

**PRÉFECTURE DES HAUTS-DE-SEINE
DÉPARTEMENT DES HAUTS-DE-SEINE
Communes de SURESNES et SAINT-CLOUD**

ENQUÊTE PUBLIQUE ENVIRONNEMENTALE

**Préalable à la déclaration d'utilité publique
au profit du Conseil Départemental des Hauts-de-Seine
en vue de la requalification de la RD 7 sur les
communes de SURESNES et SAINT-CLOUD
entre le Parc du Château à SURESNES et la place
Georges Clemenceau à SAINT-CLOUD**

**CONCLUSIONS MOTIVÉES
DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR**

Le 02 juillet 2021

ENQUÊTE PUBLIQUE ENVIRONNEMENTALE

Préalable à la déclaration d'utilité publique au profit du Conseil Départemental des Hauts-de-Seine en vue de la requalification de la RD 7 (communes de Suresnes et Saint-Cloud)

CONCLUSIONS MOTIVÉES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

SOMMAIRE

RAPPELS	3
GÉNÉRALITÉS	3
A – Le Projet d’aménagement de la RD7	3
B – Synthèse des dispositions retenues dans le projet	4
Section courante et carrefours.....	4
Circulations douces - Aménagement des berges	4
La place Georges Clemenceau	4
Les stationnements	5
L’environnement	5
Les études de trafic et socio-économiques.....	5
DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE	6
L’information du public	6
Le déroulement de l’enquête	6
EXAMEN DES OBSERVATIONS	7
Préambule	7
1 - La publicité de l’enquête	7
2 - Caractéristiques géométriques du projet routier	8
3 - Le réaménagement des carrefours (section courante)	8
4 - Le carrefour Georges Clemenceau	9
5 - Le stationnement	9
6 - La piste cyclable	10
7 - Les piétons	12
8 - Les conséquences environnementales du projet	15
9 - L’occupation fluviale	16
10 - Le coût et la rentabilité du projet	16
EN CONCLUSION	17

RAPPELS

Le 08 mars 2021, par Décision n°E1210000409/92 de Madame la Présidente du Tribunal Administratif de CERGY-PONTOISE, j'ai été désigné en qualité de commissaire enquêteur, pour l'enquête publique unique (DUP et Parcellaire) ayant pour objet :

le projet de requalification de la RD7 sur les communes de Suresnes et Saint-Cloud.

Cette enquête unique comprend :

- une enquête publique, préalable à la déclaration d'utilité publique au bénéfice du conseil départemental des Hauts-de-Seine,
- une enquête parcellaire en vue de l'acquisition des parcelles, nécessaires à la réalisation de ce projet, et indiquées sur l'état parcellaire figurant au dossier d'enquête.

Cette décision fait suite :

- aux décisions prises lors de la délibération du 14 mai 2018 de la commission permanente du conseil départemental 92, à engager les procédures liées à la présente enquête,
- à l'avis de l'Ae en date du 22 janvier 2020, sur le dossier reçu le 22 octobre 2019,
- au mémoire en réponse du responsable du projet, en date du 27 janvier 2021 et des compléments apportés au dossier d'enquête,
- au courrier du 09 février 2021 du Président du conseil départemental des Hauts-de-Seine au Préfet des Hauts-de-Seine, sollicitant son ouverture,
- à la réponse favorable de M. Le Préfet des Hauts-de-Seine en date du 26 février 2021, pour la mise à l'enquête publique.

Par application de l'article L.123-6 du code de l'environnement, ces deux enquêtes se sont déroulées sous la forme d'une enquête unique du jeudi 08 avril 2021 au mercredi 12 mai 2021 inclus, soit pendant 35 jours consécutifs.

Les présentes conclusions motivées concernent l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) au bénéfice du conseil départemental des Hauts-de-Seine.

Les conclusions motivées sur l'enquête parcellaire sont données dans un document séparé.

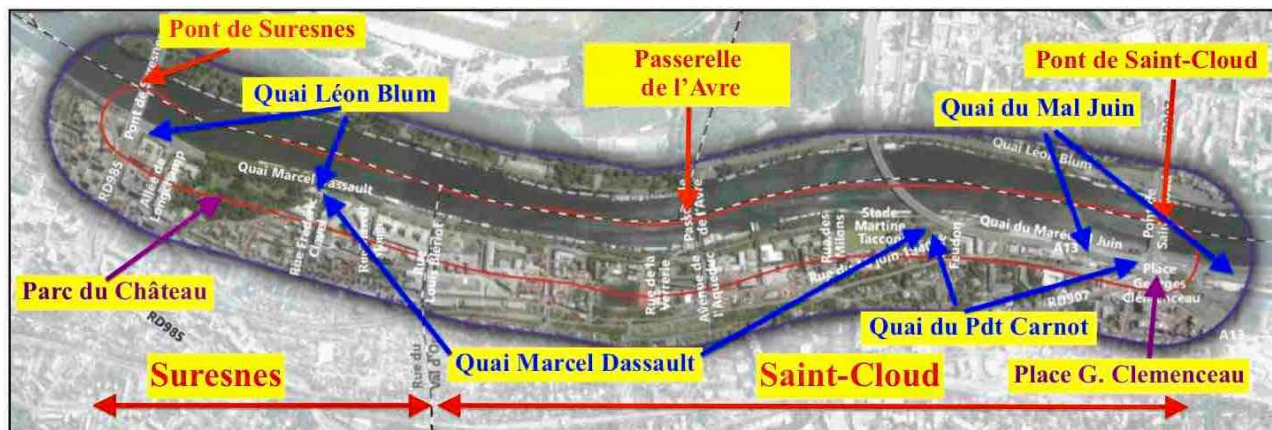
GÉNÉRALITÉS

A – Le Projet d'aménagement de la RD7

Le projet soumis à la présente enquête porte sur l'aménagement de la route départementale 7 (RD7) et des berges de la Seine, entre la RD 985 (Pont de Suresnes) au Nord et le Pont de Saint-Cloud au Sud; il concerne un linéaire de 3 300m entre le parc du Château de Suresnes et la place Georges Clemenceau à Saint-Cloud. Le réaménagement de cette place fait également partie du projet.

Seront réaménagés du Nord au Sud, les quais Léon Blum, Marcel Dassault, du Président Carnot et du Maréchal Juin, avec les objectifs suivants:

- Améliorer les mobilités.
- Ouvrir la ville sur la Seine.
- Mettre en valeur le patrimoine.



B – Synthèse des dispositions retenues dans le projet

Section courante et carrefours

Le profil en travers actuel est de 2x1 voies plus une 3^{ème} voie, en général pour les tourne-à-gauche. Cependant, la longueur de cette 3^{ème} voie conduit certains usagers à l'utiliser comme voie de dépassement. Cette disposition conduit fréquemment à des conditions difficiles de circulation. Cette situation est quasi systématique aux heures de pointe, ce dans les deux sens.

Le profil en travers proposé est constitué par une chaussée à 2x2 voies (largeurs: 3,25 m + 3,00 m), avec voie de tourne-à-gauche de longueur limitée pour 5 des 12 carrefours de la section courante.

Les 3 autres carrefours aux extrémités du projet ont des dispositions particulières.

Les 15 carrefours sont équipés de feux et de séparateur central pour faciliter les circulations douces, piétonnes en particulier bien sûr.

Circulations douces - Aménagement des berges

Côté ville, le projet comprend un trottoir (largeur 1,90 m) et une piste cyclable d'une largeur de 2,50 à 3,00 m. Les positions relatives de ces deux dispositifs, sont inversées pour certaines zones.

En bordure de ces liaisons douces, une zone de stationnement, en général longitudinale est prévue, conjointement à un alignement d'arbres.

Côté berge de la Seine, on retrouve successivement, la zone de stationnement avec son alignement d'arbres, puis une promenade piétonne (largeur de 2,50 m à 3,00 m), située en général au niveau de la chaussée).

L'extrémité du projet est constituée par un aménagement des berges de la Seine comportant des profils variables de soutènements et de perrés avec des intentions de végétalisation.

Ces dispositions, variables le long du projet sont représentées par 10 vues en plan (échelle 1/1000°) et 13 profils en travers. (Pièce D du dossier d'enquête).

Bien que tous ces plans ne puissent pas donner tous les détails qui auraient pu satisfaire le public, j'estime que le niveau de précision donné dans ce projet est satisfaisant et suffisant pour son objet.

La place Georges Clemenceau

Le carrefour actuel est un mélange de dispositions autoroutières (échange avec l'A13) et urbaines le rendant peu lisible et dangereux surtout pour les traversées piétonnes et les deux

roues.

Pour reconstituer une entrée de ville, clarifier la signalisation et rendre les échanges plus fluides, la solution proposée consiste en un giratoire à feux, avec un anneau à 3 voies.

Les stationnements

Le projet conduit à une réduction des emplacements de stationnement existants. (43 sur Suresnes et 22 sur Saint-Cloud).

Un parking sous le stade TACCONI est prévu par la mairie de Saint-Cloud avec une participation financière du Département.

Aucune mesure compensatoire n'est proposée sur la ville de Suresnes.

L'environnement

Les principaux enjeux environnementaux du projet sont rappelés par l'Ae dans son avis du 22 janvier 2020:

- ✓ *la maîtrise des augmentations de trafic sur le tronçon requalifié, et des effets induits en termes de bruit, de qualité de l'air et d'émissions de gaz à effet de serre ;*
- ✓ *l'apaisement des conditions de circulation routière, l'amélioration de l'insertion des modes actifs et la sécurisation de l'ensemble des accès aux voies ;*
- ✓ *la requalification des berges de la Seine et l'inscription de l'amélioration significative du cadre de vie urbain dans un projet plus global de reconstitution et d'amélioration du corridor écologique.*

Le Département a apporté les réponses suivantes:

- Le projet ne sera pas à l'origine des dépassements des normes de la qualité de l'air.
- Des protections acoustiques seront réalisées sur les zones à protéger; l'évolution du parc automobile entrainera une diminution de ces nuisances à moyen et long terme.
- Une poursuite des études pour préserver le cadre de vie et des sites. La volonté de compenser la perte transitoire des arbres existants est affirmée.

Le suivi du projet, de ses incidences, des mesures et de leurs effets sera garanti par la mise en place de trois campagnes sur 6 ans (tous les deux ans).

Les études de trafic et socio-économiques

Les conclusions des études de trafic pour la section courante sont les suivantes:

- une augmentation du trafic sur la D7. L'axe présentant une capacité supérieure à celle dont il dispose actuellement, attire un trafic plus important,
- un délestage des voiries locales qui peuvent être utilisés comme itinéraires alternatifs,
- une diminution globale des niveaux de saturation sur la D7 et sur les voiries adjacentes.

A noter le point dur que constitue le passage à 2x1 voies sous le pont de Saint-Cloud, est susceptible de provoquer des remontées de files aux heures de pointe.

Une étude des mouvements de tourne-à-gauche sur les carrefours a permis de déterminer la nécessité ou non, d'une voie spécifique pour ce mouvement.

Une étude sur le "cadrage des hypothèses du parc roulant" montre que le trafic sera plus faible et moins nuisant en 2046 qu'en 2030.

L'étude socio-économique montre que malgré le coût élevé du projet (106,2 M€, valeur 2019), l'équilibre socio-économique est atteint en 2068. La sensibilité au coût d'investissement de cet indicateur est forte; ce paramètre est donc à surveiller.

DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE

L'information du public

Celle-ci a été faite conformément à la réglementation en vigueur:

- ➔ affichages sur panneaux administratifs et sur le site de l'enquête; parution par voie de presse dans deux journaux, 15 jours avant l'ouverture de l'enquête et pendant la première semaine de l'enquête,
- ➔ publication sur les sites internet de la Préfecture des Hauts-de-Seine, du département des Hauts-de-Seine et des villes de Saint-Cloud (Siège de l'enquête) et de Suresnes.
- ➔ Création d'un registre dématérialisé et d'une adresse internet dédié. Sur ce site et sur l'adresse internet dédiée, le public a eu la possibilité de déposer et consulter les observations. Il pouvait également consulter et télécharger, les pièces du dossier de l'enquête unique,
- ➔ mise en place d'un ordinateur dans chacune des deux mairies.

Une information était en outre diffusée sur les magazines des deux villes et au moyen des 10 panneaux lumineux à message variable pour la seule ville de Saint-Cloud.

Comme stipulé aux articles 9, 10 et 11 de l'arrêté préfectoral d'ouverture de l'enquête, le public pouvait déposer ses observations sur les 2 registres, par courrier au C.E., et également sur le registre dématérialisé et sur l'adresse internet dédiée.

Le déroulement de l'enquête

Le registre et le dossier d'enquête ont été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête, du jeudi 08 avril au mercredi 12 mai 2021 inclus, soit 35 jours calendaires consécutifs, en mairie de Suresnes et aux services techniques de la mairie de Saint-Cloud (siège de l'enquête).

J'ai reçu 30 personnes au cours de 6 permanences présentielle (19 sur Saint-Cloud et 11 sur Suresnes).

J'ai eu 20 conversations téléphoniques d'un quart d'heure (2 d'une demi-heure) au cours de 2 permanences de 3 heures, par audio conférence.

Une réunion d'information et d'échanges avec le public s'est tenue par visio-conférence ZOOM, le jeudi 15 avril de 19h à 21h20. De nombreuses observations ont été formulées "en direct" et par tchat. Toutes ces observations ont ensuite été confirmées par les moyens décrits ci après.

5 observations ont été consignées sur les registres papiers (2 sur Saint-Cloud et 3 sur Suresnes).

10 courriers ont été reçus ou remis en mains propres au commissaire enquêteur et annexés au registre de Saint-Cloud.

520 observations ont été réceptionnées sur le registre dématérialisé, et 12 sur l'adresse internet dédiée, soit au total 532 observations.

Au total, en enlevant les observations édités de façon identique plusieurs fois et par le même auteur et en ôtant également du décompte l'envoi de pièces jointes, le nombre total d'observations est de 472, dont une orale et deux formulées par le C.E.

EXAMEN DES OBSERVATIONS

L'examen des observations fait l'objet du chapitre III de mon rapport d'enquête.

Préambule

Le présent chapitre est une synthèse du chapitre III du rapport d'enquête complété par mes avis personnels. C'est à l'issue cette analyse que je donne mes conclusions personnelles et motivées dans le chapitre suivant.

Le code de l'environnement dans son article R.123-19 précise; *“Le commissaire enquêteur consigne, dans une présentation séparée, ses conclusions motivées, en précisant si elles sont favorables, favorables sous réserves ou défavorables au projet”*.

L'avis donné par le commissaire enquêteur est consultatif; cependant dans le cas d'un avis favorable avec réserve(s), si une seule des réserves n'ait pas suivi d'effet par le pétitionnaire, alors l'avis du commissaire enquêteur est défavorable.

Par ailleurs le commissaire enquêteur peut exprimer des recommandations, qui n'ont pas de conséquence sur son avis, quelles que soient les décisions prises par le porteur du projet dans les phases suivantes des études et de la réalisation.

Pour éviter toute ambiguïté entre les réserves et les recommandations, je mentionne ces dernières dans le présent chapitre.

Elles seront repérables par leurs **caractères gras de couleur bleu cyan**.

Les paragraphes qui suivent reprennent les thèmes retenus dans le procès-verbal de synthèse des observations.

1 - La publicité de l'enquête

Cette publicité a été faite conformément à la réglementation et les moyens complémentaires habituellement mis en œuvre (internet, réseaux sociaux, magazines municipaux et panneaux lumineux) ont été utilisés.

En conséquence, j'estime que la publicité de l'enquête a été suffisante; la participation du public aux différents moyens d'expression a été importante.

La concertation préalable a eu lieu fin 2017 et a eu des prolongements jusqu'au second semestre 2019.

Je constate cependant que suite à l'avis de l'Ae du en date du 22 janvier 2020 et suite au mémoire en réponse du MOA et ses 7 annexes (totalisant 621 pages) en date du 27 janvier 2021, aucune information n'a semble-t-il été donnée à la population ni aux élus, sur l'évolution du dossier et sur les dates de l'enquête.

Cette enquête ne m'a été proposée que le 01 mars 2021 et la désignation du Tribunal Administratif de Cergy-Pontoise est datée du 08 mars soit 31 jours seulement avant l'ouverture de l'enquête.

Vu l'importance du dossier et sa complexité, un délai minimum de 2 mois aurait été préférable. Suite à mon entrevue avec les élus après l'enquête, et en fonction du contenu du mémoire en réponse au PV de synthèse, je suis convaincu que ces élus n'ont pas été consultés sur l'élaboration de ce mémoire, ce que je regrette.

L'enquête a révélé de fortes oppositions à certains aspects du dossier. Le rôle des élus de

Suresnes et de Saint-Cloud est fondamental pour les régler, la concertation initiale ne suffit pas.

En conséquence, j'estime que cette concertation est indispensable le plus en amont possible et je recommande qu'elle soit engagée sans délai.

2 - Caractéristiques géométriques du projet routier

La RD7 a été aménagée dans les dernières décennies en un boulevard urbain à 2x2 voies. La section de 3,3 km objet de la présente enquête est le dernier maillon de cet aménagement.

En effet, la situation actuelle est constituée par une 2x1 voies avec sur une bonne partie du tracé, une troisième voie dans un sens ou dans l'autre. Cette troisième voie a une fonction principale de tourne-à gauche.

La longueur de ces tronçons favorise cependant le dépassement. Cette longueur n'étant pas suffisante pour de telles manœuvres, celles-ci sont dangereuses (en particulier pour les deux roues) et aggravent les encombrements.

Cette situation conduit les usagers à utiliser des itinéraires alternatifs (RD1 et la voirie locale), inadaptés à ce trafic de transit.

De fortes oppositions se sont exprimées au cours de cette enquête avec deux arguments principaux:

- environnemental: le projet ne permet pas de conserver l'environnement actuel, en particulier les nombreux arbres sur le parcours, coté ville et surtout coté berge de la Seine.
- inutilité: il n'est pas nécessaire d'élargir la chaussée actuelle, en fonction de l'évolution des déplacements; (la pandémie a favorisé l'accélération du télétravail et l'usage des liaisons douces). Certains affirment: "le tout automobile" c'est fini! Les automobilistes n'ont qu'à utiliser le vélo, la marche à pied ou les transports en commun.

Dans son mémoire en réponse, le Département a rappelé le rôle structurant de la RD7, classée "route à grande circulation", en particulier elle est dédiée aux poids-lourds et aux convois exceptionnels. Il déclare "*Le projet vise à mettre la voie en conformité avec la hiérarchisation du réseau de voirie en confortant la circulation de transit sur la RD7 et en évitant les reports sur la voirie locale adjacente en cas de congestion*".

Les études de trafic présentées dans le dossier d'enquête montre qu'une solution à 3 voies de circulation, favorisant un sens de circulation pour le soir et un autre pour le matin, n'est pas envisageable en raison de l'absence de pendularité de la circulation sur cet axe. Elles montrent également qu'une solution à 2x2 voies réduit le trafic des voiries locales.

Si la décroissance du trafic automobile constatée depuis quelques années se poursuit, voire s'accélère dans les prochaines années, la voie supplémentaire pourra à long terme être utilisée pour d'autres modes de transport en commun ou pour d'autres modes de déplacements qui restent à inventer et concevoir.

En conclusion, le réaménagement de la RD7 en un boulevard urbain à 2x2 voies, est nécessaire et constitue un des éléments essentiels de l'utilité publique du projet.

3 - Le réaménagement des carrefours (section courante)

Entre l'allée de Longchamp à Suresnes et la rue Vauguyon à Saint-Cloud, la RD7 comporte actuellement 12 carrefours dont 4 ne sont pas équipés de feux (rues Marcel Monge à Suresnes,

rues des Viris, de la Verrerie et avenue Eugénie à Saint-Cloud).

Dans le projet proposé à l'enquête, et en fonction des études de trafic, 4 de ces 12 carrefours sont équipés d'une voie de tourne-à-gauche, de longueur limitée, pour les mouvements vers la Ville à partir de la chaussée Sud-Nord.

Tous les carrefours sont équipés de feux et d'îlots centraux pour sécuriser la traversée des piétons.

Des craintes se sont exprimées sur la non fluidité du trafic, le moindre gain de temps et la moindre diminution du stress correspondant à la fréquence de ces carrefours (un tous les 160 m en moyenne pour les 12 carrefours cités ci avant).

Pour réduire ces inconvénients, je recommande les actions suivantes:

- 1. Revoir les plans de circulation des deux villes.**
- 2. Prévoir une gestion dynamique pour le réglage des feux.**

Pour le premier point, seules 4 rues sur les 12, sont en sens unique vers la Ville. Une augmentation de ce nombre permettrait d'éviter les carrefours sans utilité de tourne-à-gauche pour les mouvements vers la Ville à partir de la chaussées Sud-Nord.

Avec le projet actuel, même si cette configuration ne concerne que 4 carrefours peu fréquentés, ceux-ci seront sources de retenue, de manœuvre d'évitement intempestive et donc sources d'accident.

Pour le deuxième point, une gestion dynamique des feux en utilisant l'intelligence artificielle (IA) permettrait des gains de temps et de stress. Elle contribuerait également à un meilleur respect de la vitesse. L'IA aurait également l'avantage d'intégrer les circulations douces.

Grâce à la présence des îlots, un décalage des feux pour les mouvements Sud-Nord et Nord-Sud serait possible, garantissant ainsi une meilleure régulation de la vitesse (onde verte).

La faible fréquentation des piétons devrait faciliter de tels réglages.

Le choix du coté de la piste cyclable est également un enjeu: voir le chapitre 6, ci après.

4 - Le carrefour Georges Clemenceau

Si comme le précise le Département, des études complémentaires restent à effectuer sur ce carrefour (amélioration des mobilités, sécurité, fluidité, aménagements paysagers), la solution proposée d'un giratoire à feux constitue une bonne solution pour caractériser une entrée de ville, tout en assurant les mouvements des bretelles de l'autoroute A13.

Une attention particulière devra porter sur la capacité de cet ouvrage à écouler le trafic et éviter des encombrements tels que ceux constatés sur le rond-point Rhin et Danube à Boulogne-Billancourt.

Le traitement des accès au Domaine National de Saint-Cloud (DNSC) et au futur musée du grand siècle reste à finaliser, en particulier son traitement paysager.

5 - Le stationnement

Le stationnement actuel est bien organisé et règlementé coté ville.

Le long de la berge de la Seine, il est plus désordonné avec de nombreux emplacements "sauvages", gênant la circulation des piétons, dont la présence est cependant relativement rare.

La gare routière située sous le viaduc de l'autoroute A13, bénéficie d'un traitement particulier. Celui-ci reste à optimiser dans les phases ultérieures des études.

En section courante, le projet prévoit du stationnement longitudinal de part et d'autre de la chaussée, intercalé dans des nouveaux alignements d'arbres.

A l'extrémité Nord du projet, coté Seine du stationnement en contre allée est prévu.

Ce projet améliorera la qualité paysagère du projet; il présente cependant l'inconvénient de réduire le nombre des emplacements existants.

La seule mesure compensatoire proposée est la réalisation d'un parking à un niveau situé sous le stade Tacconi. Ce projet doit être conduit par la Ville de Saint-Cloud avec une participation financière du Département.

Comme demandé et souhaitable de mon point de vue, cette réalisation devrait être terminée avant la réalisation du projet de la RD7. En complément de la recommandation de concertation exprimée ci avant (publicité de l'enquête),

Je recommande en particulier de fixer au plus tôt, les entrées et sorties de ce parking.

Cependant du fait de sa localisation au Sud du projet, cet ouvrage aura peu d'utilité pour les riverains de la RD7 au Nord de Saint-Cloud et aucune pour ceux de Suresnes.

En conséquence **je formule deux nouvelles recommandations:**

- 1. Pour le Nord de Saint-Cloud, explorer à nouveau les possibilités existantes dans l'environnement de la station service.**
- 2. Pour Suresnes, l'aménagement du plan de circulation, par la création de sens uniques, pourrait libérer de la surface pour la création de parkings.**

6 - La piste cyclable

De part et d'autre du projet proposé à l'enquête, la RD7 est actuellement équipée d'une piste cyclable

- Au nord du projet, sur la commune de Suresnes, puis au-delà.
- Au sud du projet sur les communes d'Issy-les-Moulineaux et Meudon, notamment.

Entre Meudon (pont de Sèvres) et la place Georges Clemenceau, il n'existe pas de piste cyclable. Il est certes possible d'utiliser l'allée du Parc de Saint-Cloud proche de la grille de clôture, mais outre les heures limitées d'ouverture, cette allée présente un revêtement peu propice aux cycles.

Même si elle est hors enquête, je relaie donc la demande d'études et de réalisation de la continuité de l'itinéraire cyclable entre le pont de Sèvres et le présent projet.

D'une façon générale j'ai ressenti et m'associe à une réflexion globale des liaisons douces sur les deux rives de la Seine. Pourquoi ne pas envisager une ou plusieurs traversées similaires à la passerelle de l'Avre?

Le projet propose une piste cyclable d'une largeur de 2,50 m à 3,00 mètres située côté ville, qui rejoint les pistes cyclables de Suresnes au niveau du carrefour "allée de Longchamp - Quai Léon Blum".

Comme les associations de vélo, j'estime que la largeur minimale de 3,00 mètres préconisée par le CEREMA doit être conservée.

Comme l'affirme le Département, cette piste doit être clairement identifiée par la teinte de son revêtement, sécurisée vis-à-vis de la circulation routière et évitant les conflits piétons-vélos.

Implantation de la piste cyclable

Le MOA a choisi le "côté Ville" pour avoir un meilleur maillage avec la voirie locale et pour ne pas avoir de traversées pour rejoindre les pistes existantes au Nord (Suresnes) et au Sud (rond-point Georges Clemenceau et DNSC).

Cette solution présente également l'avantage d'éloigner de 3 mètres supplémentaires, la circulation des façades d'immeubles présents sur la ville de Saint-Cloud.

Cependant de nombreuses contributions ont souligné les inconvénients de cette solution:

- Le croisement de cette piste avec les 12 carrefours de la section courante va provoquer autant de zones accidentogènes et de causes de ralentissements et de stress pour les automobilistes.
- Le croisement de cette piste avec tous les accès privés ou publics, présente également des risques d'accidents.
- Il est possible que cette piste ne soit pas empruntée; les cyclistes préférant utiliser la promenade piétons pour leurs déplacements, notamment de loisirs.

Pour ces raisons la piste coté Seine me semble préférable. En effet:

- le raccordement à chacune des voies locales pourra se faire grâce aux passages sécurisés prévus à chaque carrefour grâce aux feux et aux îlots séparateurs.
- Pour des courts déplacements, la voirie locale parallèle à la Seine imitée à 30 km/h, voire moins, peut être utilisée.
- Le réglage des feux (par l'I.A.) tel qu'évoqué ci avant (recommandation 2) du paragraphe "réaménagement des carrefours" sera notablement facilité.

Cependant cette solution nécessite deux zones de raccordement:

- ▶ Coté Nord à Suresnes: après l'échange que j'ai eu avec M. le maire de Suresnes, une traversée située au Nord du carrefour "Allée de Longchamp - Quai Léon Blum" serait l'endroit le plus approprié.

La réalisation d'une piste coté Seine sécurisée et suffisamment séparée de la circulation routière serait facilitée si on supprimait le passage piétons le long du Parc du Château, ceci sous réserves, bien sûr de la confirmation de l'accord de la mairie de Suresnes.

Une réduction de la largeur de ce trottoir (1,20m?) est également envisageable.

Autre solution possible: un raccordement au niveau de la rue Frédéric Clavel, réalisé conjointement à une liaison sécurisée du Parc du Château avec la Seine.

- ▶ Coté Sud à Saint-Cloud, la solution adoptée pour le rond-point est acceptable et a reçu l'accord de principe de l'association Saint-Cloud@Vélo. Elle permet une bonne liaison au Parc de Saint-Cloud et au futur musée du Grand Siècle (par un tunnel réaménagé pour les liaisons douces) et également à la rive droite de la Seine par le pont de Saint-Cloud.

Une piste cyclable côté Seine à partir de ce giratoire, ne semble pas réaliste du fait du croisement des 2 x1 voies sous le pont de Saint-Cloud avec les 2x2 voies de la RD7 vers la place Georges Clemenceau.

En conséquence le changement de coté ne pourrait se faire qu'à partir de l'intersection de la rue Vauguyon avec le quai du Président Carnot.

A noter enfin, que la traversée de la gare routière reste à étudier. Une solution de séparation nette et claire des cycles et des engins motorisés dans cette zone doit être trouvée.

Traversée du pont de Saint-Cloud

Le projet propose une piste cyclable bidirectionnelle de 2,50 m de largeur, coté Sud du pont de Saint-Cloud.

De nombreuses demandes ont été formulées pour avoir une piste bidirectionnelle de chaque côté. Je partage l'avis du Département qu'une telle solution ne doit pas être mise en œuvre dans un premier temps, car elle aurait des conséquences négatives pour le trafic motorisé entre Boulogne-Billancourt et Saint-Cloud (et l'A13).

Cependant, je formule deux recommandations:

- 1. Prévoir une largeur de 3,00 mètres pour cette piste, en réduisant la largeur du (ou des) trottoirs (s). Celles-ci sont dans le projet de 4,50m environ au Sud et 3,80 m au Nord.**
- 2. Poursuivre les études (comptages, origine-destination) pour choisir le coté de la piste.**

Une solution de 2 pistes unidirectionnelles pourrait être envisagée, mais je ne la recommande pas. Je constate que ce genre de piste, même bien aménagée et signalée est souvent pris à contre-sens.

7 - Les piétons

Dans la configuration actuelle, le nombre des piétons est faible coté Ville et quasi nul coté Seine; il est vrai que la berge de la Seine n'a pas profité d'aménagements depuis fort longtemps et que le stationnement sauvage rend de tels déplacements inconfortables et souvent très dangereux.

Coté Ville

Le projet propose des trottoirs de 1,90 mètres de largeur minimale, pouvant s'élargir selon les zones jusqu'à 4 mètres environ.

Ces dispositions n'ont pas été critiquées dans la présente enquête et ne soulève pas d'objection de ma part.

Coté Seine

Les dispositifs piétons coté Seine ont 3 objectifs:

1. Déplacement (comme coté Ville).
2. Desserte des installations commerciales (restaurants et autres activités liées à la Seine).
3. Promenade, pour retrouver de l'île Seguin au Sud jusqu'à l'écluse de Suresnes au Nord, des vues sur la Seine, Boulogne et Paris.

Si les deux premières fonctions sont bien satisfaites par un aménagement situé au niveau de la chaussée et d'un tracé parallèle à celle-ci, la promenade serait plus agréable et donc fréquentée si elle était située en contre bas de la chaussée et si son tracé n'était pas trop rectiligne.

Les deux premières fonctions doivent être accessibles aux PMR (personnes à mobilité réduite); ce n'est peut-être pas nécessaire, ni obligatoire pour la troisième.

Dans le projet proposé, je distinguerai trois zones, à savoir du Nord au Sud:

1. De l'allée de Longchamp à la rue Frédéric Clavel (Suresnes), le cheminement piétons utilise une plateforme existante d'une largeur de 3 mètres environ.

L'escalier présent au niveau de l'allée de Longchamp est remplacé dans le projet par une rampe PMR. La différence de niveau avec la chaussée est de 1,50m environ à l'extrémité Nord du projet et décroît progressivement jusqu'à 0, au niveau de la rue Frédéric Clavel.

Cette section n'appelle pas de remarque particulière de ma part.

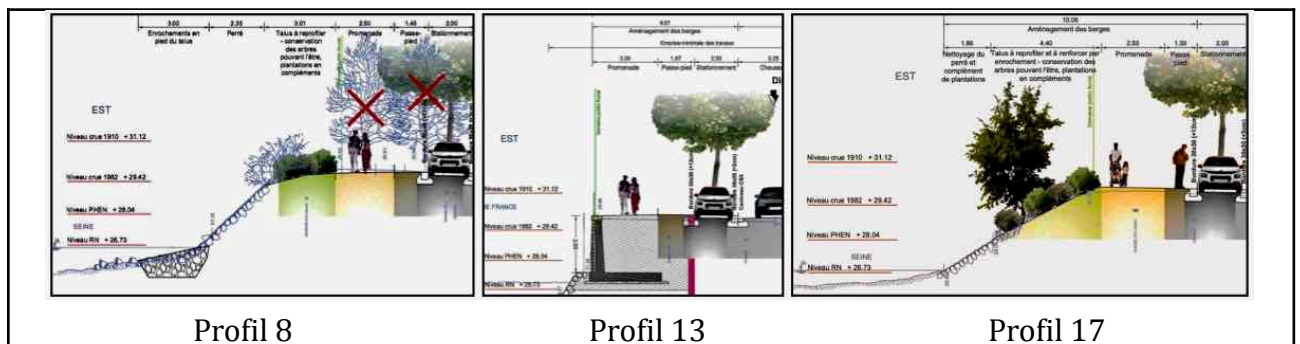
La largeur de la rampe PMR devrait cependant être compatible avec un prolongement du cheminement piétons jusqu'à l'écluse de Suresnes; projet hors enquête bien sûr.



Le muret du profil 2 (Pièce D du dossier d'enquête), ne pourrait-il pas être supprimé, si les arbres existants sont compatibles avec ce projet?

2. De la rue Frédéric Clavel à l'extrémité Sud du stade Tacconi, la promenade piétons est au niveau de la chaussée, sa largeur est de 2,50 m à 3,00 m. Elle est protégée de la circulation par le stationnement longitudinal, inséré dans un alignement d'arbres.

Trois profils caractéristiques de la pièce D du dossier d'enquête sont reproduits ci dessous.



3. Au sud du stade Tacconi, jusqu'à l'extrémité sud du projet.

La promenade piétons s'éloigne et s'élargit. Son niveau s'abaisse par rapport à la chaussée pour passer sous le pont de Saint-Cloud. Elle rejoint le passage piétons situé à l'extrémité sud du carrefour Georges Clemenceau.

Cette section n'appelle pas de remarque particulière de ma part.

Remarques et propositions sur la section 2

Cette section d'une longueur de 1 600 mètres est quasiment rectiligne et située au niveau d'une voie routière bruyante. Elle a de fortes chances de ne pas attirer les promeneurs. Le maintien d'une végétation arbustive sur les talus, risque de plus d'obérer la vue sur la Seine, sur des longueurs non négligeables de l'itinéraire.

Il me semble donc nécessaire de rechercher une solution alternative.

Pour les passerelles permettant d'accéder aux habitations sur l'eau, j'ai constaté deux catégories d'accostage sur la rive.

1. Pour les installations liées à des activités, ou recevant du public, la hauteur de ces péniches conduit à un accostage au niveau de la chaussée. C'est le cas du Nord au Sud

pour les installations suivantes: Aqua Restaurant et bureaux situé un peu avant la rue Marcel Monge, Paris-Nautique (entre la rue de la Verrerie et la Passerelle de l'Avre), Quai-Ouest situé un peu avant la rue des Pâtures)

2. Pour les péniches et habitations sur l'eau, l'accostage s'effectue souvent à un niveau intermédiaire. (voir les profils 4 et 11 du dossier reproduits ci dessous).

Pour les trois zones d'activités, le cheminement piétons est situé au niveau de la chaussée; il n'est pas possible de trouver un cheminement plus bas, compatible avec le gabarit imposé par les passerelles d'accès. Cependant, pour Paris Nautique, un passage du chemin piétons au niveau du quai inférieur est peut-être envisageable.

Entre chacune des trois zones d'activité, il est possible à mon avis de trouver des itinéraire en contrebas du niveau de la chaussée de la RD7.

Le tracé obtenu serait moins monotone en altimétrie, voire en planimétrie et permettrait peut-être de sauver plus d'arbres.

Cependant, si un tracé plus attractif est souhaitable, il ne sera pas (ou difficilement) compatible avec les normes PMR. Des zones d'escalier de hauteur réduite seront peut-être même nécessaires.

Aussi je propose dans ces zones intermédiaires de prévoir deux cheminements. Le premier serait conforme au projet et le deuxième rejoindrait, partout où cela serait possible le niveau d'accostage des péniches.

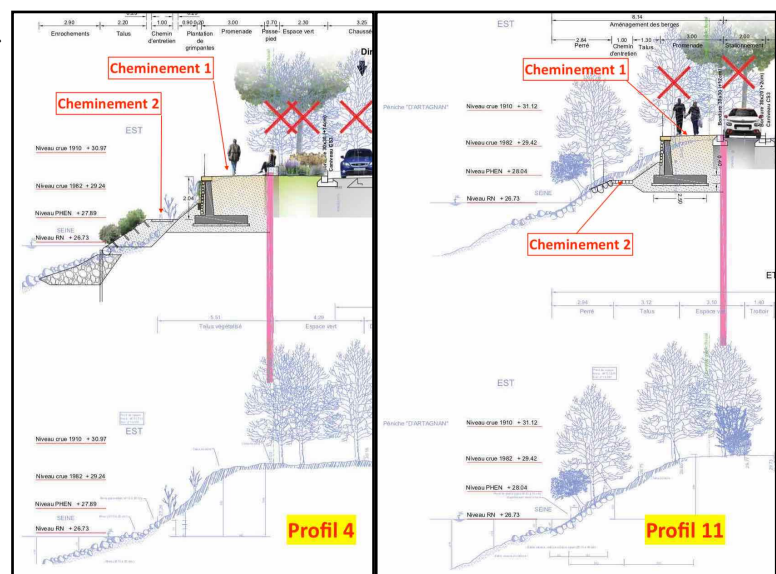
Pour ce, les largeurs de ces 2 itinéraires devraient être adaptées avec une largeur minimale plus faible (par exemple: 1,50 m) pour chacun d'eux.

Nota important: comme indiqué dans le mémoire en réponse du Département, ainsi que dans la F.A.Q. mise sur son site après l'enquête, la berge de la Seine n'a pas fait l'objet de travaux d'entretien depuis fort longtemps et les ouvrages de retenue (perrés maçonnés, ouvrages de soutènement et ouvrages divers) sont dans un état dégradé et envahis par une végétation mal maîtrisée.

Cet état dégradé a fait l'objet d'une étude confiée par le Département au bureau FONDASOL en 2018. Dans le cadre des concertations, Il serait utile de la porter à la connaissance des riverains; elle est mentionnée dans la FAQ disponible sur le site internet du Département.

Pour la conception et la réalisation de ce réaménagement des berges, trois points au moins, seront à prendre en compte:

- préserver là où ce sera possible, les arbres existants s'ils sont sains et de bonne qualité.
- Préserver l'équilibre "déblais-remblais" dans le cadre des vérifications de "non aggravation" des crues de la Seine: prescriptions du PPRI et thème à aborder dans le cadre du dossier "Loi sur l'eau".



- minimiser les murs de soutènement au profit de perrés végétalisés ou maçonnés si nécessaire,
- pour le tronçon central du projet, réaliser une promenade paysagère de qualité en complément du cheminement piétons au niveau de la chaussée.

Le parc du Château

Le projet d'un belvédère n'a pas abouti et sa réalisation n'est pas évidente.

Je recommande la réalisation d'une surélévation locale de la chaussée (au niveau d'un trottoir), suffisamment large avec un revêtement différencié et une limitation de la vitesse à 30 km/h.

Ce passage devra être complété par une terrasse permettant une bonne vision de la Seine.

8 - Les conséquences environnementales du projet

Je partage l'avis du Département et de l'Ae (Cf. Le troisième paragraphe de sa synthèse) sur la qualité des études d'environnement du dossier.

Ces études méritaient quelques éclaircissements (voir le mémoire en réponse du Département en annexe 12 à mon rapport) et quelques compléments qui seront traités dans le cadre l'enquête publique dite "loi sur l'eau".

Les arbres et les aménagements paysagers

Par son mémoire en réponse, le Département a bien montré l'attachement porté à ces thèmes.

Il a bien transmis à son MOE, les consignes pour préserver au maximum les arbres existants et réaliser un projet paysager de qualité.

Il a promis d'associer les associations représentatives de ces thèmes dans le cadre des concertations à venir.

L'exiguïté des emprises disponibles sera cependant une contrainte forte.

La pollution de l'air

Si cet impact est important pour les habitants de Suresnes et de Saint-Cloud, il l'est également pour tous les habitants de l'Île-de-France. Il touche en particulier les habitants du Sud de cette région, du fait des vents dominants.

L'étude d'impact montre bien, comme l'affirme le MOA, que le projet a un effet négligeable. L'évolution du parc automobile, lié à la ZFE, aura un impact positif sans aucune mesure avec l'impact négatif du projet.

Les îlots de chaleur

Le Département reconnaît cet impact; il est conscient de la nécessité de végétaliser le projet et de remplacer tous les arbres abattus sur le projet ou à proximité de celui-ci.

Par la croissance des arbres et de la végétalisation qui sera mises en place, cet impact négatif se réduira au cours du temps.

Les municipalités ont également leur rôle dans le cadre des PLU. Ces documents doivent rechercher le meilleur arbitrage possible entre la densification des habitations, prescrite par le SDRIF et les prescriptions telles que le pourcentage de pleine terre et les plantations minimales d'arbres sur les parcelles privées.

Les nuisances acoustiques

Si à court terme ces nuisances seront aggravées (2 à 3 dB(A)), les effets de la ZFE conduiront à

une diminution de ces effets à moyen et long terme.

Le Département s'est engagé à effectuer des mesures de contrôle après la mise en service de l'ouvrage et également à réaliser un revêtement "acoustique".

Je recommande la mise en œuvre d'une commission de suivi pour le contrôle des nuisances acoustiques pendant les deux premières années de mise en service du projet.

La Faune et la Flore

Pour ce thème, je renvoie le lecteur au chapitre III de mon rapport et à son annexe 12.

Je rappelle que ce thème sera également traité dans le cadre de l'enquête "loi sur l'eau".

Dans le cadre du dossier de cette enquête, le projet de l'aménagement des berges présentera un niveau de détails qui facilitera les échanges.

Selon la demande de M. Le maire de Suresnes, je recommande la réalisation d'un ouvrage "petite faune" entre le parc du Château et la Seine.

Cet ouvrage, peu coûteux s'il est réalisé dans le cadre des travaux, permettra un échange (dans les deux sens) de la petite faune existante ou future.

9 - L'occupation fluviale

Il est certain que l'environnement de la berge de la Seine est détérioré par manque de travaux d'entretien depuis de très longues années.

Il est plus que temps de réaliser ces travaux et de mettre de l'ordre dans les relations "résidents - Département - VNF". Les occupations illicites doivent cesser.

Je comprends cependant l'inquiétude des habitants et entreprises "sur l'eau" sur les conséquences du projet sur leurs finances et leurs conditions de vie pendant et après les travaux.

S'il est vrai que des concertations ont eu lieu jusqu'en 2019, je regrette que malgré la COVID 19 l'année 2020 a été une année perdue pour la poursuite de la concertation et la cause des multiples réactions négatives et interrogatives, enregistrées au cours de cette enquête.

Si le Département a pris l'engagement que toutes les péniches ou habitations sur l'eau seraient maintenues à leur emplacement habituel, les conséquences techniques et financières sur leurs propriétaires sont très floues, non seulement dans le projet proposé à l'enquête, mais aussi dans le mémoire en réponse du porteur du projet, au PV de Synthèse.

S'il est sans doute vrai que les décisions de détail nécessitent autant d'études que de cas, **je recommande au MOA d'établir un cahier des charges définissant pour chacun des items abordés dans l'enquête, le principe des travaux et du mode de répartition des frais correspondants entre les propriétaires, le Département, VNF et les concessionnaires (eau en particulier).**

Le rétablissement d'un service existant ne doit en aucun cas être à la charge du particulier concerné.

10 - Le coût et la rentabilité du projet

Sur la base d'un coût des travaux estimé à un peu plus de cent millions, l'étude socio-économique, réalisé avec les données et méthodes les plus récentes et en accord avec les recommandations de l'Ae, aboutit à un projet rentable à long terme (2065).

Dans le détail du montant estimatif des travaux fourni par le MOA à ma demande (voir page 101/121 de l'annexe 12), je constate les montants suivants en valeur 2017, pour la réfection des berges:

➔ Soutènement:	6 691 k€
➔ Berges (renforcements, travaux paysagers):	29 547 k€
➔ Soit au total	36 000 k€ environ sur 80 000 (hors aléas estimés à 15%), soit 45 % de la dépense totale.

Si on estime qu'une partie substantielle de cette dépense aurait dû être réalisée depuis longtemps, la rentabilité du projet s'en trouve nettement améliorée.

EN CONCLUSION

Au terme de cette enquête unique de 33 jours consécutifs, après avoir :

- pris connaissance du dossier, des procédures et de son historique,
- eu les compléments d'information du porteur du projet avant le début de l'enquête,
- écouté et analysé les échanges que j'ai pu avoir au cours de la réunion publique, des 8 permanences dont 2 par audio-conférences,
- lu et examiné attentivement les 471 observations formulées par le public,
- Réalisé la synthèse de ces observations et l'avoir commentée aux représentants du Département des Hauts-de-Seine,
- analysé les 120 pages de son mémoire en réponse,
- eu après l'enquête, des entretiens avec Messieurs les maires de Saint-Cloud et de Suresnes,
- Après avoir rencontré après l'enquête et à ma demande deux auteurs de contributions à l'enquête, à savoir Madame PRÉEL et Monsieur ALAPETITE,

j'estime que:

- L'enquête s'est déroulée dans des conditions satisfaisantes et conformément à l'arrêté préfectoral en date du 17 mars 2021.
- Le réaménagement de la RD7 dans une configuration de boulevard urbain à 2x2 voies est bien nécessaire et est en adéquation avec les prévisions de trafic. Cet aménagement permettra une continuité avec les sections amont et aval, réalisées depuis de nombreuses années, conformément à son statut de route à grande circulation.

L'écoulement du trafic sera plus régulier et améliorera la sécurité, particulièrement celle des deux roues motorisées.

Ce réaménagement permet une amélioration des trottoirs et cheminements piétons, en particulier côté Seine, où ils sont souvent très étroits voire inexistants, donc dangereux.

Une piste cyclable bidirectionnelle de 2,50 mètres minimum de largeur est proposée en continuité du Parc de Saint-Cloud, côté Sud et celle de Suresnes côté Nord.

- Le site est très arboré, notamment la berge de la Seine. Sur cette berge, une végétation existe, souvent dense et parfois invasive.

Le manque d'entretien et de contrôle de cette végétation depuis des dizaines d'années a entraîné des désordres dans les structures de soutènement et d'équipement pour les habitations sur l'eau présentes tout le long du projet.

- Le projet s'inscrit dans des emprises étroites et conduit à des destructions importantes d'arbres, notamment ceux d'alignement.

Le maître d'ouvrage a prévu de replanter des arbres sur tout le projet et de reconstituer des alignements avec des arbres de taille significative.

Je note qu'il a promis de végétaliser les berges et de respecter au maximum les arbres, tout en remédiant aux désordres constatés, qu'il convient bien sûr de réparer.

J'espère que la réalisation d'une promenade piétons "bis" sur certains tronçons de la section centrale permettra de préserver le maximum d'arbres; voir réserve n°1.

Je note enfin que le porteur du projet a promis de replanter un nouvel arbre pour un arbre abattu sur le projet lui même ou à proximité de celui-ci.

- La piste cyclable est prévue côté Ville dans le projet soumis à l'enquête. J'estime que cette solution est accidentogène et risque fortement de nuire à la régularité du trafic; c'est pour ces raisons que je la propose côté Seine (réserve n°2).

La largeur minimale de cette piste en accord avec le CEREMA, doit être portée à 3 mètres, pour permettre des doubléments éventuels, permis par l'absence de croisement.

Je souhaite en effet que cette piste soit la plus attractive possible, pour dissuader les cyclistes de circuler sur la chaussée avec les voitures et les poids-lourds. Je constate malheureusement que c'est souvent le cas, même pour des infrastructures définitives récentes.

- Pour les autres impacts environnementaux (air, bruit, eau, faune..), je note que le maître d'ouvrage a pris les mesures compensatoires lorsqu'elles sont nécessaires, ou les prendra dans le cadre de la constitution du dossier "loi sur l'eau" qui sera soumis prochainement à une enquête publique.

- Je note la volonté commune du Département et de la municipalité de Suresnes pour trouver une solution de liaison entre le parc du Château et la Seine. A l'extrémité de cette liaison, un belvédère devrait être prévu dans le cadre de l'ouverture du fleuve aux habitants.

- J'ai noté la promesse du Département de reprendre la concertation (interrompue en 2020), avec les résidents et entreprises des péniches et habitations sur l'eau. J'ai recommandé ci-avant, que cette concertation se concrétise par des engagements mutuels concrets.

La réalisation du dossier loi sur l'eau, les études de réfection des berges, celles de la piste cyclable et des cheminements piétons devront permettre de concrétiser cette concertation avant la prochaine enquête publique "Loi sur l'eau".

- Je souhaite enfin un rôle plus actif et concret de VNF, en particulier bien sûr, dans la recherche de solutions pour les habitants et entreprises "sur l'eau".

En conséquence à l'issue de cette enquête publique environnementale, j'émet un

Avis favorable avec 3 réserves
à l'utilité publique au bénéfice du conseil départemental
des Hauts-de-Seine, concernant
le projet de requalification de la RD7
sur les communes de Suresnes et Saint-Cloud.

Ces 3 réserves sont les suivantes:

1. De la rue Frédéric Clavel à Suresnes au Sud du stade Tacconi, **le cheminement piétons** est prévu au niveau de la chaussée pour desservir les trois zones d'activité et être accessible aux PMR.

Les passerelles d'accès aux "habitation sur l'eau" sont en général fixées côté berge sur des risbermes dont le niveau est plus bas que la RD7.

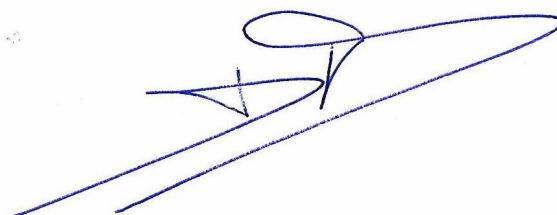
Une solution de cheminements piétons reliant ces risbermes au cheminement supérieur, entre chacune des trois zones d'activité devra être étudiée et réalisée si elle est faisable. Ces cheminements ne seront pas obligatoirement accessibles aux PMR et pourront comporter localement des escaliers; les largeurs de ces deux cheminements (supérieur et inférieur) pourront être réduites par rapport à celle du projet soumis à l'enquête.

2. **La piste cyclable sera prévue côté Seine** sur la section comprise entre les limites suivantes:

- Au Nord: au niveau de l'allée de Longchamp ou au niveau de la liaison du Parc du Château avec un belvédère sur la Seine.
- Au Sud: aux environs de l'intersection de la rue de Vauguyon et du quai du Président Carnot.

3. **La piste cyclable devra avoir une largeur minimale de 3,00 mètres.**

le 02 juillet 2021

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Dominique MICHEL', written over a horizontal line.

Dominique MICHEL
Commissaire enquêteur