

**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  
Conjointe à l'ENQUÊTE PARCELLAIRE  
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**

**RAPPORT  
DE L'ENQUÊTE**

**ANNEXE 12**

**MÉMOIRE EN RÉPONSE DU  
DÉPARTEMENT DES HAUTS-DE-SEINE  
Au procès-verbal de synthèse des observations  
formulées au cours de l'enquête**

Le 02 juillet 2021



**REQUALIFICATION DE LA RD 7  
SUR LES COMMUNES DE SURESNES (92) ET SAINT-  
CLOUD (92)  
ENTRE LE PARC DU CHÂTEAU À SURESNES  
ET LA PLACE GEORGES CLÉMENCEAU À SAINT-  
CLOUD**

**Dossier d'enquête publique**

**Mémoire en réponse à la synthèse des  
observations de Monsieur le Commissaire  
Enquêteur**

Pôle Attractivité, Culture et Territoire



**hauts-de-seine**  
LE DÉPARTEMENT



## Table des matières

<b>A - Caractéristiques géométriques du projet routier - Le trafic .....</b>	<b>1</b>
<b>A1 - Nombre de voies - le projet à 2x2 voies est une bonne solution, une fluidification de la circulation est nécessaire.....</b>	<b>1</b>
<b>A2 - Nombre de voies - Il faut conserver un projet à 3 voies maximum:.....</b>	<b>1</b>
<b>A3 - Place Georges Clemenceau .....</b>	<b>11</b>
<b>A4 - Section courante et carrefours .....</b>	<b>14</b>
<b>A5 - Points et propositions spécifiques .....</b>	<b>18</b>
<b>A6 - Les études de trafic.....</b>	<b>26</b>
<b>B - Les liaisons douces et les transports en commun .....</b>	<b>31</b>
<b>B1 - Caractéristiques de la piste cyclable: .....</b>	<b>31</b>
<b>B2 - Zones particulières: .....</b>	<b>34</b>
<b>B3 - Implantation de la piste cyclable:.....</b>	<b>39</b>
B3-1 - La piste cyclable doit être implantée coté Ville: .....	39
B3-2 - La piste cyclable doit être implantée coté Seine: .....	39
B3-3 - Solution mixte d'implantation de la piste cyclable: .....	39
<b>B4 - La promenade piétons coté Seine:.....</b>	<b>39</b>
<b>B5 - Une liaison douce en bord de Seine:.....</b>	<b>41</b>
<b>B6 - Les transports en commun: .....</b>	<b>48</b>
<b>C - Les stationnements .....</b>	<b>49</b>
<b>C1 - Commune de Saint-Cloud:.....</b>	<b>49</b>
<b>C2 - Commune de Suresnes:.....</b>	<b>50</b>
<b>C3 - Pour tout le projet: .....</b>	<b>50</b>
<b>C4 - Projet de parking sous le stade TACCONI: .....</b>	<b>52</b>
<b>D - L'environnement.....</b>	<b>53</b>
<b>D-1 - les arbres .....</b>	<b>53</b>
<b>D-2 - les aménagements paysagers .....</b>	<b>58</b>
D-2.1 - section courante .....	58
D-2.2 - Place Georges Clemenceau et zone du viaduc de l'A13. ....	69
D-2.3 - Zone du Parc du Château et projet de Belvédère.....	69

D-3 - les études d'environnement en général .....	71
D-4 - La pollution de l'air.....	72
D-5 - Les îlots de chaleur .....	76
D-6 - Les nuisances acoustiques .....	77
D-7 - La faune et la flore .....	81
D-8 - Le risque inondation.....	86
D-9 - Le suivi des mesures compensatoires.....	88
E - L'occupation fluviale.....	89
E-1 - les emplacements .....	91
E-2 - les réseaux et installations .....	92
E-3 - les stationnements privatifs et entreprises (accueil du public et desserte marchandises) .....	96
E-4 - Phase chantier .....	97
E-5- V.N.F.....	97
F - Le coût et la rentabilité du projet.....	98
G - L'enquête parcellaire .....	102
G-1 - Les parcelles privées.....	102
G-2 - Les parcelles relevant du domaine public.....	103
H - Le dossier et le déroulement de l'enquête .....	105
H-1 - Le dossier d'enquête .....	105
H-2 - La publicité de l'enquête .....	109
H-3 - Le déroulement de l'enquête.....	110
H-4 - Les suites de l'enquête .....	111
H-5 - Le choix et le rôle du commissaire enquêteur.....	112
H-6 - Demande de suspension de l'enquête.....	112
I - Observations/propositions générales et particulières .....	116
I-1 - Observations générales non liées directement à l'enquête. ....	116
I-2 - Observations particulières .....	119

**Les commentaires et compléments ajoutés par le commissaire enquêteur sans le chapitre III sont repérables en caractères bleus.**

**En préambule, il est porté à l'attention du lecteur que le dossier présenté à l'enquête publique repose sur des études au stade préliminaires et les enseignements de la concertation préalable.**

**La suite du processus repose sur l'engagement d'études de maîtrises d'œuvre (dites « d'avant-projet » et de « projet » qui préciseront progressivement le projet, en tenant compte notamment des remarques émises lors de l'enquête publique et de l'avis du Commissaire Enquêteur. Le projet n'est donc pas figé mais ne peut cependant plus faire l'objet de modifications dites « substantielles »**

## **A - Caractéristiques géométriques du projet routier - Le trafic**

A1 - Nombre de voies - le projet à 2x2 voies est une bonne solution, une fluidification de la circulation est nécessaire. (Ne nécessite pas de réponse du MOA).

A2 - Nombre de voies - Il faut conserver un projet à 3 voies maximum:

La solution à 2x2 voies proposée dans le projet soumis à l'enquête est massivement rejetée par ses conséquences environnementales (nécessité d'abattre les arbres et nuisances acoustiques, îlots de chaleur, air, faune et flore).

L'argumentaire du département (pages 17 et 18 de la pièce F) n'a pas convaincu la très grande majorité du public qui s'est exprimée. Elle considère que cette hypothèse fondamentale du projet ne se justifie plus avec les tendances récentes, voire très récentes (pandémie). La formulation du type "postulat non négociable" est souvent reprise.

Les arguments évoqués sont les suivants:

- a. Conformément à la recommandation de l'avis de l'Ae, une solution à 3 voies aurait dû être étudiée.

### **Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

Il est rappelé que l'avis de l'Autorité Environnementale porte non sur la conception ou l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent. L'avis ne lui est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité.

Le projet porté actuellement par la Direction des Mobilités est celui du réaménagement complet de la RD7 entre la place Clémenceau à Saint-Cloud et le pont de Suresnes. La RD 7 constitue véritablement une « épine dorsale » pour la mobilité dans le Département, et il s'agit ici du dernier tronçon de cette voie qui n'est pas encore aménagé entre la sortie de Paris à Issy-les-Moulineaux et l'autoroute A 86 au nord, en croisant de nombreuses autres voies magistrales (RN 118 et 315, A 13, A 14) et en passant par le secteur de la Défense.

Le choix d'un aménagement à 2 files de circulation par sens repose donc sur :

- La mise en cohérence avec les aménagements amont et aval déjà réalisés avec 2 files de circulation par sens : il s'agit du seul tronçon non modernisé et le goulot existant aujourd'hui génère des nuisances très importantes sur des axes non préparés à ces circulations (itinéraires d'évitement et report de trafic sur les voiries communales). L'étude d'impact démontre par ailleurs l'allègement du trafic sur ces voies avec la réalisation du projet.
- Le fait que la RD7 est classée « route à grande circulation » par décret n°2010-578 du 31 mai 2018 et doit donc « assurer la continuité de itinéraires principaux, et notamment le délestage du trafic, la circulation des transports exceptionnels (itinéraire TE 120 avec prescriptions particulières), des convois et des transports militaires et la desserte économique du territoire.... ». Le classement implique la nécessité de dimensionner la voie pour accueillir un trafic important. 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.
- Ce classement entraîne également la nécessité de garantir des gabarits routiers minimum en particulier pour la circulation des Poids Lourds. La RD1 ne saurait être une solution de délestage de la RD7 en raison de son gabarit contraint qui n'y autorise pas le passage des Poids Lourds (voir plus loin point A2-h).
- 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.
- Enfin, cet aménagement, permettant de fluidifier la circulation, de la sécuriser et de diminuer le temps de parcours des usagers aura également un effet « gain de stress » pour ces derniers. Ces effets, exception faite de l'effet « gain de stress », sont évalués dans l'étude socio économique.

**En conclusion, le choix de faire ce réaménagement avec 2 files de circulation par sens vise à la mise en cohérence de la RD7 avec l'organisation et la hiérarchisation du réseau routier départemental.**

- b. Le projet est à contrecourant des tendances actuelles. Les contraintes environnementales conduisent à la nécessité de favoriser les liaisons douces et la végétalisation, et de réduire la circulation des véhicules motorisés.

#### **Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

La tendance actuelle est à un partage modal de la voirie en faveur de tous les usagers. Le projet du Département suit cette orientation puisqu'il intègre la création d'une piste cyclable, actuellement

absente, ainsi que celle de trottoirs confortables alors que ces derniers sont actuellement soit peu confortables soit inexistantes.

De plus, le projet rend accessibles les trottoirs côté berges et vise à ouvrir le panorama sur la Seine. Enfin, ce projet comporte un volet paysager important permettant de mettre en valeur les abords de la voirie et les berges de Seine. Ces aménagements paysagers, outre la plantation de 181 arbres d'alignements prévu au stade des études préliminaires, s'accompagnent de la plantation d'une importante strate arbustive et herbacée dense en pied d'arbres, inexistante aujourd'hui, qui jouera à la fois le rôle d'agrément végétal, de masque visuel de la route (elle remplacera les rejets d'aujourd'hui) et de développement d'une certaine biodiversité en créant un corridor vert. Cette strate arbustive permettra d'ajouter un volume végétal important indépendamment des arbres et de remplacer avantageusement les plantes invasives actuelles et une végétation anarchique.

**En conclusion, l'aménagement d'une chaussée à deux files par sens de circulation ne compromet aucune de ces dispositions de partage modal de l'espace public et de végétalisation de ce dernier.**

- c. La création d'une voie supplémentaire crée un appel de trafic (dit induit) et ne résout pas les problèmes de congestion.

**Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

L'étude de circulation, réalisée par Explain en 2018 et jointe en annexe de la pièce F, a permis d'analyser le fonctionnement de la RD7 et de ses abords : charge, taux de saturation, arborescences... Le fonctionnement de certains carrefours a également été étudié de façon plus approfondie.

Certes, cette étude a montré que le passage à 4 voies plutôt que 3, augmente de fait la capacité et donc le débit de cette route et ainsi les niveaux de trafic sur certaines sections.

Il est cependant important de souligner qu'une augmentation de trafic ne va pas nécessairement de pair avec de la congestion. Les calculs de réserves de capacité et l'analyse des taux de saturation obtenus permettent pour leur part d'évaluer le fonctionnement des carrefours et sections courantes ainsi que leur capacité à écouler la demande projetée dans de bonnes conditions de circulation.

*Le niveau de saturation est le rapport du flux de véhicules par la capacité de la voirie. Un flux de véhicules de 750 UVP/h circulant sur une voirie ayant une capacité de 1000 UVP/h a donc un niveau de saturation de 0.75. Une voirie est congestionnée lorsque son niveau de saturation est égal ou supérieur à 0.9.*

➤ Comparaison des niveaux de saturation à l'heure de pointe du matin

Les cartes ci-après présentent les niveaux de saturation de la zone d'étude en 2026 à l'heure de pointe du matin. Les niveaux de saturation supérieurs à 0.9 représentant des zones de congestion sont représentés en noir.

- *Dans le scénario fil de l'eau (sans le projet) : les niveaux de saturations sont inégaux tout au long de la RD7. Ceci est provoqué par l'alternance de voirie à 2 voies par sens et 1 voie par sens de circulation. Dans les portions à 1 voie de circulation, la saturation est comprise entre 0.75 et 0.9 et parfois même supérieure à 0.9. Dans les portions à 2 voies de circulation par sens, le trafic étant régulé par les sections étroites, le taux de saturation est inférieur à 0.5.*

- *Dans le scénario projet* : L'élargissement de la RD7 permet d'en augmenter sa capacité et ainsi facilite l'écoulement d'un volume plus important de trafic routier. Le taux de congestion relevés en situation 2026 avec doublement de la RD7 est plus homogène tout au long de l'axe et majoritairement compris entre 0.5 et 0.75 à l'heure de pointe du matin.

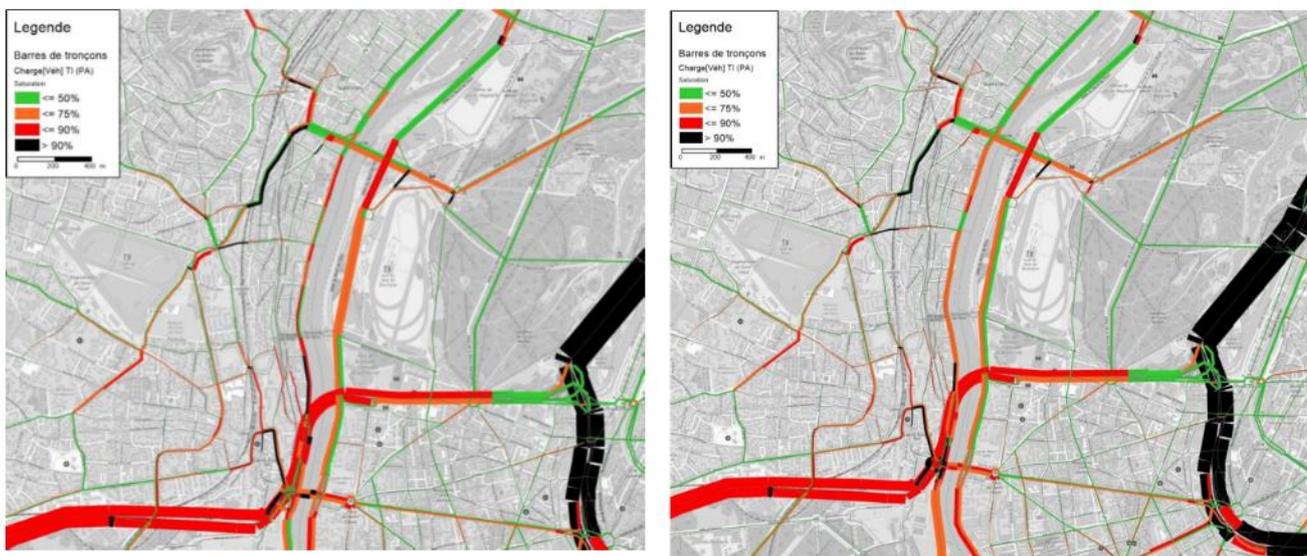
**Les conditions d'écoulement du trafic sur la RD7 sont donc meilleures dans la configuration de projet que dans le scénario fil de l'eau (aménagement actuel).**

Les taux de congestion des voiries adjacentes et parallèles à la RD7 diminuent significativement et sont majoritairement inférieurs à 0.5 dans le scénario projet ce qui est plus conforme à la hiérarchie du réseau viaire.

Il est à noter que l'approche du carrefour de la Place Clémenceau et la place en elle-même restent congestionnés dans le scénario projet.

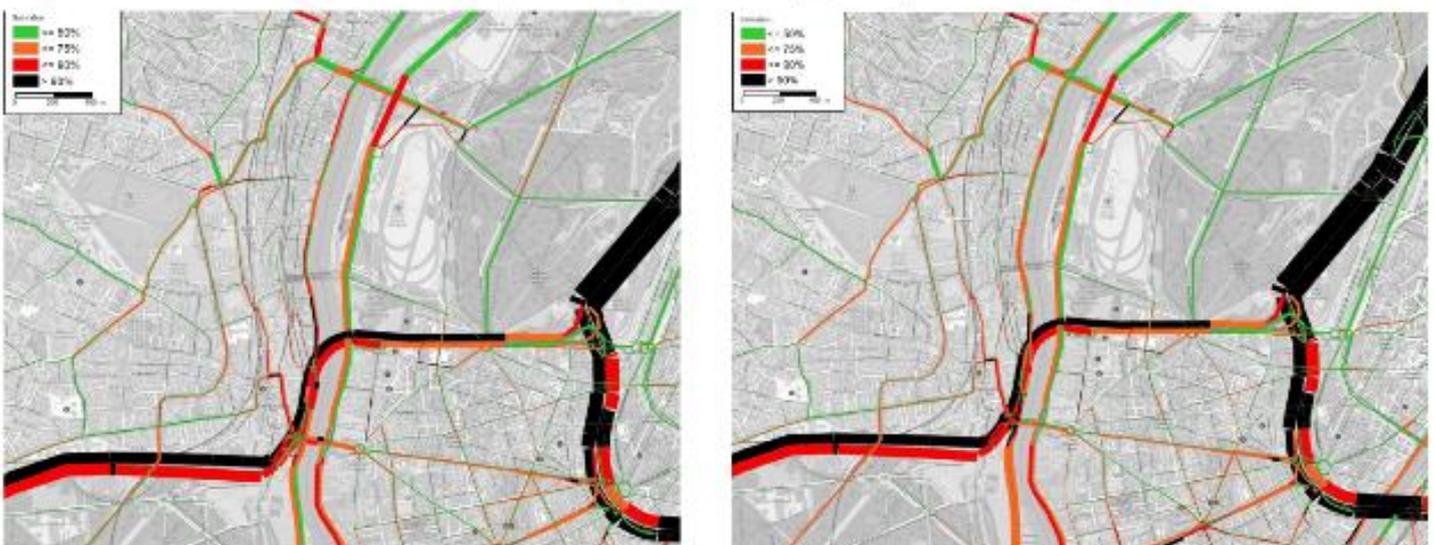
Le doublement de la RD7 a un effet limité sur les niveaux de congestion de la RD1 qui conserve des niveaux de congestion similaires en situation fil de l'eau et de projet.

Figure 61 : Niveaux de saturation à l'HPM 2026 scénario FDL (illustration de gauche) et en scénario de projet 2026 (illustration de droite)



Comparaison des niveaux de saturation à l'heure de pointe du soir La situation à l'heure de pointe du soir est similaire à celle du matin. Les taux de saturation sont globalement meilleurs en situation de projet en comparaison avec la situation fil de l'eau.

Figure 62 : Niveaux de saturation à l'HPS 2026 scénario FDL (illustration de gauche) et situation de projet 2026 (illustration de droite)



**En conclusion, l'aménagement de la RD7 ne résout pas totalement les problèmes de congestion de cet axe, mais il s'inscrit bien dans la hiérarchisation du réseau routier évoquée plus haut puisqu'il améliore sensiblement la situation sur cet axe et permet également de soulager la voirie adjacente sans avoir un effet autre que marginal sur les niveaux de congestion de la RD1.**

d. Le projet n'a pas pris en compte les conséquences de la pandémie actuelle sur les trafics.

### Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

La conception de ce projet est antérieure à la survenue de la pandémie, que nul ne pouvait anticiper. Les études ont été réalisées avant cette pandémie. Néanmoins, les hypothèses d'évolution des pratiques de covoiturage et de pratique du vélo ont été prises en compte.

Celles-ci sont présentées en page 65 de l'étude de simulation jointe en annexe à la pièce F du dossier de DUP.

## 2 Constitution des matrices 2046

Les matrices 2046 à l'HPM et à l'HPS ont été constituées sur la base de l'évolution tendancielle observée entre 2026 et 2036 en lien avec l'évolution des données socio-économiques et les hypothèses de changements comportementaux tels que le développement du covoiturage et de l'usage de vélo. Le tableau ci-dessous illustre la construction de ces matrices en 3 temps avec les hypothèses et volumes associés.

	Hypothèse	Volume matrice Cordon HPM	Volume matrice Cordon HPS
Horizon 2036		195 129	216 946
Evolution des donnée socio-économiques	Poursuite de l'évolution tendancielle entre 2026 et 2036, soit -0,02% à l'HPM et 0,9% à l'HPS	195 087	218 891
Développement du covoiturage	Augmentation du taux d'occupation de 0,1 des véhicules particuliers. 1,26 → 1,36	180 742	202 796
Développement de l'usage du vélo	Augmentation de la part modale vélo. Passage de 3% à 9%. Augmentation prise à 50% sur le mode VP et 50% sur le mode TC et uniquement sur des distances inférieures à 5 km	162 964	182 849

In fine, ces hypothèses amènent à une diminution de 16% du nombre de déplacements routiers par rapport à 2036 à l'échelle du périmètre cordon considéré pour l'étude.

**En conclusion, les modélisations de trafic à long terme intègrent déjà des évolutions de comportement comme l'augmentation de l'utilisation des transports en commun, du covoiturage, de la part modale vélo et du télétravail.**

**Les études de maîtrise d'œuvre, qui débutent à peine, vont pouvoir ajuster le projet à l'augmentation de la pratique du vélo si celle-ci se confirme durablement.**

**Par ailleurs, la diminution du trafic automobile liée directement à la pandémie actuelle et plus particulièrement au confinement sera provisoire. En effet, les enregistrements de la circulation sur le réseau SITER, montrent que celle-ci augmente.**

**De plus, il est estimé que dès mi-juin 2021, le retour des travailleurs en présentiel risque de générer une augmentation des volumes de circulation car selon les derniers éléments disponibles de nombreux salariés sont prêts à revenir mais pas à prendre les transports en commun.**

e. Il ne tient pas compte de l'amélioration récente et future des transports en commun: T2 et Ligne 15 de la SGP.

#### **Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

L'étude de modélisation statique du trafic réalisée par Explain prend en compte l'amélioration récente et future des transports en commun mais aussi un certain nombre d'autres projets susceptibles d'avoir une influence sur les conditions de circulation de la zone d'étude.

L'étude de trafic, jointe en annexe de la pièce F du présent dossier, explicite sa méthodologie et ses hypothèses.

Cette étude est basée sur des matrices 2026, 2036 et 2046 plus larges, issues du modèle du Département des Hauts de Seine mis à jour avec les matrices 2025 et 2035 de la DRIEAT. Disponibles pour l'heure de pointe du matin et du soir, elles incluent l'ensemble des origines-destinations et des générateurs de déplacements liés aux projets connus à ces horizons, notamment les projets du secteur du trapèze et de l'île Seguin. Après recalage de la situation actuelle, les matrices 2026 et 2036 sont obtenues par interpolation linéaire.

Ces scénarios futurs intègrent :

- La ligne du tramway T2
- Le réseau du Grand Paris Express, selon le calendrier de mise en service des gares.
- Les évolutions de populations / emplois sur l'ensemble de périmètre de modélisation (issues de matrices de la DRIEAT, alimentées par les données de l'Institut Paris Région).
- La matrice 2026 prend également en compte les projets connus à cet horizon, à savoir :
  - Les projets urbains de l'île Seguin et du Trapèze à Boulogne Billancourt (2026);
  - Le projet de réaménagement de la tête de pont sud du pont de Sèvres (projet Manufacture) (2026) ;
  - La mise à 2X2 voies de la RD1 entre le pont Renault et le pont de Billancourt (2026) ;
  - Le rétrécissement à 1 file par sens de la RD910 voie Royale à Sèvres et Chaville (2026).

Enfin, la matrice 2046 a été construite en intégrant également différentes hypothèses d'évolution des comportements (montée en puissance du mode vélo, développement du covoiturage et du télétravail).

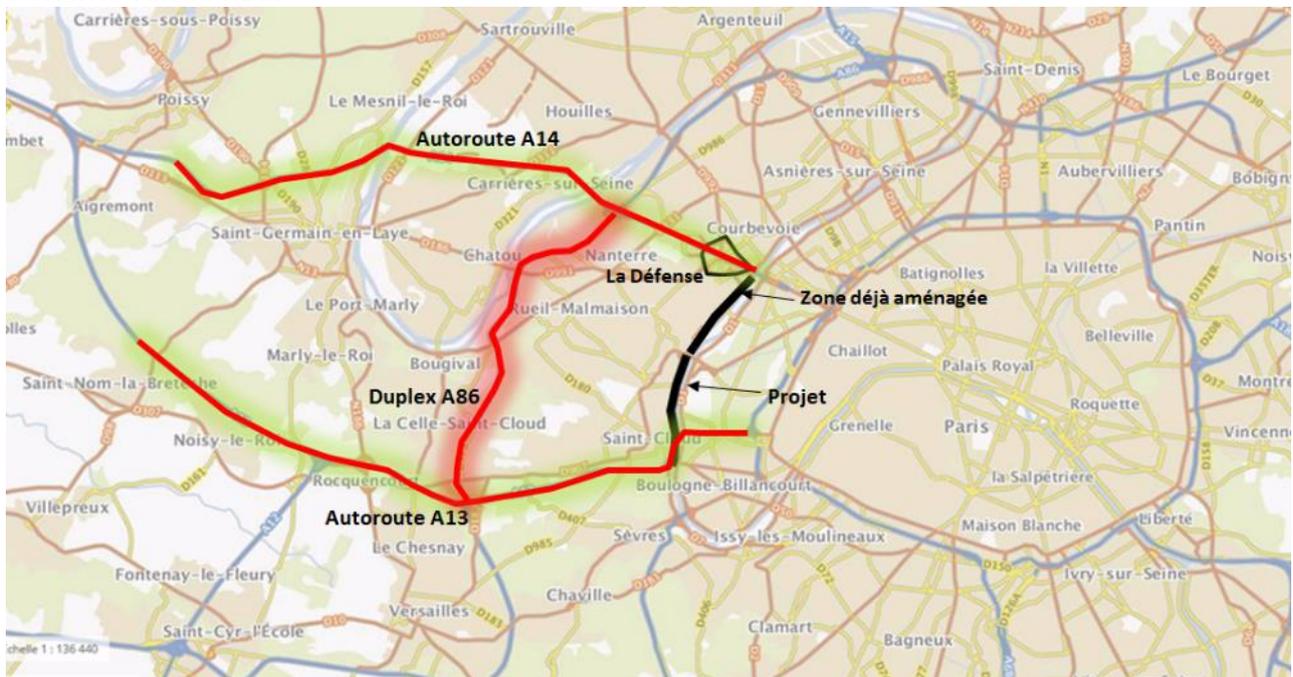
**En conclusion, les études de circulations intègrent bien les améliorations récentes et futures des transports en commun mais aussi un certain nombre d'autres projets susceptibles d'avoir une influence sur les conditions de circulation.**

f. Doit-on maintenir la RD 7 comme voie à intense circulation ?

**Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

La route départementale n°7 est inscrite par arrêté préfectoral comme route à grande circulation. A ce titre, comme indiqué dans l'article 22 de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales, elle permet d'assurer « la continuité des itinéraires principaux et, notamment le délestage du trafic, la circulation des transports exceptionnels, des convois et des transports militaires et la desserte économique du territoire, et justifie, à ce titre, des règles particulières en matière de police de la circulation ».

Ce classement s'explique par le fait que la route départementale 7 constitue véritablement une « épine dorsale » orientée Nord Sud pour la mobilité dans le Département. Elle relie Paris et le sud du département l'autoroute A13, la Défense, l'autoroute A14 (plus loin, l'autoroute A15 et l'A86 nord permettant d'accéder à l'autoroute A1) comme le montre la carte ci-dessous. Par ailleurs, elle constitue un itinéraire qui relie les mêmes axes autoroutiers que l'A86, mais ce dernier n'étant pas praticable par les poids lourds dans sa partie Duplex, c'est naturellement qu'une partie du flux s'oriente vers la RD7.



Carte du réseau routier autour de la RD 7 (linéaire de projet en noir ; source : openstreetmap.org)

D'ailleurs, la circulation de transit est particulièrement importante sur le périmètre du projet, ce que confirment les comptages directionnels effectués par le Département en 2017 et 2018.

**En conclusion, au vue de ces éléments, il est inenvisageable pour le moment de déclasser cet axe routier majeur.**

- g. Dans une solution à 3 voies, la voie centrale pourrait être dotée d'un système de signalisation lumineuse dynamique alternant le sens de circulation en fonction des flux pendulaires et des prévisions de trafic majoritaire.

#### **Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

Le Département mène actuelle une expérimentation du dispositif Flowell sur le boulevard urbain de la Défense qui est en sens unique. Celle-ci vient juste de débuter et son bilan est prévu pour mi 2022.

Cette solution innovante offre une grande flexibilité et adapte en temps réel la chaussée aux besoins des collectivités. À plus long terme, avec ce dispositif, une ligne continue pourra devenir discontinue et permettre de redistribuer le nombre de voies allouées selon l'état instantané du trafic.

Néanmoins, pour mettre en place le dispositif Flowell, dans le cas où celui-ci aurait été validé auprès des instance de la Sécurité Routière (pour information, l'expérimentation de ce dispositif se fait sous dérogation à la réglementation de la signalisation routière grâce à un arrêté interministériel dédié), il faudrait qu'il existe une vraie pendularité de la circulation sur la RD7, ce qui n'apparaît pas dans les conclusions de l'étude de circulation. Sans pendularité marquée, la mise en place d'un tel dispositif amènerait donc à imposer le sens de circulation de la voie centrale, au risque de déséquilibrer les conditions de circulation des autres axes de circulation. Par ailleurs, dans le cas où, deux voies de circulation dans le sens Suresnes vers Saint-Cloud seraient mises en place, les tournes à gauche de l'autre sens de circulation seraient compliqués à gérer et pourraient générer de fortes perturbations pour la circulation dans le sens Saint-Cloud vers Suresnes. La conception et le fonctionnement de ces carrefours seraient complexifiés car ils devraient pouvoir s'adapter à différentes configurations de voies

Par contre, le passage à 2 files de circulation par sens permettrait par exemple, à terme, de réserver une file aux véhicules propres, peu bruyants, aux taxis, covoitureurs... et aurait le mérite, tout en favorisant les usages vertueux du point de vue environnemental, de créer une « réserve foncière » vis-à-vis des promoteurs dont les constructions qui viennent se « coller » à la limite du domaine public. Il s'agit de préserver, pour l'avenir, un espace public confortable et non construit à des usages de déplacement ou d'agrément.

Par ailleurs, 2 files de circulation par sens permettraient davantage de manœuvrer pour se garer sans bloquer la circulation.

**En conclusion, la mise en place d'une régulation par un dispositif type Flowell sur une RD7 à 3 voies de circulation n'est actuellement pas envisagée ni envisageable.**

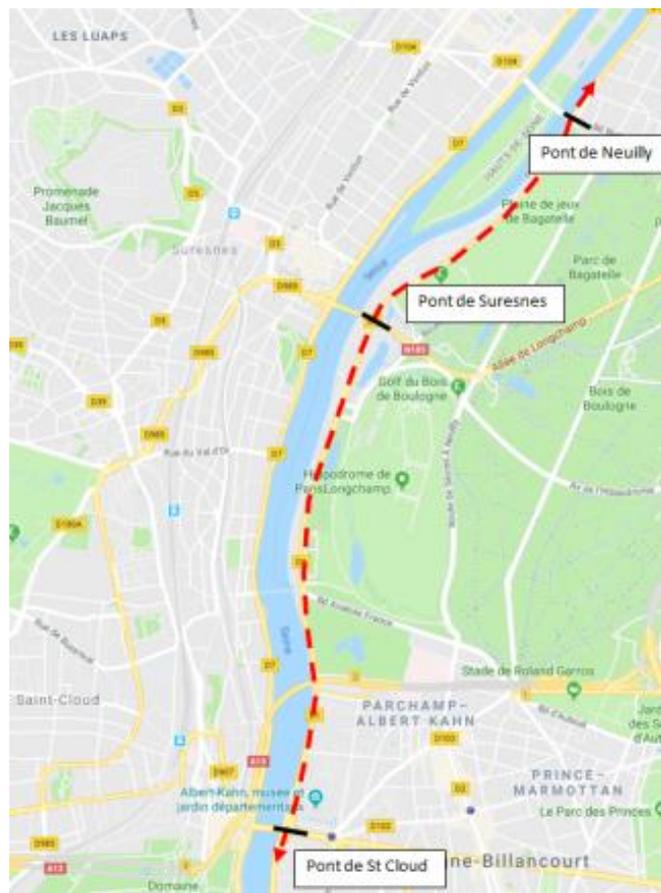
- h. Propose une solution globale de répartition des trafics entre les RD1 et RD7 permettant de conserver une solution à 3 voies pour la RD7. Une solution de sens unique pour chacune de ces deux infrastructures est évoquée.

**Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

Plus à proximité de la RD 7, la route départementale n°1 située sur l'autre rive traverse le bois de Boulogne, dont la propriété a été cédée en 1852 par Napoléon à la Ville de Paris afin d'en faire un des principaux parcs parisiens. Cet espace constitue un espace boisé naturel ainsi qu'un lieu de promenade et de loisirs. Cette situation explique l'interdiction de circulation imposée aux poids lourds sur la RD 1, rendue d'ailleurs impossible par le gabarit réduit de l'ouvrage sous les ponts du secteur (3,80m sous le pont de Saint-Cloud, 3,85m sous le pont de Suresnes, 3,80m sous le pont de Neuilly, voir localisation sur la carte ci-après).

Dans ces conditions, la RD 1 ne peut constituer le pendant de la RD 7 dans une configuration à sens unique des deux routes. Cette option n'est donc pas envisageable.

**En conclusion, la solution globale de répartition des trafics entre les RD1 et RD7 permettant un aménagement à 3 voies de circulation sur cette dernière avec mise en place de sens unique pour chacune de ces deux infrastructures ne peut être retenue.**



*Plan de situation de la RD 1 et des traversées sous pont à gabarit routier limité*

### A3 - Place Georges Clemenceau

- a. Le projet constitue une amélioration du cadre urbain. (Ne nécessite pas de réponse du MOA).
- b. Doute que la solution de rond-point soit la bonne solution pour écouler le trafic. Pour le sens Boulogne vers A13, suggère la solution d'un autopont.

#### **Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

La solution actuellement retenue pour l'aménagement de la Place Clémenceau est un rond-point à trois voies de circulation géré par feux. Mais ce projet peut encore évoluer au cours des études de maîtrise d'œuvre.

Celles-ci ont pour objet d'optimiser et de préciser le projet en respectant les grands objectifs suivants :

- Améliorer les mobilités en sécurisant les circulations, en intégrant les circulations douces et en améliorant la fluidité du trafic,
- Ouvrir la ville sur la Seine en créant une promenade paysagère et en aménageant les berges,
- Mettre en valeur le patrimoine en redessinant l'espace public, en améliorant la signalétique et en créant des aménagements paysagers.

Sur la base de ces principes, l'équipe de maîtrise d'œuvre va donc proposer différentes solutions possibles pour le réaménagement de la place Clémenceau.

Ces scénarios d'aménagements feront l'objet de modélisations statiques et dynamiques de la circulation et d'une analyse comparative multicritères afin de retenir la solution qui répondra le mieux à toutes les contraintes d'usages et d'insertion de l'aménagement.

Il est important de rappeler que le projet ne vise pas à augmenter la capacité de ce carrefour, car le trafic n'augmente pas depuis plusieurs années, mais à améliorer son fonctionnement et se propose plutôt de favoriser une cohabitation plus sûre des modes doux en donnant la possibilité à chacun de franchir le carrefour sans encombre.

De plus, cette place, située à proximité du Domaine National de Saint Cloud, doit faire l'objet d'un traitement paysager permettant de mettre en valeur l'entrée du Domaine et l'accès au futur Musée du Grand Siècle.

En effet, du point de vue de l'analyse paysagère, toute la place Georges Clémenceau regarde en direction de la Seine. Sorte de belvédère au-dessus du cours d'eau, le site a été haché par les infrastructures routières.

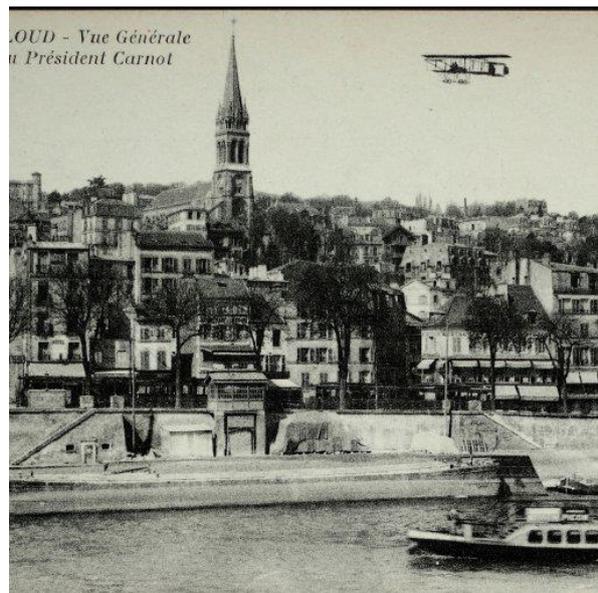
L'objet du projet est donc de recréer un espace urbain utilisable d'une façon confortable et sécurisée par les piétons et les cycles en plus des véhicules. Des discussions avec l'ABF et l'Inspection des Sites ont d'ailleurs permis de dégager des objectifs très qualitatifs d'aménagement faisant également référence à l'histoire, à l'ambiance commerçante et vivante du lieu sous forme de place urbaine au début du siècle dernier



L'irruption du viaduc de l'A13 provoque des nuisances sonores, polluantes mais aussi esthétiques importantes dans le paysage comme le montre les deux photos ci-dessous.



Le quai Carnot aujourd'hui



Le quai Carnot en 1900

Outre, le fait d'une part, que la réalisation d'un auto pont entre le point de Saint Cloud et l'A13, relèverait de la compétence de l'Etat et non du Département, que d'autre part, sa pertinence vis à vis de l'amélioration des conditions de circulation serait à démontrer (alors même que l'objectif recherché du projet ne vise pas à augmenter la capacité du carrefour), cette réalisation ne semble pas pertinente du point de vue de l'insertion paysagère du projet qui vise à transformer ce nœud « autoroutier » en un espace paysagé permettant une cohabitation des modes doux en donnant la possibilité à chacun de franchir le carrefour sans encombre.

De plus, du point de vue technique, la contrainte de raccordement entre le pont et la bretelle de l'A13, et celle imposée par le croisement avec le viaduc existant, seraient particulièrement complexes tant en termes d'altimétrie que d'intégration paysagère en raison des dénivelés et des franchissements de voies et de la proximité du Domaine National de Saint Cloud.

**Enfin, la faisabilité technique d'un tel ouvrage n'est pas avérée et son de coût de réalisation serait certainement extrêmement élevé et ne se justifierait pas au regard des impacts socio économiques de cet ouvrage.**

**En conclusion, la solution de réaliser un autopont entre le pont de Saint-Cloud et l'A13 n'est pas une hypothèse d'étude retenue.**

c. Etude de trafic permettant de vérifier le bon fonctionnement de ce giratoire à feux?

**Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

Une étude du fonctionnement du giratoire à feux de la Place Clémenceau a été réalisée en 2016 par le bureau d'études Technologie Nouvelle, elle a permis de valider le choix du réaménagement de la place Clémenceau en giratoire à feux tous modes confondus.

Cette étude a été exploitée dans l'étude de circulation réalisée par Explain et jointe en annexe à la pièce F du dossier de DUP, pour réaliser des calculs de réserves de capacité sur la base des temps de vert proposé et des trafics prévisionnels issus du modèle de trafic en situation de projet 2026.

Par ailleurs, un carrefour à feux présente l'avantage de permettre de maîtriser les flux de ses différentes branches pour répartir au mieux la charge de trafic via SITER et ainsi la congestion.

*SITER est un outil de régulation du trafic développé par le Département pour permettre un écoulement optimal du trafic en regard des capacités des voiries. Les données de circulation des points comptages permanents sont transmises en temps réel vers le poste central qui peut ainsi réguler les contrôleurs de feux des carrefours (pour adapter les temps de vert), informer en temps réel les usagers ou les opérateurs d'information routière des conditions de circulation grâce aux panneaux d'information.*

**En synthèse, des études de trafic ont été menées pour vérifier le bon fonctionnement de la place Clémenceau. Elles seront précisées lors des études de maîtrise d'œuvre.**

- d. Les études de l'accès à la grille d'honneur du Domaine National de Saint-Cloud (DNSC) sont à poursuivre en phase à terme et travaux, pour privilégier les circulations des piétons et conforter le but du projet actuel de donner une limite claire au domaine sans porter atteinte à son intégrité.

**Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

L'aménagement de la Place Clémenceau inclus dans son périmètre le parvis d'accès au Domaine National et au futur Musée du Grand Siècle.

Les études entre les deux projets portés par le Département se font en étroite coordination et dans le dialogue à la fois entre les équipes de maîtrise d'ouvrage, de maîtrise d'œuvre mais aussi avec la Ville de Saint Cloud et le Domaine National. En effet, les différents acteurs ont conscience de l'enjeu de l'interconnexion entre ces deux projets tant pour l'organisation des accès lors des phases de travaux que pour la définition des aménagements définitifs qui doivent respecter à la fois les principes de restauration et de continuité des cheminements doux, les contraintes d'accès au Domaine National mais aussi un traitement paysager mettant en valeur le patrimoine naturel et architectural de ce site historique.

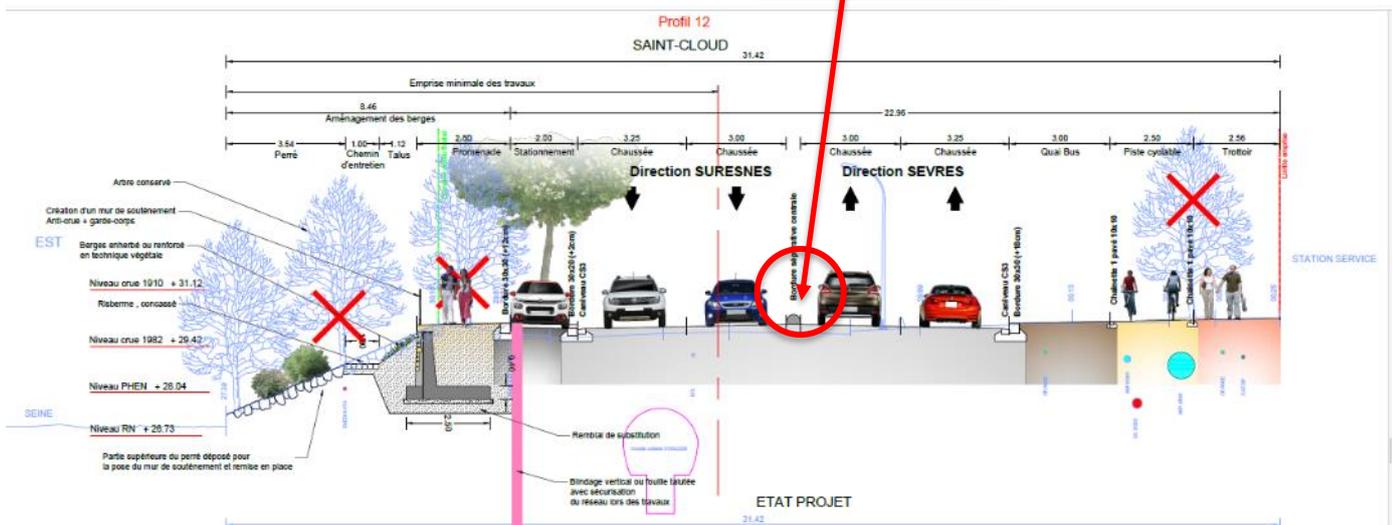
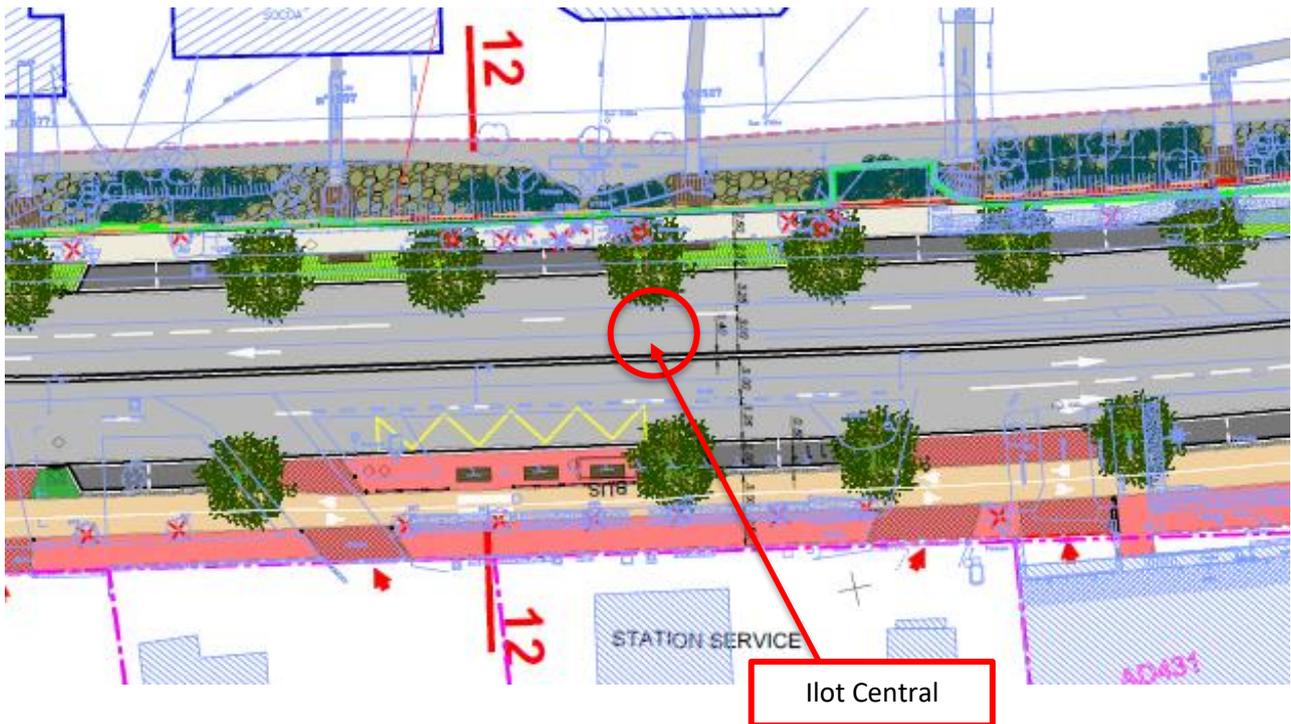
**En conclusion, le projet tel que présenté dans le dossier de DUP l'est au stade « étude préliminaire ». Les études de maîtrise d'œuvre ultérieures ont pour vocation de définir les aménagements définitifs en tenant compte de toutes les contraintes recensées dont l'intégration des circulations douces et les aménagements paysagers permettant de mettre en valeur le patrimoine remarquable que constituent le Domaine National de Saint Cloud et la caserne Sully.**

#### A4 - Section courante et carrefours

- a. Le projet constitue une amélioration du cadre urbain. (Ne nécessite pas de réponse du MOA).
- b. Prévoir un îlot central tout le long du projet pour empêcher les demi tours, en particulier au niveau de la station service TOTAL.

**Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

Le projet présenté prévoit l'implantation d'un îlot central au niveau de la station-service TOTAL pour empêcher les demi tours.

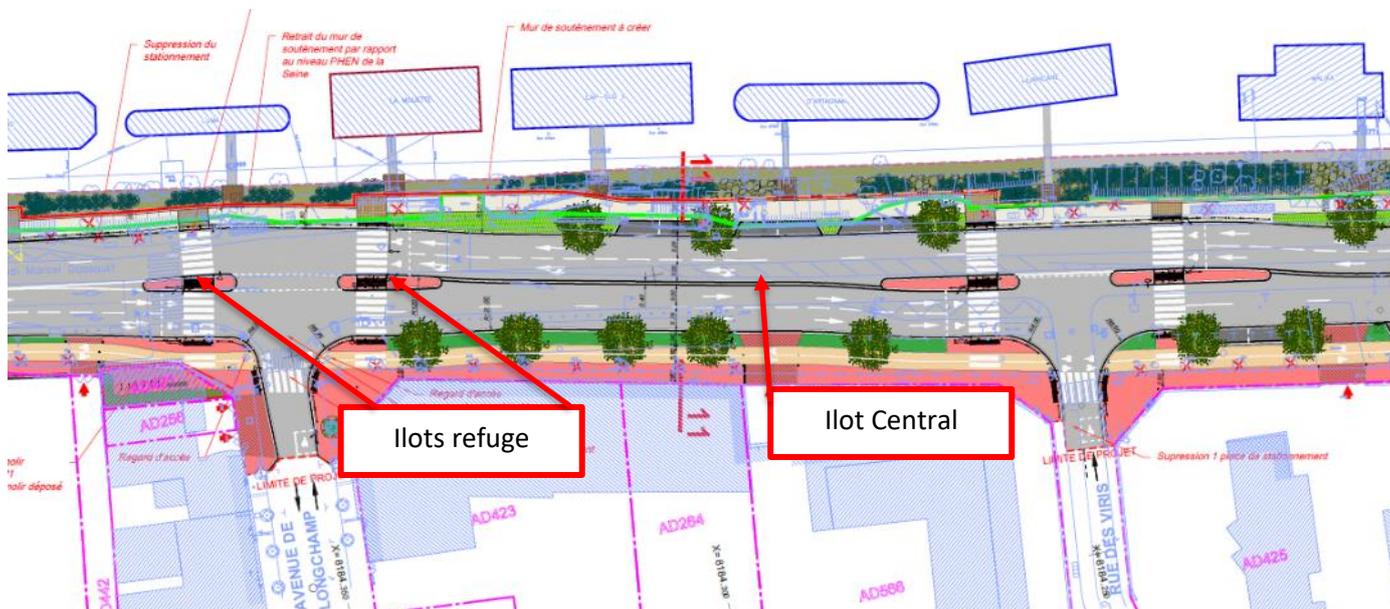


Vue en plan et profil en travers du projet au niveau de la station service TOTAL

En raison de la faible disponibilité foncière au regard du programme du projet, il n'est pas possible ni utile de mettre un îlot central sur l'intégralité du linéaire. Ce type de dispositif est néanmoins prévu dès que cela est possible et nécessaire.

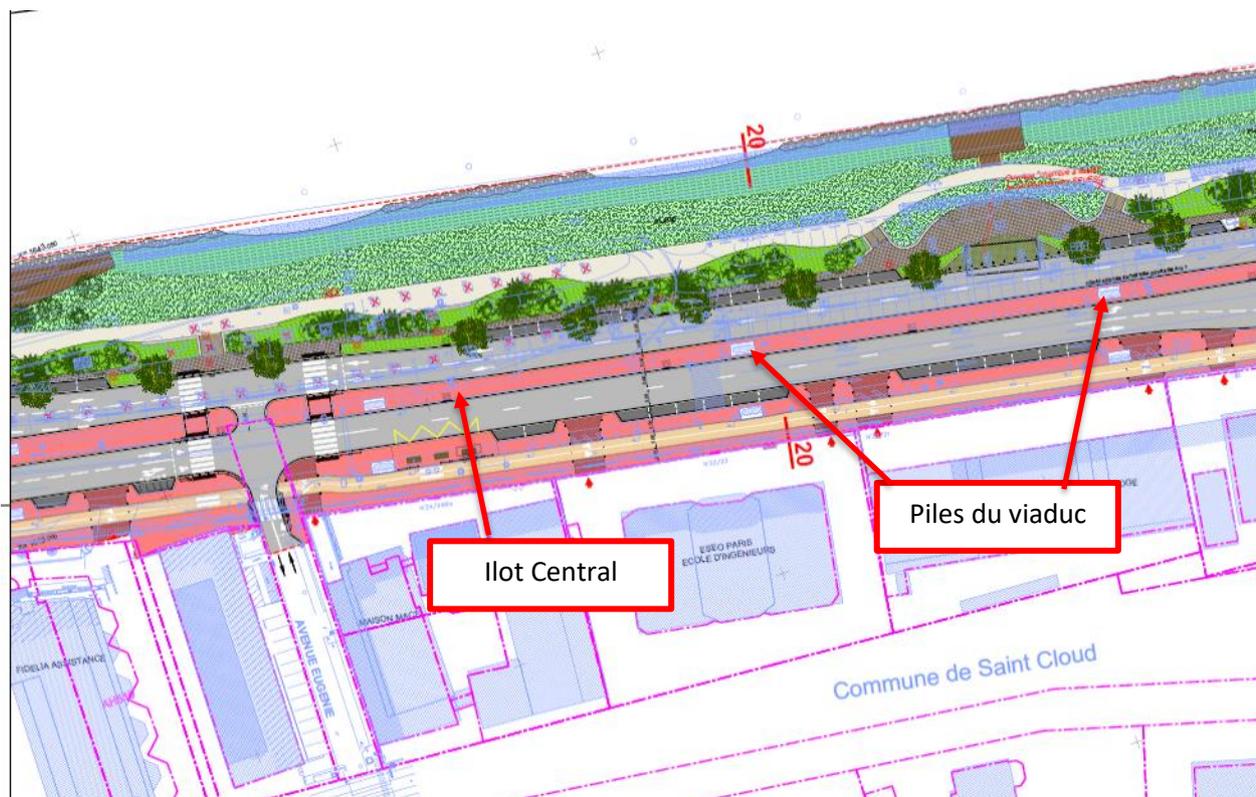
Sur le projet soumis à cette enquête publique, l'îlot central tel que présenté sur le plan et le profil en travers ci-dessus est prévu depuis l'avenue de Longchamp et la rue de la Verrerie.

Ce dispositif d'îlot central est complété par un ensemble d'îlots refuge prévus en systématique pour les traversées piétonnes.



Vue en plan du projet entre l'Avenue de Longchamp et la rue des Viris

Par ailleurs, un ilot central plus large est imposé par la présence des piles du viaduc de l'A13 (en surplomb), depuis la rue Feudon jusqu'à la place Clémenceau.



**En conclusion, le projet prévoit des ilots centraux et ilots refuges partout où cela est imposé par la sécurité des usagers.**

- c. Les carrefours avec voie de tourne-à-gauche sont trop nombreux. Un nouveau plan de circulation permettrait de réduire le nombre de ce type de carrefour et de limiter le nombre des feux.
- d. Des feux pourraient être supprimés en conservant la priorité à droite, complétée si nécessaire par une courte voie d'insertion.

**Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

Dans sa mission d'études et de conception l'équipe de maîtrise d'œuvre fera une analyse des besoins de stockage pour les « tourne à gauche » sur l'ensemble du linéaire de la RD7. Ces études sont menées en coordination avec les services des Villes et intégreront les plans de circulation de celles-ci. Dans ce contexte, un dialogue sera établi avec les Villes afin, si elles le souhaitent et que cela puisse optimiser les conditions de circulation tant locale que de transit, de repenser ou d'adapter leur plan de circulation.

Toutefois, la présence des feux tricolores permet une meilleure sécurisation des traversées piétonnes

Néanmoins, la suppression des voies spécifiques de tourne à gauche sera étudiée pour chaque carrefour. Les hypothèses d'études feront systématiquement l'objet de simulations de trafic (intégrant les besoins des circulations douces) afin de vérifier leur pertinence.

L'avis des villes sera également pris sur ce point.

En ce qui concerne l'ajout d'une voie d'insertion, cette dernière doit répondre à des normes de dimensionnement consommatrices d'espace. L'ajout d'une telle voie augmenterait l'espace réservé à la voiture au dépend des autres usages.

**En conclusion, les études de maîtrises d'œuvres ultérieures permettront d'optimiser le fonctionnement des carrefour « tourne à gauche » et d'envisager, ou non, la suppression de certains feux tricolores.**

- e. Tous les accès privés donnant sur la RD7, seront-ils maintenus?

**Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

Les accès riverains existants sont maintenus dans le projet.

- f. Pourquoi par exemple ne pas privilégier un trafic nord-sud sur la RD7 et sud-nord sur la RD1, ou l'inverse ?

**Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

Comme explicité ci avant dans la réponse au point A2 h plus haut cette solution ne peut pas être mise en place car le gabarit routier de la RD1 est contraint et ne permet pas le passage du trafic PL.

## A5 - Points et propositions spécifiques

- a. Mesures prévues pour la desserte de la station TOTAL? Celle-ci sera-t-elle maintenue?

### Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

Comme le montre la vue en plan ci-dessous la desserte de la station TOTAL sera maintenue et le projet a été conçu en tenant compte de la présence de cette station-service.



Vue en plan du projet au niveau de la Station-service

- b. Ne faut-il pas supprimer la bretelle directe (sortie A13 vers Sèvres) pour redonner de l'espace aux piétons devant l'entrée de futur musée du grand siècle?

### Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

Dans le cadre du projet de réaménagement de la place Clémenceau la bretelle directe de sortie de l'A13 vers Sèvres sera modifiée afin de redonner de l'espace pour les mobilités douces.

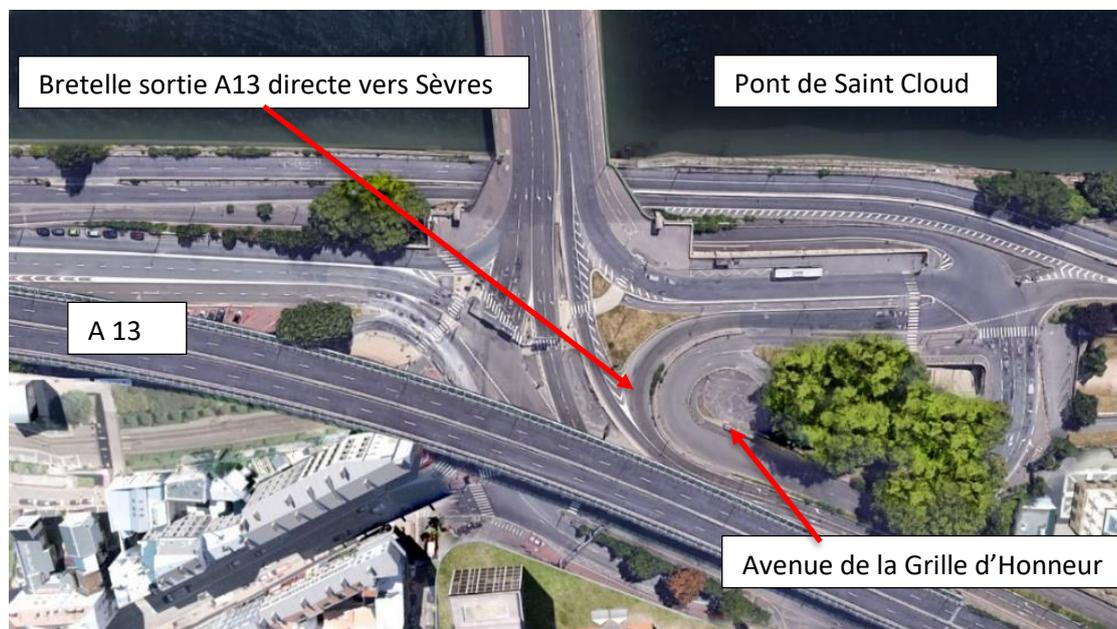
Néanmoins, la suppression de cette sortie directe n'a pas été envisagée car ce carrefour complexe est en limite de saturation et qu'un apport de circulation, même minime, pourrait conduire à d'importantes remontées de files sur l'A13 et à un blocage de la Place Clémenceau, ce qui n'est pas acceptable.

En effet, les études de trafic et de fonctionnement, réalisées pour le Département, montrent qu'avec l'aménagement proposé au niveau de la place Georges Clémenceau, les niveaux de trafics sont tels que la plupart des sous-carrefours de la place fonctionneront correctement, des remontées de file seront cependant à prévoir sur la rue Dailly et sur la sortie de l'A13, même avec les voies d'évitement. Sur la sortie de l'A13, cette file d'attente se limitera à la voie de sortie. La suppression

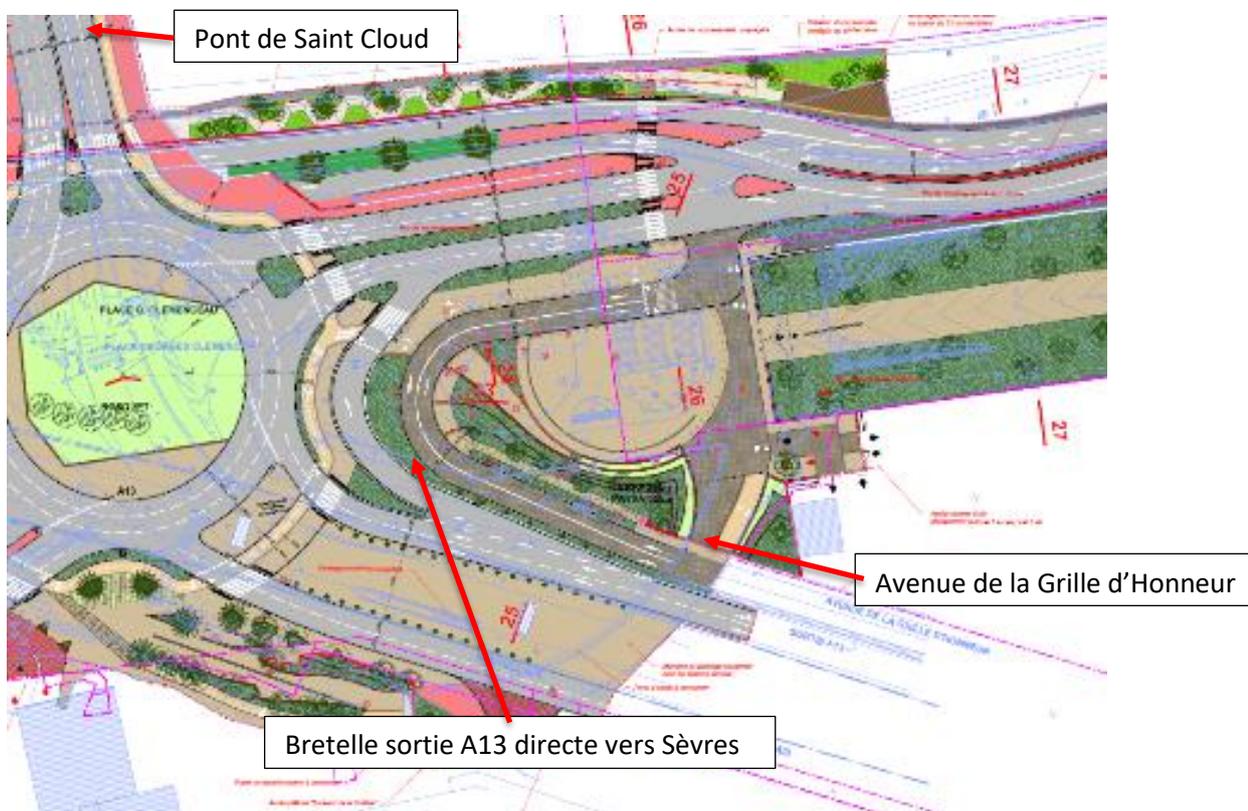
de celle-ci provoquerait une remontée de file sur l'A13 et engendrerait un détour trop important pour ceux qui l'empruntent.

Néanmoins, le projet tel que présenté dans le dossier de DUP n'est pas figé et fera l'objet d'études complémentaires de la part de l'équipe de maîtrise d'ouvrage, et en particulier d'études de trafic.

Enfin, il est rappelé que le projet ne vise pas à augmenter la capacité de ce carrefour, car le trafic n'augmente pas depuis plusieurs années, mais se propose plutôt de favoriser une cohabitation des modes doux en donnant la possibilité à chacun de franchir le carrefour sans encombre.



Vue aérienne de la Place Clémenceau actuelle



Vue en plan du projet d'aménagement de la Place Clémenceau

**En conclusion, le projet ne prévoit pas la suppression de la bretelle de sortie de l'A13 en direction de Sèvres.**

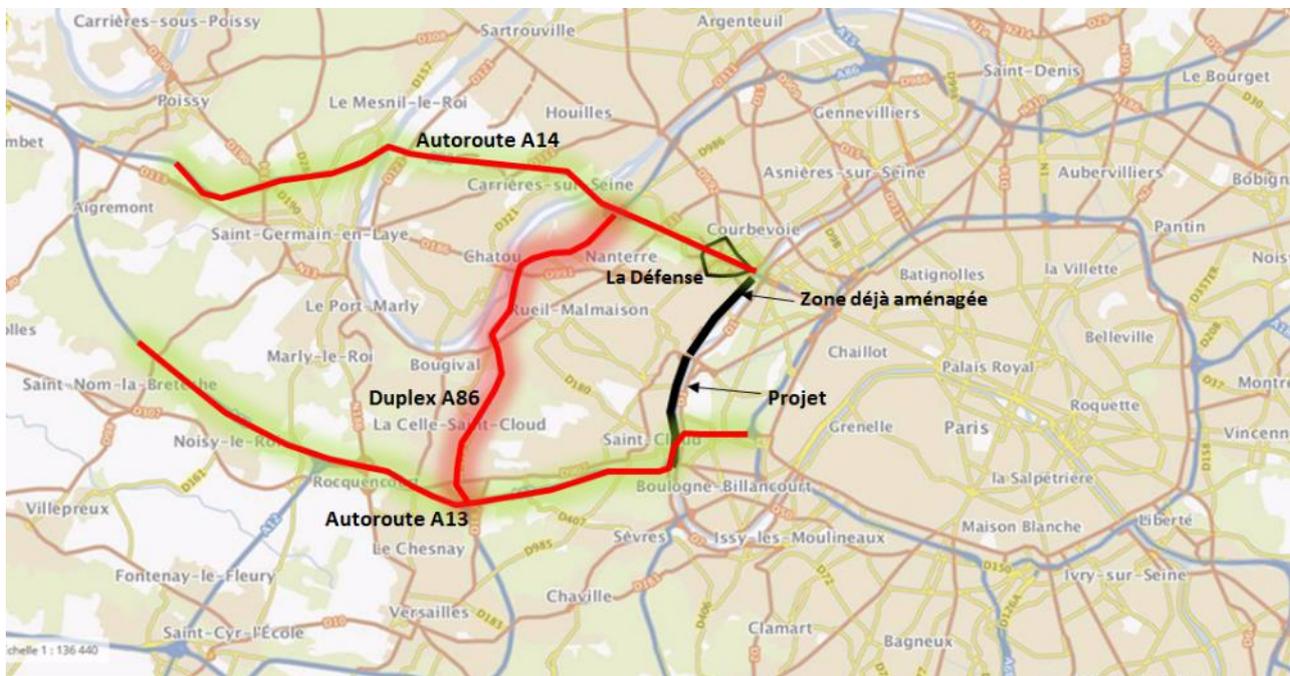
- c. Il faut interdire les PL sur la RD7. Estime que le montant dépensé devrait être consacré à l'aménagement d'une voie PL sur l'A86 (tunnel A86 -A12), permettant de libérer une voie sur la RD7 au profit des liaisons douces.

#### **Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

Comme indiqué plus haut, la RD 7 est une route à grande circulation. Elle relie Paris et le sud du département l'autoroute A13, la Défense, l'autoroute A14 (plus loin, l'autoroute A15 et l'A86 nord permettant d'accéder à l'autoroute A1) comme le montre la carte ci-dessous. Par ailleurs, elle constitue un itinéraire qui relie les mêmes axes autoroutiers que l'A86, mais emprunter l'A86 comme itinéraire de remplacement et notamment sur le tronçon en tunnel est impossible pour les camions car le gabarit routier de ce tunnel est très limité (hauteur).

En effet, cet ouvrage est un tunnel en Duplex : il s'agit d'un tunnel monotube à voies superposées. Ceci explique que son gabarit en termes de hauteur ne puisse être modifié sans engager des travaux colossaux et fermer cet axe routier essentiel pour la desserte et la vie économique de la région pendant une période de plusieurs années.

Enfin, le Département n'a pas compétence pour modifier des ouvrages routiers qui appartiennent à l'Etat.



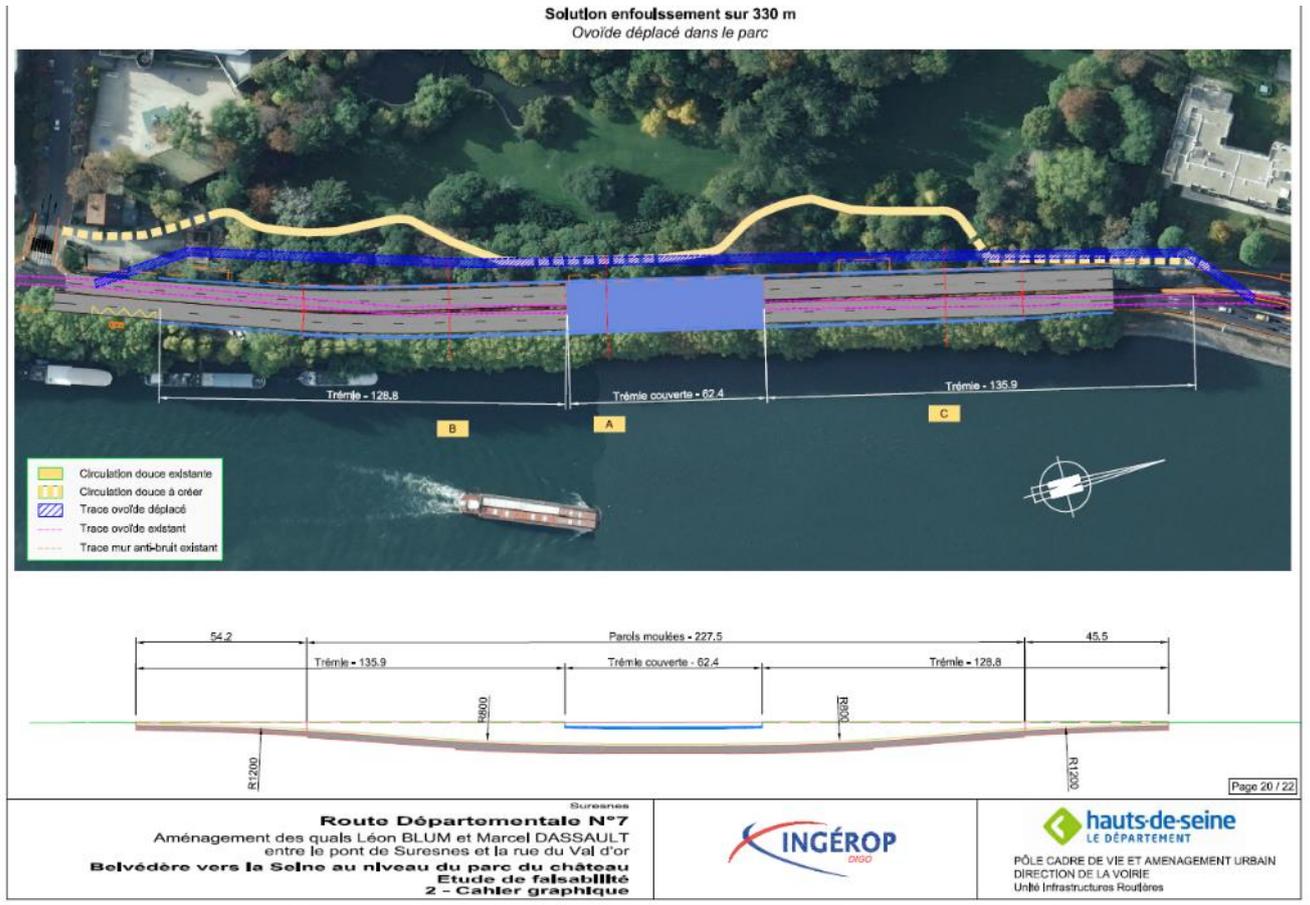
**En conclusion, le maître d'ouvrage du projet de requalification de la RD7 entre Suresnes et Saint-Cloud ne retient pas la suggestion d'interdire cet axe de circulation aux poids lourds.**

d. Il faut enterrer la route au niveau du Parc du Château à Suresnes.

### Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

Cette hypothèse, entre autres, a fait l'objet d'une étude de faisabilité d'un belvédère vers la Seine au niveau du parc du Château réalisée par le bureau d'étude INGEROP en 2015, suivie d'une étude de programmiste en 2019.

Les figures ci-dessous présentent les deux solutions envisagées dans l'hypothèse où la RD7 serait enfouie sur 330m.



Vue en plan du projet pour les deux solutions étudiées : Ovoïde conservé sous la RD7 // Ovoïde dévoyé dans le parc du Château (Source INGEROP : étude de faisabilité du belvédère vers la Seine au niveau du parc du Château – 2015)

Plusieurs problématiques sont liées à la réalisation de ces travaux en souterrain notamment :

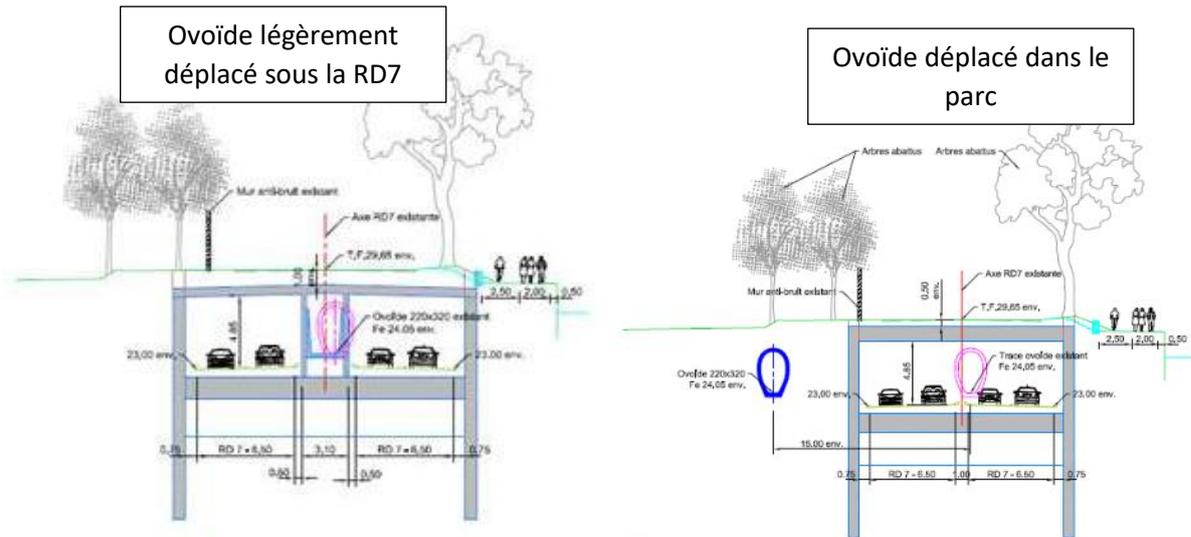
- l'emprise très importante des travaux en lien direct avec le gabarit routier imposé d'une part, par le passage des poids lourds et, d'autre part à la nécessité de raccorder cette voirie avec les accès au pont de Suresnes tout près.
- la proximité de la Seine :

La trémie se situant à quelques mètres de la Seine, la présence de l'eau dans le sous sol impose des suggestions de conception et de réalisation complexes.

- la présence d'un important ouvrage d'assainissement (fonctionnant en gravitaire) sous la chaussée de la RD7:

Deux solutions techniques d'enfouissement de la RD 7 ont donc été étudiées :

- l'ouvrage d'assainissement est maintenu sous la RD7
- l'ouvrage d'assainissement est déporté dans le parc du château (avec abattages d'arbres dans le parc classé)



Coupes du projet pour les deux solutions étudiées : Ovoïde conservé sous la RD7 // Ovoïde dévié dans le parc du Château (Source INGEROP : étude de faisabilité du belvédère vers la Seine au niveau du parc du Château – 2015)

Les coupes transversales ci-dessus montrent les dispositions envisagées dans les 2 options ovoïde légèrement déplacé sous la RD7 ou ovoïde déplacé dans le parc .

- La taille de cet ovoïde (220 de large et 320 de haut) et surtout son altimétrie (5 m en dessous de la chaussée) incitent à envisager une solution de déviation définitive dans le Parc. Sachant que le Parc est classé, tout impact de travaux dans le Parc est très contraignant.
- L'emprise d'un tel ouvrage souterrain viendrait à condamner tous les arbres existant sur son emprise et ceux du parc classé à proximité et sur le tracé du collecteur d'assainissement si la solution de dévoiement de cet ouvrage dans le parc avait été retenue. En outre, cette emprise rendrait difficile la plantation de nouveaux sujets coté Seine,
- Les difficultés de phasage des travaux : En raison des contraintes technique de réalisation de l'ouvrage, les travaux engendreraient une fermeture de la RD7 pendant la totalité du chantier soit plus de 18 mois.

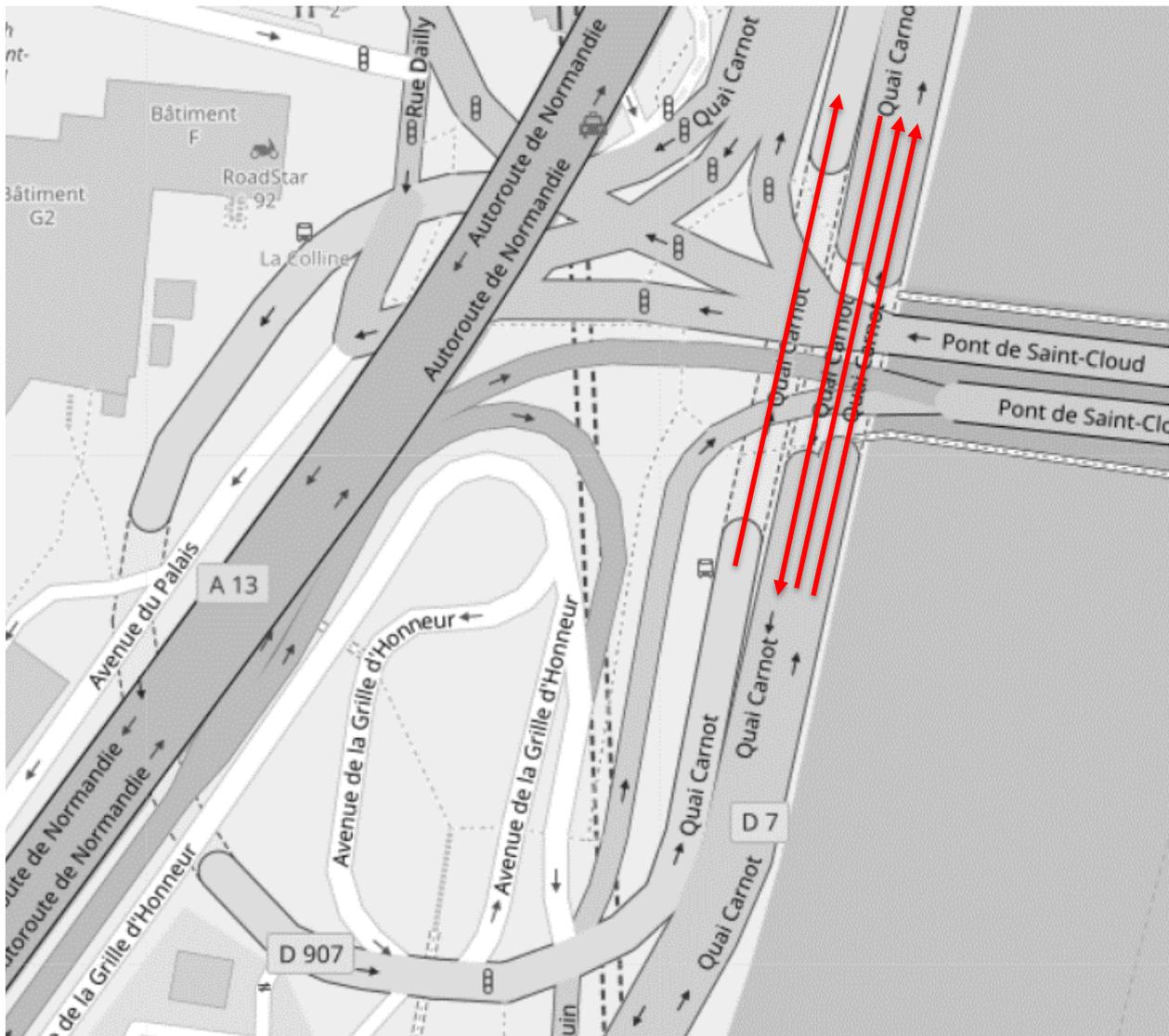
**En conclusion, le projet d'enfouissement de la RD7 au droit du parc du Château à Suresnes a été étudié mais n'a pas été retenu en raison de ces contraintes de réalisation, de la nécessité d'abattre les arbres d'alignement et dans le parc en fonction des hypothèses, de sa mauvaise intégration urbaine et de son coût très élevé.**

- e. Les 2 voies en trémie sous le débouché du pont de Saint Cloud (voies directes évitant le giratoire) sont à supprimer pour simplifier le projet et donner plus d'espace pour les piétons (et cyclistes).

#### **Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

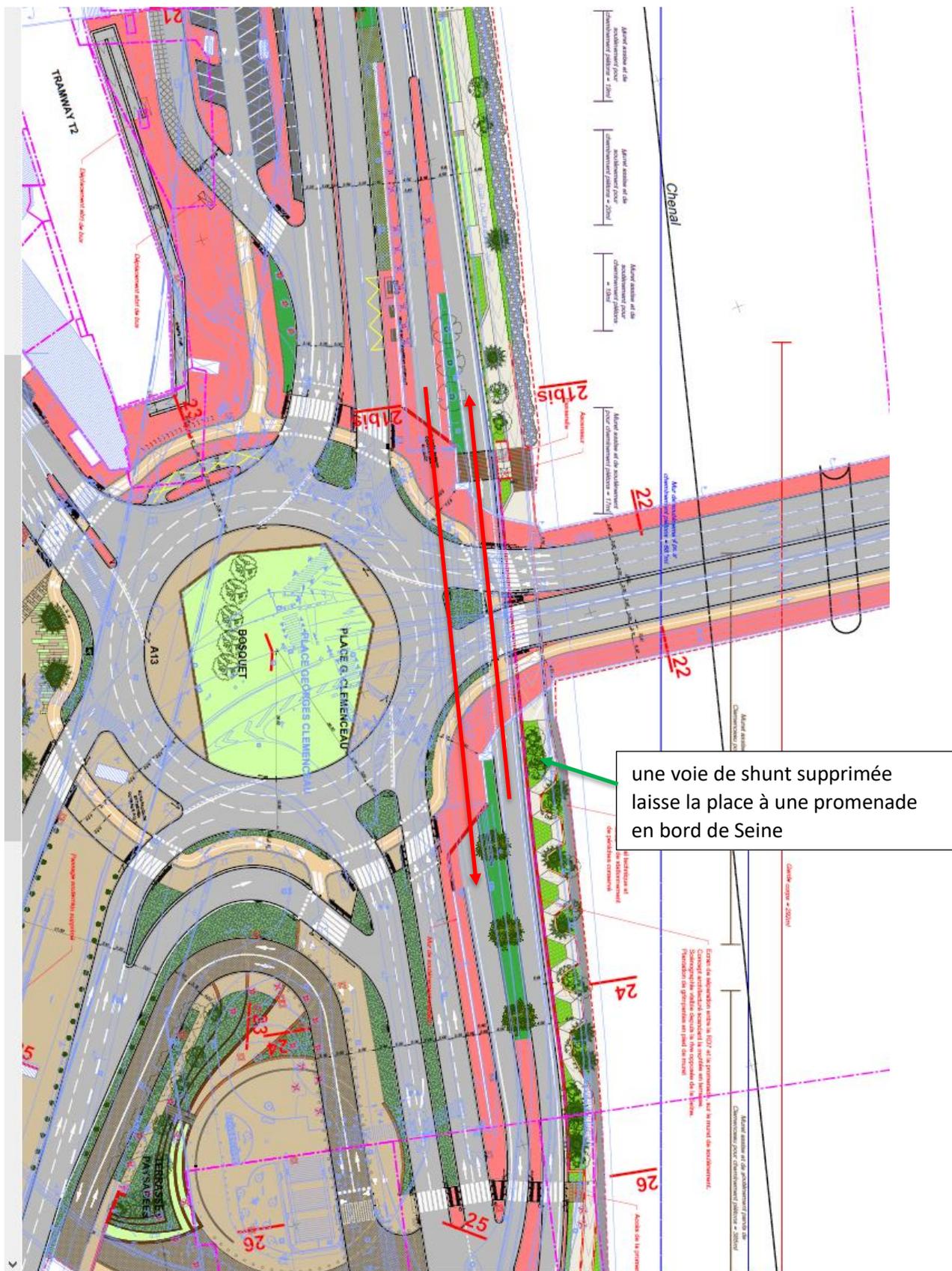
Au niveau de la Place Clémenceau, les berges minéralisées sont devenues totalement inaccessibles au piéton, et la végétation de ripisylve a été éradiquée, empêchant toute continuité écologique entre le domaine arboré et les berges.

Se réappropriier les bords de Seine condamnés par la voiture en supprimant des ou les voies de shunt sous le pont de St Cloud est un enjeu écologique et de mobilité douce majeure.



Vue en plan de la Place Clémenceau en situation actuelle : 4 voies de shunt

Le projet tel que présenté à l'Enquête Publique supprime deux de ces voies de shunt et libère ainsi de l'espace consacré à la création d'une confortable promenade en bord de Seine et, plus en aval du pont, permet la reconfiguration et la renaturation de la berge entièrement artificielle aujourd'hui, recréant ainsi un espace de biodiversité aussi bien terrestre qu'aquatique.



Vue en plan du projet : seules deux voies de shunt sur trois sont conservées à ce stade d'étude.



Profil en travers du projet en amont immédiat du pont de Saint Cloud

Il n'est pas possible de supprimer d'autres voies de shunt car cela nuirait aux conditions de circulation alors que l'un des principes de ce projet vise bien à l'amélioration de la fluidité du trafic.

**En conclusion, le projet tel que présenté à l'Enquête Publique supprime deux de ces voies de shunt et libère ainsi de l'espace consacré à la création d'une confortable promenade en bord de Seine.**

## A6 - Les études de trafic

- a. L'étude de trafic est trop ancienne et manque de cohérence: 2014 en TMJA et 2017 en heures de pointe.

### **Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

L'étude « enquête et simulations de la RD7 » a été réalisée par le bureau d'études Explain en 2018-2019. Cette étude est jointe au dossier de DUP en annexe à la pièce F. Dans le même dossier figurent des comptages datant de juin 2018 qui ont été exploités dans la mise en œuvre du modèle de simulation. Il y a eu une erreur de forme dans le dossier de DUP.

Les données TMJA de 2014 ne concernent que la RD 907 et non la RD7.

**En conclusion, les études de trafic ont exploité les mesures de circulation réalisées en 2018.**

- b. A-t-on des retours d'expérience sur l'aménagement du boulevard urbain de La Défense?

### **Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

**L'expérimentation du dispositif Flowell sur le quartier de la Défense vient juste de débuter, les premiers retours d'expérience ne seront connus qu'à partir de mi 2022.**

- c. Le dossier ne comporte aucune donnée sur le trafic des liaisons douces.

### **Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

Il n'y a pas actuellement pas méthodologie fiable permettant d'évaluer de façon crédible le nombre de cyclistes présents sur les voies de circulation, en l'absence de piste cyclable existante. Il n'existe pas non plus de modèle permettant de prévoir la circulation cycliste dans une telle situation

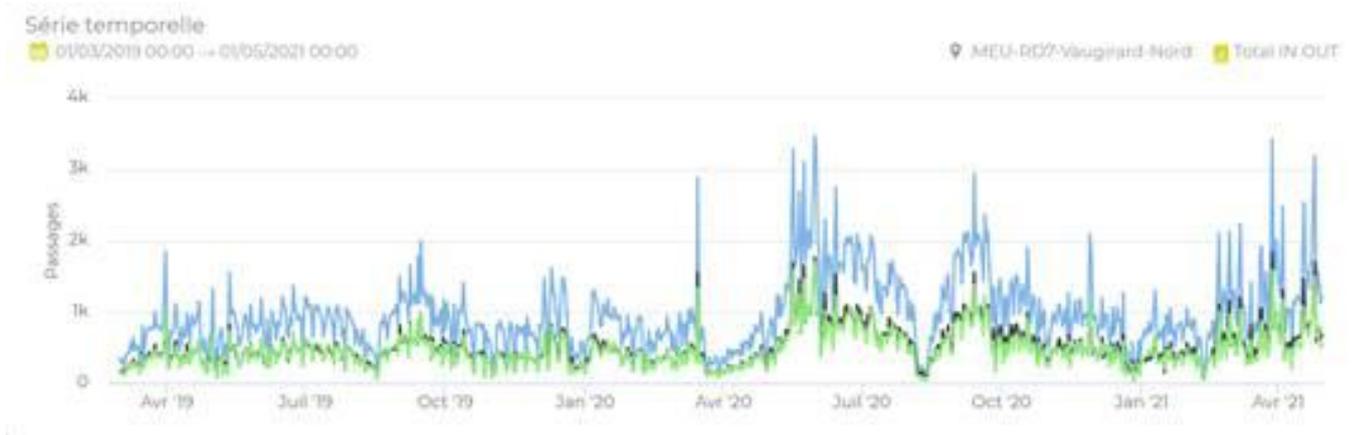
Néanmoins, le Département mène une politique de recueil des données concernant l'utilisation des itinéraires cyclables, grâce à la mise en place de points de comptage des vélos.

Ainsi, plusieurs compteurs permanents sont installés sur la RD7 en amont et en aval du projet : à Meudon et à Suresnes.

Les comptages montrent un pic à Meudon de 3 468 vélos le dimanche 31 mai 2020 et 1383 vélos le 1420 le 28 mars 2021 à Suresnes. Ces valeurs sont des maximums et non la moyenne.

Entre avril 2019 et avril 2021 :

- A Meudon, la valeur moyenne est de 957 vélos par jour et 1395 le week-end
- A Suresnes, cette valeur moyenne est de 482 vélos par jour en semaine et 601 le week-end.



Suivi des trafics vélos d'avril 2019 à avril 2021- Source Département 92

Bien que les études de trafic ne comportent pas de données trafic des circulations douces (comptages vélos ou piétons), les circulations douces ont été prises en compte dans le dimensionnement de la piste cyclable et des carrefours ainsi que dans le phasage de ces derniers.

Les recommandations du dernier guide du CEREMA, indique la largeur de piste bidirectionnelle à considérer en fonction de la fréquentation.

PISTE CYCLABLE BIDIRECTIONNELLE	
Débit cycliste souhaité (par jour dans les deux sens)	Largeur roulable minimum
0 - 1500	3 m
1500 - 3000	3,5 m
> 3000	4 m

La piste cyclable bidirectionnelle projetée aura une dimension minimale de 2,5 m de large qui sera majoritairement portée à 3 mètres à l'issue des études de maîtrise d'œuvre. Cette largeur correspond à un dimensionnement pour un trafic vélo de 1500 vélo/ jours, ce qui est supérieur au trafic observé. Lorsqu'il sera possible de réaliser une piste cyclable plus large que 3m, cela sera fait sous réserve d'une cohérence d'ensemble des largeurs des pistes.

**En conclusion, bien que le dossier ne comporte pas de données trafic vélo, la piste cyclable a été dimensionnée, avec une largeur qui sera majoritairement de 3 m, pour un trafic vélo de 1500 vélos/jour, ce qui apparaît très supérieur au trafic actuel (601 vélo/jour le week end).**

- d. Les études ne tiennent pas compte des conséquences de la pandémie (télétravail et corona-pistes pouvant devenir permanentes sur la RD1) - Voir en particulier observation n°335.

### Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

Les études ont été réalisées bien avant cette pandémie que nul ne pouvait prévoir et qui est un phénomène provisoire, néanmoins, les hypothèses d'évolution des pratiques de covoiturage et de pratique du vélo ont été prises en compte. Celles-ci sont présentées en page 65 de l'étude de simulation jointe en annexe à la pièce F du dossier de DUP.

## 2 Constitution des matrices 2046

Les matrices 2046 à l'HPM et à l'HPS ont été constituées sur la base de l'évolution tendancielle observée entre 2026 et 2036 en lien avec l'évolution des données socio-économiques et les hypothèses de changements comportementaux tels que le développement du covoiturage et de l'usage de vélo. Le tableau ci-dessous illustre la construction de ces matrices en 3 temps avec les hypothèses et volumes associés.

	Hypothèse	Volume matrice Cordon HPM	Volume matrice Cordon HPS
Horizon 2036		195 129	216 946
Evolution des donnée socio-économiques	Poursuite de l'évolution tendancielle entre 2026 et 2036, soit -0,02% à l'HPM et 0,9% à l'HPS	195 087	218 891
Développement du covoiturage	Augmentation du taux d'occupation de 0,1 des véhicules particuliers. 1,26 → 1,36	180 742	202 796
Développement de l'usage du vélo	Augmentation de la part modale vélo. Passage de 3% à 9%. Augmentation prise à 50% sur le mode VP et 50% sur le mode TC et uniquement sur des distances inférieures à 5 km	162 964	182 849

In fine, ces hypothèses amènent à une diminution de 16% du nombre de déplacements routiers par rapport à 2036 à l'échelle du périmètre cordon considéré pour l'étude.

**En conclusion, les modélisations de trafic à long terme intègrent déjà des évolutions de comportement comme le télétravail, le covoiturage, la part modale vélo.**

**Les études de maîtrise d'œuvre, qui débutent à peine, vont pouvoir ajuster le projet à l'augmentation de la pratique du vélo si celle-ci se confirme durablement.**

**Par ailleurs, la diminution du trafic automobile liée directement à la pandémie actuelle et plus particulièrement au confinement sera provisoire. En effet, les enregistrements de la circulation sur le réseau SITER, montrent que celle-ci augmente.**

**De plus, il est estimé que dès mi-juin 2021, le retour des travailleurs en présentiel risque de générer une augmentation des volumes de circulation car selon les derniers éléments disponibles de nombreux salariés sont prêts à revenir mais pas à prendre les transports en commun.**

e. L'étude de trafic n'a pas tenu compte de l'effet "aspirateur" du passage à 2x2 voies en particulier pour les PL ([voir observation n°338](#)).

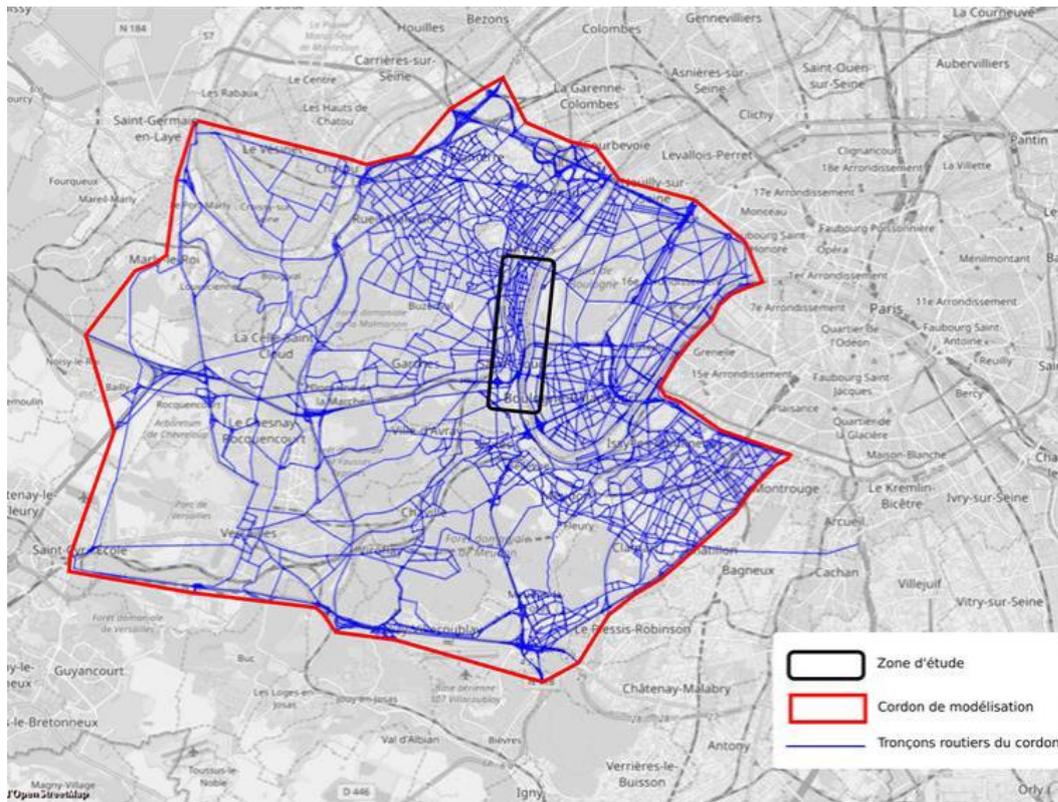
#### **Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

Le modèle de simulation statique du trafic routier a été mis en place à partir du modèle du Département des Hauts-de-Seine, lui-même établi à partir du modèle de la DRIEAT.

Pour se faire, un travail d'affinage et de calage été réalisé sur l'intégralité du Département des Hauts-de-Seine afin de permettre une bonne représentativité du modèle sur le territoire.

De plus, le modèle utilisé considère un cordon de modélisation beaucoup plus étendu que la zone d'étude et donc les voiries de ce cordon.

Cela permet de prendre en compte la demande à une échelle plus large et donc les éventuels effets « aspirateurs » que pourrait avoir l'élargissement de la RD7. Le travail est certes mené à demande constante pour les scénarios référence et projet, mais à l'échelle du cordon dont les dimensions permettent de prendre en compte les évolutions locales de la demande sur périmètre restreint d'étude, en intégrant les basculement d'itinéraires générés par le projet.



Cordon utilisé pour la modélisation de la circulation Source Explain

Enfin, les matrices 2026, 2036 et 2046 sont issues du modèle du Département des Hauts de Seine mis à jour avec les matrices 2025 et 2035 de la DRIEAT.

Disponibles pour l'heure de pointe du matin et du soir, elles incluent l'ensemble des origines-destinations et des générateurs de déplacements liés aux projets connus à ces horizons, notamment les projets du secteur du trapèze et de l'Île Seguin.

Après recalage de la situation actuelle, les matrices 2026 et 2036 sont obtenues par interpolation linéaire. La matrice 2046 a par la suite été construite par interpolation et en intégrant différentes hypothèses d'évolution des comportements (montée en puissance du mode vélo, développement du covoiturage et du télétravail).

Les études de circulations sont globales et tiennent compte des projets connus pouvant influencer la circulation et considèrent des hypothèses d'évolution des pratiques (covoiturage, utilisation du vélo) aux horizons étudiés. Ces études ont donc bien pris en compte l'éventuel « effet aspirateur » du passage à 2 files de circulation par sens.

Il est à noter que l'évolution du trafic de poids-lourds n'est pas directement corrélée à celle des véhicules légers. Pour les calculs d'impacts environnementaux, en l'absence de données (projet d'ampleur qui aurait pu avoir soit un effet attractif soit effet inverse vis-à-vis d trafic PL), un maintien du taux actuel de poids-lourds a été pris en compte.

**En synthèse, les études de circulations, menées sur un cordon plus large prennent en compte l'éventuel « effet aspirateur » du passage de la RD7 à deux files de circulation par sens.**

- f. Dans l'étude de trafic concernant la capacité du carrefour Georges Clemenceau, le trafic pendulaire lié à l'usage du Domaine National de Saint-Cloud (DNSC) est en pointe de 250 veh./h et non de 213. ([Note du CE: à vérifier la concordance des heures de pointe du parc avec celles prises dans l'étude](#))

#### **Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

Ces chiffres sont du même ordre de grandeur et sont sans incidence sur les résultats des études de circulation. Ils montrent que la demande est très faible sur l'Avenue de la Grille d'Honneur. Le bureau d'étude est d'ailleurs parti du principe que les flux actuels et futurs sont similaires.

Le commissaire enquêteur note la contribution intéressante de M. Denys ALAPETITE (n°239)

## **B - Les liaisons douces et les transports en commun**

Dans toutes les observations et propositions émises, la création et l'amélioration des liaisons douces ne sont pas mises en cause.

Quelques observations suggèrent cependant qu'il serait judicieux de favoriser la rive droite de la Seine pour de tels projets. Les emprises et le cadre naturel de cette rive sont en effet plus favorables.

Sont donc citées ci-après les critiques et les propositions sur les liaisons douces proposées dans le projet soumis à l'enquête:

[Nota du CE: Pour les points B1 et B2, il sera utile de consulter le mémoire établi par le Collectif Vélo Ile de France \(observation n°194\) et les recommandations du CEREMA \("8 recommandations pour réussir votre piste cyclable"; <https://www.cerema.fr/fr/actualites/8-recommandations-reussir-votre-piste-cyclable>\).](#)

#### **Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

Le Département en tant que maître d'ouvrage veille à l'application, dès la conception de ses projets, des règles techniques issues de la réglementation ou des recommandations issues des différentes entités ou organismes référents dont le CEREMA.

Ces documents font, entre autres, partie de la base de données techniques du Département.

#### **B1 - Caractéristiques de la piste cyclable:**

- a. La piste doit avoir une largeur minimale de 3,00 mètres, (voire 4 mètres selon trafic).

#### **Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

Dans le projet présenté la piste cyclable mesure au minimum 2,50 m. Cette largeur sera majoritairement portée à 3,00 m lors des études de maîtrise d'œuvre grâce à l'affinage du projet (en réduisant par exemple la largeur du passe pied entre le stationnement et la piste).

**En conclusion, les largeurs de pistes seront portées majoritairement à 3m voire plus lorsque cela sera possible et sous réserve d'une cohérence globale des largeurs de piste.**

- b. Il faut une séparation nette en la piste cyclable et la voie piétons. (Sur ce point la piste en service au Nord du projet est souvent citée en contre exemple)

**Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

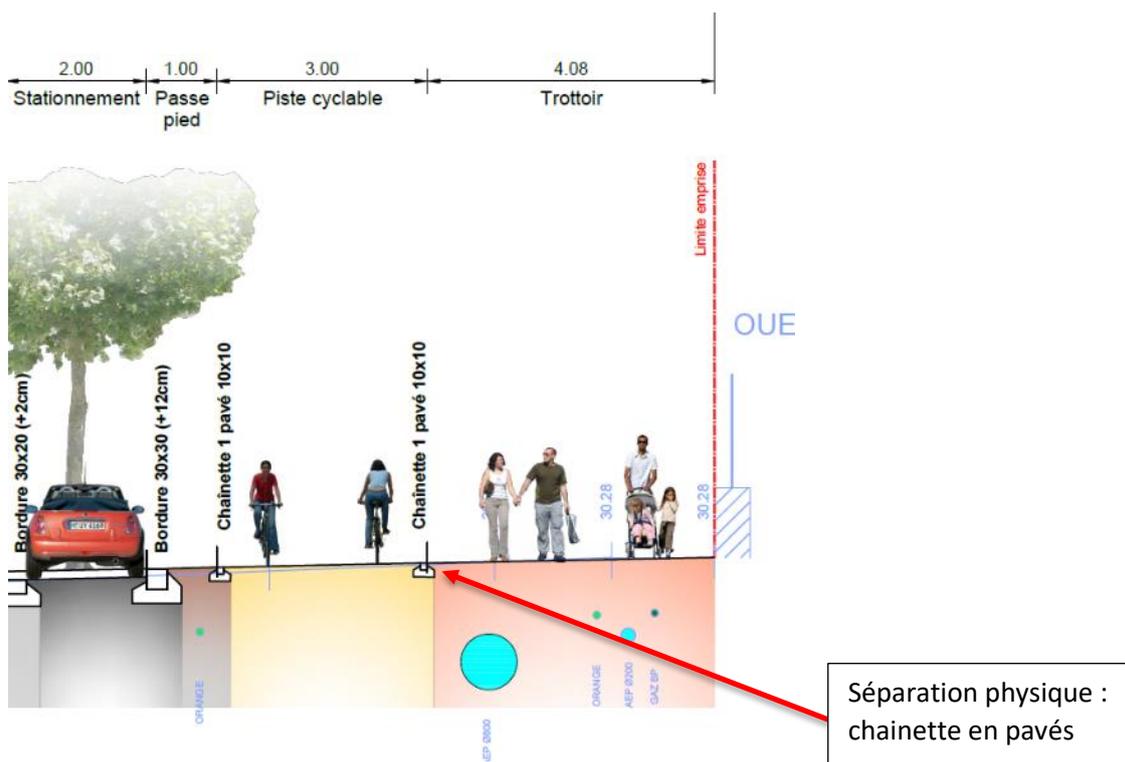
La piste cyclable créée sera bien séparée et éloignée des voies de circulation automobile afin d'éviter les risques d'accident entre cyclistes et véhicules motorisés.

Le projet issu des études préliminaires prévoit la mise en œuvre d'une chaînette en pavés de 10 cmx 10 cm pour délimiter physiquement chacun des côtés de cette piste cyclable. Cette chaînette assurerait un bon repérage des piétons (notamment malvoyants) et limitera les conflits piétons cycles. La mise en œuvre d'une différence altimétrique légère de part et d'autre de la piste cyclable, comme demandé par les associations de vélo, sera étudiée.

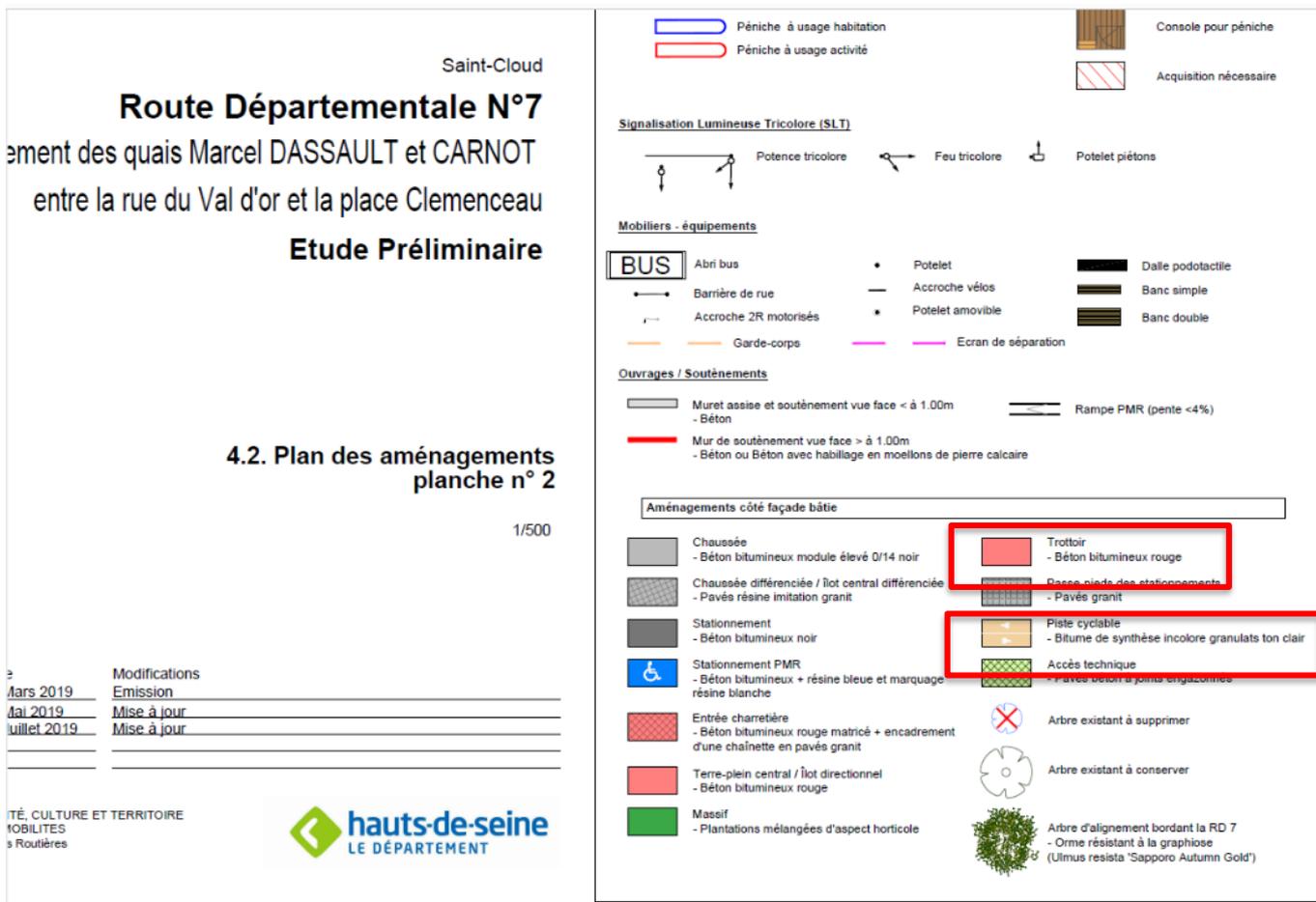
En plus de cette délimitation physique, un contraste visuel (entre revêtement de la piste cyclable et revêtement du trottoir) garantira une meilleure lisibilité de l'aménagement pour tous.

Ces éléments seront bien sûr complétés par les signalisations horizontales et verticales ad hoc.

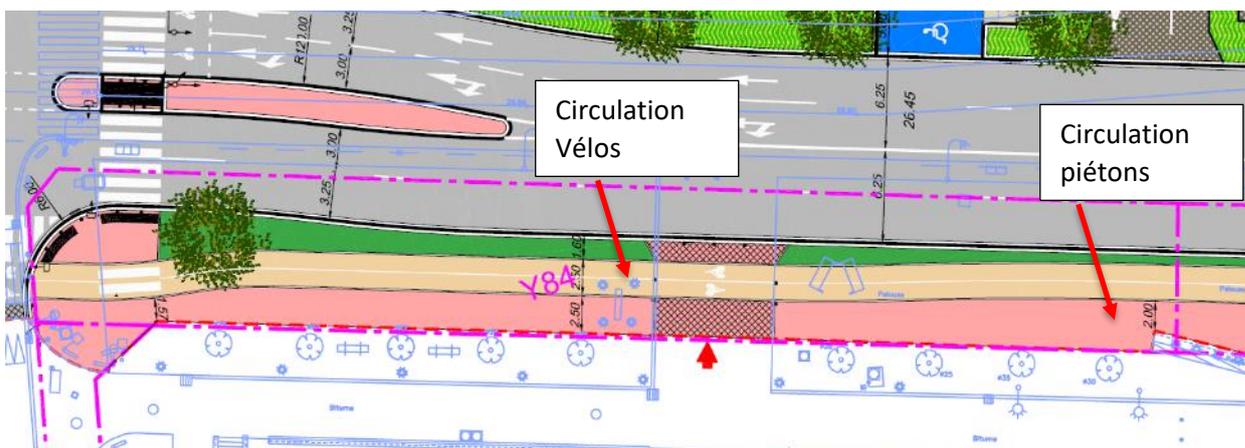
Les caractéristiques finales des pistes cyclables seront étudiées dans le détail lors des études de maîtrise d'œuvre. Ces dernières pourront étudieront la mise en œuvre d'un différentiel altimétrique entre le trottoir et la piste cyclable.



Source : Etude préliminaire



Source : Etude préliminaire



Source : Etude préliminaire



Source : film 3 D

**En conclusion, il y aura bien une séparation nette en la piste cyclable et la voie piétons. Les caractéristiques finales des pistes cyclables seront étudiées dans le détail lors des études de maîtrise d'œuvre et intégreront au mieux les diverses règles techniques.**

## B2 - Zones particulières:

- a. Place Georges Clemenceau: il faut sécuriser ce carrefour; une solution du type carrefour hollandais est-elle envisageable?

[Le CE note cependant que dans son dernier avis \(n°500\), l'association Saint-Cloud@Vélo émet un avis positif sur l'aménagement proposé sur le rond-point G. Clémenceau.](#)

### **Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

Le projet prévoit une piste cyclable autour du rond-point de la place Georges Clémenceau. Chacune des traversées vélos est protégée par un dispositif à feux. Le phasage de ceux-ci sera optimisé de façon à limiter les arrêts des cyclistes.

L'étude d'une solution de type carrefour hollandais pour l'aménagement de la place Clémenceau est pas écartée car elle pénaliserait trop la fluidité de ce carrefour.

Par ailleurs, il est important de noter que l'association Saint-Cloud@Vélo a émis un avis positif sur cet aménagement

**En conclusion, la piste cyclable sera sécurisée sur le projet, y compris au niveau de la place Georges Clémenceau.**

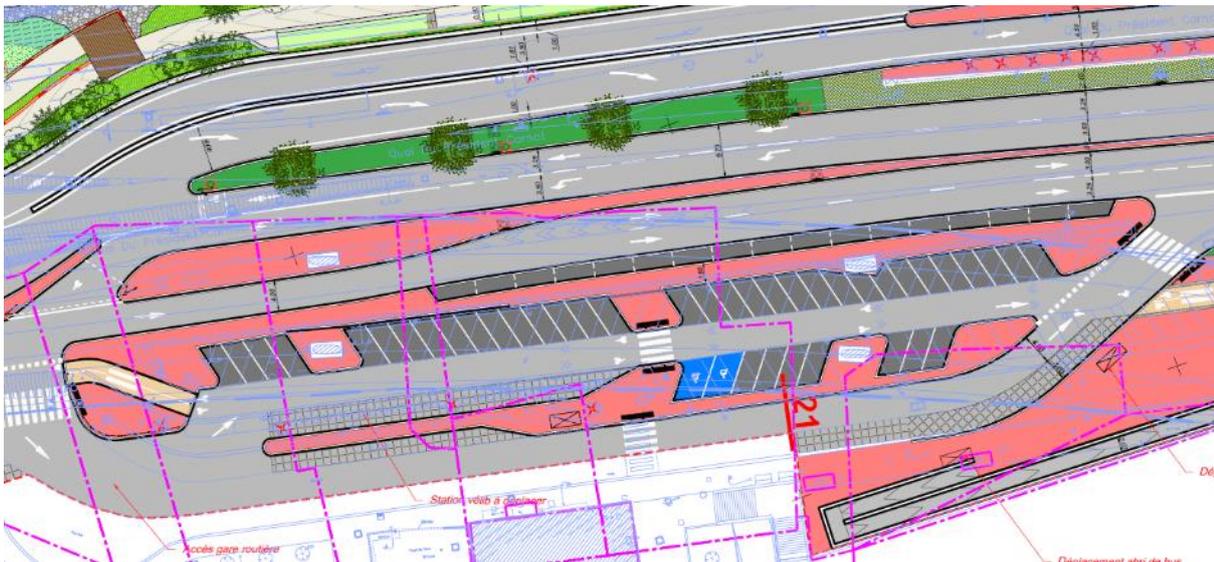
- b. Dans la traversée de la gare routière, la continuité de la piste cyclable ne semble pas assurée; qu'en est-il?

**Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

Le projet, tel que présenté dans le dossier de DUP au stade d'étude préliminaire, prévoit que les vélos traversent la gare routière dans la voie de circulation située entre les zones de stationnement.

Ce positionnement n'est pas optimal et il est prévu que l'aménagement de la gare routière soit revu lors des études de maîtrise d'œuvre afin qu'il n'y ait pas de conflit d'usages.

Cet aménagement sera étudié en coordination avec la RATP et la ville.



Source : Etude préliminaire

**L'aménagement de la gare routière sera affiné et précisé en coordination avec la RATP et la ville lors des études de maîtrise d'œuvre ultérieures.**

- c. Propose que dans la traversée du Parc du Château, la piste cyclable soit implantée à l'intérieur du parc pour gagner de l'espace pour l'aménagement des berges, car la zone disponible est très limitée. Quelle est la position du Maire de Suresnes sur cette zone?

**Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

L'hypothèse d'implantation de la piste cyclable à l'intérieur du parc du Château permettrait à la fois de répondre à la contrainte d'emprise limitée et à la possibilité de créer une forme de perméabilité pour assurer des liens entre parc et promenade de Seine. Les contraintes du site, qui est classé, limitent sans doute les solutions pour y parvenir. Cette hypothèse a d'ailleurs d'ores et déjà été évoquée avec l'équipe de maîtrise d'œuvre lors de sa prise de connaissance du dossier. Néanmoins, le parc n'est pas sur une emprise du Département qui n'est donc pas décisionnaire pour y réaliser

des travaux. C'est pourquoi, l'équipe projet travaillera sur cette hypothèse lors de la phase de conception AVP au regard des échanges établis avec le gestionnaire du parc, la Ville de Suresnes et l'Inspectrice des Sites. Néanmoins, cette solution présente des contraintes fortes : les entrée-sortie sont délicates à positionner et ouvriraient des brèches dans le mur acoustique, le tracé de la piste dans le parc devra tenir compte des arbres, il faudra que cet itinéraire puisse s'affranchir des heures d'ouvertures et de fermeture du parc dont on voit qu'elles sont un frein pour la continuité cyclable qui passe dans le Parc de Saint Cloud.

**L'hypothèse d'implantation de la piste cyclable à l'intérieur du parc du Château sera étudiée en coordination avec le gestionnaire du parc et la ville lors des études de maîtrise d'œuvre ultérieures.**

- d. Pont de Saint-Cloud: le projet est à revoir, propose une piste de chaque côté du pont. Est-il nécessaire de garder 6 voies sur ce pont?

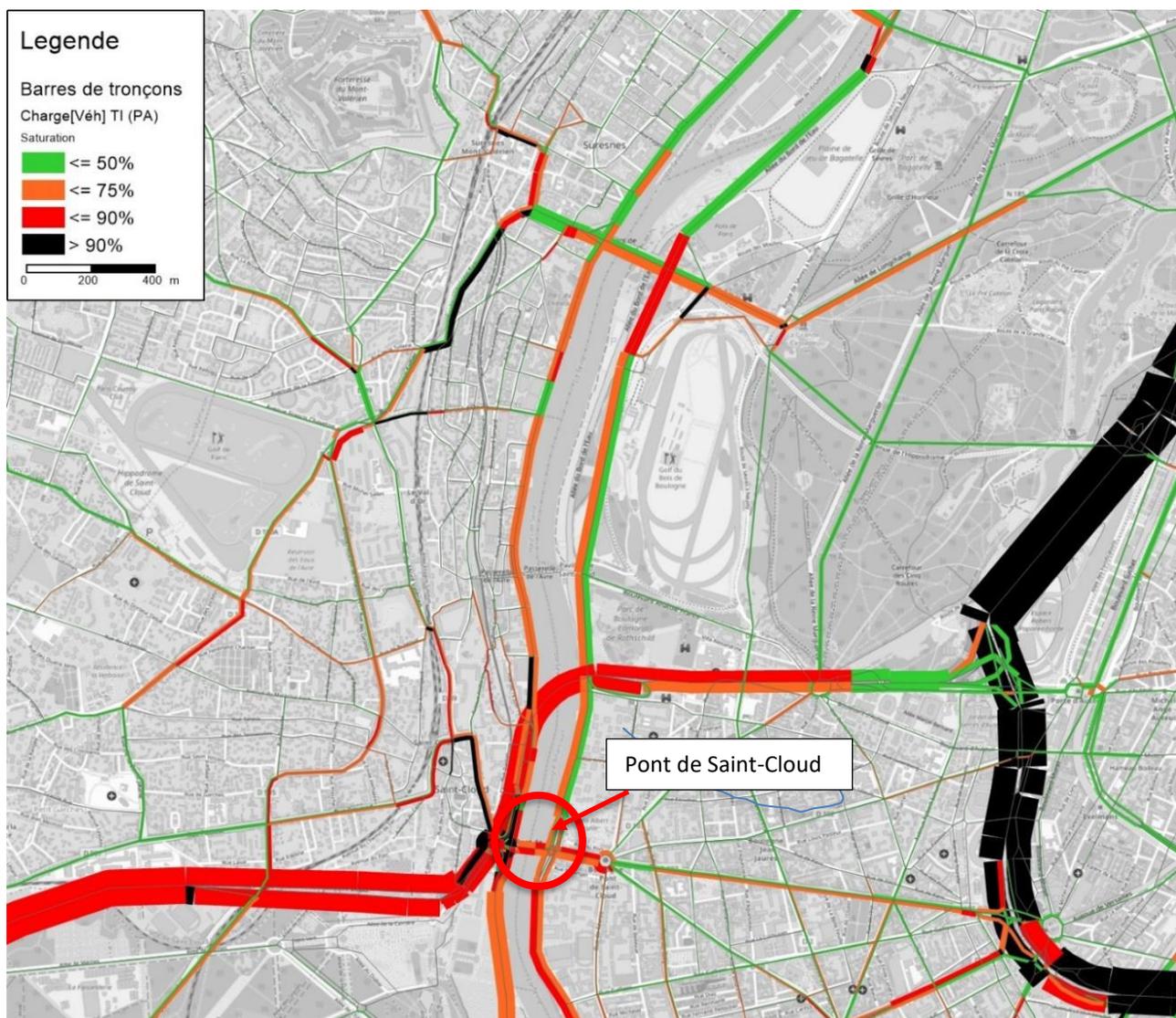
**Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

La mise en place d'une piste cyclable de chaque côté du pont sera étudiée lors des études de maîtrise d'œuvre ultérieures.

En ce qui concerne la nécessité de maintenir 6 voies de circulation sur le pont, il est précisé que le projet prévoit de supprimer une des 7 voies de cet ouvrage.

L'étude de simulation statique des conditions de circulation réalisée par Explain (bureau d'études spécialisé) dans le cadre de ce projet et présentée en annexe de la pièce F du dossier de DUP montre que la circulation sur le pont de Saint Cloud est importante et que les niveaux de saturation y sont élevés.

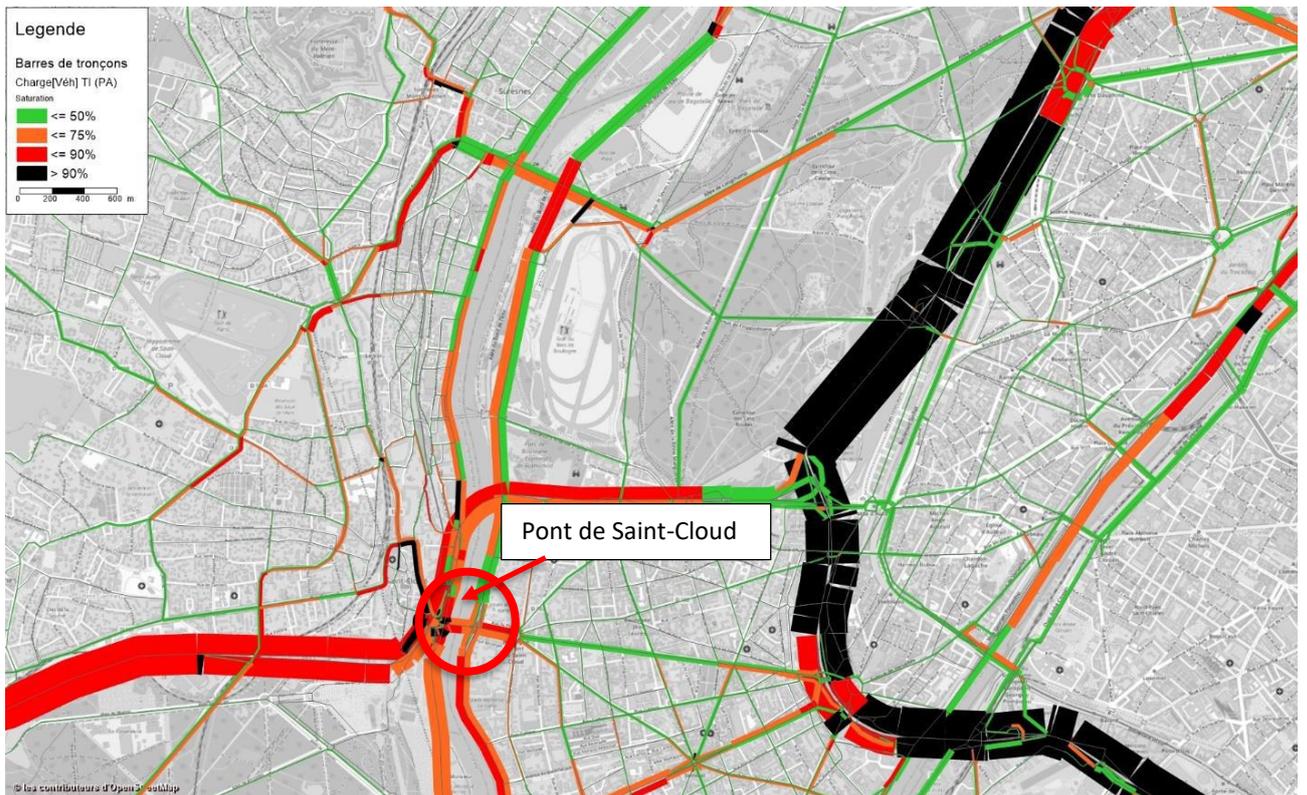
En effet, à horizon 2026 état projet, le Pont de Saint-Cloud accueille des niveaux de trafic élevés à l'heure de pointe du matin, avec 1 800 UVP/h vers l'Ouest et 2 000 UVP/h vers l'Est. A l'heure de pointe du soir, les trafics relevés sur le pont de Saint-Cloud sont plus limités avec 1 450 uvp/h vers l'Ouest pour 1 700 uvp/h vers l'Est. Les niveaux de saturation sur le pont sont élevés.



Scénario de projet 2026 : Niveau de saturation HPM (Source Etude Simulation statique Explain)

A horizon 2046 état projet, les charges restent élevées, quasi identiques à celles de 2026. En HPM, sur le pont de Saint-Cloud, 1 800 véhicules circulent vers l'ouest et 2 000 vers l'est. En HPS, 1 500 véhicules circulent vers l'ouest et 1600 vers l'est.

Les niveaux de saturation restent élevés.



Scénario de projet 2046 : Niveau de saturation HPM (Source Etude Simulation statique Explain)

Ainsi, la suppression de deux files sur le pont aurait des conséquences négatives sur la circulation automobile mais aussi sur celles des bus rejoignant la station de tramway T2 ou empruntant la rue Dailly (lignes Mobiliennes et Fortes concernées) : L 175, L 126, L52, L72. L 160, L 467.

**En conclusion, au regard des résultats des études de circulation, il n'est pas pertinent de supprimer une voie de circulation supplémentaire sur le pont de Saint Cloud.**

- e. Tunnel entre la rue Dailly et l'entrée du parc de Saint Cloud pour les liaisons douces: comment éviter les risques d'insécurité et d'insalubrité pour un ouvrage de ce type, dont le tracé en plan est de plus courbe?

**Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

Le tunnel entre la rue Dailly et l'entrée du parc de Saint Cloud fera l'objet d'une réhabilitation soignée. En particulier, son éclairage permettra d'obtenir une ambiance lumineuse accueillante et sécurisante (pas de zone d'ombre, choix de température d'éclairage adaptée). Une participation artistique est possible (fresque, etc..).

Le traitement de cet ouvrage sera qualitatif. Les revêtements choisis se devront d'être durables et faciles d'entretien. En effet, un ouvrage qui reste propre et en bon état incite moins au vandalisme (dégradations tels que les tags par exemple).

### B3 - Implantation de la piste cyclable:

Après l'abattage d'arbres, l'implantation de la piste cyclable est le thème qui a le plus mobilisé le public et les associations.

L'argument de la desserte locale, donné par le maire de Saint-Cloud lors de la concertation de 2017 et rappelé dans son courrier du 12 mai, n'a pas semble-t-il convaincu ceux qui se sont exprimés au cours de cette enquête.

#### B3-1 - La piste cyclable doit être implantée coté Ville:

- a. Cette solution a un impact positif sur les nuisances acoustiques en éloignant les voies routières des habitations.
- b. Elle évite un changement de coté au Nord (piste de Puteaux et Suresnes) et au Sud (Traversée du Parc de Saint-Cloud).

#### B3-2 - La piste cyclable doit être implantée coté Seine:

- a. Pour éviter les 14 carrefours qui rendent cette piste peu attractive et dangereuse.
- b. Pour éviter la place Georges Clemenceau.
- c. Pour obtenir une promenade plus large, coté Seine.
- d. Pour éviter l'erreur qui a été commise sur Suresnes; piste peu fréquentée et en conflit avec les piétons.
- e. Si la piste est coté ville, les vélos risquent d'emprunter quand même le coté Seine.

#### B3-3 - Solution mixte d'implantation de la piste cyclable:

- a. Une étude alternative avec piste cyclable coté bâti au début de Saint-Cloud, puis coté Seine sur le reste de la section n'est elle pas envisageable ?

### **Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage pour les points B3.1 B3.2 et B3.3**

Le choix de positionnement de la piste cyclable coté bâti repose sur la volonté de mailler cette piste avec la ville (accès aux immeubles, équipements, gares, commerces). L'implantation de la piste côté Seine nécessiterait des traversées de la RD pour les rejoindre. De plus, un tel positionnement dans un espace davantage dédiée à la promenade pourrait générer des conflits entre les « vélos flâneurs » et les « vélos transits ». Néanmoins, si elle est souhaitée par les partenaires du projet, cette solution pourra être envisagée dans les études de maîtrise d'œuvre ultérieures.

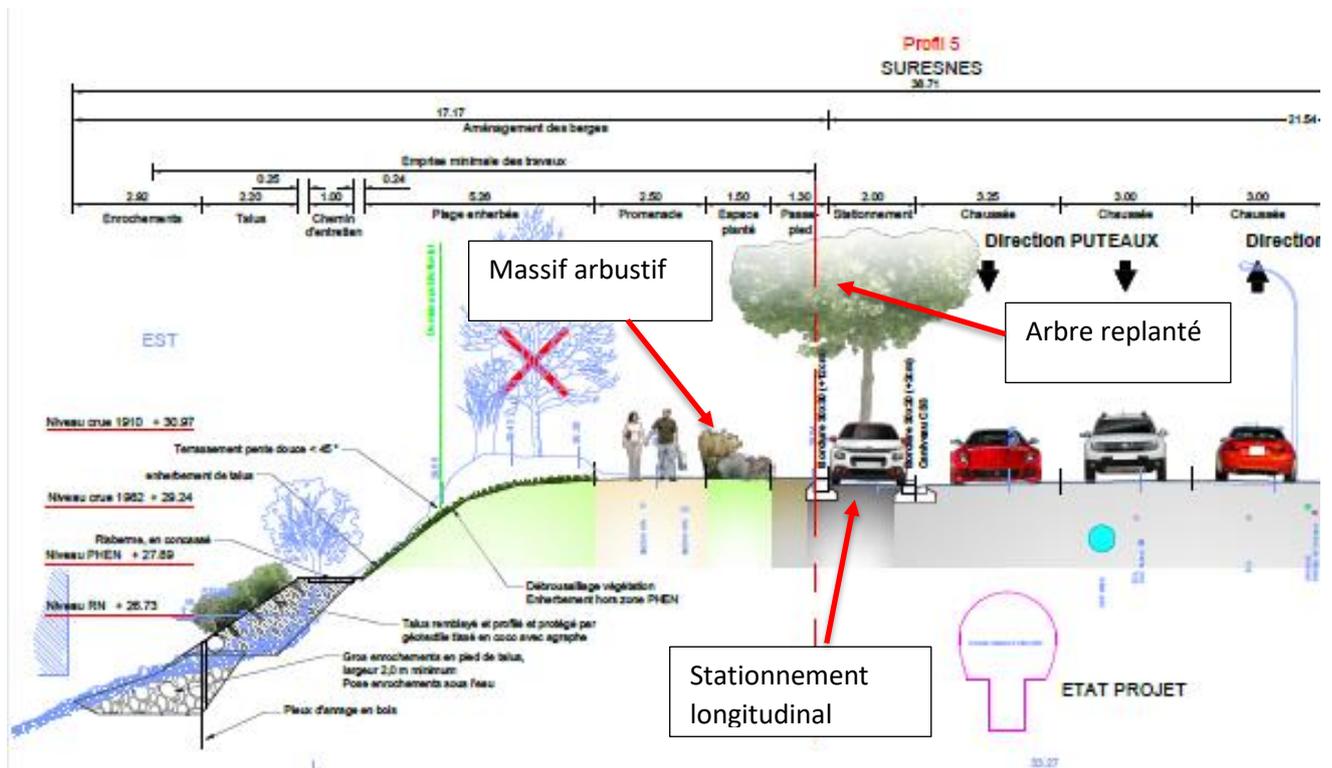
### B4 - La promenade piétons coté Seine:

- a. Une promenade piétonne en bordure immédiate d'une circulation importante avec de nombreux poids lourds, ne présente aucune attractivité; il faut créer ou conserver un lieu de promenade attractif.

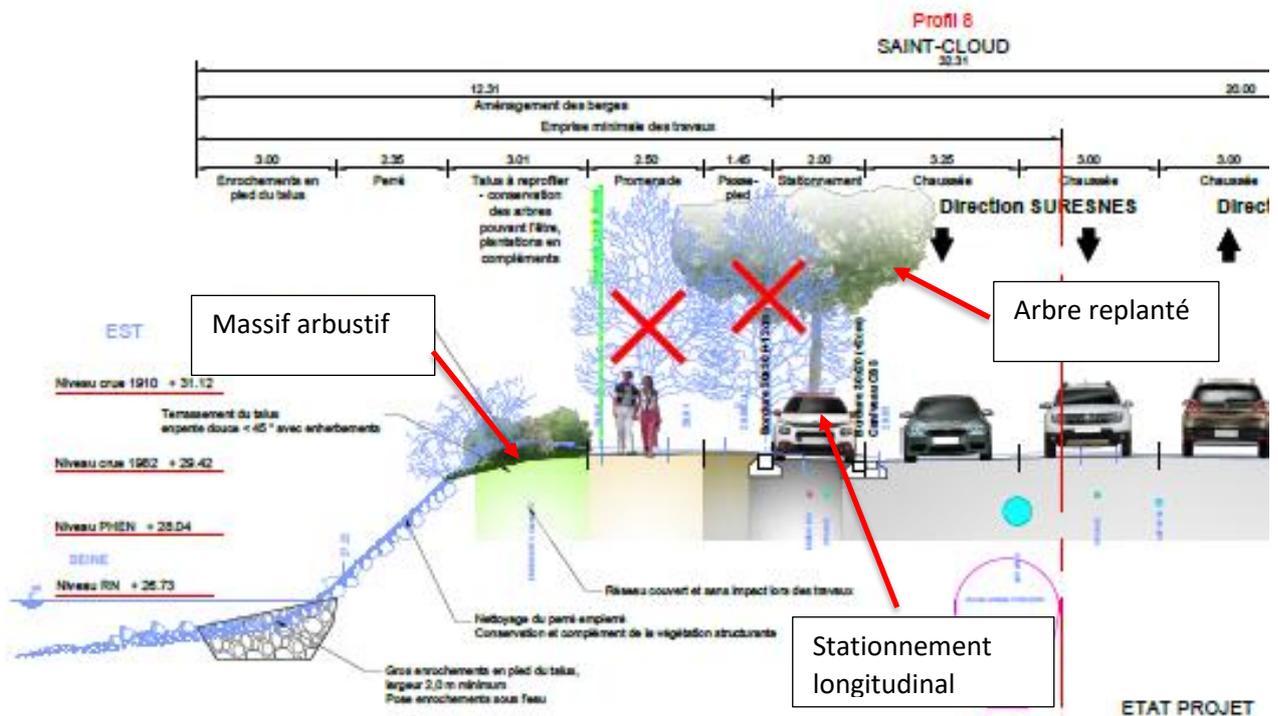
### **Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

Le projet prévoit des aménagements paysagers (arbres et strate arbustive basse continue), en pleine terre ou en jardinière, permettant d'isoler la promenade piétonne de la circulation automobile. De plus le stationnement coté Seine permet d'éloigner cette promenade de la circulation. Il faut noter que les pieds d'arbres seront également plantés (ce qui n'apparaît pas forcément bien sur les profils en travers présentés dans le dossier de DUP).

De plus, le stationnement longitudinal coté Seine, constituera également un écran protecteur supplémentaire vis-à-vis des nuisances liées à la circulation automobile.



Source : Etude préliminaire



Source : Etude préliminaire

**Cette remarque fera néanmoins l'objet d'une vigilance lors de la réalisation des phases d'études ultérieures car l'un des objectifs du projet est bien d'ouvrir la ville sur la Seine en créant une**

**promenade paysagère et en aménageant les berges. L'enjeu de cette promenade est bien qu'elle soit attractive mais aussi accessible à tous.**

b. Propose d'installer des bancs le long de la promenade piétonne.

#### **Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

Il est bien sûr prévu d'installer du mobilier urbain : bancs, corbeilles de rue, etc. Mais l'implantation du mobilier urbain tel les bancs, les corbeilles de rue, etc se fait dans les étapes d'étude ultérieures. Cette implantation sera soumise à l'avis des Villes

Les modèles de mobilier urbain implantés seront ceux définis dans les chartes des villes et si celles-ci n'en ont pas ou veulent y déroger, une proposition de plusieurs modèles sera faite aux Villes qui pourront arrêter leur choix.

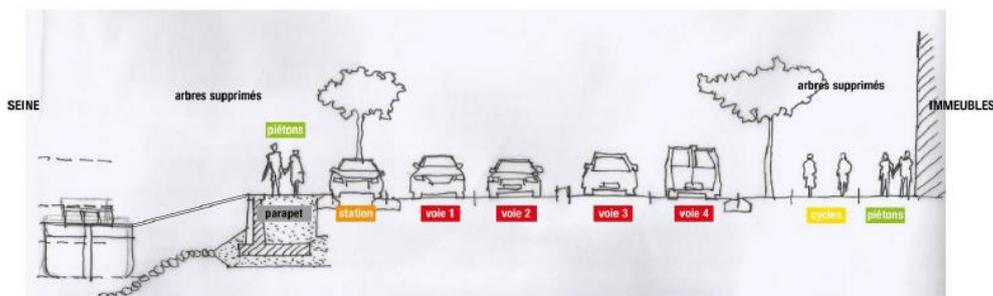
#### **B5 - Une liaison douce en bord de Seine:**

a. Propose une promenade piétons et vélos [passerelle légère continue et design, bois et/ou métallique, en bord de fleuve, comme il y en existe à l'étranger.

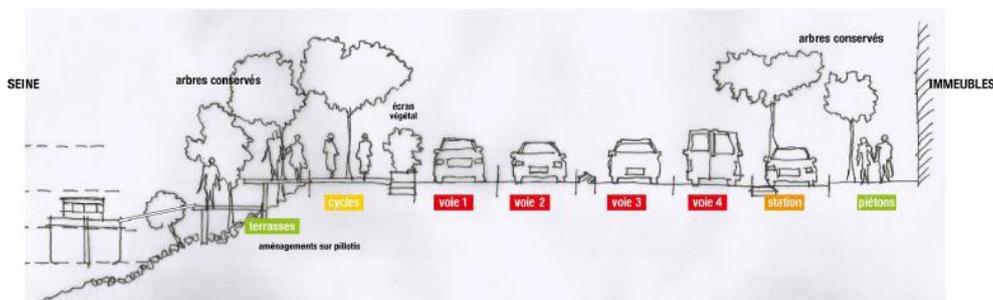
(Voir notamment la proposition n°365 de l'Association Suresnes Bord de Seine)

**Pour mémoire, l'association Suresnes Bord de Seine propose le projet-ci-dessous :**

#### **PROJET PROPOSÉ : LA PROMENADE LE LONG DES IMMEUBLES**



#### **PROJET ALTERNATIF : LA PROMENADE LE LONG DE LA SEINE**



« Ce système de promenade sur structure légère, en bois par exemple, a de très nombreux avantages:

- Il permet de sauver la quasi-totalité des arbres en les intégrant dans la promenade, comme montré dans les photographies ci-jointes,
- Il permet de transférer la piste cyclable côté Seine, favorisant une circulation sans carrefour, donc plus rapide et plus sûre,
- Il permet de ne plus avoir à construire le mur de soutènement en béton, mur très coûteux et totalement inesthétique, puisque la route sera repoussée de 3m vers la ville grâce au transfert de la piste cyclable côté Seine,
- Outre les arbres, Il permet aussi de préserver la quasi-totalité de la végétation haute et basse des berges, sa faune nombreuse et son rôle d'absorption des eaux de pluie et des possibles crues du fleuve,
- Ce système léger, en respectant le profil naturel des berges, n'hypothèque pas l'avenir contrairement à une solution bétonnée et permettra aux collectivités locales de faire évoluer les aménagements au fur et à mesure des futurs usages,
- Il permet de connecter les passerelles des péniches en toute sécurité, contrairement aux plateformes au niveau du trottoir proposées par le maître d'oeuvre, ces dernières étant totalement inadaptées car imposant des angles bien trop importants pour les passerelles (parfois près de 45 degrés !),
- Il est bien moins coûteux qu'une solution minérale nécessitant de très lourds travaux.
- Pour que le transfert de la piste cyclable côté Seine ne rapproche pas les voies de circulation des riverains côté ville, notamment à Saint Cloud, nous proposons que la voie de stationnement soit placée côté ville, offrant ainsi également un alignement arboré de ce côté (l'alignement d'arbres côté Seine n'étant plus abattu).

La solution que nous vous proposons permettra d'offrir aux promeneurs une véritable promenade verte, bien plus agréable et respectueuse de l'environnement. Elle permettra d'éviter de reproduire les erreurs faites lors de l'aménagement du tronçon Pont de Suresnes - Pont de Puteaux, où le trottoir côté Seine ne voit jamais un piéton, malgré les arbres replantés lors des travaux.

Enfin, cette solution pourra s'accompagner d'une ouverture du Parc du Château vers la Seine, avec un passage de la RD7 à vitesse réduite sur les 300 mètres concernés, l'installation de dos d'âne et la création d'un passage piéton protégé. Les Suresnois pourront ainsi rejoindre la Seine en traversant le Parc. »

### **Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

Plusieurs inconvénients relatifs à cette proposition peuvent être identifiés :

- a- Cet ouvrage pourrait constituer un obstacle à l'écoulement des crues (risques d'embâcles). Avant de l'étudier plus avant, une analyse de ces risques doit être menée préalablement avec les services de la police de l'eau
- b- L'implantation de cet ouvrage sur pilotis, permettrait peut-être d'éviter d'abattre un certain nombre d'arbres mais pas ceux qui sont implantés dans la partie du talus au niveau et en dessous de cette promenade sur pilotis.
- c- La mise en œuvre de cette solution ne pourrait sans doute pas se faire par voie terrestre sans couper des arbres (problèmes d'accès pour les engins), la mise en œuvre par voie d'eau impliquerait le déplacement de tous les bateaux.

- d- L'intégration (raccordement altimétrique mais aussi partage des usages sur un même espace) de cet ouvrage au niveau des estacades pourrait s'avérer délicate
- e- Un ouvrage en bois nécessite plus d'entretien et est moins pérenne que la solution exposée dans le dossier de DUP, la mise en œuvre d'une telle solution n'utiliserait sans doute pas la bois pour les parties porteuses, voire pour les parties « marchées »
- f- Supprimer complètement le stationnement coté Seine implique que tous les usagers des bateaux et les Villes soient d'accord car il n'y aura plus de possibilité de créer des « déposes minute » par exemple même si l'association des bateaux de Saint Cloud se dit prête à cette suppression (OBSERVATION 305 : « Nous sommes prêts à accepter cette perte de places à proximité de nos habitations, à condition qu'elle soit la conséquence du transfert coté Seine de la piste cyclable et de son isolation par une haie ou une palissade acoustique » )
- g- Le gabarit et le tracé de la piste cyclable tels que proposé ne permettront pas de conserver l'intégralité des arbres
- h- La mise en œuvre d'une telle passerelle ne retire rien à la nécessité de conforter le talus en cas d'élargissement de la plateforme routière et donc la création d'un mur de soutènement potentiel là où c'est nécessaire.

**En conclusion, au regard de ces arguments techniques, cette proposition est écartée. De plus, sa mise en œuvre introduirait une modification radicale du projet et impliquerait de refaire un dossier de DUP et d'organiser une nouvelle enquête publique, ce qui retarderait d'autant la réalisation du projet.**

- b. La voie piétonne coté Seine doit être au niveau du quai bas et non au niveau de la voirie.

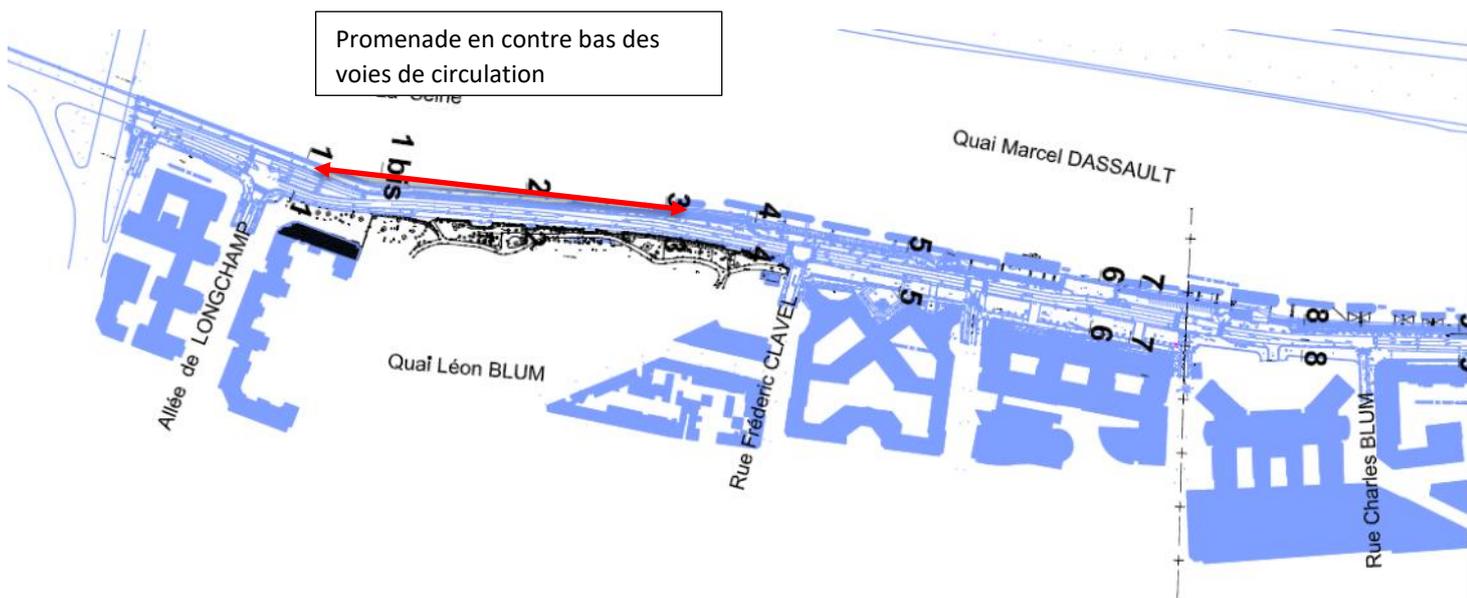
**Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

La mise en place du cheminement piétons au niveau du quai bas sur tout le linéaire du projet présenterait les inconvénients suivants :

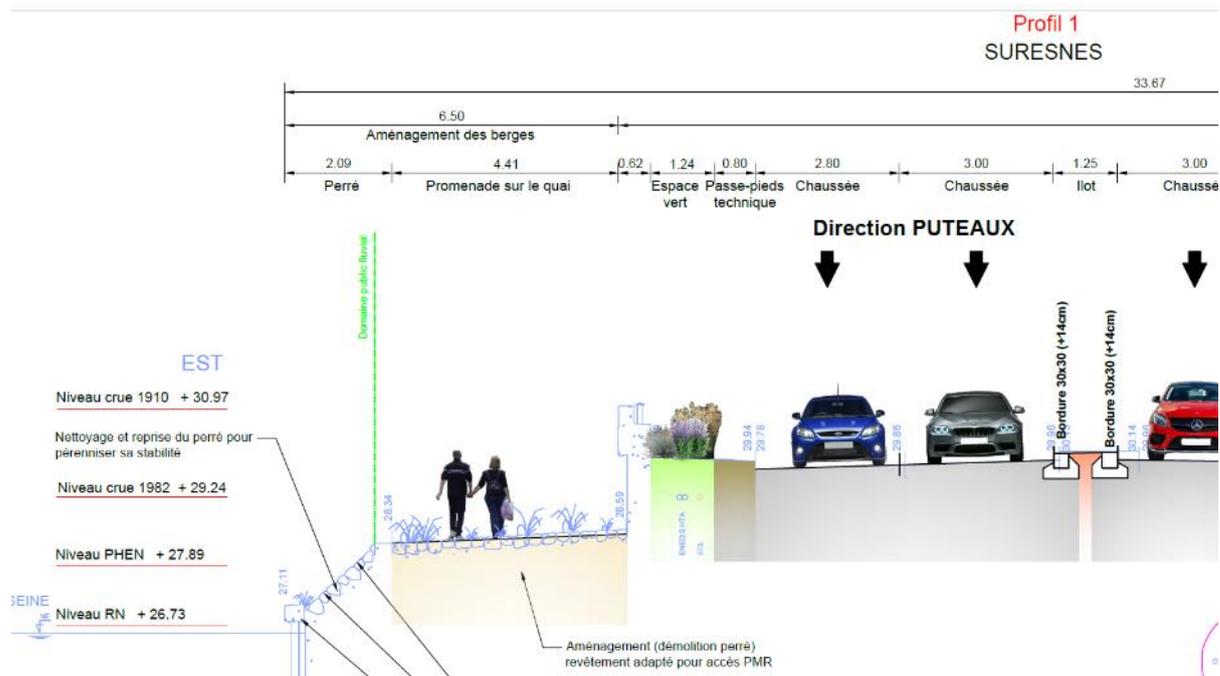
- a- Sa réalisation imposerait des travaux de berges beaucoup plus importants que ceux prévus : il faudrait toucher plus profondément aux structures de protection de berges actuelles (perrés maçonnés en particulier),
- b- Cette promenade au bord de l'eau ne permettrait pas la perméabilité souhaitée avec la ville car ses accès aux piétons ne pourraient être continus. Les accès depuis la partie haute ne pourraient être que ponctuels et leur mise en accessibilité serait complexe en raison des pentes maximales imposées par la réglementation à respecter. Il faudrait créer des escaliers et des rampes d'accès conformes à la réglementation,
- c- La mise en accessibilité de ce cheminement bas serait compliquée en raison des pentes maximales imposées par la réglementation. Il faudrait donc créer de longues rampes d'accès à minima à chaque intersection avec le réseau viaire des villes. L'emprise du projet serait fortement impactée. Par exemple, pour remonter de 2 m il faudrait une rampe de 50m de long. Les rampes nécessitent une largeur d'emprise supplémentaire à celles du cheminement et sont consommatrices d'espace. Leur réalisation ne pourrait se faire qu'au détriment des autres usages ou aménagements,

- d- Au niveau des estacades le cheminement bas ne pourrait pas être conservé,
- e- Un tel cheminement serait inondable en période de Seine haute et donc non praticable. Sa réalisation ne permettrait donc pas de s'affranchir de la réalisation d'un trottoir sur la partie haute du quai et d'une largeur minimale de 1,20 m imposée par la réglementation. Dans le contexte de disponibilité foncière du projet la réalisation de ce trottoir supplémentaire semble impossible.
- f- De plus, il faudrait remettre en état cette promenade basse après chaque période de submersion, ce qui entrainerait des coûts d'entretien importants.
- g- Enfin, cette promenade basse au bord de l'eau passerait au plus près des bateaux logement et d'activité, ce qui pourrait porter atteinte à la tranquillité de leurs occupants.

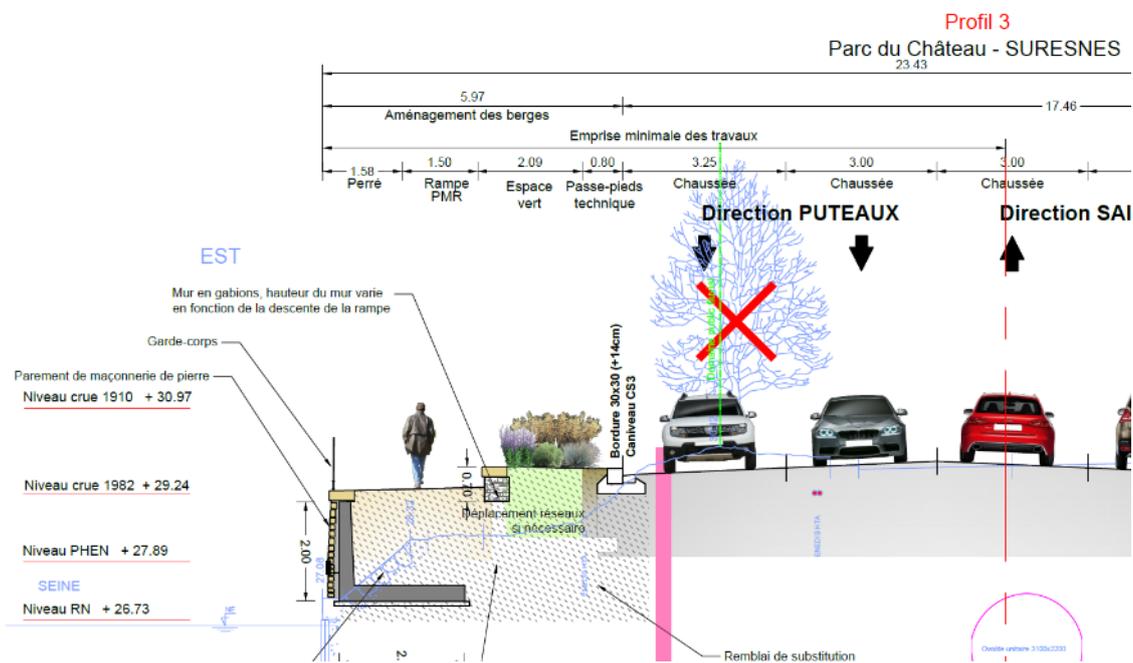
Néanmoins, la promenade de bord de Seine, sans être forcément au niveau du quai bas, est parfois située en contre bas des voies de circulation. C'est le cas au niveau du parc du Château à Suresnes comme le montrent les profils en travers 1 à 3 localisés sur le plan ci-dessous :



Source : Etude préliminaire

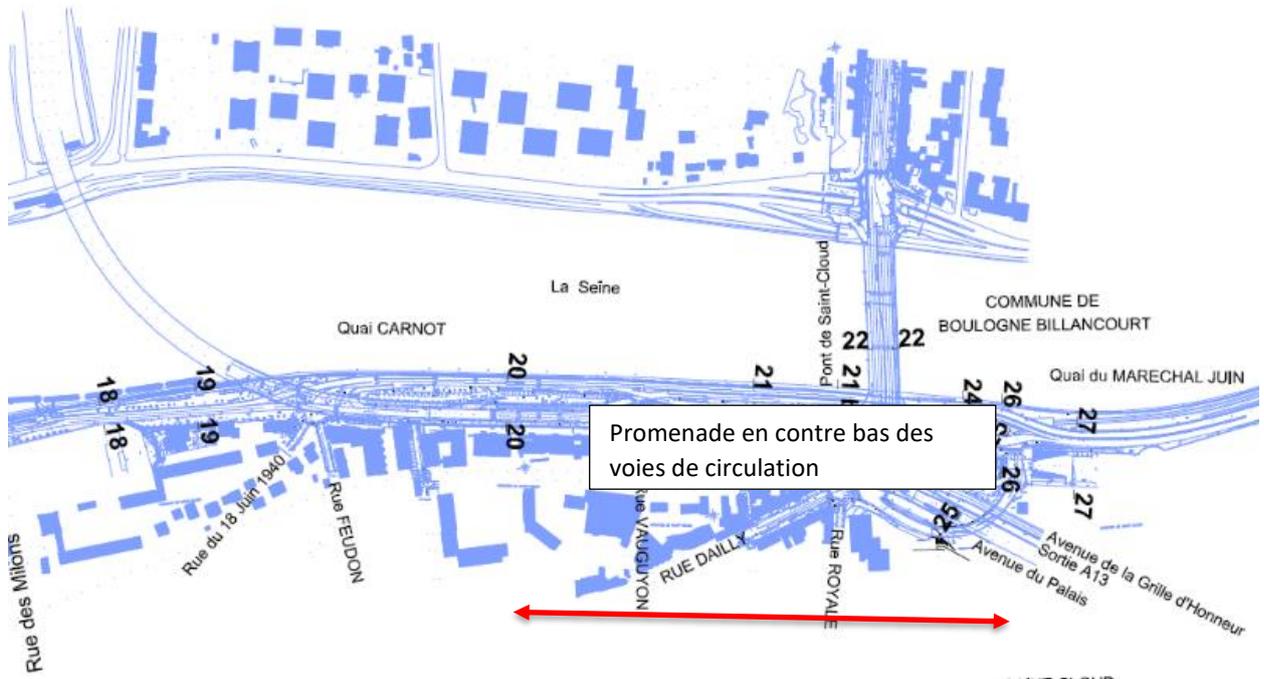


Source : Etude préliminaire

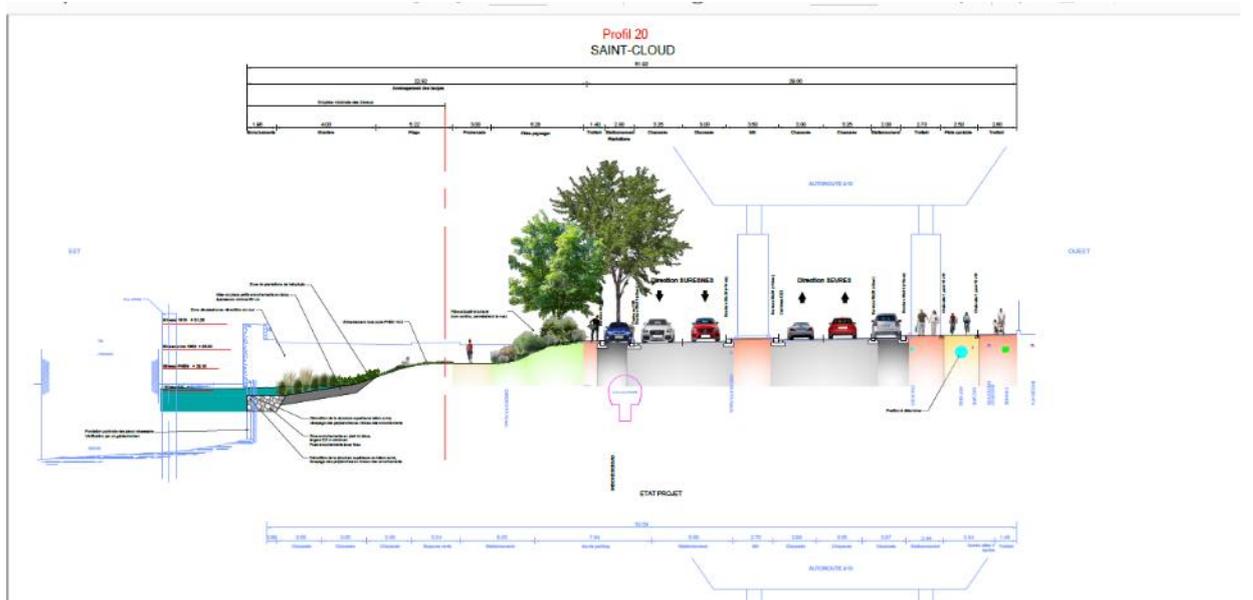


Source : Etude préliminaire

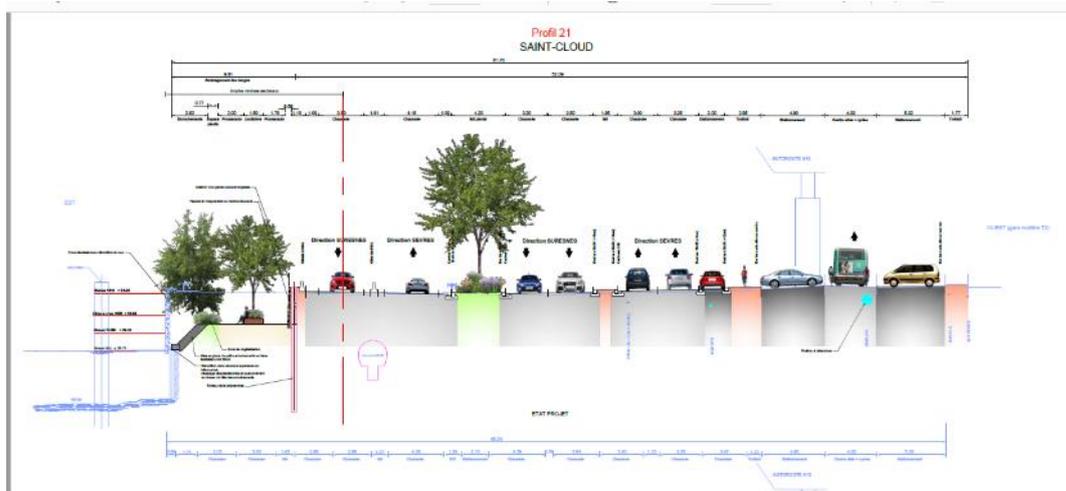
Ou encore à Saint Cloud, au niveau du Quai Carnot, en amont du viaduc de l'A13, jusqu'au quai du Maréchal Juin comme le montrent les travers 20,21,21bis, 24 et 26) localisés ci-dessous :



Source : Etude préliminaire



Source : Etude préliminaire



Source : Etude préliminaire



Source : Etude préliminaire

**En synthèse, le projet privilégie autant que possible la position de la promenade bord de Seine en contre bas des circulations automobile dans la mesure où l'accessibilité PMR peut être maintenue.**

## B6 - Les transports en commun:

- a. La deuxième voie serait plus utile pour les transports en commun.

### **Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

La deuxième voie pourrait effectivement dans un horizon futur où le trafic aurait diminué être réservée aux transports en commun, aux véhicules propres, aux véhicules autonomes, au covoiturage, afin de favoriser ces modes de déplacement. Il est donc proposé d'adapter l'usage des voies à l'évolution des comportements en matière de déplacement tout en incitant à l'usage de véhicules et de modes de transports non polluants.

- b. Il faudrait améliorer les transports en commun.

### **Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

L'organisation et la gestion des transports en commun sur la région Ile de France relève de la compétence d'IDF Mobilités.

Néanmoins, en application du Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France (PDUIF) et du SDRIF, le Département mène une politique de déplacements visant à organiser une mobilité durable autour des principes suivants :

- Favoriser les déplacements à vélo et à pied, notamment en améliorant l'accessibilité pour tous (y compris les personnes à mobilité réduite) de la voirie et des transports.
- Organiser les flux de véhicules en hiérarchisant le réseau de desserte : il s'agit du trafic de transit indispensable à la vie économique emprunte le réseau magistral (voies nationales et boulevard périphérique) et le réseau structurant (dont la RD 7 et la RD 1) identifiés comme tels dans le PDUIF et ayant vocation d'après celui-ci à « support prioritaire ... de la circulation des poids lourds pour les maillons terminaux des transports de marchandise ». La hiérarchisation du réseau viaire implique donc d'aménager ce nombre réduit d'axes pour canaliser le trafic général et assurer les échanges nécessaires entre les territoires urbains. La RD 7 est classée à grande circulation et assure à ce titre, comme rappelé plus haut, « une continuité des itinéraires principaux et notamment le délestage du trafic [...] et la desserte économique du territoire ».
- Piloter et cofinancer la réalisation d'infrastructures lourdes de transports collectifs structurants : en assurant la co-maîtrise d'ouvrage de la ligne de tramway T10 ainsi que du prolongement de la ligne de tramway T1 et d'accélérer la réalisation des autres infrastructures en les co-finançant comme le prolongement du métro lignes 4 et 14 et le prolongement du RER E.

**En conclusion, le projet est conçu dans le respect des principes du PDUIF, du SDRIF et de la politique de déplacement du Département.**

c. Préserver dans le projet la possibilité de la réalisation d'une navette fluviale.

**Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

La réservation pour permettre l'implantation d'un ouvrage d'accostage d'une navette fluviale sera prise en compte dans les études de maîtrise d'œuvre en coordination avec VNF (Voies Navigables de France), et les Villes

Toutefois, il est important de rappeler que la mise en place d'une navette fluviale de transport public ou de tourisme devrait associer les différents partenaires du fleuve Ile de France Mobilités, Port Autonome de Paris et VNF, chacun pour ses compétences.

d. Propose de déplacer l'arrêt de bus "Longchamp" côté Seine, à un endroit moins contraint.

**Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

Le positionnement de l'ensemble des arrêts de bus sera précisé lors des études de maîtrise d'œuvre ultérieures, en coordination avec la RATP et la Ville.

## C - Les stationnements

Le nombre de places supprimées sur les deux communes appelle les observations suivantes:

### C1 - Commune de Saint-Cloud:

a. Concernant une zone d'une longueur de 3 km, la mesure compensatoire apportée par le projet de parking du stade Tacconi n'est que très partiellement convaincante du fait de sa concentration en un point unique.

**Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

Le projet prévoit dès que cela est possible du stationnement longitudinal. La jauge du futur parking sous le stade Martine Tacconi a été calculée en prenant comptant le nombre de places licites et illicites actuellement à moins de 5 minutes à pieds du stade.

Il est cependant important de noter que les places supprimées sont souvent des places non matérialisées et non autorisées à l'origine. Le stationnement payant permettra d'accentuer la rotation des véhicules en stationnement et de permettre aux résidents de trouver des places réparties le long de l'axe plus facilement. Des aires de livraison seront aménagées pour faciliter les déposes de personnes et de marchandises pour les habitants fluviaux notamment.

Enfin, le Maître d'ouvrage recherchera la possibilité de trouver des places supplémentaires dans le cadre des études de maîtrise d'œuvre

b. Rien ne garantit que les mesures de compensation seront réalisées avant les travaux et la suppression des places existantes.

**Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

Ce projet de parking sous le stade Tacconi étant sous maîtrise d'ouvrage de la Ville, le Département ne peut en effet s'engager sur un calendrier de réalisation.

- c. Y aura-t-il des mesures compensatoires pour les riverains (tarifs réduit par exemple sur les parkings).

**Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

La gestion du stationnement réglementé relève de la compétence de la Ville. Le Département ne peut donc pas prendre d'engagement sur ce point, néanmoins, cette demande sera relayée auprès de la Ville.

- d. Les riverains pourront-ils se garer pour des arrêts indispensables de courte durée, du type dépose.

**Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

La gestion du stationnement réglementé relève de la compétence de la Ville. Le Département ne peut donc pas prendre d'engagement sur ce point, néanmoins, cette demande sera relayée auprès de la Ville. Des aires de livraison seront prévues dans le projet en accord avec les villes.

**C2 - Commune de Suresnes:**

- a. Il faut trouver des solutions pour compenser le nombre très important des places supprimées.

**Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

Le bilan stationnement montre une diminution de 65 place entre l'état actuel et l'état projet lorsqu'on comptabilise les places licites. Il est compensé par la mise en œuvre d'un parking souterrain sous le stade Martine Tacconi. Les études de maîtrise d'œuvre chercheront à améliorer encore ce bilan, soit en trouvant des ponctuellement des jauges importantes, soit en disposant plus de stationnement sur voirie lorsque cela est possible.

**C3 - Pour tout le projet:**

- a. Il faut prévoir des parkings pour les deux roues motorisées.

**Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

Le projet prévoit, à ce stade près de 40 emplacements de stationnement pour les deux-roues motorisés. Ce nombre sera affinés dans les études opérationnelles. Ces emplacements sont localisés, en particulier aux abords des entreprises, mais ceci pourra évoluer en fonction des besoins et sera soumis à l'avis des villes.

- b. Places PMR?

**Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

Bien entendu, le Département respectera la réglementation de 5% de places aménagées en place PMR.

Le projet prévoit donc, à ce stade, 5 places PMR. Deux de ces emplacements sont localisés dans la gare routière et les autres sont répartis le long du projet. Leur nombre et emplacement précis seront

déterminés ultérieurement en fonction des besoins, en concertation avec les Villes.

c. Places pour recharges des véhicules électriques?

**Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

A ce stade d'avancement des études ces emplacements ne sont pas encore définis. Ils le seront lors des études de maîtrise d'œuvre, en coordination avec les Villes. En effet, la mise en place des bornes relève de la compétence des communes. Ce sujet sera donc traité en étroite collaboration avec elles en fonction des besoins.

d. Il faut supprimer les stationnements sauvages.

**Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

Le projet de la RD7 prévoit la réorganisation de l'espace public en général et du stationnement en particulier en supprimant les « stationnements sauvages » et en réorganisant de façon plus claire et lisible l'espace public.

e. Ne peut-on pas trouver des solutions de mutualisation des places de parking de bureaux?

**Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

Cette piste permettant d'augmenter l'offre de stationnement est explorée mais est particulièrement complexe lorsqu'il s'agit de parkings souterrains. En effet, les réglementations n'étant pas les mêmes pour les parkings privés et les parkings publics, la transformation d'un parking souterrain privé en parking public impose d'importants travaux de mise aux normes. Par ailleurs, cette mutualisation impliquerait la passation de conventions multipartites entre les différents partenaires dont les Villes portant à la fois sur des aspects juridiques, administratifs et financiers.

La désignation d'un exploitant du parking via un contrat de concession est indispensable mais ne peut être porté que par la ville ou l'EPT.

f. Qu'est il prévu pour les futures résidences à réaliser ou en cours de construction en bordure de la RD7 (en particulier sur Saint-Cloud)?

**Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

Les PLU définissent les règles de stationnement à respecter pour les constructions ou extensions dans les parcelles privées. Ils sont consultables en lignes sur les sites des villes

Sur la commune de Saint Cloud, dans la zone concernée par le projet, pour les constructions de logements le règlement (Article UF 12) impose une place de par logement et une place supplémentaire pour les logements de plus de 100m<sup>2</sup> et une place supplémentaire par tranche de trois logements.

Le règlement du PLU définit également des règles de stationnement pour les autres activités (commerces, artisanat, etc) qui ne sont pas détaillées ici.

**En synthèse, ce sont les villes qui, au travers du règlement de leur PLU, définissent les règles de capacité de stationnement dans les parcelles privées dans le cadre des procédures de demande de permis de construire. C'est ensuite aux promoteurs de ces nouvelles constructions de les respecter.**

- g. Dans le cadre d'une piste cyclable coté Seine, l'association Suresnes Bord de Seine propose que le stationnement soit prioritairement placé coté ville et que celui coté Seine soit supprimé dans les zones où cela serait utile pour réaliser une liaison douce attractive, préservant au maximum les arbres. ([Observation n°365](#))

**Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

Cette proposition est notée, néanmoins sa prise en considération nécessitera d'obtenir un consensus de l'ensemble des riverains fluviaux et des villes et de ne pas supprimer des places de stationnement supplémentaires.

**C4 - Projet de parking sous le stade TACCONI:**

- a. Existe-t-il un projet et un programme de réalisation?

**Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

Ce projet est sous maîtrise d'ouvrage de la Ville de Saint Cloud et en est au stade des études de faisabilité.

- b. Demande des précisions sur le stationnement des véhicules des personnes en charge des activités de ce stade pendant les travaux.

**Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

Il est trop tôt pour répondre à cette question. Par ailleurs, ce projet étant sous maîtrise d'ouvrage de la Ville, il n'appartient pas au Département d'y répondre. Néanmoins cette question sera relayée.

- c. Monsieur Denis TREZEL propose un parking d'une centaine de places, situé derrière la station TOTAL; la Ville et le département seraient-ils intéressés par cet équipement.

**Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

Le Département a déjà pris contact avec la société Total pour envisager la création d'un parking situé derrière la station-service. Malheureusement cette prospection n'a pas débouché sur la possibilité de créer un tel équipement. Le propriétaire ne souhaite pas à ce stade exploiter un parking avec les contraintes d'un parking public.

## D - L'environnement

### D-1 - les arbres

La suppression de très nombreux arbres a provoqué une vive émotion et de nombreuses protestations et observations de la part des associations environnementales, bien sûr, mais aussi de la grande majorité des personnes qui se sont exprimées. Il ne faut pas abattre les arbres car nécessaires pour préserver l'environnement. Certains sont protégés par l'article L 350 -3 du code de l'environnement (alignements d'arbres qui bordent les voies de communication).

- a. Il ne faut pas abattre les arbres car nécessaires pour préserver l'environnement. Certains sont protégés par l'article L 350 -3 du code de l'environnement (alignements d'arbres qui bordent les voies de communication).
- b. Des travaux autour des arbres sont possibles, en augmentant par exemple les dimensions des zones à ne pas terrasser autour des arbres.
- c. Un projet à 2x1 voies ou de 3 voies, permettrait de sauver les arbres.
- d. Le nombre des arbres recensés est inexact. Le recensement ne tient compte que des arbres d'alignement. Sur Suresnes, les tiges hautes sont 3 fois plus nombreuses qu'annoncées dans le dossier (150 recensées). Un nouveau relevé doit être effectué sur tout le projet.
- e. L'association Arbres dans son observation n°254/255 que la liste des arbres existants soit publiée et note qu'aucune expertise ne figure au dossier.
- f. Demande des précisions sur les compensations prévues pour les arbres abattus qui ne seront pas remplacés dans l'emprise du projet. Tous les arbres ont leur rôle écologique, y compris ceux qui ne sont pas des arbres d'alignement.

#### **Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage pour le point D1**

Suite aux interrogations portées dans le cadre de l'enquête, le Maître d'Ouvrage a procédé à un comptage complet du secteur d'étude. Le patrimoine arboré actuel compte environ 700 arbres dont 470 dits d'alignement (cote ville ou coté seine) et 230 sur les talus des berges. Le projet issu des études préliminaires et présenté en enquête publique comprend la suppression de 436 d'entre eux pour la très grande majorité des arbres d'alignement.

Certains de ces arbres ne peuvent être conservés à cause de :

- *Raisons géométriques et système racinaire*

Il est impossible de poursuivre tous les objectifs du projet en conservant complètement la trame arbustive actuelle, l'espace étant trop réduit.

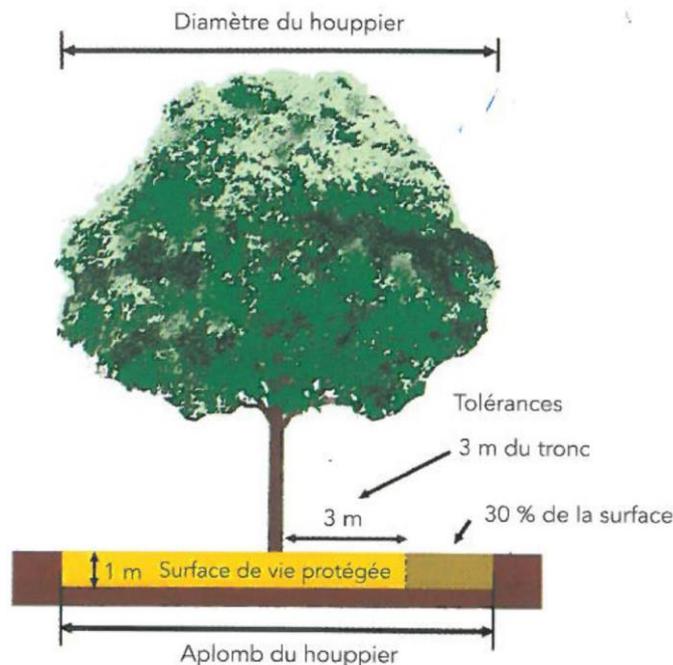
Le projet prévoit pourtant des acquisitions foncières non bâties tout le long du tracé (régularisations essentiellement), et des berges avançant ponctuellement sur la Seine pour gagner en largeur. Il prévoit par ailleurs une piste cyclable bidirectionnelle qui optimise l'espace alloué aux vélos au niveau minimum des standards actuels : 2,5 m au minimum et majoritairement 3 m. Il prévoit enfin des voiries au gabarit optimisé (3m). Néanmoins, malgré ces mesures de limitation, il n'est pas possible de conserver la trame arborée. Enfin, l'un des objectifs poursuivis est de rendre des perspectives sur le fleuve, difficilement envisageable sans coupe d'arbre.

Le tracé du projet sera complètement différent de l'aménagement existant et le nivellement sera modifié puisque l'emplacement des bordures, et donc des fils d'eau, change. Cela nécessitera de reprendre les structures et donc de procéder à des terrassements pour changer la nature des sols.

Par ailleurs, de nombreuses études préalables ont été menées afin de tester plusieurs hypothèses de positionnement des voies et de la piste cyclable (le long des berges, le long du bâti, mono ou bidirectionnelle). Aucune de ces hypothèses ne permet une conservation notablement différente des arbres existants, elles présentent toutes un bilan similaire.

Au-delà de l'aspect géométrique, c'est le système racinaire des arbres qui va être particulièrement impacté, du fait des travaux bien sûr, mais aussi car les déplacements et réhabilitations des réseaux concessionnaires préalables aux travaux du Département vont être très importants.

Comme illustrée sur le schéma ci-dessous, afin de maintenir un arbre en place lors d'un aménagement, une zone de 3m à partir du tronc et de 1m de profondeur ne peut être remaniée. Or, les travaux nécessaires au projet ne peuvent être conduits sans impacter fortement la zone de protection racinaire des arbres dont la survie serait alors irrémédiablement compromise.



Zone à protéger autour d'un arbre pour le maintenir en place pendant des travaux

(source : Département des Hauts-de-Seine)

Il est donc indiscutable qu'à l'occasion des travaux, le système racinaire soit, soit mortellement endommagé, soit présentera des risques pour la stabilité des arbres ultérieurement. Un arbre d'alignement de la RD7 est par ailleurs tombé dernièrement sur la chaussée, heureusement sans conséquence grave, mais ce qui engage potentiellement la responsabilité du Département.

Enfin, alors que la modification de la répartition de l'espace public va entraîner une modification de son nivellement, il n'est pas possible d'enterrer, ou au contraire de mettre à nu le collet des arbres, ce qui entraînerait leur dépérissement, voire leur mort, et les fragiliserait dans tous les cas.

- *Raisons phytosanitaires*

L'étude de l'état phytosanitaire réalisée en 2015 et 2016 est incomplète. Elle n'étudie pas l'ensemble des sujets, notamment la dernière partie du projet entre le pont de l'A13 et la place Clémenceau. Sur 360 arbres étudiés (arbres d'alignement uniquement), 76 sont jugés comme ayant des lésions irréversibles soit 20%. Par ailleurs, cette étude datant déjà de plusieurs années, le bilan phytosanitaire des arbres présenterait aujourd'hui probablement plus d'arbres à lésions irréversibles qu'il y a 5 ans. Ce chiffre est rappelé par ailleurs dans le dossier d'enquête publique, car il est non négligeable dans l'optique de la coupe des arbres liés au projet.

*Afin de réduire l'impact du projet sur le patrimoine arboré le Département a approfondi les études.*

Les études de faisabilité ont montré une capacité faible du projet à éviter les impacts sur les arbres. Pour autant, à ce stade, ces études sont conservatrices et présentent des impacts qui présentent des marges d'optimisation, notamment du point de vue de l'impact sur le système racinaire. Le Département s'est récemment adjoint les services d'une équipe de maîtrise d'œuvre composée notamment d'un bureau d'étude en paysage, afin d'améliorer significativement le bilan des coupes, tout en conservant les objectifs du projet. Cette amélioration est à ce jour difficilement quantifiable mais l'effort demandé à la maîtrise d'œuvre est d'autant plus important sur les arbres signalés comme remarquables, notamment le long du parc du Château à Suresnes.

Le projet prévoit évidemment par ailleurs la plantation de 181 arbres sur le tracé, afin de réduire le bilan négatif en nombre de sujets. La demande faite à l'équipe de maîtrise d'œuvre est d'augmenter le nombre de sujets plantés. À ce jour, le bilan est donc d'environ 250 sujets en moins.

Ce bilan numérique n'embrasse pas l'ensemble de la problématique. En effet, même avec un bilan neutre, le pouvoir de climatisation global des arbres tendra à baisser avec le remplacement de sujets matures par des sujets jeunes. Là encore, la différence n'est pas quantifiable en l'absence de données scientifiques, mais le Département va mener avec un bureau d'étude une première analyse sur le projet de la RD 910 à Sèvres et Chaville, qui permettra probablement de pouvoir chiffrer ces différentiels. Afin de minimiser cet impact, le Département est en outre susceptible de planter des arbres plus âgés qu'à l'habitude.

De plus, le projet prévoit de larges fosses d'arbres pour permettre leur bon développement et leur protection contre les créneaux de stationnement.

Enfin, les plantations d'arbres du projet s'accompagnent de la plantation d'une importante strate arbustive et herbacée dense en pied d'arbres, inexistante aujourd'hui, qui jouera à la fois le rôle d'agrément végétal, de masque visuel de la route (elle remplacera les rejets d'aujourd'hui) et de développement d'une certaine biodiversité (flore et petite faune) en créant un corridor vert. Cette strate arbustive permettra d'ajouter un volume végétal important indépendamment des arbres. Elle remplacera avantageusement les plantes invasives que l'on observe actuellement.

*Les arbres abattus et non remplacés sur le site du projet seront compensés:*

Pour les sujets qui ne pourraient pas être replantés sur le tracé (pour rappel, à ce stade, 250 arbres), le Département travaille avec plusieurs entités dans un espace géographique proche du projet afin de compenser la perte numérique du nombre d'arbres. A ce jour, les réflexions sont les plus avancées avec le Domaine de Saint Cloud, limitrophe du projet, où les perspectives actuelles

permettent d'envisager un bilan au moins neutre global en l'état actuel du projet (plantation d'un arbre pour un arbre abattu), et finalement probablement positif une fois que le maître d'œuvre aura étudié un projet avec moins de coupes, et plus de plantations.

Le Département s'engage à replanter tous les arbres abattus dans un secteur proche du projet (Communes de Saint-Cloud et de Suresnes)

Par ailleurs, il faut noter que les projets de routes du département, notamment sur ce secteur, présentent des bilans arbres neutre voire largement positif. C'est le cas, par exemple, du projet de la RD910 dont le bilan est aujourd'hui de +350 arbres.

Enfin, le projet étant réalisé pour une durée d'usage d'au moins 70 ans, les arbres renouvelés auront le temps de retrouver leur taille d'aujourd'hui dans les années à venir. Les générations futures pourront alors profiter à l'horizon de 15/20 ans environ après la mise en service d'une masse végétale renouvelée déjà très confortable qui pourra s'épanouir encore de nombreuses décennies. Il s'agit d'un investissement sur l'avenir sachant que les arbres en place devront tôt ou tard être remplacés et que leur remplacement au fil de l'eau rompra de toute façon l'harmonie des volumes végétaux. La phase de réalisation du projet n'est qu'une phase transitoire à l'échelle de la durée de vie de l'investissement consenti.

**En synthèse, Le patrimoine arboré actuel compte environ 700 arbres dont 470 dits d'alignement (côté ville ou côté Seine) et 230 sur les talus des berges. Le projet issu des études préliminaires et présenté en enquête publique comprend la suppression de 436 d'entre eux pour la très grande majorité des arbres d'alignement.**

**Chaque arbre abattu sera replanté et le plus possible le long de la RD7, ou à défaut compensé à proximité.**

**Le Département s'est, en outre, récemment adjoint les services d'une équipe de maîtrise d'œuvre composée notamment d'un bureau d'étude en paysage, afin d'améliorer significativement le bilan des coupes, tout en conservant les objectifs du projet.**

Des demandes ont été cependant exprimées sur les arbres de remplacement.

- g. Préconise des arbres à feuilles persistantes, pour des raisons paysagères; en particulier pour la place Clemenceau et masquer le viaduc de l'A13.

**Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

Le Département s'est récemment adjoint les services d'une équipe de maîtrise d'œuvre composée notamment d'un bureau d'étude en paysage, en charge de la conception des aménagements paysagers du projet. Ce professionnel proposera des essences (arbres, arbustes et strate herbacée) adaptées à chaque section du projet afin d'optimiser sa valorisation paysagère. Le choix des essences n'est donc à ce jour pas arrêté. Des propositions seront soumises à la validation des Villes.

Les aspects liés à leur entretien ultérieur seront également pris en compte.

**En conclusion, la palette végétale n'est actuellement pas arrêtée. Néanmoins, sur le principe, ce choix devra se porter sur des végétaux pérennes, adaptés au changement climatique (canicule et sécheresse), permettant de lutter contre les îlots de chaleur urbains.**

- h. Quel traitement paysager est prévu pour traiter ce viaduc?

**Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

Dans le cadre de ce projet, le Département et l'équipe de maîtrise d'œuvre, en coordination avec la Ville, étudient des solutions de mise en valeur paysagère du viaduc de l'A13. Néanmoins cet ouvrage d'art appartient à l'Etat. Les solutions proposées devront donc être soumises au gestionnaire du viaduc. Dans tous les cas, les solutions proposées ne devront pas prévoir des dispositifs accrochés directement sur le viaduc ou gênant l'entretien ultérieur de celui-ci. Par ailleurs, à titre de retour d'expérience à proximité, la ligne de néons existante pose problème en termes d'entretien et ne fait pas l'unanimité en matière esthétique.

- i. Il faut des arbres de grande hauteur pour garder la fraîcheur des appartements, il est préférable de voir la verdure à la circulation.

**Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

Voir réponse au point D1 ci-dessus

- j. Taille des arbres prévus et renseignements sur le type des arbres prévus et leur croissance.

#### Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

Voir réponse au point D1 ci-dessus

Une demande est cependant en contradiction avec les précédentes:

- k. L'ouverture de la vue sur la Seine est un objectif important; la hauteur des arbres ne doit pas dépasser celle du 2° étage

#### Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

Sur le principe, le Département prévoit la mise en place d'espèces à port modéré côté ville et, côté berges, l'éclaircissement de l'alignement d'arbres afin d'ouvrir les vues sur la Seine. L'espacement des arbres permet de créer des points de vue sur le fleuve qui n'existent pas aujourd'hui. Le réglage fin du calepinage de plantation des arbres reste à caler d'une façon équilibrée afin de répondre à toutes les observations exprimées.

### D-2 - les aménagements paysagers

La plupart des interventions, au cours de cette enquête ont estimé que les aménagements paysagers étaient insuffisants dans le projet proposé:

#### D-2.1 - section courante

Le projet présenté a été ressenti comme un projet très minéral (voire tout béton), avec une végétalisation minimale; d'où les observations suivantes:

#### Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

Le long du projet, les berges actuelles, dans leur partie aquatique et la plus proche du fleuve sont entièrement artificialisées.

Ce constat a été fait lors de l'étude réalisée par la société FONDASOL en 2018 qui a consisté en l'inspection des 3 km de bords de quai concernés par le projet. En page 168 de la pièce E Tome 1, EGIS indique bien que : « ..... l'artificialisation des berges a un impact fort sur la faune et la flore aquatique. La totalité du linéaire d'étude possède des berges bétonnées, ou composé de blocs bétonnées ou associés à des palplanches métalliques ..... »

Les photos ci-dessous prises dans le cadre de cette étude présentent quelques vues de cette berge : des murs en bétons, des rideaux de palplanches, un perré maçonné **dans un état de dégradation plus ou moins avancé** permettant sa colonisation par **une végétation invasive qui accentue et accélère les désordres de cet ouvrage de protection de la berge.**



Des murs en béton verticaux ou des rideaux de palplanche artificialisent complètement la berge



La végétation invasive colonise peu à peu les ouvrages maçonnés :



La végétation se densifie, grandit et accélère les désordres des ouvrages de protection

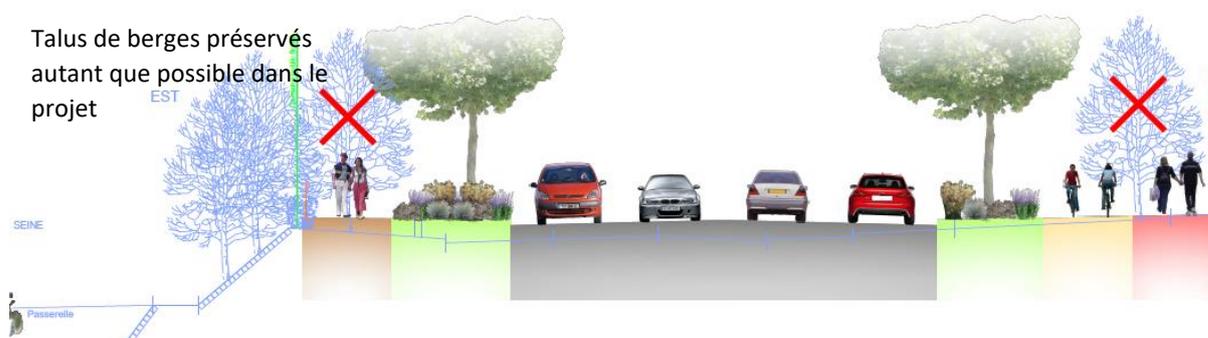


Le projet n'est pas un projet minéral avec une végétalisation minimale. Au contraire, l'environnement et le paysage sont une des principales composantes de ce projet. On peut sommairement distinguer trois séquences dans la proposition du Département.

Une première, au nord sur 2 kilomètres, sera marquée par une promenade paysagère en surplomb du talus de berge, une seconde, au sud sur environ 1 km le long de l'ouvrage de l'autoroute, verra la création d'un reprofilage et d'une renaturation de la berge et une troisième, correspondant à la place Clémenceau, sera entièrement repensée pour valoriser le paysage de l'entrée de ville.

Sur la première séquence, il est prévu d'harmoniser, de préserver et de renforcer la végétation sur les talus de berges. Ces derniers, ainsi que l'espace de la promenade paysagère, seront libérés de l'occupation privative illicite actuelle. Devant l'habitat fluvial, le projet empiète le moins possible sur les berges pour limiter l'impact et pour ne pas les minéraliser.

La coupe ci-dessous illustre l'aménagement prévu pour cette séquence et le soin particulier apporté à l'aspect paysager dans la limite des espaces disponibles.



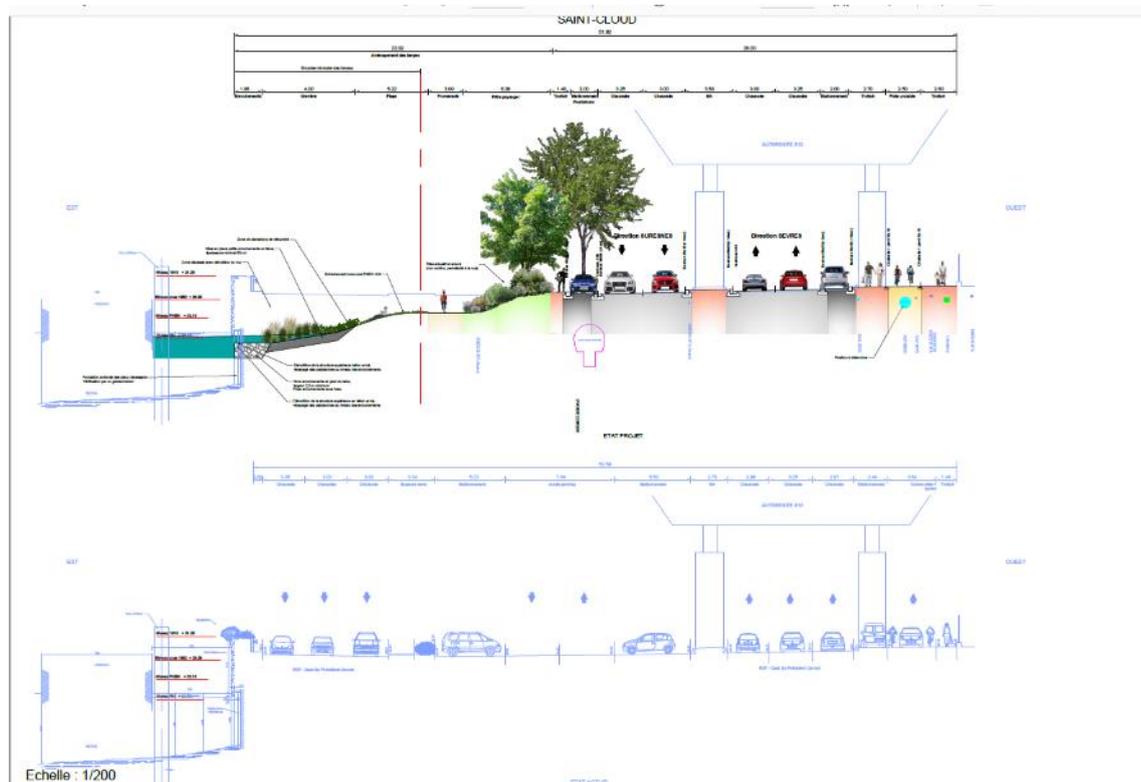
Profil en travers type au niveau des berges talutées existantes (2km nord du projet, source : IRIS Conseil et Aménagement)

Sur le kilomètre sud du projet, celui-ci ambitionne de renaturer près d'un kilomètre de quais, sur une largeur de 25 mètres, gagnée sur l'actuelle voirie circulée (voir le profil en travers avant/après ci-dessous) elle-même déportée sous le viaduc de l'autoroute.

Un effort de modélisation graphique sera fait dans la suite des études pour illustrer et régler au mieux le projet paysager. Cela permettra au public de mieux appréhender l'importance végétale du projet qui a été insuffisamment perçue



Quai existant (kilomètre sud du projet)



Enfin, la place Georges Clémenceau, actuellement dédiée à l'automobile, fera l'objet d'un aménagement paysager ayant pour objectif de valoriser l'entrée de ville de Saint-Cloud (voir perspective ci-dessous). On notera sur l'illustration ci-dessous le renforcement du végétal, l'ouverture de perspectives vers le fleuve et la caserne Sully, édifice remarquable en cours de réaménagement.



Place Georges Clémenceau actuellement (Google Maps)

0210323.mpf4 - Lecteur multimédia VLC  
Audio - Vidéo - Sous-titres - Contrôle - Vue - Aide



Projet d'aménagement de la place Clémenceau (extrait du fil m 3D)



Projet d'aménagement de la place Clémenceau (extrait du fil m 3D)



Place Georges Clémenceau – partie nord



Projet d'aménagement de la place Clémenceau (extrait du film 3D) : vers l'entrée du tunnel

**Comme montré ci-dessus, outre le fait que les berges sont aujourd'hui très artificielles, le projet comporte un important volet environnemental et paysager, qui sera, de plus retravaillé dans le cadre des études de maîtrise d'œuvre par un cabinet d'architectes paysagistes.**

- a. la végétalisation des berges ne doit pas être supprimée, elle doit être améliorée

**Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

Comme expliqué ci-dessus, le projet comporte dans son volet paysager un important programme de renaturation et de revégétalisation des berges. L'amélioration passe également par un arrachage de beaucoup de plantes invasives et d'une mise au propre de plantations adaptées qui pourront, ensuite, se développer dans de bonnes conditions.

- b. Eviter les murs de soutènements; Pourquoi ne pas avoir prévu de les végétaliser? (jardinières?).

**Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

La mise en place de murs de soutènement est nécessaire à la sécurisation et la tenue dans le temps de la promenade coté Seine. Ils permettront de retenir le remblaiement et le rehaussement des talus dû à l'élargissement de la promenade et à l'implantation d'espaces verts. Ces ouvrages feront l'objet d'une intégration paysagère soignée.

- c. Pourquoi ne pas prévoir une piste de 1m de large comprenant de la végétation de type haies, végétaux vigoureux/touffu à intégrer entre la zone piétonne et la route ?

**Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

En complément à la réponse apportée au point B4 a.

Un écran végétal situé entre stationnement ou voie de circulation a été implanté partout où cela a été possible selon les contraintes de disponibilité foncière des différents tronçons de cet aménagement.

Il est rappelé que le projet présenté est issu des études préliminaires et qu'il va donc évoluer en fonction des études de maîtrise d'œuvres ultérieures.

Le principe d'aménagement retient la mise en place d'une strate arbustive dense et variée en renforcement de la plantation d'arbres afin de renforcer la végétalisation du projet, d'avoir des « coupes nuisances » (bruit en particulier) pour protéger les usagers des promenades et les riverains fluviaux, de renforcer la lutte contre les îlots de chaleur, de renforcer la biodiversité et maintenir un corridor vert le long de la Seine.

- d. Supprimer les stationnements, coté Seine, permettrait d'augmenter la végétalisation de ce coté (Voir observation C-3.g ci-avant).

**Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

La suppression du stationnement côté Seine permettrait de libérer un espace supplémentaire pour les aménagements paysagers. Néanmoins, cette suppression totale coté Seine implique que tous les usagers des bateaux et que les Villes soient d'accord car il n'y aura plus de possibilité de créer des « déposes minute » par exemple même si l'association des bateaux de Saint Cloud se dit prête à cette suppression OBS 305 : « Nous sommes prêts à accepter cette perte de places à proximité de nos habitations, à condition qu'elle soit la conséquence du transfert coté Seine de la piste cyclable

et de son isolation par une haie ou une palissade acoustique » .Cette option sera étudiée, néanmoins elle ne pourra pas être retenue si elle était à l'origine de la suppression de places de stationnement supplémentaires.

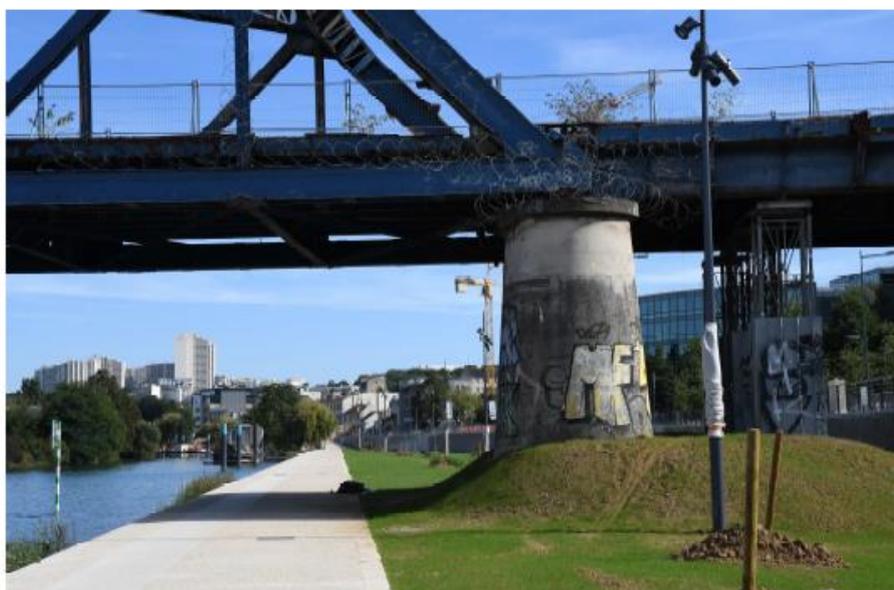
e. La réalisation des berges sur la commune d'Issy est décevante par rapport au projet présenté à l'époque.

#### **Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

La route départementale RD7 a fait l'objet d'études de requalification de la part du Département depuis 1992. Si au départ le projet s'axait juste sur l'amélioration des conditions de circulation routière, il a vite intégré l'aménagement global d'un territoire. Les travaux de la RD7 à Issy les Moulineaux ont été terminés en 2016 pour la partie voirie et 2017 pour la partie aménagement des berges.

Les vues ci-dessous présentent cet aménagement à Issy les Moulineaux et à Meudon.





#### D-2.2 - Place Georges Clemenceau et zone du viaduc de l'A13.

- a. L'insertion paysagère reste à travailler

##### **Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

Le projet présenté dans le dossier soumis à cette enquête publique est issu des études préliminaires. Il est encore en effet à retravailler dans le cadre normal du processus classique de maturation d'une telle opérations (études d'avant-projet et de projet). Dans ce contexte, le Département s'est récemment adjoint les services d'une équipe de maîtrise d'œuvre composée notamment d'un bureau d'étude en paysage qui travaillera sur tous les aspect d'insertion paysagères et de végétalisation du projet.

Ce travail de conception mené sous la direction du Département par l'équipe de maîtrise d'œuvre sera soumis aux villes, à l'ABF et à l'inspection des sites selon un processus itératif. Cet espace est en effet très particulier car au-delà des aspects purement esthétiques, le projet d'aménagement doit prendre en compte les contraintes de conceptions incompressibles que sont les fonctions techniques de transit et de desserte tous modes.

- b. Les poutres du viaduc de l'A13 seront elles végétalisées ?

##### **Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

Comme expliqué plus haut dans la réponse au point D-h, dans le cadre de ce projet, le Département et l'équipe de maîtrise d'œuvre, en coordination avec la Ville, étudient des solutions de mise en valeur paysagère du viaduc de l'A13. Néanmoins cet ouvrage d'art appartient à l'Etat. Les solutions proposées devront donc être soumises au gestionnaire du viaduc. Dans tous les cas, les solutions proposées ne devront pas prévoir des dispositifs accrochés directement sur le viaduc ou gênant l'entretien ultérieur de celui-ci. Pour ces raisons, il ne semble pas, à ce stade, envisageable de végétaliser les poutres du viaduc de l'A13.

#### D-2.3 - Zone du Parc du Château et projet de Belvédère.

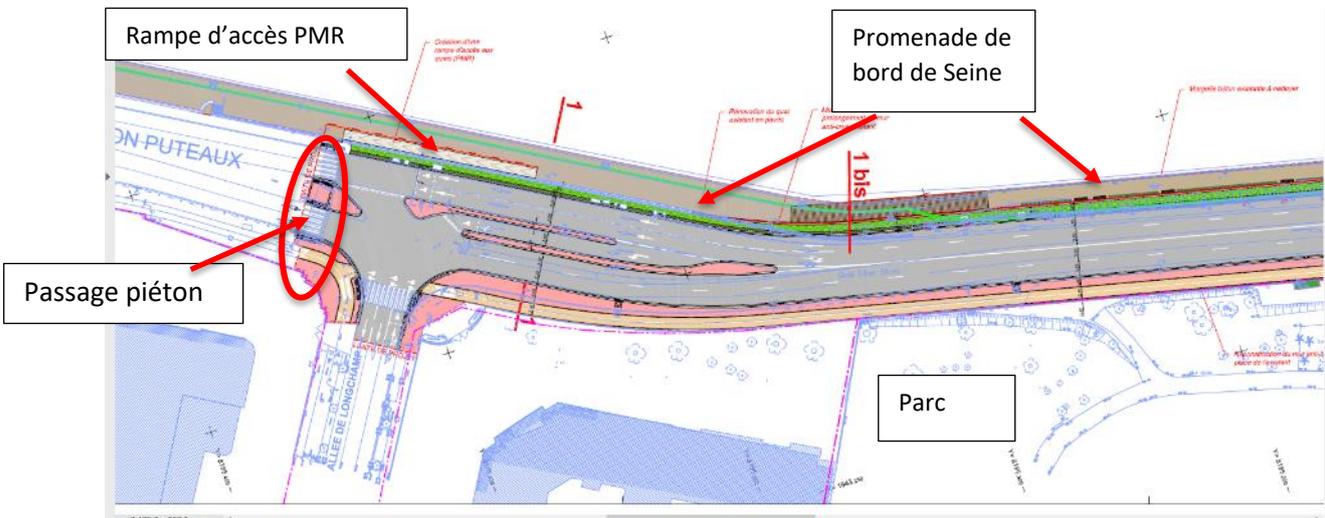
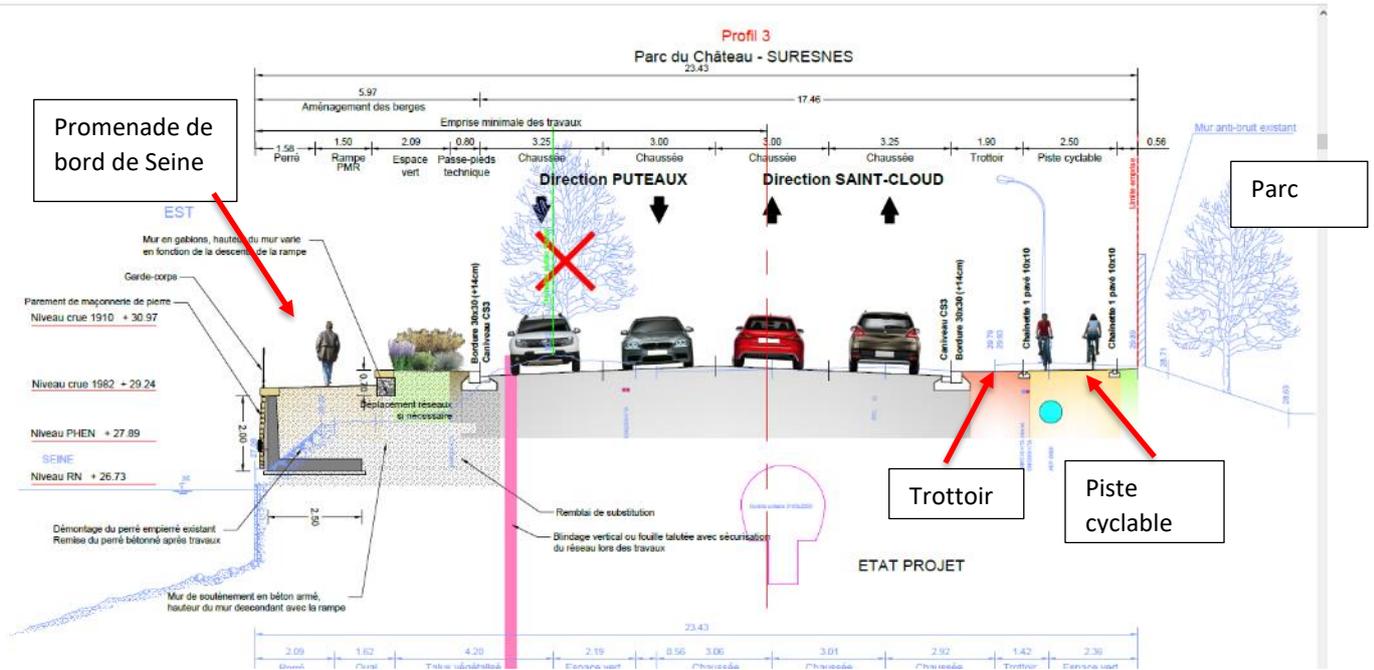
- a. Il n'y a pas d'information sur ce projet du Belvédère, or ce projet est indispensable pour la qualité de vie des Suresnois. Il pourrait être complété par un espace ludique lié à la Seine.
- a. Si ce projet est abandonné, il faut prévoir des aménagements le long du parc et une traversée piétons sécurisée vers la Seine.

##### **Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

Le projet de belvédère est actuellement abandonné dans sa forme longue prise lors des études de faisabilité suite à un avis défavorable des services de l'état (ABF, inspection des sites).

Le projet de requalification actuel de la RD7 prévoit coté parc du Château la réalisation d'un trottoir et d'une piste cyclable et coté Seine une promenade située sur le quai en contre bas des voies de circulation.

Du fait de ce positionnement, la promenade coté Seine peut être rejointe par la passage piéton situé entre l'allée de Longchamp et le pont de Suresnes. Cette promenade est rendue accessible aux PMR grâce à la création d'une rampe d'accès au quai.



L'absence de passage piéton le long du parc s'explique d'une part par la position de la promenade en bord de Seine et par l'absence de trottoirs coté fleuve sur cette section du projet.

Le projet présenté étant basé sur les études préliminaires, cette situation pourrait être amenée à évoluer si, au cours des études de maîtrise d'œuvre ultérieures, il était fait le choix d'ouvrir le parc du Château sur la Seine ou si la piste cyclable est basculée coté Seine.

### D-3 - les études d'environnement en général

- a. Les études d'environnement sont insuffisantes, l'avis de l'Ae relève l'insuffisance des études d'impact.

#### **Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

Dans le cadre du processus normal de maturation d'une opération d'une telle ampleur, les études préliminaires et d'impact sont soumises à l'Autorité Environnementale préalablement à l'ouverture de l'enquête publique.

L'avis rendu par cette autorité, ainsi qu'elle l'indique d'ailleurs dans son préambule, ne porte pas sur l'opportunité du de l'opération et ne lui ai ni favorable ni défavorable. En l'espèce, l'Autorité Environnementale souligne que l'étude d'impact est claire et proportionnée aux enjeux intégrant effectivement les démarche « éviter- réduire-compenser ». Elle ne relève pas « d'insuffisance » mais émet des observations qui viennent enrichir le projet et qui ont été prises en compte par le Département.

Ainsi, le Département a fait réaliser des études complémentaires qui sont jointes en annexe à la pièce F : ces études sont : une note de cadrage relative aux hypothèses d'évolution du parc roulant, une étude complémentaire « air », une étude complémentaire acoustique et une étude socio-économique complémentaire.

- b. Le projet ne prend pas en compte l'environnement.

#### **Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

Au contraire, il s'agit justement de l'objet de l'étude d'impact. Dans le tome 2 du volume E, chaque impact potentiel a été évalué, et, pour chaque impact significatif, tant en phase exploitation qu'en phase chantier, des pistes d'évitement, de réduction ou de compensation sont recherchées.

- c. L'augmentation de trafic estimée à 50% va augmenter les nuisances des différentes pollutions (air, acoustique)

#### **Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

Sur le tronçon considéré, le projet prévoit une augmentation du débit de +50% sur certains tronçons (ceux où l'on passe d'une voie à deux dans un sens). Cela ne veut pas dire que le trafic augmente de 50% au global. En effet, cela veut dire que sur une heure, plus de voiture passeront sur un tronçon donné mais au global sur la journée, ce ne sont pas +50% de voiture en plus qui passeront (on serait plutôt autour de +35% en km parcourus sur la RD7 au nord de la place Clemenceau et seulement +2% sur un secteur élargi) A l'horizon de mise en service +20 ans (2046) le niveau de circulation doit retrouver son niveau de 2017 après évolution des comportements et mise en service de nouveaux projets de transport dont le métro du Grand Paris.

Par ailleurs, grâce au renouvellement quasi complet du parc automobile à l'horizon 2030 (critair 0) le niveau de bruit et de pollution généré par l'infrastructure sera très réduit.

- d. Ne faut-il pas limiter la vitesse, (30 km/h) pour réduire les pollutions air et acoustique et améliorer la sécurité.

**Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

La vitesse en agglomération est limitée à 50km/h. Le nombre de carrefours à feux présents sur l'ensemble du tronçon ainsi que leur programmation, l'aménagement urbain réduisant le champ de vision des conducteurs par la présence des stationnements et des arbres, inciteront les usagers à réduire la vitesse et ainsi permettront de garantir la sécurité de tous. Néanmoins, ponctuellement, si des secteurs sensibles sont retenus, des réductions de la limitation de la vitesse à 30 km/h y sont possibles. Ceci sera vu avec les Villes

- e. Quelles seront les mesures qui seront prises pour réduire et contrôler la vitesse? Dans cette thématique la notion de sécurité est aussi évoquée.

**Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

Voir réponse au point D3 d ci-dessus. En ce qui concerne l'implantation de dispositifs tels que radars de police, radar pédagogique, etc, il est trop tôt pour répondre car la mise en place de ce genre d'équipement nécessite l'avis de nombreux partenaires.

- f. Quelles seront les mesures prises pour limiter les impacts sur nos enfants des écoles et en particulier ceux de l'école des Coteaux (mur reculé de 2,50 m et nuisances augmentées) et ceux de la crèche "Les Lutins".?

**Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

Voir réponse D4 c ci-dessous

- g. Qu'est-il envisagé pour réduire les nuisances du projet pour les résidents de l'EHPAD de la rue de Longchamp.

**Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

Voir réponse D4 c ci-dessous

Par ailleurs, les gestionnaires de cet établissement seront contactés afin de connaître les problématiques qu'ils rencontrent pour leur meilleure prise en compte.

#### D-4 - La pollution de l'air

- a. La qualité de l'air le long de la RD7 est bien au-dessus des niveaux recommandés par la législation française et par l'Organisation Mondiale de la Santé, l'élargissement de la RD 7 va accroître ces pollutions, il est impératif et conforme au Plan Santé Environnement 3 de la région Ile-de-France de prévoir un aménagement qui porte en lui-même sa propre résilience: à savoir, un environnement végétal important et particulièrement efficace sur le plan de la captation des polluants de l'air.

### **Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

Pollution atmosphérique : l'étude de l'impact sur la qualité de l'air et sur l'exposition des populations a été complétée suite à l'avis de l'Autorité environnementale. Cette étude est jointe au dossier de DUP : Annexe à la Pièce F : Etude air.

Cette étude, sur la base d'une évaluation des émissions polluantes, estime les teneurs en polluants dans l'air ambiant puis examine l'exposition des populations et enfin évalue les risques sanitaires liés à la réalisation du projet.

Cette étude tient bien sûr compte de l'évolution du parc roulant, explicitée dans la note de cadrage jointe en annexe à la pièce F.

Quelques extraits des conclusions sont repris ci-dessous :

- *En conclusion sur les émissions polluantes et les teneurs en polluants dans l'air ambiant (page 73):*

« Ainsi, la réalisation du projet d'aménagement de la RD7 ne sera pas à l'origine de dépassements des normes de la qualité de l'air et ne provoquera aucune évolution significative des concentrations maximales en polluants.

Il est néanmoins important de noter que l'évolution du parc roulant, facteur essentiel, avec un passage à une motorisation 100 % électrique pour les voitures et une forte part en électrique/hybride/gaz pour les poids lourds, provoque une forte diminution des émissions et des concentrations en polluants. À l'horizon 2046, le bruit de fond représente plus de 99 % des concentrations en polluants. L'impact du projet d'aménagement de la RD7 sur la qualité de l'air est donc négligeable. »

- *Conclusion sur l'exposition des populations (page 87):*

Avec les hypothèses de trafic prises en compte et sur la base de l'Indice Pollution Population, indicateur sanitaire simplifié, la réalisation du projet d'aménagements des quais Léon Blum, Marcel Dassault et Carnot, n'induirait pas de variation significative de l'exposition de la population dans la bande d'étude pour tous les polluants.

**Il est à noter, par ailleurs, une nette amélioration de l'exposition des populations entre l'état de référence (situation 2017) et les horizons futurs.**

- *Conclusion sur les risques sanitaires liés à la réalisation du projet (page 88):*

Le projet d'aménagements des quais Léon Blum, Marcel Dassault et Carnot entre le pont de Suresnes et la place Georges Clemenceau n'induit pas de risques supplémentaires pour les effets à seuil ou sans seuil par inhalation ou par ingestion.

Avec le temps et l'évolution du parc routier la problématique de la pollution liée à l'infrastructure RD7 diminue progressivement et drastiquement.

**À l'horizon 2046, les populations ne sont plus qu'exposées à la concentration du bruit de fond. Avec ou sans projet les populations sont exposées à des concentrations similaires.**

➤ *Mesures pour réduire l'impact sur l'air et la santé :*

La principale mesure de réduction de la pollution atmosphérique est la réduction des émissions polluantes : limitation des vitesses (mesure dont l'impact est variable selon les polluants), réduction du trafic (par catégorie de véhicules, par tranche horaire, etc.) mais aussi et surtout la mise en place de la Zone à faibles émissions (ZFE), qui vise à limiter l'accès des véhicules les plus polluants au centre des agglomérations, donc à accélérer le renouvellement du parc roulant par des véhicules plus récents, non polluants ou l'usage d'autres modes de transport.

Il est également important de noter que l'évolution du parc roulant, avec un passage à une motorisation 100 % électrique pour les voitures et une forte part en électrique/hybride/gaz pour les poids lourds, provoquera une forte diminution des émissions et des concentrations en polluants.

Ainsi, à l'horizon 2046, le bruit de fond représentera plus de 99 % des concentrations en polluants. L'impact du projet d'aménagement de la RD7 sur la qualité de l'air est donc négligeable. »

De plus, d'ici 2046, en cas de pic de pollution atmosphérique persistant ou intense, des restrictions de circulation peuvent être instaurées temporairement afin de réduire la durée ou l'ampleur du pic de pollution.

Lorsque les arrêtés préfectoraux le prévoient, ces restrictions de circulation pourront restreindre la circulation aux véhicules les moins polluants, en se fondant sur les certificats qualité de l'air.

**En synthèse, l'impact du projet d'aménagement de la RD7 sur la qualité de l'air, l'exposition des populations et les risques sanitaires est négligeable.**

b. L'impact de la disparition du végétal n'a pas été pas mesuré.

**Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

Le projet prévoit la plantation de 181 arbres, afin de réduire son bilan négatif en nombre de sujets. La demande faite à l'équipe de maîtrise d'œuvre est d'augmenter le nombre de sujets plantés. À ce jour, le bilan est donc d'environ 250 sujets en moins.

Ce bilan numérique n'embrasse pas l'ensemble de la problématique. En effet, même avec un bilan neutre, le pouvoir de climatisation global des arbres tendra à baisser avec le remplacement de sujets matures par des sujets jeunes. En l'absence de données scientifiques, cette différence n'est pas quantifiable mais le Département va mener avec un bureau d'étude une première analyse sur le projet de la RD 910 à Sèvres et Chaville, qui permettra probablement de pouvoir chiffrer ces différentiels. Afin de minimiser cet impact, le Département est en outre susceptible de planter des arbres plus âgés qu'à l'habitude.

Enfin, les plantations d'arbres du projet s'accompagnent de la plantation d'une importante strate arbustive et herbacée dense en pied d'arbres, inexistante aujourd'hui, qui jouera à la fois le rôle d'agrément végétal, de masque visuel de la route (elle remplacera les rejets d'aujourd'hui) et de développement d'une certaine biodiversité (flore et petite faune) en créant un corridor vert. Cette

strate arbustive permettra d'ajouter un volume végétal important indépendamment des arbres. Elle remplacera avantageusement les plantes invasives que l'on observe actuellement.

La végétation actuelle est souvent composée de plantes invasives et non entretenues. L'objectif du projet est de remplacer ces zones vertes livrées à elles-mêmes par un aménagement paysager adapté, organisé, qualitatif et à l'entretien suivi. La réduction du volume végétal n'est que transitoire. Le suivi du développement des nouvelles plantations permettra de retrouver à terme un volume végétal comparable à celui existant mais plus durable.

- c. Comment justifier l'augmentation de la pollution auprès des populations vulnérables (maisons de retraite, écoles, crèches, parcs pour enfants) ? (Voir D-3.f et g ci avant).

**Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

L'étude Etude Air a permis d'évaluer l'impact du projet sur l'exposition des populations. Les conclusions sont rappelées plus haut.

Par ailleurs, dans le cadre de l'évaluation des risques sanitaires les scénarios d'expositions retenus sont explicités en page 91.

Ils correspondent aux populations sensibles et aux populations riveraines les plus exposées identifiées sur la Figure 79.

- Scénario 1 : EHPAD résidence de Longchamp et maison de retraite Les jardins de Saint-Cloud ;
- Scénario 2 : Crèche La Baleine bleue - les Lutins ;
- Scénario 3 : Riverains les plus impactés (rue Daily et rue du 18 juin 1940)

L'exposition par inhalation est étudiée pour tous les scénarios. L'exposition par ingestion sera étudiée pour le scénario 2 en considérant comme cible les enfants de la crèche. Cette voie d'exposition n'est pas retenue pour les populations riveraines car les logements identifiés sont des habitations collectives sans jardin.

**Cette étude prend donc bien en considération les populations vulnérables et ne préconise pas de mesures réductrices ou compensatoires particulières à prendre dans le cadre de la protection de ces populations vulnérables.**

- d. Le dossier ne donne pas les valeurs de la pollution due aux particules fine (2,5 et 10 microns).

**Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

Les études Air (aussi bien dans le volume E que dans l'étude Air en annexe de la pièce F) prennent en compte les particules fines qui sont dénommées PM10 et PM 2,5. Ces paramètres ont fait l'objet des mêmes études que les autres.

Le dossier de DUP, dans son Volume E Tome 2 page 124.Egis 201 comporte la tableau (joint ci-dessous) qui présente les paramètres pris en compte dans cette étude

Paramètres retenus pour la modélisation	
Teneurs de fond	<p>Les teneurs de fonds retenues correspondent aux teneurs moyennes mesurées aux stations Airparif pour l'année 2017 et les teneurs moyennes nationales :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Dioxyde d'azote : 30 µg/m<sup>3</sup> – La Défense (2017)</li> <li>- Particules PM<sub>10</sub> : 20 µg/m<sup>3</sup> – La Défense (2017)</li> <li>- Particules PM<sub>2.5</sub> : 14 µg/m<sup>3</sup> – Moyenne Régionale (2017)</li> <li>- Benzène : 1 µg/m<sup>3</sup> – Moyenne Régionale (2017)</li> <li>- Dioxyde de soufre : 1,67 µg/m<sup>3</sup> - Neuilly (2017)</li> <li>- Benzo(a)pyrène : 0,10 ng/m<sup>3</sup> – Moyenne Régionale (2015-2017)</li> <li>- Formaldéhyde : 2,2 µg/m<sup>3</sup> – Paris (2017)</li> <li>- Acéaldéhyde : 1,7 µg/m<sup>3</sup> – Paris (2017)</li> <li>- 1,3 - Butadiène : 0,16 µg/m<sup>3</sup> – Paris (2017)</li> <li>- Cadmium : 0,11 ng/m<sup>3</sup> – Paris (2017)</li> <li>- Nickel : 0,92 ng/m<sup>3</sup> – Paris (2017)</li> <li>- Plomb : 0 ng/m<sup>3</sup> (limite de quantification) – Paris (2017)</li> <li>- Monoxyde de carbone : 298 µg/m<sup>3</sup> - Moyenne Nationale (2017)</li> </ul> <p>En l'absence de valeurs disponibles pour les autres polluants, la teneur de fond a été prise égale à zéro.</p>

Source : dossier de DUP, Volume E Tome 2 page 124.Egis 2019

#### D-5 - Les îlots de chaleur

- a. la suppression des arbres devant les immeubles va entrainer une suppression ou atténuation de la réduction des températures constatée actuellement; demande une étude d'impact pour évaluer cet effet et la définition de mesures compensatoires (isolation thermique des façades?).

#### Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

En effet, même avec un bilan numérique neutre, le pouvoir de climatisation global des arbres tendra à baisser avec le remplacement de sujets matures par des sujets jeunes. Mais ce pouvoir augmentera de nouveau avec la croissance des arbres.

En l'absence de données scientifiques, cette différence et sa durée ne sont pas quantifiables mais le Département va mener avec un bureau d'étude une première analyse sur le projet de la RD 910 à Sèvres et Chaville, qui permettra probablement de pouvoir chiffrer ces différentiels. Afin de minimiser cet impact, le Département est en outre susceptible de planter des arbres plus âgés qu'à l'habitude.

Il est important de noter que, les plantations d'arbres du projet s'accompagnent de la plantation

d'une importante strate arbustive et herbacée dense en pied d'arbres, inexistante aujourd'hui, qui jouera à la fois le rôle d'agrément végétal, de masque visuel de la route (elle remplacera les rejets d'aujourd'hui) et de développement d'une certaine biodiversité en créant un corridor vert. Cette strate arbustive permettra d'ajouter un volume végétal important indépendamment des arbres.

De plus, au cours des études de maîtrise d'œuvre, l'albedo des revêtements sera un des critères de choix de ceux-ci (selon les recommandations issues du guide de l'ADEME « Rafraichir les villes, des solutions variées »).

Cet impact non quantifiable en l'état des connaissances actuelles ne donnera pas lieu à la définition et la mise en place de mesures compensatoires concernant les bâtiments.

## D-6 - Les nuisances acoustiques

Les nuisances acoustiques vont être aggravées du fait de l'augmentation de 50% du trafic.

### **Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

L'étude de l'impact sur le bruit a été complétée suite à l'avis de l'Autorité environnementale. Cette étude est jointe au dossier de DUP : Annexe à la Pièce F : Etude air.

Quelques extraits et conclusions sont repris ci-dessous.

- *Situation actuelle*

« De manière générale, les niveaux sonores calculés en façade des bâtiments sont supérieurs à 65 dB(A) sur la période diurne (6 h – 22 h) et supérieurs à 60 dB(A) sur la période nocturne (22 h – 6 h). Ces niveaux sonores sont représentatifs d'une zone d'ambiance sonore préexistante non modérée au sens de la réglementation (arrêté du 5 mai 1995).

Des bâtiments situés en bordure de la RD7 sont en situation de PNB.

- *Comparaison entre état de référence (état futur sans projet) et état projet (page 18)*

A la mise en service du projet, les résultats de calcul montrent que la modification est significative pour les récepteurs situés au Sud du projet, à proximité du projet du giratoire.

Toute la zone d'étude située au Sud du pont de l'A13 peut être considérée comme étant en situation de modification significative.

Les niveaux sonores en façade de tous les bâtiments situés en bordure de la RD7 et au Sud du pont de l'A13 doivent être ramenés à 65 dB(A) sur la période diurne et 60 dB(A) sur la période nocturne. C'est pourquoi le projet sera accompagné de mesures compensatoires : isolations des façades, changement des huisseries de certains bâtiments. Il comporte également la mise en place de murs anti bruit le long de la promenade située près du pont de Saint Cloud, le long du parc du Château.

La mise en place de mesures compensatoires spécifiques aux habitats et activités fluviales sera étudiée.

L'accent sera mis sur les aménagements paysagers de façon à ce qu'un écran végétal puisse limiter la perception de la voirie par les bateaux (strate arbustive dense en pieds d'arbres).

Par ailleurs, le projet s'attachera à mettre en œuvre des matériaux adaptés, par exemple celle d'un revêtement permettant de limiter le bruit des véhicules passant sur la chaussée.

La mise en place de mesures de limitation de vitesse sera également prise en compte. Nous précisons que l'installation de radars ne relève pas de la compétence du Département. Cette demande pourra néanmoins être faite auprès des services compétents. Et les radars ne constituent pas le seul type de limitation de la vitesse.

Enfin, en 2046, du fait de l'évolution du parc roulant, les niveaux sonores diminueront de façon sensible seul le bruit de roulement persistant, les bruits moteurs devenant quasi inexistant. Pour des vitesses pratiquées inférieures à 50km/h, le bruit du moteur étant prépondérant, les gains sur le niveau sonore seront donc très importants.

**En synthèse :**

- **à l'horizon 2026, date de mise en service du projet, la modification du niveau de bruit pour les zones situées dans la partie Sud de la zone d'étude et à proximité de la place Georges Clémenceau sera significative et donnera lieu à la mise en place de mesures compensatoires.**
- **à l'horizon 2046, grâce à l'évolution du parc roulant, les niveaux sonores liés à la circulation automobile diminueront de façon sensible seul le bruit de roulement persistant, les bruits moteurs devenant quasi inexistant**

- a. Les mesures acoustiques tiennent-elles compte des conditions météorologiques et du niveau de la Seine (bas), lors des mesures?

**Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

Les mesures acoustiques ont été réalisées du 12 au 15 juin 2018.

Ces points sur le terrain servent à caler le modèle numérique des états initial et futurs avec et sans projet.

Pour cela, les données de trafics ont été relevé simultanément aux mesures par la société Explain.

Le modèle numérique intègre le niveau de terrain et de la Seine transmis dans la BD Topo IGN et les relevés de géomètre.

La validation du modèle numérique est effectuée par comparaison des niveaux LAeq mesurés et des niveaux LAeq simulés aux mêmes endroits. Cette comparaison est effectuée en tenant compte des conditions météorologiques et des données de trafics journaliers de la situation initiale simultanées aux mesures fournis par la société EXPLAIN.

Le modèle numérique est validé par un calage à + ou - 2 dB(A) par rapport aux mesures terrain. Cette valeur est préconisée dans le Manuel du Chef de Projet du guide « Bruit et études routières », publiée par le CERTU / SETRA en tant que précision acceptable dans le cas d'un site modélisé simple.

**En synthèse, oui, les mesures acoustiques exploitées tiennent compte de conditions météorologiques et du niveau de la Seine.**

b. Il faut réaliser un enrobé acoustique pour le revêtement de la chaussée.

**Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

Le projet s'attachera à mettre en œuvre des matériaux adaptés, tel qu'un revêtement permettant de limiter le bruit des véhicules passant sur la chaussée.

c. Des protections antibruit paraissent indispensables tout le long des quais pour les riverains.

**Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

L'implantation d'un mur acoustique entre la route et le trottoir serait contraire à l'objectif d'ouvrir la ville sur la Seine et créerait une séparation physique entre les différents usages de la voie. L'effet sur la qualité du paysage serait désastreux. Le département souhaite privilégier une insertion urbaine de qualité favorisant l'apaisement de la circulation et donc la maîtrise des nuisances sonores.

d. Pouvez-vous apporter des précisions sur les isolations des façades ainsi que la création des murs antibruit au niveau des habitations proches du stade Martine Tacconi ?

**Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

Comme indiqué à la page 188 du Volume E tome 2, les travaux d'isolation des façades consistent en fait dans le changement des huisseries : portes, fenêtres et porte-fenêtres. Ces travaux ne comprennent pas la mise en place d'une isolation intérieure ou extérieure des bâtiments.

Pour définir ces travaux plus précisément des études de terrain seront nécessaires, le chiffrage est réalisé par dénombrement des menuiseries. Dans certains cas, les fenêtres existantes permettent déjà d'atteindre l'objectif d'isolement acoustique. Dans ce cas, aucun traitement de protection acoustique n'est alors à mettre en œuvre.

Les chiffres présentés ci-dessous ne tiennent pas compte des éventuelles mise en conformité de la ventilation.

**Les travaux d'isolation de façades sont estimés à ce stade à 1,4 M€. Le nombre définitif de menuiseries et la mise en conformité de la ventilation devront être définis lors du programme d'isolation de façade.**

**Les coûts unitaires prise en compte à ce stade sont de 1000 € par fenêtre, 1500 € par porte-fenêtre et 2000€ par porte.**

e. Pourquoi ne pas faire davantage de murs antibruit ? L'idée du mur antibruit vers le Pont de Saint-Cloud est intéressante, pourquoi ne pas le prolonger tout le long du projet pour que la promenade paysagère soit réellement agréable pour les piétons ?

**Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

Voir réponse au ci-dessus.

f. Le mur anti bruit concerne combien de % de la promenade piétonne ?

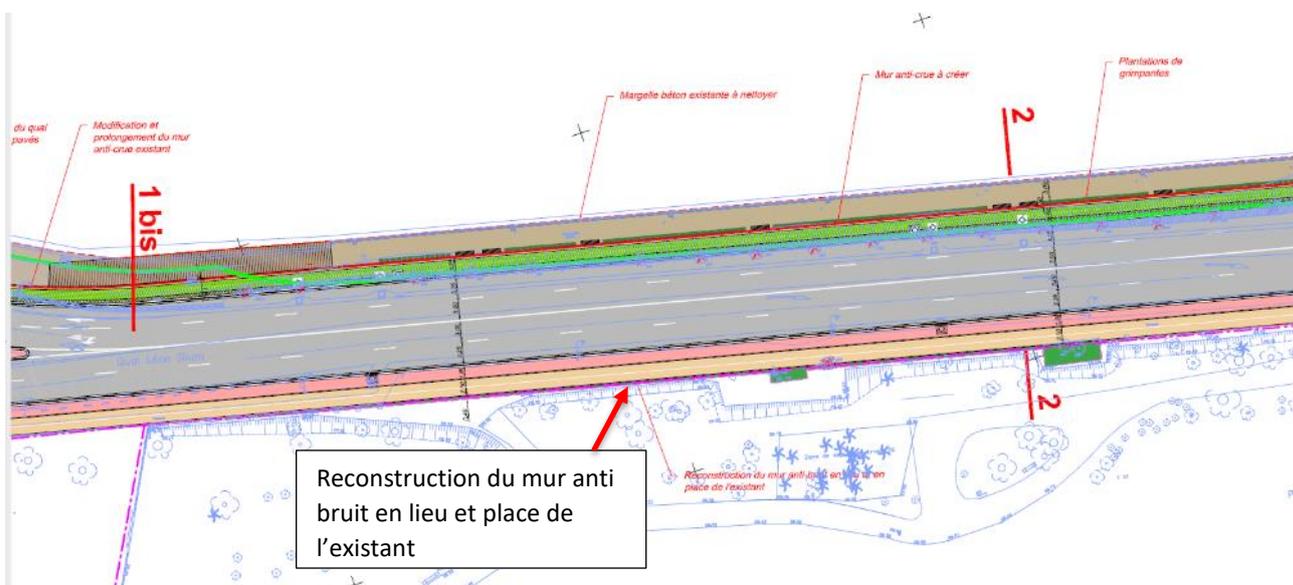
**Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

Le linéaire de mur anti bruit implanté le long de mal promenade piétonne située en amont du pont de Saint Cloud n'est pas encore précisément défini. Pour le moment, à ce stade d'avancement du projet, il est prévu sur un linéaire de 95m pour 3300 ml de promenade piétonne. Il le sera à l'issue de études de maîtrise d'œuvre.

g. Des murs antibruit sont prévus à Saint-Cloud. Qu'en est-il à Suresnes, en particulier le long du Parc du Château?

**Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

A Suresnes, le projet prévoit de remplacer la palissade en bois du Parc du Château par un mur acoustique.



Source : étude préliminaire

h. Propose que les mesures d'isolation acoustique des façades soient rétroactives.

**Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

Si un logement est recensé comme étant en situation de point noir du bruit le long de la section de la RD7 faisant l'objet du projet, il pourra bénéficier des mesures d'isolation acoustiques décrites ci-dessous.

i. Qui paiera le changement des fenêtres?

**Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

Le renforcement de l'isolation acoustique de la façade doit suivre la procédure suivante :

- Visite du bâtiment et mesures d'isolement afin d'établir un diagnostic de l'état initial (menuiseries, huisseries, joints, volets, ventilation...);
- Rédaction d'un projet de définition spécifiant les objectifs d'isolement réglementaires à obtenir et les propositions de traitement acoustique avec, éventuellement, la rédaction d'un Dossier de Consultation des Entreprises; les valeurs d'isolement sont définies conformément à l'article 4 de l'Arrêté du 5 mai 1995;
- Passation d'une convention de travaux entre le Maître d'ouvrage et le propriétaire;
- Réalisation des travaux par l'entreprise retenue, dont le montant ne peut dépasser la somme mentionnée dans la convention de travaux; la commande est passée par le propriétaire avec, éventuellement, l'aide d'un Maître d'œuvre qualifié;

À l'achèvement des travaux, des mesures de réception des travaux et délivrance d'un certificat de conformité.

**En synthèse, pour les bâtiments d'habitation identifiés comme devant faire l'objet de la mise en place de ces travaux d'isolation au titre de mesures compensatoires, le Département paiera les frais dans la limite des montants indiqués dans la convention passée avec le propriétaire.**

- j. Quelles sont les mesures acoustiques prévues pour les habitants des péniches? Ceux-ci sont très exposés à cette nuisance qui sera aggravée par le présent projet.

**Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

En complément à la réponse au point D6, ci-dessus, contrairement aux habitations « en dur », le simple remplacement d' huisseries ou de hublot des bateaux ne serait pas forcément très performant car le bruit traverse assez facilement la coque même des bateaux.

**Aussi, l'accent sera mis sur les aménagements paysagers de façon à ce qu'un écran végétal puisse limiter la perception de la voirie par les bateaux strate arbustive dense en pieds d'arbres).**

**De plus, le projet s'attachera à mettre en œuvre des matériaux adaptés, par exemple celle d'un enrobé phonique de dernière génération.**

Du fait de l'évolution du parc roulant, les niveaux sonores diminueront progressivement de façon sensible seul le bruit de roulement persistant, les bruits moteurs devenant quasi inexistant. Pour des vitesses pratiquées inférieures à 50km/h, le bruit du moteur étant prépondérant, les gains sur le niveau sonore seront donc très importants.

## D-7 - La faune et la flore

- a. Contrairement aux affirmations du dossier, la faune est riche et variée.

**Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

L'état initial faune flore est synthétisé dans la pièce E Tome 1 : de la page 149 à la page 183. Il est basé sur des données bibliographiques (inventaire des zones particulières par exemple) mais aussi

sur des investigations spécifiquement menées pour le projet par le bureau d'étude Egis de juillet 2017 à avril 2018.

Ces investigations menées par un bureau d'études spécialisé ne concluent pas à la présence d'une faune riche et variée :

- pas de reptile,
- pas de batracien,
- pas de mammifère en dehors de trois espèces de chauves-souris (chiroptères) protégées,
- peu d'insectes (10 espèces recensées mais aucune patrimoniale),
- 19 espèces d'oiseaux dont 10 sont protégées au niveau national et 4 patrimoniales .

Et, en ce qui concerne la faune aquatique, aucun inventaire n'a encore été réalisé mais il faut noter que les perturbations anthropiques présentes sur le linéaire d'étude sont très variées et très denses. Mis à part les obstacles à la continuité, **l'artificialisation des berges a un impact fort sur la faune aquatique**. En effet, la totalité du linéaire d'étude possède des berges bétonnées, ou composées de blocs bétonnés ou associés à des palplanches métalliques comme au droit du parc du Château de Suresnes. Cela induit une perte nette d'habitat. Cette artificialisation des berges de la Seine n'est pas la seule perturbation. La pollution par la présence de nombreux macrodéchets (à la surface mais également sous l'eau), la présence d'espèces végétales d'ornement mais non désirables (telles que le bambou), la surdensité des péniches induisant des stationnements en bataille sur les berges sont autant de perturbations à fort impact sur le milieu.

**Les enjeux liés aux milieux aquatiques et à la faune associée sont faibles** sur le secteur d'étude de la Seine. La chenalisation du fleuve, l'artificialisation des berges, les nombreuses activités sur le cours d'eau (navigation, stationnement, loisirs, industries, etc.), les rejets et la pollution sont autant de facteurs influençant la qualité des habitats et des zones de frayères pour la faune aquatique.

Ces investigations seront complétées par de nouvelles campagnes de terrain à l'occasion de l'élaboration du « Dossier Loi sur l'Eau ».

De plus, il est prévu qu'un expert écologue soit présent lors de la phase préparatoire des travaux et pendant la période du chantier. Celui-ci sera placé sous l'autorité et la responsabilité du Département. Son rôle sera d'assister le pétitionnaire en particulier durant les phases pré-travaux au cours desquelles seront effectuées le dégagement des emprises du chantier avec l'élimination des habitats existants, notamment l'abattage des arbres d'alignements. Au cours du dégagement de ces emprises, il conseillera et suivra aussi les problèmes de propagation potentielle d'espèces végétales exotiques envahissantes présentes au sein des emprises projet.

- b. La préservation de la faune et de la flore est un objectif prioritaire pour ce projet.
- c. La conservation des arbres est nécessaire pour la faune.
- d. Il est essentiel de fournir à la faune des zones de déplacement par des corridors écologiques reliant les réservoirs de biodiversité que sont les forêts, les parcs et autres espaces de nature.

#### **Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage pour les points D7 b-c et d**

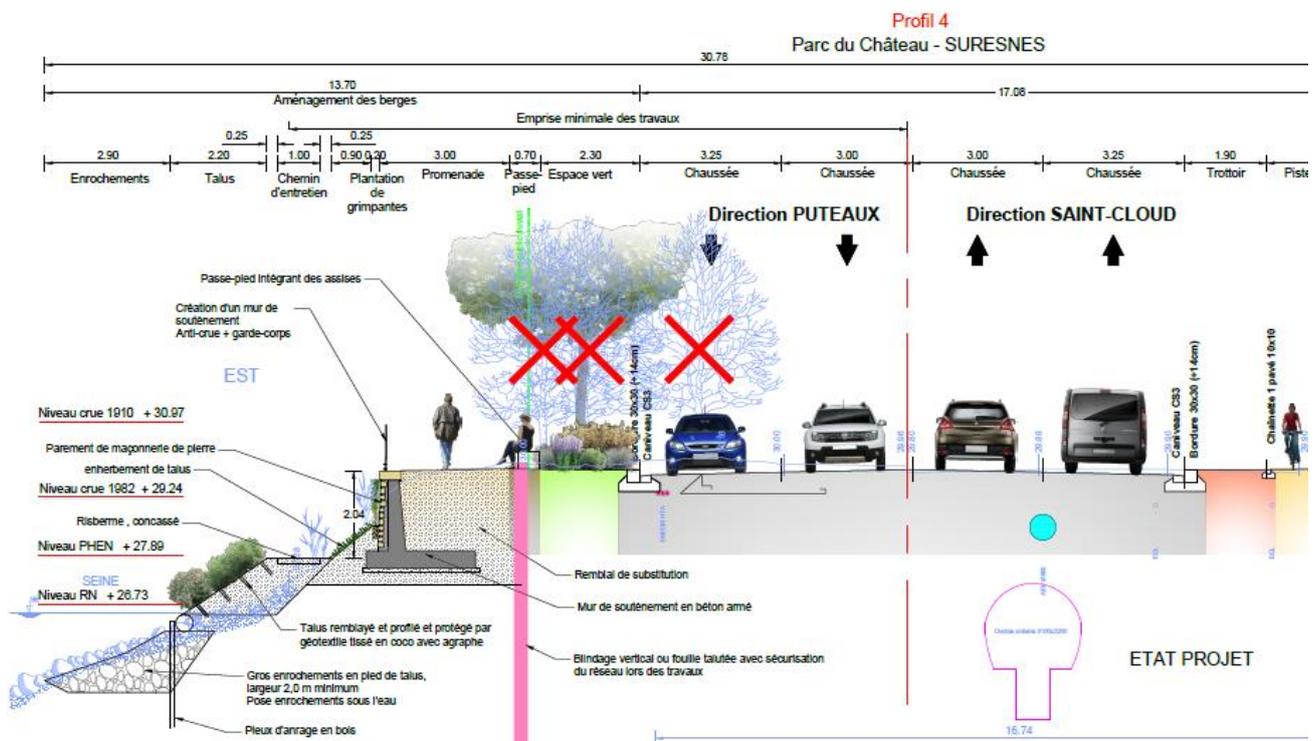
La conception du projet s'attache à développer **des aménagements végétalisés et paysagers qualitatifs** en harmonie avec l'environnement urbain pour améliorer le cadre de vie et valoriser le

patrimoine local. Pour ce faire le Département est accompagné d'un cabinet d'architectes et de paysagistes renommé.

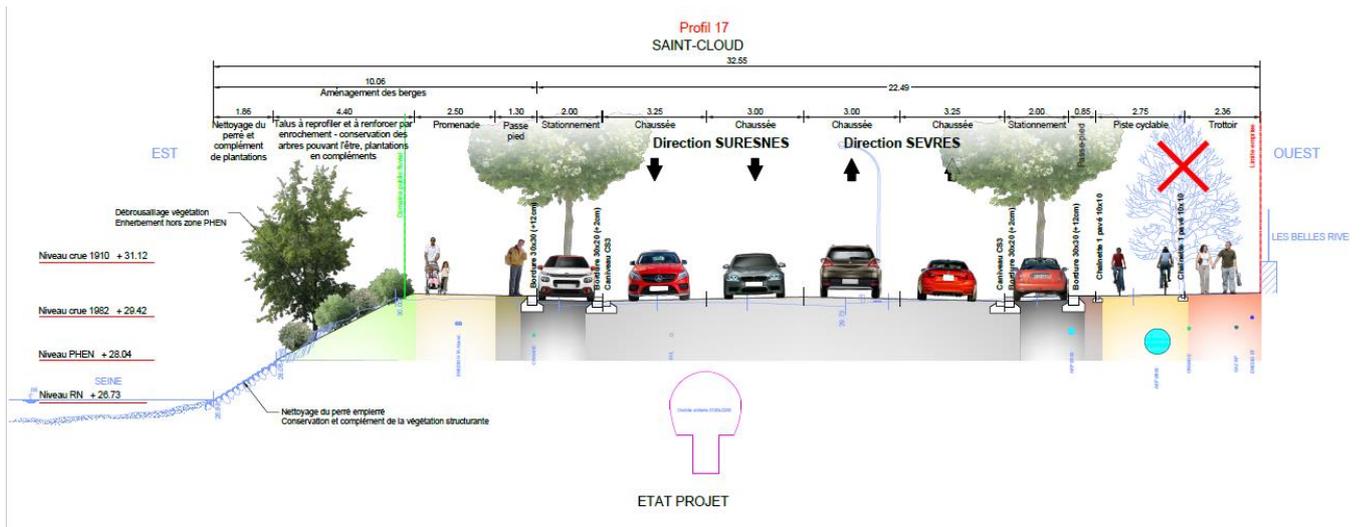
Le Département s'engage à replanter chaque arbre abattu et le maximum possible le long de la RD7. De plus, les plantations d'arbres du projet s'accompagnent de la plantation d'une importante strate arbustive et herbacée plurispécifique et dense en pied d'arbres. Ces plantations complémentaires permettront le développement de la biodiversité en créant un vrai corridor vert.

Enfin, le projet s'attache également à renaturer la berge sur les talus, en crête de berge, mais aussi, partout où cela est possible, dans sa partie aquatique actuelle artificialisée. Les techniques de renforcement des berges feront appel au génie végétal. La végétation rivulaire existante structurante sera conservée tant que cela sera possible et elle fera l'objet d'un complément.

Ces principes sont illustrés par les profils en travers ci-dessous.



Source : étude préliminaire



Source : étude préliminaire

- e. Un passage pour la petite faune et les amphibiens devra être prévu au droit du parc du Château à Suresnes; demande du maire de cette ville et de l'association Espaces (crapauduc dans son observation mentionnée au point D\*8 ci après) .

**Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

Dans la pièce Et Tome 1 page 169 les investigations sur la faune dans la zone d'étude n'ont pas recensé d'amphibien.

Au niveau des bords de Seine, les habitats ne sont pas propices aux grenouilles ou crapauds. En effet, la berge du fleuve est très majoritairement verticale et bétonnée, avec la présence de nombreuses péniches. La Seine présente un courant qui ne permettrait pas de toutes façons l'installation des amphibiens dans le fleuve (ajouté à cela, le batillage lié à la circulation des péniches notamment).

Au niveau du Parc du Château, le bassin est entouré d'une bordure verticale en béton, au sein d'un espace de pelouses et d'arbres. Là également, les habitats ne sont pas adaptés aux amphibiens.

De plus, aucun mammifère terrestre n'a été recensé que ce soit par le relevé d'indices de présence (fèces, empreintes, etc.) ou par des contacts directs avec des individus.

Suite à la réalisation de travaux de renaturation du plan d'eau au parc du Château en mare écologique, des investigations complémentaires permettraient de confirmer la réapparition de cette faune qui justifierait la mise en place d'un tel ouvrage.

Le Département travaillera donc sur ce sujet en coordination avec la Ville de Suresnes, le gestionnaire du parc et l'association ESPACES.

- a. Le CE demande que soient rappelés et confirmés les engagements pris par le MOA concernant la flore et la faune, dans le cadre du futur dossier loi sur l'eau (recommandations n°8 et 9 de l'Ae).

#### **Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

Suite aux recommandations de l'autorité environnementale, concernant les mesures relatives à la faune et la flore, le Département en page 30 de la pièce F du dossier de DUP s'engage dans le cadre du futur dossier loi sur l'eau comme suit :

« Le Maître d'ouvrage s'engage à faire intervenir un écologue avant le démarrage des travaux afin de préciser l'éventuelle présence d'espèces sensibles du type chiroptères ou oiseaux protégés et d'intérêt patrimonial afin d'organiser la mise en sécurité des espèces identifiées et de compléter les mesures de précaution visant à éviter tout impact négatif du projet sur la faune ornithologique (planning des dates d'interventions etc..). Le diagnostic phytosanitaire a établi que l'état actuel des arbres imposera leur remplacement à moyenne échéance.

Le Maître d'œuvre des travaux récemment désigné par le Département a l'objectif clair d'optimiser la partie végétale du projet pour limiter les coupes d'arbres partout où cela sera possible. Le Maître d'ouvrage mène en parallèle des études d'optimisation avec la Direction des Parcs, des Paysages et l'Environnement du Conseil Départemental.

Les arbres abattus seront remplacés par des plantations proposant des essences et des tailles d'arbres les plus propices à la recréation rapide d'une ambiance végétale fournie. Des échanges spécifiques avec les villes à ce sujet seront organisés.

Le Maître d'Ouvrage s'engage ainsi dans la suite des études d'aménagement paysager à prendre en compte la continuité des corridors écologiques tout le long du projet. Il en est de même pour le recensement des éventuelles zones humides non caractérisées à ce stade (Expertises de terrain milieu naturel 2017-2018). Une étude zone humide sera jointe à la mise à jour de l'étude d'impact qui sera menée dans le cadre de la procédure relative à la loi sur l'eau du projet en intégrant les évolutions réglementaires sur la détermination des zones humides de juillet 2019. »

- b. S'oppose à la réalisation d'un mur de quai de 1,6 km. La végétalisation doit être recherchée partout.

#### **Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

Il ne s'agit pas de la création d'un mur de quai mais de la mise en place de murs de soutènement nécessaire à la sécurisation et la tenue dans le temps de la promenade coté Seine. Ces murs permettront de retenir le remblaiement et le rehaussement des talus dû à l'élargissement de la promenade et à l'implantation d'espaces verts. En très grande majorité, ces murs pour leurs parties visibles sont situés au-dessus du niveau des Plus Hautes Eaux Navigables (PHEN), ils n'ont donc pas de partie aquatique.

Par ailleurs, les berges actuelles sont artificialisées sur les 3,3km du projet (voir réponse D2-1).

Enfin comme exprimé ci-dessus dans la réponse aux points D7 b-c et d, la conception du projet s'attache à développer des **aménagements végétalisés et paysagers qualitatifs**.

## D-8 - Le risque inondation

- a. Les murs de soutènement dénommés “anti-crue” n’éviteront pas la crue pour le projet.

### **Réponse et éléments retenus par le maître d’ouvrage**

Les murs de soutènement prévus dans le projet n’ont pas pour vocation à être des ouvrages de protection contre les crues. Néanmoins, ils pourraient être considérés comme faisant partie du système d’endiguement de ce secteur et ainsi participer à la protection hydraulique de cette zone.

Ce point particulier du projet fera l’objet d’échanges avec DRIEAT (Direction Régionale et Interdépartementale de l’Environnement, de l’Aménagement et des Transports d’Ile de France), qui assure la police de l’eau et la Métropole du Grand Paris, qui possède la compétence GEMAPI (gestion des milieux aquatiques et prévention des inondations)., et d’une étude d’impact sur les inondations et les crues de la Seine dans le cadre du dossier loi sur l’eau à venir.

- b. Quelle hauteur de protection contre les crues de la Seine gagnerons-nous avec les murs anti-crues ?

[Le CE, à la suite de ses contacts et à la lecture des observations, constate que le terme “mur anti-crues” n’a pas été compris; il sera sans doute utile que le MOA explicite la signification de cette appellation.](#)

### **Réponse et éléments retenus par le maître d’ouvrage**

La Métropole du Grand Paris (MGP) possède désormais la compétence GEMAPI (gestion des milieux aquatiques et prévention des inondations).

Dans ce contexte, la MGP est en train de régulariser le classement de son système d’endiguement. Une étude de ce système d’endiguement, portée par MGP, est donc en cours et doit faire l’objet d’un arrêté d’approbation par le préfet. Cette étude va permettre, entre autre, de définir le niveau de protection des zones concernées par ce système d’endiguement.

Le principe d’aménagement des berges dans le cadre du projet de requalification de la RD7 est de ne pas changer le niveau de protection contre les crues qui sera prévu dans cet arrêté.

Ce niveau de protection sera basé sur la crue de 1924.

Les études de maîtrise d’œuvre ultérieures et celles réalisées dans le cadre du Dossier Loi sur l’Eau à venir permettront de préciser le positionnement et le niveau altimétrique de la murette à créer à l’occasion du projet.

Ces études seront partagées avec la MGP et la DRIEAT pour confirmer la compatibilité du projet avec les objectifs de la MGP ainsi que les impacts sur l’écoulement des crues de la Seine.

- c. La disparition des espaces verts en pleine terre sur les berges accroît le risque d’inondation par réduction de l’infiltration.

### **Réponse et éléments retenus par le maître d’ouvrage**

Les aménagements envisagés tentent de limiter l’impact sur les espaces perméables existants et de restituer des espaces verts ou au moins perméable lorsque cela est possible.

Par ailleurs, s’il n’est pas possible de créer des voiries et des cheminements sans artificialisation des berges pour la bonne tenue dans le temps des ouvrages, il est néanmoins prévu d’utiliser pour les circulations douces des matériaux poreux et donc perméables, de végétaliser les pieds d’arbres et de gérer les eaux de pluie selon la nouvelle **doctrine de la DRIEAT et du Département**.

Cette doctrine impose la **gestion à la source** des eaux de pluie qui tienne compte des différents niveaux de pluies et qui repose sur les principes suivants :

- Éviter l'imperméabilisation des sols** et profiter des projets de requalification pour reperméabiliser les sols ;
- Éviter le ruissellement des petites pluies (inférieures à 10 mm) en les gérant « au plus près » de leur point de chute**
- Réduire l'impact des pluies plus fortes sur les réseaux**, en les infiltrant, en les tamponnant et en les stockant.
- Anticiper la gestion des eaux pluviales** dès que possible dans le projet, y compris pour les pluies les plus importantes.

Sur l'ensemble du département des Hauts-de-Seine, **le débit de fuite, généré à la parcelle, ne doit pas excéder, pour une pluie de retour décennal :**

- 2 L/s/ha dans le cas d'un rejet dans un réseau unitaire et sur le bassin versant de la Bièvre ;
- 10 L/s/ha dans le cas d'un rejet dans un réseau d'eaux pluviales, sauf dispositions locales particulières (notamment en raison d'insuffisance hydraulique locale, ou exutoire aval constitué d'un réseau unitaire)
- Toutes techniques innovantes** d'infiltration ou favorisant l'évapotranspiration est encouragée (noues, bassins d'infiltration, etc.).

**Les dispositions relatives à la gestion des eaux seront présentées dans sera traité dans le dossier « loi sur l'eau » a l'issue de la finalisation des études de maîtrise d'œuvre au stade d'avant-projet.**

Le dossier « loi sur l'eau » comportera également:

- La description du fonctionnement hydraulique** des ouvrages de gestion des eaux pluviales pour une pluie de période de retour dépassant la pluie de dimensionnement des ouvrages
- La démonstration de la neutralité hydraulique du projet** pour une pluie de période de retour 30 ans
- Une évaluation de la situation du ruissellement, des écoulements et des zones inondées pour une pluie de période de retour 50 ans**

**En synthèse, dès sa conception, le projet prévoit la gestion des eaux pluviales avec l'objectif de privilégier les techniques d'infiltration et de ne pas aggraver l'état existant.**

**Cette gestion et ses impacts seront présentés dans le dossier loi sur l'eau qui fera l'objet d'une enquête publique à l'issue des études de maîtrise d'œuvre au stade avant-projet.**

d. Aucune mesure n'est prise pour réduire l'impact des crues de la Seine.

#### **Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

En complément à la réponse au point D8-b ci-dessus, les aménagements projetés feront l'objet d'un dossier de demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau dans lequel tous les impacts sur le milieu aquatique seront évalués. Cette procédure donnera lieu à une nouvelle enquête publique.

- e. La problématique des crues de la Seine est résolue par les barrages amont.

**Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

Le débit de la Seine est effectivement géré en amont par l'EPTB Seine Grands Lacs. Il s'agit d'un établissement public territorial de bassin. Il assure la mission d'écrêter les crues d'hiver et de printemps de la Seine et de ses principaux affluents (l'Yonne, la Marne et l'Aube) et de soutenir leurs débits en été et en automne.

L'EPTB Seine Grands Lacs agit dans le cadre du plan Seine en faveur de la réduction de la vulnérabilité des territoires aux inondations.

- f. L'association ESPACES dans son observation n°517 donne des recommandations sur le traitement des eaux pluviales et la continuité des trames vertes et bleues.

Ces recommandations concernent la future procédure "Loi sur l'eau" et seront sans doute utiles pour l'élaboration du dossier d'enquête correspondant. Le CE note que cette association propose ses services pour les études à venir.

**Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

Le Département a bien noté cette proposition et ne manquera pas de travailler en collaboration avec l'association ESPACES comme il le fait pour d'autres projets en cours sur le secteur (RD910 en particulier).

D-9 - Le suivi des mesures compensatoires

- a. Pour la bonne information du public, le commissaire enquêteur demande que soient rappelées succinctement les dispositions prévues pour le suivi des mesures compensatoires concernant l'acoustique et la qualité de l'air.

**Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

Les mesures de suivi des mesures compensatoires sont détaillées en page 37 de la pièce F du dossier de DUP. Elles sont rappelées ci-dessous :

« Suite aux remarques de l'AE, le MOA propose de mettre en place trois campagnes de mesures de bruit et de pollution de l'air sur 6 ans (tous les deux ans) après la mise en service et de faire un bilan périodique des résultats.

Pour la partie acoustique, cette action permettra également de bien localiser les bâtiments nécessitant des isolations de façade et de concrétiser le programme des travaux selon le programme détaillé dans l'étude acoustique (Annexe 4 Etude acoustique).

Le suivi du projet dans la thématique liée au trafic ne fera pas l'objet de campagnes de mesures spécifiques car cela ne sera pas nécessaire. En effet, en termes d'observation du trafic routier, la RD7 sera placée sous le dispositif « SITER » dans lequel la mesure du trafic routier est permanente (les données sont enregistrées toutes les 3 minutes tout au long de l'année).

De plus, le trafic vélo est également observé en permanence toute l'année par un compteur situé sur la RD7 à Suresnes, entre le pont de Saint Cloud et le pont de Suresnes. »

## E - L'occupation fluviale

Les habitants des péniches et maisons-bateaux se sont beaucoup exprimés individuellement et par l'intermédiaire de leurs associations, ceux de Saint-Cloud, Suresnes et même de Paris (allée du bord de l'eau). Cela a été le cas également pour les entreprises exerçant leurs activités sur la Seine.

De ces observations les préoccupations environnementales ont pris une large place; avec une demande de protection acoustique pour leurs logements (voir D-6.c et j, ci avant)

Dans les remarques plus spécifiques à leur situation, le commissaire enquêteur note:

- Un manque d'information et de concertations sur les changements induits par le projet sur leurs embarcations (déplacements éventuels, mode d'amarrage, raccordement aux réseaux, accès...).

### Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

En plus de la concertation de 2017, des réunions spécifiques avec les riverains fluviaux se sont déroulées en juin et novembre 2019 lors des études préliminaires. Ils ont donc pu avoir accès aux informations et échanger à ce moment-là.

- Les conséquences des travaux sur leur habitation et sur leurs activités (entreprises), en termes techniques et financiers.
- Le coût de ces opérations et leurs financements.
- Ce point soulève de vrais inquiétudes et si des dépenses liées à des améliorations éventuelles étaient répercutées sur les habitants concernés; elles devraient être précisées et justifiées au plus tôt.
- Le rôle de VNF dont l'absence dans ce dossier et dans cette enquête a soulevé des interrogations.

Sur ces thèmes, la synthèse des observations est la suivante:

### Observation générale:

- a. Pouvez-vous préciser en quoi ce projet améliore les conditions de vie de l'habitat fluvial ?

### Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

La conception du projet s'attache à développer des **aménagements paysagers qualitatifs** en harmonie avec l'environnement urbain pour améliorer le cadre de vie et valoriser le patrimoine local. Pour ce faire le Département est accompagné d'un cabinet d'architectes et de paysagistes renommé.

Enfin, le projet s'attache également à renaturer la berge partout où cela est possible.

En effet, l'étude réalisée par la société FONDASOL en 2018, qui a consisté en l'inspection des 3 km de bords de quai concernés par le projet indique que **les berges sont aujourd'hui entièrement artificialisées**. La végétalisation qui la colonise est spontanée et non maîtrisée, comporte des espèces invasives non souhaitées et non souhaitables. Cette végétation lorsqu'elle est implantée dans le perré accélère la dégradation **des ouvrages de protection des berges dont la tenue est nécessaire à la sécurité des bateaux amarrés**.



Le perré maçonné est fortement dégradé, la végétation herbacée mais aussi arbustive et des arbres sont implantés dans cet ouvrage de protection, accélérant sa dégradation.

La renaturation des berges fera appel aux techniques du génie végétal sur le bas du talus coté fleuve pour assurer la protection contre l'érosion liée au batillage, aux crues etc.

Sur les talus et dans les autres aménagements paysagers, le principe d'aménagement retient la mise en place d'une strate arbustive dense et variée en complément de la plantation d'arbres afin de renforcer la végétalisation du projet, d'avoir des « coupes nuisances » (bruit en particulier) pour protéger les usagers des promenades et les riverains fluviaux, de renforcer la lutte contre les îlots de chaleur, de renforcer la biodiversité et maintenir un corridor vert le long de la Seine.

Plus particulièrement les habitants des bateaux, vont pouvoir bénéficier dans le cadre de ce projet :

- de l'organisation et la régularisation des accès et des passerelles liant les bateaux à la berge;
- de la création d'un réseau d'assainissement collectif afin que les occupants des bateaux aient une solution pour répondre à l'obligation de non rejet en Seine.
- de l'organisation des raccordements réseaux (électricité, téléphone, eau potable);
- de l'implantation régulière de plates-formes techniques collectives tout-au-long des berges autorisées pour les bateaux-logement (boîtes aux lettres, compteurs et accès réseaux – emplacements conteneurs poubelles )

Enfin, plus globalement, ce projet va permettre d'améliorer les conditions de circulations en particulier des modes de circulations douces. Ces améliorations bénéficieront également aux bateliers.

**En synthèse ce projet amènera du confort sur la viabilité des bateaux, sécurisera les conditions de leur stationnement par les reprises des berges, améliorera l'environnement et le cadre de vie par la qualité des aménagements paysagers et, à une échelle plus globale, par l'amélioration des conditions de circulation.**

## E-1 - les emplacements

Le projet garantit le maintien de tous les emplacements actuels, certains bateaux seraient déplacés:

- a. lesquels?
- b. Ces déplacements auraient-ils lieu en phase travaux ou en phase finale?
- c. Comment seront couverts les risques liés à ces opérations (assurances)?

### **Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage aux questions du point E1**

Le projet ne prévoit pas de modification du plan de stationnement des bateaux. La gestion des emplacements fluviaux n'est pas de la compétence du Département mais relève de Voies Navigables de France. Il est rappelé que VNF est étroitement associé au projet de requalification de la RD7.

En revanche, les équipements privatifs sur le domaine public seront démantelés.

Le projet présenté repose sur une étude préliminaire qui n'entre pas encore dans les détails.

Les problématiques propres à chaque riverain seront examinées lors des phases d'études de maîtrise d'œuvre ultérieure et feront l'objet de collectes de données précises et d'échanges avec chacun. Seront ainsi analysées les problématiques de l'aménagements à terme mais aussi lors des phases de travaux : déplacements temporaires éventuels de bateaux, lieux d'amarrages provisoires, délocalisation ou possibilités d'amarrage à couple... la volonté du Département est de trouver des solutions consensuelles en accord avec les riverains et le gestionnaire fluvial.

En ce qui concerne les déplacements éventuels des bateaux lors des travaux, le projet, à ce stade d'études préalables, prévoit des aménagements sur les berges depuis la partie sèche. Cependant, des investigations géotechniques et topographiques complémentaires restent à réaliser dans le cadre des études de maîtrise d'œuvre afin de confirmer la faisabilité d'un tel mode opératoire. Il n'est pas à exclure que malgré cet objectif global, certaines interventions depuis le fleuve soient nécessaires.

De plus, des renforcements de talus pouvant s'avérer nécessaire, certaines embarcations riveraines pourraient être à proximité étroite des travaux. Des dispositions préventives seront à déterminer dans les études ultérieures afin de préserver le cas échéant l'habitat fluvial. Si une simple protection ne s'avérait pas suffisante et que l'intégrité des embarcations risquait d'être compromise, des déplacements seraient imposés.

En ce qui concerne les assurances, si les bateaux ont besoin de l'intervention d'un pousseur pour les déplacements, le choix du prestataire sera laissé au propriétaire du bateau et c'est l'assurance du propriétaire du pousseur qui interviendra en cas de sinistre. Pendant les travaux, si l'entreprise attributaire du marché génère un sinistre sur l'embarcation, c'est son assurance qui couvrira les réparations.

**En synthèse, il n'est pas prévu de déplacement de bateaux en phase finale.**

**Les nécessités de déplacement des bateaux lors du chantier ne sont pas encore connues car dépendantes de travaux et de leurs méthodologies de réalisations qui ne seront déterminées que plus tard lors des études de maîtrise d'œuvre. Les riverains seront dans tous les cas contactés et concertés collectivement et individuellement lors de ces études pour la meilleure prise en compte de leurs contraintes et pour leur complète information.**

## E-2 - les réseaux et installations

Les propriétaires de péniches, de maisons bateaux et d'entreprises demande des renseignements sur:

- a. Les passerelles d'accès et systèmes d'amarres; des craintes ont été exprimées sur les pentes d'accès en fonction des niveaux de la Seine et l'accessibilité en fonction des niveaux de la Seine.

La solution de passerelles pour les péniches sur le quai haut n'est pas bonne (voir l'expérience d'Issy): longues et massives donc inesthétiques, pente importante donc dangereuse. La solution par le chemin d'entretien est à privilégier.

(Le cas particulier de la marina de l'Avre n'a semble-t-il pas été compris et mérite des précisions)

- b. Le nombre des passerelles actuelles doit être conservé: deux sont indispensables pour les ERP.

### **Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage aux questions a et b du point E2**

Ces aspects pratiques seront traités au cas par cas dans les phases d'études ultérieures de façon à ce que les aménagements projetés n'obèrent pas la qualité des accès en prenant en considération tous les paramètres : caractéristiques du bateau, de son accès, de la géométrie de la berge et des variations du niveau de la Seine.

Ces études seront menées en coordination avec VNF et les Villes.

Lors de celles-ci, l'équipe de maîtrise d'œuvre et le maître d'ouvrage prendront contact avec chacun des riverains.

- c. Les raccordements aux réseaux (eau, électricité, internet, tri déchets, eaux usées, boîte courrier postal...).

Non aux poubelles mutualisées.

Attention à porter au bon fonctionnement des systèmes d'évacuation des eaux usées.

### **Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

- *Bornes de raccordement*

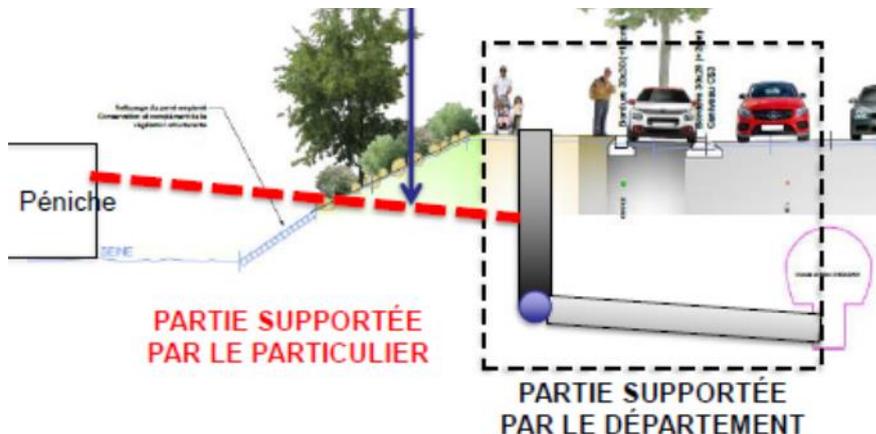
Ces équipements seront étudiés et définis dans une phase ultérieure. Le Département rappelle néanmoins que les équipements situés entre le compteur et l'embarcation seront à la charge du propriétaire.

- *Réseau d'assainissement*

Le projet prévoit, pour les riverains fluviaux, la réalisation d'un réseau de collecte des eaux usées spécifique, raccordé au collecteur public « RGS ». Ils auront ainsi une solution leur permettant de répondre à l'obligation de non rejet en Seine. Le réseau projeté comprend les canalisations et regards situés sous l'emprise du projet, et il sera nécessaire de travailler en coordination avec tous les intervenants (gestionnaire fluvial, riverains et futurs gestionnaires du réseau), afin de prévoir les regards sur le nouveau réseau de collecte des eaux usées en limite publique/privée.

Par ailleurs, le Département ne saurait financer le branchement du particulier au réseau de collecte. Le projet veillera à ne pas impacter des branchements qui seraient déjà réalisés comme à Suresnes et si cela s'avérait nécessaire, le Département prendra en charge les adaptations.

Il ne comprend donc pas, de façon générale, les branchements et dispositifs de refoulement.



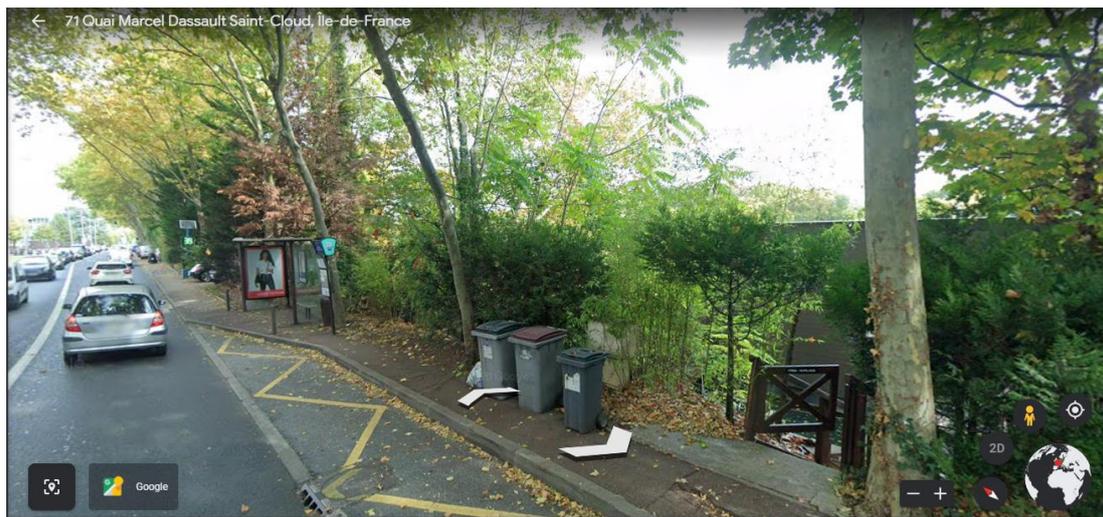
Néanmoins, certaines exceptions dûment justifiées pourront être envisagées selon le contexte et l'impact du projet sur l'occupation fluviale et/ou les berges. En effet, concernant les eaux usées, les occupants déjà branchés au collecteur, le Département s'engage à refaire à ses frais le raccordement. Les embarcations non raccordées devront, lors de l'exécution du projet respecter les textes de loi en vigueur et assumer la charge financière de l'installation et du branchement en partie privative.

Les études ultérieures de ce réseau ainsi que les travaux seront réalisés selon les règles et normes en vigueur.

- *Poubelles*

Actuellement les conteneurs à ordures ménagères et autres sont entreposés sans ordre ni emplacement dédié sur le domaine public. Ils gênent le passage des piétons et sont inesthétiques.





Dans le cadre du projet, l'espace public sera réorganisé et des emplacements réservés aux conteneurs à ordures seront créés et intégrés dans l'aménagement pour qu'ils puissent rester discrets. La mutualisation de ces espaces de stockage, si elle est envisagée, ne le sera pas à grande échelle.

Les photos ci-dessous ont été prises sur la RD7 à Issy les Moulineaux au niveau d'accès bateaux aménagés dans le cadre des travaux de la RD.7



Ils formulent les observations et demandes suivantes:

- d. Le projet doit intégrer la protection des biens et des personnes à bord des bateaux en prévoyant des portes sécurisées.

**Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

Les études ultérieures établiront une délimitation physique entre la promenade et les accès riverains, homogène autant que possible à l'échelle du projet. Une plateforme matérialisée par un renforcement et munie d'un portillon bas est envisagée à ce stade.

- e. Quels seront les modes de financement des modifications des installations actuelles

Les conséquences du projet ne doivent pas être à la charge des propriétaires.  
Demandent que les conditions soient au moins aussi favorables que celles appliquées sur la zone Sud de la RD7.

**Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

Le projet ne prévoit pas, quand cela n'est pas utile, de déplacer les amarrages sur le fleuve.

Quand cela sera nécessité par le projet, les modifications d'accès (passerelle) et ou d'amarrage seront i indemnisées par le Département selon une convention à venir qui définira un montant plafond.

Les études permettront de déterminer au cas par cas, et en lien avec les personnes concernées, les conditions d'accès des riverains au domaine public.

- f. Demande d'emplacement de stationnement pour dépose minute et emplacements dédiées pour les résidents de l'habitat fluvial.

**Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

Le projet prévoit la réorganisation de l'espace public et dans ce contexte la création de places de stationnement longitudinales de part et d'autres de la RD7. Il s'agit d'aménager l'espace public qui ne peut en aucun cas être privatisé. L'affectation d'un emplacement de stationnement à un usage dédié tel qu'une aire de livraison ou une dépose minute relève de la compétence de la Ville.

**E-3 - les stationnements privatifs et entreprises (accueil du public et desserte marchandises)**

En complément de la rubriques E2, demande de renseignements sur:

- a. Accès aux bateaux, en particulier pour matériaux lourds ou encombrants.

**Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

Ce point particulier sera étudié au cas par cas. Voir réponse au point E2 a et b

- b. Mesures en cours de chantier pour ne pas perturber l'exploitation.

**Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

Le maître d'ouvrage assurera des échanges réguliers avec les riverains avant les travaux pour identifier les contraintes particulières et optimiser le phasage du chantier et pendant celui-ci pour leur assurer une parfaite information sur le déroulé des travaux. De plus, l'aménagement de ceux-ci sera possible le cas échéant (permettre les livraisons par exemple).

- c. Dépose minute et emplacements dédiées pour les résidents de l'habitat fluvial.

**Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

Voir réponse au point E 2 –f ci-dessus.

- d. Demande une place “privatisée” au minimum par bateau logement.

**Réponse et éléments retenus par le maître d’ouvrage**

Voir réponse au point E 2 –f ci-dessus.

**E-4 - Phase chantier.**

- a. Vives craintes exprimées sur les perturbations d’exploitation, si les mesures adéquates ne sont pas prises au cours des travaux.
- b. Les travaux devront être exécutés pendant les périodes de faible exploitation.

**Réponse et éléments retenus par le maître d’ouvrage**

Voir réponse au point E 3 - b ci-dessus

**E-5- V.N.F**

- a. La délimitation VNF / CD92 ne semble pas très claire: les contrats en cours d’occupation domaniale entre VNF (gestionnaire du domaine public du fleuve et des berges) et les exploitants doivent être clarifiés au plus tôt.

**Réponse et éléments retenus par le maître d’ouvrage**

La limite d’emprise du domaine public de VNF est portée sur le profils en travers. L’emprise du domaine VNF part généralement depuis la crête de berge jusqu’au fleuve.

Les aménagements proposés le sont en accord avec le gestionnaire fluvial dans le cadre du Schéma Directeur d’Aménagement des Berges établi en 2006 par le Département et en cours de révision.

Le schéma

Cet outil de programmation répond aux objectifs suivants :

- Rendre la Seine aux habitants
- Faire de la Seine un vecteur d’identité et d’attractivité à l’image des Hauts-de-Seine
- Mobiliser les énergies et les moyens pour construire un projet commun
- S’inscrire dans une dynamique de développement durable.

Une fois le projet défini plus précisément à l’issue des études de maîtrise d’œuvre (AVP) et de l’élaboration du dossier Loi sur l’Eau, ces travaux feront l’objet d’une Demande d’Autorisation sur le Domaine Public Fluvial.

- b. Il en est de même pour tous contrats entre VNF et les riverains; locations diverses notamment.

**Réponse et éléments retenus par le maître d’ouvrage**

Les conventions d’occupation temporaires concernant les riverains fluviaux relève de la seule compétence de VNF.

C. Pour quelles raisons VNF n'a pas été associé à cette enquête.

**Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

L'établissement public Voies Navigables de France est le propriétaire et le gestionnaire du domaine public fluvial. VNF a été associé au projet dès les études de faisabilité et préliminaires et continuera de l'être lors des études et travaux ultérieurs. Cependant c'est le Département et non les partenaires associés dans l'élaboration du projet, VNF, Villes, RATP qui est le maître d'ouvrage et donc le porteur du projet.

Il est donc normal que seul le Département présente ce dossier à l'enquête.

## F - Le coût et la rentabilité du projet

Le montant de l'estimation des travaux a semblé élevé à certains par rapport aux gains estimés et vis à vis des conséquences environnementales dont le coût a été estimé sous évalué.

a. Opération trop chère et inutile pour un gain de 5 minutes.

**Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

Cette opération n'a pas pour simple et seul objectif d'améliorer les temps de parcours sur la RD7 entre le pont de Saint Cloud et le pont de Suresnes mais répond aux objectifs plus globaux suivants :

- **Améliorer les mobilités en sécurisant les circulations**, en intégrant les circulations actives et en améliorant la fluidité du trafic
- Ouvrir la ville sur la Seine **en créant une promenade paysagère et en aménageant les berges**
- Mettre en valeur le patrimoine en redessinant l'espace public, en améliorant la signalétique et en créant des aménagements paysagers

Par ailleurs, un gain de temps de 5 minutes par trajet soit de 10 minutes par jours sur 200 jours par an représentent un gain de temps de 33 h soit quasiment une semaine de travail par exemple.

**Cet aménagement est conçu dans le cadre de l'intérêt général, au bénéfice d'un meilleur partage de l'espace public des déplacements de l'ensemble de tous les Alto-Séquanais et ne peut pas être réduit à des travaux destinés à améliorer les temps de parcours.  
Il n'est de plus pas réalisé pour une durée de vie de 20 à 40 ans mais pour bien plus.**

b. Opération trop chère au regard des bénéfices environnementaux.

**Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

Le projet ne vise pas seulement à créer des aménagements paysagers mais également à satisfaire aux objectifs rappelés ci-dessus.

Néanmoins, il est important de rappeler que sa conception s'attache à développer des aménagements végétalisés et paysagers qualitatifs en harmonie avec l'environnement urbain pour

améliorer le cadre de vie et valoriser le patrimoine local. Pour ce faire le Département est accompagné d'un cabinet d'architectes et de paysagistes renommé.

Le département s'engage à replanter chaque arbre abattu et le maximum possible le long de la RD7. Une importante strate arbustive et herbacée sera plantée en pied d'arbres.

Enfin, le projet s'attache également à renaturer la berge partout où cela est possible.

Les bénéfices environnementaux ne se feront pas tous sentir immédiatement, mais par exemple, en ce qui concerne la végétation au fur et à mesure de sa croissance et sur une durée longue liée à l'espérance de vie des sujets.

Il est de plus important de rappeler que la durée de vie de ce projet ira bien au-delà de 40 ans.

- c. Dans le bilan global de l'étude socio-économique, les gains de confort pour les usagers (VL et PL) sont l'avantage prépondérant. Que peut on améliorer dans ce projet pour que le bilan soit positif pour les riverains des deux communes ainsi que sur l'effet de serre ?

#### **Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

L'élaboration d'un bilan socio-économique répond à une procédure quasi normalisée à l'échelle. Il a été construit conformément au guide méthodologique de la DGITM (Direction Générale des Infrastructures de Transport et de la Mer).

Dans le bilan des riverains, le bruit et la pollution sont monétisés.

Ce bilan prend en compte les mesures compensatoires qui sont en fait intégrées dans le coût du projet.

- d. Le montant de cette opération serait plus utilement investi dans l'amélioration des transports en commun.

#### **Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

En complément de la réponse au point B6-b où il est rappelé que l'organisation et la gestion des transports en commun sur la région Ile de France relève de la compétence d'IDF Mobilité et où il est précisé que le Département mène une politique de déplacements visant à organiser une mobilité durable dans le respect des grands principes d'aménagement des transports en commun définis au niveau régional par les documents d'orientation et de programmation de ceux-ci.

Il est important de rappeler que ces collectivités territoriales ont leur budget propre et indépendant destinés à alimenter les actions et projets relevant de leurs compétences propres.

Par ailleurs, ce projet, en créant des voies de circulation active participe indirectement à l'amélioration des transports en commun.

Ce n'est donc pas en renonçant à ce projet que le Département pourrait participer à l'amélioration des transports en commun.

Enfin, l'amélioration des conditions de circulation sur la RD7 profiteront également aux transports en commun (bus) qui empruntent cet itinéraire.

e. Quel impact financier sur les impôts des citoyens ?

**Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

En ce qui concerne les impôts locaux, il est rappelé que les ressources financières du Département ont longtemps reposées sur la taxe foncière sur les propriétés bâties désormais transférée au bénéfice des communes à compter du 1er janvier 2021. Or, le taux est resté inchangé depuis 2009, tout en demeurant le plus bas de France si l'on excepte celui de Paris.

**En tout état de cause, cette opération entre dans le programme d'investissement du Département et donc dans ses équilibres budgétaires. Elle n'aura pas d'impact sur les impôts du Département.**

f. Les coûts sont présentés, mais les modes de financement sont totalement absents.

**Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

Les modalités de financement du projet sont présentées en page 97 de la pièce C du dossier de DUP.

Le financement du projet est à 100% public.

Le projet est financé par le Département des Hauts-de-Seine avec la participation de la Région Île-de-France, de l'Agence de l'Eau Seine Normandie et des villes de Suresnes et de Saint-Cloud. La Région Île-de-France subventionne l'aménagement de la RD 7 dans le cadre des plans « anti-bouchons » et « vélo ». L'Agence de l'Eau Seine Normandie participera via les subventions liées aux aménagements de berges et à l'assainissement.

Les villes de Suresnes et Saint Cloud participeront financièrement aux aménagements des berges.

g. Demande de détails sur les calculs de la perte de 1,2 (ou 1,8) million d'€ pour les riverains, mentionnée dans l'étude des impacts sociaux-économiques. Quelles seront les mesures compensatoires?

**Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

Voir la réponse au point F-c ci-dessus.

h. Ce projet va entraîner une perte de valeur des actifs immobiliers proche de la RD7.

**Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

Bien au contraire, de par l'embellissement et l'amélioration du cadre de vie, l'apaisement de la circulation, la création de circulations actives, il est systématiquement constaté que de telles opérations de grande ampleur et de réhabilitation et de requalification de l'espace public augmentent la valeur des actifs immobiliers riverains.

- i. Une valeur de chaque arbre devra être établie afin d'évaluer le préjudice.

**Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

Dans le cadre de la présente évaluation socio économique, la valeur de chaque arbre existant n'a pas été évaluée. Par contre, le coût des aménagements paysagers (dont les plantations d'arbres) sont intégrés dans le coût du projet pris en compte dans cette analyse.

- j. Comment les coûts d'exploitation ont-ils été pris en compte dans le bilan socio-économique.

**Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

La prise en compte des coûts d'exploitation dans le bilan socioéconomique a été faite en considérant un cout marginal d'utilisation de la voirie constant dans le temps. Ce coût a été fixé d'après un document du Ministère « Couverture des coûts des infrastructures routières. « Analyse par réseaux et par sections types du réseau routier national ».

- k. [Le commissaire enquêteur souhaite avoir un détail du montant des travaux \(92 M€ HT \(2017\) donné en page 97 de la pièce C du dossier d'enquête.](#)

**Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

Catégories	Montants en M€ HT (valeur 2017)
Etudes	8,5
Travaux	92,0
Mesures environnementales (assainissement, archéologie préventive, aménagement paysager, mesures compensatoires acoustiques, mesures compensatoires écologie ..)	Intégré au chiffrage travaux
TOTAL ETUDES ET TRAVAUX	100,5
ACQUISITIONS FONCIERES	3,6
<b>TOTAL</b>	<b>104,1</b>

Le tableau ci-dessous détaille les montants estimatifs des travaux en € HT valeur 2017.

Poste	MONTANT en € HT valeur 2017
<b>Installations de chantier</b>	<b>791 000,00 €</b>
<b>Travaux préparatoires</b>	<b>1 335 010,00 €</b>
<b>Génie civil (hors SLT et EP)</b>	<b>66 545 714,95 €</b>
<b>Terrassements &amp; démolitions (chaussée, tranchée, t</b>	<b>6 248 990,00 €</b>
<b>Voirie (chaussée, trottoir, piste cyclable ...)</b>	<b>11 438 200,00 €</b>
<b>Assainissement</b>	<b>10 675 013,91 €</b>
Eaux pluviales de voirie	2 583 000,00 €
Eaux usées péniches	478 000,00 €
Réseau assainissement CD92	7 614 013,91 €
<b>Soutènements voirie (murs)</b>	<b>8 163 600,00 €</b>
Voirie	1 472 600,00 €
Berges	6 691 000,00 €
<b>Berges (renforcements, travaux paysagers)</b>	<b>29 546 631,04 €</b>
Installation et signalisation de chantier	315 900,00 €
Terrassements et démolition	2 969 833,19 €
Eclairage public	372 000,00 €
Aménagements paysagers	9 296 192,00 €
Berges Ingerop	16 592 705,85 €
<b>Ouvrages d'art</b>	<b>473 280,00 €</b>
<b>Eclairage public (yc Génie Civil)</b>	<b>1 533 000,00 €</b>
<b>Signalisation lumineuse tricolore (yc Génie Civil)</b>	<b>2 766 000,00 €</b>
<b>Signalisation directionnelle horizontale et verticale</b>	<b>403 000,00 €</b>
<b>Equipements de sécurité, mobilier urbain</b>	<b>2 720 000,00 €</b>
<b>Espaces verts</b>	<b>2 916 000,00 €</b>
<b>Exploitation sous chantier</b>	<b>- €</b>
<b>Dossier de fin d'opération</b>	<b>159 000,00 €</b>
<b>Mise en valeur architecturale (souterrain Dailly)</b>	<b>877 000,00 €</b>
<b>Provision pour aléas (15% travaux)</b>	<b>12 006 858,74 €</b>
<b>SOUS-TOTAL TRAVAUX</b>	<b>92 052 583,70 €</b>

## G - L'enquête parcellaire

L'enquête parcellaire a soulevé peu d'interrogations. Le commissaire enquêteur n'a rencontré que des représentants de l'entreprise Dassault (2 rendez-vous téléphoniques consécutifs le 28 novembre et l'auteur de la lettre L8, lors de la dernière permanence.

### G-1 - Les parcelles privées

- a. Des expropriations au niveau des habitants du fleuve sont-elles envisagées ?
- b. Acquisitions foncières: suis-je concerné et quelles sont les zones concernées ?

[Réponses du commissaire enquêteur aux points a et b ci avant: il n'y a pas aucune expropriation prévue dans cette enquête concernant les habitants du fleuve.](#)

Conformément à la réglementation (code de l'expropriation), tous les propriétaires concernés par cette enquête ont été informés par lettre recommandée avec accusé de réception. Les surfaces et références cadastrales figuraient dans le sous-dossier consultables dans les deux mairies.

Le commissaire enquêteur s'est tenu à la disposition du public au cours des 8 permanences, soit un total de 24 heures pour donner ce type de renseignements.

- c. Demande la confirmation que les clôtures et portails d'accès des propriétés privées concernées par cette enquête parcellaire ne seront pas modifiés par les expropriations envisagées.

#### **Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

Le Département confirme que les clôtures et portails d'accès des propriétés privées concernées par cette enquête parcellaire ne seront pas modifiés par les expropriations envisagées.

- d. Par une note (Lettre L8 annexée au registre de Saint Cloud), les riverains de la seule construction détruite dans ce projet demande des assurances sur l'intégrité de leur habitation.

#### **Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

Le Département souhaite depuis plusieurs mois accéder à cette propriété riveraine afin de faire réaliser un bornage par un géomètre expert pour connaître le statut de ou des murs de séparations. Il faut également pouvoir pénétrer chez ces particuliers pour pouvoir déterminer si ce mur de séparation joue un rôle dans la tenue des ouvrages voisins et adapter les méthodes de démolitions pour que les ouvrages de cette propriété ne soient pas affectés. Or, depuis plusieurs mois, cet accès à cette propriété privée est refusé au Département et ce malgré l'intervention d'une médiatrice et les échanges entre avocats.

## G-2 - Les parcelles relevant du domaine public

(Lettre L6 ou observation n°256 du registre dématérialisé)

**Parcelle E02-52:** cette parcelle est la propriété de l'État (Ministère de la Culture).

Le Centre des Monuments Historiques (CMN) en est le gestionnaire.

Elle est couverte par le classement au titre des monuments historiques par arrêté n°MH-94-Imm-166 du 9 novembre 1994.

Le document de DUP est incomplet dans la mesure où il ignore cette protection.

En l'état, le projet de DUP initié par le Département pour acquérir une partie de la parcelle E02-52 méconnaît le contexte juridique dans lequel elle se situe.

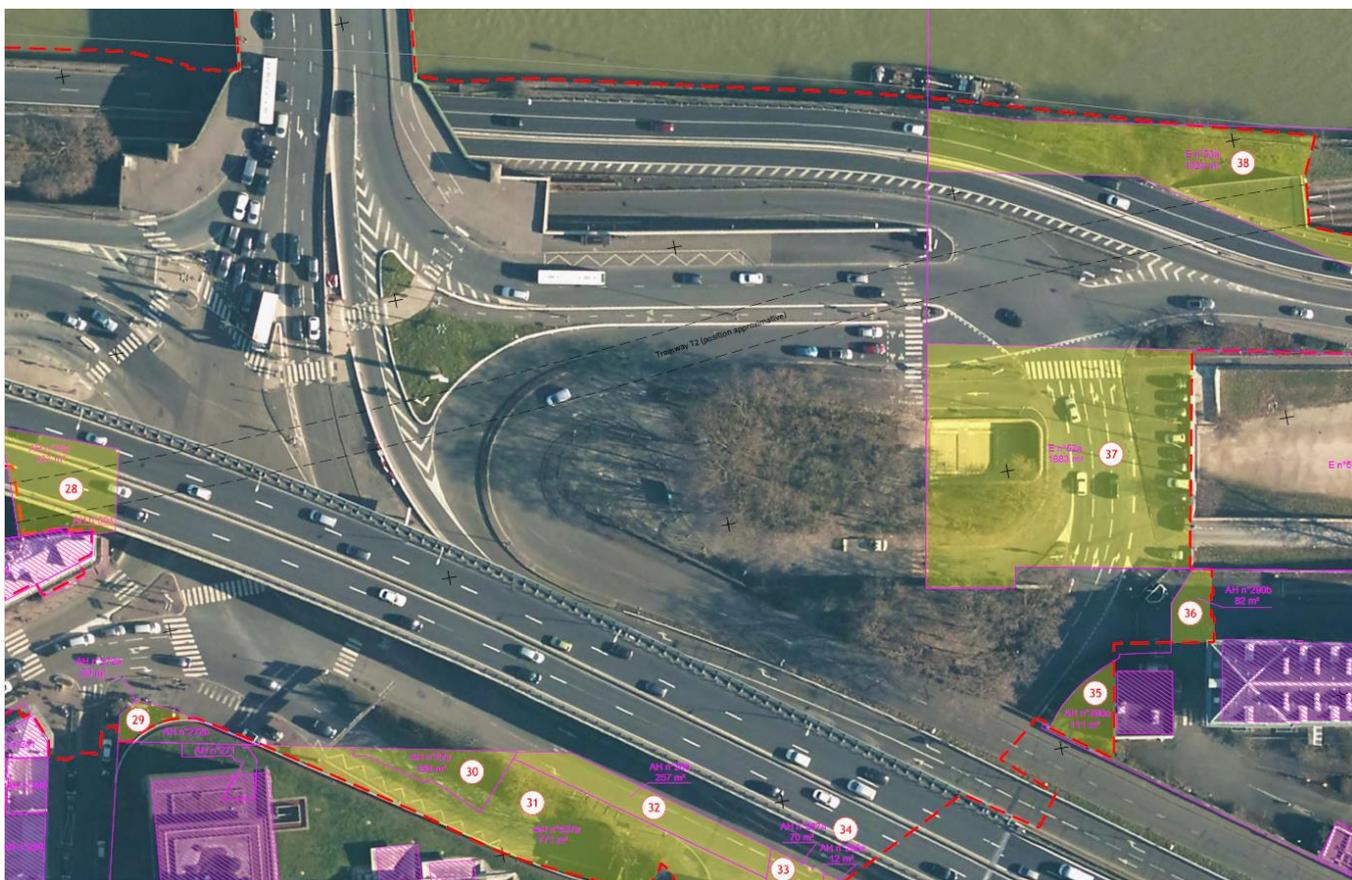
Une analyse juridique plus poussée permettant d'identifier les différentes alternatives de portage juridique est nécessaire. Il conviendra de recueillir les observations des représentants de l'État (Ministère de la Culture).

### Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

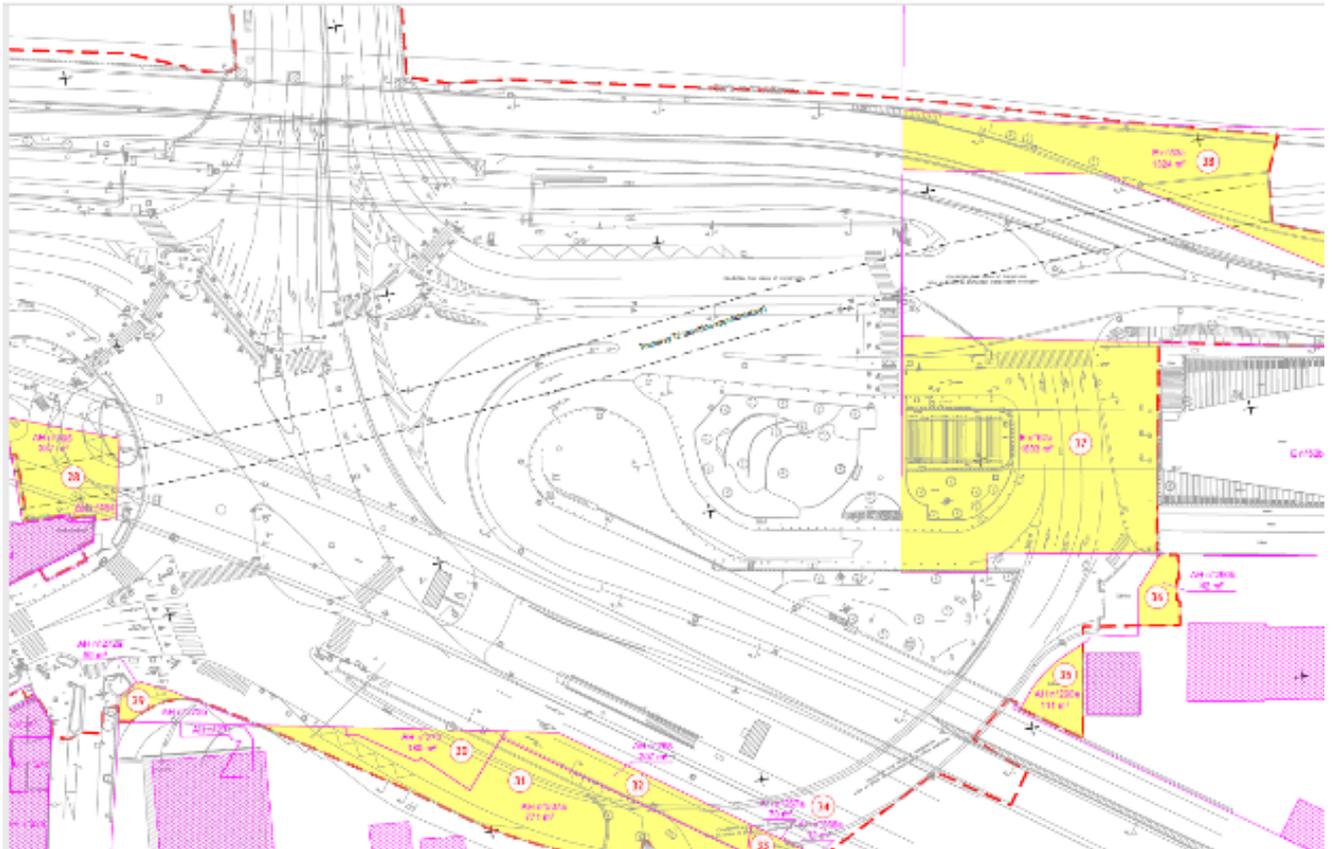
L'enquête parcellaire menée conjointement à l'enquête environnementale relative au projet d'aménagement de la RD7 a pour objet d'identifier et de confirmer les propriétaires des parcelles concernées par le projet. Les suites données à cette enquête ne donnent pas obligatoirement lieu à expropriation. C'est par exemple le cas des parcelles appartenant à l'État que le Département ne peut juridiquement exproprier.

La parcelle E 52 appartient au Ministère de la culture et inclut une partie du Parc de Saint Cloud, mais également une partie d'un espace situé en dehors de la clôture du Domaine au niveau de l'entrée de celui-ci. À cet égard, on note sur la figure ci-dessous, que la parcelle E 52 est traversée par la voirie départementale. C'est la raison pour laquelle des discussions amiables sont prévues afin de convenir d'une acquisition amiable. L'aménagement de cette parcelle peut également s'envisager sans acquisition foncière, par voie de convention dont le régime juridique reste à déterminer. De la sorte, l'aménagement et la gestion future de l'espace pourront être régis via une convention d'occupation du domaine public ou d'une convention de superposition d'affectations (établie après obtention des autorisations ad hoc).

Cet espace est figuré en jaune et numéroté 37 dans les figures ci-dessous.



Source : enquête parcellaire



Source : enquête parcellaire

Un des enjeux du projet est l'aménagement de cet espace propre mais intégré dans celui de la place Georges Clémenceau. Grâce à la réappropriation de l'espace par la réaffectation du tunnel, et donc la suppression de la voirie située devant l'entrée du Parc de Saint Cloud, un parvis réaménagé autorisera un accès apaisé et confortable à l'entrée du parc de Saint Cloud et à celle du Musée du Grand Siècle.

Le projet présenté dans le dossier de DUP, intéresse donc à la fois le Domaine National de Saint Cloud et le Département. Il doit encore évoluer au cours des études de maîtrise d'œuvre en concertation avec les gestionnaires du Domaine National, la ville. Lorsqu'il aura fait l'objet d'un consensus, et sera suffisamment détaillé (Stade fin AVP) il fera l'objet de la demande d'autorisation dans le cadre du classement de cette parcelle au titre des monuments historiques par arrêté n°MH-94-Imm-166 du 9 novembre 1994 auprès des services de l'Etat.

En tout état de cause, l'enquête publique ne signifie pas l'arrêt du projet, la concertation avec le CMN se poursuivra tout au long des phases d'études du MOE.

## H - Le dossier et le déroulement de l'enquête

### H-1 - Le dossier d'enquête

Malgré les explications données par le commissaire enquêteur, le public ne comprend toujours pas que la phase d'étude nécessaire pour la déclaration d'utilité publique d'un projet ne soit pas

celle d'un avant projet détaillé.

Dans le mémoire en réponse du département, le commissaire enquêteur souhaite que ce point soit précisé et accompagné d'engagements répondant aux observations émises au cours de l'enquête.

- a. Le dossier n'est pas assez détaillé; en particulier les dispositions prévues pour chaque habitation sur l'eau ne sont pas visibles. Une élévation de la berge sur les 3,3 km du projet est nécessaire. Les profils ne permettent pas de voir tous les cas d'aménagement.

#### **Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

Le dossier présente le projet selon l'étude au stade préliminaire. Il va évoluer encore, en fonction de l'analyse plus poussée des différentes contraintes techniques. En particulier, la situation particulière de chaque bateau sera examinée en détail.

Ainsi, les équipes de maîtrise d'œuvre vont poursuivre les études. Une version plus aboutie et plus précise de ce projet sera présentée dans le dossier loi sur l'eau à l'issue de la phase AVP.

Le dossier de DUP qui fait l'objet de la présente enquête ne présente en effet pas tous les profils en travers mais un profil représentatif par section par souci de clarté. Par contre, le plan masse de l'intégralité du linéaire du projet est présenté à l'échelle 1/1000 sous forme d'un cahier paysager permettant une bonne visualisation d'un public le plus large possible dans la pièce D du dossier de DUP.

Les projets de voiries ne font pas l'objet d'élévation. Les élévations sont demandées dans le cadre d'un permis de construire pour un bâtiment mais ne le sont pas pour un projet de voirie.

- b. Trafics: voir les observations A-6, ci avant.

#### **Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

Voir les réponses détaillées ci-dessus pour chacune des remarques.

- c. La concertation a été insuffisante depuis celle de 2017.

#### **Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

Dans la perspective d'une poursuite de la démarche d'échanges avec les riverains et associations, engagée lors de la concertation préalable, le Département a rencontré aux mois de février et mars 2019 le milieu associatif local ainsi que les riverains fluviaux et les représentants d'entreprises locales. Les échanges qui en ont découlé ont fait ressortir plusieurs enjeux :

- l'usage de transit pour les cycles le long de la Seine et l'intérêt de cheminer le long des berges ;
- les conflits potentiels entre cyclistes transitant et les cyclistes et piétons se promenant le long des berges ;
- l'intérêt de déniveler la promenade paysagère au niveau du parc du Château, en maintenant le quai bas existant.

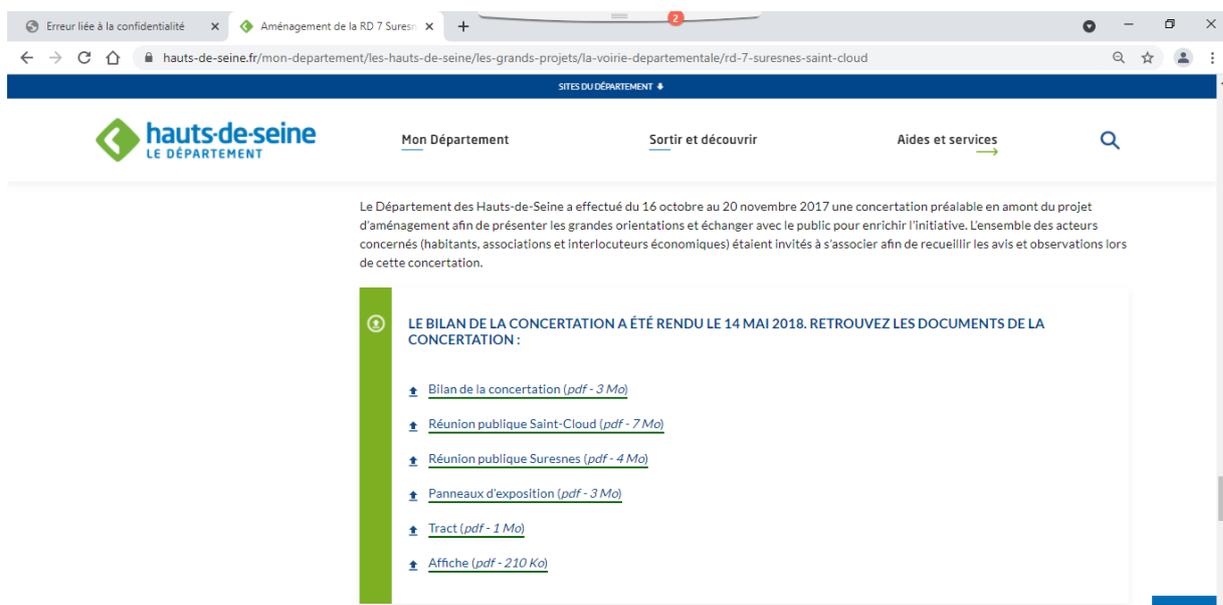
Cette concertation continue va se poursuivre après la présente enquête publique lors des études de maîtrise d'œuvre grâce à des échanges avec le public concerné (associations des riverains

fluviaux, vélos,..., entreprises) et avec les partenaires institutionnels (Villes, RATP, VNF, CMN, ABF, associations ESPACES, DRIEAT,....).

d. Lors de la précédente concertation, le bilan n'a pas été donné au public, lors de la réunion finale.

#### Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

Le bilan de la concertation est disponible en ligne sur le site du Département depuis bien avant le lancement de la présente enquête publique.



e. Ce projet me semble illégal juridiquement car il est en totale contradiction avec le contrat trame verte et bleu climat des Coteaux et de la Seine centrale 2020-2024 adopté par l'établissement public Paris Ouest La Défense le 12 décembre 2019, et avec le schéma de cohérence écologique de la Métropole du Grand Paris :

#### Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

Le contrat trame verte et bleu climat des Coteaux et de la Seine centrale 2020-2024 a été adopté par l'établissement public Paris Ouest La Défense le 12 décembre 2019 soit de façon postérieure aux études préliminaires du projet et à l'élaboration du dossier de DUP.

*Pour information, ce contrat s'articule autour « de quatre grands enjeux liés à l'eau, la biodiversité, la nature en ville et à l'adaptation au changement climatique de ce territoire. Les actions du Contrat répondront à ces quatre enjeux et à leurs objectifs.*

*Enjeu A : Gérer à la source les eaux pluviales et lutter contre les îlots de chaleur en concourant à la mise en œuvre du Plan Vert d'Île-de-France*

- *Objectif A1 : Améliorer les connaissances ;*
- *Objectif A2 : Maîtriser à la source les ruissellements urbains, les pollutions par temps de pluie et le phénomène d'îlots de chaleur en renforçant notamment la place du végétal en ville ;*

- *Objectif A3 : Contribuer à la désimperméabilisation de la ville en zone urbaine et à la végétalisation de ces espaces, notamment pour réduire l'effet d'îlots de chaleur.*

*Enjeu B : Améliorer la performance de gestion des eaux usées, économiser et protéger la ressource*

- *Objectif B1 : Élaborer des schémas directeurs d'assainissement et des zonages pluviaux au sein de chaque structure compétente ;*
- *Objectif B2 : Améliorer la sélectivité des réseaux d'assainissement par la mise en conformité des réseaux, des branchements publics et des branchements privés ;*
- *Objectif B3 : Protéger la ressource en eau des pollutions diffuses et réduire les déversements des réseaux au milieu par temps de pluie ;*
- *Objectif B4 : Gérer la rareté de la ressource en eau (économie d'eau potable) en lien avec le changement climatique.*

*Enjeu C : Restaurer le milieu naturel et poursuivre la mise en œuvre d'une Trame verte et bleue régionale en adéquation avec le Schéma Régional de Cohérence Écologique*

- *Objectif C1 : Améliorer les connaissances ;*
- *Objectif C2 : Restaurer, préserver et entretenir les milieux aquatiques par la mise à ciel ouvert des rus, la restauration et l'entretien des berges ainsi que de l'hydromorphologie des cours d'eau ;*
- *Objectif C3 : Restaurer, préserver et entretenir la sous-trame humide ;*
- *Objectif C4 : Restaurer, préserver et entretenir les sous-trames des milieux herbacés et boisés en faisant place à la nature en ville.*

*Enjeu D : La sensibilisation, l'éducation à l'environnement, le suivi et la coordination des actions*

- *Objectif D1 : Sensibiliser, informer, encourager les actions relatives aux thèmes « Eau, Biodiversité, Climat » ;*
- *Objectif D2 : Assurer la coordination et le suivi des actions du Contrat. »*

Bien que la conception du projet soit antérieure à la passation de ce contrat, il prend en compte les grands et répond aux grands enjeux de celui-ci.

Pour répondre aux enjeux A2, A3 et B3, la conception de l'assainissement appliquera la doctrine d'assainissement pluvial qui impose la gestion à la source des eaux de pluie qui tient compte des différents niveaux de pluies et qui repose sur les principes exposés dans le point D8-c .

De plus, les aménagements envisagés tentent de limiter l'impact sur les espaces perméables existants et de restituer des espaces verts ou au moins perméable lorsque cela est possible.

Par ailleurs, s'il n'est pas possible de créer des voiries et des cheminements sans artificialisation des berges pour la bonne tenue dans le temps des ouvrages, il est néanmoins prévu d'utiliser pour les circulations douces des matériaux poreux et donc perméables, de végétaliser les pieds d'arbres et de gérer les eaux de pluie selon la nouvelle doctrine de la DRIEAT.

Enfin, ce projet comporte un volet paysager important permettant de mettre en valeur les abords de la voirie et les berges de Seine. Ces aménagements paysagers, outre la plantation de 181 arbres d'alignements prévu au stade des études préliminaires, s'accompagnent de la plantation d'une importante strate arbustive et herbacée dense en pied d'arbres, inexistante aujourd'hui, qui jouera

à la fois le rôle d'agrément végétal, de masque visuel de la route (elle remplacera les rejets d'aujourd'hui) et de développement d'une certaine biodiversité en créant un corridor vert. Cette strate arbustive permettra d'ajouter un volume végétal important indépendamment des arbres. Cette partie du programme répond à l'enjeu C4.

La création d'un réseau d'assainissement permettant aux habitants des bateaux de ne pas déverser leurs eaux usées en Seine répond à l'enjeu B2.

Enfin, le projet prévoit, comme exposé au point D2.1, un travail de renaturation des berges, actuellement entièrement artificialisées, qui répond à l'enjeu C2.

**Ainsi, dès sa conception lors des études de maîtrise d'œuvre, le projet prévoit d'intégrer différentes enjeux du contrat trame verte et bleu climat des Coteaux et de la Seine centrale 2020-2024, à savoir les enjeux : A2, A3, B2, B3, C2 et C4.**

Enfin le Département a bien noté la proposition de l'association ESPACES au point D8-f et ne manquera pas de travailler en collaboration avec elle lors des études ultérieures.

**Le projet et ses impacts seront présentés dans le dossier loi sur l'eau qui fera l'objet d'une enquête publique à l'issue des études de maitrise d'œuvre au stade avant-projet.**

- e. le CMN regrette de n'avoir pas été associé au préalable, dans le cadre de la consultation inter-administrative préalable au lancement de la DUP

**Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

La consultation inter administrative est organisée par les services de l'Etat et non le Département.

Dès à présent le Département s'engage à consulter le CMN et les gestionnaires du parc lors de l'élaboration du projet par les équipes de maitrise d'œuvre afin que le projet abouti soit consensuel.

## H-2 - La publicité de l'enquête

- a. Nous constatons un manque flagrant d'informations; nous découvrons les réunions au dernier moment et ce grâce à une solidarité entre péniches. Aucune information en direct par mail.
- b. La publicité de la réunion publique a été insuffisante, pas d'information sur le "home page" du site internet de Saint-Cloud.
- c. La période de l'enquête est mal choisie (pandémie et vacances scolaires).

- d. La distribution de tracts informatifs auprès des habitants de Suresnes comme décrit n'a pas été faite ou a été faite très partiellement.

**Avis du commissaire enquêteur:**

La publicité réglementaire a été très bien effectuée; en particulier l'affichage sur le site mis en place dès le 23 mars 2021 et suffisamment dense pour que les riverains des Villes et des habitations sur l'eau ne puissent les manquer.

La publicité complémentaire a été conforme aux usages (magazines, sites internet, panneaux lumineux).

Trois points auraient pu être améliorés:

1. La lisibilité de l'information sur les sites internet des deux villes (information, pas toujours évidente à trouver)
2. Le MOA aurait du informer les villes au moins deux mois avant le début de l'enquête. Les villes auraient pu ainsi publier cette information au moins un mois avant l'enquête.
3. Information spécifique par un courrier adressé aux riverains directs du projet. (Promesse de la ville de Suresnes non tenue?).

**H-3 - Le déroulement de l'enquête**

- a. Le nombre (2x12) et la durée des rendez-vous téléphoniques (15 mn) n'ont pas été assez nombreux et trop courts pour que le public puisse s'exprimer.

Il est vrai que ces rendez-vous ont été réservés très tôt.

Par rapport aux contacts présentiels l'utilité n'est pas si évidente; de plus la durée forcément limitée est plus que frustrante/

Un bilan sera sans doute fait par la Compagnie des commissaires enquêteurs de l'Île de France et au niveau national.

**b. La réunion publique:**

- ✓ Du fait de la limitation à 100 personnes, de très nombreux riverains ont vu leur demande de connexion rejetée; demande au CE d'organiser une nouvelle réunion publique.

Réponses du commissaire enquêteur: La société organisatrice avait prévu un nombre maximum de participants égal à 500. Le blocage à 100 n'a duré que quelques minutes et ce blocage est de la responsabilité de ZOOM, qui n'a pas donné d'explications à ce jour.

- Compte tenu du nombre de connexions constatées (198),
- de la possibilité pour ce qui s'étaient inscrits à cette réunion, de la suivre par téléphone en cas de coupure momentanée de la liaison internet,
- Du nombre important de connexions, constaté au pic de la fréquentation (118 au moins, donc sans doute 200 à 300 personnes devant leurs écrans),

le commissaire enquêteur n'a pas jugé nécessaire de provoquer une nouvelle réunion.

- ✓ Regrette que les élus de Suresnes ne soient pas intervenus. Quelle est leur position sur le projet? Ils doivent être actifs sur ce projet pour les Suresnois.

**Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

Le Maire de Suresnes s'est exprimé par courrier.

Il exprime son soutien au projet mais exprime les observations suivantes :

- Modification des positionnements de la piste cyclable et de la promenade piétonne : coté Seine pour la première et au plus proche de la Seine en contrebas de la circulation automobile pour sa seconde
  - Préservation maximale des arbres et compensation des abattages
  - Réflexion avec VNF et la Ville, en parallèle à ces travaux de la RD7, à des aménagements de bords de Seine permettant de prévoir des espaces réservés d'intérêt général permettant par exemple la création de zones d'embarquement et de débarquement pour la mise en œuvre d'une navette fluviale entre Suresnes et Paris.
  - Renforcer le lien entre le parc du château et la Seine au travers d'une passerelle ou d'un promontoire donnant sur les fleuve et mise en œuvre d'un véritable mur anti bruit tout le long du parc du château
  - Prévoir un passage pour les amphibiens dans le cadre de la préservation de la faune sauvage.
- 
- ✓ Demande que la vidéo de cette réunion soit mise en ligne.

**Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

L'arrêté d'ouverture de l'enquête publique ne prévoit pas de mise en ligne de la réunion, seulement la rédaction par le commissaire enquêteur d'un compte rendu, annexé à son rapport et la rédaction par le maître d'ouvrage d'un mémoire en réponse aux observations formulées lors de cette enquête et synthétisées par le commissaire enquêteur et qui est également annexé au rapport de ce dernier.

#### H-4 - Les suites de l'enquête

- a. Pourriez-vous nous préciser quelles sont les marges de manœuvre de cette consultation publique ? Des modifications pourront intervenir ? Sur quel thème ?

**Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

Le dossier présenté à l'enquête publique repose sur des études au stade préliminaires et les enseignements de la concertation préalable.

La suite du processus repose sur l'engagement d'études de maîtrises d'œuvre (dites « d'avant-projet » et de « projet » qui préciseront progressivement le projet, en tenant compte notamment des remarques émises lors de l'enquête publique et de l'avis du Commissaire Enquêteur. Le projet n'est donc pas figé mais ne peut cependant plus faire l'objet de modifications dites « substantielles »

Les thèmes soulevés par les observations seront examinés techniquement et financièrement (sauf en ce qui concerne le réaménagement de la RD1, de l'A86, ou encore la création d'une bretelle d'accès direct à l'A86).

- b. L'information et la concertation avec les propriétaires des péniches logements et activités:

Depuis 2019, le Département ne répond plus à aucun de leurs mails, suscitant inquiétude voire colère. Il est indispensable pour la suite des concertations, que le CD92 et la maîtrise d'œuvre, conservent un échange constructif avec les riverains et en particulier l'ensemble des bateaux concernés, en parallèle de ceux des associations des bateaux logement.

#### **Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

Le projet présenté dans le dossier de DUP repose sur des études au stade préliminaires et les enseignements de la concertation préalable. Les études de maîtrise d'œuvre ultérieures vont permettre d'affiner le projet.

Il est prévu, lors de ces études, de rencontrer chacun des propriétaires des embarcations afin de traiter au cas par cas leurs problématiques propre de façon consensuelle.

Une collecte d'information faite par l'équipe de maîtrise d'œuvre est d'ailleurs en cours.

- c. Demande que les observations émises au cours de l'enquête soient mises en lignes (fichier PDF par exemple).

#### **Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

Au cours de l'enquête, conformément à la procédure, les observations ont été publiées et étaient consultables sur le site internet. D'ailleurs certaines observations font références à des observations déposées plus tôt au cours de l'enquête.

L'intéressé peut demander, pendant ou à l'issue de l'enquête, la communication de l'ensemble des observations réalisées au cours de l'enquête publique qui sont des documents communicables.

En outre, le rapport du commissaire enquêteur sera publié et comprendra la synthèse des observations du public.

#### H-5 - Le choix et le rôle du commissaire enquêteur

[Voir observation n°505 \(réponse à faire par le commissaire enquêteur bien sûr\).](#)

#### H-6 - Demande de suspension de l'enquête

Le dossier d'enquête ne comporte pas assez de détails dans les plans et les études d'impact sont incomplètes.

**L'enquête doit être suspendue** pour que le dossier soit complété par le maître d'ouvrage.

[Réponse faite par le MOA au Préfet; le CE souhaite que la motivation de ce refus soit donnée.](#)

#### **Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

- *La publicité et l'information sur l'enquête publique*

Les mesures de publicités légales ont été respectées via le prestataire Publilegal en coordination avec les services de la Préfecture

Des affiches spécifiques (différentes des affiches légales) ont également été posées au nombre de 40 dans les panneaux d'affichage administratifs des villes en plus des affichages réglementaires.

Pour la ville de Saint-Cloud, l'information d'une enquête publique pour le réaménagement de la RD7 a été relayée :

- par le biais d'une actu sur le site internet ;
- dans un rédactionnel d'une page dans le magazine "Le Clodoaldien" du mois d'avril ;
- via un post facebook cette semaine ;
- ainsi que sur les panneaux numériques implantés en Ville.

Pour la ville de Suresnes, la tenue de l'enquête publique a fait l'objet d'une information sur le site internet de la ville, sur la page Facebook et dans le magazine municipal d'avril.

Le site du CD92, via une page dédiée au projet de requalification de la RD7 a clairement annoncé les dates de l'EP, et comporte les liens pour accéder au dossier de DUP, au e-registre, à la prise de RDV avec le CE, et à la Réunion publique.

Par ailleurs, il est normal que les plans, à ce stade de la procédure, restent au niveau « étude préliminaires » puisque les études détaillées seront réalisées en tenant compte des observations émises pendant l'enquête publique et de l'avis du Commissaire Enquêteur.

➤ *La période de l'enquête*

- Pendant la pandémie

Sans visibilité sur la fin de la pandémie, le CD 92 s'est adapté au contexte sanitaire pour que l'enquête publique puisse se dérouler via des moyens numériques tout et en conservant quand même des permanences physiques pour consulter le dossier papier et numérique ainsi que les registres dans les deux mairies et monsieur le CE a assuré 2 créneaux de rendez vous téléphoniques et 6 permanences physiques.

- Rendez-vous téléphoniques : le 28 avril et le 5 mai de 17h à 20h
- Permanences physiques du CE : 6 au total : 3 pour chacune des villes :
  - ✓ Pour Saint Cloud : le jeudi 8 avril de 14h à 17h, le samedi 24 avril de 9h à 12h et le mercredi 12 mai de 14h à 17h
  - ✓ Pour Suresnes : le jeudi 8 avril de 9h à 12h, le vendredi 30 avril de 15h à 18h, le lundi 10 mai de 15h à 18h

- Pendant les vacances scolaires

L'enquête publique s'est déroulée 8 avril au 12 mai, et les vacances scolaires : du 17 avril au 2 mai. L'enquête publique déborde largement avant et après ces vacances scolaires. Elle a d'ailleurs été rallongée pour se poursuivre après la rentrée scolaire. Près de 460 observations ont été déposées.

➤ *Une jauge sous estimée pour la Réunion publique tenue en visio conférence:*

La Réunion s'est tenue par voie dématérialisée (via zoom avec possibilité de participer aussi par téléphone) le 15 avril de 19h à 21h20 (initialement 21h) en raison des contraintes sanitaires.

Le lien pour participer à cette réunion publique était indiqué sur les affiches, sur le site internet du CD92 et sur le site Publilégal.

La jauge de connexion a été réajustée dès que le seuil des 100 connexions a été atteint, ainsi 187 connexions ont été enregistrées et 120 personnes (ou groupe de personnes) environ ont été connectées simultanément au moment le plus fréquenté de la réunion.

La réunion programmée de 19h à 21h a été prolongée, à la demande du commissaire enquêteur, jusqu'à 21h20 pour garder un temps d'échanges égal au temps des exposés (1h10 environ).

➤ *Un sous dimensionnement des possibilités de déposer des avis*

**Au contraire, les avis pouvaient être déposés :**

- Par voie dématérialisée sur le e registre (lien étant indiqué sur la page internet du Département et sur les affiches)
- Par courrier postal envoyé aux deux villes, au Commissaire enquêteur ou en lui remettant en main propre
- Directement sur les registres papier mis à disposition du public dans les deux mairies tout au long de l'enquête publique

➤ *Un dossier de près de 1000 pages peu maniable :*

La pièce 0 est le guide de lecture de ce dossier dont la composition répond aux exigences réglementaires. L'important nombre de pages est lié à la volonté du MO d'être le plus exhaustif possible et de répondre aux exigences réglementaires. Le dossier d'enquête de la RD7 ne fait que répondre à la réglementation en vigueur, à savoir :

- Article R. 123-8 du code de l'environnement pour le dossier d'enquête publique environnementale ;
- Articles L. 122-3 et R. 122-4 et R. 122-5 du code de l'environnement s'agissant, spécifiquement de la composition de l'étude d'impact qui est versée au dossier d'enquête publique ;
- Article R. 112-4 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Le dossier numérique consultable est au format « PDF Dynamique », ce qui permet d'accéder aux différents volumes du dossier de DUP plus facilement

➤ *Le dossier ne présente ni les plans de masse ni les coupes complets et précis. Il manque une élévation décrivant le linéaire du quai sur les 3,3 km*

Le dossier ne présente en effet pas tous les profils en travers mais un profil représentatif par section par souci de clarté. Par contre, le plan masse de l'intégralité du linéaire du projet est présenté à l'échelle 1/1000 sous forme d'un cahier paysager permettant une bonne visualisation d'un public le plus large possible dans la pièce D du dossier de DUP.

Les projets de voiries ne font pas l'objet d'élévation. Les élévations sont demandées dans le cadre d'un permis de construire pour un bâtiment mais ne le sont pas pour un projet de voirie.

➤ *Aucune image du linéaire vu depuis la berge d'en face n'est proposée (en mode avant/après)*

Le film video 3D disponible sur le site internet du département et diffusé pendant la réunion publique permet de visualiser l'aspect du projet depuis la Seine.

➤ *Le projet soumis à EP est différent du projet soumis à concertation préalable :*

Le projet présenté en concertation préalable a pour objectif de recueillir l'avis du public sur les objectifs généraux du projet et que de fait il est tout à fait normal que celui présenté en enquête publique présente des différences puisque celui-ci est amendé des remarques émises par le public lors de la concertation. Le projet n'est donc pas figé et évolue en fonction du bilan de la concertation mais aussi en fonction des études complémentaires mais ses grands principes sont fixés.

**Le projet présenté dans le dossier de DUP ne comporte pas de modification substantielle par rapport à celui présenté lors de la concertation mais des précisions et optimisations techniques.**

Ce projet va continuer d'évoluer au cours des études de maîtrise d'œuvre en fonction des études complémentaires (géotechnique par exemple), du récent changement de la doctrine liée à la gestion des eaux pluviales, et en fonction des remarques faites lors de l'enquête publique en cours et de l'avis du Commissaire Enquêteur.

➤ *Les études d'impacts sont incomplètes:*

Les études d'impacts présentées dans le dossier de DUP sont très complètes et conformes aux exigences de la réglementation.

**Compte tenu des éléments d'information cités plus haut, le Département ne donnera pas une suite favorable à la demande de suspension de l'enquête publique. Prolonger cette enquête de quelques jours ou de quelques semaines ne se justifie pas.**

**Demande de prolongation:**

Le commissaire enquêteur note que cette demande a été formulée pour permettre au département de compléter ce dossier; ce n'est pas le but d'une prolongation car le délai maximum autorisé (15 jours) n'est pas suffisant. Le législateur a prévu pour une telle demande, si elle est justifiée, la procédure de la suspension et non celle de prolongation.

La prolongation d'une enquête est régie par l'article L.123-9 du code de l'environnement. La réunion publique ayant eu lieu au début de l'enquête avec une fréquentation plus que correcte, cet argument prévu dans le code de l'environnement ne s'applique pas dans notre cas.

Un autre argument qui peut être évoqué consiste en une publicité entraînant une réaction tardive du public. Or le commissaire enquêteur considère que la participation a été importante. Elle s'est manifestée correctement dans les 15 premiers jours de l'enquête: 99 observations et 5 courriers au 24 avril, (dont respectivement 8 et 3 le premier jour de l'enquête).

Si les observations recueillies ont été nombreuses les 3 derniers jours (174); elles n'ont apporté que très peu d'éléments nouveaux à la présente synthèse.

## I - Observations/propositions générales et particulières

Dans ce chapitre sont listées les observations générales qui ne sont pas directement liées à l'objet de l'enquête, mais qui peuvent avoir des conséquences sur le projet selon les réponses et décisions qui y seront apportées (chapitre I1).

Sont également rapportées au chapitre I2, les observations concernant des points particuliers du projet.

### I-1 - Observations générales non liées directement à l'enquête.

- a. Pour assurer une continuité des liaisons douces jusqu'au pont de Sèvres, il est nécessaire de prolonger le projet vers le Sud; en effet le parc de Saint-Cloud est fermé la nuit et le revêtement calcaire ne convient pas pour une piste cyclable.

#### **Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

Le Département est conscient de l'intérêt de de la prolongation d'un itinéraire cyclable vers le Sud qui soit affranchi des horaires du parc de Saint Cloud. Aussi, bien que cette section ne soit pas incluse dans le périmètre soumis à enquête publique, l'aménagement de la place Clémenceau et plus particulièrement du parvis, sera conçu en prenant soin de ne pas obérer le départ de ce futur aménagement.

- b. La passerelle de l'Avre devrait être élargie ou doublée pour assurer le passage des piétons et des vélos. Elle devrait être complétée par des ascenseurs transparents, comme à PUTEAUX.

#### **Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

Cet ouvrage, qui n'appartient pas au Département, présente une importante valeur patrimoniale et le doubler ou le mettre en accessibilité nécessite d'engager des études de faisabilité tant réglementaires et administratives que techniques qui sont hors périmètre du projet présenté dans la présente enquête publique.

- c. Il faut recalibrer la RD1 pour permettre le passage des PL et réduire le trafic sur la RD7. Ces travaux devant être réalisés avant ceux de la RD7.

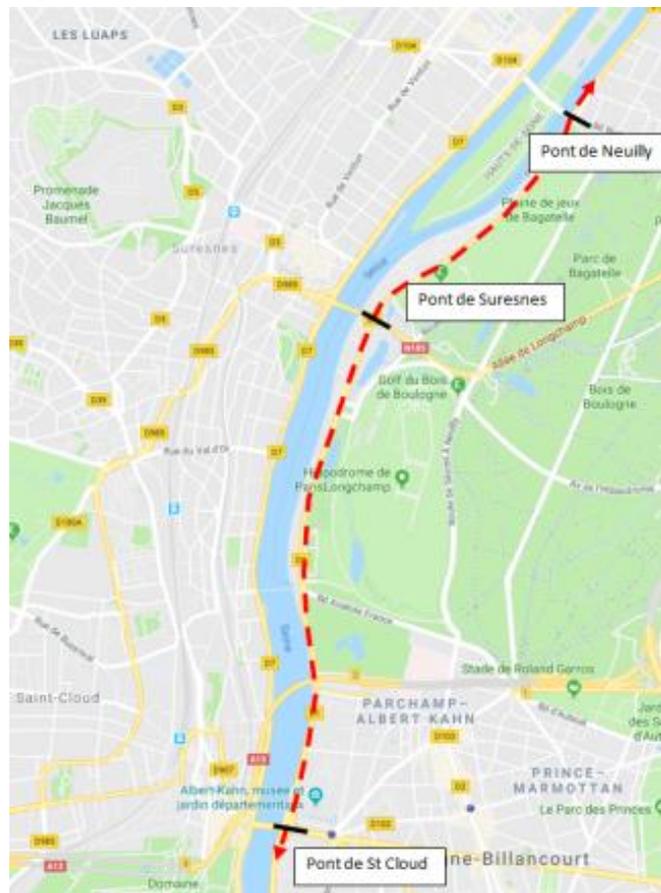
#### **Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

La route départementale n°1 est située sur l'autre rive de la Seine par rapport à la RD7. Elle traverse le bois de Boulogne, dont la propriété a été cédée en 1852 par Napoléon à la Ville de Paris afin d'en faire un des principaux parcs parisiens. Cet espace constitue un espace boisé naturel ainsi qu'un lieu de promenade et de loisirs.

Cette situation explique l'interdiction de circulation imposée aux poids lourds sur la RD 1.

Par ailleurs, le recalibrage de la RD1 impliquerait la réalisation de travaux très importants (en études, délais et coûts) sur trois ponts sur la Seine : le pont de Saint-Cloud, le pont de Suresnes et le pont de Neuilly, voir localisation sur la carte ci-après. Des travaux de cette importance impliqueraient vraisemblablement la restriction et/ou la coupure de la circulation sur des axes stratégiques pendant de longs mois.

**Compte tenu de la hiérarchisation actuelle des voiries départementales, la RD1 n'étant pas classée voie à grande circulation sur sa section comprise entre le pont de Saint Cloud et celui de Suresnes, ces travaux ne sont pas envisagés à ce jour.**



***Plan de situation de la RD 1 et des traversées sous pont à gabarit routier limité***

- d. Demande de supprimer les panneaux publicitaires lumineux qui clignotent toute la nuit.

**Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

Le Département ne gère pas de tels équipements. Pour information, ceux-ci sont soumis aux réglementations locales de publicité relevant de la compétence de l'EPT.

- e. Les emprises disponibles coté Suresnes et Saint-Cloud étant trop étroites pour la réalisation d'une véritable promenade, propose un programme d'amélioration de la rive droite de la Seine pour constituer un "parc de l'Avre" sur les communes de Paris et Boulogne-Billancourt. La passerelle de l'Avre constitue le lien entre les deux rives. ([Voir les observations 68, 143 et 268, du même auteur et également l'observation b\) ci avant](#))

**Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

Cette proposition ne concerne pas le domaine public sous gestion du Département et est hors périmètre du projet.

- f. Quelle est la cohérence de ce projet par rapport au Grand Paris ?

**Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

Le projet de requalification de la RD7 en boulevard urbain repense l'organisation de l'espace et de la circulation. Il offre l'opportunité d'y insérer des aménagements cyclables dans un environnement de qualité

Ainsi, il comporte la création de circulations douces (cyclistes mais aussi piétons), quasi absentes sur ce secteur, connectant le pont de Suresnes au pont de Saint Cloud, au Domaine National du même nom et à la gare multimodale, facilitant l'accès au T2.

Son ambitieux volet paysager, va renforcer la qualité des espaces verts déjà présents.

Enfin, il s'attache à ouvrir la ville sur la Seine

**Le projet présenté poursuit des objectifs similaires au programme du Grand Paris.**

- g. Est-il prévu des caméras sur les quais de Seine pour des raisons de sécurité.

**Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

Le déploiement d'un dispositif de vidéoprotection ne relève pas de la compétence du Département mais de celui des Villes. Pour le moment, à notre connaissance, cela n'est pas prévu.

- h. Éviter d'utiliser de l'enrobé rouge pour les trottoirs (l'enrobé rouge sert à indiquer une piste cyclable).

**Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

Le choix définitif des matériaux mis en œuvre n'est pas arrêté. Seul le principe de matériaux de couleurs différents entre piste cyclable, chaussée et trottoir l'est, afin qu'il y ait un contraste visuel entre ces différents espaces. Par ailleurs, le rouge indique les trottoirs et non les pistes cyclables qui sont en beige.

- i. il vaut mieux évaluer l'autre projet sur les hauteurs de Saint Cloud , comme a proposé notre maire ([Le CE n'a pas compris cette observation n°270](#)) .

**Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

270- Déposée le 08/05/2021 à 11:07 -

Nom: GRO HOEG - Adresse: 45 QUAI CARNOT - 92210 SAINT-CLOUD

Voici mes réflexions au sujet de ce projet :

- dommage d'abattre tous les arbres, qui nous évitent les inondations aussi en absorbant de l'eau
- il y aurait très peu d'espace pour faire un sentier au long de la Seine, comme de Val de Seine vers pont de Sèvres
- il y aurait plus de pollution sans les arbres, et avec l'augmentation de la circulation et bcp plus bruyant car plus de vitesse
- dégradation des berges
- dégradation de notre cadre de vie

Conclusion : il vaut mieux évaluer l'autre projet sur les hauteurs de Saint Cloud , comme a proposé notre maire.

Bien cordialement Mme Gro HOEG - 45 quai Carnot, escalier 7

Le Département n'a pas d'autre projet sur les hauteurs de Saint Cloud et ne peut donc répondre à cette observation.

## I-2 - Observations particulières

- a. Il faut enterrer la route au niveau du Parc du Château à Suresnes.

**Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

Cette hypothèse a été étudiée et n'a pas été retenue. Cette réponse est détaillée en A5-d.

- b. Il n'y a pas assez de détails sur la configuration de la berge de Seine proposée dans l'ancienne "Marina de l'Avre". ([Voir également E.2 a, ci avant](#)).

**Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

Le projet présenté est issu d'une étude préliminaire et doit être précisé et affiné lors des études de maîtrise d'œuvre ultérieures. Une version plus précise sera présentée dans le dossier loi sur l'eau à l'issue de la phase AVP.

Il faut néanmoins noter, comme le montre la vue en plan ci-dessous que le principe de stationnement des bateaux perpendiculairement à la berge n'est pas remis en cause dans le projet.

La configuration de la berge et celle des amarrages seront traitées au cas par cas dans les phases d'études ultérieures de façon à ce que les aménagements projetés n'obèrent pas la qualité des accès. Les études de conception prendront en considération tous les paramètres : caractéristiques du bateau, de son accès, de la géométrie de la berge et des variations du niveau de la Seine.

Ces études seront menées en coordination avec VNF et les Villes.

Lors de celles-ci, l'équipe de maîtrise d'œuvre et le maître d'ouvrage prendront contact avec chacun des riverains.



- c. Utilité de l'installation de feux tricolores au croisement de la rue des Viris et du quai Marcel Dassault vue qu'ils en existent déjà au niveau de l'Aqueduc et de l'avenue de Longchamps? (Voir également A-4 c, ci avant)

**Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

Comme explicité dans la réponse au point A4-c, les études de maitrises d'œuvres ultérieures permettront d'optimiser le fonctionnement des carrefours « tourne à gauche » et d'envisager, ou non, la suppression de certains feux tricolores en lien avec les villes.

- d. Que deviendra la station de taxis située place Georges Clémenceau?

**Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

Cette station de taxis sera maintenue. Il est prévu de prendre contact avec le Président des Taxis de Saint Cloud lors des études de maîtrise d'œuvre afin d'intégrer au mieux cette station dans le projet.

- e. Modification de l'insertion de la bretelle provenant de la place Clémenceau vers l'A13-Provence, ce pour éviter une remontée de véhicules bloquant le giratoire Georges Clémenceau. Voir également ce problème en liaison avec le stationnement des PL de livraison.

**Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

Cette remarque fait référence à l'observation N°34 rappelée ci-dessous.

Observation registre électronique et adresse internet dédiée

2) La piste cyclable ente Pont de st Cloud et Suresnes n'est pas côté Seine, entraînant un grand nombre d'intersection et donc mis en danger des cyclistes. C'est un axe majeur de RER V.

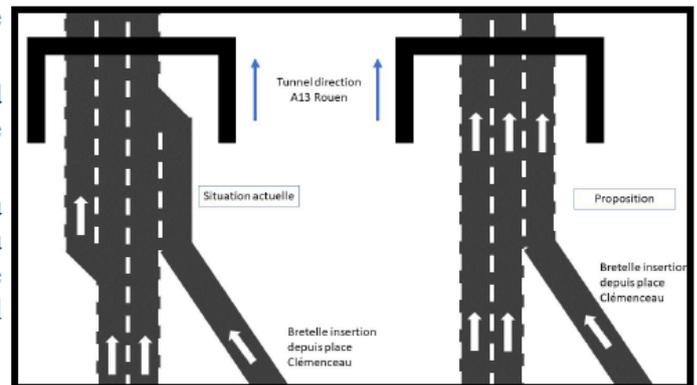
3) Un peu hors scope mais cela aurait un impact non négligeable sur la fluidité du trafic en heure de pointe le soir au niveau de la place Clémenceau. La bretelle d'entrée vers l'A13 oblige les véhicules à s'insérer dans le trafic de l'autoroute provoquant des embouteillages au niveau de la place Clémenceau.

Or les 2 voies sur le pont deviennent 3 voies juste avant le tunnel.

Donc le pont passe de 2 à 3 voies mais il y a quand même une bretelle d'insertion venant de la place Clémenceau.

Il serait plus logique que les voitures venant du pont restent sur 2 voies et que la troisième voie du tunnel soit constituée par celle de la bretelle d'entrée venant de la place Clémenceau. Ainsi il n'y a pas d'insertion de trafic, il est fluidifié.

Voir le dessin en PJ, ça sera surement plus parlant.



Cette suggestion été déjà formulée lors de la concertation préalable de 2017.

La modification des bretelles d'accès à l'autoroute A13 sont hors périmètre du projet et concernent le domaine de l'Etat qui est propriétaire et gestionnaire de l'autoroute.

En 2018, le Département a transmis cette demande à la DIRIF qui par courrier en date d'Aout 2018, répond que cette géométrie a été expérimentée en mai 1999 pendant deux semaines et avait conduit à des congestions particulièrement fortes en HPS ce qui avait conduit à son abandon. Ce courrier précise en outre que « le maintien de la géométrie actuelle apparait être la moins mauvaise solution ».

**Le 18 juin 2021**

