



Mission régionale d'autorité environnementale

Île-de-France

**Avis en date du 19 avril 2019
de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France
sur le projet de requalification de la route départementale RD 910 située à
Chaville, Sèvres et Saint-Cloud (Hauts-de-seine)**

Synthèse de l'avis

Le présent avis porte sur l'étude d'impact du projet de requalification de la route départementale RD 910 située entre les communes de Chaville, Sèvres et Saint-Cloud (Hauts-de-seine). Il est émis dans le cadre d'une procédure de déclaration d'utilité publique sollicitée par le conseil départemental des Hauts-de-Seine (CD92). Le projet est soumis à étude d'impact par décision de l'autorité environnementale n°DRIEE-SDDTE-2017-051 du 13 avril 2017.

Il consiste en un projet global de requalification d'une voirie existante de 3,8 km composé de la route départementale, des circulations douces, du stationnement, des contre-allées et des espaces verts, avec un aménagement sur l'ensemble du profil allant d'une façade à l'autre. La durée des travaux est estimée à 5 ans.

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) pour ce projet concernent

- les déplacements routiers et actifs, la multimodalité, la qualité de l'air et les nuisances sonores ;
- la gestion des eaux pluviales et des eaux superficielles (rû de Marivel, source Saint-Germain) et les risques d'inondation (ruissellement, remontée de nappe, défaillance de barrage) ;
- l'intégration paysagère et les continuités écologiques ;
- les nuisances pendant les travaux (cadre de vie, amiante, bruit, gêne au déplacement...).

Les principales recommandations de la MRAe portent sur les points suivants :

- analyser les déplacements (automobiles, actifs, piétons) actuels, les projections de trafic et de stationnements ;
- analyser l'impact du projet sur les nuisances sonores et la qualité de l'air, dans une zone urbaine dense, en justifiant les périmètres d'étude retenus ;
- corriger et compléter l'état initial avec les éléments concernant le rû de Marivel, sa nappe et la source Saint-Germain, analyser le risque d'inondation par défaillance des barrages des étangs de Corot dans l'état initial, analyser l'impact du projet sur la gestion des eaux pluviales et présenter les mesures d'évitement et de réduction ;
- analyser les enjeux de biodiversité au regard de l'abattage de la quasi-totalité des arbres ;
- analyser les effets cumulés éventuels avec les autres projets et présenter les mesures d'évitement, de réduction et de compensation prévues, y compris en phase travaux.

La MRAe a formulé par ailleurs d'autres recommandations plus ponctuelles, précisées dans l'avis détaillé ci-après.

Avis disponible sur le site Internet de la direction régionale et interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie d'Île-de-France

Préambule

Vu la décision du Conseil d'État n°400559 du 6 décembre 2017, venue annuler les dispositions du décret n° 2016-519 du 28 avril 2016 en tant qu'elles maintenaient le préfet de région comme autorité environnementale ;

Vu le décret n°2016-519 du 28 avril 2016 portant réforme de l'autorité environnementale ;

Vu les arrêtés du 12 mai 2016, du 19 décembre 2016, du 16 octobre 2017, 17 avril et 28 juin 2018 portant nomination des membres des missions régionales d'autorité environnementale du conseil général de l'environnement et du développement durable ;

Vu la décision du 12 juillet 2018 de la mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France, portant exercice de la délégation prévue à l'article 17 du décret n° 2015-1229 du 2 octobre 2015 modifié relatif au Conseil général de l'environnement et du développement durable, abrogeant la décision du 2 mars 2017 sur le même objet ;

Vu la délégation de compétence donnée le 11 avril 2019 par la mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France à Jean-Paul Le Divenah, son président, pour le dossier concernant le projet de requalification de la route départementale RD 910 située à Chaville, Sèvres et Saint-Cloud (Hauts-de-seine) ;

La consultation des membres de la mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France a été faite par Judith Raoul-Duval le 16 avril 2019, et le présent avis prend en compte les réactions et suggestions reçues.

En application de l'article 20 du règlement intérieur du CGEDD s'appliquant aux MRAe, le délégataire cité ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

Sur la base des travaux préparatoires de la DRIEE, et sur le rapport de Judith Raoul-Duval coordonnatrice de l'avis, la MRAe rend l'avis qui suit.

Table des matières

1 L'évaluation environnementale.....	4
1.1 Présentation de la réglementation.....	4
1.2 Présentation de l'avis de l'autorité environnementale.....	4
2 Contexte et description du projet.....	4
3 L'analyse de l'état initial du territoire et de ses enjeux environnementaux.....	6
4 L'analyse des impacts environnementaux.....	13
4.1 Justification du projet retenu.....	13
4.2 Les impacts du projet et les mesures proposées par le pétitionnaire.....	13
5 L'analyse du résumé non technique.....	17
6 Information, consultation et participation du public.....	17

Avis détaillé

1 L'évaluation environnementale

1.1 Présentation de la réglementation

Le système européen d'évaluation environnementale des projets est fondé sur la directive 2011/92/UE du 13 décembre 2011 modifiée relative à l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement.

Les démarches d'évaluation environnementale portées au niveau communautaire sont motivées par l'intégration des préoccupations environnementales dans les choix de développement et d'aménagement.

Par suite de la décision du Conseil d'État n°400559 du 6 décembre 2017, venue annuler les dispositions du décret n° 2016-519 du 28 avril 2016 en tant qu'elles maintenaient le préfet de région comme autorité environnementale, le dossier a été transmis à la MRAe.

Le projet de requalification de la route départementale RD 910 situé entre les communes de Chaville, Sèvres et Saint-Cloud (Hauts-de-seine), qui entre dans la catégorie des projets relevant de la procédure d'examen au cas par cas au titre de l'article R122-2 du code de l'environnement (rubrique 6^o1), a été soumis à évaluation environnementale par décision de l'autorité environnementale n°DRIEE-SDDTE-2017-051 du 13 avril 2017².

1.2 Présentation de l'avis de l'autorité environnementale

L'avis de l'autorité environnementale vise à éclairer le public, le maître d'ouvrage, les collectivités concernées et l'autorité décisionnaire sur la qualité de l'étude d'impact et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet, conformément à la directive 2011/92/UE modifiée.

Le présent avis est rendu dans le cadre d'une procédure de déclaration d'utilité publique. Il porte sur l'étude d'impact datée de novembre 2018.

À la suite de la phase de consultation du public, cet avis est un des éléments que l'autorité compétente prend en considération pour prendre la décision d'autoriser ou non le projet.

2 Contexte et description du projet

a) Contexte du projet

Le projet de requalification de la route départementale RD 910 sur les communes de Chaville, Sèvres et Saint-Cloud est porté par le conseil départemental des Hauts-de-Seine. Il consiste en un projet d'aménagement du tracé de 3,8 km (cf figure 1) composé de la route départementale, des circulations douces, du stationnement, des contre-allées et des espaces verts, avec reprise du profil de façade à façade. La RD 910 est l'ancienne nationale 10 de Paris à Biarritz.

L'étude d'impact présente les problématiques rencontrées sur cette route actuellement (EI p153 à 161) :

- trafic hétérogène (entre 8 000 et 20 000 véhicules/jour en semaine selon la section de la route, avec d'importants ralentissements aux heures de pointe) et accidentogène (surtout avec les deux roues) ;
- manque de cohérence urbaine (peu de lisibilité globale de la voie favorisant les conflits entre usagers

1 En application de l'article R.122-2 du code de l'environnement, les travaux, ouvrages ou aménagements ruraux et urbains énumérés dans le tableau annexé à cet article sont soumis à évaluation environnementale soit de façon systématique, soit après un examen au cas par cas, en fonction des critères précisés dans ce tableau. En l'espèce, à la rubrique n°6b du tableau annexé à l'article R.122-2 du code de l'environnement, sont soumis à la procédure de cas par cas : a) Construction de routes classées dans le domaine public routier de l'Etat, des départements, des communes et des établissements public de coopération intercommunale non mentionnées aux b) et c) de la colonne précédente.

2 <http://www.driee.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/driee-sddte-2017-051.pdf>

- de la voirie et ceux de l'espace public) ;
- caractère urbain marqué (voie intégralement en milieu urbain et à proximité d'un patrimoine remarquable, longée par de nombreux commerces et services, desservant plusieurs équipements et services publics importants) ;
- faible attractivité et accessibilité des espaces publics et espaces d'animation quasi inexistantes du fait d'un espace dédié au stationnement important.

Dans de le dossier (EI p. 272), les objectifs affichés du projet sont les suivants:

- améliorer l'intégration de la RD 910 dans l'environnement en l'aménageant en boulevard urbain ;
- rendre la RD 910 plus conviviale en améliorant le partage de l'espace public ;
- créer une continuité des circulations douces le long de cet axe ;
- développer et améliorer le commerce local par des contre-allées avec du stationnement ;
- procéder à des aménagements qualitatifs sur l'axe en créant un alignement d'arbres continu ;
- améliorer la sécurité de tous les usagers.

L'étude d'impact affiche également d'autres objectifs, notamment la rénovation du système d'assainissement, la meilleure desserte des équipements et des commerces, la facilitation du traitement des déchets et l'optimisation des aménagements concernés, l'amélioration de la qualité de l'air avec une fluidification du trafic.

b) Opérations prévues dans le projet

La route départementale RD 910 est située sur le tracé de l'ancienne voie royale entre Versailles et Paris, au fond de la vallée du ruisseau de Marivel. Le secteur est fortement urbanisé, marqué par la présence de logements, de commerces de proximité, de plusieurs équipements et de services publics importants dans tous les domaines (éducation, petite enfance, santé, culture, sport, religion). L'ensemble de la voie se trouve dans l'aire d'influence de 5 gares ferroviaires.

La configuration de la voie est actuellement hétérogène avec des profils très variés : section à 2x1 voies avec ou sans îlot central, sections à 2x2 voies, section avec stationnement longitudinal ou contre-allées, section avec bus (ligne 171).

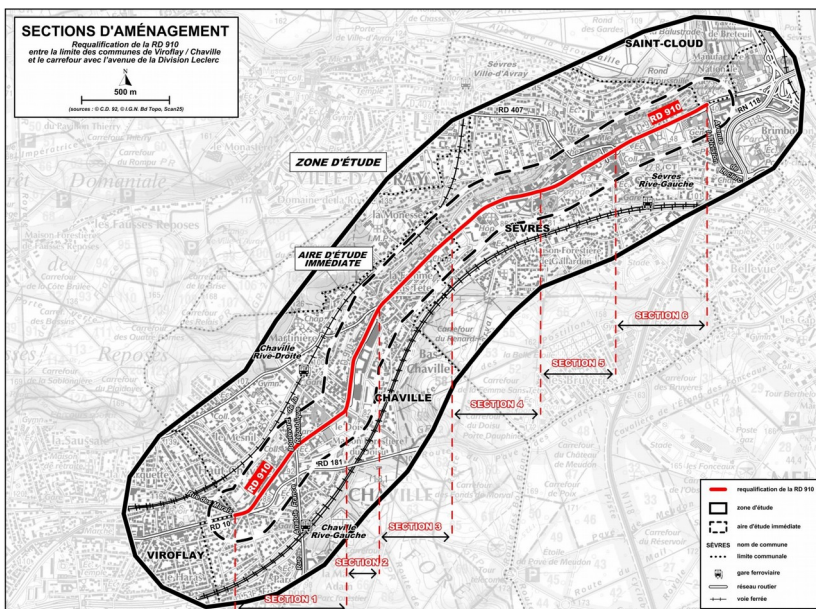


Figure 1 : Tracé du projet de requalification de la RD910 (EI, p.26)

Le tracé du projet comporte 6 sections (cf figure ci-dessus) sur un axe Sud-Ouest / Nord-Est et concerne l'ensemble de la RD 910 sur les communes de Chaville (en limite de la commune de Viroflay et du département des Yvelines) et de Sèvres, jusqu'à l'intersection partagée avec la commune de Saint-Cloud.

Le tracé du projet est présenté dans le détail dans l'étude d'impact. Le projet prévoit la reprise du profil en travers (de 18 mètres à 36 mètres) dans son intégralité, de façade à façade et une réorganisation de l'espace public en ce qui concerne notamment :

- le nombre des voies (homogénéisation du parcours en 2x1 voies à l'exception du linéaire plus au nord qui restera à 2x2 voies et de deux sections à 1+2 voies³) ;
- les places de stationnement (620 places prévues) ;
- les pistes cyclables (sur trottoir ou avec une bande cyclable sur chaussée) ;
- les contre-allées ;
- les trottoirs ;
- les aménagements paysagers

L'étude d'impact présente les 17 profils actuels et projetés, les intersections (carrefours à feux et ronds-points), les trottoirs et les traversées piétonnes et les plans généraux des travaux par section de 80 mètres environ.

L'étude d'impact est imprécise sur la programmation des travaux, prévus sur 5 ans et par section. Les travaux auront une durée de 1 an à 2,5 ans selon la section, concomitamment avec une ou deux autres sections du projet (EI p. 270).

3 L'analyse de l'état initial du territoire et de ses enjeux environnementaux

Pour la MRAe, les principaux enjeux environnementaux à prendre en compte pour ce projet sont :

- les déplacements routiers et actifs⁴, la multimodalité, la qualité de l'air et les nuisances sonores ;
- la gestion des eaux pluviales et des eaux superficielles (rû de Marivel, source Saint-Germain) et les risques d'inondation (ruissellement, remontée de nappe, défaillance de barrage) ;
- l'intégration paysagère et les continuités écologiques ;
- le cumul des projets ;
- les nuisances pendant les travaux (cadre de vie, amiante, bruit, gêne au déplacement...).

a) Les déplacements routiers et actifs, la multimodalité, le stationnement, la qualité de l'air et les nuisances sonores

Toutes les formes de déplacement (routier, piétonnier, cyclable, personnes à mobilité réduite, transport en commun), le stationnement ainsi que les nuisances sonores et atmosphériques liés au trafic routier constituent un enjeu fort du projet.

Or, cet enjeu n'est pas traité de manière approfondie dans l'étude d'impact. Les synthèses de l'étude de trafic, de l'étude acoustique et de l'étude de la qualité de l'air sont succinctes et ces études ne sont pas fournies en annexe.

L'étude d'impact précise que le projet s'inscrit dans le cadre du plan de déplacements urbains de la région Ile-de-France (19/06/2014)⁵ et ses préconisations, notamment la promotion des modes alternatifs à l'automobile et le réaménagement des routes au profit des circulations douces (vélos, piétons) pour un partage équitable de l'espace public.

Trafic routier

Le trafic est dense sur cet axe urbain, à la fois lieu de transit pour des déplacements pendulaires (en particulier à Sèvres) et à usage de desserte locale plus marquée à Chaville.

La méthodologie de l'étude de circulation n'est pas justifiée. L'étude d'impact présente une synthèse de l'en-

3 Section à 2x2 voies (entre la RD407 Mairie de Sèvres et la RD406 avenue de la Division Leclerc) et deux sections avec 1 voie supplémentaire dans un sens de façon à absorber le trafic et éviter les remontées de files, d'une part entre dans le sens Province /Paris entre la rue Pierre Midrin et le giratoire avec la RD407 et, d'autre part, dans le sens Paris / Province entre l'avenue Curie et le boulevard de la République.

4 Les déplacements actifs concernent essentiellement les déplacements cyclables et pédestres

5 <http://www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/le-plan-de-deplacements-urbains-d-ile-de-france-a4578.html>

quête de circulation (3 jours en mars 2016 sur 5 points fixes) concluant à un trafic hétérogène selon la partie de la RD910 considérée, avec une accentuation du trafic à Sèvres :

- le trafic moyen journalier annuel (TMJA) varie de 10 500 véhicules par jour (v/j) à 25 700 v/j dans la partie nord pour les deux sens de circulation
- le trafic moyen jour ouvré (TMJO) varie de 8 000 v/j à 19 000 v/j dans la partie nord pour les deux sens de circulation

Le dossier (EI p. 400) mentionne la réalisation de comptages permettant de connaître le trafic aux heures de pointe, sans toutefois les commenter.

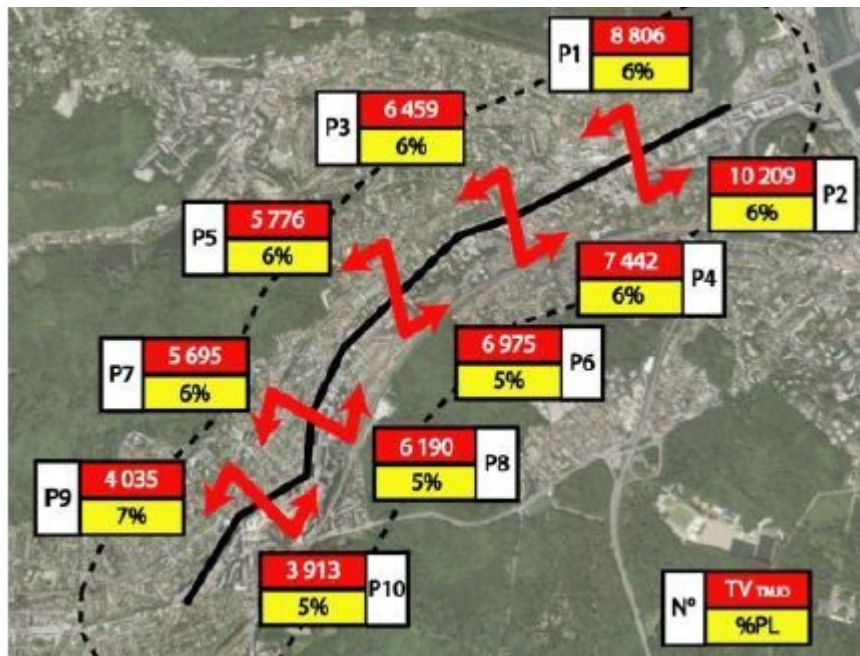


Figure 161 : Localisation des postes de comptages et du TMJO (Source : CD 92, mars 2016)

Figure 2 : Localisation des postes de comptages, trafic moyen en jour ouvré, pourcentage de poids lourds (EI p.153)

L'étude d'impact fournit la présentation des différentes configurations des profils en travers, des différents types d'intersections et de passages piétons, quasi-exclusivement gérés par des signaux tricolores.

L'étude d'impact (p. 403) présente les résultats d'une analyse de l'accidentologie (153 accidents entre 2012 et 2016), qui concerne essentiellement des conflits impliquant les deux roues et les véhicules légers. Elle avance l'hypothèse de l'hétérogénéité de la configuration de la voie pour expliquer ces conflits d'usages.

Transports en commun, transport actifs et intermodalité

Les transports en commun sont considérés comme l'un des enjeux forts de l'étude d'impact (dessertes, flux de voyageur, déplacements actifs et intermodalité, arrivée du tramway T6 et de la ligne 15 du Grand Paris Express à la gare du pont de Sèvres). L'étude d'impact (p. 268) indique que la circulation du bus 171 sur la RD910 est confrontée à la présence d'aménagements discontinus le long de la route (voie de bus discontinue, arrêt hors de la voie) et souvent occupés par du stationnement illicite ou occasionnant des difficultés de réinsertion dans le trafic.

Concernant les cyclistes, il existe un unique itinéraire particulier pour les deux-roues sur la section étudiée : une bande cyclable à Chaville, souvent occupée par des véhicules en stationnement. L'étude d'impact indique que l'usage des deux roues est important sur les villes, en se basant sur l'importance des vélos et deux-roues motorisés stationnant, en l'absence de données quantitatives.

L'étude d'impact (p. 415) note que les emprises de trottoirs sont relativement peu importantes sur Chaville et plus confortables à Sèvres et qu'elles sont protégées de la circulation automobile par le stationnement ou par du mobilier de protection. Sur la RD910, les traversées s'effectuent généralement en deux temps avec feux et sont généralement protégées par des îlots refuges.

Le projet intercepte 5 itinéraires de randonnée (petites et grandes randonnées) identifiés au plan départemental des itinéraires de promenade et de randonnée. L'étude d'impact précise la nécessité de tenir compte de ces traversées piétonnes et cyclistes dans le projet de requalification du projet.

Stationnement

Une étude de stationnement (2017) mentionnée dans l'étude d'impact conclut à la présence de 861 places de stationnement (523 places à Chaville, 338 à Sèvres) et les quantifie par section. Ils sont implantés sur des parkings publics et sur le linéaire de la chaussée (sur une bande prise sur la chaussée ou au sein d'encoches aménagées dans l'emprise du trottoir). L'étude d'impact précise, sans l'étayer, que le stationnement est saturé, qu'il existe un stationnement illicite (sur bande cyclable et voie de bus), et que la demande est forte du fait de la présence de commerces situés en rez-de-chaussée et de la densité de population (EI p.161).

La MRAE recommande de compléter l'état initial des déplacements par :

- **une étude de trafic complétée notamment par l'état initial des circulations aux heures de pointe ;**
- **une analyse quantitative des déplacements et des stationnements des deux-roues ;**
- **la mise en relation des modes de déplacements dans l'objectif d'une intermodalité.**

Nuisances sonores

L'étude d'impact fait état d'une campagne de mesures acoustiques réalisée sur 3 jours (2016) sur 5 points fixes de mesure, concluant à un classement de la zone en ambiance sonore non modérée⁶. Les résultats montrent un impact significatif de la RD910 sur l'environnement sonore en période diurne. Des comptages routiers ont été réalisés concomitants aux mesures acoustiques, représentant une circulation « normale et représentative d'une situation hors congés scolaires » (EI p. 431).

La carte des voies infrastructures terrestres concernés par le classement sonore dans les environs du projet, est fournie dans l'étude d'impact sans commentaire sur le classement de la RD910 en catégorie 3, soit une infrastructure affectant une bande sonore de 100 mètres de part et d'autre de la chaussée (EI p.431).

La MRAe ajoute également que le projet est concerné par le plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) des Hauts-de-Seine (approuvé le 15/12/2017) et que la RD910 est par ailleurs identifiée comme « zone à enjeu » par le PPBE du territoire Grand Paris Seine Ouest, ce que ne mentionne pas l'étude d'impact.

Qualité de l'air

L'état initial de la qualité de l'air est présenté avec l'indice Citeair ainsi qu'avec une carte des concentrations en dioxyde d'azote (NO²) et en particules inférieures à 10 microns (PM10) d'Airparif. Une campagne de mesure de NO² a également été réalisée sur le secteur. La qualité de l'air sur les communes de Chaville et de Sèvres est globalement bonne même si localement une dégradation de la qualité de l'air (notamment sur le NO²) est observée. Compte tenu du lien fort entre le projet et la qualité de l'air, des analyses plus précises sont nécessaires.

b) Les cours d'eau et le risque d'inondation

L'étude d'impact identifie les risques forts de ruissellement pluvial urbain et d'inondation par remontée de nappe sur l'ensemble du linéaire due à la présence d'une nappe affleurante.

⁶ Les niveaux sonores sont supérieurs à la valeur caractérisant une zone d'ambiance sonore modérée, soit 65 dB(A) de jour pour les 6 points de mesure et à 60 dB(A) de nuit sur deux points de mesure (et au minimum de 58 dB(A)).

Le site du projet est concerné par :

- la présence du cours d'eau « rû de Marivel » et de sa nappe sub-affleurante sur tout le périmètre du projet ;
- la présence de la source Saint-Germain à Sèvres ;
- le risque d'inondation par ruissellement urbain, par remontée de nappe et par défaillance des barrages des étangs de Corot (Ville d'Avray).

Les eaux de surface : le rû de Marivel et la source Saint-Germain (Sèvres)

L'étude d'impact indique que *"la RD 910 se situe dans le fond de la vallée creusée par le rû du Marivel, qui relie la vallée de la Seine à l'Est et la vallée de Versailles à l'Ouest"* (EI, p.88), mais il conviendrait aussi de préciser que la RD910 longe littéralement le cours d'eau enterré⁷, qui selon l'étude d'impact « *recueille les eaux pluviales ainsi que les eaux sales domestiques* » (EI p.89). Le rû de Marivel, bien que « *recouvert au cours du XX^{ème} siècle et aménagé en égout* » est un cours d'eau, contrairement à ce qu'indique l'étude d'impact (« *le ru de Marivel (...) n'est plus considéré comme un cours d'eau* » - EI p.89). Il est canalisé et entretenu par Hydreaulis⁸, et non par le Syndicat Intercommunal d'Assainissement de la Vallée du Ru de Marivel⁹ (EI p. 282). L'étude d'impact ne précise pas, dans l'état initial du rû, s'il existe ou non une problématique d'erreurs de branchements sur le linéaire de la RD910.

La source Saint-Germain (Sèvres) est présentée, ainsi que le parcours de ses eaux dans le périmètre du projet, libres sur le parvis Charles-de-Gaulle face à l'Hôtel de ville et en grande partie canalisés avant rejet dans la Seine (EI p.89).

Risque d'inondation

Le projet est concerné par trois sources d'inondation, dont deux, présentées dans l'étude d'impact, comportent des imprécisions ou des manques.

Tout d'abord, le risque élevé d'inondation par remontée de nappe sub-affleurante est identifié, en lien avec la présence du rû de Marivel (EI p.295), sans que ce point soit davantage explicité et caractérisé.

Ensuite, l'étude d'impact (p. 295) identifie également le risque de ruissellement urbain, en raison de la situation du projet en fond de la vallée du rû de Marivel entourée de coteaux composés d'horizons de formations meubles et instables (marnes, caillasses, sables). Elle dresse le bilan des arrêtés de catastrophe naturelle, des arrêtés pour des inondations et des coulées de boue.

Les objectifs généraux du schéma départemental d'assainissement 2005-2020 et du règlement d'assainissement départemental pour la maîtrise des eaux pluviales à la parcelle des Hauts-de-Seine, sont signalés, sans apporter de précision pour le site du projet.

Enfin, le risque d'inondation par défaillance des barrages des étangs de Corot situés à Ville d'Avray, n'est pas pris en compte dans l'étude d'impact. Le périmètre d'étude du projet intercepte celui de l'étude de dangers¹⁰ (EDD) des étangs de Corot, réalisée par le Centre des monuments nationaux (CMN) Domaine de Saint-Cloud (2017). Il en intercepte la zone de protection et la zone inondée en cas de défaillance des barrages (toujours valable, même après travaux, le risque zéro n'existant pas), pour lesquels des travaux sont prévus.

La présence du talweg, qui concentre les eaux de surface, et dont la ligne directrice semble couper à deux endroits la RD910, pourrait conduire à l'inondation de cette avenue, lors d'évènements pluvieux intenses. Le site du projet semble également concerné par le risque d'inondation de la RD910 lors d'une mise en fonction des évacuateurs de crue et en cas de fonctionnement maximal des évacuateurs de crue¹¹.

⁷ Cartographie des cours d'eau Paris proche couronne approuvée par arrêté inter-préfectoral

(http://cartelie.application.developpement-durable.gouv.fr/cartelie/voir.do?carte=Hydrographie_MIISEN_PPC&service=DRIEE_IF)

⁸ Ce syndicat est chargé du transport des eaux usées dont la collecte est réalisée par l'établissement public territorial

⁹ Le Syndicat Intercommunal d'Assainissement de la Vallée du Ru de Marivel a fusionné en 2016 avec le syndicat mixte d'assainissement de la région ouest de Versailles pour donner naissance au syndicat HYDREAULYS.

¹⁰ Pour les étangs de Corot (Ville d'Avray), l'arrêté préfectoral du 13 avril 2018 prescrit un abaissement des plans d'eau par sécurité en attendant la réalisation de travaux et la réalisation de travaux afin de fiabiliser les 2 barrages et de les rendre conformes à la réglementation.

¹¹ Pour ces 2 derniers points, le porteur de projet peut se rapprocher du CMN pour avoir éventuellement les éléments manquants.

La MRAe recommande :

- **d'apporter des corrections et compléments sur l'état initial du rû de Marivel (notamment sa gestion) ;**
- **de préciser la nature (unitaire, séparatif) et le gestionnaire¹² des réseaux d'assainissement au droit de la RD910 notamment, ainsi que pour la canalisation dans laquelle s'écoule le rû de Marivel¹³.**
- **d'apporter des précisions sur la nappe sub-affleurante qui concerne l'ensemble du projet ;**
- **de mieux décrire la source Saint-Germain (localisation, écoulements des eaux, usages, exutoire final), ceci afin de mieux comprendre les éléments de l'état des lieux donnés ;**
- **de prendre en compte le risque d'inondation par défaillance des barrages des étangs de Corot dans l'état initial.**

c) Enjeux liés au paysage et aux sites patrimoniaux

La thématique du paysage est abordée à l'échelle du projet et des villes traversées par la RD910.

L'étude d'impact met l'accent sur le caractère structurant de la RD910 en fond de vallée, autour de laquelle s'est effectué un développement urbain en couloir, marqué par différents modes d'urbanisation, la présence de quelques grands immeubles et des espaces publics présentant une mise en valeur paysagère, qualifiée d'hétérogène et de ponctuelle (EI p. 338).

L'étude d'impact fait état du riche patrimoine culturel lié avec l'existence de nombreux monuments historiques, sites inscrits et sites classés et du bâti remarquable présent sur les communes. En effet, outre les deux monuments historiques riverains du projet (Église de Saint-Romain et Hôtel Montespan à Sèvres), la RD 910 intercepte les périmètres de protection de plusieurs sites et bâtiments inscrits ou classés, dont les plus notables sont la Manufacture Nationale de Porcelaine (construite sur le Domaine de Saint-Cloud) et le domaine de Versailles et du Trianon (inscrit sur la liste du Patrimoine mondial de l'UNESCO le 8 mars 1979). Il est prévu dans l'étude d'impact de soumettre à l'avis d'un Architecte des Bâtiments de France les modifications engendrées par le projet sur l'ensemble de sa moitié Est ainsi qu'à l'extrémité Sud.

À l'échelle des communes, le projet s'inscrit dans un riche patrimoine paysager et naturel (deux sites inscrits à Chaville et sept espaces protégés à Sèvres) présenté dans l'étude d'impact.

Les sites qui recoupent le périmètre de la zone d'étude sont :

- le domaine et la colline de Brimborion (site classé, par arrêté du 20/06/1958) à l'extrémité Nord-Est ;
- le bois de Saint-Cloud (site classé par arrêté du 03/03/1923) plein Nord ;
- le bois de Fausses-Reposes (site inscrit par arrêté du 28/01/1971, classé par décret en Conseil d'État en forêt de protection par décret du 23 août 2007) au Nord-Ouest ;
- le bois de Meudon (site inscrit par arrêté du 20/12/1967) au Sud-Est.

L'étude d'impact signale qu'aucun de ces sites n'est intéressé directement par le projet en lui-même. Cependant ils présentent un enjeu en termes de continuité écologique, comme le souligne l'étude d'impact.

d) Les enjeux écologiques

L'étude d'impact présente correctement les enjeux du site lié aux espaces protégés, aux continuités écologiques en référence aux documents régionaux structurants et à la biodiversité présente dans l'aire rapprochée du projet (cf figure 3 ci-dessous).

L'aire d'étude rapprochée est concernée par des Zones Naturelles d'Intérêt Écologiques, Faunistique et Floristique (ZNIEFF) :

- ZNIEFF de type 2 «Forêts domaniales de Meudon et de Fausses-Reposes et Parc de Saint-Cloud » ;
- ZNIEFF de type 1 « Forêt de Meudon et Bois de Clamart » ;
- ZNIEFF de type 1 « Forêt domaniale de Fausses-Reposes ».

¹² Il pourrait s'agir des ouvrages HYDREAULYS (ce ne sont ni des ouvrages du CD92, ni de l'EPT Grand Paris Seine Ouest).

¹³ La direction de l'eau du CD92 dispose d'un descriptif détaillé sur la domanialité des réseaux et leurs enjeux.

La zone d'étude rapprochée est également concernée par plusieurs espaces naturels sensibles : forêt de Fausses-Reposes et ses lisières, forêt de Meudon et ses lisières, parc de Saint-Cloud et ses lisières, coteaux de Seine du Brimborion au Lycée Michelet.

La zone d'étude élargie intercepte deux réservoirs de biodiversité de la sous-trame arborée identifiés par le schéma régional de cohérence écologique (SRCE) d'Île-de-France : la forêt de Fausses-Reposes et la forêt de Meudon. Celles-ci sont liées par un corridor fonctionnel pour lequel la RD 910 constitue un point de fragilité pour le déplacement des espèces. Ce point de fragilité réduit la fonctionnalité du corridor pour les espèces les plus sensibles à la fragmentation (grands mammifères, amphibiens, insectes, reptiles notamment).

D'autre part, l'extrémité nord-ouest de la zone d'étude intercepte le Parc de Saint-Cloud qui constitue un secteur reconnu pour son intérêt écologique en contexte urbain.

Deux continuums écologiques sont mis en évidence au sein de la zone d'étude : milieux boisés et milieux ouverts.

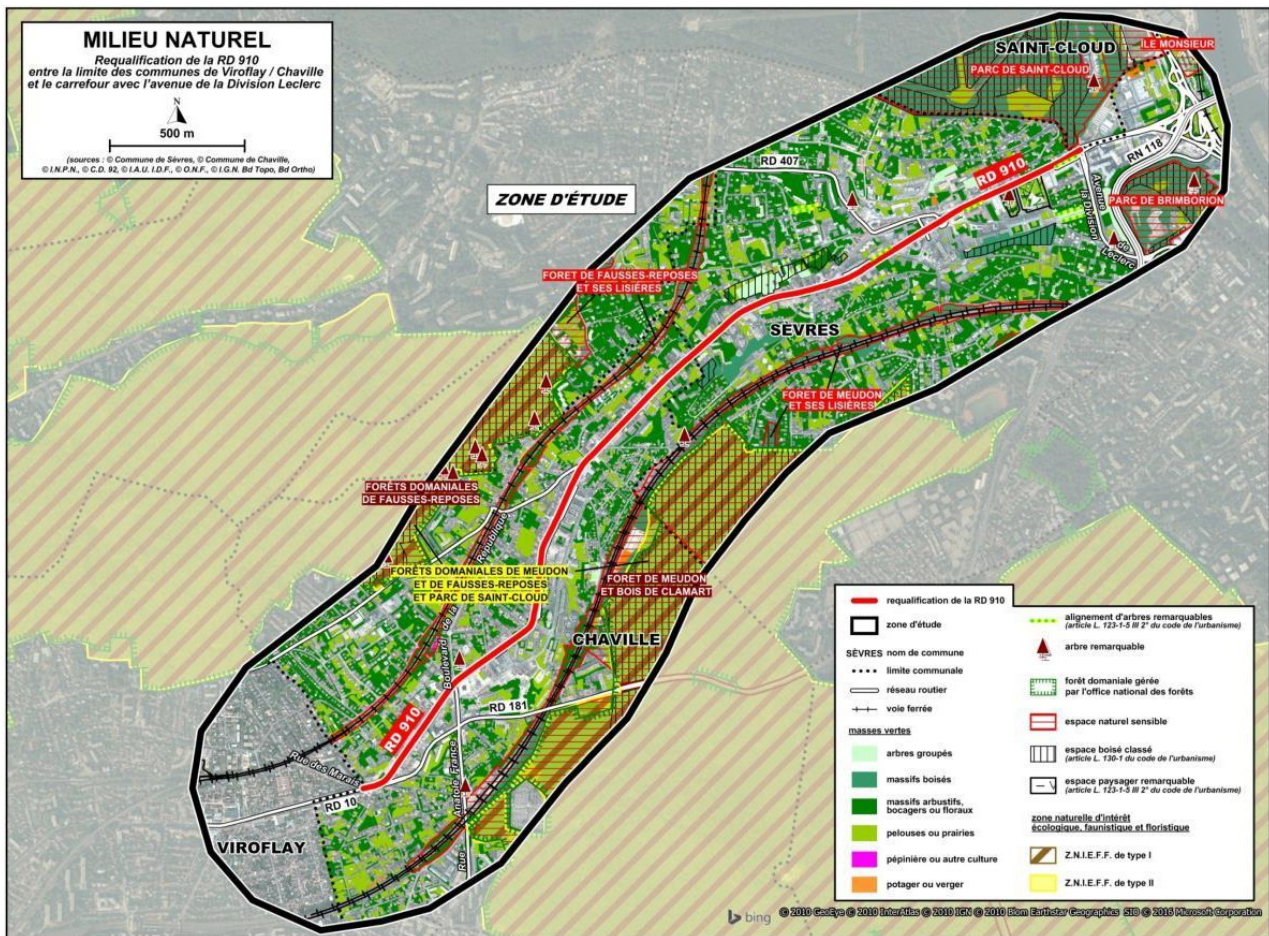


Figure 3 : Les enjeux écologiques dans la zone d'étude (EI p.308)

Le schéma directeur d'Île-de-France (SDRIF) identifie une continuité entre les forêts de Fausses-Reposes et de Meudon (cf figure 4). Cette continuité (également identifiée dans le SRCE) y est définie comme une liaison verte : liaison reliant des espaces verts du cœur de métropole, des espaces ouverts de la ceinture verte et des grands espaces forestiers et naturels de l'espace rural.

L'étude d'impact présente les résultats de l'étude d'expertise faune, flore, milieux naturels (comprenant un inventaire 4 saisons dans l'aire immédiate du projet, soit à 100 mètres de part et d'autre de la RD910), justifié par la topographie du site en fond de vallée.

Aucune espèce de flore patrimoniale n'a été inventoriée. Parmi la faune, les espèces patrimoniales observées, protégées ou non, comprennent divers mammifères, oiseaux, amphibiens, reptiles et insectes¹⁴. Leur présence est liée à celles de jardins, d'espaces verts publics, de boisement sur les coteaux.

La sensibilité écologique du secteur d'étude est qualifiée de faible à modérée, avec des enjeux modérés pour des milieux semi-naturels (boisements sur coteaux) et des arbres de la voirie départementale à cavité pouvant héberger des espèces de la faune (chiroptères, oiseaux) et susceptibles d'être concernées par l'aménagement.

Le site du projet compte 319 arbres d'alignement, dont la répartition par section figure dans le dossier, mais dont les caractéristiques ne sont pas précisées (espèces, état phytosanitaire, développement). Un alignement de platanes et des sujets remarquables sont signalés.

La MRAe recommande de compléter l'étude impact avec une analyse de l'état phytosanitaire des arbres composants l'alignement d'arbres.

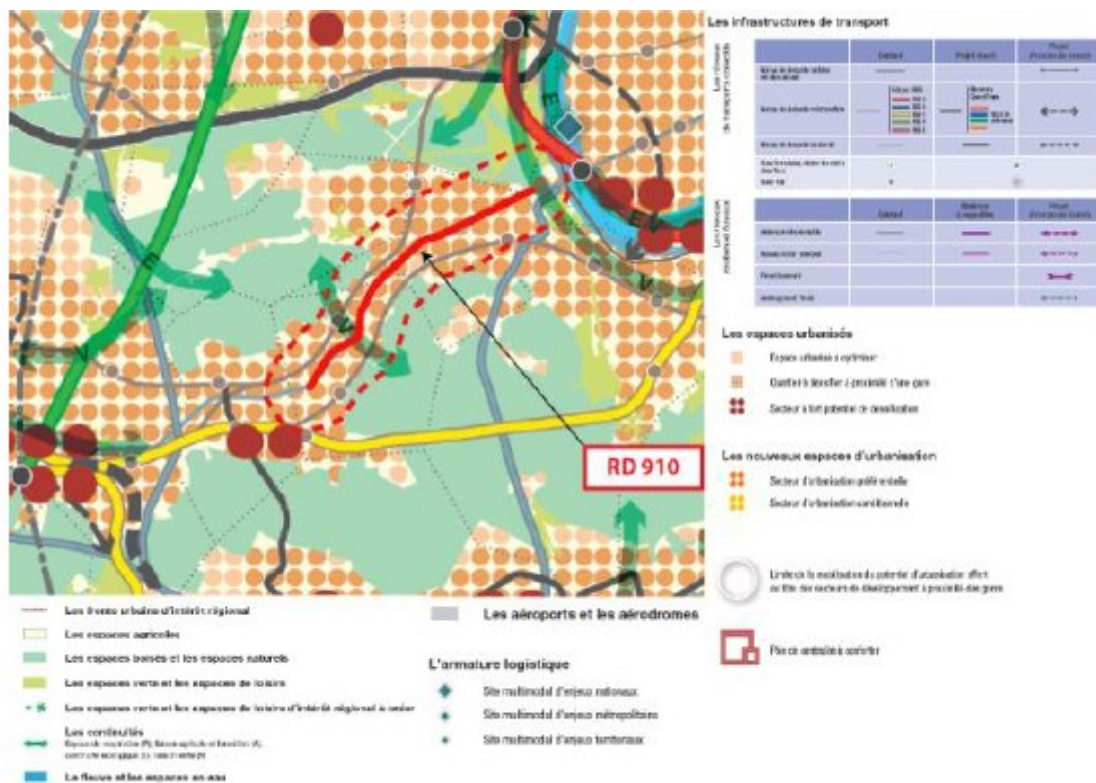


Figure 24 : Extrait de la carte de destination générale (Source : projet de SDRIF 2012)

Figure 4 : Extrait de la carte de destination générale du SDRIF (EI, page 103)

Zones humides

L'étude d'impact mentionne la présence d'une zone humide de classe 3¹⁵, à Chaville, en limite Sud-Est de la zone d'étude immédiate, identifiée dans la cartographie des enveloppes d'alerte des zones humides en Ile-

- 14
- Chez les mammifères : le hérisson d'Europe fréquentant les parcs et jardins, la sérotine commune, les pipistrelles commune et de Kuhl exploitant les coteaux boisés pour se déplacer et chasser, l'écureuil roux au Parc Saint-Cloud ;
 - Chez les oiseaux : le serin cini, le verdier d'Europe, le roitelet huppé nicheurs possibles dans les parcs et jardins, le martinet noir observé en chasse nicheur possible sur le bâti, le faucon crécerelle observé en chasse au parc Saint-Cloud ;
 - Chez les amphibiens : l'alyte accoucheur dont un mâle chanteur a été entendu sans que son site de reproduction n'ait pu être mis en évidence et le crapaud commun dont une source le signale dans les jardins ;
 - Chez les reptiles : l'orvet fragile et le Lézard des murailles, deux espèces ubiquistes et communes ;
 - Chez les insectes : le lucane cerf-volant dont plusieurs individus ont été vus sur les coteaux et l'argus frêle dans le secteur de la Femme sans Tête.

15 Une zone humide de classe 3 est marquée une zone pour laquelle il existe une forte probabilité de présence d'une zone humide, qui reste à vérifier et dont les limites sont à préciser.

de-France. Se basant sur le caractère urbanisé et très imperméabilisé du secteur, l'étude d'impact conclut à l'absence de zone humide fonctionnelle (EI p.292). En cela, la caractérisation de la zone humide n'est pas effective, puisqu'en l'absence de végétation, celle-ci est à réaliser sur le critère pédologique, selon les caractères et méthodes réglementaires mentionnés à l'annexe I de l'arrêté du 24 juin 2008¹⁶.

e) Le risque de mouvements de terrain

Les risques liés aux mouvements de terrain sont identifiés, à savoir des risques liés au retrait gonflement des argiles, notamment dans le secteur du projet le plus au sud et dans sa partie à l'est et un risque lié à l'affaissement et à l'effondrement des cavités dû à la présence de nombreuses anciennes carrières. L'étude d'impact relève à juste titre que des études géotechniques doivent être réalisées pour ces secteurs et que des prescriptions peuvent être émises par l'inspection générale des carrières (EI p.300).

f) Les enjeux liés à la pollution des sols et aux risques industriels et technologiques

Un échantillonnage réalisé sur le site du projet montre la présence d'amiante dans certains enrobés, qui concerne en particulier des terres à excaver contaminées au niveau du parking de la mairie (EI p.119). Il est prévu leur élimination vers les filières adaptées.

Plusieurs sites potentiellement pollués, recensés au sein de la base de données des sites industriels et activités de service (BASIAS), sont identifiés le long de la RD 910, pour lesquels l'étude d'impact présente une carte, sans précision sur les activités, les risques de pollution ou les pollutions avérées éventuelles.

L'étude d'impact ajoute que cinq installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) sont situées le long de la RD910, pour des activités diverses (station-service, hôtels, pressing...).

4 L'analyse des impacts environnementaux

4.1 Justification du projet retenu

L'étude d'impact mentionne les divers documents de planification qui pointent notamment la nécessité de renforcer l'attractivité des Côteaux et du Val de Seine, faciliter les déplacements pour améliorer l'accessibilité, offrir un cadre de vie harmonieux (SCOT des Côteaux de Val-de-Seine 26/11/2009), renforcer dans l'espace public le maillage et le confort d'usage des modes de circulation douce (PLU Chaville 05/04/2012), favoriser le renouvellement urbain et la mixité sociale et améliorer l'accessibilité du cadre bâti aux personnes en situation de handicap (plan local de l'habitat du territoire Grand Paris Seine Ouest 2013-2018).

L'étude d'impact présente des variantes du projet, et les différentes étapes de décision sur les propositions d'aménagement du linéaire de la route et des intersections (pour celles-ci, une analyse comparative des solutions est présentée). Les critères retenus pour justifier le présent projet sont notamment : les possibilités de stationnement, l'aménagement paysager, la sécurité des cyclistes, les conflits d'usage, la sécurité routière, la réduction des vitesses, la fluidité du trafic, la régularité de la ligne de bus 171, la proximité des commerces et des services, la place dédiée aux piétons.

L'étude d'impact n'apporte pas de justification à l'abattage de 284 arbres sur 319 présents sur le tracé au regard des enjeux de biodiversité (cf paragraphe 4.2 c) ci-dessous).

4.2 Les impacts du projet et les mesures proposées par le pétitionnaire

a) Les déplacements routiers et actifs, la multimodalité, le stationnement, la qualité de l'air et les nuisances sonores

Trafic routier

Aucune étude n'est présentée dans le dossier sur les prévisions de trafic engendré par le projet, hormis quelques données non qualifiées (EI p.476), à partir desquelles l'étude d'impact conclut à l'absence d'impact

¹⁶ Note technique du 26 juin 2017 relative à la caractérisation des zones humides
http://circulaires.legifrance.gouv.fr/pdf/2017/07/cir_42418.pdf

sur le trafic, en notant paradoxalement :

- la réduction de trafic engendré par la suppression d'une voie par sens (baisse de 2600 à 1400 unités de véhicule particulier/ heure) ;
- l'allongement du temps de parcours (1 à 4 minutes selon le sens et le moment de la journée).

L'impact de la réduction des capacités de circulation automobile et de stationnement, susceptible d'entraîner un report du trafic sur les voies et quartiers connexes, entraînant des impacts potentiels sur le bruit et les émissions de polluant, n'est pas analysé.

L'étude d'impact fait l'hypothèse d'un report du trafic sur la RN118 « bien qu'elle soit saturée en heure de pointe » pour renforcer « le statut de voie urbaine plus apaisée » de la RD910 (EI p.476).

Elle laisse également entendre que la ligne 15 du Grand Paris Express (prévue en 2025) « *pourra stimuler l'usage de transport en commun pour les habitants de Sèvres et de Chaville qui pourront emprunter la ligne 15 à la station Pont de Sèvres en rabattement d'un bus* ».

Pour la MRAe, l'absence d'analyse précise des impacts du projet sur le trafic induit, le report sur les voies annexes et sur le report modal constitue une lacune importante du dossier.

La MRAe recommande d'analyser l'impact du projet sur le trafic et les modalités de déplacement, à la fois sur la RD910 mais également sur les voies qui pourraient accueillir le report de trafic éventuel résultant du projet, en justifiant le périmètre d'analyse compte tenu des incidences potentielles de ces reports sur les nuisances sonores et la qualité de l'air.

Transports en commun, transport actifs et intermodalité

L'étude d'impact justifie correctement les choix réalisés pour fluidifier la circulation du bus sur le RD910. En accord avec la RATP et le STIF, les arrêts de bus seront restitués à proximité des actuels emplacements. Ils seront aménagés en alignement de la chaussée hormis l'arrêt situé après le carrefour avec la RD 406 à Sèvres. Le projet donne la priorité aux bus, notamment en mettant les arrêts de bus en pleine voie et en évitant des réinsertions difficiles pour les bus. Les quais seront remis aux normes d'accessibilité et la longueur des quais prévus sera de 18 mètres (compatible avec des bus articulés).

La circulation des vélos est prise en compte avec des aménagements tout le long du parcours, ainsi que des appui- vélos. L'étude d'impact ne justifie pas le nombre nécessaire de ces équipements pour limiter le stationnement sauvage des deux-roues, dont le trafic n'est pas par ailleurs pas quantifié.

L'impact du projet sur l'intermodalité n'est pas étayé dans l'étude d'impact, qui souligne seulement que le projet permettra de « simplifier les échanges vers la gare du Grand Paris Express sur la commune de Boulogne-Billancourt, Saint-Cloud et Sèvres ». Les autres gares ferroviaires ou autres lignes de bus ne sont pas prises en compte, ainsi que les autres projets de transport collectif tels que le tramway T6.

Stationnement

Le projet prévoit 620 places (350 places à Chaville, 270 à Sèvres), avec des emplacements uniformisés et aménagés plus clairement.

La réorganisation du stationnement va entraîner la suppression de 241 places de stationnement alors qu'il est spécifié dans l'étude d'impact que la demande en stationnement est qualifiée de forte sur toute la RD910 du fait de nombreux commerces situés en RDC et de la forte densité de population observée sur les deux communes.

La MRAe recommande d'analyser l'impact de la réduction de l'offre de stationnement.

Qualité de l'air et nuisances sonores

L'étude d'impact rappelle les orientations du schéma régional climat air et énergie (SRCAE), qui fixe notamment comme priorité de réduire de 20 % les émissions de gaz à effet de serre du trafic routier, combinée à une forte baisse des émissions de polluants atmosphériques (particules fines, dioxyde d'azote) et précise

que le projet est compatible avec celui-ci.

Les effets du projet sur la qualité de l'air et l'ambiance sonore considérés faibles voir nuls, du fait que la RD910 existe déjà, ne sont pas étayés sur des prévisions s'appuyant sur des modélisations d'évolution du trafic, absentes de l'étude d'impact. Les reports de trafic et leurs incidences ne sont pas analysés.

L'étude d'impact (p. 507) présente les résultats d'une modélisation de la dispersion des effluents émis par les véhicules circulant sur le domaine d'étude, sur des hypothèses de trafic actuel, évaluant les concentrations moyennes annuelles des polluants (NO₂, le benzène, les particules PM₁₀ et les particules PM_{2,5}) dans l'air en situation actuelle (2016) et en situation future (2024 et 2044) avec le projet de requalification de la RD910 entre les communes de Chaville et Sèvres.

Pour les trois horizons étudiés : 2016, 2024 et 2044, les cartes des impacts du projet prévoient une légère diminution qui varie entre 0 et 2% pour l'ensemble des polluants.

L'étude d'impact (p. 477) indique que les nouveaux aménagements permettront de fluidifier le trafic et favoriser les modes actifs, donc de diminuer sensiblement les nuisances sonores à termes. De plus le renouvellement de la couche de roulement peut également permettre de diminuer les nuisances sonores de la circulation.

La MRAe recommande de préciser l'analyse des nuisances sonores et la qualité de l'air, dans une zone urbaine dense et de préciser les mesures d'évitement, de réduction et de compensation envisagées.

b) La gestion des eaux pluviales et des eaux du rû de Marivel et de la source Saint-Germain

Les compléments à apporter sur l'état initial du rû de Marivel devront permettre de savoir si une problématique d'erreurs de branchements est présente sur le linéaire de la RD910. Afin de procéder à des mises en conformité dans les secteurs où des travaux sur voiries sont prévus.

L'étude d'impact énonce des propositions sur la possibilité d'installer des ouvrages de stockage des eaux pluviales de voirie, afin de limiter les débits de rejet aux exutoires existants (EI p.523). Les propositions ne présentent toutefois pas le dimensionnement des ouvrages, et ne sont pas conclusives.

Les principes de gestion des eaux pluviales (EI p.269) sont peu ambitieux, d'autant que ces enjeux ont été retenus comme prioritaires. Ils sont justifiés dans l'étude d'impact par l'absence d'augmentation de la surface imperméabilisée (110 500 m² actuellement et prévu dans le projet).

La MRAe encourage un travail prévu sur la perméabilité des matériaux pour les places de stationnement situées en contre-allée. De plus, l'étude d'impact ne précise pas si le projet doit faire l'objet d'une procédure au titre de la Loi sur l'eau.

La MRAe recommande d'analyser la gestion des eaux pluviales et de préciser les mesures d'évitement, de réduction et de compensation envisagées.

c) Enjeux liés au paysage, aux sites patrimoniaux et aux continuités écologiques

L'étude d'impact précise que le maître d'ouvrage prévoit de prendre l'attache de l'Architecte des Bâtiments de France, compte tenu des enjeux patrimoniaux du site du projet.

L'étude d'impact indique que le projet n'a pas d'effet sur le paysage, alors que le projet prévoit l'abattage de 284 arbres sur 319 et la plantation de 662 arbres. Le projet prévoit de créer un alignement d'arbres de chaque côté de la chaussée, voire un troisième lorsque l'emprise le permet, complété par des bandes plantées et des haies arbustives.

L'étude d'impact justifie le choix d'une palette d'arbres de différents gabarits et espèces¹⁷ inspirée des forêts d'Île-de-France, notamment en relation avec le contexte de faubourg urbain entouré de massifs forestiers,

¹⁷ Erables, tilleuls, ormes, charmes, chênes, légumineuses et petits arbres florifères.

les contraintes portées sur le système racinaire par l'aménagement routier et les réseaux souterrains, le port des arbres et la gestion souhaitée en port libre.

L'abattage est justifié par la qualité phytosanitaire des arbres, laquelle n'est pas précisée dans l'étude d'impact, et par la recherche de cohérence et d'homogénéisation dans l'aménagement de la voirie, jugée non compatible avec la conservation de nombreux alignements d'arbres en place. Cependant, l'abattage n'est pas justifié au regard de l'enjeu de biodiversité.

Contrairement à ce qu'indique l'étude d'impact, la réalisation d'une évaluation écologique de l'état initial ne constitue pas, pour la MRAe, une mesure de suivi des mesures en faveur du paysage et du milieu naturel.

L'absence d'impact du projet sur les corridors biologiques du secteur d'étude et sa compatibilité avec les objectifs du SRCE d'Île-de-France ne sont justifiés que par « les aménagements paysagers prévus », sans analyse supplémentaire.

La MRAe recommande d'analyser l'impact du projet de l'abattage des 284 arbres d'alignement (sur 319) au regard des enjeux de biodiversité.

d) Le cumul des projets

Le dossier identifie les projets qui pourraient présenter des effets cumulés avec la requalification de la RD910, leur objet et leur planification prévisionnelle, mais les effets cumulés ne sont pas traités dans l'étude d'impact (EI p.495).

Il s'agit notamment de projets majeurs, dont certains sur les infrastructures routières ou impactant celles-ci, en lien direct avec la RD910, à savoir :

- le réaménagement de l'échangeur de la Manufacture¹⁸ à Sèvres, à partir de 2024, entre la RD910, RD7 et RN118 ;
- la fermeture de la départementale 1 entre le pont de Sèvres et le pont Renault dans le cadre des travaux du Grand Paris Express, de 2018 à 2021 pour la réalisation de la gare du GPE au niveau de la tête de pont Boulogne ;
- la ZAC Seguin, rives de Seine ;
- l'aménagement du centre-ville de Sèvres, à partir de 2020.

Pour la MRAe, le réaménagement de l'échangeur de la Manufacture à Sèvres et celui de la RD910 auraient dû être considérés comme un seul projet en application de l'article L122-1 du code de l'environnement¹⁹ et être, à ce titre intégrés dans la même étude d'impact.

La MRAe recommande d'analyser les effets cumulés éventuels avec les autres projets et de présenter les mesures d'évitement de réduction et de compensation prévues.

e) Les travaux

Les mesures visant à éviter et réduire l'impact du chantier sont présentées de manière satisfaisante dans l'étude d'impact, en particulier pour les gênes aux différents déplacements et l'impact paysager du chantier.

L'étude d'impact indique que les riverains et les actifs seront tenus informés par voie de presse ou d'affichage en mairie, de la durée et du rythme des travaux. Au vu de la gêne très importante qui sera subie par les riverains de la RD910 pendant 5 ans, l'organisation de réunions d'information aurait pu être proposée.

18 Le projet d'aménagement de l'échangeur de la Manufacture à Sèvres, a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD) rendu le 9 juillet 2014.

19 Article L122-1 du code de l'environnement (extrait) : « Lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, il doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrage, afin que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité. »

5 L'analyse du résumé non technique

L'objectif du résumé non technique est de donner à un lecteur non spécialiste une vision synthétique de tous les sujets traités dans l'étude d'impact.

Le résumé non technique aborde correctement les différentes composantes du projet et de l'étude d'impact.

6 Information, consultation et participation du public

Le présent avis doit être joint au dossier d'enquête publique du projet.

Conformément à l'article L.122-1 du code de l'environnement, le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L.123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L.123-19. Ce mémoire en réponse devrait notamment préciser comment le porteur du projet envisage de tenir compte de l'avis de la MRAe, le cas échéant en modifiant son projet.

L'avis de l'autorité environnementale est disponible sur le site Internet de la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Île-de-France.

Pour la Mission régionale d'autorité environnementale,
son président délégué,

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'J. P. Le Divenah', with a large, sweeping initial 'J'.

Jean-Paul Le Divenah