

**Remarque du commissaire enquêteur :** il est pris acte de cette réponse. Le commissaire enquêteur a par ailleurs pris connaissance du PLUi arrêté de Vallée Sud Grand Paris qui confirme le classement de cette propriété en zone naturelle avec des possibilités de constructibilité limitées dans deux STECAL délimités autour de bâtiments existants. (point évoqué au § 2.7.3 du présent rapport)

### 8.1.3 - Le périmètre exproprié

Plusieurs contributions, émanant notamment de propriétaires ou occupants des biens dont l'expropriation est envisagée, demandent l'exclusion de ces biens du périmètre de l'opération. Certains demandent, à défaut, de bénéficier d'un relogement sur la commune de Châtenay-Malabry (point concernant l'enquête parcellaire)

**R1 à R3, 20 à 25, 32, 33** « J'habite dans un logement situé sur la parcelle M28 qui est concernée par l'expropriation. Si ma demande de modification du tracé de l'emprise du projet n'est pas retenue, je demande à bénéficier d'un relogement dans la commune de Châtenay-Malabry.

**38** – « Nous vous demandons de bien vouloir modifier le tracé de l'emprise du projet de démonstrateur écologique »

**51** – Société Nina Or : « Nous sommes locataires et exerçons depuis 8 ans, Nous sommes contre ce projet qui aura de fâcheuses conséquences sur notre activité. »

Plusieurs contributeurs qui avaient l'intention d'emménager dans les nouvelles constructions édifiées sur la parcelle M28, donnent un avis défavorable au projet

**39** « Je dois emménager dans les nouvelles constructions qui se situent sur la parcelle M28 qui fait l'objet d'une procédure d'expropriation en faveur de VALLEE SUD GRAND PARIS pour son projet de démonstrateur écologique. Etant une personne handicapée, un logement allait être aménagé en tenant compte de mon handicap afin que je puisse y vivre dans des conditions optimales vis-à-vis de mes problèmes de santé. Par conséquent je m'oppose à ce projet.

**40 à 43** : « Je vous notifie mon projet de résider dans les récentes constructions implantées sur la parcelle M28, soumise à une procédure d'expropriation. (...) en émettant un avis défavorable à l'égard du projet de démonstrateur écologique.

Un contributeur demande si la construction en cours d'édification sur la parcelle M28 est susceptible d'être intégrée au projet ou devra être démolie :

**2** – « Le bâtiment actuellement en construction sur la parcelle M28 va-t-il être démoli ou une réflexion est-elle engagée au sujet de sa "reconversion" ?

**Question 1.3.1 - Indiquer si la reconversion du bâtiment en construction est envisageable dans le cadre du projet**

#### Réponse de l'EPT :

La démolition ou la conservation du bâtiment sur la parcelle M n°28 sera étudiée en fonction des besoins programmatiques du futur équipement.

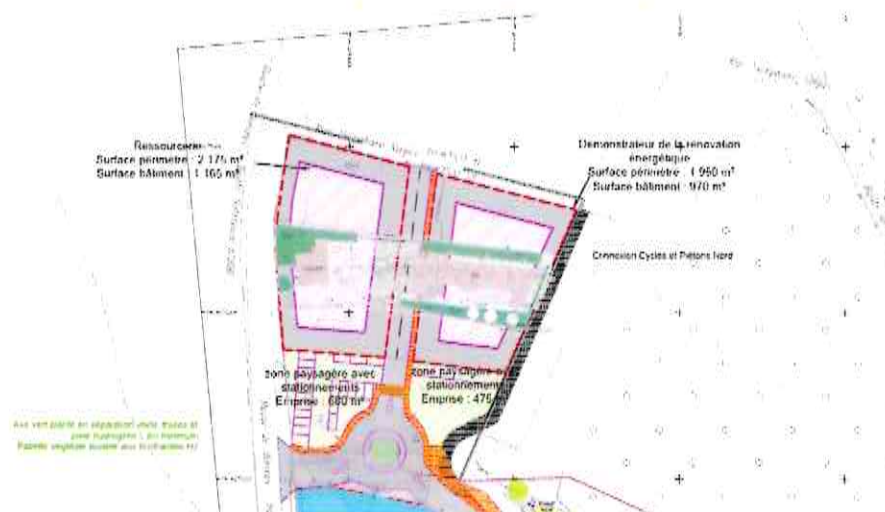
Le bâtiment tel que construit pourrait être conservé moyennement des adaptations ou déconstruit (partiellement ou en totalité) dans le cadre d'une dépose sélective soignée et sécurisée de matériaux en vue de leur réemploi.

En effet, le réemploi est l'opération la plus vertueuse du cycle de vie d'un élément (objet ou matériau). Les bénéfices environnementaux sont multiples :

- Éviter de puiser dans des ressources épuisables,
- Diminuer l'empreinte carbone des matériaux mis en œuvre par le prolongement de leur durée de vie et des procédés de transformation réduits,
- En cas de recours à des matériaux de réemploi locaux, réduire l'empreinte carbone liée à leur transport,
- Réduire les émissions de gaz à effet de serre liées au traitement des déchets,
- Conserver les propriétés des matériaux qui pourraient être amoindries ou perdues en cas de recyclage.

Aussi, les matériaux suivants pourraient être réemployés (liste non exhaustive) :

- Le béton ;
- Le bois ;
- Les éléments de menuiserie comme les portes, les fenêtres... ;
- Les équipements techniques (chauffage, ventilation, etc...) ;
- Les équipements sanitaires (WC, receveur de douche, lavabos...) ;
- Les éléments de second œuvre tels que de la moquette, faux plafonds...



*Superposition des schémas directeurs - Plan PC*

**Remarque du commissaire enquêteur :** il est pris acte de cette réponse

### 8.1.4 - Le coût du projet

**Des contributions critiquent le coût excessif du projet pour l'EPT et pour les contribuables, certaines considérant qu'un tel investissement n'est pas prioritaire :**



**12 et 13** – « Je tiens à vous souligner le coût exorbitant du projet. 65 MILLIONS D'EUROS pour l'installation d'une station d'hydrogène et un démonstrateur écologique, cela est (...) Projet ridicule. »

**17** « Projet très consommateur en énergie (la station d'hydrogène aura une consommation électrique énorme qui va coûter très cher au contribuable) »

**34** « Un coût excessif par rapport à son utilité, »

**Un contributeur considère que les acquisitions foncières sont sous évaluées** (évictions, relogements)

**34** – « Le coût d'acquisition du foncier et d'éviction de l'activité commerciale est largement sous-évalué. Le coût estimé du projet serait de 65 300 330 €, dont 7 152 000 € pour le coût des acquisitions foncières (soit 11% du coût total du projet). Cependant, le coût des acquisitions foncières a largement été sous-estimé :

- 951 000 € estimés pour l'éviction de la société AD2R (activités de dépannage automobile), alors que cette société présente un chiffre d'affaires en 2022 de plus de 3 600 000 €

- Le coût du relogement des occupants d'habitation n'est pas estimé. »

#### Observation de l'EPT :

En amont de l'enquête publique et pendant la durée de celle-ci, un certain nombre de pièces complémentaires ont été demandées aux propriétaires par l'EPT, telles que des informations sur la situation administrative des occupants locataires. Notre demande est restée sans réponse, et les propriétaires n'ont jamais répondu aux multiples demandes de visite de l'EPT et de France-Domaine.

Pour évaluer les acquisitions foncières des parcelles concernées, l'EPT a mandaté le cabinet privé SEGAT et demandé une évaluation à France-Domaines de la valeur vénale des biens ainsi que les coûts de relocation et d'éviction des occupants. Ces deux estimations, réalisées de manière indépendante, convergent.

**Remarque du commissaire enquêteur :** il est pris acte de cette observation

## **8.2 Les procédures mises en œuvre, l'absence d'étude d'impact**

### **8.2.1 – Les procédures**

**Une observation porte sur le périmètre de l'enquête**

**54** – « Nous regrettons que la commune et les habitants de Bièvres qui sont immédiatement voisins n'aient pas été inclus dans le périmètre de l'enquête publique. »

**Des critiques portent sur le délai d'enquête estimé beaucoup trop court**

**34 et PJ 4 :** « La durée de l'enquête publique, limitée à 16 jours consécutifs, est trop courte pour prendre connaissance du projet et formuler des observations.

Il était impossible de prendre connaissance du dossier soumis à enquête avant le commencement de celle-ci, car le dossier n'a été mis en ligne que le premier jour de l'enquête (soit le 26 février 2024).

Le dossier est pourtant conséquent (179 pages) et porte sur deux questions, l'utilité publique d'une part, et le périmètre précis des emprises expropriées d'autre part. L'enquête aurait dû au moins durer 1 mois afin que le public puisse correctement s'informer sur le projet, sur ses tenants et ses aboutissants. »

Une observation porte sur la délivrance d'autorisations avant la déclaration d'utilité publique :

47 – « Je suis stupéfaite de voir l'arrêté accordant le permis de construire PC 092019 23 A0020 pour la construction de la station hydrogène à Châtenay-Malabry. A quoi ça sert de donner notre avis pendant une enquête publique, si les décisions sont déjà prises et les autorisations déjà accordées ?

**Question 2.1 - Confirmer que la DUP n'est pas un préalable à la délivrance de permis de construire sur la parcelle M 17**

**Réponse de l'EPT :** La DUP n'est pas un préalable à la délivrance du PC sur la parcelle M17.

Le PC en question délivré par la ville de Châtenay-Malabry concerne la station d'hydrogène exclusivement. Ce PC a pu être délivré par la ville de Châtenay-Malabry hors DUP dans la mesure où la station d'hydrogène est réalisée uniquement sur la parcelle M17 qui est déjà propriété du pétitionnaire, à savoir l'EPT, et que le PC était conforme aux règles définies dans le PLU en vigueur (règlement, OAP, servitudes).

**Remarque du commissaire enquêteur :** il est pris acte de cette réponse. Le permis de construire a été délivré à la société Vallée Sud Hydrogène.

## 8.2.2 L'absence d'étude d'impact

Plusieurs critiques portent sur l'absence d'étude d'impact justifiant une nouvelle enquête, le projet d'aménagement ayant évolué depuis la décision de dispense d'évaluation environnementale, ainsi que sur le fait que plusieurs études mentionnées dans le dossier ne figurent pas dans le dossier mis à l'enquête.

11 – « Il est scandaleux qu'aucune étude d'impact n'a été faite. Bien que Vallée Sud Grand Paris essaye maladroitement de prouver le contraire dans son dossier de DUP, les études qui ont été menées sont superficielles. »

14 – « Le fait qu'un projet qui porte atteinte sur l'environnement n'est pas eu une obligation de faire une étude d'impact donne l'impression que Vallée Sud Grand Paris se contredit elle-même sur son objectif qui est celui des « enjeux de la transition écologique. »

Vallée Sud Grand Paris justifie son absence d'étude d'impact par une simple déclaration alors que le projet est situé en lisière d'une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF), que l'espace boisé est classé et que le schéma Régional de cohérence écologique s'applique.

Ne pas faire d'étude d'impact permet de cacher des atteintes sérieuses à l'environnement qui auraient sûrement interdit la construction d'une station hydrogène. »

16 – « Vallée Sud Grand Paris s'est abstenu de faire procéder à une vraie étude d'impact. »

34 et PJ 4 « Il ressort de la lecture du dossier que, selon l'EPT VALLÉE SUD GRAND PARIS, le projet ne serait pas soumis à la réalisation d'une étude d'impact (enquête publique soumise aux dispositions du code de l'environnement).



Cependant, dans le dossier, l'EPT VALLÉE SUD GRAND PARIS évoque une étude d'impact « complète » qui aurait été « réalisée par le groupement d'études « Alisea, Alyce, Impédance ingénierie et Artelia » et livrée en avril 2022 ».

Cette étude d'impact ne figure pas dans le dossier soumis à enquête, ce qui prive le public d'une information complète et transparente sur les impacts du projet sur les milieux naturel et humain.

L'étude réalisée en 2019 le CEREMA n'est pas non plus annexée au dossier d'enquête.

Or, le projet tel qu'il est prévu par l'EPT VALLÉE SUD GRAND PARIS aura des conséquences sur :

- La forêt de Verrières (classée en Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF)) et la biodiversité locale (l'EPT mentionne la présence de 43 espèces protégées d'oiseaux, de chiroptères, de reptile, d'insectes, de lépidoptère, de coléoptères et d'orthoptères) ;
- La ressource en eau : en effet, la station d'Hydrogène nécessite une importante consommation d'eau alors que le projet se situe dans la zone de répartition des eaux Albien, zone où les demandes de prélèvements d'eau sont contrôlées plus strictement ;
- Le projet prévoyait initialement une consommation d'électricité d'1 MGW, contre 5 MGW aujourd'hui (page 72 du dossier d'enquête publique + annexe 3) ;
- L'écoulement des eaux dans le sous-sol (impacté par la création de stationnement en sous-sol)
- L'emploi (fermeture de la société AD2R qui emploie une quarantaine de salariés, et de la société NINA OR qui emploie environ 5 salariés) ;
- La population locale (destruction de logements)

Le dossier d'enquête ne contenant pas cette étude d'impact, la SCI ARAVNIE vous demande donc d'émettre un avis défavorable pour ce projet (pour que soit refaite une nouvelle enquête publique complète pour l'information du public). »

49 - « Nous déplorons l'absence d'évaluation environnementale, elle nous semble nécessaire compte tenu des nombreuses espèces et habitats propres aux lisières. »

53 – « Il nous semble indispensable que le futur projet d'aménagement de ce site fasse l'objet d'une étude environnementale, qu'elle soit soumise à l'avis de la MRAE et qu'ensuite une enquête publique soit organisée.

Depuis la demande au cas par cas de VSGP reçue par la MRAE le 9 septembre 2022, sur laquelle l'avis de la MRAE s'est fondé, le projet d'aménagement a évolué, et a été mieux défini, même s'il reste encore des précisions et justifications importantes à apporter. »

**Question 2.2 - Confirmer que le projet de démonstrateur écologique n'a pas fait l'objet d'évolution qui aurait justifié une nouvelle saisine de l'autorité chargée de l'examen au cas par cas**

#### Réponse de l'EPT :

L'avis de la DRIEAT dispensant le projet d'évaluation environnementale considère :

« Que, selon le dossier et les informations transmises en cours d'instruction par le maître d'ouvrage, le projet à considérer au sens de l'article L.122-1-1 du code de l'environnement, se limite aux interventions listées au paragraphe 4. du formulaire d'examen au cas par cas et mentionnées ci-dessus, et que si d'autres travaux, installations, ouvrages ou interventions,



étaient prévues (notamment sur la parcelle Ouest qui jouxte le site) afin de permettre la réalisation d'un projet plus large au sens de l'article L.122-1 du code de l'environnement ou différent (évolution de la catégorie d'Installation Classée pour la Protection de l'Environnement en particulier), un nouvel examen au cas par cas voire une évaluation environnementale de ce projet (incluant la présente opération) serait le cas échéant nécessaire »

Le seul élément substantiel qui a été modifié à ce stade concerne la puissance électrique de l'installation hydrogène. Cependant, la modification de la puissance de la station hydrogène n'a pas changé son régime de déclaration ICPE. Ainsi, la classification du projet au sens de l'article L.122-1 du code de l'environnement n'a pas évolué.

Si la station hydrogène relève potentiellement dans le futur son niveau de classification ICPE à un niveau autorisation, une évaluation environnementale sera nécessaire.

**Remarque du commissaire enquêteur :** il est pris acte de la réponse apportée sur l'absence d'évolution à ce stade du projet qui aurait justifié une nouvelle saisine de l'autorité chargée de l'examen au cas par cas.

Les éléments apportés sur les espèces protégées anticipent sur une autre question. Il s'agit des résultats d'une étude faune flore qui auraient pu alimenter un étude d'impact si celle ci s'était avérée nécessaire

## 8.3 Les accès au site

### 8.3.1 L'organisation des accès

De nombreuses observations portent sur l'organisation générale des accès des véhicules au futur démonstrateur, en particulier des bennes à ordures et des bus se rendant à la station hydrogène, mais aussi de ceux se rendant dans les autres composantes du site, la crainte de nombreux contributeurs étant un accroissement de la circulation dans Bièvres (si passage obligé ou préférentiel sous le pont de la porte Jaune) avec une demande de privilégier l'accès nord sur la rue Nicéphore Niepce en empruntant à l'arrivée de la bretelle de sortie de A 86 sud et au départ en rejoignant la RD 906 aux feux tricolores. Cet accès nord serait réalisable après la libération des immeubles expropriés

Deux contributions suggèrent des études de fréquentation ou de circulations complémentaires

**PJ 1** Mme le Maire de Bièvres « *La Commune de Bièvres est voisine du territoire de Vallée Sud-Grand Paris. Elle est réellement concernée par le projet de station hydrogène, et plus largement par le démonstrateur écologique, car elle se trouve sur le trajet des flux entrants sur le site par la RN 306.*

*En d'autres termes, l'ensemble des flux générés par le projet empruntera l'entrée de ville de Bièvres, comme ceci est représenté sur le parcours figuré en jaune ci-après. Cette circonstance est loin d'être un détail et emporte des conséquences non négligeables sur le fonctionnement urbain et sur les déplacements motorisés et vélos. Contrairement aux apparences, ce projet n'est pas simplement implanté dans un terrain vague situé entre la RN 118 et l'A 86. Sur la commune de Bièvres, il se trouve bel et bien au contact d'un territoire plus complexe, urbanisé et résidentiel, où les déplacements vélos et motorisés sont déjà importants.*

*Mon équipe et moi-même avons déjà pris part à l'enquête publique sur la modification du PLU de Châtenay-Malabry en mars 2023. A ce sujet nous nous réjouissons, et remercions l'établissement public Vallée Sud Grand Paris d'avoir retenu notre proposition de création d'un second accès au site, par la bretelle 30a de l'A 86, permettant un accès direct et adapté aux véhicules lourds.*





■■■ Accès au site prévu dans le projet

*Nous souhaitons formuler quatre demandes complémentaires portant sur les accès, sur la piste cyclable existante, sur l'estimation des flux générés par ce projet, et enfin sur la proximité de la base aérienne.*

*En premier lieu, l'accès à la station hydrogène générera un flux possible de véhicules lourds et légers qui pénétreront dans Bièvres et emprunteront l'intersection entre la rue de Paris, le chemin de la Porte Jaune et la rue Antoine.*

*Le circuit qui se déroule entre le Petit Clamart et l'entrée du site présenterait au moins 2 passages dangereux.*

*Premièrement, cette partie de la Commune est résidentielle et marquée par les déplacements des enfants d'âge scolaire. Le passage quotidien de véhicules, notamment véhicules lourds en provenance de la RN 306, représenterait un danger supplémentaire pour les piétons car la proximité des grands axes et de la RN 118 fait oublier aux conducteurs qu'ils sont en ville. La déclivité et la prégnance d'un paysage routier diminuent leur vigilance à l'égard des piétons dans cette partie de la Commune.*

*Deuxièmement, à l'entrée de la station hydrogène, ce flux de véhicules lourds et légers croisera le flux de vélos qui emprunte la toute nouvelle piste cyclable réalisée à la demande, notamment de la Commune de Bièvres, le long de la RN 306 par le département des Hauts-de-Seine et la DIRIF durant le printemps 2023. Cette piste cyclable a remédié à la coupure qui existait jusqu'à présent entre nos deux territoires. Les conditions de croisement des flux au niveau du bateau à l'entrée du site ne sont pas abordées alors qu'il s'agit d'un point de rencontre potentiellement dangereux et accidentogène.*

*Or, le dossier de déclaration d'utilité publique n'évoque ni cette piste cyclable, ni les particularités urbaines et résidentielles du nord de la Commune.*

*Pour toutes ces raisons, l'alternative offerte par l'accès nord apparaît être la plus sensée, à condition qu'il soit dimensionné pour accueillir les véhicules lourds et qu'il soit l'unique accès pour les véhicules en provenance du Petit Clamart. A cet effet, l'aménagement du délaissé de voirie existant dans la boucle de la bretelle 30a de l'A 86 pourrait être étudié en cas de besoin pour permettre une giration plus facile des véhicules lourds par le Nord, comme proposé dans le plan ci-après.*





Par conséquent, et afin de concilier ce projet avec le contexte urbain dans lequel il s'inscrit, la Commune de Bièvres propose la signature d'une charte entre la Commune et VSGP pour engager les deux parties sur le fait que les véhicules lourds accèdent au site uniquement en empruntant l'accès nord, en excluant leur passage par la Commune de Bièvres. »

**PJ 2** Comité d'Action Biévrois contre les Nuisances et pour la protection de l'environnement : « Le site est bordé à l'ouest par la Nationale 306, une artère constamment encombrée aux abords du rond-point du Petit-Clamart : or il s'agit de la seule voie d'accès au site, en empruntant la voie montante. Pour les usagers venant de Paris et de sa banlieue sud ou de l'A86 qui traverse le Petit Clamart, la descente jusqu'à la Porte Jaune, donnant accès à Bièvres, sera inévitable, avant de pouvoir remonter vers le site.

L'entrée sera elle-même facteur d'encombrements dangereux ; elle est au niveau d'un feu tricolore, chargé de réguler l'accès au carrefour du Petit-Clamart. Mais ce feu tricolore est lui-même source d'engorgement du flux remontant, avec un risque important de collision. Le trafic est d'autre part appelé à augmenter rapidement, avec l'urbanisation accélérée du plateau de Saclay. Le seul moyen d'accès est cependant l'automobile : aucun transport en commun ne dessert le site. Et une part importante du terrain devra donc être consacrée au parking, non seulement des étudiants et enseignants, des visiteurs, des commerçants et du personnel, mais aussi des livreurs et des camions liés à l'activité "hydrogène".

**8** – « La station de livraison d'hydrogène liquide va engendrer une congestion de camions et de bus qui risque d'affecter le trafic sur la RN 306 dans le sens de la montée, le seul accès possible depuis Châtenay-Malabry demeurant le passage sous le pont dit de la Porte jaune dans la descente du Petit Clamart en direction de Bièvres. - Cette congestion risque de s'ajouter au flux de visiteurs et de personnel sur l'ensemble du site. Elle aura un impact considérable sur la fluidité du trafic automobile sur cette voie déjà très chargée, dans le sens Province-Paris. Une solution doit impérativement être trouvée à cet engorgement »,

**48** – « Nous demandons la réalisation d'une étude complémentaire de circulation pour déterminer l'impact de la circulation induite par les activités de cette zone. Nous demandons la fermeture de l'accès au site par la RN 306 et l'ouverture sur la A86 afin d'éviter un regain de circulation de cars et de camions benne sur Bièvres au lieu-dit de la porte Jaune sous le pont de la RN306. ->



52 – « Le trafic induit par les différentes structures tant au moment de leur construction que de leur utilisation et fréquentation futures impactera nécessaire la partie Nord de la commune de Bièvres. Le projet présenté ne semble pas prendre en compte ces aspects et les nuisances induites pour les habitants. Les documents fournis avec l'enquête ne renseignent pas clairement non plus sur l'accès au site depuis le Petit Clamart. La crainte est que les véhicules ne descendent jusqu'à la Porte jaune à Bièvres pour remonter ensuite vers le Petit Clamart pour accéder au site. Or cet itinéraire est déjà bien souvent très encombré. »

53 – « Évaluer la fréquentation dans les divers modes de transports, pour assurer une desserte satisfaisante »

54 – « Association BNE Bièvres Nord Environnement : Volume très important de camions poids lourds et plan de circulation générateur de nuisances et de risques importants. »

58- « Même si une voie d'accès est envisagée à partir de l'A86 (...) l'affluence de véhicules d'employés, de visiteurs et de véhicules utilitaires fonctionnant à l'hydrogène liquide laisse augurer un engorgement des voies d'accès, sur des axes déjà surchargés. »

**Question 3.1.1 - Présenter les résultats des études de fréquentation du site selon les différents modes de transport et des circulations induites déjà réalisées ainsi que les modalités d'accès à ces études. Indiquer si des investigations complémentaires sont envisagées.**

**Confirmer que l'accès nord, s'il est retenu, sera dimensionné pour accueillir les véhicules lourds et qu'il sera utilisable dans les deux sens.**

**Indiquer s'il est envisageable que l'accès nord soit l'unique accès pour les véhicules en provenance du Petit Clamart et qu'une telle disposition fasse l'objet d'une charte entre l'EPT et la commune de Bièvres**

#### **Réponse de l'EPT :**

Sur les études de trafic et les accès au site :

Une étude du trafic a été réalisée sur 7 jours (du lundi 07 mars 2022 au lundi 14 mars 2022).

Deux points de comptages ont été choisis, correspondant aux deux voies principales d'accès au site :

• Poste 1 : la bretelle de Sortie A86 - Vers N306 (Ouest)

• Poste 2 : la N306 Route de Bièvres - Vers A86 (Nord)

Le débit total tout véhicule est plus de 10 fois plus important sur la N306 pour rejoindre l'A86 que sur la bretelle de sortie de l'A86 allant vers la N306. L'essentiel des véhicules se dirigent donc vers le Nord.

Mouvement pendulaire (matin/soir).

La part des poids lourds dans le pourcentage total des véhicules est faible.

Le trafic est équivalent entre les heures de pointe du matin et celles de l'après-midi, mais il chute la nuit. Pour le poste 1, le trafic TV vers l'Ouest est constant en semaine et augmente légèrement le samedi, contrairement au poste 2 vers le Nord pour qui le trafic diminue considérablement le week-end.

Concernant les poids lourds, le trafic se réduit le week-end dans les deux cas.

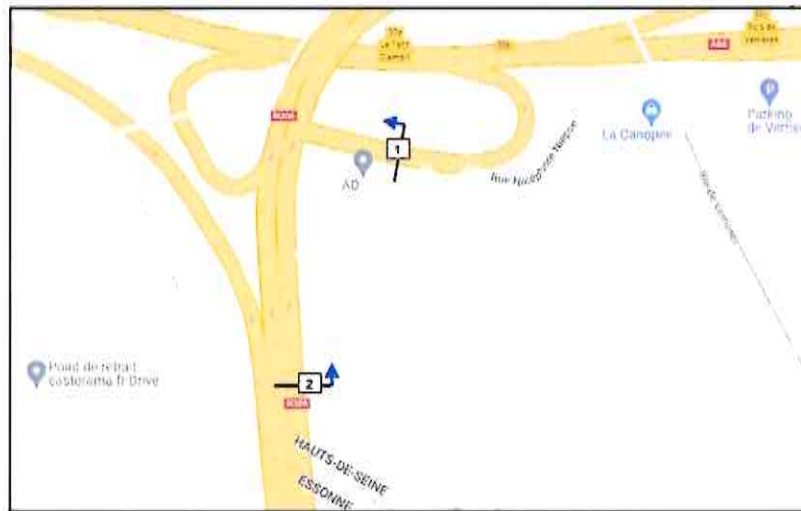


Figure 1 \_ Localisation des points de comptage

		Résultats TV		Résultats PL	
		Poste 1 (rue Nicéphore)	Poste 2 (N106)	Poste 1	Poste 2
Débit Total		8 559	87 896	117	2 710
Jour le plus chargé		1 512 sam 12/03/22	15 573 jeu 10/03/22	25 lun 07/03/22	557 jeu 10/03/22
Moyenne Journalière (Jours Complètes)	Période	1228	12557	17 - 1,4%	387 - 3,1%
	Jours Ouvrables	1180	14075	21 - 1,8%	509 - 3,6%
Moyenne Horaire (Jours Complètes)	Période	51	523	1 - 1,4%	16 - 3,1%
	Jours Ouvrables	49	586	1 - 1,8%	21 - 3,6%
	J.O. 7/10h	61	1358	2 - 3,3%	45 - 3,3%
	J.O. 16/19h	62	1119	1 - 1,1%	19 - 1,7%
Période - Nuit (22H-6H)		13	87	0 - 1,5%	3 - 3,1%

Figure 2. Résultats TV et PL

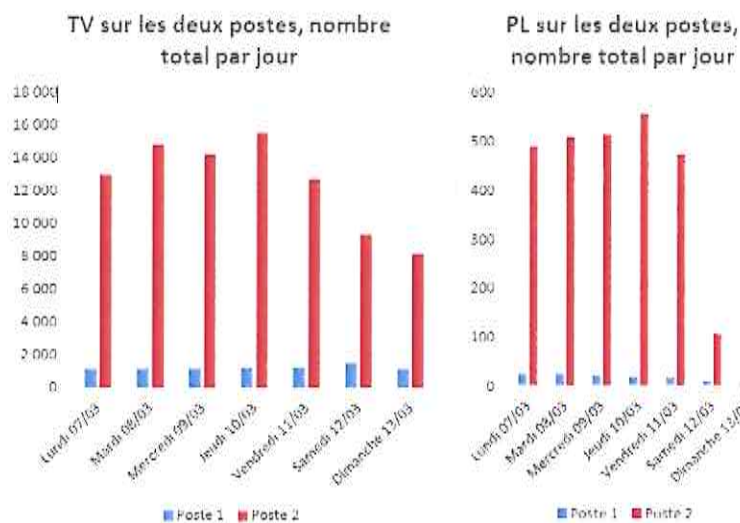


Figure 3. Graphiques des comptages journaliers TV et PL pour les deux postes



Le tableau ci-dessous détaille des estimations à date du nombre de passage de véhicules lourds pour la station hydrogène.

	2025-Ph1	2027	--	2032
Tube trailer (camion)	1 aller-retour par jour	1 aller-retours par jour		2 aller-retours par jour
Bennes à ordures ménagères	6 aller-retours par jour	12 aller-retours par jour		30 aller-retours par jour
Mini et midi bus	2 aller-retours par jour	2 aller-retours par jours		2 aller-retours par jours
Usages prospectifs	-	14 aller-retours		14 aller-retours par jours
<b>Total</b>	<b>9 aller-retours par jour</b>	<b>29 aller-retours par jour</b>		<b>48 aller-retours par jour</b>

Pour l'école du développement durable, il est prévu en première phase, au moins jusque 2027 que 2 classes pourront visiter le site par demi-journée, soit 4 classes par jour. Ceci équivaut à 4 aller-retours en bus par jour.

Pour l'apport des encombrants à la recyclerie, en considérant la surface disponible, un maximum de 130 tonnes de flux par an pourrait être traité. Ceci équivaut en moyenne au passage de 2 véhicules par jour (2 aller-retours).

Les véhicules lourds représentaient environ 500 passages par jour pour les jours ouvrés. Par conséquent, le trafic de de véhicules lourds pour la station hydrogène aura un impact minimal sur le trafic actuel.

Une mise à jour de ces études est prévue en 2024.

#### **Sur l'accès par le Nord de la parcelle :**

Il convient de noter que l'accès par le Nord du site ne sera possible qu'après acquisition des parcelles considérées dans la DUP.

Si les parcelles sont effectivement acquises, un accès au Nord sera créé, dimensionné autant que possible pour les véhicules devant se rendre notamment à la ressourcerie ou à la station hydrogène. Si les dimensions de la voirie le permettent, il sera utilisable dans les deux sens. Si un sens doit être privilégié, ce sera pour l'entrée des véhicules sur le site.

L'accès au site par la RD 906 pour les véhicules qui viendraient du Sud pourrait être maintenu. Il n'est pas possible de forcer les véhicules à emprunter les échangeurs autoroutiers pour se rendre sur le site et donc de déclarer que l'accès nord sera l'unique accès. Cependant, et avec l'accord des autorités compétentes, de la signalisation pourra diriger les usagers vers cette entrée quand elle sera créée.

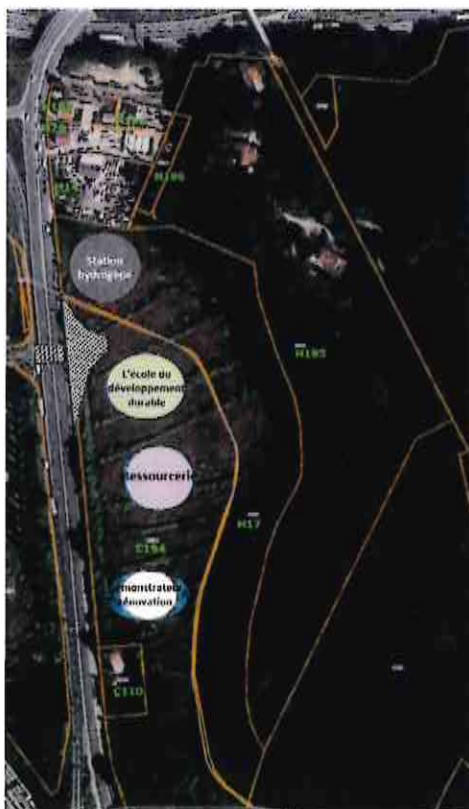
Un courrier pourra être adressé à Madame la Maire de Bièvres pour confirmer ces éléments. Les études de desserte et de voirie doivent encore être lancées pour pouvoir confirmer la faisabilité effective du projet.

**Remarque du commissaire enquêteur :** il est pris acte de la réponse apportée, avec notamment l'actualisation en 2024 de l'étude de trafic et la position de l'EPT sur la configuration envisagée de l'accès nord prévu en seconde phase, restant tributaire d'études de desserte et de voirie dont l'échéance n'est pas précisée.

Deux observations considèrent que le projet de démonstrateur pourrait se développer à l'ouest sur Bièvres sur la parcelle C 194 (et non au nord sur des parcelles regroupant des activités et des logements à exproprier) et que l'accès pourrait alors être organisé sur la RN 306 (sujet abordé au §1) :

34 – « La parcelle C 194 est classée en zone 2AU du PLU de Bièvres, et un emplacement réservé a été institué pour créer un rond-point d'accès à la N 306. Son aménagement est donc tout à fait compatible avec le projet de démonstrateur écologique de l'EPT VALLÉE SUD GRAND PARIS. »

PJ 4 : « Les parcelles cadastrées C194 et C110 se trouvent en zone 2AU du plan local d'urbanisme de la commune de Bièvres, approuvé le 14 juin 2022, et sont parfaitement compatibles avec le projet de démonstrateur écologique. Dans le plan de zonage de la commune de Bièvres, il est indiqué l'emplacement réservé n°20 pour la création d'un giratoire au nord-ouest de la parcelle C194 et d'un franchissement sur la RN306, nous l'avons incorporé dans le plan du projet en quadrillé bleu.



Des observations portent sur l'accessibilité du démonstrateur en transport en commun et pour les piétons et cyclistes :

4 « De façon générale, les accès pour les déplacements actifs sont à peine étudiés ce qui est un comble pour un aménagement écologique ». La piste prévue dans l'OAP ne semble pas très étudiée à ses débouchés au Nord et au Sud. Au Sud, on arrive sur la commune de Bièvres qui ne semble pas avoir été associée au projet. »

7 « Les accès piéton et cycle sont peu étudiés : on est un peu au milieu d'un échangeur de voies rapides.

30 – « L'Association d'usagers des transports (AUT) de Clamart et des communes voisines : Plusieurs installations ont vocation à recevoir du public du territoire Vallée Sud-Grand Paris mais l'emplacement choisi, qui semble plus reposer sur une opportunité foncière qu'un choix basé sur l'accessibilité, n'est pas facile d'accès, notamment en transports en commun.



La réalisation d'un accès cyclable amélioré est positive mais pas suffisante si l'on veut que le public n'utilise pas outre mesure des voitures individuelles pour se rendre en ce lieu, ceci en cohérence avec l'objet même du projet.

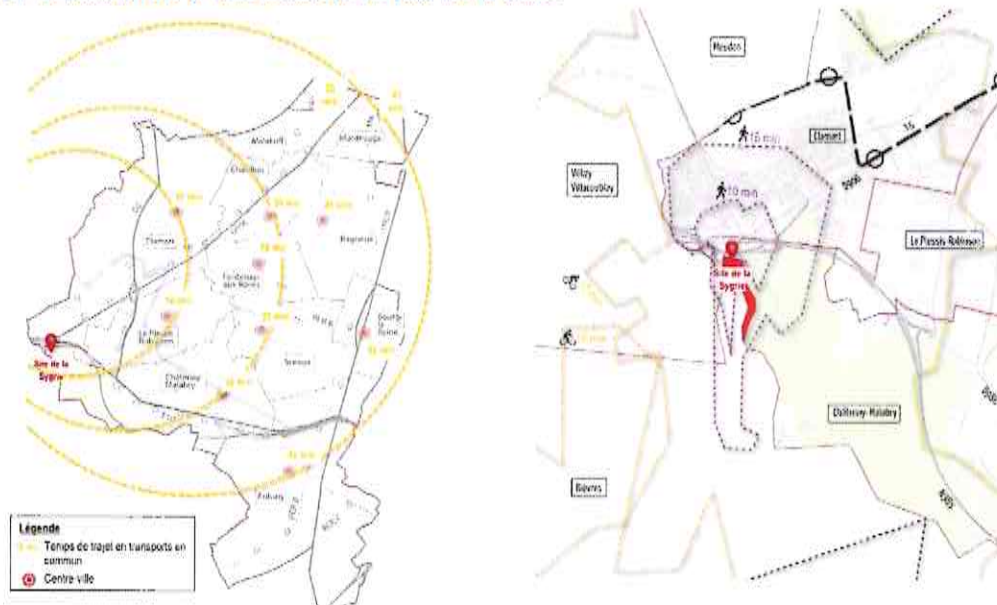
Il est donc indispensable de prévoir la desserte en transports en commun de ce site. »

56 – « Faire de ce démonstrateur un lieu attractif et ouvert en soignant l'accessibilité du site notamment par les transports en commun et les mobilités douces à faire cohabiter avec un environnement de circulation local aujourd'hui facilement congestionné. A cette situation, viendront s'ajouter les véhicules lourds venant faire le plein à la station hydrogène ou venant déposer des matériaux ou des objets encombrants à la recyclerie. Il est pensable/souhaitable que les politiques et aménagements publics conduisent à réduire progressivement le trafic automobile actuel mais cela prendra sans doute un peu de temps avant que le carrefour du petit Clamart se désengorge surtout si on rajoute de l'activité à proximité »

**Question 3.1.2 - Indiquer si la desserte du démonstrateur écologique par transport en commun est envisagée.**

### Réponse de l'EPT :

L'accessibilité du site en transports en commun et en mobilités douce est un enjeu sur lequel l'EPT travaille dans le cadre du projet. L'accessibilité en transports en commun depuis les centres-villes a été analysée, (cf cartes ci-dessous). Le temps de parcours à vélo et à pied a également été analysé. L'amélioration des conditions d'accès, notamment par les transports en commun, sera étudiée dans le cadre du projet. Un contact sera pris avec IDFM pour échanger sur la possibilité d'une desserte en bus de la zone.



**Remarque du commissaire enquêteur :** il est pris acte de la réponse apportée

### 8.3.2 Les points particuliers

Plusieurs observations portent sur les interférences entre l'accès ouest des véhicules au site sur la RD 906 et l'itinéraire bidirectionnel emprunté par les cyclistes le long de cette voie, avec la demande, pour certains de supprimer cet accès

PJ 1 Mme le maire de Bièvres : « A l'entrée de la station hydrogène, le flux de véhicules lourds et légers croisera le flux de vélos qui emprunte la toute nouvelle piste cyclable réalisée à la demande, notamment de la Commune de Bièvres, le long de la RN 306 par le département des Hauts-de-Seine et la DIRIF durant le printemps 2023. Cette piste cyclable a remédié à la coupure qui existait jusqu'à présent entre nos deux territoires. Les conditions de croisement des flux au niveau du bateau à l'entrée du site ne sont pas abordées alors qu'il s'agit d'un point de rencontre potentiellement dangereux et accidentogène. »

4 « L'accès par la RD 906 qui coupe la piste cyclable au voisinage d'un échangeur routier complexe devrait être supprimé.

7 « L'accès ouest directement depuis la RD 906 qui traverse la piste cyclable est un point extrêmement préoccupant. Il vaudrait mieux concentrer les accès motorisés au nord sur la rue Nicéphore Niepce. »

**Question 3.2.1 Préciser comment sera traité l'accès du projet sur la RD 906 en première phase, puis en configuration définitive.**

**Réponse de l'EPT :**

En première phase, la signalisation doit être travaillée avec le Conseil Départemental des Hauts de Seine et l'EPI 78-92, gestionnaires de la voirie afin de faire cohabiter l'accès au site de la Sygrie et le passage de l'itinéraire bidirectionnel récemment aménagé. Ceci pourrait être réalisé avant l'ouverture du site.

En configuration définitive, il est souhaité que l'entrée nord soit créée et permette l'entrée des véhicules

**Remarque du commissaire enquêteur :** il est pris acte de la réponse apportée, qui renvoie à de futurs contacts.

**Le traitement de la rue Nicéphore Niepce** entre d'une part la passerelle sur la A86 donnant accès à Clairbois et au bois de Verrières et d'autre part l'accès à la RD 906 fait enfin l'objet de remarques en vue de sécuriser son usage par les piétons et les cyclistes

4 - « Il faut aménager des cheminements de bonne qualité au nord vers le bois de Verrières et vers la passerelle sur la N38. La piste prévue dans l'OAP débouche au Nord sur la rue Nicéphore Niepce qu'il faudrait fermer à la circulation automobile pour laisser passer la piste bidirectionnelle »

7 - « Il vaudrait mieux concentrer les accès motorisés au nord sur la rue Nicéphore Niepce. Le dessin de cet accès est un véritable danger pour piétons et vélos, avec des rayons de giration énorme, entraînant pour les voitures des vitesses élevées

**Question 3.2.2 – Indiquer les fonctions et caractéristiques futures des différents tronçons de la rue Niepce telles qu'elles sont prévues ou envisagées au terme du projet**

**Réponse de l'EPT :**

Des études de voirie seront nécessaires sur la rue Nicéphore Niepce. L'objectif idéal serait de maintenir l'accès par véhicules depuis le Nord comme mentionné dans un précédent paragraphe, tout en créant des circulations piétonnes et cyclables sécurisées depuis et vers le Bois de Verrières et la passerelle menant vers le Petit Clamart. Seule des études détaillées, qui n'ont pas encore été lancées, permettront de préciser les conditions de réalisation de ce projet.

**Remarque du commissaire enquêteur :** il est pris acte de la réponse apportée, qui renvoie à des études ultérieures



## 8.4 La piste cyclable du projet et l'itinéraire cyclable de liaison le long de la RN 306/RD 906

### 8.4.1 L'itinéraire cyclable le long de la RN 306/RD 906

De nombreuses observations, émanant notamment d'associations regroupant des cyclistes, expriment la crainte que la piste cyclable projetée à l'intérieur du démonstrateur écologique ne compromette la consolidation (trottoir récemment élargi et sécurisé dans les Hauts- de-Seine, piste envisagée dans l'Essonne) de l'itinéraire qui permet de franchir la coupure de l'A86 et de relier Bièvres au Petit Clamart en longeant la RN 306 dans l'Essonne, puis la RD 906, au droit du projet, dans les Hauts de Seine. Ces observations ne précisent pas si cet itinéraire sera ou non partagé avec les piétons.

4 « 'Antenne de l'association Mieux se Déplacer à Bicyclette sur le secteur de la Communauté Paris Saclay - Nos adhérents se réjouissent de pouvoir bientôt rejoindre en sécurité les Hauts de seine avec la réalisation du bout de piste manquant le long de la départementale 906 juste à l'arrivée au Petit Clamart sur la commune de Châtenay-Malabry. Cette piste, bien que manquant un peu de largeur le long des parcelles construites, assurera la liaison la plus directe et la plus naturelle de Bièvres (et du plateau de Saclay) vers les Hauts de Seine et Paris.

On ne comprend pas bien l'intérêt pour les déplacements quotidiens de la piste cyclable prévue. Elle est parallèle à celle existante au bord de la RD906 mais surtout elle semble conçue pour la promenade au pas (détours, présences de promeneurs, en zone naturelle ...) De plus elle est plus longue, plus tortueuse et probablement plus pentue que le long de la RD 906.

Ils sont inquiets du projet de piste cyclable présenté dans cette enquête publique, même si elle n'est plus présentée comme une alternative au trajet direct en cours de réalisation, dans un paragraphe intitulé « Contribuer à résoudre une coupure cyclable majeure sur le territoire ».

Nous avons encore des craintes que cette nouvelle piste serve de prétexte pour fermer la piste existant le long de la départementale 906 dont la portion manquante vient d'être réalisée »

5 « La piste cyclable récemment créée améliore la situation précédente autour de ce point noir majeur pour aller vers Paris depuis le plateau de Saclay, il faudrait encore l'améliorer plutôt que de la dégrader comme le propose ce projet »

6 « Qu'une possibilité de se promener à pied ou à vélo le long de ce démonstrateur est une chose mais qu'il constitue un moyen de déplacement attractif et performant en est une autre. Il ne dessert pas de générateur significatif (entreprise, commerces), il ne se raccorde sur pas grand-chose, il risque d'être revêtu de façon inappropriée pour un usage du quotidien et par tous temps. Ce ne doit en aucune façon être une alternative aux demandes d'itinéraires cyclables continus et sécurisés que les cyclistes demandent en priorité le long des routes départementales »

7 « Il s'agit principalement de défendre la piste cyclable récemment réalisée. Cette piste cyclable a besoin d'être sérieusement améliorée. Il faudrait, pour les circulations actives, un accès au nord pour relier toute la 'zone de chalandage' qui s'étend au nord de l'A86 et à l'ouest de la N118 »

8 « -Les Amis de la Vallée de la Bièvre sont fermement opposés à ce que la piste cyclable remontant vers le Petit-Clamart en bordure de la RN 306 en soit affectée d'une quelconque manière.

9 « La portion de piste cyclable ouverte il y a quelques mois le long de la RD906 a changé la vie des cyclistes du quotidien qui sont nombreux à l'emprunter. J'espère que ce nouveau projet ne va pas compromettre ce passage direct et rapide au profit d'une trajet plus typé "balade" qui n'a pas du tout le même usage et ne correspond pas au besoin des personnes qui choisissent le vélo pour leurs déplacements quotidiens. En termes de "démonstration écologique" ce serait un comble.... Je souhaite que l'aménagement du démonstrateur permette au contraire d'appairer la zone au profil des mobilités actives en prolongeant cette piste directe et en améliorant ses liaisons, sans contraindre à des détours par des parcelles sans enrobé et non éclairée.

10 - Palaiseau à vélo, De nombreux cyclistes se rendent à Palaiseau sur le plateau de Saclay à vélo en empruntant le nouvelle piste qui longe la RD906. La piste prévue à l'intérieur du démonstrateur ne répond pas du tout à leurs besoins pour des déplacement utilitaires efficaces, sûrs et rapides. Nous espérons que la piste créée récemment pourra être complétée et améliorée et ne sera pas remplacée par celle prévue à l'intérieur du démonstrateur, sûrement très bien pour un usage de loisir mais ne répondant pas du tout aux besoins de nos adhérents. »

37 – « Antenne de l'association Mieux se Déplacer à Bicyclette au Plessis-Robinson : Au nom des Robinsonnais qui se rendent au plateau de Saclay à vélo, le nouveau trottoir cyclable réalisé depuis 2023 par le Conseil Départemental du 92 le long de la N306 est une belle avancée permettant de résorber la coupure urbaine existante. Le projet du nouveau Démonstrateur écologique présente une voie verte à travers le nouveau domaine qui ne semble pas être très adapté à un transport au quotidien et risque de créer des conflits piétons vélos en fin d'après-midi à l'heure de pointe. Il serait pertinent de conserver l'itinéraire cyclable actuel longeant la N306 jusqu'à Bièvres en l'améliorant avec une vraie connexion au petit Clamart, un élargissement et une haie végétalisée derrière le séparateur pour plus de confort pour les usagers du vélo. »

44 - « La rupture majeure d'itinéraire cyclable existante le long de la N306 a été résorbée par le Département des Hauts de Seine. Je souhaitais exprimer ma perplexité devant l'itinéraire cyclable proposé par le démonstrateur écologique qui ne correspond pas aux besoins des cyclistes du quotidien, souhaitant emprunter des itinéraires efficaces. Il est évoqué sur le plan une promenade cycles et piétons qui permettra de relier les différents points du démonstrateur. Je souhaite que cette promenade qui mêlera piétons et cyclistes, aussi agréable soit elle, n'interfère pas sur l'itinéraire cyclable efficace que nous souhaitons pérenniser le long de la N306 entre Bièvres et le Petit Clamart ».

48 – « Nous demandons le maintien de la piste cyclable le long de la RN 306 plutôt que le renvoi des cyclistes sur une piste située en forêt en un lieu qui nous parait bien isolé. »

52 – « -On peut se poser la question de l'intérêt de recréer une piste cyclable alors qu'il en existe déjà une et qui plus est a été remise en état très récemment et répond au besoin d'un itinéraire cyclable sécurisé, même si l'accès au Petit Clamart reste à améliorer. Cet itinéraire est utilisé par des personnes pour aller au travail et pas seulement pour les loisirs »

56 – « Concernant la piste cyclable prévue le long de la Sygrie et pouvant poser des problèmes d'environnement avec la proximité du bois de Verrières, ne ferait-elle pas double emploi avec le projet de piste le long de la RN 306 qu'il convient sans doute de pérenniser comme le souhaite les associations de cyclistes ? »



57 – Un Vélo dans Châtenay « Le projet se situe au seul point de franchissement cyclable potentiel d'une barrière est-ouest de près de 8 kilomètres de long, marquant l'entrée dans la petite couronne, et constituée du Bois de Verrières et de l'aérodrome de Villacoublay. Longtemps interrompue sur le territoire communal de Châtenay-Malabry, la seule liaison cyclable permettant ce franchissement, constituée d'une piste étroite longeant la N118 et la N306, a été complétée en 2023 grâce à l'implication des différentes autorités compétentes dans les alentours (DIRIF, CD92, CD91, EPT Vallée Sud, Mairies de Châtenay-Malabry et de Bièvres) et l'engagement des associations d'usagers du vélo voisines. Les cyclistes empruntant quotidiennement ce point de passage pour leurs activités quotidiennes peuvent désormais circuler sans plus se mettre en danger ; et gageons que le gain de confort convaincra de nombreux franciliens de les rejoindre.

Dans ce contexte, nous notons avec intérêt que le projet comporte parmi ses "principaux objectifs" le fait de "Contribuer à résoudre une coupure cyclable majeure sur le territoire". Nous notons également qu'une piste cyclable est envisagée dans la nouvelle OAP, entre le futur démonstrateur écologique et la forêt de Verrières. Nous nous réjouissons naturellement de la création de ce nouvel itinéraire, susceptible d'être confortable et agréable à parcourir, notamment dans une logique de promenade.

Nous regrettons cependant que l'inscription de ce nouvel itinéraire dans les réseaux cyclables locaux existants ne soit jamais explicitée : quels seront les débouchés de cet itinéraire au nord ? Au sud ? Pourra-t-il servir aux trajets intercommunaux, ou se cantonnera-t-il à un rôle de promenade locale ?

Notre exigence se limite à ce que soit garantie dans le projet une continuité cyclable sécurisée et confortable entre Bièvres et le carrefour du Petit Clamart, dont les débouchés au Nord et au Sud doivent être précisés et concertés avec les autorités territoriales voisines (CD91, Ville de Bièvres, Ville de Clamart). Et nous réaffirmons notre attachement à l'itinéraire aménagé le long de la N306, qui restera plus sécurisant pour les cyclistes du quotidien amenés à circuler ici la nuit (notamment en hiver aux horaires de trajets domicile-travail) que l'itinéraire prévu, qui sillonne entre une lisière boisée et les installations parfois fermées du démonstrateur écologique.

En résumé :

- Nous sommes attachés à l'intégration dans l'OAP d'un itinéraire cyclable intercommunal Nord-Sud, concerté avec les collectivités voisines,

- Nous souhaitons que soit garantie la possibilité de circuler à vélo confortablement et en sécurité le long de la N306

- Nous demandons que le nouvel itinéraire en lisière de bois, s'il devait être aménagé, soit connecté à des liaisons cyclables à ses débouchés Nord et Sud. »

58 – « L'intention de promouvoir la conscience écologique auprès d'un public urbain est en contradiction avec le choix de sacrifier une piste cyclable existante le long de la nationale 306 pour en tracer une nouvelle en lisière de la Sygrie »

59 – « Il est primordial de maintenir un itinéraire cyclable à haut niveau de service, efficace, continu, direct, lisible et structurant, confortable et sécurisé, le long des routes départementales RD 906 dans le 92 et RD 533 dans le 91 (entre le Petit Clamart et Bièvres) pour faire le lien entre le sud de Paris et le campus Paris Saclay et l'OIN du Plateau de Saclay. Ce lien permet également de relier les bassins d'emploi de Vélizy et de Massy. Cet axe vient d'être enfin rendu cyclable par les travaux récents sur la commune de Châtenay-Malabry, (...). Ces améliorations récentes réalisées pour les vélos bénéficient également aux piétons. Il serait très dommageable de sacrifier cet axe de circulation active majeur, au contraire, il faut continuer à l'améliorer. »

**60** – « De nombreux cyclistes empruntent la piste cyclable rénové récemment côté 92 et prochainement restaurée côté Essonne (...) Ils souhaitent une préservation évidente de cette piste qui offre un trajet plus rapide et plus court pour les gens qui se rendent à Saclay et à Clamart. Il est inconcevable que les cyclistes qui augmentent chaque année sur cet axe fasse un détour en zig zag par une voie qui sera également piétonne, potentiellement plus en pente et surtout probablement fermé à certaines heures. »

**PJ 1** Mme le maire de Bièvres : « La Commune de Bièvres demande que la piste cyclable le long de la RN 306 soit maintenue au titre de son intérêt structurant dans les déplacements domicile-travail par vélo. L'EPT et la Ville de Châtenay-Malabry lors de l'enquête publique sur son PLU s'étaient engagés à conserver cette piste cyclable. C'est une perspective que nous saluons dans l'intérêt de tous les cyclistes qui l'empruntent quotidiennement. »

**PJ 4** – « L'EPT mentionne à plusieurs reprises dans le dossier de DUP la coupure de la piste cyclable (pages 48, 62, 64, 82), or les départements de l'Essonne et des Yvelines ont réalisé les travaux de la piste cyclable le long de la RN306 en juin 2023. »

**Question 4.1.1 - Confirmer que le projet de démonstrateur, avec sa piste cyclable, ne remet pas en cause l'itinéraire cyclable de liaison en cours d'aménagement le long des RD 306 et RD 906 et débouchant au rond-point du Petit Clamart.**

**Indiquer si ce tracé pourrait figurer dans l'OAP « démonstrateur écologique du PLUi de Vallée Sud-Grand Paris**

**Préciser si la sortie de piétons au sud du démonstrateur est compatible avec l'itinéraire cycliste de liaison.**

#### **Réponse de l'EPT :**

Il est bien confirmé la réalisation des deux aménagements cyclables.

L'élargissement du trottoir par le CD92 / EPI 78-92, qui permet depuis récemment le passage des vélos se situe sur la voirie départementale. Ces travaux ont contribué à résorber une discontinuité cyclable importante.

Le projet du démonstrateur écologique n'empiétera pas sur les parcelles départementales.

L'objectif de la piste cyclable/piétonne sur le site est de proposer un passage pour les cyclistes plus sécurisé, éloigné de la circulation automobile et plus qualitatif, bien que moins direct. Il ne répond probablement pas aux objectifs de déplacement des vélotafeurs du quotidien, mais probablement plus à un objectif de promenade ou pour des cyclistes souhaitant s'éloigner des routes.

L'objectif à terme est bien de créer des connexions au Nord et au Sud. Les études n'ont pas encore été menées en ce sens. Le CD91, propriétaire de la parcelle au Sud, sera contacté en ce sens. Pour l'accès au Nord, les études sur la rue Nicéphore Niepce devront être lancées.

Les piétons pourront emprunter l'itinéraire depuis le Sud, et notamment depuis Bièvres, pour se rendre au démonstrateur écologique. Ceci créer un accès supplémentaire en mobilités douces et ne semble pas incompatible avec les aménagements cyclables et piétons existants le long de la RD906.

Nous vous confirmons que le tracé de la piste cyclable passant par le démonstrateur écologique pourra peut-être inclus dans l'OAP du « démonstrateur écologique » dans le PLUi de VSGP »,



**Remarque du commissaire enquêteur :** il est pris acte de la réponse apportée qui est de nature à apaiser les craintes exprimées lors de l'enquête sur la remise en cause de l'itinéraire cyclable le long de la RN 306 et de la RD 906.

La dernière partie de la question portait sur l'inscription dans l'OAP de cet itinéraire, la réponse porte sur la piste cyclable passant par le démonstrateur écologique

Les conditions des accès nord et sud restent à définir.

Une contribution considère que la piste cyclable projetée à l'intérieur du démonstrateur écologique dans la parcelle M17 (déjà propriété de l'EPT) permet d'assurer la continuité vers le sud de l'itinéraire cyclable entre le Petit Clamart et Bièvres à partir de la section récemment aménagée dans les Hauts-de-Seine, en aménageant l'accès ouest du démonstrateur sur la RD 906, évitant ainsi l'expropriation des parcelles situées au nord :

**PJ 3 :** « On relèvera que le dossier d'enquête justifie explicitement l'acquisition des parcelles au Nord par la nécessité de « la création d'une continuité des aménagements cyclables qui vont permettre la création d'un nouvel itinéraire cyclable permettant d'éloigner les cyclistes de la R11/306 qui est très passante et dangereuse pour les vélos. » (Dossier d'enquête p.42).

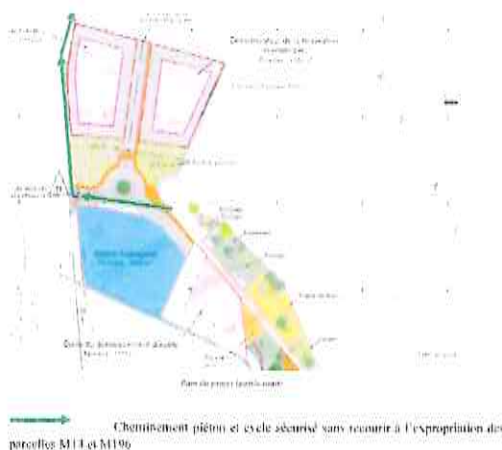
Or, il convient de souligner que les travaux d'élargissement du trottoir de la route de Bièvre à Châtenay-Malabry, réalisés avec le concours des départements des Hauts-de-Seine et des Yvelines et achevés en juillet 2023, ont conduit à la réalisation d'un aménagement sécurisé pour les piétons et les cycles longeant la RN 306. Cet aménagement permet donc précisément de sécuriser la connexion cycle et piéton entre la promenade cycle prévue sur la parcelle M17 et le Nord du périmètre de la DUP.

La justification de l'acquisition des parcelles Nord, présentée en page 62 du dossier d'enquête, - soit la nécessité de créer une piste cyclable sécurisée et continue pour les cyclistes provenant du Sud via la piste cyclable de la RD 533 - ne tient donc aucun compte de cet aménagement.

Désormais, seule la section de la RN 306 correspondant aux sections Centre et Sud du périmètre de la DUP n'est pas sécurisée :

Or, la promenade prévue au sein de la parcelle M17, propriété de l'EPT, permettra de sécuriser les piétons et cycles sur les portions Centre et Sud.

Ainsi, en modifiant le tracé pour que la piste prévue sur la parcelle M17 joigne le nouvel aménagement du trottoir de la RN 306 (au lieu de passer par les parcelles M14 et 196), la promenade projetée permettra de résoudre la coupure cyclable sur l'ensemble du périmètre de la DUP et ce sans recourir à l'expropriation. »



**Question 4.1.2 Indiquer la position de l'EPT sur cette proposition alternative d'itinéraire cyclable**

**Réponse de l'EPT**

L'accès Nord se justifie principalement pour l'accès des véhicules (cf section 3.1).

**Remarque du commissaire enquêteur :** la réponse apportée est sans lien direct avec la question posée

### **8.4.2 La piste cyclable projetée à l'intérieur du démonstrateur écologique**

D'autres observations portent sur la piste cyclable projetée à l'intérieur du démonstrateur écologique

2 « Quelle est l'utilité réelle de la piste cyclable prévue à l'intérieur du site ? »

4 – « La piste prévue dans l'OAP ne semble pas très étudiée à ses débouchés au Nord et au Sud. Au Sud, on arrive sur la commune de Bièvres qui ne semble pas avoir été associée au projet. Au Nord, on débouche sur la rue Nicéphore Niepce qu'il faudrait fermer à la circulation automobile pour laisser passer la piste bidirectionnelle.

8 « La piste cyclable en lisière du site, le long de la Sygrie, affluent de la Bièvre, borde sur le plan le Bois de Verrières, forêt domaniale. Elle serait une source de nuisances sonores, comme de déprédations, sur la flore et la faune sauvages. Il est donc impératif de modifier ce tracé en l'éloignant de la bordure de ce "démonstrateur écologique".

49 – « Nous sommes opposés à la piste cyclable loisir situé dans l'EBC, elle fait doublon avec la piste cyclable prévue le long de la N306 qui va bientôt être aménagée et sécurisée. Enfin, il existe déjà une autre piste cyclable « loisir » dans la forêt en partant de la D533, chemin de la porte jaune, route de la Sygrie et rejoint la passerelle vers Clamart.

Il est prévu que la piste loisir future sera éclairée d'un balisage lumineux qui ne débordera pas sur le milieu naturel et l'EBC. Dans un document relatif à la modification du PLUi, il était question que l'ONF serait sollicité pour avis. L'office nous a répondu ne pas avoir été contacté. La loi sur la reconquête de la biodiversité du 8/08/2016 stipule que les paysages nocturnes sont un patrimoine commun de la nation et doivent être protégés. Quels sont les supports de la signalétique lumineuse ? S'agit-il de lampadaires, peinture luminescente. Heures d'éclairage ? Quels sont les matériaux de revêtement utilisés ?

59 – « Le projet de démonstrateur propose une simple « promenade » vélo piéton dans le site, sinueuse, peu efficace, probablement soumise à des conditions d'accès. »

60 – « Une voie qui sera également piétonne, potentiellement plus en pente et surtout probablement fermé à certaines heures. »

PJ 1 Mme le maire de Bièvres : « La piste intérieure prévue au projet, est de nature différente. Elle emprunte une topographie plus accidentée, un linéaire plus long en distance, et n'est pas connectée sur le réseau de pistes cyclables existant au sud du projet. C'est la raison pour laquelle, elle n'est pas, ou moins, adaptée aux « vélotafeurs » (personnes se rendant à vélo au travail). »

**Question 4.2 - Préciser les caractéristiques techniques, les accès nord et sud et les conditions d'accès (fermetures de nuit éventuelles) de la piste cyclable du démonstrateur écologique.**

**Réponse de l'EPT :**



L'objectif à terme est bien de créer des connexions au Nord et au Sud. Les études n'ont pas encore été menées en ce sens. Le CD91, propriétaire de la parcelle au Sud, sera contacté en ce sens. Pour l'accès au Nord, les études sur la rue Nicéphore Niepce devront être lancées.

Le site a été pensé pour que la piste cyclable soit accessible à toute heure. L'éclairage de la piste doit être étudié plus en détails.

**Remarque du commissaire enquêteur :** il est pris acte de la réponse apportée, qui renvoie à des études ultérieures

## 8.5 L'hydrogène vert, la station hydrogène (hors desserte)

### 8.5.1 L'utilisation de l'hydrogène vert

Plusieurs contributions critiquent le principe de l'utilisation de l'hydrogène vert pour les transports, y compris pour des véhicules lourds, cette technique coûteuse et de faible rendement énergétique, étant à réserver à des usages d'hydrogène gris non substituables et n'étant pas favorable à un changement de comportement des usagers.

30 « L'hydrogène par électrolyse est extrêmement minoritaire actuellement, et chaque kilo d'hydrogène vert utilisé pour faire rouler des véhicules ne pourra pas servir à décarboner d'autres secteurs qui, eux, n'ont pas d'autre choix (comme notamment la sidérurgie, ou bien les raffineries, ou bien la production d'ammoniac et d'engrais. (...) En matière de mobilités l'hydrogène doit rester sur une utilisation de niche. Loin d'être le carburant miracle souvent promu, le faible rendement du passage par le « vecteur » hydrogène et le coût de cette technologie font préférer pour les véhicules, et de loin, l'utilisation directe de l'électricité chaque fois qu'elle est possible, que ce soit par batteries ou par caténaires, ce qui permet un gain d'efficacité énergétique d'un facteur 2,5 à 3. »

46 « Ces possibilités vont être limitées en termes de coûts/résultats par rapport à d'autres vecteurs énergétiques ou énergies directement utilisables, surtout pour l'alimentation de véhicules qu'il est plus efficace et rentable de faire fonctionner directement à l'électricité plutôt qu'à l'hydrogène avec un mauvais rendement. La focalisation sur l'hydrogène tend à brouiller les pistes sur la voie à suivre face au bouleversement climatique, au lieu de solutions plus adaptées incluant notamment la sobriété, et ici cela apparaît de façon un peu caricaturale, vu les moyens consacrés à ce qui ressemble plutôt, disons-le, à un coûteux gadget. »

55 « Les piles à combustible à hydrogène utilisées pour les transports nécessitent de l'ordre de trois fois plus d'électricité que les batteries électriques or nos besoins en électricité vont augmenter significativement pour supprimer peu à peu l'utilisation des énergies fossiles. Il s'agit donc d'une utilisation de niche. Aussi est-il rentable en termes de gain d'émissions de CO2 d'en faire un démonstrateur »

58 « L'hydrogène dans la mobilité n'a pas vraiment d'autres perspectives que des applications de niches effectivement pour certains usages de véhicules lourds. Mais, sans parler des coûts aujourd'hui exorbitants de cette filière, l'accumulation des pertes entre « l'alimentation électrique et la roue » pose question : pertes dans l'électrolyseur, puis dans le compresseur et enfin dans la pile à combustible viennent gravement handicaper les avantages de l'hydrogène en termes de temps de recharge, d'autonomie, et dans une moindre mesure du poids par rapport à un véhicule électrique. Ce qui séduit le grand public, c'est que la mobilité à hydrogène se rapproche dans l'usage du modèle actuel basé sur le pétrole et les pompes à essence dont nous allons devoir apprendre à nous passer le plus tôt possible. Est-ce la bonne façon d'interpeller les citoyens sur l'évolution des mobilités. »

**Question 5.1 - Préciser les raisons de l'utilisation de l'hydrogène vert pour les bennes à ordures de l'EPT et pour des bus de la RATP (et non de batteries électriques)**



**Indiquer si un bilan carbone de la station hydrogène a été établi ou si des éléments ont été réunis sur les émissions évitées de gaz à effet de serre.**

**Réponse de l'EPT :**

Au sujet des raisons de l'utilisation de l'hydrogène pour les bennes :

Vallée Sud - Grand Paris a mandaté un bureau d'études en 2020 pour l'aider à définir un écosystème hydrogène correspondant aux particularités de son territoire.

L'un des objectifs de l'étude était d'identifier des usages dont les contraintes opérationnelles spécifiques conduisent à opter pour un véhicule hydrogène plutôt qu'un véhicule à batterie. En effet, malgré un rendement énergétique plus faible que la batterie, la solution hydrogène donne aux véhicules une autonomie plus élevée et un temps de recharge plus faible, apportant un taux de disponibilité des flottes plus élevé. Par exemple pour des bus électriques ou des bennes à ordures ménagères parcourant des distances importantes, le volume nécessaire pour des batteries serait considérable, réduisant de fait la charge utile des véhicules.

La subvention de l'ADEME obtenue pour le projet hydrogène et ses usages est conditionnée à la démonstration que l'hydrogène est pertinent pour les usages mentionnés et que les véhicules à batteries électriques ne sont pas assez performants.

Ainsi les bennes à ordures ménagères parcourent en moyenne plus de 100 km/jour. Les bennes à batteries ne permettent pas d'assurer cette autonomie au quotidien, tout en maintenant la fonctionnalité des bennes (presses hydrauliques pour compactage des déchets), en particulier sur un Territoire en forte déclivité.

Concernant le réseau Vallée Sud Bus de midibus et minibus exploités par Vallée Sud – Grand Paris, près du tiers des véhicules sont à batteries électriques. L'utilisation de ces véhicules est satisfaisante sur certaines lignes et dans ce cas, un changement vers l'hydrogène n'est pas prévu. Pour de nombreuses autres lignes de bus, l'électrique à batteries a été testé et n'est pas adapté aux besoins d'exploitation : le véhicule électrique peut réaliser seulement la moitié d'un service avant de nécessiter ensuite un temps de recharge de plus de 6 heures.

Concernant la flotte de bus IDFM/ RATP : Les bus retenus pour un passage à l'hydrogène circulent en moyenne 200 km par jour, 6 jours par semaine. Par ailleurs, les trajets comportent des dénivelés importants. Ceci ne rend pas possible leur conversion à l'électrique à batteries.

Un bilan carbone de la station Hydrogène sera réalisée par Vallée Sud-Hydrogène d'ici 2025. Dans le cadre de la subvention ADEME, les bénéfices en termes d'émissions en GES du remplacement de véhicules diesel par des véhicules hydrogène ont été étudiés. Ainsi, l'acquisition des 30 bus d'IDF Mobilités, des 27 BOM, de 5 minibus et de 2 midibus permet d'éviter l'émission de 3,37t CO2 par an.

**Remarque du commissaire enquêteur :** il est pris acte des réponses précises apportées et de la réalisation d'ici 2025 d'un bilan carbone de la station hydrogène

## 8.5.2 Les dangers de l'hydrogène

Des contributions soulignent les risques importants de fuites d'hydrogène gaz dangereux et contribuant indirectement à la production de gaz à effet de serre