

Tribunal administratif de Cergy-Pontoise

Préfecture des Hauts-de-Seine

Département des Hauts-de-Seine

**REQUALIFICATION DE LA RD910
SUR LES COMMUNES DE CHAVILLE,
SÈVRES ET SAINT-CLOUD**

Enquête publique environnementale préalable à la déclaration d'utilité publique concernant le projet de requalification de la RD 910 sur les communes de Chaville, Sèvres et Saint-Cloud.

Conclusions du commissaire enquêteur

Table des matières

1	Rappel des éléments de l'enquête.....	3
1.1	Objet et cadre juridique de l'enquête.....	3
1.2	Organisation de l'enquête.....	3
1.3	Déroulement de l'enquête.....	3
2	Appréciation du commissaire enquêteur sur le déroulement de l'enquête publique.....	5
2.1	Sur les procédures.....	5
2.2	Sur le déroulement de l'enquête proprement dit.....	5
2.3	Recueil des observations du public.....	6
3	Appréciation du commissaire enquêteur sur l'objet de l'enquête environnementale préalable.....	7
3.1	Sur le dossier.....	7
3.1.1	Rappel des pièces du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.....	7
3.1.2	Appréciation du commissaire enquêteur sur le dossier.....	8
3.2	Sur le projet.....	8
3.2.1	Rappel des objectifs du projet.....	8
3.2.2	Caractéristiques du projet pour répondre aux objectifs d'utilité publique.....	9
3.3	Observations du public, réponses du porteur de projet et appréciations du commissaire enquêteur.....	10
3.3.1	Voies uniques par sens de circulations.....	10
3.3.2	Les pistes cyclables.....	12
3.3.3	Le stationnement.....	12
3.3.4	Les arbres.....	13
3.3.5	Les aménagements.....	15
3.3.6	L'eau.....	15
3.3.7	Les commerces.....	16
3.3.8	Les expropriations.....	16
3.3.9	La déclaration d'utilité publique.....	17
4	Conclusions motivées et avis du commissaire enquêteur.....	18

1 Rappel des éléments de l'enquête

1.1 Objet et cadre juridique de l'enquête

Le présent dossier concerne la mise à l'enquête publique du projet de requalification de la RD 910 entre l'avenue de la Division Leclerc à Sèvres et la rue des Marais à Chaville. Le projet traverse les communes de Chaville, Sèvres et Saint-Cloud (sur une faible portion), localisées dans le département des Hauts-de-Seine.

Le Département des Hauts-de-Seine est le maître d'ouvrage. L'enquête publique porte à la fois sur :

- la déclaration d'utilité publique des travaux d'aménagement de la RD 910 sur les communes de Chaville et Sèvres ;
- l'enquête parcellaire du projet.

Le présent document concerne les conclusions sur la partie déclaration d'utilité publique du projet.

Cette enquête est prévue par les articles L.123-1 à 123-18 du code de l'environnement concernant les enquêtes publiques relatives aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement. L'article R.123-1 précise que « font l'objet d'une enquête publique les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements soumis de façon systématique à la réalisation d'une étude d'impact en application des II et III de l'article R.122-2 et ceux qui, à l'issue de l'examen au cas par cas prévu au même article, sont soumis à la réalisation d'une telle étude ».

1.2 Organisation de l'enquête

L'arrêté préfectoral DCPAT/BEICEP n°2019-141 en date du 3 septembre 2019 a prescrit l'ouverture de cette enquête publique environnementale préalable à la déclaration d'utilité publique, conjointe à une enquête parcellaire, concernant le projet de requalification de la RD 910 sur les communes de Chaville, Sèvres et Saint-Cloud.

1.3 Déroulement de l'enquête

Par décision n°E19000051/95 du 24 juin 2019, le Président du tribunal administratif de Cergy a désigné François HUET ingénieur VRD en qualité de commissaire enquêteur.

Conformément à l'arrêté préfectoral DCPA/BEICEP n°2019/141, l'enquête publique s'est déroulée du lundi 30 septembre à 8h30 au jeudi 31 octobre 2019 à 17h30 soit pendant 32 jours consécutifs et j'ai assuré les 5 permanences de 3 heures chacune prévues à l'article 9 de l'arrêté préfectoral. Les dates des permanences avaient été réparties comme suit :

- Mairie de Sèvres :
 - Lundi 30 septembre, de 9h00 à 12h00 ;
 - Jeudi 17 octobre de 14h00 à 17h00 ;

- Mairie de Saint-Cloud – services techniques :
 - Mercredi 23 octobre, de 14h00 à 17h00 ;
- Mairie de Chaville :
 - Samedi 12 octobre de 9h00 à 12h00 ;
 - Jeudi 31 octobre de 14h00 à 17h00.

Deux réunions d'information ont été organisées :

- le mardi 8 octobre à 20h00 à l'espace Atrium de Chaville 3 parvis Robert Schuman ;
- le mardi 15 octobre à 20h00 au Service Espace Loisir (SEL) de Sèvres 47 Grande Rue.

Les journaux retenus pour la publicité légale ont été :

- Le Parisien des mardis 10 septembre et 1^{er} octobre ;
- Les Échos des mardis 10 septembre et 1^{er} octobre ;

L'avis était aussi publié sur plusieurs sites internet :

- sur le site internet de la préfecture des Hauts-de-Seine :
[http://www.hauts-de-seine.gouv.fr/Publications/Annonces-avis/Enquetes-publiques/Enquetes-publiques-2019/RD 910](http://www.hauts-de-seine.gouv.fr/Publications/Annonces-avis/Enquetes-publiques/Enquetes-publiques-2019/RD_910)
- sur le site internet du Conseil départemental des Hauts-de-Seine : <http://hauts-de-seine.fr> ;

La participation du public a été très importante excepté lors de la permanence en mairie de Saint-Cloud où une seule personne s'est présentée. Des entretiens avec 5 à 10 personnes à chaque permanence ont permis de répondre aux questions posées et de recueillir les avis et les opinions des participants. Aucun incident n'a été à déplorer.

Les personnes ont déposées leurs observations dans les registres papier au moment de leur visite ou ultérieurement dans les registres électroniques.

J'ai récupéré les registres papier le soir de la fin de l'enquête.

2 Appréciation du commissaire enquêteur sur le déroulement de l'enquête publique

2.1 Sur les procédures

D'après l'arrêté préfectoral, l'enquête publique environnementale préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de requalification de la RD 910 sur les communes de Chaville, Sèvres et Saint-Cloud entre dans le cadre de l'article R123-8 du code de l'Environnement.

Je n'ai pas relevé de manquement à la procédure dans le cadre d'une enquête publique environnementale préalable à une déclaration d'utilité publique puisque :

- l'enquête a été ouverte par les autorités compétentes à savoir le préfet des Hauts-de-Seine ;
- la durée de l'enquête a été de 32 jours consécutifs, conformément à l'article 1 de l'arrêté préfectoral ;
- les avis d'enquête publique ont été affichés 15 jours avant le début de l'enquête publique. Les avis ont été diffusés dans deux journaux diffusés dans le département 15 jours avant le début de l'enquête et dans les huit jours qui ont suivi le début de l'enquête conformément à l'article 13 de l'arrêté préfectoral;

J'ai constaté que les procédures de ce type d'enquête ont été respectées.

2.2 Sur le déroulement de l'enquête proprement dit

L'enquête publique s'est déroulée conformément à l'arrêté préfectoral :

- le dossier d'enquête a été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête soit en ligne soit sur support papier dans chacun des lieux de l'enquête. Un accès gratuit au dossier était également garanti par un poste informatique dans chacun des lieux ouverts au public, conformément à l'article 5 de l'arrêté préfectoral ;
- j'ai pu constater que les conditions d'accueil étaient satisfaisantes ;
- les permanences du commissaire enquêteur se sont déroulées comme prévu par l'article 9 de l'arrêté préfectoral et aucun incident n'a été à déplorer ;
- l'enquête publique a été close conformément à l'article 14.

J'ai constaté que l'enquête s'est déroulée dans de bonnes conditions d'accueil et de conformité à l'arrêté préfectoral.

2.3 Recueil des observations du public

Les contributions déposées dans les registres papier ont été au nombre 56 dans les 3 registres de Chaville, 30 dans les 2 registres de Sèvres et une dans le registre de Saint-Cloud.

Le registre électronique a recueilli 264 contributions au total ; 6 étaient en double. 23 d'entre elles comportait une pièce jointe.

Deux courriels expédiés par la même personne ont été reçus sur la boîte fonctionnelle de la Préfecture des Hauts-de-Seine mise à la disposition du public dans le cadre de l'enquête. Une contribution similaire avait déjà été déposée dans le registre papier de Chaville et dans le registre électronique.

Un courrier RAR a été envoyé par voie postale au commissaire enquêteur tout en étant porté dans le registre électronique.

Un second courrier RAR concernant spécifiquement l'enquête parcellaire m'a été remis.

Un courrier simple provenant du président de la Métropole du Grand-Paris est arrivé au siège de l'enquête le 4 novembre et j'ai décidé de le considérer comme recevable

La plupart des observations ont été déposées par des particuliers. 8 associations ont participé à l'enquête.

Les 9 thèmes que j'ai identifiés dans les contributions du public sont :

- les arbres ;
- les pistes cyclables ;
- les voies uniques par sens de circulation ;
 - la circulation des bus ;
 - la circulation des véhicules motorisés ;
- le stationnement ;
- les aménagements ;
- l'eau ;
- les commerces ;
- les expropriations.

J'ai dressé un procès-verbal de synthèses de ces observations que j'ai remis au porteur de projet le 7 novembre.

Il m'a remis son mémoire en réponse 21 jours plus tard.

3 Appréciation du commissaire enquêteur sur l'objet de l'enquête environnementale préalable

3.1 Sur le dossier

3.1.1 Rappel des pièces du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique

- Arrêté préfectoral DCPAT/BCEICEP n°2019-141 portant ouverture de l'enquête publique environnementale et parcellaire ;
- Pièce A : Objet de l'enquête – Informations juridiques et administratives, 19 pages A3 ;
- Pièce B : Plan de situation, 3 pages A3 ;
- Pièce C : Notice explicative, 128 pages A3 ;
- Pièce D : Plan général des travaux, 65 pages A3 ;
- Pièce E : Étude d'impact sur l'environnement, 545 pages A3 ;
- Pièce F : Avis réglementaires exigibles pour l'opération, 9 pages A3 ;
 - Délibération de la Commission permanente des Hauts-de-Seine approuvant le bilan de la concertation et le lancement de la procédure d'enquête publique ;
 - Avis de la Direction régionale des affaires culturelles d'Île-de-France ;
 - Décision de l'Autorité environnementale pour le cas par cas ;
 - Avis de la mission régionale de l'Autorité environnementale, 17 pages format A4 ;
 - Mémoire en réponse à l'avis de la MRAE du département des Hauts-de-Seine, 54 pages format A4 + annexes :
 - Annexe 1 : Études de trafic,
 - Réalisation de simulations dynamiques de trafic sur la RD 910 entre Chaville et Sèvres, 72 pages format A4 ;
 - Modélisation statique, 57 pages format A4 ;
 - Annexe 2 : Étude acoustique, 41 pages format A3 ;
 - Annexe 3 : Étude air et santé, 62 pages format A3 ;
 - Annexe 4 : Étude de stationnement, 56 pages format A4 ;
 - Annexe 5 : analyse phytosanitaire, 31 pages format A4 ;
 - Annexe 6 : Étude de pollution, 96 pages + annexes format A4 ;

3.1.2 Appréciation du commissaire enquêteur sur le dossier

Le dossier de l'enquête est complet et la présentation est claire. Le dossier montre que les réunions de concertation préalables ont été organisées. L'étude d'impact me semble de qualité sous réserve de certains manques relevés dans l'avis de la MRAe. Les réponses apportées et aux observations aux recommandations émises par la MRAe ont été globalement satisfaisantes.

Il reste cependant deux points occultés par l'étude d'impact qui sont :

- les arbres existants dans l'emprise du projet. Ces arbres n'entrent apparemment pas dans le cadre de la trame verte et donc ne sont pas considérés comme éléments de nature. En outre, l'étude phytosanitaire remise à la demande de la MRAe n'est ni signée ni datée et revêt donc un caractère discutable, ce que n'ont pas manqué de relever les associations ;
- l'analyse de l'impact de l'abattage de 284 arbres d'alignement (sur 319) au regard des enjeux de biodiversité.

Cependant, j'émet un avis favorable sur l'ensemble dossier dans sa forme et sur son fond avec cette réserve sur le traitement des arbres dans le dossier tant sur leur état sanitaire que sur les conséquences de l'abattage de 284 d'entre eux sur la biodiversité.

3.2 Sur le projet

3.2.1 Rappel des objectifs du projet

Après analyse de la situation de la RD910, le Conseil départemental a fait le constat qu'il s'agissait d'une voie à trafic hétérogène et donc peu adaptée à la desserte de secteurs urbains. Il a souhaité améliorer les conditions de circulation sur la RD 910 tout en améliorant son intégration dans son environnement urbain, en favorisant l'accès aux commerces et services de proximité et tout en améliorant le partage de l'espace public entre les différents usagers.

Il a aussi souhaité s'inscrire dans les documents d'orientation et de planification, en l'occurrence le plan départemental des circulations douces 2014-2020, qui classerait la RD910 comme itinéraire prioritaire, et le plan de déplacements urbains de la région Île-de-France, dont les principes d'action sont notamment « *agir pour une ville plus favorable aux déplacements à pied, à vélo et en transports collectifs* », « *le partage multimodal de la voirie* » et « *son aménagement pour faciliter et sécuriser la pratique du vélo* ». Le projet répond également aux exigences législatives (article L.228-2 du code de l'environnement) prescrivant la continuité des itinéraires cyclables lors de la rénovation des voiries urbaines.

C'est ainsi que le Département affirme répondre aux objectifs d'utilité publique, la configuration actuelle de la voirie ne pouvant y satisfaire (p. 14 §1.4 de la notice explicative pièce C du dossier).

3.2.2 Caractéristiques du projet pour répondre aux objectifs d'utilité publique

Les ambitions affichées du Département sont :

- de créer un véritable boulevard urbain mieux intégré dans son environnement avec des aménagements paysagers qualitatifs et favorables à l'environnement ;
- d'améliorer le partage de l'espace public en faisant la part belle au bus et aux mobilités actives, comme le vélo et les piétons ; et garantir la sécurité de tous les usagers ;
- d'assurer et soutenir la vitalité des commerces.

Les aménagements prévus sont :

- pour les modes actifs, des trottoirs élargis, de nouvelles pistes cyclables unidirectionnelles ou bidirectionnelles, des créations de contre-allées et d'espaces de rencontre.
- pour les bus, l'installation des arrêts de bus en pleine voie, le déplacement du stationnement dans les contre-allées.
- pour le paysage, deux fois plus d'arbres, de nouveaux revêtements, une gestion des eaux de pluie optimisée.

Certains carrefours sont transformés ou réorganisés. Le stationnement est rationalisé et déplacé dans les contre-allées.

Les conséquences de ces aménagements sont notamment que :

- les circulations des véhicules motorisés s'effectuera sur une seule voie dans chaque sens de circulation, excepté à l'approche des ronds-points et de la partie nord du projet entre le rond-point de la mairie de Sèvres et l'avenue de la Division Leclerc. Le temps de parcours sera allongé de 4 à 5 minutes en moyenne entre Chaville et Sèvres dans le sens sud → nord en dehors de la pointe du matin sans être modifié lors de la pointe du matin et de 2 à 3 minutes dans le sens nord → sud hors période de pointe et d'une minute durant la pointe du soir. Cela s'expliquerait en partie par la multiplication des traversées piétonnes protégées par des feux tricolores.
- la vitesse commerciale du bus 171 ne sera quasiment pas impactée sur le tronçon en direction de Chaville par rapport à la situation actuelle. En direction du pont de Sèvres, selon la période, le temps perdu sera de 2 à 4 minutes sur l'itinéraire de 4 km.
- le nombre total de places de stationnement passera de 861 à 620 soit la suppression de 241 places mais avec des emplacements uniformisés et mieux répartis.
- l'abattage de 284 arbres sur 319 et la plantation de 662 arbres pour la création d'un alignement d'arbres de chaque côté de la chaussée voire d'un troisième lorsque l'emprise le permet.

Une autre conséquence est un impact de travaux non négligeable puisque la durée globale prévisionnelle est de 5 ans répartie sur les 6 sections. La durée des travaux par section sera de 1 an à 2,5 ans selon la section, concomitamment avec une ou deux autres sections du projet.

Le montant global général du projet estimé à 55,5 M€ TTC.

3.3 Observations du public, réponses du porteur de projet et appréciations du commissaire enquêteur

Selon chacun des thèmes identifiés :

3.3.1 Voies uniques par sens de circulations

3.3.1.1 Circulation des véhicules motorisés

La restriction de la circulation sur une seule voie dans chaque sens a provoqué de l'incompréhension en raison de la perception d'un axe souvent saturé. L'étude de trafic montre un ralentissement du trajet sur les 4 km du projet notamment en dehors des heures de pointe qui serait de l'ordre de 4 mn dans le sens Viroflay → pont de Sèvres et 2 mn dans le sens inverse. De plus des personnes s'inquiètent du passage des véhicules de secours et des blocages qui seraient causés par des véhicules stationnés pour des livraisons, des déménagements ou les véhicules en panne.

Le report des circulations dans les voies adjacentes est aussi évoqué.

Le porteur de projet a répondu :

- Il n'y a pas de changement fondamental du nombre de voies dans le projet, puisqu'actuellement la section comprise entre la pointe de Chaville et le rond-point de la mairie de Sèvres est quasiment à une file par sens de circulation. Le projet prévoit en outre des doubles voies pour le stockage des véhicules à l'approche des carrefours et des élargissements ponctuels devant l'école-collège-lycée St-Thomas de Villeneuve et devant l'école Ferdinand Buisson, pour pouvoir y permettre les mouvements aujourd'hui tolérés de dépose-reprise des enfants par des parents d'élèves motorisés ;
- l'augmentation du temps de transit sur la longueur du projet est la conséquence de l'augmentation du nombre de traversées piétons protégées par un feu tricolore.
- Le Département a présenté son projet à la BSPP qui n'a pas émis d'avis défavorable.
- Le porteur de projet n'a pas répondu sur l'éventualité de blocages dûs à des stationnements illicites ou accidentels.

Appréciation du commissaire enquêteur : Le CEREMA (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) définit le boulevard urbain comme « une voie qui permet de réconcilier vie locale et circulation ». La limitation de l'emprise de la chaussée fait partie intégrante du projet de requalification qui prévoit donc les partages de l'espace entre les divers modes de mobilité. Le Département démontre que le temps de trajet est augmenté en période

creuse de circulation en raison du plus grand nombre de traversées piétons protégés par des feux tricolores indépendamment de la généralisation de la mise en voie unique de chaque sens de circulation. L'augmentation du temps de trajet est donc due au partage des mobilités véhicules/piétons.

Je suis favorable à la mise en voie unique par sens de circulations de la RD 910 pour les véhicules motorisés.

Je garde une réserve sur l'avis des pompiers qui n'est pas officiellement formalisé à ce stade du projet. De plus, le Département devra anticiper les conséquences de la présence de camions de déménagements, de ramassage des ordures ménagères ou de véhicule en panne.

3.3.1.2 Circulation des bus

Beaucoup de critiques ont été formulées contre la suppression de la voie de bus et contre les arrêts des bus en pleine voie.

A ces critiques le porteur de projet a répondu que :

- ce qui perturbe la régularité d'une ligne de bus est la difficulté des bus à se réinsérer dans la circulation, lorsqu'il y a des arrêts en évitement (hors de la voie) ou lorsqu'une voie dédiée au bus se termine en se réinsérant dans la voie principale ;
- une obligation s'impose à lui au titre du 12° de l'article 1 de l'arrêté du 15 janvier 2007 portant application du décret n° 2006-1658 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics : « En milieu urbain, sauf en cas d'impossibilité technique, les arrêts sont aménagés en alignement ou " en avancée " ».

Appréciation du commissaire enquêteur : Le partage de l'espace entre tous les modes de mobilités ne permet pas de dédier une voie de bus dans chaque sens de circulation sur toute la longueur du projet. Sans cette possibilité de continuité, la réinsertion dans la circulation serait inévitable et c'est d'ailleurs ce qui se passe actuellement et qui cause des difficultés de circulation des bus. De plus, l'obligation invoquée par le Département s'impose. Enfin la RATP est favorable à ce principe dans la configuration du projet.

En conséquence, je suis favorable à l'intégration de la circulation des bus dans la circulation automobile. Cependant pour le confort des usagers, la mise en place de bus de plus grande capacité (bus articulés) et l'augmentation de fréquences aux heures de pointe seraient nécessaires. Il serait aussi pertinent que la RATP mette en place un système pour limiter la durée d'immobilisation du bus en raison de la vente des tickets.

3.3.2 Les pistes cyclables

Les pistes cyclables sur les trottoirs ont été très contestées en raison de la dangerosité de la proximité entre les vélos et les piétons qui évoluent à des vitesses très différentes. De nombreuses contributions ont proposé la mise en place d'une piste cyclable bidirectionnelle au milieu de la chaussée.

Dans sa réponse, le porteur de projet a établi un tableau comparatif des trois possibilités de pistes cyclables : une piste cyclable unidirectionnelle sur chaque trottoir, une bande cyclable de chaque côté de la chaussée et une piste cyclable bidirectionnelle en milieu de chaussée. Le bilan fait ressortir que la piste cyclable unidirectionnelle reste malgré tout la meilleure solution. On peut aussi s'en rendre compte en regardant les profils produits en annexe du mémoire en réponse.

En outre le Département s'est engagé à poursuivre la concertation avec les associations de cyclistes durant la suite des études de projet.

Appréciation du commissaire enquêteur : Le tableau comparatif présenté par le Département dans son mémoire en réponse montre que la piste cyclable unidirectionnelle sur trottoir est la meilleure solution.

Je suis favorable à la mise en place des pistes cyclables unidirectionnelles sur trottoir mais je recommande de prendre des mesures pour permettre la sécurisation de cette configuration. Pour cela, il faut :

- ***que la piste cyclable s'impose sur le trottoir et donc qu'elle soit utilisée par les cyclistes. Elle doit être confortable en ayant notamment une largeur suffisante pour permettre les dépassements en toute sécurité (2,00 m), des changements de pente limités et adoucis et une signalisation suffisamment lisible aux automobilistes dans les traversées de chaussées lorsqu'elles sont prioritaires ;***
- ***que la piste cyclable soit clairement identifiable pour les piétons avec un revêtement de couleur différente et des bordures bien marquées, éventuellement une légère dénivelée et autant que faire se peut, une séparation physique type haie ou bande plantée.***

3.3.3 Le stationnement

Beaucoup de contributions regrettent la suppression de 28 % des places de stationnement sur l'ensemble des deux communes. Les commerçants y voient une menace pour le commerce. Les places supprimées se déporteraient dans les rues adjacentes.

Actuellement le stationnement occupe une part trop importante de la surface qui doit être partagée avec les autres modes d'usage de l'espace public.

Le porteur de projet répond que l'enquête de stationnement qui a été diligentée montre que le taux d'occupation dans le secteur varie en moyenne entre 70% à 80%. Cela confirme que l'offre de

stationnement répond en nombre à la demande des usagers. De plus, on constate une pratique de stationnement longue durée sur certains secteurs de la zone d'étude, notamment au centre-ville de Sèvres et Chaville. En outre, le stationnement limité (15 ou 30 minutes) n'est pas respecté. Le taux de voitures ventouses (stationnement supérieur à 12h) est d'environ 14% sur le périmètre étudié. En conséquence, la rotation ne se fait pas de manière satisfaisante dans le secteur.

Ainsi, une politique de contrôle du stationnement devrait être menée par les autorités compétentes.

Appréciation du commissaire enquêteur : l'enquête menée par le maître d'ouvrage montre qu'une part significative des places disponibles est actuellement occupée par des véhicules en stationnement longue durée. Par ailleurs, il existe des parkings souterrains qui seraient sous-occupés.

Je suis favorable à cette réduction du nombre de places de stationnement. J'ai noté les engagements du Département de réaliser un travail collaboratif avec GPSO et les communes, pendant les études détaillées, pour que la politique de stationnement corresponde au mieux à l'usage et aux besoins de chaque secteur, notamment au niveau des commerces avec la mise en place de stationnement « minute » et « livraison ». Je note que la concertation avec les commerçants se poursuivra également pendant la suite des études.

3.3.4 Les arbres

Ces nouveaux tracés ont un impact fort sur les arbres existants.

Les arbres ont fait l'objet de 165 observations.

La plupart marquaient leur opposition à l'abattage des arbres en raison :

- du nombre trop important d'arbres abattus, 284 arbres sur 319 ;
- du non respect de l'article L350-3 du code de l'environnement qui protège les arbres d'alignement ;
- du fait qu'ils constituent un refuge pour la faune ;
- car ils font partie du patrimoine historique de la « Voie Royale » ;
- le fait de les remplacer par 2 fois plus de jeunes arbres ne compensera pas la perte d'arbres dont le houppier est déjà constitué.

Quelques contributeurs ont considéré que des arbres existants constituaient des nuisances ;

- lorsqu'il sont trop près des façades qu'ils dégradent et qu'ils empêchent la lumière de pénétrer à l'intérieur des appartements ;
- lorsque leurs racines affleurantes déforment les trottoirs.

Sur ces points, le porteur de projet a répondu :

- que plusieurs éléments et objectifs du projet rendent incompatibles la position d'une partie des arbres existants. En effet, la réduction de la largeur de chaussée et l'élargissement des trottoirs existants, la largeur minimum de trottoirs à respecter, les voies d'accès pompier pour les immeubles et la création de pistes cyclables continues impactent le bilan des arbres ;
- l'aménagement conduit à modifier le nivellement de l'espace public, c'est-à-dire à modifier le niveau de la voirie et des trottoirs, pouvant impliquer de surélever les collets des arbres ou à l'inverse, à les enterrer en créant des dépressions ;
- l'abattage des arbres serait limité à 192 sujets maximum (dont 124 sont en semi-port libres), soit une réduction d'un tiers ;
- que des dérogations seraient demandées conformément à l'article L350-3 du code de l'environnement ;
- qu'il se ferait assister d'un écologue pour la mise en place des mesures d'évitement et de réduction des nuisances imposés à la faune et à la flore par l'abattage des arbres en particulier ;
- qu'il mettrait en place un plan de gestion et de renouvellement des arbres en relation avec le phasage des travaux ;
- qu'il planterait des arbres (544) qui auront une vingtaine d'année et qu'il faudra entre 15 et 20 ans pour compenser la situation actuelle en volume de feuillage.

Appréciation du commissaire enquêteur: *l'implantation de nouveaux arbres nécessitera le dévoiement de certains réseaux existants à faible profondeur, des réseaux électriques (courants forts et courants faibles) mais aussi des réseaux d'assainissement et des réseaux d'eau potable. Le porteur de projet n'a pas intégré le coût de dévoiements des réseaux dans son estimation.*

A l'issue de l'enquête je suis favorable à la réduction d'un tiers du nombre d'arbres qui seront abattus pour ce projet. Les contraintes des nouveaux aménagements conduisent inévitablement à prendre ce type de mesure. Je suis réservé sur la possibilité de dérogations qui seraient délivrées en application de l'article L 350-3 du code de l'environnement. Dans le cas de la délivrance de ces dérogations, j'apprécie la présence d'un écologue, la mise en place d'un plan de gestion et de renouvellement des arbres en relation avec le phasage des travaux et la plantation d'arbres de 17 à 20 ans. Je recommande au département de se faire assister par un paysagiste qualifié, pour le choix des essences et la qualité des sujets sélectionnés et l'assistance au suivi des travaux de plantations et d'entretien.

3.3.5 Les aménagements

De nombreuses propositions d'aménagement ont été faites : transformer les trop grandes surfaces imperméabilisées en espaces verts, travailler sur les pentes, sur les choix des revêtements, les mobiliers urbains, le déport d'un rond-point, sur des contre-allées, sur la réduction de l'éclairage nocturne. Les villes de Sèvres et Chaville ont aussi émis des demandes particulières.

Le Département a répondu sur chaque point favorablement sur chacun des points. Il y a le point particulier de la contre allée située devant l'immeuble du Val-des-trois-Gares à Chaville pour lequel une explication sur les contraintes techniques rencontrées devra être donnée aux résidents.

Appréciation du commissaire enquêteur : Les demandes exprimées sur les aménagements relèvent du projet détaillé qui constituera le prochain niveau d'étude.

Je suis favorable à l'ensemble des réponses apportées par le porteur de projet.

3.3.6 L'eau

Le thème de l'eau a suscité quelques observations demandant la réhabilitation du rû de Marivel pour le moment enterré et canalisé et de quelques sources existantes, elles aussi canalisées. Par ailleurs, les eaux de ruissellement doivent aussi être gérées selon des techniques alternatives devenues incontournables.

La réhabilitation des eaux naturelles est une demande exprimée notamment par le maire de Sèvres et par le président de la Métropole du Grand-Paris qui en fait un enjeu fort de sa politique d'aménagement.

Le porteur de projet a répondu favorablement à cette volonté tout en pointant les problèmes qui ne manqueront pas de se présenter, au-delà des problèmes techniques, et qui concernent le pilotage des études et des travaux ainsi que la gestion et l'entretien ultérieurs de ces aménagements.

Appréciation du commissaire enquêteur : Les interrogations mises en avant par le Département sont importantes. Il faudra trouver des solutions avec l'aide des autorités compétentes dans ce domaine. Cette réhabilitation ne pourra pas se faire sur l'ensemble du tracé puisque des écarts de niveau entre le fil d'eau du rû de Marivel et le niveau de la chaussée peuvent être importants et donc incompatibles. Des réseaux d'assainissement unitaires pourraient nécessiter d'être mis en séparatifs. Les études et les travaux seront importantes et le calendrier prévisionnel du projet sera probablement impacté.

Le projet de requalification de la RD 910 ne peut pas ignorer la réhabilitation des eaux naturelles et je considère ce point comme incontournable.

3.3.7 Les commerces

Les commerçants sont inquiets de la diminution des places de stationnement et de l'impact négatifs des travaux sur leur chiffre d'affaire. Ils demandent que cette perte soit compensée. Ils demandent aussi à être associés à la suite de l'élaboration du projet.

Le Département répond qu'il souhaite poursuivre le groupe de travail mis en place avec les commerçants après la concertation, afin d'explorer les possibilités d'amélioration encore possibles.

Il a mis au point un guide de bonne tenue de chantier qu'il imposera aux entreprises réalisant les travaux. Il prévoit de limiter au maximum les gênes qui pourront être occasionnées par les travaux et de garantir les accès aux commerces, la circulation routière et la circulation piétonne durant toute la période des travaux. De plus, les livraisons pourront être maintenues du moment qu'elles restent compatibles avec l'activité du chantier. En revanche, le Département ne relève pas la demande de compensation de la perte de chiffre d'affaire.

Appréciation du commissaire enquêteur : J'apprécie favorablement les réponses du Département. Il ne me revient pas de me prononcer sur d'éventuelles compensations de perte de chiffre d'affaires. Cependant, le Département aura tout intérêt à ce que les chiffres d'affaire des commerçants et de toutes les activités en général existant sur le secteur, soient le moins impactés possible.

3.3.8 Les expropriations

L'immeuble situé au 611 rue Roger Salengro et la maison située au 531 rue Roger Salengro à Chaville devront être expropriés à l'issue de la DUP du projet. L'immeuble du 611 rue Roger Salengro est occupé par 10 locataires d'appartements d'habitation et 2 commerces. Le propriétaire s'est présenté à la permanence et a déposé une demande de modification du projet qui épargnerait son immeuble qui abrite des familles et des personnes âgées locataires depuis longtemps et qui bénéficient d'un loyer modeste.

La propriétaire occupant la maison du 531 rue Roger Salengro est une dame très âgée et sa famille souhaite connaître la date effective de l'application de la mesure d'expropriation.

Le Département répond que l'immeuble sis 611, rue Roger Salengro est actuellement frappé d'alignement et l'emprise du projet correspond à cet alignement. Cette emprise est nécessaire à la réalisation des aménagements répondants aux objectifs du projet.

Concernant le 531 rue Roger Salengro, une libération des lieux en 2023 permettrait de pouvoir anticiper les travaux préalables à la réalisation des aménagements prévus en 2024 sur ce secteur.

Appréciation du commissaire enquêteur : J'ai reçu les propriétaires du 611 rue Roger Salengro et nous avons regardé les plans ensemble et j'ai pu constaté que l'immeuble empiète effectivement sur l'ensemble de l'alignement et qu'il n'était pas possible de le contourner. L'application de

l’alignement est inévitable. Concernant le 531 rue Roger Salengro, le Département donne la date approximative à ce stade de 2023. La date devra être précisée selon l’avancement des études.

Je constate que l’expropriation de ces immeubles ne peut être évitée.

3.3.9 La déclaration d’utilité publique

Une vingtaine de contributions s’est montrée ouvertement opposée au projet en disant qu’il était inutile et donc ne relevait pas de l’utilité publique.

Le Département justifie l’utilité publique de son projet de requalification de la RD 910 en boulevard urbain car il répond :

- aux orientations du plan départemental des circulations douces 2014-2020, qui classerait la RD910 comme itinéraire prioritaire ;
- aux orientations du plan de déplacements urbains de la région Île-de-France, dont les principes d’action sont notamment « *agir pour une ville plus favorable aux déplacements à pied, à vélo et en transports collectifs* », « *le partage multimodal de la voirie* » et « *son aménagement pour faciliter et sécuriser la pratique du vélo* » ;
- aux exigences législatives (article L.228-2 du code de l’environnement) prescrivant la continuité des itinéraires cyclables lors de la rénovation des voiries urbaines.

Appréciation du commissaire enquêteur : durant le 20^e siècle, les aménagements urbanistiques ont été conçus pour favoriser la circulation automobile car son usage généralisé était considéré comme un progrès. L’usage a montré que ce modèle n’est plus viable en raison de la saturation des routes et des pollution émises. Les personnes en responsabilité ont défini des objectifs d’aménagement dont le but est de partager l’espace et de le rendre plus convivial. Ces objectifs sont rappelés ci-dessus. Le Département propose de requalifier la RD 910 en boulevard urbain qui répond à ces objectifs. Le projet sépare les circulations des mobilités douces et des mobilités motorisés. Il permet aux transports en commun de faire valoir leur priorité sur les transports individuels. Il sécurise les intersections entre ces différentes mobilités par des marquages au sol et l’installation de signalisations. A terme après poursuite des consultations avec les commerçants, il s’attachera à favoriser les emplacements de stationnements minutes et de livraison sur les stationnements longue durée. Les surfaces imperméabilisées seront diminuées pour être remplacées par des espaces végétalisés. Les arbres qui ne pourront pas être intégrés dans cette nouvelle configuration devront être abattus mais un nombre significativement plus élevé d’arbres seront plantés. Il faudra que l’aménagement projeté intègre la réhabilitation des eaux naturelles, le rû de Marivel et la source Saint-Germain notamment comme le souhaite le maire de Sèvres et le président de la métropole du Grand-Paris.

Concernant les expropriations, la continuité de toutes les circulations impose une largeur constante tout le long du projet. En conséquence l’application des alignements inscrits au PLU de Chaville,

depuis longtemps, est indispensable à l'application du projet et ne peut être contourné. Les indemnités justes devront être versées aux propriétaires et à leurs ayants-droits.

Les précautions à prendre vis-à-vis de l'environnement naturel (faune et flore) sont prévues et décrits dans le dossier. Les mesures de protection et de compensation à prendre vis-à-vis des riverains habitants, commerçants et usagers de l'espace public durant les travaux sont décrits dans le dossier et devront encore être améliorées durant la phase d'études détaillées.

L'opération sera entièrement financée par le Département.

Plusieurs inconvénients sont apparus.

- Le rallongement du transit sur les 4 km du projet en heures creuses qui est estimé à 4 mn dans le sens Viroflay → Paris et 2 mn dans le sens inverse : je considère qu'il ne s'agit pas d'un inconvénient déterminant dans la mesure où la raison en est le plus grand nombre de traversées piétonnes. Il pourrait être réduit par le déclenchement manuel du feu rouge et en diminuant la durée.*
- Le risque de conflit cyclistes/piétons engendrés par le partage du trottoir : il peut être réduit par le marquage distinct de la piste cyclable et la mise en place de séparations claires type bordurette ou haies.*
- L'abattage des arbres développés qui va priver les usagers de leur ombre pendant plusieurs années : le Département s'est engagé d'une part à limiter au maximum le nombre d'arbres abattus et d'autre part à planter des arbres déjà développés de 17 à 20 ans et je lui recommande de se faire assister d'un paysagiste qualifié pour le choix des essences, le choix des sujets et le suivi des plantations et l'entretien afin d'obtenir un développement rapide de ces jeunes arbres pour retrouver le bénéfice d'une protection efficace en période de forte chaleur.*

Je considère que l'intérêt général de l'opération projetée est réel, précis et permanent, que les expropriations ne peuvent être évitées, que les précautions nécessaires sont prises et que les avantages de l'opération l'emportent sur les inconvénients.

4 Conclusions motivées et avis du commissaire enquêteur

Rappel :

Conformément à la législation « le dossier d'enquête publique a pour but d'informer le public et de recueillir ses appréciations, suggestions, et contre-propositions afin de permettre à l'autorité compétente de disposer de tous les éléments nécessaires à son information ».

S'agissant ensuite de l'avis que doit exprimer le commissaire enquêteur, l'arrêt du Conseil d'État du 27 février 1970 est très clair : « Considérant qu'il résulte des dispositions de l'article 8 du décret du 6 juin 1959 que, si le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête doit examiner les observations consignées ou annexées aux registres, il lui appartient d'exprimer dans les

conclusions de son rapport son avis personnel ; qu'il n'est pas tenu de répondre à chacune des observations qui lui ont été soumises ni de se conformer nécessairement à l'opinion manifestée, même unanimement, par les personnes ayant participé à l'enquête ».

Après avoir examiné l'ensemble des critères relatifs à cette déclaration d'utilité publique, le commissaire enquêteur,

Constate :

- que les procédures ont été respectées ;
- que l'enquête s'est déroulée dans de bonnes conditions, d'accueil et de conformité à l'arrêté préfectoral ;
- que le dossier d'enquête était complet et conforme aux dispositions légales, qu'il était claire et compréhensible.

Estime :

- que ce projet tient compte des objectifs assignés par des documents d'orientation et de planification, en l'occurrence le plan départemental des circulations douces 2014-2020 et le plan de déplacements urbains de la région Île-de-France et aux exigences législatives prescrivant la continuité des itinéraires cyclables lors de la rénovation des voiries urbaines ;
- qu'il a été élaboré en prenant en compte les orientations retenues lors des concertations préalables qui ne peuvent être ignorées mais que celles-ci doivent être poursuivies pour intégrer les nouveaux enjeux et certaines propositions de l'enquête publique ;
- qu'il contribuera à rendre plus attractif et convivial les abords de ce nouveau boulevard urbain ;
- que les avantages l'emporte sur les inconvénients ;
 - la réduction de la largeur de la chaussée pour les véhicules à moteur permettra de créer un espace sécurisé pour les circulations douces et des espaces verts. Les surfaces imperméabilisées seront diminuées. Cependant, le Département ne se prononce pas sur la possibilité d'une entrave à la circulation causée par un véhicule en panne ou le passage des camions de ramassage des ordures ménagères.
 - les avantages de traversées de chaussées plus nombreuses et les arrêts des bus en pleine voie faciliteront la circulation des bus mais avec l'inconvénient durant les heures creuses du rallongement de temps de parcours sur l'ensemble du linéaire ;
 - les pistes cyclables permettront une circulation sécurisée des vélos. Cependant les pistes situées sur trottoir devront être clairement identifiables.
 - l'abattage des arbres aura un impact négatif sur la faune et pourra occasionner des îlots de chaleur en période de canicule. La présence d'un écologue devrait permettre de diminuer l'impact sur la faune qui reviendra une fois la flore reconstituée. La plantation

d'arbres à grand développement d'essences locales adaptées permettra de retrouver à long terme (15 à 20 ans) une protection contre les îlots de chaleur possiblement supérieure à ce qu'elle est actuellement.

- les places de stationnement seront mieux réparties favorisant les arrêts de courte durée. Il faudra que des mesures incitatives soient prises par les autorités pour orienter les stationnements longue durée vers les parkings publics.
 - À l'issue des travaux, le boulevard urbain offrira un cadre agréable qui devrait favoriser le commerce. Les inconvénients incontournables que devront supporter les commerçants durant la période des travaux devront être atténués au maximum par des mesures à prendre par le Département ;
 - les expropriations dommageables sont limitées car elles ne concernent que trois immeubles déjà frappés d'alignement. Il conviendra que le Département mettent en place les meilleures conditions compensatoires pour les personnes impliquées. Dans la plupart des autres cas, il s'agit de régularisation de parcelles déjà occupées par le domaine public.
- que les eaux naturelles devront être réintégrées dans le paysage conformément à la volonté de la métropole du Grand-Paris et de la ville de Sèvres.
 - que l'opération relève des compétences du Département qui le finance intégralement ;
 - par ce qui est exposé précédemment, que ce projet est d'intérêt général.

Recommande :

- que la largeur des pistes cyclables sur trottoir soit portée à 2,00 m ;
- que les concertations avec les parties prenantes soient poursuivies activement ;
- que le Département se fasse assister par un paysagiste qualifié pour l'étude des espaces verts, pour la sélection des essences et des sujets à planter et pour les suivre et l'entretien des plantations et veiller à ce que l'engagement pris dans le cadre de cette enquête sur les gabarits des arbres plantés soit respecté.

En conclusion, le commissaire enquêteur considère que l'opération envisagée est d'utilité publique et donne un **AVIS FAVORABLE** au projet de requalification de la RD 910 sur les communes de Chaville, Sèvres et Saint-Cloud sous trois réserves :

Réserve 1 : Le Département doit obtenir un avis favorable formel de la Brigade des Sapeurs pompiers de Paris pour la circulation dans la nouvelle configuration et l'accès aux façades.

Réserve 2 : les abattages d'arbres d'alignement doivent être autorisés par une dérogation dans le cadre de l'article L 350-3 du code de l'environnement.

Réserve 3 : le projet devra intégrer le projet de la métropole du Grand-Paris de réouvrir où cela est possible, la partie canalisée du rû de Marivel ainsi que ses sources comme cela est demandé dans le courrier du 28 octobre 2019 du président de la métropole du Grand-Paris.

Fait à Levallois-Perret le 5 décembre 2019

François Huet
Commissaire-enquêteur

A handwritten signature in black ink, consisting of several overlapping loops and a long horizontal stroke extending to the right.