



Autorité environnementale

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur l'aménagement de l'échangeur de la Manufacture à Sèvres (92)

n°Ae : 2014-47

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Autorité environnementale¹ du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), s'est réunie le 9 juillet 2014 à La Défense. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur l'aménagement de l'échangeur de la Manufacture à Sèvres (92).

Étaient présents et ont délibéré : Mmes Guth, Hubert, Perrin, MM. Barthod, Chevassus-au-Louis, Lafitte, Ledenvic, Vindimian.

En application du § 2.4.1 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

Étaient absents ou excusés : Mme Steinfeld, MM. Decocq, Galibert, Letourneux, Ullmann

N'a pas participé à la délibération, en application de l'article 2.4.1 du règlement intérieur de l'Ae : M. Roche

*

* *

L'Ae a été saisie pour avis par le président du conseil général des Hauts-de-Seine, le dossier ayant été reçu complet le 29 avril 2014

Cette saisine étant conforme à l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R122-7 II du même code, l'avis doit être fourni dans le délai de 3 mois.

L'Ae a consulté par courriers en date du 7 mai 2014 :

- le préfet de département des Hauts de Seine,
- le ministère du travail, de l'emploi et de la santé,
- la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Ile-de-France,

Sur le rapport de Jean-Jacques Lafitte, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit, dans lequel les recommandations sont portées en italique gras pour en faciliter la lecture.

Il est rappelé ici que pour tous les projets soumis à étude d'impact, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public. Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable au projet. Il vise à permettre d'améliorer la conception du projet, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet.

¹ Désignée ci-après par Ae.

Synthèse de l'avis

Le département des Hauts-de-Seine a pour projet de réaménager l'échangeur de la Manufacture à Sèvres (92). L'échangeur, conçu dans les années 1960 avec des caractéristiques autoroutières, assure des échanges importants entre les quais de Seine (RD 7), la Grande Rue de Sèvres (RD 910) et la route nationale 118, voie rapide du sud-ouest de l'agglomération.

L'échangeur constitue un point de passage obligé pour relier à pied ou à vélo le centre-ville de Sèvres, la station de tramway T2 « Musée de Sèvres » et, via le pont de Sèvres, Boulogne-Billancourt (terminus de la ligne n°9 du métro et future station de la ligne 15 du Grand Paris Express). Il est proche de plusieurs sites culturels ou naturels (Cité de la Céramique, domaine national de Saint-Cloud, parc municipal de Brimborion, parc nautique de l'île Monsieur, berges de Seine en cours d'aménagement par le département, future Cité musicale de l'île Seguin).

Le département des Hauts-de-Seine souhaite le transformer en échangeur urbain afin de faciliter les déplacements piétons et cyclistes tout en maintenant sa capacité de trafic routier, améliorer la sécurité routière et mettre en valeur le patrimoine culturel, notamment la Manufacture de Sèvres monument historique classé abritant la Cité de la Céramique. Après suppression du viaduc de la RN 118 vers la RD 7 et du passage en souterrain de la RD7, les échanges routiers seront organisés à niveau avec deux giratoires à feux de part et d'autre de la RN118.

Les principaux enjeux du projet sont, pour l'Ae :

- le bruit et les pollutions de l'air et de l'eau générés par les trafics routiers durant les travaux, puis en exploitation,
- la qualité des itinéraires proposés aux piétons et aux cyclistes traversant l'échangeur,
- le paysage urbain, notamment aux abords de monuments historiques et de sites classés,
- la gestion du risque d'inondation,
- la gestion des déblais.

Les principales recommandations de l'Ae sont :

- d'apporter lors de l'enquête publique des informations plus précises :
 - sur les mesures d'évitement et de réduction des impacts pendant le chantier, sur le site ainsi que sur les axes susceptibles d'être concernés par des itinéraires de substitution lors des différentes phases du chantier,
 - sur l'articulation du projet avec les lignes 15 sud puis 15 ouest du Grand Paris Express,
 - sur l'accès au parc de Brimborion,
 - sur l'articulation du projet avec le traitement envisagé de la Grande Rue le long du parc de la Manufacture,
- de mettre en place un suivi des circulations automobiles, piétonnes et cyclistes, du bruit et de la pollution atmosphérique, à l'issue du chantier et durant les premières années d'exploitation, dont le bilan serait présenté à un comité de suivi et rendu public.

L'Ae a fait par ailleurs d'autres recommandations plus ponctuelles, précisées dans l'avis détaillé ci-joint.

Avis détaillé

1 Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1 Présentation du projet et des aménagements projetés

Le département des Hauts-de-Seine est maître d'ouvrage du projet d'aménagement de l'échangeur de la Manufacture à Sèvres (92). L'échangeur situé en bord de Seine a été créé dans les années 1960. Il assure des échanges routiers importants entre les quais de Seine (RD 7), la Grande Rue de Sèvres (RD 910) et la route nationale 118, voie rapide qui dans le prolongement de la RD 910 à Boulogne-Billancourt, emprunte le Pont de Sèvres avant de monter vers le plateau de Meudon-Vélizy.

L'échangeur constitue un point de passage obligé pour relier à pied ou à vélo le centre-ville de Sèvres, la station de tramway T2 « Musée de Sèvres » et, via le pont de Sèvres, Boulogne-Billancourt (terminus de la ligne n°9 du métro et future station de la ligne 15 du Grand Paris Express). Il est proche de plusieurs sites culturels ou naturels (Cité de la Céramique², domaine national de Saint-Cloud, parc municipal de Brimborion, parc nautique de l'île Monsieur, berges de Seine en cours d'aménagement par le département, future Cité musicale de l'île Seguin).



Figure 1 : Secteur de l'échangeur de la Manufacture vu du ciel (source : CG92)

Le département des Hauts-de-Seine souhaite le transformer en « échangeur urbain » afin de faciliter les déplacements, améliorer la sécurité routière et mettre en valeur le patrimoine culturel³.

² Installé dans les bâtiments de la Manufacture de Sèvres, le Musée de la Céramique est regroupé avec d'autres structures au sein de l'établissement public « Cité de la Céramique »

³ « Aujourd'hui, l'échangeur manque de lisibilité du fait de la complexité des itinéraires pour les véhicules motorisés marqués par la présence de nombreux ouvrages d'art (viaduc en sortie de la RN 118, passage souterrain au niveau de la RD 7) et de points d'échanges complexes. Par ailleurs, le secteur offre des cheminements cyclables et piétons peu attractifs, pour la plupart non accessibles aux personnes à mobilité réduite (PMR) (...) qui engendrent de nombreux conflits avec les automobilistes. Ces dernières années, les accidents concernent particulièrement les usagers vulnérables : piétons, cyclistes et deux-roues motorisés.

« Au vu des enjeux identifiés (...) le conseil général des Hauts-de-Seine a souhaité engager la mutation de l'échangeur de la Manufacture en échangeur urbain et ce, selon trois objectifs :

- Faciliter les déplacements de tous :

- Simplifier les itinéraires véhicules, tout en maintenant la capacité de trafic actuelle ;
- Rendre accessible les cheminements aux PMR ;
- Créer des cheminements cyclables ;
- Favoriser l'accès aux transports en commun.

- Améliorer la sécurité routière :

Le projet est mentionné dans le projet de contrat de développement territorial⁴ de Grand Paris Seine Ouest (GPSO)⁵.

Les opérations majeures retenues dans le cadre du projet d'aménagement de l'échangeur de la Manufacture sont les suivantes :

- suppression du viaduc de sortie de la RN 118 vers la RD7 nord et création d'une nouvelle bretelle de sortie ;
- suppression du passage souterrain sur la RD 7 ;
- suppression du giratoire et du parking⁶ devant la Cité de la Céramique (Manufacture) ;
- création de deux giratoires à feux de part et d'autre de la RN 118, pour favoriser la lisibilité des échanges ;
- mise en accessibilité de tous les itinéraires piétons ;
- élargissement des trottoirs pour la sécurité et le confort des piétons ;
- création de nouvelles traversées piétonnes sécurisées ;
- création de pistes cyclables ;
- aménagement de vastes espaces paysagers, notamment devant la Manufacture ;
- création d'une plate-forme intermodale (arrêt de bus dans les deux sens) sur le pont de Sèvres ;
- mise en place de deux ascenseurs pour accéder aux quais du tramway T2 depuis le pont de Sèvres.

Les travaux d'un coût de 40 M€ HT sont prévus à partir de 2018 avec une réalisation en 3 ans sur 3 secteurs successifs :

- place de la Libération (sud du site) durant 16 mois⁷,
- entrée de Sèvres (ouest du site) durant 24 mois⁸,
- place de la Manufacture (nord du site)⁹.

· *Sécuriser les cheminements pour tous les usagers ;*

· *Faciliter l'orientation des automobiles.*

- *Mettre en valeur la Cité de la Céramique et le Domaine de Saint-Cloud :*

· *Créer de vastes espaces paysagers ;*

· *Faciliter l'accès au domaine de Saint-Cloud. »*

⁴ Un CDT est un contrat passé entre l'État et les communes visant à encadrer le développement territorial engendré par la création des nouvelles gares du réseau de transport du Grand Paris Express. Au-delà de l'objet des gares, la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris souhaite propager une dynamique aux territoires à fort potentiel économique du Grand Paris et rééquilibrer puis développer l'ensemble de la métropole.

Cet outil de programmation et de planification reprend sur son territoire les objectifs annoncés en matière d'urbanisme, de transports, de lutte contre l'exclusion, de développement économique et culturel, et de protection de l'environnement. Il est défini par le décret du 24 juin 2011 et l'article 21 de la loi du 3 juin 2010.

⁵ La communauté d'agglomération « Grand Paris Seine Ouest » regroupe les communes de Boulogne-Billancourt, Chaville, Issy-les-Moulineaux, Meudon, Sèvres, Vanves et Ville-d'Avray.

⁶ Parking situé à l'entrée du parc de Saint-Cloud

⁷ Phase 1 : bretelle de sortie de la RN 118 (8 mois)

Phase 2 : place de la Libération (12 mois)

⁸ Phase 3 : RD 7 sud et entrée de Sèvres (12 mois)

Phase 4 : entrée de Sèvres, giratoire RD 910 (9 mois)

Phase 5 : travaux pont de Sèvres (3 mois)

⁹ Phase 6 : finition des travaux en entrée de Sèvres et aménagement devant la Cité de la Céramique



Figure 1 : Situation avant projet

1.2 Procédures relatives au projet

Une étude d'impact est requise, car le projet relève de la rubrique 6^b (Infrastructures routières - Modification ou extension substantielle d'autoroutes et voies rapides, y compris échangeurs) du tableau annexe de l'article R.122-2 du code de l'environnement. L'Ae du CGEDD est appelée à émettre un avis sur cette étude d'impact, car le projet nécessite une autorisation du ministre chargé des sites¹⁰.

Le projet a fait l'objet d'une concertation publique¹¹ en mars 2013, avec un effort important de communication, et des modifications ont alors été apportées au projet (notamment pour la localisation des arrêts de bus).

Il est soumis à enquête publique en application de l'article R. 123-1 du code de l'environnement

L'Ae est saisie sur la base de l'étude d'impact qui doit être intégrée au dossier d'enquête publique. Celle-ci est prévue à l'automne 2014. La déclaration de projet prise en application de l'article L. 126-1 du code de l'environnement¹² est prévue en 2015.

Outre l'autorisation ministérielle au titre des sites, le projet nécessitera une autorisation au titre des monuments historiques¹³ et une autorisation ou une déclaration au titre de la loi sur l'eau¹⁴.

¹⁰ Modification d'un site classé et de ses abords - Articles L.341-10 et R. 341-12 du code de l'environnement

¹¹ En application de l'article L.300-2 du code de l'urbanisme.

¹² « Lorsqu'un projet public de travaux, d'aménagements ou d'ouvrages a fait l'objet d'une enquête publique en application du chapitre III du présent titre, l'autorité de l'Etat ou l'organe délibérant de la collectivité territoriale ou de l'établissement public responsable du projet se prononce, par une déclaration de projet, sur l'intérêt général de l'opération projetée.

La déclaration de projet mentionne l'objet de l'opération tel qu'il figure dans le dossier soumis à l'enquête et comporte les motifs et considérations qui justifient son caractère d'intérêt général. Elle indique, le cas échéant, la nature et les motifs des principales modifications qui, sans en altérer l'économie générale, sont apportées au projet au vu des résultats de l'enquête publique.

Si la déclaration du projet n'est pas intervenue dans le délai d'un an à compter de la clôture de l'enquête, l'opération ne peut être réalisée sans une nouvelle enquête. En l'absence de déclaration de projet, aucune autorisation de travaux ne peut être délivrée... »

¹³ Autorisation du préfet après avis de l'architecte des bâtiments de France en application de l'article L.621-32 II du code du patrimoine et article 52 du décret 2007-487 du 30 mars 2007.

1.3 Principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae

Les principaux enjeux du projet sont, pour l'Ae :

- le bruit et les pollutions de l'air et de l'eau générés par les trafics routiers durant les travaux puis en exploitation,
- la qualité des itinéraires proposés aux piétons et aux cyclistes traversant l'échangeur,
- le paysage urbain, notamment aux abords de monuments historiques et de sites classés,
- la gestion du risque d'inondation,
- la gestion des déblais.

2 Analyse de l'étude d'impact

2.1 Analyse de l'état initial

Eau et milieu aquatique

Il serait utile de préciser (p 71) la destination finale, en l'état actuel, des eaux pluviales de l'échangeur, notamment pour apprécier les conséquences pratiques pour le projet du règlement du périmètre de protection éloigné du captage en Seine de Suresnes.

L'étude mentionne une hauteur du muret anti crue (31,31 cm) supérieure au niveau de la crue de 1924 (30,63m), mais n'apporte pas d'information afférente à la crue de 1910 qui est la plus haute crue connue. Elle n'indique pas non plus si l'échangeur a été inondé depuis sa création ou si le souterrain de la RD 7 a dû être interdit à la circulation.

L'Ae recommande d'indiquer le niveau atteint au droit du projet par la crue de 1910, simulée dans les conditions actuelles du lit majeur de la Seine. Elle recommande d'indiquer les éventuelles incidences observées des crues sur le fonctionnement de l'échangeur depuis sa création.

Les dispositions du PPRI sont utilement rappelées : marge de recul de 30m de la berge pour les constructions, modelés paysagers limités sous réserve d'un solde positif en matière de stockage de crue, compensation des volumes d'ouvrages d'art et infrastructures.

Milieu naturel

Le projet lui-même se développe sur un espace anthropisé, mais au voisinage immédiat d'espaces naturels (parcs de Saint Cloud et de Brimborion), de la Seine et de ses berges.

Le schéma régional de cohérence écologique (SRCE) d'Ile-de-France identifie la continuité majeure de la Seine, l'orientation pertinente sur la zone d'étude étant la recherche de connexions entre le corridor fluvial et les forêts périurbaines. La réalisation d'un schéma de trame verte et bleue par la communauté d'agglomération de GPSO est annoncée p 97.

L'Ae recommande d'apporter lors de l'enquête publique les informations disponibles sur le secteur d'étude du schéma de trame verte et bleue de GPSO.

Les inventaires floristiques et faunistiques ont identifié une plante non protégée, mais assez rare en Ile de France : le Liondent hispide, sur une pelouse à proximité de la Manufacture.

2.2 Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu

L'historique du projet est brièvement décrit dans l'étude d'impact (p 188) : « Dès 2009, le Conseil Général des Hauts-de-Seine a engagé une réflexion sur l'amélioration du fonctionnement du carrefour situé au droit de la Cité de la Céramique. Les nombreuses solutions étudiées ont toutes démontré que la problématique était plus large et qu'il fallait étendre le projet d'aménagement à tout l'échangeur.

¹⁴ Articles L.124-1 et suivants et R .214-1 et suivants du code de l'environnement, projet relevant de la rubrique 3.2.2.0 de la nomenclature : Installations, ouvrages, remblais dans le lit majeur d'un cours d'eau, soumis à autorisation si la surface soustraite est supérieure ou égale à 10 000 m². Selon les informations données p 255, il s'agirait d'une déclaration.

« C'est ainsi que fin 2011, le Département étudia une faisabilité globale d'aménagement répondant à trois objectifs : la simplification des échanges, la sécurité de tous les usagers et la mise en valeur du patrimoine. Sur la base des réflexions menées, le projet a été présenté aux partenaires publics et privés dans le cadre d'une concertation menée courant 2012. »

L'étude d'impact expose la solution retenue¹⁵ à l'issue des études préliminaires (p 189). La seule variante géométrique envisagée portait sur le maintien ou non du passage souterrain à gabarit réduit assurant un parcours direct de la RD 7 du nord au sud. Les simulations ont confirmé une faible fréquentation à terme du passage souterrain et un fonctionnement satisfaisant du futur échangeur sans ce passage. La décision a donc été prise de le supprimer, en tenant également compte de ses coûts d'entretien importants.

L'un des éléments importants du parti retenu est la « suppression du viaduc de sortie de la RN 118 et la création d'une nouvelle bretelle de sortie aplanie (...), solutions qui sont apparues évidentes dans le cadre du projet. En effet, le viaduc de la bretelle de sortie de la RN 118 est omniprésent, nuisant au paysage et donnant au site un caractère autoroutier. »

La motivation paysagère du choix du parti retenu est ainsi clairement exprimée.

2.3 Analyse des impacts du projet

2.3.1 Impacts temporaires, en phase chantier/travaux - Mesures d'évitement, de réduction et de compensation de ces impacts

Circulation routière

En phase travaux, selon l'étude d'impact (p 247), « Les travaux auront des effets négatifs importants sur les conditions de circulation, liés à la restriction de circulation voir la déviation de certains axes. La phase chantier d'un tel projet est ainsi forcément une phase délicate, car elle modifie les habitudes des riverains et des usagers du réseau viaire. » « Aucune interruption totale du trafic n'est prévue. Néanmoins, la mise en place d'itinéraires de déviation sera nécessaire sur certaines portions. Les difficultés sous circulation se feront principalement ressentir sur les axes neutralisés par la réalisation des travaux, soit la RD 910, la RD 7 et la RN 118. Ces ralentissements constitueront un impact négatif en termes de fluidité des déplacements des véhicules motorisés, risquant d'entraîner une saturation du réseau. »

« Pour cela, le chantier a été divisé en plusieurs phases dans l'espace et dans le temps de façon suffisamment équilibrée, afin de faciliter le trafic. »

« La mise en place d'un plan de circulation et de stationnement applicable pendant la phase travaux sera établie par le maître d'œuvre. Il précisera notamment les itinéraires de substitution et la signalétique adaptée afin de limiter les impacts liés à la réalisation du chantier. De manière à réduire les problèmes de déplacements pendant la phase travaux, le principe général est de conserver au maximum les possibilités de circulation automobile, les accès riverains /bureaux et les itinéraires de transports en commun. »

Le rapporteur a été informé que la phase la plus critique du chantier, à savoir celle de la démolition du viaduc de la bretelle de sortie de la RN 118, nécessiterait la fermeture durant un mois de la sortie de la RN 118 et interviendrait au mois d'août.

L'étude d'impact identifie ainsi le principal impact négatif du projet et présente comme mesure principale de réduction le phasage des travaux durant 3 ans. Elle renvoie à une phase ultérieure du projet la définition, par le maître d'œuvre, du plan de circulation et la définition des itinéraires de déviation. Sont toutefois indiqués p 208 les itinéraires alternatifs possibles lors de la démolition du viaduc de la bretelle de sortie de la RN 118.

S'agissant du principal impact négatif du projet, le chantier mérite, pour l'Ae, un approfondissement des mesures d'évitement et de réduction dans l'étude d'impact, portant sur les circulations automobiles et des transports en communs, mais aussi sur les circulations de piétons et deux roues qui sont actuellement les premières victimes d'accident sur l'échangeur.

L'étude d'impact ne présente pas de simulation de la circulation durant cette phase de travaux,

¹⁵ Suppression du giratoire devant la Cité de la Céramique, réaménagement des carrefours en entrée de ville de Sèvres et au niveau de la place de la Libération, suppression du viaduc de sortie de la RN 118 et création d'une bretelle de sortie « aplanie »

semblable à celle réalisée pour la phase d'exploitation (voir ci après). Selon les informations données au rapporteur, une telle simulation n'est pas d'usage pour les phases de chantier et nécessiterait une connaissance précise, indisponible à ce stade du projet, des caractéristiques temporaires de l'échangeur lors de chaque phase des travaux.

L'Ae recommande d'apporter lors de l'enquête publique des informations plus précises sur les mesures d'évitement et de réduction des impacts pendant le chantier, sur le site ainsi que sur les axes susceptibles d'être concernés par des itinéraires de substitution lors des différentes phases du chantier.

Articulation des chantiers

Le secteur du pont de Sèvres est l'objet d'importants chantiers en cours ou programmés. Si l'aménagement de la RD7 et des berges de Seine dans le cadre du projet « Vallée rive gauche » également porté par le conseil général des Hauts-de-Seine et les opérations de la zone d'aménagement concertée « Seguin, rives de Seine » (dont le programme d'aménagement de l'île Seguin) seront achevés avant le démarrage du présent projet prévu en 2018. Il n'en sera pas de même du chantier de la ligne 15 sud du Grand Paris Express. La mise en service de la ligne est en effet prévue pour 2020, les travaux préparatoires commençant en 2014.

La station « Pont de Sèvres » de la ligne 15 sud sera implantée à Boulogne-Billancourt, mais le puits d'entrée du tunnelier sera situé sur une partie du parking de l'île Monsieur, en face de la Manufacture (puits servant à l'extraction des matériaux et à leur évacuation par voie fluviale et laissant place après travaux à un puits de service).

Un remaniement de ce parking est prévu, sous la responsabilité de GPSO, avant et après ces travaux, avec une extension qui viendra compenser la suppression par le présent projet de 58 emplacements de stationnements situés devant la Manufacture, face à l'entrée du parc de Saint-Cloud.

Des synergies sont par ailleurs susceptibles d'être trouvées entre ces chantiers pour l'implantation de la base de chantier, non définie dans le dossier, et en matière d'évacuation des déblais du chantier¹⁶ par voie fluviale en mutualisant certaines installations.

Par ailleurs, selon les informations apportées au rapporteur, la date de commencement des travaux du prolongement de la ligne 15 du Grand Paris Express vers Nanterre n'est pas encore connue (ligne 15 ouest, dont la mise en service pour cette section est prévue en 2025¹⁷) et donc sur les possibles interférences de ce chantier avec celui du présent projet. En effet un calendrier des travaux similaire à celui présenté dans le dossier (p 330) pour la ligne 15 sud conduirait à des travaux préparatoires en 2020 alors que la mise en service du carrefour de la Manufacture est prévue en 2021.

L'Ae recommande d'apporter lors de l'enquête publique des informations plus précises sur l'articulation du projet avec la réalisation de la ligne 15 sud puis de la ligne 15 ouest du Grand Paris Express.

Bruit

Le chantier comporte des phases de démolition d'ouvrages pouvant s'avérer particulièrement bruyantes.

2.3.2 Impacts permanents, en phase travaux et/ou exploitation

Circulation routière

Le parti d'aménagement retenu est de transformer, sans en modifier les fonctions, un échangeur routier conçu dans les années 1960 au débouché de la RN 118 en carrefour urbain, en supprimant notamment le viaduc qui permet de rejoindre directement la RD 7 nord à partir de la RN 118.

Le parti retenu d'organiser des échanges à niveau avec des giratoires à feux, conduit à s'interroger sur l'incidence ou non du projet sur l'écoulement du trafic automobile de pointe. De cet écoulement dépendent en effet les impacts positifs ou négatifs, directs (sur le site) et indirects (en cas de transferts de trafic avec d'autres voies du territoire de GPSO, voire, plus largement, du

¹⁶ Les excédents de déblais générés par le projet sont estimés à environ 4 000 m³ (14 000 m³ de déblais dont 10 000 m³ réemployés sur le site).

¹⁷ <http://www.societedugrandparis.fr/projet#la-carte-du-projet>

quart sud-ouest de l'agglomération) générés par le projet en exploitation en termes de bruit et de pollution.

L'étude d'impact présente (p 277) les résultats d'études de trafic entreprises en 2011 : « *L'étude de trafic (...) a permis d'évaluer les conséquences du projet d'aménagement de l'échangeur de la Manufacture sur les conditions futures de circulation sur le secteur aux horizons de mise en service (2021) et en situation à terme (2030)* »

« *Il apparaît que les niveaux de trafics à l'horizon 2021, sans projet d'aménagement de l'échangeur de la Manufacture, sont du même ordre de grandeur que pour la situation actuelle.* »

« *Les impacts de l'aménagement de l'échangeur sont localisés autour du nouvel aménagement :*

- *aux deux heures de pointe, le nouvel aménagement de l'échangeur génère un trafic supplémentaire sur la RD 7 sur la section entre le Pont de Sèvres et le Pont de Billancourt (environ 250 UVP/h supplémentaires¹⁸ deux sens confondus).* » Le nouvel aménagement facilite en effet les échanges entre la RD 7 sud et la RN 118 ;

- « *Les autres impacts identifiés concernent deux sections sur lesquelles l'aménagement génère un trafic en moins :*

- *sur la section de la RD 7 située au nord du carrefour (entre pont de Sèvres et pont de Saint-Cloud). Le nouvel aménagement induit une contrainte supplémentaire sur l'itinéraire RD7 nord vers RD 7 sud. Il est important cependant de noter que l'impact est faible (de l'ordre de 100 UVP/h). Les reports observés sont donc diffus et concernent essentiellement les axes RD 1 et A13 ;*

- *sur le Pont de Sèvres. Comme indiqué précédemment, la géométrie de l'échangeur facilite les échanges entre la RD 7 Sud et la RN 118, c'est pourquoi par rapport à la situation sans projet, il y a une bascule des véhicules de l'itinéraire RD910 - Pont de Sèvres - RN 118 vers RD 7 Sud - RN 118.* »

« *Comme en 2021, les impacts de l'aménagement de l'échangeur sont localisés autour du nouvel aménagement et sont équivalents à la situation à l'horizon de mise en service.* »

L'impact du projet sur la circulation générale est donc jugé faible.

« *L'analyse du fonctionnement des carrefours a été réalisée sur la base des flux prévisionnels statiques à l'horizon 2021. Les deux principaux indicateurs de fonctionnement des carrefours utilisés dans le cadre de la présente analyse sont :*

- *la réserve de capacité permettant d'indiquer la charge globale de trafic que le carrefour peut encore absorber aux heures de pointe sans arriver à un niveau de saturation et à des difficultés majeures de circulation ;*

- *les longueurs de remontées de files en mètres.*

Les résultats de l'analyse montrent un fonctionnement global satisfaisant de l'échangeur avec le nouvel aménagement. Toutefois, quelques perturbations ponctuelles impactent le carrefour RD 910/RD 7 à l'heure de pointe du soir. »

L'étude d'impact fait état d'une aire d'étude élargie pour le trafic routier (p 60) mais la carte n'est pas produite. Elle rapporte des conclusions d'une étude de trafic EGIS réalisée en 2011 : une carte est produite p 278. L'étude EGIS dont les conclusions ont été communiquées au rapporteur fait état d'un périmètre de modélisation couvrant l'ensemble de la RN 118. L'étude d'impact mentionne le Grand Paris parmi les projets d'infrastructures connus structurants pour le territoire.

L'Ae recommande d'indiquer le degré de précision des modèles utilisés pour les simulations de trafic et de fonctionnement de l'échangeur en exploitation. Elle recommande d'évaluer l'ampleur et les conséquences des perturbations ponctuelles qui impacteraient le carrefour RD 910/RD 7 à l'heure de pointe du soir.

Impact sur la santé - Pollution de l'air - bruit

L'étude d'impact présente le niveau de pollution en état initial et en 2030 sans et avec projet. Sauf pour le benzène où une amélioration est attendue en 2030, du fait de l'évolution des carburants, la situation n'évoluera pas et restera mauvaise : dépassement des valeurs de référence sanitaires

¹⁸ UVP : unité véhicules particuliers

pour le dioxyde d'azote¹⁹ et les particules²⁰ (exposition par inhalation).

L'étude de bruit montre de légères différences de bruit, sans et avec projet en 2030, à la hausse ou à la baisse selon les immeubles exposés, mais les hausses restent inférieures à 2dB (A) n'induisant pas d'obligation d'intervention pour le maître d'ouvrage. La comparaison, sans incidence réglementaire, n'est pas aisée avec les niveaux existants, représentés d'une manière différente (p 17 et 294). Le bruit demeure intense avec des immeubles exposés à 73 dB(A) en rez-de-chaussée, le jour, sur la Grande Rue²¹.

Transports en commun

Outre une amélioration de l'accès aux transports en commun grâce aux nouveaux cheminements piétons accessibles à tous et la sécurisation des traversées piétonnes, le projet comporte le positionnement d'un arrêt de bus dans chaque sens de circulation sur le pont de Sèvres au plus près de la gare du tramway T2 accessible via des ascenseurs et des escaliers. Le projet aura ainsi un impact positif sur le réseau de transport en commun.

Le dossier ne précise pas qui assurera la maintenance des ascenseurs dont la qualité est déterminante pour l'atteinte de cet objectif.

L'Ae recommande de préciser qui assurera la maintenance des ascenseurs du pont de Sèvres.

Circulations douces

Le projet apporte des améliorations très sensibles en la matière pour les principaux trajets quotidiens à pied qui s'effectueront largement à niveau et à l'air libre dans une ambiance plus urbaine qu'actuellement. Les circulations seront adaptées aux personnes à mobilité réduite Le projet permettra désormais des circulations cyclistes avec l'aménagement d'itinéraires dédiés²².

L'accès au musée de la Céramique et au parc de saint Cloud s'en trouvera sensiblement amélioré.

Actuellement l'accès pour piétons au parc de Brimborion à partir du carrefour est difficile à trouver et l'étude d'impact n'explicite pas les améliorations éventuelles apportées par le projet à cet accès.

L'Ae recommande de préciser les améliorations apportées par le projet à l'accès au parc de Brimborion.

La circulation piétonne entre le trottoir nord du pont de Sèvres et la Grande rue de Sèvres sera désormais directe et lisible. Avec un itinéraire cycliste, elle s'inscrira derrière le mur actuel du parc de la Manufacture jusqu'au niveau du Jardin du potager. Le rapporteur a été informé de la compatibilité de cet aménagement avec un projet à l'étude d'amélioration du traitement de la Grande Rue le long du parc de la Manufacture.

L'Ae recommande d'apporter lors de l'enquête publique les informations alors disponibles sur l'articulation du projet avec le traitement envisagé de la Grande Rue le long du parc de la Manufacture.

Le dossier précise que l'une des adaptations du projet à l'issue de la concertation a porté sur « *le basculement des flux cyclistes en rive sud du pont de Sèvres via une piste cyclable bidirectionnelle, les flux piétons se concentrant sur la rive nord du pont de Sèvres. En effet, cette rive du pont est l'itinéraire privilégié par les usagers faisant le transfert métro ligne 9 - Tramway T2, par ailleurs, ce flux de piétons sera renforcé à la mise en service de la gare du Grand Paris Express sur la commune de Boulogne-Billancourt.* »

L'importance actuelle et future des flux de piétons et de cyclistes sur ce site conduit l'Ae à s'interroger sur les risques de saturation de certains itinéraires aux heures de pointe.

L'Ae recommande de procéder à une évaluation, aux échéances 2020 et 2030, des flux de circulations de piétons et cyclistes sur le site de l'échangeur de la Manufacture et notamment

¹⁹ Quotient de danger augmentant de 1,69 en 2013 à 1,72 en 2030 sans ou avec projet

²⁰ PM 10, Quotient de danger demeurant à 4,70

²¹ Un point noir du bruit (PNB) est un bâtiment sensible localisé dans une zone de bruit critique dont les niveaux sonores en façade sont supérieurs à 70 dB(A) le jour ou 65dB(A) la nuit pour la route,

²² Le projet respecte ainsi l'article L228-2 du code de l'environnement : « *A l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. L'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de déplacements urbains, lorsqu'il existe.* »

sur le pont de Sèvres, et de la compatibilité des aménagements projetés avec ces flux.

Eau et milieux aquatiques

Bien que les remblais soient limités au maximum, le projet réduira de 2 232 m³ le volume inondable en cas de débordement de la Seine. Le volume d'expansion de crue ainsi perdu doit être compensé. Le dossier prévoit que cette compensation soit assurée par l'aménagement, à l'amont du présent projet, des berges de Seine le long de la RD 7 dans le cadre du projet départemental Vallée Rive Gauche : les modelés de terrains en déblai sur les berges y libèrent en effet un volume de 5 842 m³.

L'Ae recommande de recueillir l'accord du service chargé de la police de l'eau sur la mutualisation des compensations permettant de préserver l'expansion de la crue.

Le dossier ne présente pas les incidences des crues sur le fonctionnement de l'échangeur. Il serait utile que le public ait connaissance, en fonction du niveau de la crue, des circulations automobiles ou piétonnes qui seraient interrompues et de la probabilité de survenue de telles crues.

L'Ae recommande d'indiquer les éventuelles incidences des crues sur le fonctionnement de l'échangeur.

Paysage

Les travaux vont probablement nécessiter la suppression de l'ensemble des arbres et arbustes qui agrémentent actuellement l'échangeur. Sans être remarquables, certains arbres ont atteint un grand développement et leur abattage va marquer temporairement le paysage local.

L'Ae recommande de préciser si une partie des arbres présents sur l'échangeur pourra être conservée.

Le projet comporte un important volet paysager : « *au sud du pont de Sèvres, l'espace hors voirie est aménagé en jardin où la rampe d'accès au pont devient une promenade ouverte sur le paysage de Seine, (...). L'ambiance forestière du parc de Brimborion est ramenée du pied du coteau jusqu'au quai de Seine en jouant sur les essences plantées et l'ordre aléatoire des plantations.* »



Photo S2 : Configuration actuelle du secteur entre le pont de Sèvres et la rue Troyon



Figure 83 : Vue des aménagements proposés au niveau de la Place de la Libération (source : CG92)

Le projet modifiera de manière profonde la perception du carrefour tant pour les automobilistes que pour les piétons et les cyclistes, en le réintégrant dans la ville, notamment en dégageant la vue vers la Seine par la démolition du viaduc de sortie de la RN 118.

La première finalité qui a été recherchée, lors de la conception du projet, a été d'améliorer le parvis de la Manufacture en supprimant le giratoire actuel et en éloignant le tracé la RD 7. Le traitement du franchissement de la RD 7 et de l'espace situé de l'autre côté de cette voie est donc important.

L'Ae recommande de préciser et d'illustrer le parti adopté en face de la Manufacture pour le traitement du franchissement de la RD 7 vers les berges de Seine (traitement de l'arrêt de bus et de l'entrée du parking de l'île Monsieur).

Biodiversité

L'étude d'impact comporte (chapitre X) une étude d'incidences Natura 2000²³ qui conclut à l'absence d'effet du projet sur le réseau Natura 2000 dont le site le plus proche²⁴ est situé à 13,8 km du projet. Aucune relation n'a été mise en évidence avec les sites Natura 2000 les plus proches²⁵. Cette analyse et cette conclusion n'appellent pas d'observation de l'Ae.

2.4 Analyses coûts avantages

Pour les infrastructures de transport, l'étude d'impact comporte notamment une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité.

Les coûts et avantages sont très faibles. Le bilan du projet est neutre.

2.5 Mesures de suivi

L'étude d'impact renvoie pour le suivi du chantier au « guide de bonne tenue de chantiers » applicable dans le département. Les conditions de mise à disposition du public de ce document ne sont pas précisées.

Pour la phase d'exploitation, des indications sont données sur le suivi du réseau d'assainissement avec les modalités de surveillance et d'entretien des ouvrages, ainsi que sur l'entretien des aménagements paysagers qui sera assuré par le service gestionnaire des espaces verts de GPSO et favorisera le retour du Liodent hispide sur une bande enherbée dédiée.

Néanmoins, l'Ae rappelle que le suivi prévu par l'article R. 122-5 II 7° du code de l'environnement a

²³ Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « habitats » sont des sites d'intérêt communautaire (SIC) ou des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS). En France, le réseau Natura 2000 comprend 1 753 sites.

²⁴ « Massif de Rambouillet et zones humides proches » (ZPS)

²⁵ Dont « Sites de Seine-Saint-Denis (ZPS en partie en aval hydraulique de la zone d'étude) »

pour vocation de s'assurer du suivi des mesures prévues par le maître d'ouvrage pour éviter, réduire ou compenser les impacts négatifs du projet sur l'environnement. L'article R122-14 précise que la décision de l'autorité compétente pour autoriser ou approuver le projet mentionne les modalités du suivi des mesures d'évitement, de réduction et de compensation et de leurs effets sur l'environnement et la santé humaine. Ce suivi fait l'objet d'un ou plusieurs bilans réalisés selon un calendrier que détermine l'autorité compétente. Ce dispositif de suivi est proportionné à la nature et aux dimensions du projet, à l'importance de ses impacts ainsi qu'à la sensibilité des milieux concernés.

Pour l'Ae, le suivi à mettre en place pour ce projet doit principalement porter sur le caractère fonctionnel des différentes circulations prévues tant pour les automobilistes que pour les piétons et pour les cyclistes, méritant un bilan périodique pouvant au besoin déboucher sur des mesures d'adaptation.

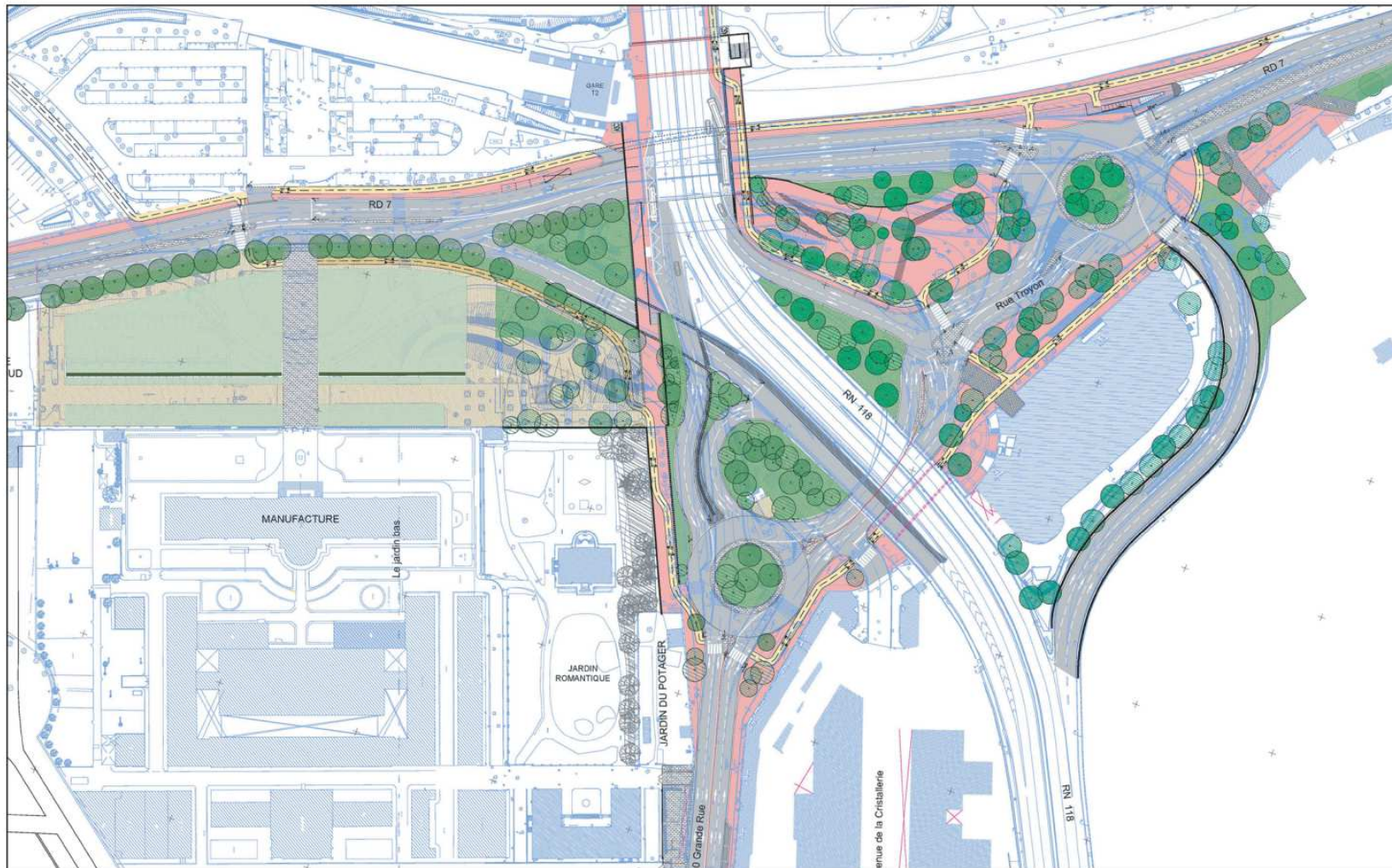
L'Ae recommande la mise en place d'un suivi des circulations automobiles, piétonnes et cyclistes, du bruit et de la pollution atmosphérique, à l'issue du chantier et durant les premières années d'exploitation, dont le bilan serait présenté à un comité de suivi et rendu public.

2.6 Résumé non technique

Le résumé non technique n'appelle pas d'observations particulières de l'Ae.

L'Ae recommande de prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis.

**SOLUTION D'AMENAGEMENT
RETENUE SUITE A
LA CONCERTATION
(Novembre 2013)**



- Voirie
- Zone à revêtement qualitatif
- Trottoir asphalté
- Piste cyclable
- Aire piétonne
- Pavés à joint gazon
- Pavés
- Espaces verts

