

**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**

Le 02 juillet 2021



**Le présent document comprend trois parties distinctes**

- **Le rapport de l'enquête conjointe (DUP, parcellaire)**
- **Les conclusions motivées pour chacune des deux enquêtes**

Ces trois documents sont indépendants et doivent être considérés comme séparés.

## **RAPPORT D'ENQUÊTE**

### **SOMMAIRE**

<b>I - PRÉSENTATION DE L'ENQUÊTE UNIQUE .....</b>	<b>5</b>
<b>I-1 : LE PROJET - OBJET de L'ENQUÊTE UNIQUE.....</b>	<b>5</b>
<b>A – Le Projet d'aménagement de la RD7 .....</b>	<b>5</b>
<b>B – La nécessité et l'objet de l'enquête publique unique .....</b>	<b>5</b>
<b>C – Historique .....</b>	<b>6</b>
<b>I – 2 – PRÉSENTATION DU PROJET.....</b>	<b>7</b>
<b>A – La situation existante.....</b>	<b>7</b>
<b>B – Les études de trafic .....</b>	<b>9</b>
<b>C – Les principes adoptés pour la section courante .....</b>	<b>10</b>
<b>D – Le projet des carrefours .....</b>	<b>11</b>
<b>E – La place Georges Clemenceau .....</b>	<b>11</b>
<b>F – Les stationnements .....</b>	<b>12</b>
<b>G – Le projet d'aménagement des berges .....</b>	<b>13</b>
<b>H - Le projet de la piste cyclable et les transports en commun.....</b>	<b>13</b>
<b>J – Les conséquences environnementales du projet .....</b>	<b>14</b>
<b>K - Appréciation sommaire des dépenses et évaluation socio-économique.</b>	<b>15</b>
<b>L - Les parcelles soumises à l'enquête parcellaire .....</b>	<b>17</b>
<b>I - 3 - COMPOSITION DU DOSSIER SOUMIS À L'ENQUÊTE UNIQUE .....</b>	<b>19</b>
<b>II - ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE.....</b>	<b>23</b>
<b>II-1 – ORGANISATION DE L'ENQUÊTE UNIQUE .....</b>	<b>23</b>
<b>II-2 – DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE .....</b>	<b>27</b>
<b>III - EXAMEN DES OBSERVATIONS RECUEILLIES .....</b>	<b>34</b>
<b>III-1 - BILAN DES OBSERVATIONS.....</b>	<b>34</b>
<b>III-2 ANALYSE STATISTIQUE DES 469 OBSERVATIONS DES REGISTRES ..</b>	<b>35</b>

<b>A - Classement par la signature des auteurs .....</b>	<b>35</b>
<b>A1 - Associations</b>	<b>35</b>
<b>A2 - Particuliers</b>	<b>36</b>
<b>B - Classement selon avis global donné sur le projet.....</b>	<b>36</b>
<b>C - Classement par thèmes des observations formulées .....</b>	<b>36</b>
<b>III-3 SYNTHÈSE DE TOUTES LES OBSERVATIONS .....</b>	<b>37</b>
<b>A - Caractéristiques géométriques du projet routier - Le trafic .....</b>	<b>38</b>
<b>A1 - Nombre de voies - le projet à 2x2 voies est une bonne solution, une fluidification de la circulation est nécessaire.</b>	<b>38</b>
<b>(Ne nécessite pas de réponse du MOA).</b>	<b>38</b>
<b>A2 - Nombre de voies - Il faut conserver un projet à 3 voies maximum:</b>	<b>38</b>
<b>A3 - Place Georges Clemenceau</b>	<b>41</b>
<b>A4 - Section courante et carrefours</b>	<b>42</b>
<b>A5 - Points et propositions spécifiques</b>	<b>43</b>
<b>A6 - Les études de trafic</b>	<b>44</b>
<b>B - Les liaisons douces et les transports en commun.....</b>	<b>46</b>
<b>B1 - Caractéristiques de la piste cyclable:</b>	<b>46</b>
<b>B2 - Zones particulières:</b>	<b>46</b>
<b>B3 - Implantation de la piste cyclable:</b>	<b>48</b>
B3-1 - La piste cyclable doit être implantée coté Ville:	48
B3-2 - La piste cyclable doit être implantée coté Seine:	48
B3-3 - Solution mixte d'implantation de la piste cyclable:	48
<b>B4 - La promenade piétons coté Seine:</b>	<b>49</b>
<b>B5 - Une liaison douce en bord de Seine:</b>	<b>50</b>
<b>B6 - Les transports en commun:</b>	<b>50</b>
<b>C - Le stationnement .....</b>	<b>51</b>
<b>C1 - Commune de Saint-Cloud:</b>	<b>51</b>
<b>C2 - Commune de Suresnes:</b>	<b>52</b>
<b>C3 - Pour tout le projet:</b>	<b>52</b>
<b>C4 - Projet de parking sous le stade TACCONI:</b>	<b>53</b>
<b>D - L'environnement.....</b>	<b>54</b>
<b>D-1 - les arbres</b>	<b>54</b>
<b>D-2 - les aménagements paysagers</b>	<b>56</b>
D-2.1 - section courante	56
D-2.2 - Place Georges Clemenceau et zone du viaduc de l'A13.	58
D-2.3 - Zone du Parc du Château et projet de Belvédère.	59
<b>D-3 - les études d'environnement en général</b>	<b>59</b>
<b>D-4 - La pollution de l'air</b>	<b>61</b>
<b>D-5 - Les îlots de chaleur</b>	<b>62</b>
<b>D-6 - Les nuisances acoustiques</b>	<b>62</b>
<b>D-7 - La faune et la flore</b>	<b>65</b>

---

<b>D-8 - Le risque inondation</b>	<b>66</b>
<b>D-9 - Le suivi des mesures compensatoires</b>	<b>68</b>
<b>E - L'occupation fluviale .....</b>	<b>68</b>
E-1 - les emplacements	69
E-2 - les réseaux et installations	70
E-3 - les stationnements privatifs et entreprises (accueil du public et desserte marchandises)	72
E-4 - Phase chantier.	72
E-5- V.N.F	73
<b>F - Le coût et la rentabilité du projet .....</b>	<b>74</b>
<b>G - L'enquête parcellaire .....</b>	<b>76</b>
G-1 - Les parcelles privées	76
G-2 - Les parcelles relevant du domaine public	77
<b>H - Le dossier et le déroulement de l'enquête .....</b>	<b>78</b>
H-1 - Le dossier d'enquête	78
H-2 - La publicité de l'enquête	80
H-3 - Le déroulement de l'enquête	81
H-4 - Les suites de l'enquête	82
H-5 - Le choix et le rôle du commissaire enquêteur	83
H-6 - Demande de suspension de l'enquête ou de prolongation de 15 jours.	83
<b>I - Observations/propositions générales et particulières .....</b>	<b>84</b>
I-1 - Observations générales non liées directement à l'enquête.	84
I-2 - Observations particulières	87
<b>IV - CONCLUSION ET CONSTAT DE VALIDITÉ DE L'ENQUÊTE.....</b>	<b>89</b>



**Préambule :** Pour alléger la rédaction du présent rapport, les abréviations usuelles pour ce type d'enquête ont été utilisées ; le lecteur pourra trouver en annexe 1, si nécessaire, la signification de la plupart des abréviations utilisées dans le dossier d'enquête et dans le présent rapport.

Les renseignements donnés sur le projet sont principalement issus :

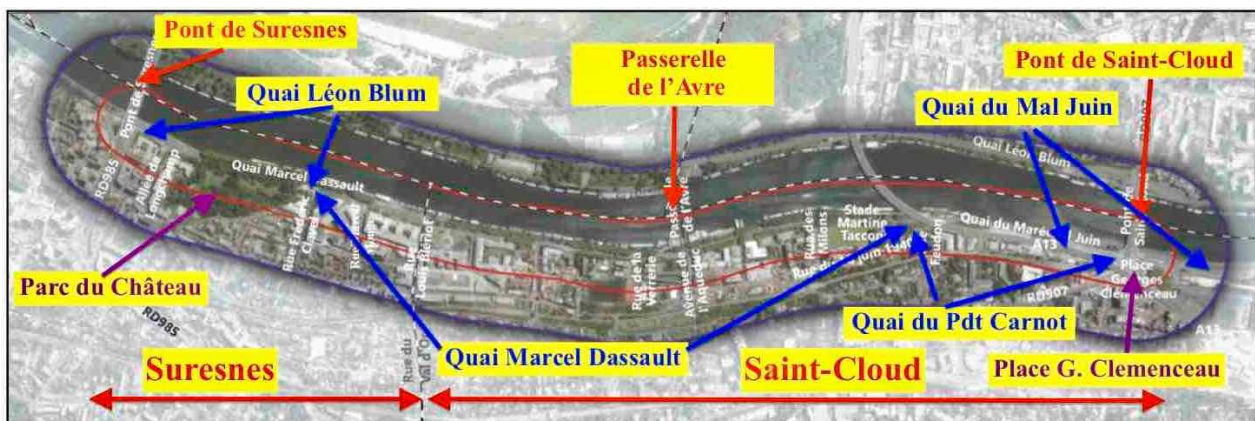
- ❖ du dossier d'enquête,
- ❖ du site internet du Département des Hauts-de-Seine.

## **I - PRÉSENTATION DE L'ENQUÊTE UNIQUE**

### **I-1 : LE PROJET - OBJET de L'ENQUÊTE UNIQUE**

#### **A – Le Projet d'aménagement de la RD7**

Le projet soumis à la présente enquête porte sur l'aménagement de la route départementale 7 (RD7) et des berges de la Seine, entre la RD985 (Pont de Suresnes) au Nord et le Pont de Saint-Cloud au Sud; il concerne un linéaire de 3 300m entre le parc du Château de Suresnes et la place Georges Clemenceau à Saint-Cloud. Le réaménagement de cette place fait également partie du projet.



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

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

#### **B – La nécessité et l'objet de l'enquête publique unique**

Comme la présente opération nécessite des acquisitions par voie d'expropriation, il est nécessaire de recourir à une enquête parcellaire; enquête régie par le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, dénommé ci après code de l'expropriation.

Or l'article L.1 de ce code prescrit :

*"L'expropriation, en tout ou partie, d'immeubles ou de droits réels immobiliers ne peut être prononcée qu'à la condition qu'elle réponde à une utilité publique préalablement et formellement constatée à la suite d'une enquête et qu'il ait été procédé, contradictoirement, à*

*la détermination des parcelles à exproprier ainsi qu'à la recherche des propriétaires, des titulaires de droits réels et des autres personnes intéressées.*

*Elle donne lieu à une juste et préalable indemnité. “*

Pour que l'utilité publique puisse être déclarée, il est nécessaire de recourir à une enquête publique.

En application de l'article L.122-1 du code de l'environnement et de la nomenclature annexée à l'article R.122-2 du même code (rubriques 39, 6a et 10), une étude d'impact globale a été réalisée, datée d'octobre 2019. L'Autorité environnementale (Ae) a émis son avis lors de la délibération du 22 janvier 2020. Le MOA a adressé son mémoire en réponse le 27 janvier 2021.

Conformément à l'article R.123-8-1°, cette étude d'impact, l'avis de l'Ae et le mémoire en réponse du MOA sont joints au dossier d'enquête; en conséquence l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique nécessaire à l'acquisition de parcelles, est du type environnemental.

Ce sont donc deux enquêtes qui doivent être réalisées pour obtenir :

- une déclaration d'utilité publique (DUP),
- un arrêté de cessibilité (enquête parcellaire).

En application des articles L.123-6 du code de l'environnement, L.110-1 et R.131-14 du code de l'expropriation, ces deux enquêtes publiques sont soumises à la procédure dite de l'enquête unique.

C'est le Préfet des Hauts-de-Seine, compétent pour la procédure de l'enquête préalable à la DUP, qui ouvre et organise l'enquête unique.

Celle-ci est régie par les articles L.123-1 à L.123-18 et R.123-1 à R.123-27 du code de l'environnement.

La déclaration d'utilité publique est régie par :

- Les articles L 121-1 et suivants du code de l'expropriation relatifs à la déclaration d'utilité publique et à l'arrêté de cessibilité,
- Les articles R 121-1 et suivants du code de l'expropriation relatifs à la déclaration d'utilité publique.

L'enquête parcellaire est régie par :

- Les articles L 131-1 et suivants du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique,
- Les articles R 131-1 et suivants du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique

## **C – Historique**

La RD7 a fait l'objet d'études de requalification depuis une quinzaine d'années. Ces études ont connu des évolutions, passant d'une autoroute urbaine dont l'objectif était d'améliorer les conditions de circulation, à un projet d'intégration de la voie de circulation, de son environnement et des bords de Seine.

Quatre projets (en surface, enterré ou semi enterré) ont été présentés en 2005 avec 2x2 voies, une piste cyclable, un trottoir coté ville et une bande végétalisée coté Seine. La variante avec aménagement de surface et piste cyclable côté bâti avait alors été retenue.



En 2014, le tracé a été affiné et s'est vu complété par l'insertion de places de stationnement côté ville ainsi que le maintien de l'alignement d'arbres côté berges.

En 2015, le projet a été complété par l'objectif de réaliser une promenade le long des berges.

En 2016 et 2017, les communes de Suresnes et de Saint-Cloud ont validé le projet avec des demandes d'adaptation (alignement d'arbres, largeur des cheminements piétons à situer au plus près des berges, stationnements, optimisation de la localisation de la piste cyclable).

Le projet a ensuite fait l'objet d'une concertation préalable, qui s'est déroulée du 16 octobre au 20 novembre 2017.

Cette étape d'information et d'échanges avec le public a été l'occasion de faire ressortir quatre enjeux forts :

- les nuisances actuelles et à venir liées au trafic routier, notamment des poids-lourds;
- la demande en stationnement, notamment pour les péniches d'activité et habitations riveraines, vis-à-vis de la dégradation de l'offre qu'engendre le projet ;
- l'impact des aménagements sur le milieu fluvial et notamment l'occupation riveraine ;
- l'impact sur le patrimoine végétal et en particulier les arbres d'alignement.

## I – 2 – PRÉSENTATION DU PROJET

### A – La situation existante

Le projet de requalification de la RD7 concerne le dernier tronçon à aménager dans le département des Hauts-de-Seine entre Issy-les-Moulineaux et La Défense: il est situé sur les communes de Saint-Cloud et Suresnes à l'Ouest de Paris (Bois de Boulogne).



Sur les 3,3 km du tracé, la RD7 est à une seule file de circulation sur de nombreux tronçons, provoquant de nombreux embouteillages, notamment le matin et le soir.

L'occupation du sol est anarchique et très inhospitalière pour les circulations douces (vélos et piétons). Il n'y a pas de voies dédiées aux deux roues et le stationnement y est anarchique.

La place Georges Clemenceau à l'extrémité Nord du projet est entièrement dédiée à la circulation automobile. La voirie mélangeant la circulations du type voies rapides, autoroutier (A13) et voirie locale est peu lisible; en conséquence, l'entrée de ville est très peu valorisée.

Avec un trafic proche de 30 000 veh./jour, de très nombreux accidents se produisent, notamment aux abords des tourne-à-gauche. Entre 2012 et 2016, plus de 21 accidents corporels par an ont été constatés, en particulier pour les 2 roues.

Les rives de Seine sont de profils variables, et peu accessibles au public. La RD7, malgré les nombreux arbres présents constitue une coupure entre le secteur urbanisé à l'Ouest et la Seine à l'Est. Des péniches "habitat" stationnent en de nombreux endroits du tracé.

Le territoire est bien desservie par les transports en commun (tramway T2, et lignes de bus dont le n°175 tout le long du tracé).

Le patrimoine historique, culturel, sportif et naturel est important.

Du Nord au Sud, on peut citer le long du tracé, le Domaine National de Saint-Cloud (DNSC), la caserne Sully (futur musée du Grands Siècle), le stade Martine Tacconi, le square de l'Yser et le parc du Château à Suresnes.

Le tissu économique est important, entreprises du secteur aéronautique (Blériot et Dassault), Cap Gemini, secteur "consulting" et média. On rencontre quelques commerces implantés de façon discontinue (restaurants Quai Ouest et Aqua à Saint-Cloud, le salon sur l'eau à Suresnes).

**Les principaux objectifs du projet** sont synthétisés sur la présentation donnée sur le site internet du Département (voir annexe 2):

- **L'amélioration du partage de l'espace public** pour faciliter les déplacements (circulations douces, transports en commun et automobiles). La signalisation, le mobilier urbain et les aménagements paysagers participeront à cette amélioration.
- **Rendre les déplacements plus sûrs** avec des traversées piétonnières sécurisées accessibles aux PMR. La circulation des véhicules sera fluidifiée par une chaussée à 2x2 voies, tout le long du projet.
- **Intégrer les circulations douces** par de larges trottoirs, une piste cyclable bidirectionnelle et des accès aux sites remarquables.
- **Développer des aménagements paysagers de qualité tout le long du projet.**
- **Rendre la Seine aux Alto-Séquanais:** création d'une promenade paysagère continue et accessible aux piétons, assurant une ouverture de la ville sur la Seine.
- **Préserver l'environnement:** favoriser une continuité écologique, prendre des mesures pour réduire les nuisances acoustiques et traiter la ressource en eau (rejets des eaux par infiltration privilégiés et bon écoulement des eaux du fleuve par le respect du PPRI).
- **Mettre en valeur le patrimoine:** le futur musée du Grand Siècle, l'entrée de la ville de Saint-Cloud, la passerelle de l'aqueduc de l'Avre, ainsi que les entreprises historiques en aéronautique.

**Différentes variantes ont été étudiées** et présentées dans le dossier d'enquête. Elles portent sur le choix du profil en travers de la chaussée, le traitement des carrefours, l'implantation de la piste cyclable et l'aménagement de la place Georges Clemenceau.

Des analyses comparatives sont présentées pour justifier le choix de la solution retenue et présentée ci après: chapitres C à H.

## B – Les études de trafic

Pour l'élaboration du dossier d'enquête soumis le 22 octobre 2019 à l'avis de l'Ae, le département a effectué des études de trafic pour la situation existante et aux horizons 2026 (ouverture) et 2030. Ces études ont été réalisées par le bureau d'études EXPLAIN.

Dans son avis du 22 janvier, l'Ae a souhaité que l'étude soit reprise pour:

- préciser les hypothèses pour le scénario "au fil de l'eau" (scénarios comprenant aux différents horizons tous les projets futurs à l'exception de la mise à 2x2 voies de la RD7),
- élargir la zone des résultats aux voies concernées par les variations de trafic et envisager un horizon à 20 ans après l'ouverture, soit 2046 (ou le cas de la saturation acoustique),
- améliorer la présentation des résultats pour les rendre compréhensibles.

Le bureau d'études EXPLAIN a repris et complété ses études en produisant:

- l'annexe 1 à la pièce F: "Note de cadrage des hypothèses du parc roulant". Cette étude a pour but d'évaluer la part des véhicules électriques et thermiques aux différents horizons d'étude (2026 et 2046).

Toutes les conséquences des projets connus à ce jour et des évolutions sur le comportement des automobiles connus avant l'épisode du Covid ont été prises en compte.

L'accélération du télétravail (imposé en 2020 et 2021) pourrait accélérer à moyen et long terme, les évolutions constatées dans les dernières années; cette possibilité n'a pas été prise en compte.

- l'annexe 2 à la pièce F: "Etude de trafic", dont les principaux résultats sont les suivants:
  - une augmentation du trafic sur la D7. L'axe présentant une capacité supérieure à celle dont il dispose actuellement, attire un trafic plus important,
  - un délestage des voiries locales qui peuvent être utilisés comme itinéraires alternatifs,
  - une diminution globale des niveaux de saturation sur la D7 et sur les voiries adjacentes.

Cependant le passage à 2x1 voies sous le pont de Saint-Cloud constituera un goulot d'étranglement, susceptible de provoquer des remontées de files aux heures de pointe.

Les études à l'horizon 2046 sont plus favorables pour l'écoulement du trafic que celles calculées pour 2026, y compris pour le passage à 2x1 voies, qui reste cependant chargé. (1250 veh/h en HPM à la place de 1400).

Pour les autres zones du projet ces trafics HPM et HPS de l'ordre de 1500 à 2000 veh/h sont compatibles avec une circulation à 2 voies.

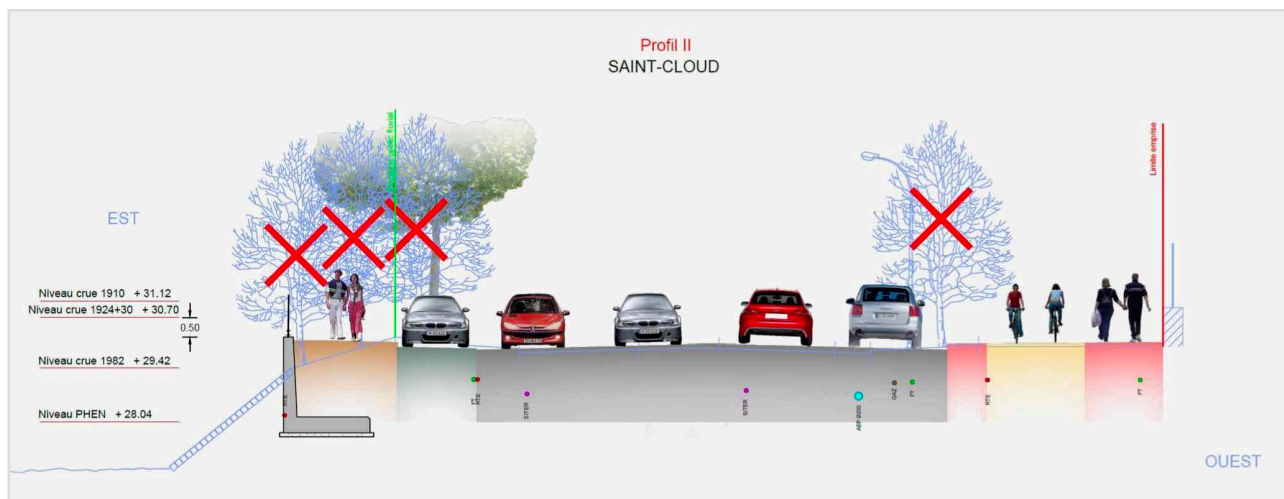
La pièce E "Etude d'impact" Volume 2, a été reprise avec des schémas explicatifs; en conclusion les valeurs suivantes sont données en pages 99 et 100, pour l'horizon 2030.

Zone (quai)	E. initial	Fil de l'eau	Rapport	E. projeté	Pro./init.	Pro./F.e.
Président Carnot	61 014	73 775	17,3 %	70478	13,4 %	-4,7 %
Marcel Dassault	29 354	29 954	2,0 %	52765	44,4 %	43,2 %
Léon Blum	28 450	32 484	12,4 %	56134	49,3 %	42,1 %

**Carrefours** : les comptages de trafic pour les mouvements de tourne à gauche ont permis de choisir la présence ou non, d'une voie affectée à ce type de mouvement; voir le chapitre D ci après.

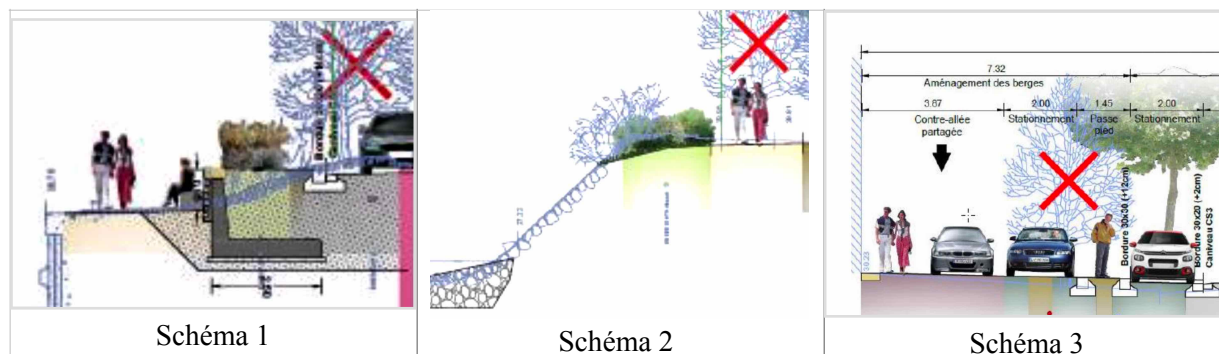
Pour le giratoire à feux prévu sur la place Georges Clemenceau, l'étude de trafic (Annexe n°2 au sous-dossier F) montre un fonctionnement global du carrefour avec une réserve de capacité de 20%. Cependant pour les bretelles desservant la rue Dailly et l'A13, cette réserve de capacité peut descendre à 0%. En conséquence le bureau d'études EXPLAIN, préconise une analyse plus approfondie.

## C – Les principes adoptés pour la section courante



D'Ouest en Est, le profil en travers de la section courante comprend:

- un trottoir.
- piste cyclable bidirectionnelle de 2,50m à 3,00m de large.
- Un alignement d'arbres avec un stationnement éventuel entre les arbres.
- Deux voies continues pour le sens Suresnes vers Saint-Cloud de largeurs 3,25m +3,00m.
- Deux voies continues pour le sens Saint-Cloud vers Suresnes de largeurs 3,25m +3,00m.
- Entre ces chaussées de 2 voies, un séparateur central éventuel; il est systématique et élargi au droit des carrefours pour la sécurité des traversées piétons.
- Un alignement d'arbres avec un stationnement éventuel entre les arbres.
- Un aménagement des berges de la Seine dont le profil est variable avec les fonctions de promenades pour les piétons, de desserte des péniches et des installations telles que les restaurants et estacade.



Trois types d'aménagement des berges sont présentés ci dessus selon la place disponible et le stationnement souhaitable: le schéma 3 correspond à un stationnement desservie par une



contre-allée.

## D – Le projet des carrefours

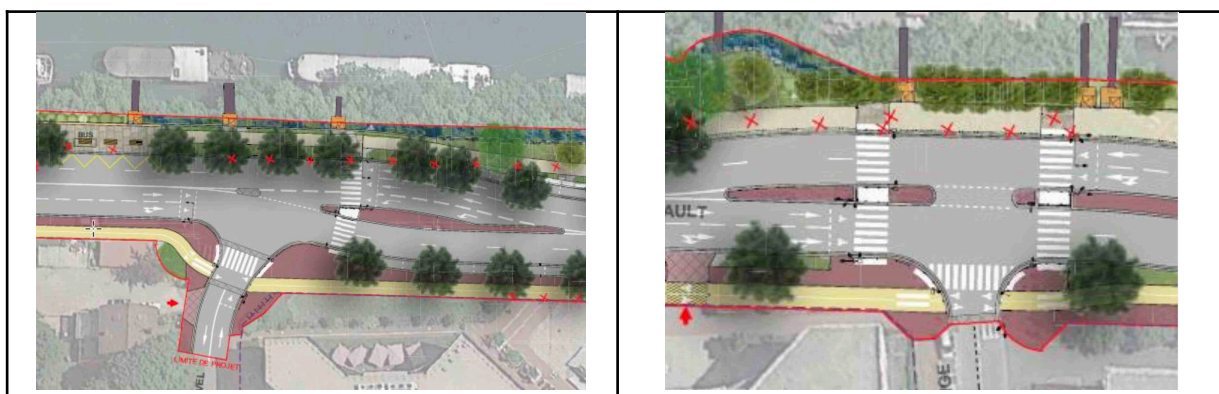
Entre la place Georges Clemenceau et la fin du projet, le projet intercepte 15 carrefours. Tous sont prévus à feux, avec un terre-plein central pour faciliter les traversées des piétons.

Les deux premiers sur Saint-Cloud (Avenue de la Grille d'Honneur et rue Vauguyon) ont une configuration particulière, liée aux échanges à assurer dans ce secteur.

Le dernier, allée de Longchamp à Suresnes, conserve le principe actuel.

Pour les 12 autres carrefours, les aménagements de la voirie dans le sens Sud-Nord pour les mouvements de tourne-à-gauche, sont proposées selon 2 configurations en fonction de l'étude de trafic: voie affectée (cas 1) pour les mouvements de tourne-à-gauche élevés et sans voie affectée pour les autres (cas 2).

Les types de tourne-à-gauche adoptés pour ces 12 carrefours sont représentés ci après:



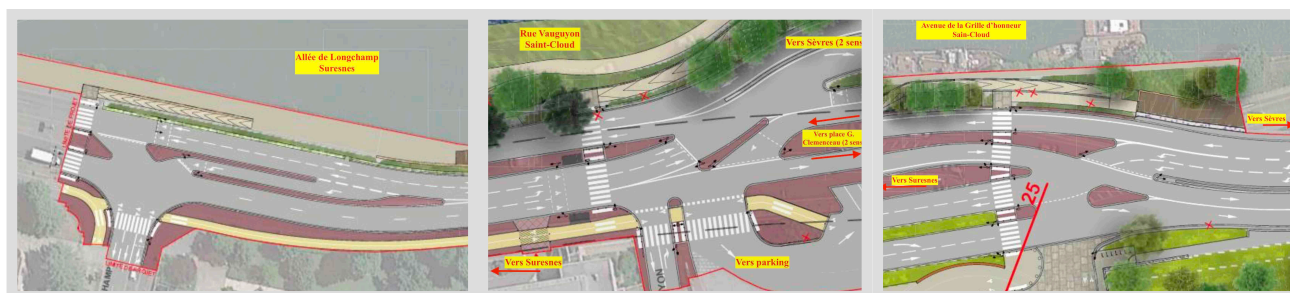
**1 - Suresnes:** rues Frédéric Clavel et Louis Blériot

**Saint-Cloud:** avenue de l'aqueduc, rues des Milons et du 18 juin 1940.

**2 - Suresnes:** rues Marcel Monge, **Saint-Cloud :**

rue Charles Blum, avenue de Longchamp, rues des Viris et de la Verrerie, avenues des Pâtures et Eugénie.

La configuration des 3 autres carrefours est la suivante:



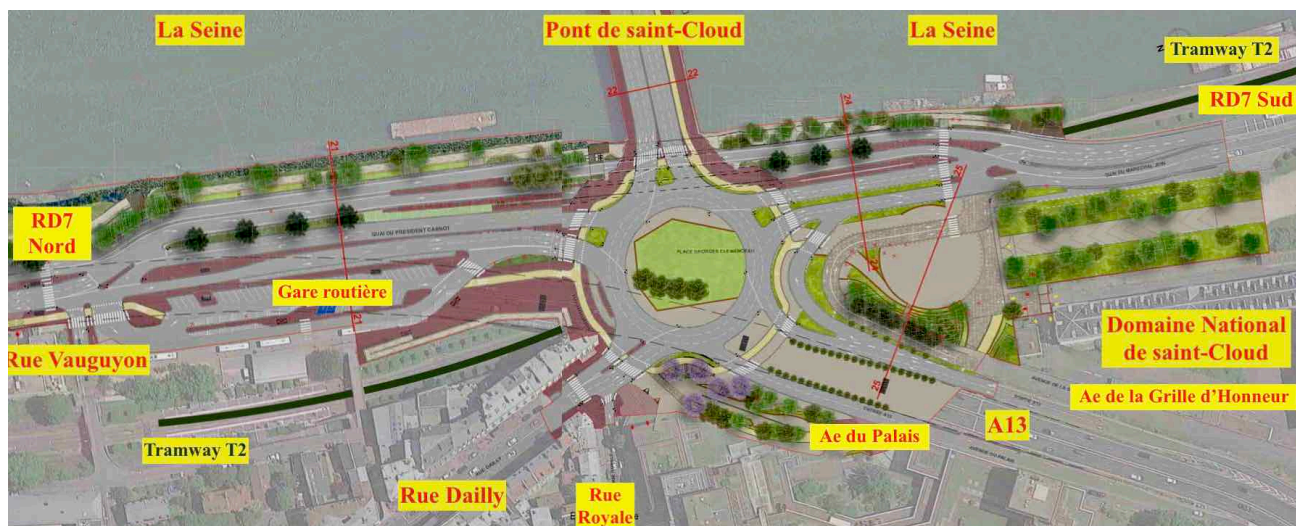
Les deux carrefours (rue Vauguyon et Grille d'honneur) sur la commune de Saint-Cloud ont une géométrie déduite de celle du carrefour Georges Clemenceau. Cette géométrie permet une liaison directe entre Sèvres et Suresnes pour éviter ce carrefour (2x1 voies). A noter que pour les véhicules en provenance de Sèvres et se dirigeant vers le centre de Saint-Cloud, le demi-tour actuel, au niveau de la rue Vauguyon, est supprimé.

## E – La place Georges Clemenceau

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

Sur cet anneau, les caractéristiques et fonctions des différentes branches rencontrées dans le sens inverse des aiguilles d'une montre, sont les suivantes:

- trois voies en entrée et sortie, depuis le pont de Saint-Cloud,



- deux voies en sortie vers la RD7 Nord dont une voie ensuite affectée vers la gare routière,
- trois voies en entrée depuis la RD7 Nord dont une voie dévolue à la gare routière,
- une voie en sortie vers la rue Dailly,
- trois voies en entrée depuis la rue Dailly (2 voies) et la rue Royale (1 voie),
- deux voies en sortie vers l'avenue du Palais (puis l'A13),
- deux voies en entrée pour la bretelle de sortie de l'A13; cette sortie comprend également une voie d'évitement du carrefour pour rejoindre directement la RD7 Sud,
- deux voies en sortie et deux voie en entrée pour la RD7 Sud.

Il est à noter que la continuité de la RD7, à une voie dans chaque sens est maintenue en passage inférieur sous le Pont de Saint-Cloud.

De même le franchissement en souterrain de la place par le tramway T2 n'est pas modifié.

Un aménagement paysager spécifique est prévu sur toute la zone, jusqu'au Parc de Saint Cloud.

## F – Les stationnements

Dans la situation actuelle le stationnement, s'effectue sous le viaduc de l'A13, le long des berges de la Seine et côté ville.

Si le stationnement côté ville est en général bien réglementé celui côté berges occupe le domaine public sur des emplacements non prévus et rendant la circulation piétonne inconfortable, voire dangereuse.

Le long de la RD7, le stationnement projeté sera réservé entre les arbres d'alignement (dans les deux sens). Lorsque les emprises le permettent un stationnement en contre allée est prévu (voir schéma 3, du chapitre B, ci avant).

Cependant, la RD7 aura à terme moins de capacité de stationnement qu'actuellement (emplacements informels compris). Toutefois, en compensation, le Département prévoit de participer au financement d'un parking souterrain sous le stade Tacconi qui permettra d'offrir à terme environ une centaine de place supplémentaire (Participation qui reste à chiffrer).

Le bilan global, dans l'état actuel du projet est donné en page 21 du dossier F:

STATIONNEMENT	EXISTANT			PROJET		
	VL	PMR	TOTAL	VL	PMR	TOTAL
SURESNES	81	0	81	37	1	38
SAINT-CLOUD	290	2	292	265	5	270
<b>TOTAL</b>	371	2	<b>373</b>	302	6	<b>308</b>

## G – Le projet d'aménagement des berges

Comme indiqué ci avant, au chapitre B, l'aménagement des berges de la Seine présente des profils variables avec une continuité de la fonction "promenade" pour les piétons tout le long du projet. La desserte des péniches et des installations telles que les restaurants et estacades est également assurée.

Dans le sous-dossier D "Plan Général des travaux", des vues en plan et des coupes transversales donnent le détail des aménagements proposés dans le projet.

Les murs de soutènement sont présentés en page 76 et 77 du sous dossier C et font l'objet de l'annexe 3 au mémoire en réponse du MOA à l'avis de l'Ae (sous-dossier F)

L'habitat fluvial est intégralement maintenu.

Les principes des actions respectives à mener par le département d'une part et les propriétaires d'autre part sont donnés en page 78 du sous-dossier C. Ces actions concernent:

- les amarrages,
- les raccordements aux réseaux et à l'assainissement,
- les accès aux talus et aux bateaux,
- La collecte des ordures ménagères,
- Les boîtes aux lettres.

Il n'y aura pas de stationnement réservé systématiquement aux habitants fluviaux.

## H - Le projet de la piste cyclable et les transports en commun

La réalisation de cheminement cyclable est un des objectifs de la requalification de la RD7. Il est proposé une piste cyclable bidirectionnelle d'une largeur comprise entre 2,50 et 3 mètres et éloigné au minimum de 1 mètre de la chaussée. Elle est implantée côté bâti pour permettre une desserte plus fine des quartiers desservis par la RD7 (15 carrefours décrits ci avant).

La continuité de cette piste avec les aménagements existants est assurée.

Au Sud, cette piste se prolonge tout autour de la place Clemenceau et également sur le trottoir sud du pont de Saint-Cloud. Un accès direct de la rue Dailly au Parc de Saint-Cloud sera réalisé en utilisant le passage souterrain actuel qui sera reconverti en circulation douce.

La ligne de bus n°175 est maintenue et les arrêts seront aménagés pour permettre une accessibilité PMR.

La solution d'un giratoire pour la place Clemenceau permettra un aménagement plus lisible des arrêts des lignes de bus existants.

## J – Les conséquences environnementales du projet

Le dossier d'enquête comprend une étude d'impact (sous-dossier E1 et E2). Elle constitue la pièce principale du dossier d'enquête publique.

Cette étude est établie conformément à l'article R.122-5 du code de l'environnement. L'Autorité environnementale (Ae) a émis son avis en date du 22 janvier 2020 et le département a établi un mémoire en réponse. Ces deux documents sont regroupés dans le sous-dossier F, y compris les 7 annexes de ce sous-dossier.

Dans son avis l'Ae a écrit, *“les principaux enjeux environnementaux du projet sont :*

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

*L'étude d'impact est claire et de lecture facile, proportionnée aux enjeux et intégrant effectivement la démarche « éviter-réduire-compenser ». Certaines questions néanmoins méritent de trouver réponse dès ce stade du projet et donnent lieu à des recommandations.”*

A ces recommandations, numérotées de 1 à 14, le département apporte ces réponses dans la deuxième partie du sous-dossier F. Pour étayer ses réponses, des études complémentaires ont été effectuées; elles sont présentées dans les annexes 1 à 7.

- ➔ Études de trafic: annexes 1 et 2.
- ➔ Étude faisabilité des murs de soutènement et des berges: annexe 3
- ➔ Études acoustique et Étude Air: respectivement annexes 4 et 5.
- ➔ Étude socio-économique: annexe 6
- ➔ Étude géotechnique (caractérisation des sols en place et risque de leur pollution, utilisation des futurs déblais): annexe 7.

Toutes ces études ont permis au département de mieux estimer les impacts à l'ouverture, à court terme (2030) et à long terme (2046 et au delà).

Il a été tenu compte de la mise en place de la zone à faibles émissions (ZFE) métropolitaine dont les effets sont et seront progressifs entre 2019 et 2030.

Ainsi, le département affirme que:

- Le projet ne sera pas à l'origine des dépassements des normes de la qualité de l'air; l'impact du projet sur la qualité de l'air est négligeable: ce grâce à l'évolution du parc roulant VL (100% électrique) et PL (forte part en électrique/hybride/gaz).
- L'étude acoustique a permis de repérer deux bâtiments à protéger (isolation de façade). Le projet n'engendre pas de nouvelle situation de PNB (Point Noir Bruit), leur nombre aura même tendance à diminuer du fait de la prise en compte de l'évolution du parc roulant.



- Pour le cadre de vie et la préservation des sites, l'étude dresse l'inventaire des études faites et à réaliser sur le secteur de la place Georges Clemenceau, du Domaine de Saint-Cloud et du futur Musée du Grand Siècle (caserne Sully).

La volonté de compenser à long terme la perte transitoire des arbres existants est affirmée.

Le projet d'aménagement d'un belvédère entre la Parc du Château et les berges de la Seine, à l'extrémité Nord du Projet à Suresnes est déclaré en suspens, faute d'accord avec les services instructeurs de l'État.

- Milieux naturels (aménagement des berges, faune et flore): le département a effectué des études complémentaires et renvoie le lecteur au futur dossier d'enquête au titre de la loi sur l'eau.

Il en est de même pour tous les thèmes traitant de la ressource en eau en phases de service et de travaux: eaux pluviales, protection de la prise d'eau en Seine à l'aval du projet, PPRI.

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

## K - Appréciation sommaire des dépenses et évaluation socio-économique

L'estimation sommaire du projet est donnée au chapitre 8.1 du sous-dossier C, en valeur 2017.

Catégories	Montants en M€ HT (valeur 2017)
Études	8,5
Travaux	92,0
Mesures environnementales (assainissement, archéologie préventive, aménagement paysager, mesures compensatoires acoustiques, mesures compensatoires écologie ..)	Intégré au chiffrage travaux
ACQUISITIONS FONCIÈRES	3,6
TOTAL ETUDES ET TRAVAUX	100,5

L'Étude socio-économique est éditée dans le sous-dossier E, chapitre X - 4 et annexe 3.

Le coût prévisionnel a été actualisé dans ce document en valeur 2019; à savoir: 106,2 M€ HT.

L'évaluation sociale, économique et environnementale a pour objectif de qualifier et quantifier les effets sociaux, environnementaux et économiques du projet de doublement de la RD7 entre le pont de Suresnes et le pont de Saint-Cloud.

Cette évaluation s'inscrit dans le cadre réglementaire fixé par l'instruction gouvernementale du 16 juin 2014 (dite « Royal »).

Afin de prendre en compte uniquement les effets imputables au projet, le bilan socio-économique compare les avantages et les inconvénients entre deux situations :

- Une situation avec projet, appelée « option de projet », qui prend en compte le doublement de la RD7,
- Une situation future qui aurait prévalu sans le projet, appelée « option de référence » où le projet n'est pas réalisé.

Conformément à l'Instruction Cadre en vigueur, le taux d'actualisation retenu est de 4,5%.

Le projet est évalué jusqu'en 2070. Au-delà, une valeur résiduelle est prise en compte. Cette valeur résiduelle correspond à l'actualisation sur 70 ans, soit jusqu'en 2140. Les résultats sont présentés avec le Coût d'Opportunité des Fonds Publics (COFP) de 1.20, pour tenir compte de des distorsions et de la perte d'efficacité introduites par les prélèvements fiscaux.

Les résultats sont présentés avec le Prix Fictif de Rareté des Fonds Publics (1,05) appliqué au COFP.

La Valeur Actuelle Nette Socio-Economique (VAN-SE) est l'indicateur fondamental qui permet d'apprécier la rentabilité socio-économique d'un projet pour la collectivité. La VAN-SE est la somme actualisée, sur la durée de vie du projet, des avantages monétarisés du projet, diminuée de l'ensemble des coûts monétarisés (en euros constants, hors frais financiers).

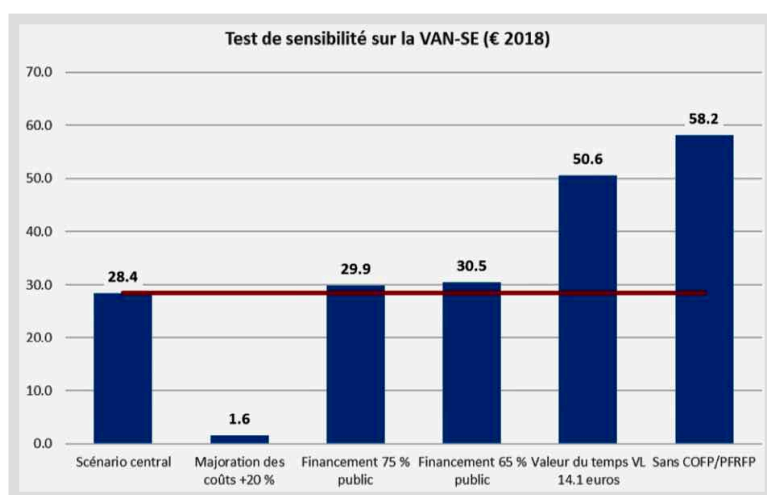
Elle représente le bilan du projet pour l'ensemble de la collectivité.

Ainsi, le projet est d'autant plus intéressant pour la collectivité que la VAN-SE est grande. Un projet dont la VAN-SE est négative ne correspond pas à un usage optimal de l'argent public.

- ▶ Le Taux de Rentabilité Interne (TRI) est le taux d'actualisation qui annule le bénéfice actualisé ; il représente l'efficacité du projet en termes de retour sur l'investissement et non en termes de gains totaux. Lorsqu'il est supérieur au taux d'actualisation, le projet est opportun pour la collectivité.
- ▶ Le bénéfice par euro investi permet d'apprécier la rentabilité du projet dans un contexte de contrainte financière. C'est le rapport entre le bénéfice actualisé net et le montant actualisé de l'investissement, sans le Coût Opportunité des Fonds Publics. Cet indicateur vise à exprimer l'effet de levier de l'investissement sur l'économie.

Les avantages du projet sont des gains de temps, des gains sociaux (dont les gains de sécurité routière) et des gains de confort.

Le projet permet également des économies en terme de sécurité routière.



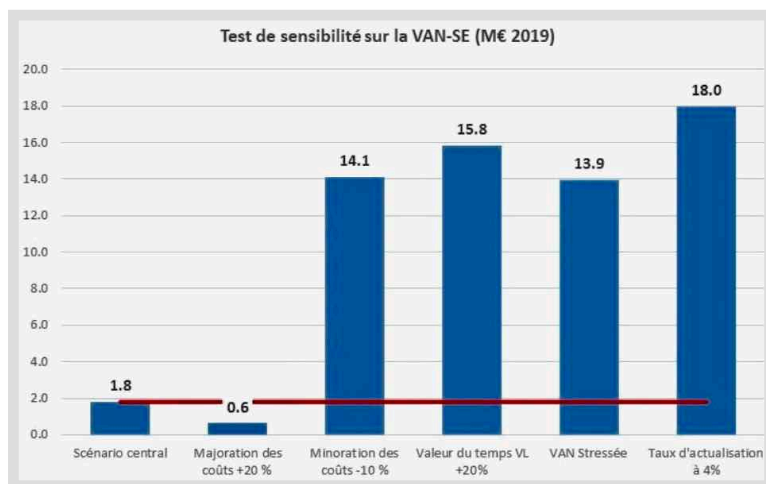
Le test de sensibilité sur la VAN-SE (€ 2018) donne les résultats ci contre. Pour tous les tests effectués, il ressort de l'analyse que la VAN-SE reste positive et donc le projet rentable d'un point de vue socio-économique pour l'ensemble des cas de figure étudiés.

La sensibilité au coût d'investissement est forte : la hausse de 20% du montant total de

l'investissement la diminue sensiblement.

Ce paramètre est donc à surveiller.

Dans son mémoire en réponse à l'avis de l'Ae, le département a effectué des études complémentaires sur le trafic. En conséquence, il a estimé nécessaire d'actualiser les études socio-économiques en fonction de ces nouvelles études et également des mises à jour de la réglementation: référentiel d'évaluation des projets de transport éditée par la DGITM daté du 03 mai 2019.



Il est à noter que ces nouvelles hypothèses d'évolution du cadrage national sont plus favorables à la diminution des émissions en gaz à effet de serre. En conséquence, la demande de déplacements diminue dans le temps – aussi bien en référence qu'en projet.

Les conclusions de ces nouvelles études sont données dans le chapitre 3.3 (pages 34 à 36) du sous-dossier F,

complétées par l'annexe 6 (Étude socio-économique).

Du fait des nouvelles hypothèses, l'équilibre socio-économique est atteint à un horizon plus lointain: 2068, à la place de 2058.

Le projet est cependant rentable, puisque sur la période d'évaluation, les avantages dégagés par le projet sont supérieurs aux coûts engendrés.

La VAN-SE est positive (+1,8 M€ 2019), le taux de rentabilité interne (4,6%) est supérieur au taux d'actualisation (4,5 %).

Pour examiner les variations de la VAN-SE en fonction des risques liés aux hypothèses macro-économiques, on définit plusieurs calculs de cet indicateur.

La VAN-SE calculée sous un scénario de croissance du PIB de 0% est appelée VAN-SE « stressée ». On considère un taux de croissance de 0%, un taux d'actualisation de 4% et une stagnation des trafics. La VAN SE calculée sous le scénario central avec un taux d'actualisation de 4% est appelée VAN-SE « tendancielle » (18 M€ dans le schéma-ci contre).

On note que la VAN-SE stressée est inférieure à 80% de la VAN-SE tendancielle, cela signifie que le projet est vulnérable au risque systémique. Le taux d'actualisation retenu est de 4.5%.

Trois autres effets ont été examinés: une variation des coûts de l'opération (+20% et -10%) et valeur du temps plus élevée pour les VL (+20%).

Pour tous les tests effectués, il ressort de l'analyse que la VAN-SE reste positive et donc le projet rentable d'un point de vue socio-économique pour l'ensemble des cas de figure étudiés.

La sensibilité au coût d'investissement est forte : la hausse de 20% du montant total de l'investissement la diminue sensiblement, alors qu'une baisse des coûts de 10% engendre une nette amélioration.

Ce paramètre est donc à surveiller.

## L - Les parcelles soumises à l'enquête parcellaire

Conformément à l'article R.131-3 du Code de l'Expropriation, le dossier d'enquête parcellaire comporte les éléments suivants:

1. Une notice explicative: informations générales sur le projet, informations juridiques et administratives, liste des parcelles cadastrales avec leurs caractéristiques, la constitution du dossier.
2. Un sous-dossier comprenant 7 plans parcellaires (échelle 1/500).

3. Les états parcellaires.

4. Un sous-dossier comprenant les projets de division (DMPC), pour les parcelles dont seule une partie est nécessaire pour la réalisation du projet.

Le dossier complet "papier" a été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête dans les mairies de Suresnes et Saint-Cloud. En revanche, seule la notice explicative était consultable sur le registre dématérialisé, ce pour des raisons réglementaires de confidentialité, liées à la RGPD.

Les 37 parcelles concernées par la présente enquête parcellaire sont:

- Y52, Y53, Y55, Y84, Y83, Y80 (Domaine Privé Suresnes).
- Y72 (Domaine Public Suresnes).
- AH275, AD247, AE184, AH537, AH266 à AH268 (Domaine Privé Saint Cloud).
- AD554, AD551 et 552, AD419, AD421, AD292, AE194, AH512 et 513, AH294, AH272, AH257, AH174 à AH179, AH595, AH270, AH290, E52, E53 (Domaine Public Saint Cloud).

Trois parcelles sont déjà la propriété du Département.

Ces acquisitions concernent 13 parcelles privées, 12 parcelles appartenant à une collectivité territoriale ou à un établissement public, et 12 parcelles appartenant à l'État.

Dans le cas où leur acquisition amiable ne pourrait intervenir, les parcelles appartenant au domaine public feront l'objet d'un transfert de gestion (à l'exclusion des parcelles appartenant à l'Etat).

Le projet ne nécessite pas l'acquisition totale de toutes les 37 parcelles concernées par l'enquête; 24 parcelles sont concernées par une acquisition partielle. Pour ces 24 parcelles, un projet de division a été établi, comprenant pour chacune:

- Le formulaire 6463-N-SD (Mai 2017).
- Un extrait cadastral de la parcelle concernée.
- Un plan de division (échelle 1/500) délimitant les deux parcelles issues de la division et leurs surfaces; en orange la parcelle du lot A, nécessaire au projet et en violet, la parcelle complémentaire (lot B).

Ces projets de division concernent:

- sur Suresnes 3 parcelles privées (Y55, Y83 et Y84),
- sur Saint-Cloud 12 parcelles privées (AD247, AE184, AH174 à 179, AH 266 et 267, AH275, AH537),
- et 9 parcelles publiques (AD292, AD419, AD551, AE194, AH272, AH290, AH294, E52, E53).

Toutes les emprises nécessaires au projet sont sur du terrain non bâti, à l'exception de 3 parcelles du domaine public de Saint-Cloud:

- AD421 avec un bâti et,
- AD551 et AD419, comportant un mur de clôture.

La parcelle AD421 a été acquise par le département et le permis de démolir a été accordé.



Le mur de clôture est celui de l'école des Coteaux, il doit être démolé et reconstruit en limite de l'emprise du projet.

### **I - 3 - COMPOSITION DU DOSSIER SOUMIS À L'ENQUÊTE UNIQUE**

Sauf exceptions mentionnées ci après le dossier est présenté sous le format A3 paysage.

Il comprend en tête de dossier, **la pièce 0 intitulée "GUIDE DE LECTURE"**.

Ce document de 9 pages, guide le public dans sa recherche d'informations; il explique sommairement l'objet de l'enquête et expose le contenu du dossier d'enquête.

Ainsi le public peut plus facilement trouver les pièces qui correspondent à ses préoccupations ou centre d'intérêt.

Le texte qui suit reprend donc la composition et le contenu sommaire de ce dossier.

Ce dossier comprend 9 sous-dossiers numérotés de A à I; dont le dernier est spécifique à l'enquête parcellaire.

#### **Pièce A : Objet de l'enquête, informations juridiques et administratives**

Ce sous-dossier de 25 pages comprend 4 chapitres:

1. L'objet et les conditions de l'enquête.
2. L'insertion de l'enquête dans la procédure administrative.
3. Les procédures engagées simultanément ou ultérieurement à l'enquête publique.
4. Le contexte réglementaire.

#### **Pièce B : Plan de situation du projet soumis à l'enquête**

Ce sous-dossier de 5 pages rappelle succinctement les objectifs du projet (améliorer les mobilités, ouvrir la ville sur la Seine et mettre en valeur le patrimoine).

Il contient un plan de situation au 1/34110 et un plan montrant les 2 zones d'études dénommées rapprochée et élargie (bandes centrées sur l'axe du projet et de largeurs respectives 200 et 500 mètres).

#### **Pièce C : Notice explicative du projet**

Ce sous-dossier de 101 pages illustrées par de nombreuses vues en plan, coupes, photos du site existant et photomontages du projet comprend 8 chapitres

1. Présentation du Projet.
2. Description du site.
3. Prise en compte des exigences environnementales ayant conduit au choix du projet retenu.
4. Solutions de substitution et raisons du choix effectué.
5. Présentation du projet retenu.
6. Réalisation du projet.
7. Calendrier prévisionnel du projet.
8. Estimation sommaire des dépenses.

#### **Pièce D : Plan Général des travaux**

Ce sous-dossier de 33 pages donne des vues en plan à l'échelle du 1/1000° et des coupes transversales à l'échelle du 1/125° pour chacune des 10 sections du projet; pour 3 sections 2

plans de coupe sont présentés.

Ces plans sont précédés par une vue en plan de découpage de ces sections (2A3) et une légende détaillée (2A3).

### **Pièce E : Étude d'impact**

Ce sous-dossier comporte deux tomes 1 et 2.

**Le tome 1** comprend 311 pages et 5 chapitres:

- I. Préambule : le contexte du projet et le contenu d'une étude d'impact, en application de l'article R.122-5 du code de l'environnement.
- II. Le résumé non technique.
- III. La description du Projet.
- IV. Les solutions de substitution examinées et les raisons du choix effectué.
- V. L'état actuel de l'environnement et le scénario de référence.

**Le tome 2** comprend 291 pages et 10 chapitres:

- VI. L'analyse des impacts du projet et les mesures prévues ERC (éviter, réduire ou compenser).
- VII. Les modalités de suivi et de coût des mesures pour l'environnement.
- VIII. Impacts cumulés avec d'autres projets connus.
- IX. Incidences du Projet sur le climat, vulnérabilité au changement climatique et eux risques majeurs.
- X. Spécificités liées aux infrastructures de transport.
- XI. Évaluation des incidences NATURA 2000.
- XII. Méthodes d'évaluation des incidences du projet.
- XIII. Noms et qualités des auteurs de l'étude d'impact et des études spécifiques.
- XIV. Table des illustrations.
- XV. Annexes (Études acoustique, air et socio-économique).

### **Pièce F : Avis de l'Autorité environnementale (Ae) et mémoire complémentaire du MOA**

Ce sous-dossier comprend 38 pages; il est complété par 7 annexes numérotées de 1 à 7.

Après une brève présentation ce sous-dossier comprend 2 parties:

- l'avis de l'Ae du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable, dénommé Ae-CGEDD dans ce document.
- Un mémoire en réponse établi par le Conseil Départemental des Hauts-de-Seine (CD92).

**L'Avis délibéré de l'Ae-CGEDD** a été adopté lors de la séance du 22 janvier 2020.

Ce document comprend un préambule rappelant la procédure utilisée et précisant que l'Ae n'a pas à se prononcer sur l'étude d'impact (avis défavorable ou favorable), mais seulement de donner son avis sur cette étude en formulant des recommandations. Ainsi, cette procédure concourt à l'amélioration du Projet et à une meilleure information du public.

Cet avis est ensuite composé d'une synthèse et d'un avis détaillé. Il comporte 14 recommandations dont le texte est en caractères gras dans cet avis détaillé.

Le mémoire en réponse du CD92 comprend 23 pages numérotées de 16 à 38, complétées par 7 annexes.

Ce mémoire répond point par point aux 14 remarques de l'avis de l'Ae.

Ces réponses sont complétées si nécessaires par des études présentées dans les annexes.

**Annexe 1:** RD7 - Note de cadrage des hypothèses du parc roulant.

Cette note (de 12 pages au format A4) a été établie par ACOUSTB; elle a pour objet d'évaluer la part des véhicules électriques et thermiques aux horizons 2026 et 2046.

**Annexe 2:** Simulations Statiques sur la RD7.

Ce rapport de 94 pages au format A4, a été établi par le cabinet de conseil EXPLAIN. Il a pour but de caler un modèle de simulation de trafic, de le vérifier avec la situation actuelle et de donner les prévisions de trafic aux différents horizons.

**Annexe 3:** Murs de soutènement des aménagements (RD7) - Étude de faisabilité.

Ce rapport de 39 pages a été établi par la Société INGEROP.

Il a pour objet de fournir une étude de faisabilité sur les travaux neufs et de réfection à effectuer en bordure de la Seine sur le Projet.

**Annexe 4:** Étude acoustique.

Selon les recommandations de l'Ae, ce rapport de 64 pages, réalisé par ACOUSTB, a pour objet de mettre à jour l'étude acoustique intégrée à la pièce E, chapitres VI et XV (annexe 1).

**Annexe 5:** Étude air.

Selon les recommandations de l'Ae, ce rapport de 148 pages, réalisé par EGIS, a pour objet de mettre à jour l'étude air intégrée à la pièce E, chapitres VI et XV (annexe 2).

Cette étude a été reprise sur la base d'une zone d'étude plus étendue et d'un autre parc roulant. Elle a été complétée pour un horizon 2046.0

**Annexe 6:** Étude socio-économique.

Selon les recommandations de l'Ae, ce rapport de 21 pages, réalisé par EGIS, a pour objet de mettre à jour l'étude socio-économique intégrée à la pièce E, chapitre X - 4.

Cette mise à jour a été effectuée sur la base des nouveaux éléments de l'étude de trafic.

**Annexe 7:** Étude de sol.

Le CD92 a confié à la société FONDASOL, une étude de sols pour obtenir les caractéristiques du sol en place, de lever le doute de pollution et dans la mesure du possible de caractériser l'origine des impacts ainsi que l'orientation des futurs déblais.

Cette étude réalisée en 2018, comprend 240 pages au format A4.

Les annexes du sous-dossier F comprennent 618 pages dont 272 au format A3 et 346 au format A4.

### **Pièce G : Autres avis**

Ce sous-dossier de 6 pages donne l'avis commun du Service Métropolitain de l'Architecture et du Patrimoine (SMAP-Pole92) et de l'unité départementale des Hauts-de-Seine de la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement (UD92-DRIEA).

Cet avis a été transmis au CD92 par M. Le Préfet des Hauts-de-Seine dans son courrier en date du 6 Novembre 2019. Il demande que cet avis soit inclus dans le dossier d'enquête et d'y apporter les éléments de réponse à inclure également dans le dossier.

**Pièce H : Bilan de la concertation**

Ce sous-dossier de 49 pages au format A4, présente le bilan de la concertation préalable qui s'est déroulée du 16 octobre au 20 novembre 2017 sur les communes de Suresnes et de Saint-Cloud en application de l'arrêté du 11 octobre 2017 pris par le Président du Conseil Départemental.

**Pièce I : Dossier d'enquête parcellaire**

Ce dossier est composé des pièces suivantes:

- Une notice explicative (14 pages).
- Un sous-dossier de plans parcellaires (6 plans à l'échelle du 1/5000° comprenant en moitié supérieure la vue en plan couleur du projet et dans la moitié inférieure le plan parcellaire proprement dit).
- Un sous-dossier des états parcellaires.
- Un sous dossier des projets de division.

En cas d'expropriation partielle d'un terrain, la division parcellaire (document d'arpentage et nouvelle numérotation cadastrale) doit être réalisée avant le prononcé de l'arrêté de cessibilité.

**Récapitulatif du nombre de pages du dossier**

Sous-dossier	A3	A4	Plan 1/5000°	Plan 1/500°
A	25			
B	5			
C	101			
D	33			
E	602			
F	38			
F-Annexes	272	349		
G	8			
H		49		
I- Notice	14			
I- Plans parcellaires			6	
I- Etats parcellaires	42			
I- Projets de division	24	24		24
<b>TOTAUX</b>	<b>1164</b>	<b>422</b>	<b>6</b>	<b>24</b>



## **II - ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE**

### **II-1 – ORGANISATION DE L'ENQUÊTE UNIQUE**

#### **Initiation de l'enquête**

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

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

Cette décision est donnée en annexe n°3.

Cette enquête unique comprend :

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

Cette décision fait suite :

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

Après une prise de contact par téléphone et par mail entre le commissaire enquêteur (C.E.), Mme Caroline LACROSSE de la Préfecture des Hauts-de-Seine en charge de cette enquête et Mme Laure CAVALIER, responsable de cette opération au sein de la direction des mobilités du département des Hauts-de-Seine, ont décidé d'un commun accord :

- les dates de l'enquête : du jeudi 08 avril au mercredi 12 mai 2021,
- cette enquête concerne deux communes: Saint-Cloud (siège de l'enquête) et Suresnes,
- les dates et heures des 6 permanences présentielle, à savoir :
 

⇒ jeudi 08 avril	de 08h30	à	11h30	à	Suresnes,
⇒ jeudi 08 avril	de 14h00	à	17h00	à	Saint-Cloud,
⇒ Samedi 24 avril	de 09h00	à	12h00	à	Saint-Cloud,
⇒ Vendredi 30 avril	de 15h00	à	18h00	à	Suresnes,
⇒ Lundi 10 mai	de 15h00	à	18h00	à	Suresnes,
⇒ mercredi 12 mai	de 14h00	à	17h00	à	Saint-Cloud.
- les dates et heures des 2 permanences par audio conférence, à savoir :
 

⇒ mercredi 28 avril	de 17h00	à	20h00,
---------------------	----------	---	--------

⇒ mercredi 05 mai de 17h00 à 20h00.

- la tenue d'une réunion d'information et d'échange avec le public, organisée en concertation avec le maître d'ouvrage, le 15 avril de 19h à 21h, en visioconférence via la plateforme ZOOM.

L'arrêté préfectoral d'ouverture de l'enquête publique (APOEP) a été publié le 17 mars 2021, (voir annexe n°4).

Par internet, le dossier d'enquête a été transmis par le CD92, dès le 03 mars.

Une version papier de ce même fichier est donnée au C.E. en Préfecture, le 10 mars.

En outre une réunion au CD92 est fixée au 17 mars à 14h.

Cette réunion s'est tenue en présence de:

- Mme Laure CAVALIER, MM. Marc COUTURIER et Jérôme CUIROT de la direction des mobilités du département des Hauts-de-Seine,
- et le commissaire enquêteur.

Le compte rendu de cette réunion est donné en annexe n°5.

Au cours de cette réunion, les mesures adoptées avant, pendant et après enquête ont pu être confirmées et précisées.

Le dossier d'enquête est validé par le C.E., sous réserve de compléter le sous-dossier G par les réponses du CD92 (en date du 19 décembre 2019) à l'avis de la DRIEA figurant au dossier et également par l'avis complémentaire de la DRIEA en date du 03 mars 2021. Cette demande est approuvée par la Préfecture.

Ce dernier courrier confirme la compatibilité du projet avec les P.L.U. des villes de Suresnes et de Saint-Cloud.

Il prend acte des réponses du département à l'avis de l'Ae; si celles-ci répondent partiellement à ses observations, certaines restent encore sans réponse satisfaisante:

- Intégration du projet dans l'environnement (lien transversaux entre les coteaux et les berges, et liaisons douces à mettre en sécurité et à arborer)
- Aménagement de la place Georges Clemenceau en lien avec les projets du musée du Grand Siècle (caserne Sully) et le DNSC: liens entre la ville de Saint-Cloud, le département, l'ABF, l'inspectrice des sites...à relancer pour aboutir à un scénario faisant consensus.

### **Visite du site**

Le C.E. a pu effectuer une visite du site après la réunion du 17 mars en présence de Mme CAVALIER et de M. CUIROT.

Le C.E. a complété cette visite par ses nombreux passages lors de ses déplacements à Suresnes et à Nanterre, pendant et après l'enquête.

Par ailleurs, il a utilisé cet itinéraire à de nombreuses reprises depuis le milieu des années 70, dans le cadre de ces déplacements professionnels et privés.

### **Publicité et information du Public**

La publicité officielle a été faite par voie de presse sur deux journaux :

- pour la première parution le 23 mars 2021, dans Le Parisien 92 (page IX) et Les Echos (page 28),
- pour la deuxième parution : dans les mêmes journaux, le 09 avril 2021 pour Le Parisien 92 (page V) et le 27 septembre pour Les Echos (page 29).

Le commissaire enquêteur a pu vérifier que l'avis d'enquête était notamment mis en place en mairies, sur les panneaux administratifs des 2 villes, et sur le site (25 panneaux, sur support plastifié).

L'affichage dans les villes a été certifié par les maires des 2 communes, conformément à l'article 12 de l'APOEP. Celui sur le site a été contrôlé par huissiers à sa mise en place (23/03), à son enlèvement (14/05) et également les 08 et 20 avril, ainsi que le 03 mai.

#### En complément des mesures légales

L'enquête a été signalée sur les sites et réseaux sociaux des 2 communes et du département.

L'enquête a été signalée également dans les magazines des villes:

- Pour Saint-Cloud: n°382 (Mars) page 9 et n°383 (Avril) page 16.
- Pour Suresnes: n°325 (Avril) page 47

La Ville de Saint Cloud a enfin signalé l'enquête sur ses panneaux lumineux à message variable. Les informations ont été données sur 6 lignes, à savoir : - ENQUETE PUBLIQUE - RD 7 - du 8 avril au 12mai - Toutes les infos - [www.saintcloud.fr](http://www.saintcloud.fr).

Tous ces éléments, la liste des panneaux administratifs, les extraits du magazine, les constats d'huissier et copies des avis de presse sont donnés en pièces jointes sous la forme d'un CD-Rom adressé à la Préfecture en 3 exemplaires (dont un pour chacune des deux villes) et un au TA 95.

Les principaux éléments attestant cette publicité sont également donnés:

- ⇒ en annexe n°6 pour la publicité légale,
- ⇒ en annexe n°7 pour les mesures complémentaires.
- ⇒ En annexe n°2 pour les sites internet.

L'avis et l'arrêté d'ouverture de l'enquête étaient en outre disponibles sur les sites internet de l'enquête, de la Préfecture des Hauts de Seine, de la plateforme du ministère de la transition écologique.

Compte tenu des caractéristiques de cette enquête, le commissaire enquêteur considère que la publicité a été conforme aux prescriptions du code de l'environnement; il a apprécié les mesures complémentaires prises par les villes pour assurer une bonne information de cette enquête, par tous les moyens disponibles.

#### Vérification du dossier et du registre de l'enquête unique

Les registres de l'enquête, reçus par le C.E., par courrier de la Préfecture ont été remis côtés et signés, par le commissaire enquêteur, à l'intention de Messieurs les Maires de Saint-Cloud et de Suresnes, lors de réunions tenues respectivement les 26 et 29 mars.

Lors de ces réunions, le commissaire enquêteur a vérifié les dossiers d'enquête, mis à la disposition du public. Il a apposé sa signature sur les pages de couverture de chaque pièce du dossier en précisant le nombre de pages si nécessaire. Il a regroupé toutes les pièces de l'enquête parcellaire dans une chemise unique.

### **Recueil des observations et Registre dématérialisé**

Comme stipulée aux articles 9, 10 et 11 de l'Arrêté Préfectoral d'ouverture de l'enquête publique (APOEP), le public pouvait consigner ou adresser ses observations sur:

- les registres papier pendant les heures d'ouverture des mairies (stipulées à l'article 4),
- par courrier adressé à l'adresse de la mairie de Saint-Cloud à l'intention personnelle du commissaire enquêteur,
- sur le registre d'enquête dématérialisée, hébergé sur le site dédié.

Le dossier d'enquête était également consultable et téléchargeable sur ce site ([https://www.enquetes-publiques.com/Enquetes\\_WEB/FR/EP21038/Accueil.awp](https://www.enquetes-publiques.com/Enquetes_WEB/FR/EP21038/Accueil.awp)).

Cette prestation a été assurée par la Société Publilegal

- sur l'adresse mail dédiée: [rd7-suresnes-saintcloud@enquetepublique.net](mailto:rd7-suresnes-saintcloud@enquetepublique.net)

Les observations sur registres papier étaient consultables dans les mairies de Saint Cloud et de Suresnes.

Les observations par courrier étaient consultables dans la mairie de Saint Cloud

Les observations sur le registre dématérialisé et sur l'adresse mail dédiée, ont été consultables par tous sur le même registre.

Le commissaire enquêteur a été averti au moins une fois par jour du dépôt d'observations éventuelles. Il confirme que pendant toute la durée de l'enquête, le public pouvait déposer ses observations et consulter celles émises à la date de la consultation.

### **Consultation du dossier par voie électronique (articles 4 et 5 de l'APOEP)**

L'arrêté préfectoral et l'avis d'enquête étaient disponibles sur les sites internet de la Préfecture du ministère de la transition écologique et du département.

Le dossier d'enquête était consultable et téléchargeable sur le site dédié au projet. Un ordinateur dédié à cette consultation était disponible dans chacune des deux mairies.

Il a constaté cependant que le fichier PDF d'enquête n'était pas facilement consultable. Il regrette que ses recommandations n'aient pas été suivies, à savoir: prévoir un fichier par dossier, ou au moins donner une notice d'utilisation de lecture du dossier.

### **Notifications aux propriétaires recensés sur l'état parcellaire**

Les pièces justificatives citées dans le présent chapitre sont données dans l'annexe n°8.

Comme indiqué au chapitre I-2-J ci avant, 37 propriétaires étaient concernés par l'enquête parcellaire. Trois parcelles appartiennent au département des hauts de Seine.

66 courriers de notifications ont été adressés en recommandé avec accusé de réception (RAR), 53 pour la commune de Saint-Cloud et 13 sur la commune de Suresnes.

A ces courriers de 3 pages, étaient annexés:

- une copie de l'APOEP,
- une fiche de renseignements à compléter et retourner, avec enveloppe timbrée pour la réponse,
- un extrait de l'acte parcellaire et une copie de l'extrait cadastral du DMPC,
- Une copie du plan parcellaire et/ou copie du plan de division le cas échéant.

Le modèle des courriers envoyés est donné en annexe 8.1

Le suivi des 66 lettres recommandées avec accusé de réception est donné en annexe 8.2. (Saint-Cloud) et 8.3 (Suresnes)

En application de l'article R.131-6 du code de l'expropriation 24 courriers, ont été affichés en mairies: 19 sur Saint-Cloud (annexe 8.4) et 5 sur Suresnes (annexe 8.5); ces courriers sont repérés par une couleur orange ou rouge dans les tableaux des annexes 8.2 et 8.3.

En conclusion, les prescriptions de l'article R.131-6 du code de l'expropriation ont bien été appliquées pour tous les propriétaires concernés par cette enquête.

### **Certificats d'affichages** (voir annexe n°6.2)

En date des 26 et 27 mai 2021, Messieurs les Maires ont établi leurs certificats d'affichage sur les panneaux administratifs de leurs villes. Ces certificats attestent l'affichage de l'avis de l'enquête du 24 mars au 12 mai 2021.

## **II-2 – DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE**

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

En mairie de Saint-Cloud:

- ▶ du lundi au mercredi de 8h45 à 12h15 et de 13h45 à 17h15,
- ▶ les jeudis de 8h30 à 12h15 et de 13h45 à 17h15,
- ▶ les vendredis de 8h45 à 12h15 et de 13h45 à 17h00,
- ▶ les samedis de 8h45 à 12h00.

En mairie de Suresnes:

- ▶ du lundi au vendredi de 8h30 à 12h00 et de 13h30 à 18h00,
- ▶ les samedi de 9h00 à 12h00.

Les dossiers étaient donc à la disposition du public tous les jours sauf pendant 7 jours, les cinq dimanches (11, 18 et 25 avril, 02 et 09 mai) et les deux jours fériés (samedis 01 et 08 mai); le dossier a donc pu être consulté par le public durant 28 jours ouvrés.

Au total, le commissaire enquêteur a tenu 6 permanences physiques, dont les dates et heures sont mentionnées au chapitre II-1 ci avant. Sur ces 6 permanences, trois ont eu lieu dans les services techniques de la mairie de Saint-Cloud (3<sup>ème</sup> étage) et trois dans un bureau du rez-de-chaussée de la mairie de Suresnes.

A proximité immédiate du lieu de la permanence, un ordinateur était à la disposition du public pour consulter le dossier et/ou déposer leurs observations.

Le C.E. n'a pas constaté d'incident et atteste qu'il a pu recevoir le public dans des conditions satisfaisantes de confort et de confidentialité. Les dispositions liées à la COVID 19 (masque et gels hydroalcoolique) ont été respectées. De plus le commissaire enquêteur avait reçu ses deux doses de vaccin, plus de 15 jours avant le début de l'enquête.

Le C.E. a également tenu deux permanences téléphoniques de trois heures, les mercredi 28

avril et 05 mai 2021.

Chaque interlocuteur a pu avoir une conversation de 15 minutes.

L'enquête unique a été close le mercredi 12 mai 2021, à 17 heures 15, à la fin de la sixième permanence à Saint-Cloud et à 18h15 à Suresnes.

### **Réunion d'information et d'échange avec le public**

En application de l'article R.123-17 du code de l'environnement, une réunion d'information et d'échanges avec le public s'est tenue le 15 avril 2021, de 19h à 21h30 environ.

Les conditions de confinement ont conduit à réaliser cette réunion par video-conférence. Le département a confié l'animation de cette réunion à la Société SENNSE et le mode ZOOM a été choisi.

On trouvera en annexe n°9, le compte rendu de cette réunion.

### **Suspension et prolongation de l'enquête**

La durée des enquêtes et l'information du public ont été faites en conformité avec les règlements en vigueur. Cette information a été complétée par les moyens décrits ci avant.

Le public ayant ainsi été suffisamment informé, le C.E. n'a pas jugé utile de demander une prolongation de l'enquête unique.

Il est à noter que dans les dix derniers jours de l'enquête plusieurs demandes de suspension et/ou prolongation de l'enquête ont été formulées.

Les motivations qui ont conduit le porteur du projet à refuser une suspension et au C.E. de ne pas accepter une prolongation sont données dans le chapitre III.

### **Recueil des observations du public lors des permanences téléphoniques:**

#### **Permanence du 28 avril:**

11 personnes se sont inscrites pour une conversation limitée à ¼ heure dont une pour deux quarts d'heure consécutifs.

Le commissaire enquêteur a pu avoir des échanges d'un quart-d'heure avec 9 interlocuteurs.

Pour les deux rendez-vous restants, le commissaire enquêteur n'a eu que le répondeur des personnes concernées. Sur ces répondeurs, le C.E. les a invitées à le rencontrer lors d'une permanence en mairie.

Ont été évoquées les problématiques suivantes:

- 3 intervenants exploitant des activités implantées sur la rive de la Seine (Espace Carnot, Port Suresnes) et Madame JOETZJER, représentant l'association des bateaux de Saint-Cloud.
- Le rendez-vous d'une demi-heure a été utilisé par des représentants de l'entreprise Dassault; les problèmes évoqués sont le maintien des accès en l'état de leur entreprise et l'accès à leur péniche (faisant partie des locaux de l'entreprise).
- M. Denis TREZEL a transcrit l'objet de son appel sur le registre (papier) de Saint-Cloud et a mentionné l'existence d'un parking souterrain à proximité de la station-service TOTAL (observation C-4.c du chapitre III ci après, considérée comme observation orale).
- Avec une personne le C.E. a eu un échange sur la piste cyclable.
- Deux personnes ont échangé avec le C.E. sur leurs inquiétudes liées aux conséquences environnementales. Elles ont exprimé leur opposition à l'abattage des arbres dont une a

déposé une observation le soir même; (observation n°159 du registre dématérialisé).

- Le dernier, membre d'EELV a simplement annoncé une contribution de ce parti, contribution qui n'a pas été transmise.

Le C.E. atteste que tous les thèmes évoqués ont bien été intégrés au procès verbal de synthèse des observations remis au département le 20 mai 2021.

### **Permanence du 05 mai :**

Le commissaire enquêteur a eu 11 entretiens dont un d'une demi-heure.

- 7 des 11 interlocuteurs étaient des habitants de péniches (ou maisons bateau), dont 3 au moins de la marina de l'Avre.
- 2 ont appelé pour avoir des renseignements sur le projet.
- Un interlocuteur souhaitait avoir un échange sur les aménagements routiers en Ile de France.
- M. et Mme PRÉEL ont évoqué leurs propositions d'implantation d'une promenade piétonne et de la piste cyclable côté Seine en préservant un maximum d'arbres.

Le CE leur a proposé un rendez-vous le lundi 10 mai à 14h en mairie de Suresnes, en préambule à la permanence prévue de 15h à 17 heures; ce rendez-vous a été suivi de l'observation n°365 déposé le jour même.

Toutes les observations évoquées au cours de ces 11 entretiens ont été incorporées au PV de synthèse des observations.

### **Recueil des observations du public lors des permanences présentes:**

Les observations recueillies auprès du public au cours de cette enquête unique ont été nombreuses.

**Lors de la première permanence** (jeudi 08 avril, de 9h à 12h en mairie de Suresnes), le commissaire enquêteur n'a eu aucune visite.

**Lors de la deuxième permanence** (jeudi 08 avril, de 14h à 17h en mairie de Saint-Cloud), le commissaire enquêteur a eu trois visites.

Avant la permanence, une lettre (n°1) avait été déposée à l'accueil dans la matinée.

Les trois visiteurs sont:

- M. Jean-Paul MICHAUD, membre du conseil syndical de la Résidence "Belles Rives" à Saint-Cloud, remet et commente une lettre de 2 pages (lettre n°2) et une pétition concernant l'élagage des platanes, pétition signée par 80 personnes.
- M. Yves POTONNET remet et commente ses observations (Lettre n°3).
- M. Ghislain BERGEREAULT, directeur de l'entreprise Bateau "Carnot" situé au 1064 quai Carnot vient faire part de ses inquiétudes sur le devenir de son entreprise. Le CE lui conseille de déposer ses interrogations et demandes sous la forme d'observations. Ceci a été fait le 29 avril.

Le 23 avril, avant la 3<sup>ème</sup> permanence, 95 observations avaient été déposées sur le registre dématérialisé.

**Au cours de la troisième permanence** (samedi 23 avril de 9h à 12h, en mairie de Saint-Cloud), le commissaire enquêteur a eu la visite de 7 personnes entre 08h55 et 11h30.

- Mme Isabelle MARCHAND (JOETZJER) en complément de l'observation n°66 du

registre dématérialisé, a remis et commenté ses observations sous la forme de la lettre n°4 (cas des maisons sur l'eau). Elle complètera son mémoire par des illustrations, via le registre dématérialisé.

- M. Olivier GRALL et Mme Armelle MIJONNET représentant l'association SAINT-CLOUD @ VELO ont commenté les observations déjà transmises par internet et sur leur site.
- Mme Michèle DUNN a demandé des explications sur le projet en face de son habitation (zone proche du profil 11 de la pièce D; profil que le C.E. a commenté).
- M. Michel TEILLARD d'EGRY s'est renseigné sur les moyens de consulter le dossier et de faire part de ses observations éventuelles.
- MM. Bernard DELAUME (Président) et Robert FAIMALI (ancien président) de l'association Football de Saint-Cloud sont venu vérifier que les emprises nécessaires au projet ne concerneraient pas le stade. Un échange avec le C.E. a eu ensuite eu lieu sur les emplacements de stationnements qui seront supprimés compensés par le parking prévu sous le stade. Ils souhaitaient avoir des précisions sur ce projet et le phasage des travaux correspondants.

Le 30 avril, avant la 4<sup>ème</sup> permanence, 169 observations avaient été déposées sur le registre dématérialisé.

**Au cours de la quatrième permanence** (vendredi 30 avril, de 15h à 18h, en mairie de Suresnes), le commissaire enquêteur a eu trois visites entre 15h et 17h50.

- Mme C. PRÉEL, représentante l'association des Bateaux de Suresnes a échangé sur le projet avec le C.E.. Ont été évoquées des observations similaires à celles exprimées par l'association des Bateaux de Saint-Cloud. Une contribution de l'association de Suresnes sera transmise via le registre dématérialisé.
- M. Le GUILCHER, Mme et M. de FLEURY habitants de péniches sur la rive de la Seine coté PARIS (en face de SURESNES), sont venus faire part de leurs inquiétudes provoquées par ce projet (impact des arbres coupés sur le paysage et augmentation des nuisances sonores).
- M. Cédric DELAUME, auteur d'une observation déposée le 18 avril 2021, a commenté son opposition à la circulation automobile pour lutter contre le réchauffement climatique.

Le 10 mai, avant la 5<sup>ème</sup> permanence, 354 observations avaient été déposées sur le registre dématérialisé.

**Au cours de la cinquième permanence** (lundi 10 mai, de 14h à 18h, en mairie de Suresnes), le commissaire enquêteur a rencontré 6 personnes entre 14h et 18h00.

- M. et Mme PRÉEL, de 14h à 15h suite à la proposition de rencontre proposée par le C.E. pour qu'ils puissent exposer plus en détails leur conception de promenade (non bétonnée) permettant de conserver un maximum d'arbres. Celle-ci a été concrétisée par l'observation n°365 sur le registre dématérialisé.
- 2 habitantes de Saint-Cloud ont demandé des explications sur le projet, en particulier sur la piste cyclable et les arbres. L'utilisation du tunnel reliant actuellement la place Georges Clemenceau à la D7, en liaison douce vers le parc de Saint-Cloud a été critiquée



pour des raisons de sécurité (Cette remarque a été confirmée par l'observation n°519).

- Une habitante de Suresnes (rue Pasteur) a demandé également des explications sur le projet et a critiqué la réalisation d'une coronapiste sur la D1.
- Un habitant de Suresnes (rue Pasteur également) s'est plus particulièrement renseigné sur les suites de l'enquête.
- M. Vivien FARRÉ chargé d'opération d'aménagement à la ville de Suresnes a remis au C.E. la contribution de M. Le Maire. Celle-ci a été annexée le jour même au registre du siège de l'enquête (Lette n°7). Le lendemain cette lettre a été incorporée au registre de Suresnes (observation n°3)

Le 12 mai, avant la 6<sup>ème</sup> permanence, 502 observations avaient été déposées sur le registre dématérialisé.

**Au cours de la sixième permanence** (mercredi 30 avril, de 14h à 17h, en mairie de Saint-Cloud), le commissaire enquêteur a eu neuf visites entre 14h et 16h50.

- Mme Corinne HANSEL, assistante de M. Le maire a remis au C.E. la contribution de M. le maire de Saint-Cloud; lettre n°9 annexée au registre.
- Mme Vaillant (45 quai Carnot); à sa demande le C.E. lui a commenté le profil 17 de la pièce D du dossier d'enquête.
- Mme MIGNAUT, habitante de Saint-Cloud regrette la coupe des arbres et craint la présence des murs de soutènement. (Ceux-ci créent des retours de vague préjudiciables aux activités sportives sur la Seine).
- M. VALLIN (Association Arbres) accompagné d'une dame. Dans un premier temps M. VALLIN remet et commente la lettre n°10 (en complément des observations déjà émises sur le registre dématérialisé.

En fin d'entretien, la personne accompagnant M. VALIN (et considérée comme membre de l'association ARBRES par le C.E.) se présente comme journaliste (France 2?) et sollicite un entretien.

Le C.E. apporte un refus net à cette demande. Il déplore que cette personne n'ait pas décliné son nom et sa fonction dès le début de cet entretien.

- Mme BENSOUSSAN (voir lettre n°8) est venu faire part de ses inquiétudes sur son habitation; inquiétudes liées à la démolition de la seule habitation située sur le projet.
- M. Denys Alapetite a échangé avec le C.E. sur la base de ces nombreuses contributions. Le C.E. l'a remercié de son intérêt sur le projet et plus généralement sur les aménagements départementaux le long de la Seine. Les échanges ont porté plus particulièrement sur les trafics et les liaisons douces des 2 rives, y compris la (ou les) liaison(s) par passerelles et ascenseurs pour cycles entre ces deux rives.
- Mme DATIN (Saint-Cloud) a sollicité des renseignements sur le projet en particulier dans la zone (rue des Viris - avenue de Longchamp)

Elle a demandé un enrobé acoustique et l'aménagement d'un tourne-à-gauche pour le carrefour avec l'avenue de Longchamp.

N'ayant pas eu le temps de consigner ses observations dans les délais, le C.E. les a pris en compte en tant qu'observations orales.

- M. BEAUVALLET habitant de Saint-Cloud souhaitait des informations sur le projet, en

vue d'éventuelles activités commerciales de sa part; le C.E. lui a donné des informations sur le projet de la D7 et lui a conseillé de contacter la mairie pour avoir des informations sur son quartier.

Ayant également constaté que plus personne ne souhaitait le rencontrer; il a donc clôturé l'enquête unique, à 17h15, heure de fermeture de la mairie.

Après cette permanence, il a procédé aux formalités de clôture de l'enquête à Suresnes, ce un peu après 18h.

### **Bilan du recueil des observations reçues au cours de l'enquête**

532 observations ont été déposées sur le registre dématérialisé et 5 sur les 2 registres. Le commissaire enquêteur a reçu 10 courriers annexés au registre de Saint-Cloud et a enregistré 2 observations orales.

Toutes ces observations sont reproduites en annexe n°13.

Le lecteur trouvera des commentaires plus détaillés au chapitre II-1 ci avant et au chapitre III, ci après.

### **Rencontre avec Monsieur le Maire de Saint-Cloud**

Suite à la proposition de Mme C. HANSEL, le commissaire enquêteur a rencontré M. le Maire de Saint-Cloud le mardi 18 mai 2021 de 17h à 18h environ.

Mme Valérie LIVA assistait également à l'entretien;

Ont été évoqués:

- ▶ les conditions et le ressenti du C.E sur cette enquête.
- ▶ L'opposition de la majorité des personnes qui se sont exprimées, au projet d'une 2x2 voies et à la position de la piste cyclable.
- ▶ Les conséquences environnementales et l'abattage puis le remplacement des arbres, avec les conséquences pour les riverains des résidences, école et EHPAD de Saint-Cloud.
- ▶ Le giratoire G. Clemenceau et la nécessité d'une vérification de son bon fonctionnement (en particulier pour le mouvement Pont de Saint-Cloud/A13).
- ▶ Le parking et l'aménagement du stade Tacconi

### **Rencontre avec Monsieur le Maire de Suresnes**

Suite à la demande de la ville de Suresnes, le commissaire enquêteur a rencontré le 09 juin 2021, M. Guillaume BOUDY, maire de Suresnes et son Directeur Général des Services, M. Bruno MAGGUILLI.

L'échange a porté sur les thèmes abordés dans le courrier adressé par M. Le Maire au cours de l'enquête et plus particulièrement l'aménagement des berges de la Seine et sa liaison avec le Parc du Château.

### **Procès Verbal de Synthèse des Observations**

Le procès-verbal de synthèse des observations recueillies au cours de cette enquête a été remis par le commissaire enquêteur au cours d'une réunion le jeudi 20 mai 2021 au département 92 (Service des mobilités à Nanterre). Ce document est donné en annexe n°11

Cette réunion s'est tenue de 10h15 à 12h30 en présence de Mme COUTURIER et MM. SANSONETTI, CUIROT et COUTURIER.

Cette réunion a permis au commissaire enquêteur de commenter son procès-verbal de synthèse des observations et un premier échange sur les résultats de ces enquêtes.

Une version provisoire avait été transmise par mail dès le 17 mai 2021.

Le département des Hauts-de-Seine a adressé ses réponses par mail le 18 juin 2021 (projet provisoire) puis encore par mail du 21 juin (projet identique, avec correction de coquilles).

L'envoi officiel par courrier n'était pas parvenu au C.E. à la date du 29 juin.

La version transmise à sa hiérarchie étant identique à la version du 21 janvier, selon les affirmations de Madame CAVALIER, le chapitre III et l'annexe n°12 ont été établis à partir de cette version PDF.

Les observations du commissaire enquêteur et la synthèse des réponses du pétitionnaire, complétées par les commentaires du C.E., sont reportées au chapitre III-2 ci après.

Le texte complet de ce mémoire en réponse est reproduit en annexe n°12.

### **Bilan:**

Au cours de cette enquête publique unique, le commissaire enquêteur a rencontré 30 personnes au cours des 6 permanences présentiellees.

➔ 19 personnes à Saint-Cloud, 3 la première permanence, 7 la seconde et 9 la dernière.

➔ 11 personnes à Suresnes, aucune la première permanence, 5 la seconde et 6 la dernière.

Il a pu également s'entretenir par téléphone avec 20 personnes (ou groupe de personnes) au cours de deux permanences par audioconférence: les 28 avril et 05 mai 2021, de 17h à 20h.

- Le bilan des observations reçues est donné ci avant et au chapitre III-1.

### **Remerciements :**

Par le présent rapport, le commissaire enquêteur tient à remercier tous ceux qui lui ont apporté leur aide pour que cette enquête unique se soit déroulée dans de bonnes conditions, et en particulier :

- Madame Caroline LACROSSE de la Préfecture des Hauts de Seine,
- Madame Laure CAVALIER, Responsable de l'opération à la direction des mobilités du département des Hauts-de-Seine.
- Mmes Sophie MONS (directrice) et Hélène BOUDAILLE des Services techniques de la mairie de Saint Cloud,
- MM. Vivien FARRÉ (chargé d'opérations d'aménagement) et Maxime MORGANT des Services techniques de la mairie de Suresnes.

sans oublier le personnel d'accueil des mairies de Saint-Cloud et Suresnes, dont la disponibilité et le professionnalisme ont été appréciés.



### **III - EXAMEN DES OBSERVATIONS RECUEILLIES**

Au cours de la présente enquête de nombreuses observations et propositions ont été formulées par le public au cours de la présente enquête

#### **III-1 - BILAN DES OBSERVATIONS**

##### **1 - Observations ou propositions par voie dématérialisée**

Ont été réceptionnées:

- ✓ 520 observations, sur le registre d'enquête dématérialisé accessible via le site internet dédié au projet,
- ✓ 12 à l'adresse courriel : rd7-suresnes-saintcloud@enquetepublique.net.

Soit au total 532 observations.

Parmi toutes ces observations, 74 ont été éditées plusieurs fois (sans doute par erreur de manipulation), ou pour transmettre des pièces jointes d'une autre observation.

Déduction faite de ces 74 observations, c'est donc 458 observations qui sont comptabilisées pour le registre dématérialisé et l'adresse internet dédiée.

##### **2 - Observations des registres "papier" et courriers annexés au registre de Saint-Cloud**

Cinq observations ont été consignées sur les registres (2 pour celui de Saint-Cloud et 3 pour Suresnes).

Sur ces 10 courriers (numérotés de L1 à L10), 3 avaient été déjà reçus sur le registre dématérialisé (L4, L6 et L10) et un (L7) correspond au courrier de M. Le maire de Suresnes, présenté en 3<sup>ème</sup> contribution du registre de cette ville.

C'est donc au total 11 observations qui ont été recueillies sur les registres papier et les courriers annexés.

##### **3 - Autres observations**

Deux observations sont arrivées hors délais:

- Madame DATIN, suite à son entrevue avec le C.E. lors de la dernière permanence à Saint-Cloud, observation prise en tant qu'observation orale (observation I-2.e au chapitre III-3, ci après)
- Fédération des Usagers de la Bicyclette (Strasbourg) par lettre adressée sur l'adresse mail dédiée. Ce courrier reprend les observations formulées par les autres associations des usagers des 2 roues et n'apporte pas d'élément nouveau.

Le commissaire enquêteur a ajouté deux demandes:

- une sur le suivi des mesures compensatoires (observation D5 du chapitre III-3),
- l'autre sur l'estimation du projet (observation F.k au chapitre III-3, ci après)

Par ailleurs le C.E. a complété les observations du public (chapitre II-3) par divers commentaires et compléments. Il a également vérifié que les observations formulées au cours des 2 permanences par audio-conférence et celles de la réunion publique (au cours de celle-ci et par le tchat) ont bien été reprises par celles exprimées aux paragraphes 1 et 2 ci avant.

C'est donc au total 472 contributions différentes qui ont été formulées au cours de cette

enquête: 458 sur le registre dématérialisé, 11 sur les 2 registres en mairie, 1 observation orale et 2 par le C.E.

### III-2 ANALYSE STATISTIQUE DES 469 OBSERVATIONS DES REGISTRES

Le commissaire enquêteur a effectué une analyse statistique des **469** observations reçues au cours de cette enquête, sur les registres. Cette analyse a été effectuée avec les thèmes suivants:

1. Signature des auteurs (anonymes ou nominatives, particuliers ou associations, habitants “sur l’eau” ou sur terre).
2. Lieu de résidence en distinguant les communes de:
  - Saint-Cloud.
  - Suresnes.
  - Limitrophes à ces deux communes, y compris Paris 16° pour les seuls habitants de l’allée du bord de l’eau.
  - Autres communes.
  - lieu de résidence non indiqué.
3. Leur accord ou leur refus du projet présenté au public. Le commissaire enquêteur a effectué un classement qui est quelques fois subjectif et donc peut être critiqué; il a distingué 3 catégories:
  - Un accord sur la nécessité de réaménager la RD7, avec une formulation de réserves plus ou moins importantes,
  - Un rejet du projet clairement exprimé,
  - Une catégorie: Ne Se prononce Pas (NSP) en n’évoquant par exemple qu’un thème de l’enquête (souvent celui des liaisons cycles).  
Dans cette catégorie, le rejet du projet à 2x2 voies, s’il n’est pas clairement exprimé est souvent sous-entendu.
4. Un classement par thèmes des observations formulées dont la liste détaillées est donné au chapitre III ci après.

#### A - Classement par la signature des auteurs

Signatures			Avis global		
Associations	Nom données	Anonymes	Oui avec réserves	NON (refus ferme)	Ne se prononce pas clairement
21	102	346	30	304	135
4 %	22 %	74 %	6 %	65 %	29 %

##### A1 - Associations

21 observations ont été signées par des associations dont certaines ont émis plusieurs observations.

Ce sont les 18 associations distinctes suivantes, dont 3 se sont exprimées deux fois:

Saint-Cloud@velo (2 fois), Val de Seine Vert, La marina de L’Avre, Environnement 92, Collectif Vélo Île-de-France, Suresnes Bord de Seine (bateaux logements de Suresnes) (2 fois),

Taxis de Saint-Cloud, ARBRES Pour les Hauts de Seine, Centre des monuments nationaux (CMN), Fluviale de Longchamp (Paris 75016), Bateaux de Saint Cloud (2 fois), Suresnes Liberté, LPO Ile de France, LPO France, Groupe National de Surveillance des Arbres, Espaces, Action Environnement Boulogne Billancourt et Ouest Parisien (AEBB) et Football Club de Saint-Cloud.

La contribution de l'association "Fédération des Usagers de la Bicyclette" sise à Strasbourg n'a pas été comptabilisée, car elle est arrivée hors délais.

## **A2 - Particuliers**

Le nombre de contributions anonymes est important (74%). Cette constatation a deux causes:

1. Lors de la dépose d'une observation, il est proposé à l'auteur de décliner son identité; celle-ci ne sera visible que par les personnes en charge de l'enquête et ne doit en aucun cas être divulguée (application du RGPD).

Lors de la rédaction de son observation, il est probable que son auteur ne juge pas nécessaire de la signer; ce qui la rend anonyme sans qu'il en soit obligatoirement conscient.

2. Compte tenu de la visibilité d'une observation diffusée sur le net, il est aussi possible que l'auteur veuille préserver ses données personnelles. Cette volonté d'anonymat est clairement manifestée en cas de refus dans les deux procédures: cas qui n'est pas rare.

A noter également que 39 (8,3%) auteurs d'observations se sont déclarés "habitant sur l'eau".

Le C.E. rappelle que si les informations personnelles ne figurant pas dans les documents consultables par le public au cours de l'enquête, peuvent être utiles pour les personnes en charge de l'enquête, elles ne doivent en aucun cas être divulguées dans un document public, tel que le présent rapport.

## **B - Classement selon avis global donné sur le projet**

304 observations (soit 65%) expriment un refus global du projet, clairement exprimé. Ce refus est majoritairement motivé par les deux considérations suivantes:

1. Le passage de 3 voies à 2x2 voies n'est pas jugé nécessaire et est à contre-courant des modifications récentes de structures routières (Les exemples de la ville de Paris, sont souvent cités). Cet aménagement va accroître le trafic et augmenter les nuisances environnementales pour les riverains.
2. L'abattage des arbres.

30 observations (6%) approuvent le principe de l'aménagement proposé. Ils estiment nécessaire de réduire les encombrements constatés, tout en formulant des réserves sur le projet proposé.

Les 135 observations (29%) qualifiées "Ne se prononce pas", correspondent à des observations ne traitant que d'un ou deux thèmes; en particulier toutes celles ne traitant que du thème des pistes cyclables.

En très grande majorité, elles pourraient être qualifiées de plutôt défavorables au projet.

## **C - Classement par thèmes des observations formulées**

Les observations ont été classées par thèmes.

Pour chaque thème, ces observations sont déclinées parfois en sous thème et sous-sous-thèmes, puis par observations élémentaire repérées par la notation x., avec x = a, b, c....

Les 9 thèmes retenus et développés dans le chapitre III-3 suivant sont:

- A) Caractéristiques géométriques du projet routier - Le trafic, avec 6 sous-thèmes.
- B) Les liaisons douces et les transports en commun, avec 6 sous-thèmes.
- C) Le stationnement, avec 4 sous-thèmes.
- D) L'environnement, avec 9 sous-thèmes.
- E) L'occupation fluviale, avec 5 sous-thèmes.
- F) Le coût et la rentabilité du projet.
- G) L'enquête parcellaire, avec 2 sous-thèmes.
- H) Le dossier et le déroulement de l'enquête avec 6 sous-thèmes.
- I) Observations/propositions générales et particulières avec 2 sous-thèmes.

Pour chacun des 9 thèmes, le commissaire enquêteur a compté le nombre d'observations ayant proposé au moins une observation sur ce thème. Le résultat est le suivant:

A	B	C	D	E	F	G	H	I
188	224	46	293	33	47	4	53	63
40 %	48 %	10 %	62 %	7 %	10 %	1 %	11 %	13 %

Sans surprise, on constate que le thème de l'environnement est celui qui a été le plus mobilisateur, suivi par celui des liaisons douces et de l'aménagement routier (passage de 3 à 2x2 voies notamment).

Pour les observations du thème B, 162 ont donné leur avis sur le sous-thème B3 (coté de la piste).

- 8 (5%) ont opté pour une piste située coté ville,
- 1 pour une solution "mixte".
- 153 pour une piste située coté Seine, soit une écrasante majorité de près de 95 %.

Les 5% qui souhaitent conserver le choix du projet coté ville sont majoritairement les habitants de résidences en bordure de la RD7.

A noter cependant, l'exception des Résidences "Les Rives Claires" et "Les Belles Rives" dont 80 habitants ont signé une pétition demandant que les arbres aient une hauteur limitée pour préserver les vues sur la Seine et que la piste cyclable soit comme à Meudon, côté berge.

### III-3 SYNTHÈSE DE TOUTES LES OBSERVATIONS

Lors d'une réunion tenue le 20 mai 2021 au Service Mobilités du département, le commissaire enquêteur a remis son PV de synthèse des observations formulées au cours de l'enquête publique.

Les chapitres I et II de ce PV sont repris aux chapitres III-1 et III-2 ci avant.

Pour les observations dépendant directement de la mission du C.E., [les réponses apportées par celui-ci sont repérées en bleu cyan](#).

Le département a produit un mémoire en réponse, diffusé par mail le vendredi 18 juin 2021.



Comme le PV de Synthèse, la présentation de ce document reprend les 9 thèmes du chapitre III-2-C ci avant.

Dans la rédaction de ce document de 121 pages, le pétitionnaire a repris le même code de couleur pour les réponses données par le C.E.

Le présent chapitre est une synthèse de ces deux documents. Pour des informations plus détaillées, le lecteur pourra se reporter aux textes complets donnés en annexes au présent rapport.

Il présente successivement pour chaque thème ou sous thème, les éléments suivants:

- ➔ En caractères noirs les observations issues du PV de Synthèse (document établi par le C.E., dont le texte intégral constitue l'annexe 11 au présent rapport.)
- ➔ En caractères verts les réponses et éléments retenus par le maître d'ouvrage, issues du mémoire en réponse au PV de synthèse (document établi par le département des Hauts de Seine dont le texte intégral constitue l'annexe 12 au présent rapport.)
- ➔ En caractères violets, les commentaires éventuels du commissaire enquêteur à ces réponses.

En tête de son mémoire le MOA écrit:

**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" pour la position du département, 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 du être étudiée.**

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

Rappel de l'objet de l'avis de l'Ae: celui-ci 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 M.OA rappelle ensuite les arguments justifiant la nécessité d'une infrastructure à 2x2 voies : mise en cohérence avec les tronçons amont et aval de la RD7, son classement en « route à grande circulation », le respect du gabarit PL, l'absence de pendularité interdisant une solution à 3 voies (dont une pendulaire) et le gain de temps et de stress de la solution proposée.

### Commentaires du commissaire enquêteur

Le C.E. constate que du fait de l'absence de pendularité des trafics, le MOA a répondu à la recommandation n°1 de l'avis de l'Ae:

- en estimant qu'une solution à 3 voies ne pouvait pas répondre aux objectifs de la requalification de la RD7,
- en présentant les raisons pour lesquelles cette solution à 3 voies n'a pas été retenue.

- b. **Le projet est à contre courant 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

Dans sa réponse le MOA rappelle les aménagements prévus pour les liaisons douces, la végétalisation et le paysage. Il conclut: 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.

### Commentaires du commissaire enquêteur

Le C.E. constate que dans cette réponse et de façon plus générale dans celles données dans son mémoire, le MOA met l'accent sur sa volonté de réaliser un projet partageant l'espace entre les différents modes de déplacement dans un cadre environnemental de qualité.

Si le MOA corrige l'impression d'une solution principalement routière donnée par le dossier soumis à l'enquête, il ne faut pas minimiser le fait que la faible largeur des emprises disponibles dans certains secteurs du projet ne facilitera pas la réalisation de cet objectif.

- 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

Dans sa réponse le MOA reproduit les schémas de niveaux de saturations à l'HPM et à l'HPS des routes du secteur d'étude (Figures 61 et 62 de l'étude de trafic EXPLAIN; annexe n°2 à la

pièce F du dossier d'enquête.

Il conclut: 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 n°2 à la pièce F du dossier de DUP.

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.

**Commentaires du commissaire enquêteur (Points A2-c et d)**

Le C.E. n'a pas de commentaire à formuler sur ces réponses; il confirme qu'au cours de 2 déplacements effectués sur le site après l'arrêt de l'obligation de télé travail, il a constaté une augmentation sensible des encombrements sur la RD7.

**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**

Après avoir rappelé les hypothèses et projets de l'étude de trafic réalisée par EXPLAIN, le MOA conclut: 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**

Après avoir rappelé les textes juridiques du classement de la RD7 et sa fonction de liaisons aux infrastructures de la région (A13 et A14 notamment) le MOA répond qu'il n'est pas envisageable pour le moment de déclasser cet axe routier majeur.

**Commentaire du commissaire enquêteur (Points A2-e et f)**

Le C.E. n'a pas de commentaires sur ces réponses

- 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 expérience n'est pas applicable pour la RD7 qui ne présente pas de pendularité marquée. A plus long terme, une des deux voies pourrait être réservée aux véhicules propres, peu bruyants, aux taxis, covoitureurs...

#### Commentaires du commissaire enquêteur

Le C.E. n'a pas d'objection à l'argumentation du MOA. L'idée de penser dès maintenant à une utilisation optimale de la 2x2 voies lorsque le trafic baissera (2040?) est intéressante. Elle figurait d'ailleurs dans le dossier d'enquête (pièce F, page 17).

L'optimisation de la régulation de la circulation au moyen de l'intelligence artificielle (IA) est sans aucun doute à examiner dans ce projet. En effet le mélange des circulations douces et routière est sans doute très complexe à gérer pour un projet avec de multiples carrefours.

- 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

Le MOA rappelle le statut de la RD1 qui interdit l'utilisation de cette voie par les PL et en conclut que 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.

#### Commentaires du commissaire enquêteur

Pour les PL, le C.E. n'a pas d'objection à l'argumentation du MOA. Des solutions de répartition entre la RD1 et la RD7 pourraient être envisagées (2 voies plus une dans un sens pour la RD1 et une voie + 2 voies dans le sens opposé pour la RD7), si la RD1 avait actuellement une réserve de capacité, ce qui ne semble pas être le cas.

### A3 - Place Georges Clemenceau

En préambule à ce chapitre le MOA rappelle que la solution actuellement retenue pour l'aménagement de la Place Clemenceau est un rond-point à trois voies de circulation géré par feux. Ce projet peut encore évoluer au cours des études de maîtrise d'œuvre.

Différentes solutions seront proposées avec comme objectifs:

- L'amélioration des mobilités, la sécurité et la fluidité,
- L'ouverture sur la Seine, par création d'une promenade paysagère,
- La mise en valeur du patrimoine, par les aménagements paysagers.

En terme de capacité, les objectifs sont la fluidité et la sécurisation des traversées des liaisons douces.

- 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

Une telle solution serait de la compétence des Services de l'État. Cependant, la faisabilité technique d'un tel ouvrage n'est pas avérée et son coût de réalisation serait certainement extrêmement élevé et ne se justifierait pas au regard des impacts socio économiques de cet ouvrage. Elle n'est donc pas retenue.

#### Pas de commentaire du commissaire enquêteur

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

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

Les études de trafic ont été menées pour vérifier le bon fonctionnement de la place Georges Clemenceau (Étude EXPLAIN; annexe 2, de la pièce F). Elles seront précisées lors des études de maîtrise d'œuvre.

#### Commentaires du commissaire enquêteur

Le C.E. précise qu'en pages 59 et 60 de cette étude, l'auteur précise que si la capacité globale est correcte (20%), certaines bretelles ont une réserve nulle. Pour éviter les encombrements du rond-point Rhin et Danube, (rapportés au C.E. par plusieurs interlocuteurs), les études complémentaires citées par le MOA, sont donc indispensables.

- 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

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 (DNSC) et la caserne Sully.

#### Commentaires du commissaire enquêteur

Le C.E. note que dans le courrier qu'il a adressé au Président du CD92 (Observation n°256 et lettre n°6 annexée au registre de Saint-Cloud), le Président du CMN regrette de ne pas avoir été associé à la consultation inter-administrative préalable au lancement de la DUP. (Voir chapitre G2 ci après). Cette consultation, ou au minimum une concertation avec les responsables du DNSC devient urgente.

#### 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**

Si, pour des raisons d'emprises, il n'est pas possible de mettre un îlot central tout le long du projet, celui-ci sera prévu dès que cela est possible et nécessaire. Ce sera le cas en particulier pour toutes les traversées piétons et la station TOTAL. Celle-ci sera maintenue.

**Commentaires du commissaire enquêteur**

Le C.E. ne formule aucune objection à cette réponse. L'absence d'îlot ne présente pas de danger systématique en section courante d'un boulevard urbain; cette absence peut même être utile pour les véhicules d'urgence et de secours.

- 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 (A4-c et d)**

Les études de maîtrise d'œuvre ultérieures permettront d'optimiser le fonctionnement des carrefours « tourne à gauche » et d'envisager, ou non, la suppression de certains feux tricolores. Ces études seront menées en coordination avec les services des Villes et intégreront les plans de circulation de celles-ci.

L'hypothèse de l'ajout d'une voie d'insertion, n'est pas retenue car elle augmenterait l'espace réservé à la voiture au dépend des autres usages

**Commentaires du commissaire enquêteur (A4-c et d)**

Le C.E. ne formule pas d'objection à ces réponses. Il s'étonne cependant qu'il n'y ait pas eu de réflexion avec les villes sur leurs plans de circulation. L'optimisation de ceux-ci avec une gestion "intelligente" des feux permettrait peut-être des gains de temps et une diminution du stress des usagers (y compris les piétons et les cyclistes).

- 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?**

**Réponses et éléments retenus par le maître d'ouvrage: voir le point A2-h ci dessus.**

**Pas de commentaire du commissaire enquêteur pour les points A4-e et f.**

**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**

Oui; voir point A4-b, ci avant.

- 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**

Non; cette bretelle est nécessaire pour préserver la capacité du carrefour. Ce point sera confirmé, lors des études ultérieures.

- 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**

Un tel projet n'est pas de la compétence de l'État. Sa faisabilité technique, son coût et son phasage rendent une telle solution peu réaliste.

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

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

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.

**Pas de commentaire du commissaire enquêteur pour tous les points A5-a à d.**

- e. Les 2 voies en trémie sous le 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**

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.

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.

**Commentaire du commissaire enquêteur**

Le C.E. ajoute que la capacité de ces 2x1 voies de shunt risquent d'être saturées aux heures de pointes; au moins dans les premières années de la vie de l'ouvrage; synthèse de l'étude EXPLAIN (page 82).

**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**



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

Les études de trafic ont exploité les mesures de circulation réalisées en 2018; elles ont été réalisées par le bureau d'études Explain, (annexe 2, dossier F).

#### **Commentaire du commissaire enquêteur**

Comme le reconnaît le MOA, la présentation des études de trafic du dossier d'enquête manque de clarté.

#### **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.

#### **Commentaire du commissaire enquêteur**

Voir le point A2-g ci avant.

#### **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. Le MOA donne des comptages sur les sections adjacentes et en déduit qu'une largeur de 3,00 m conviendra car compatible avec un trafic de 1500 vélo/jour pour les deux sens, selon les recommandations du CEREMA. Il conclut: la piste cyclable a été dimensionnée, avec une largeur qui sera majoritairement de 3 m

#### **Commentaire du commissaire enquêteur**

Le C.E. note que le MOA ne s'engage pas dans sa réponse, sur une valeur minimale de 3 mètres hors dispositifs de séparation.

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

##### **Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage: voir A2-d.**

#### **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 et A-2.c).**

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

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.**

##### **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.

### **Pas de commentaire du commissaire enquêteur pour les points A6-e et f.**

## **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 C.E.: 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: Voir A6-c**

- 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.

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.

### **Commentaire du commissaire enquêteur**

Le C.E. note les engagements du MOA.

#### **B2 - Zones particulières:**

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

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

Le projet prévoit une piste cyclable autour du rond-point de la place Georges Clemenceau. 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 Clemenceau est 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 Clemenceau.

### **Pas de commentaire du commissaire enquêteur**

- 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 .

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.

#### **Commentaires du commissaire enquêteur**

Pour le C.E. il est effectivement indispensable que ce point soit précisé dans les phases d'études ultérieures. Les conflits entre deux roues et les véhicules circulant dans la gare routière doivent absolument être évités.

- 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 sera étudiée en coordination avec le gestionnaire du parc et la ville lors des études de maîtrise d'œuvre ultérieures.

#### **Commentaires du commissaire enquêteur**

En ce qui concerne les horaires d'ouverture, le passage de la piste cyclable dans ce parc, présenterait les mêmes inconvénients que le passage dans le DNSC.

Lors de son entrevue du 9 juin, M. Le Maire de Suresnes n'a pas accueilli favorablement cette proposition.

- 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.

Une piste de chaque côté, supposerait un passage de 7 voies à 5 voies, non compatibles avec les trafics actuels, y compris les lignes de bus.

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.

### Commentaires du commissaire enquêteur

Comme indiqué par le MOA, il sera utile d'étudier La mise en place d'une piste cyclable de chaque côté du pont; largeurs des trottoirs et des voies?

- 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 en 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.

### Commentaire du commissaire enquêteur

Le C.E. note les engagements du MOA pour rendre cet ouvrage agréable et sécurisant.

### 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 semble-t-il pas convaincu ceux qui se sont exprimés au cours de cette enquête.

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

- Cette solution a un impact positif sur les nuisances acoustiques en éloignant les voies routières des habitations.
- Elle évite un changement de côté 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:

- Pour éviter les 14 carrefours qui rendent cette piste peu attractive et dangereuse.
- Pour éviter la place Georges Clemenceau.
- Pour obtenir une promenade plus large, coté Seine.
- Pour éviter l'erreur qui a été commise au Nord du projet, sur la commune de Suresnes; piste peu fréquentée et en conflit avec les piétons.
- 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:

- Une étude alternative avec piste cyclable coté bâti à l'extrémité du projet à 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.

### Commentaires du commissaire enquêteur

Le C.E. regrette le caractère trop vague de ces réponses, compte tenu des réactions du public et également et particulièrement celles des associations de cyclistes qui se sont exprimés avec souvent un argumentaire détaillé.

### 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.

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.

### Commentaire du commissaire enquêteur

Le C.E. doute que ces précisions soient suffisantes pour répondre aux nombreuses réactions du public, sur ce thème.

- 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 et le mobilier seront soumis à l'avis des Villes.

### Commentaire du commissaire enquêteur

Dont acte.

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

- a. Propose une promenade piétons et vélos en rive de Seine, par une passerelle légère continue et design, bois et/ou métallique, comme il y en existe à l'étranger.**

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

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

Après un exposé en 8 points des inconvénients techniques de la solution proposée par l'association "Suresnes bords de Seine", le MOA donne sa 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**

Le MOA reprend une partie des arguments du point a) ci dessus et les complète pour conclure: 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.

Les cas des zones au niveau du parc du Château à Suresnes et au niveau du Quai Carnot à Saint-Cloud sont cités avec des schémas de détail pour ces zones.

En synthèse, le MOA déclare: 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.

**Commentaires du commissaire enquêteur (Points B5-a et b)**

Le C.E. comprend les arguments donnés par le pétitionnaire en défaveur d'une solution qui serait implantée sous le niveau de la chaussée. Cependant l'exemple de la section située au niveau du parc du château, montre que la solution préconisée par les observations a) et b) est possible au moins localement. N'y aurait-il pas d'autres zones où cela serait possible, permettant de conserver des arbres, avoir une promenade plus agréable et une vie sur la Seine imprenable?

Dans ses reconnaissances sur le terrain, un prolongement de cette promenade jusqu'à l'écluse de Suresnes semble possible et sans doute, peu coûteuse.

**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

Après un rappel du contexte réglementaire de ce thème, le MOA conclut: 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 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.

### Pas de commentaire du commissaire enquêteur pour les points B6-a à d.

## C - Le stationnement

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'accroître 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.

### Commentaires du commissaire enquêteur

Pour les zones éloignées du stade, d'autres solutions pourraient être recherchées; parkings privés, plan de circulation....

- 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.

**Commentaires du commissaire enquêteur**

Le C.E a constaté un accord et le souhait que ce parking soit réalisé aussi tôt que possible. La définition des entrées et sorties de cet ouvrage est à définir rapidement entre la Ville et le département pour permettre la réalisation des études, puis du projet.

- c. Y aura-t-il des mesures compensatoires pour les riverains (tarifs réduit par exemple sur les parkings).**
- 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 (Points C1-c et d)**

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.

**Pas de commentaire du commissaire enquêteur pour les points C1-c et d.**

**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.

**Commentaire du commissaire enquêteur**

La solution du parking sous le stade Tacconi n'est pas réaliste pour les habitants de Suresnes.

**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 de ce type, en particulier aux abords des entreprises. Ce nombre sera affiné dans les études opérationnelles.

- 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.

**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.

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**

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.

**Pas de commentaire du commissaire enquêteur pour les points C3-a à g.**

**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.

**Pas de commentaire du commissaire enquêteur pour les points a et b.**

**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? La capacité de ce parking ne serait que d'une vingtaine de places environ.**

**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.

**Commentaires du commissaire enquêteur**

La visite du site dans la zone de la station TOTAL permet d'estimer que des solutions de parkings privées ou publiques puissent être trouvées. Située à 700 mètres environ du stade Tacconi, ces parkings seraient utiles pour le projet et les habitants du secteur.

## **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 s'est exprimée.

- 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 à 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 les points D1-a à D1-f**

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 (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.

Dans sa réponse, le MOA expose en détails les raisons phytosanitaires, géométriques et celles liées au système racinaire pour lesquelles des arbres ne peuvent être conservés.

Ensuite, il donne un aperçu de l'état des études en cours (plantation de 181 arbres sur le tracé et un bilan négatif global de 250 arbres) et se montre soucieux des conséquences climatiques (îlots de chaleur) à court et long terme.

Le Département renouvelle son engagement à replanter tous les arbres abattus dans un secteur proche du projet (Communes de Saint-Cloud et de Suresnes).

**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 aussi 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**

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. Il faut des arbres de grande hauteur pour garder la fraîcheur des appartements. Les riverains préfèrent d'avoir une vue sur la verdure plutôt que sur la circulation.**

Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage: voir point D1-a à D1-f ci dessus.

- i. Demande de précisions sur le type, la taille et la croissance des arbres prévus.**

**Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage: voir point D1-a à D1-f ci dessus.**

Une demande est cependant en contradiction avec les précédentes:

- j. L'ouverture de la vue sur la Seine est un objectif important; la hauteur des arbres ne doit pas dépasser celle du 2<sup>o</sup> 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.

### Commentaires du commissaire enquêteur pour tous les points du chapitre D1-a à j.

Le commissaire enquêteur note la volonté de transparence et d'explications détaillées sur cette problématique. Ne faut-il pas améliorer la concertation avec des représentants locaux et associatifs?

### D-2 - les aménagements paysagers

La plupart des interventions, au cours de cette enquête a 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.**

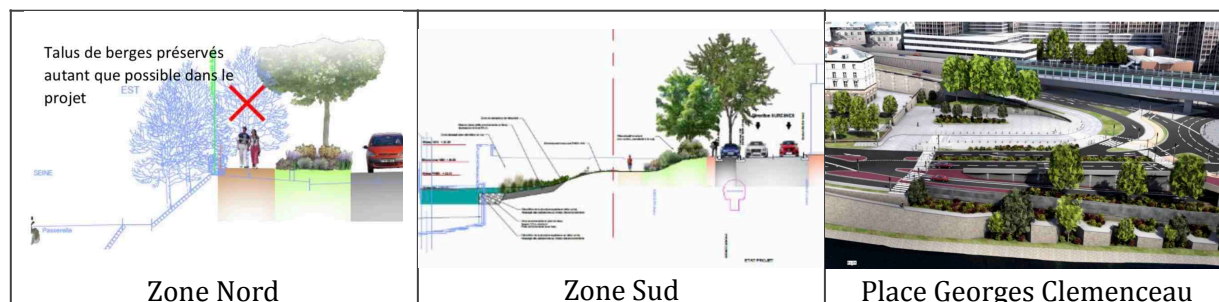
### Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

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 ..... ».

Cette dernière phrase est ensuite illustrée par 13 photos du rapport Fondasol de 2018. Ces photos montrent les nombreuses dégradations de ces structures bétonnées et un état de la végétation manquant d'entretien, voire de nature invasive.

Le MOA décrit son projet en le scindant en 3 séquences agrémentées de coupes et photos:



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 Clemenceau, sera entièrement repensée pour valoriser le paysage de

l'entrée de ville.

**En synthèse, le MOA écrit: 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.**

### Commentaires du commissaire enquêteur

Au Nord du projet (au droit du parc du Château), la séquence n'est pas décrite. (Voir photo ci contre et observation B5-b).

Ce type d'aménagement ne peut-il pas être adapté sur les berges existantes servant d'appontement aux passerelles d'accès de péniches. Ces berges situées à un niveau intermédiaire entre la Seine et la chaussée sont dans le domaine VNF.



d'où les observations suivantes:

- 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 côté 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 zone 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 côté (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 côté 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 côté 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.

**Commentaires du commissaire enquêteur pour les points D2.1-a à d.**

Le C.E. apprécie tous les détails et précisions donnés pour l'aménagement des berges, complétant ainsi le dossier d'enquête trop peu clair sur ce thème. Il doute cependant que pour les zones de cheminement piétons situé au niveau de la chaussée, les mesures décrites soient suffisantes pour rendre cette promenade attractive.

- 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**

En réponse à cette observation, le MOA rappelle l'historique de cette section mise en service et donne dans son mémoire quelques photos de cette réalisation.

**Commentaires du commissaire enquêteur**

Au cours des entretiens qu'il a pu avoir, le commissaire enquêteur a constaté que cette section avait été en général bien accueillie, contredisant la présente observation.

**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 MOA rappelle que cette zone doit faire l'objet d'études détaillées. Ces études seront réalisées selon un processus itératif avec les Villes et l'ABF. (Et le DMNC, le C.E. suppose)

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

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

Zone à préciser dans les études ultérieures. Cependant cet ouvrage d'art appartient à l'Etat et tout projet le concernant doit être soumis à son accord. 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.



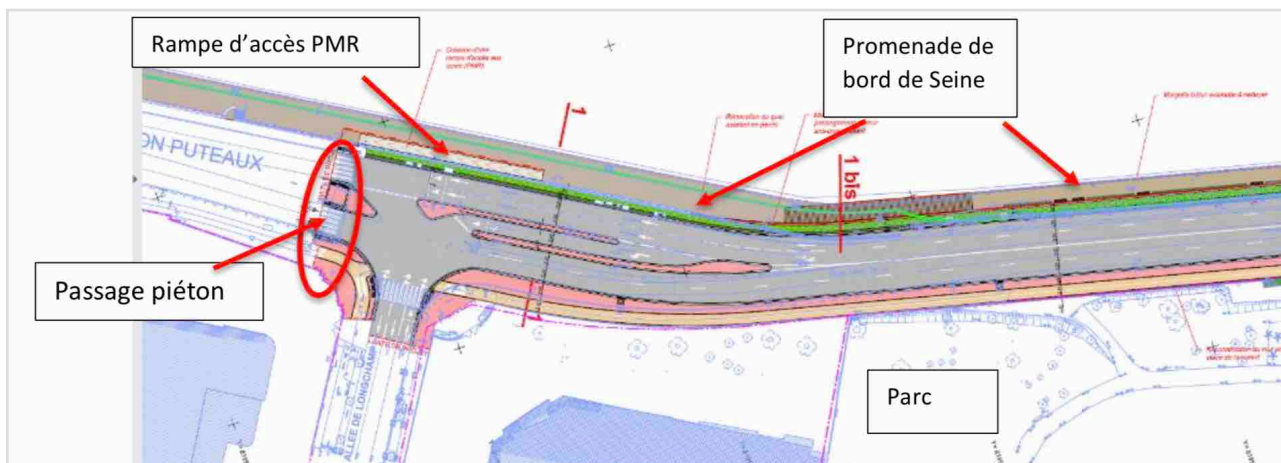
## Pas de commentaire complémentaire du commissaire enquêteur pour les points D2.2-a et b.

### 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.
- b. 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 (Points a et b)

Le MOA explicite le projet tel qu'il est prévu dans le dossier d'enquête par le schéma ci dessous.



Il précise: 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.

### Commentaires du commissaire enquêteur

Cette zone mérite des études particulières et détaillées avec variantes. Une concertation spécifique avec la Ville de Suresnes et une participation active de leur part sera sans aucun doute nécessaire.

### 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

Le MOA rappelle le rôle de l'Ae et précise que pour répondre aux insuffisances relevées par cette Autorité des études complémentaires ont été effectuées (Annexes de la pièce F du dossier).

### Commentaire du commissaire enquêteur

Ces études sont effectivement importantes et détaillées; 621 pages (chapitre I-3 du présent rapport).

- 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.

### **Pas de commentaire complémentaire du commissaire enquêteur**

- 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.

#### **Commentaires du commissaire enquêteur**

Pour les nuisances environnementales (air, bruit), ce n'est pas le trafic à l'heure de pointe (HPM ou HPS) qu'il faut prendre en compte, mais le trafic moyen journalier annuel (TMJA) avec une spécification de plage horaire pour l'acoustique (6h - 22 h pour le jour, et 22h-6h pour la nuit).

Ces valeurs figurent dans l'annexe 4 du dossier F: "Étude acoustique".

Zone / TMJA	État de référence 2026	État projet 2026	% augmentation
Quai Marcel Dassault	27 503	35 850	30,3 %
Quai Léon Blum	22 904	31 873	39,2 %

- 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**

Vitesse de 50 km/h, pouvant être réduite localement à 30 km/h en concertation 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.

#### **Commentaires du commissaire enquêteur (Points D3-d et e)**

Faut-il attendre l'ouverture des 4 voies pour mettre en place de telles mesures sur la RD7? Le C.E. a noté une demande des riverains dans ce sens, pour leur sécurité.

- 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 efficient sur le plan de la captation des polluants de l'air.**

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

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'Ae. Cette étude est jointe au dossier d'enquête : Annexe 5 à la Pièce F : Etude air.

Les conclusions sont les suivantes:

Exposition des populations (page 87): Il est à noter une nette amélioration de l'exposition des populations entre l'état de référence (situation 2017) et les horizons futurs.

Risques sanitaires liés à la réalisation du projet (page 88): 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 est la réduction des émissions polluantes ; limitation des vitesses, du trafic, mise en place de la ZFE et évolution du parc roulant.

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. »

**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.**

#### Pas de commentaire complémentaire du commissaire enquêteur

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

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

Le MOA rappelle les mesures prévues en terme d'arbres et de végétalisation des berges.



L'influence du remplacement d'arbres adultes par des sujets jeunes, n'est pas quantifiable. Une première analyse sur le projet de la RD 910 à Sèvres et Chaville, 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.

#### **Commentaires du commissaire enquêteur pour les points D3-d et e.**

Dans la décision de planter des arbres plus âgés qu'à l'habitude, il sera intéressant de faire le bilan socio-économique d'une telle mesure en tenant compte de la période et du quantitatif du gain environnemental comparé au surcout de l'investissement, y compris le risque de non reprise de sujets trop âgés.

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

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

L'étude Air, prend bien en considération les populations vulnérables et ne préconise pas de mesures réductrices ou compensatoires particulières dans le cadre de la protection de ces populations vulnérables (Cf pages 79 et 91 de cette annexe 5 à la pièce F du dossier d'enquête.

- d. Le dossier ne donne pas les valeurs de la pollution due aux particules fines (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.

#### **Pas de commentaire complémentaire du commissaire enquêteur pour les points D4-c et d.**

#### **D-5 - Les îlots de chaleur**

- a. la suppression des arbres devant les immeubles va entraîner une suppression ou atténuation de la réduction des températures constatées 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. (Voir également le point D4-b ci dessus).

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.

#### **Pas de commentaire complémentaire du commissaire enquêteur.**

#### **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'Ae. Cette étude est jointe au dossier d'enquête : Annexe 4 à la Pièce F : Étude acoustique.

Après quelques rappels sur cette étude, le MOA donne la synthèse suivante:

- 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 Clemenceau 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.

### Pas de commentaire complémentaire du commissaire enquêteur.

- 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

Oui, les mesures acoustiques exploitées tiennent compte de conditions météorologiques et du niveau de la Seine.

### Commentaires du commissaire enquêteur

Toutes les études acoustiques effectuées sur des infrastructures routières tiennent compte du trafic moyen (TMJA de jour ou de nuit) et des conditions météorologiques; Ces mesures servent à caler un modèle théorique avec une précision de plus ou moins 2 dB(A), tenant compte des données du projet.

- 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.

### Commentaire du commissaire enquêteur

Dont acte.

- 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 anti-bruit au niveau des habitations proches du stade 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.

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 anti-bruit dans le secteur du 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. Quel est le pourcentage de longueur de mur antibruit par rapport à longueur totale 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.

- 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 MOA donne la procédure qui sera suivie; 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.

#### **Pas de commentaire complémentaire du commissaire enquêteur pour les points D6-c à j.**

#### **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**

Le MOA rappelle les éléments principaux du dossier concernant les relevés de la faune.

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

#### **Commentaires du commissaire enquêteur**

Le MOA confirme au public intéressé les informations données par le C.E. au cours des permanences de l'enquête. Il invite les personnes qui auraient des informations sur ce thème à les communiquer au MOA ou au MOE.

- 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.

Il résume ensuite ses engagements qu'il illustre par deux profils caractéristiques (un au droit du parc du Château et un autre à Saint-Cloud).

#### **Pas de commentaire complémentaire du commissaire enquêteur**

- 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**

Bien que des amphibiens n'aient pas été repérés sur la zone, le MOA s'engage à poursuivre des études sur ce thème en en coordination avec la Ville de Suresnes, le gestionnaire du parc et l'association ESPACES.

### **Commentaire du commissaire enquêteur**

Le coût modéré d'un tel ouvrage, y compris ses mesures d'accompagnement (guidage de la petite faune) devrait faciliter la mise en œuvre d'un tel dispositif, ne serait-ce que pour préserver l'avenir.

**f. 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**

Le MOA rappelle les engagements pris suite aux recommandations n°8 et 9 de l'Ae et énumérées en page 30 de la pièce F, du dossier d'enquête.

**g. 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 côté Seine. 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.

**Pas de commentaire complémentaire du commissaire enquêteur pour les points D7-f et g.**

## **D-8 - Le risque inondation**

**a. Les murs de soutènement du projet, dénommés "anti-crue", n'éviteront pas la crue de la Seine sur 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, qui assure la police de l'eau et la MGP, qui possède la compétence GEMAPI, 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 C.E., 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.

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.

Le MOA donne ensuite dans sa réponse les principes de cette doctrine et les objectifs et contenus du dossier loi sur l'eau.

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

Ce sera l'objet 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.

#### **Pas de commentaire complémentaire du commissaire enquêteur pour les points D8-a à d.**

#### **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.

#### **Commentaire du commissaire enquêteur**

Si ces barrages réduisent l'amplitude des crues pour les crues de fréquence annuelle ou de quelques années, leur efficacité est négligeable pour des crues telles que celle de 1910.

#### **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 C.E. 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)

#### **Commentaire du commissaire enquêteur**

Dont acte.

#### **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.

Le MOA donne ensuite le contenu intégral de la page 37 de la pièce F.

#### **Commentaire du commissaire enquêteur**

Pour la partie acoustique, les mesures permettront de valider ou rectifier les données de trafic prises dans cette étude et de valider les calculs du modèle. Leurs résultats permettront de valider ou de rectifier les mesures de protection mises en place lors des travaux.

### **E - L'occupation fluviale**

Les habitants des péniches et maisons-bateaux se sont beaucoup exprimés individuellement et par l'intermédiaire de leurs associations, (celles de Saint-Cloud, Suresnes et même de Paris (allée du bord de l'eau)). Cela a été le cas également des 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'informations 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.

### Commentaires du commissaire enquêteur

Entre novembre 2019 et le début de l'enquête, n'aurait-il pas été utile de faire une actualisation de ces réunions à la lumière du dossier F, ou au moins une information de l'enquête par l'intermédiaire des magazines municipaux des mois de janvier et février 2021?

- 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 vraies 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.
- Quel est le rôle de VNF? L'absence de cet organisme 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

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.

### Commentaire du commissaire enquêteur

Pour cette observation comme pour les suivantes, le C.E. invite les habitants concernés à consulter le détail des réponses du MOA; annexe 12, pages 90 à 98.

#### **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.

**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.

### **Commentaires du commissaire enquêteur**

Le MOA rappelle que VNF est étroitement associé au Projet.

Cette association n'a jamais été ressentie par le C.E. au cours de cette enquête, ni explicitée au cours de la préparation de l'enquête.

### **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 leurs pentes d'accès et leur 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 établissements recevant du public (ERP).**

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

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.

### **Commentaires du commissaire enquêteur**

Cette prise de contact est sans doute urgente. Lors des contacts qu'il a eus au cours de l'enquête, le C.E. a eu de nombreuses récriminations sur la feuille de renseignements qu'aurait

envoyé le Maître d'œuvre.

Le C.E. regrette que le MOA n'ait pas précisé les conditions d'accostage des passerelles d'accès des péniches de cette marina. Le C.E. regrette que sa demande de photos pour illustrer cette problématique n'ait pas été satisfaite dans le cadre du dépôt des observations par courrier ou sur le registre dématérialisé.

**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.**

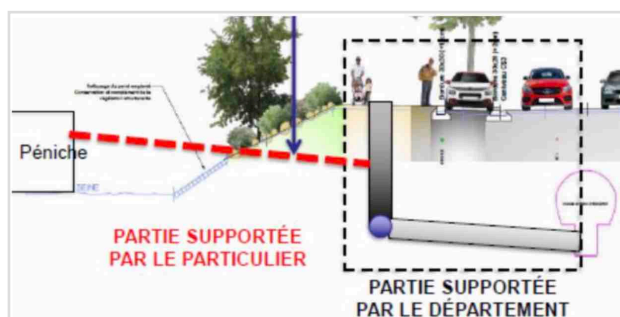
### Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

**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 MOA donne les principes de la réalisation du réseau de collecte des eaux usées permettant de répondre à l'obligation de non rejet en Seine.

Le financement du branchement entre le particulier et le réseau de collecte ne sera pas financé par le département avec éventuellement des exceptions.

**Poubelles:** 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. (Le MOA illustre son propos par des photos de la situation actuelle et de la réalisation récente sur la commune d'Issy-les-Moulineaux).



### Commentaire du commissaire enquêteur

Si le C.E. n'a aucune remarque à faire sur les dispositions prévues dans ce projet, une concertation approfondie lui semble urgente pour répondre aux nombreuses inquiétudes manifestées au cours de l'enquête.

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.**

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 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'emplacements 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.

**Commentaires du commissaire enquêteur pour les points E2-d à f.**

Le C.E. n'a pas de commentaire à faire sur les 3 points énumérés ci avant. Ils renforcent la nécessité de la concertation. Les riverains concernés doivent se préparer à la fin du stationnement sauvage. Qu'il soit sauvage ou réglementé, en aucun cas, le stationnement privatif sur la voie publique ne peut en effet être accepté.

**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.**

**d. Demande une place "privatisée" au minimum par bateau logement.**

**Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage aux questions du point E3-c et d.**

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

**Commentaire du commissaire enquêteur sur les points E3.**

Le C.E. n'a pas de commentaire à faire sur les 4 points énumérés ci avant. Ils renforcent la nécessité de la concertation.

**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 aux questions du point E4.

Voir réponse au point E 3 –b, ci-dessus.

#### Commentaire du commissaire enquêteur sur les points E4.

Le C.E. attire l'attention sur les difficultés subies par certaines entreprises pendant la pandémie. Il est évidemment souhaitable que la réalisation du projet n'aggrave pas la situation difficile dans laquelle, elles peuvent se trouver.

#### 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 les 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.

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.

#### Commentaires du commissaire enquêteur sur les points E5.

Les échanges que le C.E. a eu au cours de l'enquête avec les nombreux "habitants sur l'eau" qui se sont exprimés, lui ont donné une forte impression de flou.

Une concertation et une action conjointe du Département et de VNF sont sans doute

nécessaires et urgentes, pour clarifier cette situation.

## **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. Celui des conséquences environnementales a été sous évalué.

### **a. Opération trop chère et inutile pour un gain de 5 minutes.**

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

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.

### **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 profitera 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**

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) est intégré 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, valeur 2017) donné en page 97 de la pièce C du dossier d'enquête.**

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

Le MOA donne dans son mémoire en réponse un tableau du détail des prix des travaux (92 M€ environ en valeur 2017).

**Pas de commentaire complémentaire du commissaire enquêteur pour les points F.**

## **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 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 consultable dans les deux mairies.

**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.

**Pas de commentaire complémentaire du commissaire enquêteur.**

**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.

### Commentaires du commissaire enquêteur

Le C.E. ne comprend pas les raisons qui motivent le refus d'accès à son logement de ce propriétaire. S'il comprend les craintes exprimées par ces occupants, il ne peut que les encourager à amorcer un dialogue constructif avec le Département.

### 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-contre, 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 la figure ci-avant.

### Commentaires du commissaire enquêteur

Le C.E. acte la volonté du Département de résoudre les questions soulevées par cette observation, par une procédure "amiable".

La parcelle concernée est la parcelle 37, cadastrée E n°52a, issue du projet de division de la parcelle E n°52 sur la commune de Saint-Cloud.

En conséquence, dans le cadre du transfert de gestion des parcelles relevant du domaine public vers le département, cette parcelle devra suivre une procédure particulière.

## 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.

### Commentaires du commissaire enquêteur

Le C.E. n'a pas d'objection au refus du Département de faire une élévation complète sur les

3,3 km du projet.

Cependant il aurait été utile de montrer le principe de raccordement des passerelles sur la berge selon les différents cas rencontrés. (par exemple au niveau de la chaussée pour la passerelle de l'entreprise DASSAULT et des ERP en général, à des niveaux intermédiaires (NPHE +1?) comme pour la péniche UBU au 2 quai Léon BLUM à Suresnes et pour celles de la Marina de l'Avre)

**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,...).

### Commentaires du commissaire enquêteur

Entre novembre 2019 et le début de l'enquête, n'aurait-il pas été utile de faire une actualisation de ces réunions à la lumière du dossier F, ou au moins une information de l'enquête par l'intermédiaire des magazines municipaux des mois de janvier et février 2021?

**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.

### Pas de commentaire complémentaire du commissaire enquêteur

**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.

Dans son mémoire, le MOA donne les 4 enjeux (A, B, C et D) et les objectifs correspondant pour chacun d'eux, numérotés 1 à 4; (par exemple C3 désigne l'objectif 3 à l'enjeu C).

Ensuite, il explique comment le projet répond à ces objectifs et enjeux, pour conclure:

**Ainsi, dès sa conception lors des études de maîtrise d'œuvre, le projet prévoit d'intégrer différents 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 MOA rappelle également que:

**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 maîtrise d'œuvre au stade avant-projet.**

#### **Commentaires du commissaire enquêteur**

Le C.E. n'a pas de commentaire à ajouter à cette réponse complète et détaillée.

Elle confirme bien le message du C.E. aux interlocuteurs rencontrés lors des 8 permanences sur le rôle de l'enquête "Loi sur l'Eau" dans la suite de la procédure.

- f. **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 maîtrise d'œuvre afin que le projet abouti soit consensuel.

#### **Commentaires du commissaire enquêteur**

Dont acte.

Pour éviter de mettre la parcelle E n°52a dans l'enquête parcellaire, puis la retirer, la concertation aurait du commencer avant la présente enquête.

#### **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 règlementaire a été très bien effectuée; en particulier l'affichage sur le site mis en place dès le 23 mars 2021. Celle-ci était suffisamment dense pour que les riverains des Villes et les habitations sur l'eau ne puissent pas la voir.

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 des 2 cotés de la RD7. (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 présentsiels, 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 C.E. 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 ceux 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.

Le MOA donne ensuite un résumé des thèmes abordés par ce courrier. (Le texte intégral de cette lettre est donné en annexe n°13, pages 285 et 286.

### **Commentaires du commissaire enquêteur**

A la demande de M. Le Maire une rencontre a été organisée le 9 juin en mairie de Suresnes. Au cours de cette réunion, à laquelle assistait également M. MAGGUILLI (DGS), le C.E. a pu avoir des échanges fructueux sur la base de la contribution de M. Le Maire à cette enquête.

- ▶ **Demande de mise en ligne de la vidéo de cette réunion.**

### **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.

### **Commentaires du commissaire enquêteur**

Ce compte-rendu est donné en annexe n°9 au présent rapport.

## **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 quels thèmes?**

### **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).

### **Pas de commentaire complémentaire du commissaire enquêteur**

- 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 voir 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 logements.

### **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.

### **Commentaires du commissaire enquêteur**

Voir les commentaires aux observations précédentes concernant le thème de la concertation avec les habitants des péniches et maisons sur l'eau.

#### **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.

### **Commentaires du commissaire enquêteur**

Les observations du public sont données dans leur intégralité dans l'annexe n°13 (294 pages) au présent rapport.

Comme indiqué ci avant, la synthèse de ces observations est donnée dans le présent chapitre et dans l'annexe n°11.

### **H-5 - Le choix et le rôle du commissaire enquêteur**

Voir observation n°505 (L'auteur de cette observation n'a laissé aucune signature, nom ou coordonnées permettant au commissaire enquêteur de lui répondre personnellement).

**La réponse du commissaire enquêteur est donnée dans l'annexe n°11, en page 60/66 de cette annexe.**

### **H-6 - Demande de suspension de l'enquête ou de prolongation de 15 jours.**

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 C.E. souhaite que la motivation de ce refus soit donnée.

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

Les réponses aux observations H6 sont données dans l'annexe n°12 en pages 111 à 114.

### Commentaires du commissaire enquêteur

Les réponses du MOA sont détaillées et exactes.

Le C.E. n'a qu'une seule remarque sur la présentation du dossier numérique, à savoir: si les 7 annexes du dossier F ont été présentés sous la forme de 7 fichiers PDF, les 11 dossiers du dossier d'enquête ont été regroupés en un seul fichier de 892 pages (!).

S'il est vrai que tous les sommaires étaient dynamiques, y compris le sommaire général de la page 4; leurs manipulations exigeaient un minimum de pratique des fichiers PDF dynamiques, pas forcément à la portée de tous les publics.

Le C.E. recommande au MOA (par exemple pour la prochaine enquête "Loi sur l'eau"), de prévoir un fichier par dossier.

Ceci dit le C.E. a apprécié la pièce "0": Guide de lecture.

#### **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.

En conséquence, pour le C.E. une prolongation de l'enquête ne se justifiait pas, vis à vis de cet argument.

### **I - Observations/propositions générales et particulières**

Dans le chapitre I-1, 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.

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 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 Clemenceau et plus particulièrement du parvis, sera conçu en prenant soin de ne pas obérer le départ de ce futur aménagement.

#### Commentaires du commissaire enquêteur

Le projet permet d'avoir une continuité de la RD7 à 2x2voies. Il aurait été judicieux que cette continuité soit assurée également pour les 2 roues. Il espère qu'une solution sera recherchée rapidement.

- 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.

#### Commentaires du commissaire enquêteur

La densité du bâti en bord de Seine, rend la réalisation d'une véritable promenade piétonne difficile sur les communes de Suresnes et Saint-Cloud.

L'idée de faciliter les liaisons douces entre les deux rives de la Seine est sûrement intéressante et à approfondir.

Même si l'objet de cette observation est hors du domaine de l'enquête publique, celle-ci est une occasion de lancer des bouteilles à la mer.

- 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.**

- 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.

### **Pas de commentaire complémentaire du commissaire enquêteur pour les points I1-c et d.**

- 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.

### **Commentaires du commissaire enquêteur**

Voir observation I1-b ci avant.

- 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.**

### **Pas de commentaire complémentaire du commissaire enquêteur**

- 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.

### **Commentaires du commissaire enquêteur**

Un tel dispositif serait utile dans le tunnel piétons et cycle dans la zone de la place Georges Clemenceau.

- 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.

### Pas de commentaire complémentaire du commissaire enquêteur.

- i. il vaut mieux évaluer l'autre projet sur les hauteurs de Saint Cloud, comme a proposé notre maire (Le C.E. n'a pas compris cette observation n°270).

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

Le Département n'a pas d'autre projet sur les hauteurs de Saint Cloud et ne peut donc répondre à cette observation.

(Voir le texte de l'observation en page 111 de l'annexe 13)

### Pas de commentaire complémentaire du commissaire enquêteur.

#### 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.

### Pas de commentaire complémentaire du commissaire enquêteur.

- 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.

### Commentaires du commissaire enquêteur

Voir les commentaires des observations E (préliminaire), E2, E5 et H1.

- 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

**Longchamp? (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 maîtrises 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.

**Commentaires du commissaire enquêteur**

Voir les commentaires des observations A4-c et d.

**d. Que deviendra la station de taxis située place Georges Clemenceau?****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.

**Commentaires du commissaire enquêteur**

Dont acte.

**e. Demande de tourne à gauche dans les 2 sens de la RD7 au niveau du carrefour de l'avenue de Longchamp à Saint-Cloud.****Commentaires du commissaire enquêteur**

Le MOA n'a pas répondu à cette observation (exprimée oralement). Cependant la réponse et le commentaire du C.E. sont identiques à ceux des observations A4-c et d.

**f. 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 Clemenceau. 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 (page 18 de l'annexe 13 et rappelée dans la page 120 de l'annexe 12)

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 ».

**Commentaires du commissaire enquêteur**

Une attention particulière devra être portée sur cette bretelle en liaison avec la Ville de Saint-cloud sur son aménagement pour faciliter le trafic vers A13 et éviter les remontées de bouchon vers le giratoire; par exemple la desserte des bureaux de la colline.



## **IV - CONCLUSION ET CONSTAT DE VALIDITÉ DE L'ENQUÊTE**

Le commissaire enquêteur soussigné atteste de la validité de la présente enquête unique qui s'est déroulée sans contrainte, dans les conditions de légalité imposées par les textes réglementaires en vigueur.

Toutes les observations du public ont été prises en compte ; les commentaires du commissaire enquêteur ont été faits à partir :

- ❑ des dossiers d'enquête,
- ❑ des informations complémentaires données par les représentants du département et des Villes de Suresnes et Saint-Cloud.,
- ❑ de ses visites du site,
- ❑ des réponses fournies par le Département après l'enquête,
- ❑ De ses échanges pendant et après l'enquête avec les auteurs des observations et les maires des deux villes..

La zone concernée par l'enquête et son objet constituent le dernier maillon de l'aménagement de la RD7. C'est le plus délicat à réaliser, compte tenu de l'étroitesse des emprises sur de nombreux secteurs.

Les conditions actuelles d'écoulement du trafic ne peuvent satisfaire ni les riverains immédiats, ni les habitants des rues utilisées comme itinéraires de substitution.

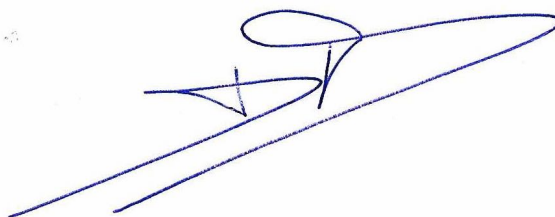
L'état des berges de la Seine a été laissé sans projet d'aménagement, depuis fort longtemps, au point que celles-ci sont par endroits fortement dégradées.

Cependant, le commissaire enquêteur a constaté un fort attachement des riverains côté villes à l'environnement arboré actuel et les habitants "sur l'eau" craignent de perdre la nature "sauvage" des berges.

A l'issue de cette enquête le commissaire enquêteur souhaite que les décisions qui seront prises par la Préfecture permettront au Département d'améliorer les conditions des circulations douces et motorisées, tout en préservant un environnement de qualité.

**Les conclusions motivées du commissaire enquêteur pour chacune des deux enquêtes sont en outre fournies par ailleurs.**

le 02 juillet 2021

A handwritten signature in blue ink, consisting of a stylized 'D' and 'M' followed by a long horizontal stroke.

Dominique MICHEL  
Commissaire enquêteur