

Annexe 13 au Rapport du commissaire enquêteur

Enquête requalification RD7 (E21000009/92)

Observations recueillies au cours de l'enquête.

Sommaire

I - Registre dématérialisé et adresse internet dédiée	3
08 avril - (01 à 07)	3
09 avril - (08)	6
10 avril - (09)	7
11 avril - (10)	7
14 avril - (11 à 15)	7
15 avril - (16 à 19)	9
16 avril - (20 à 23)	11
17 avril - (24)	13
18 avril - (25 et 26)	14
19 avril - (27 et 28)	15
20 avril - (29 à 36)	16
21 avril - (37 à 59)	19
22 avril - (60 à 80)	28
23 avril - (81 à 95)	39
24 avril - (96 à 102)	44
25 avril - (103 à 111)	50
26 avril - (112 à 132)	53
27 avril - (133 à 142)	59
28 avril - (143 à 161)	63
29 avril - (162 à 169)	65
30 avril - (170 à 173)	69
01 mai - (174 à 186)	71
02 mai - (187 à 208)	79
03 mai - (209 à 227)	85
04 mai - (228 à 235)	89
05 mai - (236 à 248)	98
06 mai (249 à 257)	103
07 mai - (258 à 267)	109
08 mai (268 à 289)	110

09 mai (290 à 326)	117
10 mai (327 à 401)	131
11 mai (402 à 470)	151
12 mai (471 à 532)	174
II - Registres papiers	208
Suresnes	208
Saint-Cloud	209
Lettre n°3	211
Lettre n°4:	212
Lettre n°5:	213
Lettre n°6:	214
Lettre n°7 de M. Le Maire de Suresnes	214
Lettre n°8	214
Lettre n°9 de M. Le Maire de Saint-Cloud	215
Lettre n°10	215
Annexes	218
Annexe 1 - Observation n°194 - Contribution Collectif Velo IdF (17 pages)	219
Annexe 2 - Observation n°235 - Brochure RER V (7 pages)	236
Annexe 3 - Observation n°256 et lettre n°4 - CMN	243
Annexe 4 - Observation n°261 - Contribution de la société B&C France (6 pages)	251
Annexe 5 - Observation n°310 - Contrat Eau, TVB.. POLD (3 pages)	257
Annexe 6 - Observation n°319 - Courrier de Marie-Cécile et Michel HAAS (8 pages)	260
Annexe 7 - Contribution Association Suresnes Bord de Seine	268
Annexe 8 - Observation n°410 - Contribution LPO - Agir pour la Biodiversité (2 pages)	273
Annexe 9- Observation n°420 - Pièce jointe - échanges de mails (2 pages)	275
Annexe 10- Observation n°421 - Demande de suspension de l'enquête (3 pages)	277
Annexe 11- Lettre n°2 - (5 pages)	280
Annexe 12- Lettre n°7 de M. Le Maire de Suresnes (2 pages)	285
Annexe 13- Lettre n°9 de M. Le Maire de Saint-Cloud	287

I - Registre dématérialisé et adresse internet dédiée

08 avril - (01 à 07)

1 - Déposée le 08/04/2021 à 09:37 - SURESNES

Madame, Monsieur,

Après lecture de l'ensemble des pièces du dossier il apparait clairement que le projet retenu n'est pas satisfaisant et ne correspond plus aux besoins ni aux attentes.

Le postulat qui vise à entériner la nécessité de mettre en place une 2x2 voies sur la section entre Saint-Cloud et Suresnes est d'un autre temps. Il conditionne malheureusement tout l'écosystème proposé.

Il faut ouvrir nos villes sur la Seine, voir même imaginer des liens doux entre nos villes et le Bois de Boulogne.

Pourquoi s'arrêter à Suresnes d'ailleurs? Ayant une approche plus ambitieuse de la requalification des quais de Seine sur toute la longueur de la RD7!

Soyez raisonnable, faites preuve d'un minimum d'audace et de vision, pensez à après-demain! Mettre une 2x2 voies sur nos communes, c'est y déplacer le périphérique alors que ce dernier sera bientôt requalifié/réaménagé

2- Déposée le 08/04/2021 à 09:40

TR: Limitation du bruit

Bonjour,

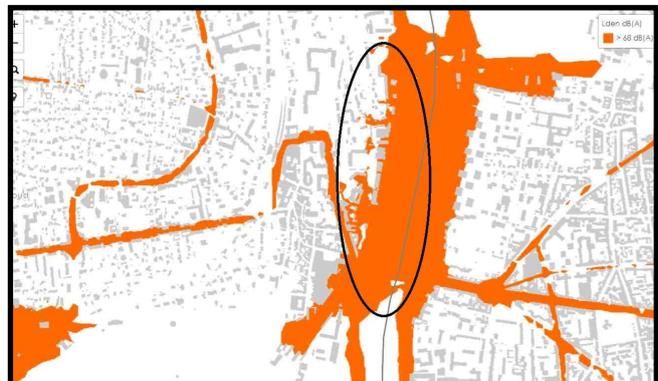
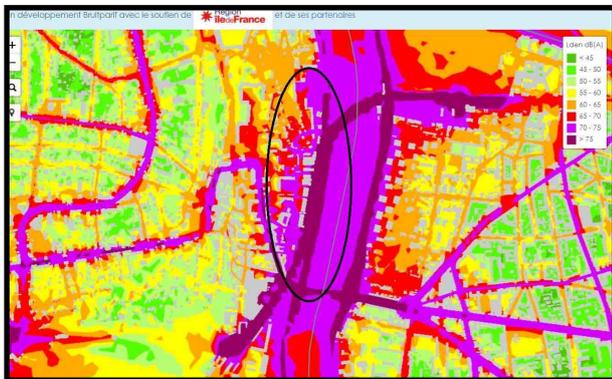
Les mesures effectuées par Bruitparif, démontre qu'en l'état le quai Carnot et la place Clemenceau sont soumi a un niveau sonore insupportable +75Db et largement en dépassement des limites réglementaires de 68dB(A)...

Cette problématique de pollution sonore a-t-elle bien été pris en compte ? et quelle solution est envisagée ? La perspective de requalification en 2x2voies laisse perplexe.

Bien à vous

Arnaud FOUQUEY Team leader Master Data Management

99 rue Mirabeau - 94200 Ivry-sur-Seine - France Tel: +33(0)1 49 59 22 01



3- Déposée le 08/04/2021 à 10:30 - SURESNES

Le projet n'est pas favorable à la population suresnoise et doit être adapté – en effet l'augmentation de 50% prévue de la circulation va dégrader encore la qualité de l'air et la pollution sonore de la ville et rien n'est prévu pour lutter contre.

L'abattage de dizaines d'arbres non valorisables va entrainer la libération de tonnes de CO2 dans l'atmosphère qui doivent être impérativement compensées. Par ailleurs cela va avoir un effet îlot de chaleur que de nouvelles plantations mettront des dizaines d'années à compenser. Il faut donc privilégier la sauvegarde de certains sujets ou leur déplacement, possible si anticipé et géré correctement.

Rien n'est fait pour permettre un accès agréable des Suresnois à la Seine. Il faut prévoir une traversée sans passage piéton de la RD7 au bout du Parc du Château (passerelle, tunnel) pour une circulation apaisée et un accès promenade aux berges de la Seine depuis le Parc. Une promenade le long d'une 4 voies et au même niveau que les voitures n'est guère un espace de ballade du dimanche avec des enfants.

L'artificialisation complète des berges est aussi contraire aux projets du département sur leur renaturation remontant à 2012. A défaut de préserver la flore et la faune en berges de Seine, l'accès ludique à la Seine doit

être pris en compte par les Suresnois, à travers la mise en place d'une zone où une base nautique flottante, temporaire ou permanente pourrait être installée.

Bref

Ne coupez pas les arbres ! Préservez la nature

Donnez aux Suresnois un accès piéton agréable à la Seine, qui ne soit pas au niveau des voitures

Renforcez les mesures anti pollution et limitez la vitesse réellement sur cet axe.

4- Déposée le 08/04/2021 à 11:05 - SAINT CLOUD

Le vélo pont de saint cloud.

Merci de prendre en compte les circulations douces car aujourd'hui c'est un gros point noir pour passer de la rue Dailly vers Boulogne en vélo (le retour est plus simple en allant sur le trottoir et non la piste cyclable).

Néanmoins :

- Votre piste cyclable unique coté sud du pont est irréaliste, quand on va de Boulogne vers Saint Cloud, on ne traverse pas 2 fois ce très gros axe en vélo. Vous devriez rajouter un voie coté sud du pont Boulogne vers Saint cloud
- La liaison piétonne/Vélo entre le pont et l'entrée du parc nécessite 3 passages piétons très accidentogènes, dont une sortie d'autoroute.... Ne serait il pas possible de faire une passerelle ou enterrer la sortie d'autoroute ?

5- Déposée le 08/04/2021 à 11:16 - SAINT CLOUD

Liaison Boulogne autoroute.

Le soir, à la sortie de bureaux, le pont est bloqué par les personnes essayant de rejoindre l'autoroute. (le vendredi c'est même noir)

La suppression d'un souterrain et le remplacement par un rond point ne risque-t-il pas de bloquer totalement le carrefour le soir ?

Les personnes souhaitant rejoindre Boulogne depuis saint cloud ne seront ils pas totalement bloqués ?

=> Une liaison directe entre la voie de gauche du pont et l'accès à l'autoroute via un autopont serait plus ambitieux, moins accidentogène et libèrerait ce carrefour

6- Déposée le 08/04/2021 à 12h44

Très beau projet.

Quelques remarques cependant :

1 - D'abord, pourquoi ne pas prolonger le projet jusqu'au bout du parc de Saint Cloud. Je m'explique :

- Le bas du parc de Saint Cloud est agréable mais très bruyant (voitures passant en général à vive allure). Il pourrait être intéressant de mettre en place des monticules de terre (de 1 ou 2 m de haut) agrémentés d'arbres et de végétation. Pourquoi des monticules de terre ? Parce que c'est plus naturel, plus efficace (coupe bruit), plus esthétique et que cela ne peut pas être dégradé/tagué.
- Par ailleurs, il pourrait être pertinent de prolonger la balade en bord de Seine de la place Clémenceau jusqu'à l'Ile Monsieur.

2 - Personnellement, dès lors qu'il y a un choix à faire entre deux propositions (ex : carrefour RD7/Clavel), j'opte pour celle permettant d'intégrer le plus d'arbres.

3 - De manière générale, j'ajouterais autant de végétal que possible sur un site particulièrement artificiel. De plus, au regard des dimensions colossales des infrastructures (notamment le viaduc de l'A13), il conviendrait d'utiliser des arbres hauts et à feuilles persistantes (ou des conifères) afin d'écraser/cacher un peu ces édifices inesthétiques (notamment l'imposant viaduc de l'A13), ceci en été comme en hiver. C'est notamment le cas du rond point de la "Place Clémenceau" qui pourrait par exemple accueillir un immense cèdre en son centre. De même sur le tronçon "rue Feudon <=> Place Clémenceau", des arbres hauts et à feuilles persistantes permettraient de masquer la vue du viaduc depuis le bord de Seine.

4 - Concernant les balades en bord de Seine (très bonne idée). Il faudrait :

- Réduire autant que possible les bruits des voitures (mais en utilisant des monticules de terre de 1 ou 2 m de haut agrémentées d'arbres et de buissons). Pas des barrières en verre ou en béton qui seront très rapidement tagués ou dégradés.
- D'assurer la sécurité des lieux (à l'aide de caméras sur les quais de Seine et les tunnels)

7- Déposée le 08/04/2021 à 16:42 - SAINT CLOUD

Participation Enquête Publique sur la requalification de la RD 7 Aménagement de la RD 7 Suresnes et Saint-Cloud

8 Avril 2021

Le projet tel qu'il se présente est un projet daté, celui des années 1990-2000 tendant à permettre une meilleure fluidité automobile en milieu urbain, Débuté en 1985 du côté du Puteaux Suresnes, puis à partir des années 2000 vers Issy les Moulineaux, ce qu'on appelle l'aménagement annoncé de la RD 7 n'est que le point final de ce vaste ensemble.

Mais qu'en est-il de sa pertinence en 2020 au moment où les effets du réchauffement climatique commencent à se faire sentir et que « la révolution de la bicyclette bouleverse les villes » (Le Monde 30 Mars 2020),

On ne peut que s'étonner dans ce contexte général que les recommandations de l'autorité environnementale sur ce projet (avis n°n°AE : 2019-105) n'aient pas été suivies :

Le projet constitue une importante amélioration du cadre urbain autour de la RD 7 et de la place Clémenceau, l'insertion paysagère de cette dernière restant néanmoins encore à travailler, et porte une attention marquée aux modes actifs. Le coût du projet apparaît élevé au regard de ses bénéfices environnementaux. Le projet se traduit par une forte augmentation des trafics, de l'ordre de 50 %, porteuse de conséquences importantes en termes de bruit, de qualité de l'air et d'émissions de gaz à effet de serre, dont l'analyse et les mesures sont à renforcer.

Les principales recommandations de l'Ae visent à conforter l'analyse des variantes à différents niveaux et à prolonger les analyses :

? en précisant si une variante de requalification des berges de Seine assortie d'une restructuration routière plus limitée a été étudiée et, le cas échéant en présentant les raisons pour lesquelles elle n'a pas été retenue ;

En effet :

Concernant la circulation.

L'expérience montre que les aménagements de ce type (passage à 4 voies de circulation) loin d'améliorer le trafic constitue en réalité des aspirateurs à automobiles comme l'indique l'avis de l'AE. Les usagers tendent en nombre à converger vers ce qui leur semble pouvoir améliorer leur déplacement. Et le nombre de feux rouges envisagés ne pourra alors que créer de nouveaux bouchons tout aussi nombreux qu'actuellement et qui se déplaceront d'un feu tricolore à l'autre

Concernant la piste cyclable

Dans l'aménagement paysager, il est envisagé de placer la piste cyclable du côté immeuble pour isoler phoniquement les habitants (...!). Comme l'avenir est à la voiture électrique quasi silencieuse, cet argument se révèle sans valeur. La considérable augmentation du nombre de cyclistes sur la route a démontré le caractère particulièrement accidentogène de la cohabitation voiture vélo et la nécessité pour ce dernier à disposer de voies très sécurisées. A cet égard dans le projet actuel qui verra 13 croisements (!) en 2,5 km de cette piste avec des rues perpendiculaires est particulièrement inquiétant pour la sécurité des cyclistes dont on le sait la principale préoccupation est de circuler sur des voies sans interruption du flux.

Cette voie en outre débouchera par une arrivée sur sur le carrefour Georges Clemenceau à l'aménagement particulièrement complexe du fait de la densité de la circulation qui y convergera.

Tous ces éléments concourt à l'idée de replacer cette piste cyclable du côté Seine tel qu'envisagée au départ du projet tout à la fois :

- Par la sécurité qu'elle apporte au cycliste
- Par la facilité de franchir la place Clemenceau sous le pont de Saint Cloud
- Par la continuité qui peut-être alors envisagée avec la piste cyclable qui provient de Meudon en utilisant le bas du parc de Saint Cloud

Tel que conçu actuellement ce projet réussit ainsi :

- à faire abattre 400 arbres au moment où l'augmentation des périodes de canicule nécessite plus que jamais la présence dès maintenant d'arbres centenaires à l'ombrage important
- à placer la piste cyclable non pas du côté de la Seine mais du côté des immeubles avec donc 13 passages de rue perpendiculaires en un peu moins de 2km (1 tous les 143 m !)

Je n'habite pas Suresnes mais je constate également que rien n'est indiqué explicitement, et il conviendrait qu'il le soit, sur ce belvédère qui serait construit en prolongement du Parc du château (emprise sur le parc du château et la Seine). On ne sait rien sur son ampleur, les moyens mis en œuvre pour surmonter la RD7, l'encorbellement sur la Seine, l'emplacement accordé à la piste cyclable ? A noter aussi que ce parc est protégé

sur l'entièreté de sa surface (5 ha) par un classement de en tant que Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager

On peut penser aussi que la mise en service de ce projet, compte tenu des multiples procédures de recours qui ne manqueront pas d'intervenir, ne se fera pas avant 2030, c'est à dire au moment où en région parisienne ne seront plus autorisés à circuler que les véhicules Crit'air 1. Ce projet a-t-il intégré cette exigence posée par la Région Ile de France dans son Plan Climat présenté le 7 Juin 2018 ?

Ainsi plutôt qu'être un exemple d'aménagement de cette voie dans le cadre de la transition écologique, ce projet commencé dans les années 80 du côté de Puteaux, Suresnes, puis à partir de 2000 vers Issy les Moulineaux, s'avère être un dernier représentatif de l'époque « tout auto » du XX^e siècle !

En conclusion :

On sait que pour faire face au réchauffement climatique, il faut développer les moyens de circulation douce, protéger les arbres, utiliser les voitures électriques (par nature même non bruyante).

Il convient donc de reprendre ce projet par rapport à un avenir tel qu'il se dessine et non par rapport aux conceptions d'un passé automobile totalement révolu.

Une recommandation p9 de l'AE est précise à ce sujet :

« L'AE relève qu'il n'est pas présenté de variante de requalification des berges de Seine et de restructuration routière sur la base d'une circulation à trois voies réorganisée, limitant l'effet d'« appel d'air » vis-à-vis du trafic (cf. § 2.2.1) et préservant une part plus importante des alignements d'arbres existants ».

Additif :

A défaut et ce serait bien triste, il faudrait à minima revoir cette aberration pour des cyclistes de placer cette voie le long des immeubles (sous couvert de gain phonique...!) et de leur demander de s'arrêter tous les 150m au croisement des rues perpendiculaires. Il ne faut n'avoir jamais fait de vélo pour penser que cela n'entraînera pas des comportements des plus erratiques et donc dangereux de la part des cyclistes. Et croire que cela encouragera des cyclistes des rues perpendiculaires à venir emprunter cette voie accidentogène est une vue de l'esprit démagogique utilisée pour justifier le changement intervenu par rapport à ce qui était énoncé dans le projet initial ((voie du côté Seine)

Tout cycliste d'une rue perpendiculaire traversera la RD7 à 1 des nombreux carrefours sécurisés par des feux rouges et ira emprunter la voie cyclable le long de la Seine. Il bénéficiera ainsi d'une voie longiligne et sans interruption !

Comme l'indique l'article du Monde du 31 Mars 2021 :

« Les recettes sont désormais connues : itinéraires continus, passerelles lancées au-dessus des cours d'eau, des voies ferrées ou des autoroutes, nouveaux plans de circulation. Le coût de ces infrastructures, qui serviraient à tous, implique des dépenses publiques de 30 euros par an et par habitant pendant plusieurs années, selon une étude publiée en 2020 sur l'impact économique et le potentiel des usages du vélo en France.

« On n'en est plus très loin », assure Nicolas Mercat, coauteur de ce rapport et maire (DVG) du Bourget-du-Lac, en Savoie. Parmi les vingt-huit maires de l'agglomération Grand Lac, « plus un seul ne considère que les aménagements cyclables ne servent à rien », constate-t-il, et les investissements de l'agglomération devraient atteindre « 20 euros par an et par habitant ».

https://www.lemonde.fr/economie/article/2021/03/28/des-voitures-thermiques-aux-velos-a-assistance-electrique-les-bouleversements-qui-attendent-les-villes-francaises_6074773_3234.htm

09 avril - (08)

8- Déposée le 09/04/2021 à 17:47 - PUTEAUX

Sous couvert de partage de l'espace, ce projet est avant tout une énorme autoroute urbaine † 4 voies (6 en prenant en compte le stationnement), qui:

- 1) favorise les déplacements motorisés et toutes leurs nuisances (pollution, CO1, bruit, espace)
- 2) Prend tellement de place qu'il nécessite d'abattre des arbres
- 3) Traite les mobilités douces comme des variables d'ajustement, avec des pistes cyclables au rabais, non prioritaires, sans cesse coupées par des circulations motorisées, d'un seul côté de l'autoroute.

Au vu de l'urgence climatique et pour le bien de tous les habitants, il est particulièrement important de retourner la logique. Les habitants ont besoin dans l'ordre de:

- 1) de l'espace vert et des plantes, des parcs pour rendre l'air moins chaud et davantage respirable
- 2) des rottoirs larges et confortables pour se déplacer à pied,

- 3) des pistes cyclables larges, sécurisées, continues, des deux côtés de la route, prioritaires, afin que les enfants et les familles puissent se déplacer en sécurité,
- 4) de voies dédiées à la circulation motorisée apaisée.

Il est donc incompréhensible et illogique de maintenir un tel espace pour la circulation motorisée. Une voie dans chaque sens devraient largement suffire, le reste aux piétons et aux vélos.

10 avril - (09)

9- Déposée le 10/04/2021 à 15:20 - SAINT CLOUD

Bonjour,

Le projet est intéressant, mais il manque encore cruellement de verdure et d'arbres même si les rendus 3D enjolivent les volumes de feuilles.

Il n'y a quasiment pas de zone de plantation sur les plans masses. Le pont de Saint cloud et le viaduc de l'A13 sont d'une laideur (tout comme les bureaux de la Colline me direz vous!)... En été, l'air y est irrespirable! Ne pouvons nous pas créer un lien naturel et ombragé entre Boulogne et Saint Cloud?

Le tracé de la piste cyclable est accidentogène. Les cyclistes vont devoir systématiquement s'arrêter pour laisser passer les voitures. Je remarque également que la piste cyclable ne s'étend toujours pas vers Sèvres. Le parc étant fermé le matin, il est impossible de rejoindre la piste de Sèvres autrement qu'en prenant la 2x2voies jusqu'à la base nautique.

Pour la bretelle d'accès à l'A13, en direction de Versailles, les camions de livraisons des bureaux de la colline sont systématiquement garés sur la voie permettant l'accès au Village de saint Cloud, obligeant les automobilistes voulant rejoindre Saint Cloud à prendre la bretelle et à couper la ligne blanche juste avant le virage. Passer de 2 à 3 voies l'avenue du palais va générer des bouchons si ces camions ne trouvent pas une zone de déchargement.

Lorsqu'on arrive de l'A13 sur le futur giratoire Clemenceau, est-il indispensable de garder la voie de droite (hors giratoire) pour aller direction sèvres? Prendre le giratoire et supprimer cette petite voie permettrait de redonner de l'espace aux piétons devant l'entrée de futur musée du grand siècle. Il y a également beaucoup de cycliste qui remontent et descendent l'avenue de la grille d'honneur. Et j'imagine, d'avantage lorsque le musée sera ouvert, puisque les cyclistes ne pourront que prendre difficilement l'entrée basse du parc de Saint Cloud (quid de l'entrée zone piétonne d'influence ou zone vélo?!). Ne faudrait-il pas une piste cyclable reliant le giratoire à l'avenue de la grille d'honneur?

Ne bétonnons pas l'intérieur du giratoire !

11 avril - (10)

10- Déposée le 11/04/2021 à 14:09 Aucun commentaire

Le projet n'intègre pas dans ses calculs de fréquentation, le fait que maintenant en 2021 après "l'épisode COVID" la circulation sur la RD 1 du côté Boulogne est ramenée à 1 file voiture (mise en place de la voie protégée cycliste). Cela occasionne d'importants embouteillages le matin et le soir

Si la circulation devient plus fluide du côté RD7 on aura à l'évidence un rabattage de la circulation d'une rive sur l'autre.

En gros une berge s'inscrit dans la transition écologique et de l'autre côté de la Seine, on s'engage vers le encore plus d'autos !

14 avril - (11 à 15)

11- Déposée le 14/04/2021 à 10:38 - SURESNES

Bonjour,

Le projet est intéressant mais a perdu années après années une partie de son ambition pour des raisons budgétaires.

Il s'est concentré sur la fluidité des voitures et ce fameux passage à 4 voies entre St Cloud et Suresnes et la partie consacrée à rendre la Seine à ses habitants est quand même réduite à la portion congrue.

L'avis de l'Autorité Environnementale sur le projet est d'ailleurs assez dur :

- augmentation de la circulation jusqu'à 50% et donc de la pollution sonore et atmosphérique

- coupes massives d'arbres et d'arbustes avec très faible replantation

Un vrai sentiment de "bétonisation" des berges.

De plus, le dossier du projet "omet" de montrer les arbres abattus lorsqu'ils ne font pas partie des arbres d'alignement. J'ai comparé une des tranches publiées dans le dossier à la réalité des plantations existantes sur Suresnes, les tiges hautes sont 3 fois plus nombreuses qu'annoncées dans le dossier. Le relevé fait par le département est totalement trompeur.

C'est donc des centaines d'arbres supplémentaires qui seront abattus sur les deux villes, en plus de ceux annoncés par le Département.

De vraies améliorations pourraient être apportées au projet :

- La piste cyclable devrait passer côté quai, afin de sécuriser le parcours des cyclistes, leur faire profiter de la nouvelle vue. A Suresnes, celle-ci a été installée côté ville il y a 20 ans et c'est un vrai échec : peu fréquentée, et une vue sur les voitures et des murs en béton. NE REFAITES PAS LA MÊME ERREUR.
- Cela permet aussi un quai de promenade visuellement plus large et plus agréable.
- La revitalisation des berges, une fois le mur de soutènement installée, semble très faible. A Issy, où les travaux sont terminés depuis plusieurs années, le rendu est BEAUCOUP plus minéral que la promesse faite par le Département dans ses projections. Il faut donc accentuer l'effort et planter partout où c'est possible, en envisager par exemple une jardinière TOUT LE LONG du chemin d'entretien lorsqu'un mur est construit, afin de maximiser la végétation.
- Suresnes, le projet de Belvedere semble plus ou moins en stand-by d'après la mairie. Il faudrait à minima le remplacer par un prolongement de la promenade basse tout le long du Parc du château avec une sortie Rue Frédéric Clavel.
- Il faudrait aussi prévoir de mettre un accès au parc à partir du quai, avec un feu piéton menant à la promenade. Sinon il n'y aura pas vraiment de continuité de la ville puisque PERSONNE au presque ne se promène actuellement sur les quais refaits de Suresnes tellement ils sont bruyants, pollués, inesthétiques.
- Toujours à Suresnes, le nombre de places supprimées est énorme, et aucune alternative locale n'est proposée aux résidents. Il faut trouver des solutions, voir par exemple sur des étages des parkings de bureaux pourraient devenir publics. A faire AVANT Les travaux.
- A Saint Cloud, des pistes sont envisagées mais rien ne garantit qu'elles seront mise en place AVANT les travaux et la suppression des places existantes.
- Beaucoup de riverains sont en deux roues motorisés, penser aux parkings à moto.
- L'idée d'amener toutes les passerelles des péniches sur le quai haut n'est pas bonne, il suffit de voir le résultat à Issy. Cela donne des passerelles très longues, donc massives, et inesthétiques. Et des pentes de descentes posant des vrais problèmes de sécurité.
- Il vaudrait mieux en laisser le maximum sur le chemin d'entretien quand c'est possible, et favoriser la diversité esthétique, c'est ce qui fait le charme des quais.
- Le développement de la voiture électrique explose et on ne parle jamais d'installation de bornes de voitures électriques !! Alors qu'il n'y en a quasi pas dans les deux villes. En rajouter au moins trois ou quatre sites (un à Suresnes deux ou trois à Saint Cloud).

12- Déposée le 14/04/2021 à 10:44 Aucun commentaire

J'habite sur les quais de St Cloud et le bilan environnement du projet prévoit que la circulation va être beaucoup plus importante et le bruit aussi.

Le département promet d'ailleurs des aides pour changer les fenêtres, donc reconnaît ce problème.

Comment cela se passera-t-il ? Le département va-t-il payer le prix total des fenêtres, puisque c'est lui qui va dégrader notre cadre de vie ? Cela paraît essentiel qu'il assume toutes les conséquences de ses projets.

Les places de stationnement disponibles à St Cloud vont beaucoup disparaître. Le département va-t-il nous accorder des réductions permanentes dans les parkings payants ? Là encore ils devraient assumer la dégradation de nos conditions de vie.

13- Déposée le 14/04/2021 à 10:53 Aucun commentaire

Bonjour,

Ce projet tel qu'il est présenté mérite-t-il vraiment que l'on dépense plus 100 millions d'euros (devis initial donc on se doute que cela va augmenter) ?

Le gain pour les habitants semble très faible par rapport aux impôts versés pour le payer et à la destruction de la verdure sur toute la zone.

Pourquoi ne pas accepter que ce projet date d'un autre temps et le reprendre à zéro, notamment en le centrant sur la réalisation d'un VRAIE Promenade tout le long de la Seine, une promenade verte, avec voie cyclable, espaces de détente, calme.

Et une réduction de la circulation et ses pollutions plutôt qu'une augmentation ?

Voilà ce que devrait être ce projet en 2021. Pas cette autoroute urbaine autour de laquelle on essaie de replanter quelques arbres pour faire du greenwashing.

14- Déposée le 14/04/2021 à 12:01 - SAINT CLOUD

Bonjour,

Propriétaire, résident d'une péniche située au 798 quai du Président Carnot 92210 ST Cloud (en face du Carglass situé au 30 quai Carnot), j'aimerais mieux comprendre:

Ce qui est prévu concernant:

- le maintien des espèces verts car le projet semble très destructeur de l'existant,
- nos systèmes d'amarres et de passerelle existants,
- notre quai existant notamment par rapport à l'absorption des crues (nous pouvons absorber 5M de crue environ aujourd'hui...),
- les parkings (nous avons 4 places de parking),
- les raccordements (eau, électricité, internet, tri déchets, eaux usées, boîte courrier postal...),
- la maîtrise des nuisances pendant et après les travaux,
- la sécurité des personnes, des accès aux bateaux,
- les mesures envisagées pour réduire les nuisances de circulation (revêtement de route réduisant les nuisances sonores...),
- Si des adaptations doivent se faire par rapport à nos installations actuelles, quel financement envisagé

Merci

15- Déposée le 14/04/2021 à 12:01 - SAINT CLOUD

Bonjour,

Nous sommes l'exploitant de l'Etablissement Recevant du Public la Péniche ESPACE CARNOT, au 1064 quai du Point du Jour (activités de réceptions événementielles, de séminaires, de bureaux et de rallyes en zodiac sur la Seine - team building) et également du bateau à passagers ALBATROS (croisières événementielles) au même endroit. Nous attirons votre attention sur :

- les accès aux bateaux sont primordiaux pour nos activités (livraisons de matériels lourds par nos prestataires via la passerelle avale : matériels de réceptions, matériels audiovisuels, mobiliers, restauration, mécanique, etc...+ accès sécurité aux secours)
- la planification du chantier doit être faite afin de perturber au minimum nos activités, nous subissons déjà une perte d'exploitation abyssale avec le covid, et nous allons mettre plusieurs années à nous en remettre.

Vous remerciant,

N'hésitez pas à me contacter,

Cyrille Zeller

15 avril - (16 à 19)

16- Déposée le 15/04/2021 à 11:09 - SURESNES

Les bas de Suresnes sont déjà très très très bétonnés et ça ne s'arrange pas ! donc stop au bétonnage supplémentaire via des routes, surtout si c'est pour supprimer le peu d'espaces verts que nous avons ! Nous n'avons pas besoin de ça et pas envie de plus de trafic routier, car la pollution est déjà plus que présente !!! Alors svp modifiez votre projet, pour une fois pensez aux suresnois et non pas à l'argent !! Nous avons déjà bien moins d'espaces verts de proximité que les autres habitants des hauts de Seine donc arrêtez de nous les enlever au profit de toutes et de trafic routier !!

17- Déposée le 15/04/2021 à 13:23 - SURESNES

Propriétaire et résidente de péniche à Suresnes observation sur le projet:

- il n'y a aucune image ni explication concernant le réaménagement coté Seine à partir de la rue Frédéric Clavel jusqu'au pont de Suresnes Pourquoi?
- L'enquete précise qu'il y aura jusqu'à 50% d'augmentation de circulation ce qui augmentera les niveaux de pollutions de l'aire et sonores. Comment seront traité ces sujets: Murs anti bruits? Limitation de vitesse avec mise en place de radars.

Si la piste cyclable est du coté de la ville les cyclistes devront traverser à plusieurs reprises la chaussée. Pourquoi ne pas mettre cette piste du coté de la Seine pour éviter ces traversées dangereuses. De plus, si la limite du Parc de Château est inamovible ne serait-il pas plus logique que la piste cyclable soit coté Seine ce qui permettrait d'éloigner les riverains coté Seine du flux de véhicules déjà bruyants.

Le projet parle beaucoup d'environnement, préservation, amélioration d'espace végétale alors comment justifier l'abattage de 424 arbres dont un alignement particulièrement remarquable devant le parc du Château.

Pourquoi les riverains péniches auraient-ils à payer l'accès aux réseaux secs et eaux potables alors que c'est un aménagement de la ville et la ville ne doit elle pas assurer le raccordement à ses riverains?

Il est dit que chaque péniche aura "la possibilité" de se raccorder au réseau des eaux usées (toujours pas mise en place) alors que cela est un obligation (que nous acceptons évidemment) mais encore une fois pourquoi nous devons payer ce raccordement qui doit être assuré par la commune. Chaque péniche devra faire des travaux intérieurs pour faire ce raccordement. Nous payons des taxes d'habitation qui à ce jour se traduit uniquement dans la collecte des déchets. Les berges ne sont jamais nettoyé par exemple.

L'abattage des arbres augmentera nuisances lumineuses. Qu'en est-il?

Baisse d'intensité la nuit? Réorientation vers la rue? Suppression du panneaux publicitaire lumineuse qui clignote toute la nuit?

Qu'en est-il du revêtement de la route pour diminuer les nuisances sonores?

Comment est-il prévu de mieux contrôler la vitesse notamment des poids-lourds? Radars?

Pourquoi pas des murs anti-bruits coté Seine Suresnes comme il est projeté coté Saint Cloud?

Pourquoi ne parle t'on plus du Belvédère Parc du Château étant donnée que le coeur du projet est OUVERTURE SUR LA SEINE? Si le mur du Parc du Château est en transparence et qu'une piste cyclables est à l'intérieur du domaine ça ferait 3m gagnés qui permettraient de diminuer considérablement les travaux à effectuer sur le tronçon suresnois, et de sauver les arbres d'alignements ou d'éviter d'avoir à construire un mur de soutènement le long des berges pour soutenir la promenade piétonne.

18- Déposée le 15/04/2021 à 13:36

La RD7 n'est PAS une autoroute, ce projet va nettement augmenter la circulation des poids lourds et la pollution qui va avec. De faite elle sert de liaison autoroute entre la A13 et le A86 parce que le tunnel du A86 qui permet de rejoindre la A1 n'est plus adapté à la hauteur des camion.

Si ce projet a pour but de réellement revaloriser les berges de la Seine et préserver l'environnement pourquoi ce budget n'irait pas plutôt à faire les travaux sur le A86? Là notre environnement serait "apaisé" et ne serait pas une "bretelle" d'autoroute déguisée en coulée verte.

19- Déposée le 15/04/2021 à 13:23 - Saint Cloud

En préambule : cette étude a été réalisée avant la crise sanitaire due au coronavirus SARS-Cov2 et ne tient donc pas compte des modifications que cette crise va durablement entraîner en termes de déplacements et d'habitude de travail des personnes empruntant ce trajet quotidiennement.

Nos remarques sont les suivantes :

- En terme d'impact sur la biodiversité et sur l'environnement le projet devrait être revu afin de conserver au maximum la végétation existante, arbres et arbustes notamment. Toutes les photos qui ont été prises ne font apparaître que le bitume dégradé pour faute de mauvais entretien, voir de non entretien depuis des années et ne met jamais en valeur les réalisations notamment du département pour donner justement accès aux riverains aux bords de seine (voir quai Carnot entre la passerelle de l'Autoroute et la rue de Millons). Des bancs publics et de nombreuses plantes ont été aménagés et la circulation des piétons y est facilitée. Le long du stade et tout le long du quai Carnot il existe une voie piétonne qui mériterait d'être embellie mais pas détruite, ni les arbres qui bordent cet endroit. Par ailleurs les riverains habitants sur la seine ont également contribué à la végétalisation des quais de seine et s'il y a lieu de prévoir un

entretien régulier de ces endroits, il n'y a pas lieu de les détruire systématiquement au détriment de la biodiversité et de l'ombre salvatrice lors de nos étés de plus en plus caniculaires.

- En terme d'impact sur la vie quotidienne de l'habitat fluvial les modifications sont majeures également :
 - Suppression de nombreuses places de parking, notamment sur la portion quai Carnot (- moins 70 places cf paragraphe 5.5 "Stationnement"), au motif que la région serait bien desservie en transports en commun!!!! Comment stationner ne serait-ce que pour débarquer ses courses, ses valises ou se faire livrer ? L'habitat fluvial n'est pas un décors pour embellir les berges et faire plaisir aux rares promeneurs/voyeurs/(cambrioleurs?)...
 - Pour ceux de l'habitat fluvial qui pourront par chance garer de temps à autre leur voiture près de chez eux, il n'est pas précisé si des bornes électriques seront prévues pour les propriétaires de véhicules électriques. Là encore l'étude date (2018) car les habitudes ont évolué vers un comportement plus respectueux de l'environnement.

Par ailleurs peu de places de stationnement pour les handicapés semblent prévues. Où sont-elles?

À quel horizon le parking sous le stade Martine Taconi est-il prévu?

- Pendant la durée des travaux il est certes prévu d'éviter de déplacer les péniches mais le fait n'est pas exclu (Paragraphe 3.6 "Contraintes liées aux déplacements") : pour quel tronçon, et pour aller où?
- Pendant la durée des travaux et ensuite il est prévu une augmentation significative du bruit : il n'est à priori pas prévu de protection anti-bruit pour l'habitat fluvial durant les travaux et pour la suite il est prévu une augmentation du trafic des camions !!!! Idem pour la pollution atmosphérique.
- Les modifications consécutives à ces travaux pharaoniques impactent également les connexions à l'électricité, à l'eau potable, au téléphone, évacuation des eaux usées etc..... le tout aux frais des habitants des péniches. Est-il prévu un dédommagement?

La liste est longue et si un sérieux besoin d'embellissement et de modification de certains passages et carrefours est nécessaire, la destruction systématique de tout ce qui existe est un non sens.

Le but avoué est de redonner la seine aux piétons : Quels piétons? Pour aller où? Se rendre à pied à la Défense ou chez Dassault ? Marcher en ayant le bruit de la circulation et les gaz d'échappement des voitures et camions dont le projet prévoit une augmentation significative ? A qui peut-on faire croire cela lorsque des promenades bien plus agréables sont possibles dans le parc de Saint-Cloud où dans le bois de Boulogne juste en face ??

En conclusion cet aménagement est un non sens écologique et va à l'encontre de l'évolution des mobilités futures.

Dominique et David Azoulay

16 avril - (20 à 23)

20- Déposée le 16/04/2021 à 13:23 - Saint-Cloud

Enquête RD7: remarques et questions

Jean-Philippe Tourniaire 66 Quai Marcel Dassault 92210 Saint-Cloud

Objet : réaménagement de le RD7

Bonjour Monsieur Dominique Michel,

Nous sommes directement concernés par ces travaux d'aménagement puisque notre appartement donne directement sur les quais, à proximité de la station Total.

Tout d'abord, il est indéniable que des travaux d'aménagement sont nécessaires sur les quais de Seine sur le tronçon concerné par le projet de réaménagement.

Les abords actuels ne sont pas du tout adaptés aux piétons et vélos.

La forte fréquentation de la route n'encourage pas du tout aux promenades.

La situation actuelle est loin d'être agréable et peut tout à fait être améliorée.

Voici quelques points qui semblent importants pour alimenter la réflexion. Certains correspondent effectivement à un intérêt particulier.

1- Quoiqu'on en dise, ce projet est avant tout un projet dédié aux voitures et aux camions (aux usagers de l'axe) puisqu'il s'agit avant tout de passer à 2 x 2 voies. Il y aura donc une augmentation significative de la circulation routière (+50% d'après le rapport d'étude environnementale). C'est sans compter sur d'éventuelles

restrictions de circulation sur le périphérique parisien. L'impacte pourrait donc être beaucoup plus important. Qui aura envie de se promener le long d'une route très chargée, en semaine comme le week-end ?

Les plaquettes de communication sont donc pour le moins biaisées.

L'impacte sur la qualité de l'air semble être sauvé par l'évolution du parc automobile. Et elle ne serait que meilleure si la route restait à 2 x 1 voie.

La crainte de voir sous nos fenêtres une autoroute urbaine est réelle. Aujourd'hui, les études et les réponses apportées ne sont pas du tout rassurantes.

2- Actuellement, notre immeuble (plein est) est dans l'ombre des platanes (nous sommes au 2^{ème} étage). Ils nous protègent toute la matinée du soleil (bénéfique surtout l'été) et cette ombre est tout à fait appréciable lors des pics caniculaires. Il me semble que ce point (impacte climatique sur les habitations et sur la route) n'est pas du tout abordé dans le rapport. Est-il possible d'avoir une évaluation d'impacte sur les augmentations de températures attendues ? Sinon, est-il possible, comme pour les nuisances sonores, de prévoir une prise en charge avec une isolation thermique des façades ? Nos voisins des étages supérieurs qui sont plus exposés au soleil ont dû installer des systèmes de climatisation. Il est vrai que d'un autre côté, l'abatage des platanes nous offrirait une vue plus dégagée. (il faut toujours essayer de voir le bon côté des choses).

Pour ce qui est de l'abatage des arbres, c'est bien de parler en nombre de plans/d'unités. Mais quid du volume, de l'ombre, de l'impact climatique local ?

3- Pour ce qui est des nuisances sonores et de leur prise en charge, est-il prévu d'isoler phoniquement les ouvertures mais aussi les murs ? Peut-il y avoir un effet rétroactif de cette prise en charge ? Par ailleurs, les mesures et les études d'impacte ont-elles été réalisées par temps sec et par temps de pluie ? La route est en effet beaucoup plus bruyante lorsque mouillée....

4- Nous soutenons l'intérêt d'avoir la piste cyclable côté bâti pour éloigner au maximum les voies de circulation de nos habitations. Un éloignement de 3 m supplémentaire est toujours bon à prendre.

5- L'impact au niveau du stationnement : Une grande partie des places disponibles le long des quais va disparaître. Le quartier des Coteaux voit par ailleurs un nombre important de programmes neufs (+ de 250 logements apparemment). La solution proposée au Stade Tacconi a le mérite d'exister mais semble peu convaincante puisque l'on remplace des places de parking réparties le long des 3 km par un point de stationnement unique. Les habitants des Coteaux n'iront pas aux Milons pour garer leurs véhicules.

Ce ne sera pas sans conséquences sur la qualité de vie des habitants.

6- L'étude des impacts sociaux-économique pointe une perte de 1,2 (ou 1,8) million d'€ pour les riverains. Est-il possible d'avoir le détail du calcul ? Y-a-t-il une compensation de prévue ? C'est donc aussi la preuve de l'impacte clairement négatif du projet sur les riverains!?...

7- L'école maternelle des Coteaux verra son mur d'enceinte reculer de 2,5 m. Quelles seront les mesures prises pour limiter les impacts sur nos enfants (bruits, pollution, perte d'espace) ?

8- Quelles seront les mesures prises pour contrôler la vitesse des véhicules ? Il n'est pas rare d'entendre des véhicules rouler à des vitesses largement excessives. Il n'y a aujourd'hui aucun contrôle.

9- Aujourd'hui, l'accès à la station Total est chaotique et amène les automobilistes à klaxonner régulièrement : quelle sera la solution retenue pour la desservir ? Il y aura bien une séparation centrale à ce niveau ? (Pour limiter les manœuvres dangereuses)

10- Dans le projet actuel, il est prévu d'installer un feu tricolore à l'angle de la rue des Viris (aujourd'hui en sens unique vers le quai). Cela entrainera des nuisances sonores supplémentaires (accélérations, coups de klaxon, ...). N'y-a-t-il pas un autre moyen pour supprimer le feu, comme inverser son sens de circulation ? (ou autre ?)

Dans l'état actuel, ce projet d'aménagement semble largement améliorable.

Veuillez agréer Monsieur, l'expression de notre considération respectueuse.

Jean-Philippe Tourniaire

21- Déposée le 16/04/2021 à 16:04 - 75016 PARIS

J'habite sur une péniche de l'autre côté de la seine. Je conteste l'abatage des arbres et leur remplacement partiel par des sujets plus petits, ainsi que la bétonnisation des quais. Le rendu du projet fait très "ville nouvelle", et le charme de l'endroit disparaît. L'augmentation de l'artificialisation des sols, des pollutions de l'air, les nuisances sonores accentuées sont également éminemment regrettables.

En ce qui concerne l'emplacement de la piste cyclable coté bati, je ne comprend pas la logique pratique : avec 14 feux à traverser, le trafic des deux roues va se reporter sur la berge coté seine ou il n'aura plus d'obstacles. C'est ce qui se passe chez nous, le long du chemin de halage, interdit aux vélos mais pourtant constamment emprunté par toutes sortes de deux roues. La création d'une piste cyclable le long de la RD1 n'a rien changé, les vélos fuient les voitures, c'est une constante en matière de déplacement. Ce projet va générer des accidents des deux cotés de la route, vélos contre voiture aux feux, vélos contre piétons coté berges.

22- Déposée le 16/04/2021 à 17:07

La présentation par Zoom du projet a connu un énorme souci technique : la société organisatrice n'avait semble-t-il pas bien configuré le Zoom, et la conférence a été limitée à 100 personnes.

De très nombreux riverains ont vu leur demande de connection rejetée, et n'ont pu assister à la présentation et poser leurs questions.

Monsieur le Commissaire enquêteur, pourriez-vous remédier à ce grave dysfonctionnement et organiser une nouvelle réunion de présentation à destination des personnes refusées ?

Bien à vous.

MLV

23- Déposée le 16/04/2021 à 17:07

Madame, Monsieur,

Le relevé de tiges-hautes présent dans le dossier semble, côté Suresnes, fantaisiste et oublie à minima la moitié des tiges-hautes présentes.

Les conclusions sdu dossier sur ce point sont donc faussées, ainsi que l'avis de l'Autorité environnementale, qui s'est appuyé des documents erronés.

Serait-ce possible de refaire faire un relevé par une société indépendante ?

Pour estimer l'écart entre les chiffres annoncés et la réalité ?

Bien à vous.

17 avril - (24)

24- Déposée le 17/04/2021 à 12:15 - SURESNES

Bonjour,

Du 16 octobre au 20 novembre 2017, une concertation préalable a été mise en place, avec des réunions impliquant au total près de 150 personnes. Le bilan de la consultation (disponible ici : https://www.hauts-de-seine.fr/fileadmin/user_upload/Mon_departement/02_Les_grands_projets/02.4_Voirie/02.4.10_RD_7_Suresnes_Saint-Cloud/RD7_Bilan_concertation_v12.pdf) fait apparaître les nombreuses inquiétudes légitimes des habitants s'agissant des déboisements prévus et des inévitables conséquences néfastes de l'augmentation du trafic routier. Quelques exemples de remarques :

- "Le projet donne trop de place à l'automobile. Il est à contre-courant des tendances actuelles."
- "Il y a trop de camions qui passent par la RD 7, qui roulent trop vite et qui génèrent du bruit, de la pollution et du danger"
- "Il ne faut pas abattre les arbres d'alignement / en abattre le moins possible / rétablir le même nombre d'arbres qu'actuellement. Ceux-ci constituent un patrimoine qualitatif et offrent des avantages comme l'absorption du CO2 (notamment les centenaires) et l'ombrage en été."
- "J'évite de marcher le long des quais à cause du bruit (et des gaz) de la circulation routière. Avec des voies supplémentaires pour les voitures, cela va engendrer encore plus de bruit."
- "Accroître le trafic routier, c'est accroître la pollution de l'air et mettre en danger la vie d'autrui en oubliant la loi de décembre 1996 qui institue "le droit à respirer un air qui ne nuise pas à la santé de chacun" "
- "Aménager une 2x2 voies et développer les modes doux semble contradictoire".

Je note par ailleurs que ces inquiétudes et oppositions sont toujours présentes dans les observations actuelles.

Les remarques de la consultation ont été balayées d'un revers de main par le département (ex : "la baisse globale du nombre d'arbres (84 sujets) est la conséquence d'un meilleur partage des usages sur la route départementale"). Du reste, le département a également fait des propositions de réduction des nuisances

provoquées par son propre projet. A titre d'exemple : un "mur acoustique", entraînerait une hausse irrémédiable du coût de cette "modernisation", déjà chiffrée à près de 99 millions d'euros...

Le 22 janvier 2019, l'Autorité environnementale a publié un rapport très critique et lucide (disponible ici : 200122_requalification_rd7_suresnes_stcloud_92_delibere_cle27c36c.pdf), soulignant, entre autres, que "le coût du projet apparaît élevé au regard de ses bénéfices environnementaux. [Il] se traduit par une forte augmentation des trafics, de l'ordre de 50%, porteuse de conséquences importantes en termes de bruit, de qualité de l'air et d'émissions de gaz à effet de serre, dont l'analyse et les mesures sont à renforcer. [...] Paris figure dans la liste des agglomérations qui ont justifié la condamnation de la France du 24 octobre 2019 par la Cour de justice européenne pour dépassement des valeurs limites de dioxyde d'azote (NO₂), ce que le dossier omet de mentionner".

Dans ce contexte, il convient d'abandonner ce projet passéiste d'autoroute urbaine en 2x2 voies, et de le repenser pour l'inscrire dans l'avenir, non pas dans la continuité du "préjudice écologique constaté" par le tribunal administratif de Paris, le 3 février dernier (<https://laffairedusiecle.net/wp-content/uploads/2021/02/20210203-Jugement-Affaire-du-Sie%CC%80cle.pdf>).

Je vous remercie vivement d'avoir pris le temps de me lire, et pour l'attention que vous voudrez bien prêter à ma requête.

Bien cordialement,

FHS

18 avril - (25 et 26)

25- Déposée le 18/04/2021 à 19:11 - SURESNES

Bonjour,

Propriétaire d'une péniche à Suresnes ,nous découvrons ce projet qui nous amène beaucoup de questions:

- manque flagrant d'informations .nous découvrons les réunions au dernier moment et grâce à une solidarité entre péniches. Aucune information en direct par mail.
- Un projet écologique qui supprime tous les arbres magnifiques et centenaires ,besoin d'explication ??? il faudra des années avant de retrouver une végétation identique.
- Comment allez vous réduire les nuisances sonores sans la végétation sur les berges. Mur antibruit végétal :halte au béton.
- pourquoi ne pas réaliser la piste cyclable coté Seine afin d'ouvrir la berge aux cyclistes?
- La piste Cyclable entre Suresnes et Puteaux est très peu utilisée ,car située coté Ville.
- quid des places de parking ?
- un projet décidé par le département sans concertation préalable avec les personnes concernées doit être financé dans la totalité (raccordement , passerelles , fluides etc...)

ce projet va augmenter la circulation routier non écolo alors qu'il faudrait investir dans le transport fluvial.

cordialement

Olivier Vallet - Peniche St Marc

26- Déposée le 18/04/2021 à 22:18 - SURESNES

bonjour,

Ce projet est complètement à contre courant en termes d'environnement.

Voiuloir encourager l'usage de la voiture à l'heure où l'on cherche à lutter contre le réchauffement climatique est une faute grave. Il faut tout faire pour limiter les émissions de CO₂ et ce projet va les amplifier!

Pourquoi vouloir s'obstiner à défendre un projet dont l'utilité est mise en cause par la haute autorité environnementale?

Nos dirigeants ont certainement des enfants, peut être des petits enfants, quelle planète veulent il leur laisser? comment peut on en conscience défendre un projet pareil?

On peut d'ailleurs constater une totale incohérence entre la politique retenue à Paris (restreindre la circulation routière via l'interdiction des voies sur berge, encouragement du vélo) et la politique souhaitée par le CG92.

Nos dirigeants doivent se soucier du bien commun; l'argent public serait bien mieux utilisé en développant les transports en commun. Le tram T2 est saturé et sans possibilité technique d'accroissement de capacité.

Proposition : plutôt que développer le trafic automobile, pourquoi ne pas établir une nouvelle ligne de tram sur une partie de l'emplacement de la RD7 actuelle, et ainsi répondre aux problématiques de déplacement actuelles (le ferroviaire étant beaucoup moins consommateur d'emprises que le mode routier).

Je viens d'adhérer à l'association "val de Seine vert" qui s'est déjà exprimé contre les projets d'élargissement de la RD1 et RD7 et prendrai en compte, lors des prochaines élections, la position des candidats par rapport à ce projet.

Monsieur le commissaire enquêteur, ce serait tout à votre honneur de rendre un avis négatif sur ce projet, reflétant la quasi totalité des avis rendus.

Monsieur le Président du Conseil Général du 92, ce serait tout à votre honneur de renoncer à ce projet climaticide.

19 avril - (27 et 28)

27- Déposée le 19/04/2021 à 10:05 - SURESNES

Je trouve cela lamentable que l'on coupe autant d'arbres pour faire passer des voitures: nous sommes au 21ème siècle:

Avez-vous entendu parler de réchauffement climatique? de bétonnage excessif qui crée des zones de chaleur intense? des problèmes de surmortalité liés à la pollution?

On se croirait dans les années 70 avec ce projet qui va totalement à l'encontre de ce qu'il faudrait faire.

Une vraie piste cyclable qui prolonge celle qui vient de La Défense et qui irait jusqu'à celle d'Issy-les-Moulineaux: OUI. C'est une urgence. Un axe plat le long de la Seine sans trop de carrefours: ainsi la plupart des cadres qui vont à La Défense ou de Suresnes à Boulogne ou Issy-les-Moulineaux pourront y aller en vélo. Ca réduira drastiquement la circulation sur ces quais et le 2*2 voies ne sera plus nécessaire.

NON à la VOITURE. OUI aux mobilités douces.

Il y a le tramway sur cet axe.

Dans 10 ans il y aura la ligne 15 du Métro entre Pont de Sèvres et La Défense.

NOUS NE VOULONS PAS PLUS DE VOITURES.

La solution est simple: laissez les arbres le long de la Seine. Laissez la voirie telle qu'elle est et créez juste une piste cyclable coté ville. Il y a tout à fait la place.

28- Déposée le 19/04/2021 à 20:49 - SAINT-CLOUD

Monsieur,

Ce projet a pour inconvénient de diminuer le nombre de places de stationnement pour les voitures le long des quais à Saint-Cloud.

J'en ai discuté avec Monsieur le Maire à la réunion de quartier Coteaux / Bords de Seine. Actuellement, j'habite dans ce quartier à plein temps.

Egalement, le coût des travaux alors que l'endettement des Etats explose. Je ne connais pas la situation financière du département des Hauts-de-Seine. Je pose juste la question. Le projet sera-t-il financé par l'emprunt ou par des hausses d'impôts ? Saint-Cloud va-t-elle participer aux dépenses ? Quid d'un financement de la région ou de l'Etat ? Sauf erreur, ce sont les départements qui assurent le paiement des travaux des routes départementales.

Monsieur le Maire a proposé la création d'un parking au niveau du stade de foot Marcel Tacconi en souterrain si j'ai bien compris et sauf erreur. C'est une très bonne idée, mais, ça fait un peu plus loin de chez nous et quel sera le coût de l'abonnement à l'année ? Est-ce que ce serait possible de faire un parking souterrain plus près du croisement du boulevard Sénard et de l'avenue Bernard Palissy en souterrain, sous l'acqueduc par exemple ? Ou bien pourrait-on partager le parking de l'ancienne société Cap Gémini par exemple ? Monsieur le Maire a dit si j'ai bien compris qu'il était difficilement faisable d'en faire un sous les voies de la RD7 (je crois que les véhicules tomberaient dans la Seine).

Cordialement.

Cyril PAYET - 06 60 64 30 45

20 avril - (29 à 36)

29- Déposée le 20/04/2021 à 09:37 - SAINT-CLOUD

Saint-Cloud le 19/04/202

Monsieur le commissaire enquêteur,

Nous avons pris connaissance du dossier de consultation sur la requalification de la RD7, et nous avons le plaisir de vous adresser les commentaires de l'association Saint-Cloud@velo, Antenne locale de l'association Mieux se déplacer en Bicyclette (MDB) et membre du Collectif Vélo Ile de France.

En préambule, nous tenons à rappeler que l'un des des objectifs du gouvernement est d'augmenter à moyen terme la part modale du vélo à 10%, contre 3%, actuellement. En regard de cet objectif, nous sommes surpris de ne voir aucune prévision de trafic "vélo" à 2030 comme cela a été fait dans ce rapport pour la circulation automobile.

Nous vous informons également que l'axe de la RD7 a été retenu par le collectif Vélo Ile de France comme l'un des axes du futur Réseau Express Régional Vélo, soutenu par la Région Ile de France. Ceci veut dire que cet axe va connaître une forte croissance de trafic de transit en vélo.

Le projet, en conformité avec la Laure Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie L228-2, inclut des aménagements sur les pistes cyclables, ce qui est une bonne chose du point de vue de notre association.

Cependant, en l'état nous jugeons insuffisant le niveau qualitatif des aménagements liés aux circulations douces. Voici nos principales remarques sur ce projet:

1) Sur le pont de Saint-Cloud.

Le projet prévoit une simple évolution de la solution cyclable existante sur ce pont. Le trottoir Sud du pont, côté Sèvres, devient intégralement une piste cyclable bidirectionnelle. Actuellement, on y trouve une piste cyclable bidirectionnelle partagée avec un espace pour les piétons.

Nous ne voyons pas en quoi cette solution va améliorer la situation existante, à savoir qu'à ce jour, plus de 80% des cyclistes qui vont de Boulogne à Saint-Cloud n'empruntent pas cette piste. Et 30% des cyclistes qui vont de Saint-Cloud à Boulogne n'utilisent pas la piste cyclable non plus.

De plus, cet aménagement obligera les piétons à basculer sur le trottoir côté Nord. Nous savons par expérience que les piétons qui viennent du parc de Saint-Cloud resteront sur ce côté du pont.

Aussi, nous souhaitons que soit étudiée l'implantation de pistes cyclables de chaque côté du pont. Nous notons qu'actuellement il y a 7 voies de circulation sur le pont, le projet en présente 6, l'espace ainsi libéré sur le pont pourrait être utilisé par une piste cyclable dans le sens Boulogne vers Saint-Cloud.

2) Sur la place George Clémenceau.

Il n'y a pas de continuité de la piste cyclable autour du rond-point, le type d'aménagement proposé est accidentogène. Nous proposons une étude de type carrefour hollandais qui améliore les transits tant pour les piétons que les cyclistes.

3) Piste cyclable sur le tronçon Saint-Cloud-Suresnes.

Le projet retient une piste cyclable côté bâti. Une proposition a été réalisée côté Seine, mais n'a pas été retenue.

La piste cyclable côté bâti n'est pas une bonne solution selon nous, cet agencement ne permet pas d'avoir une piste continue et sécurisée pour les cyclistes. La piste sera en effet interrompue par un grand nombre d'intersections avec les voies qui permettent les accès à Saint-Cloud et Suresnes. On dénombre 15 intersections sur le tronçon, soit une intersection tous les 220 mètres, auxquelles il faut rajouter d'autres coupures, telles que les voies d'accès aux immeubles et sociétés.

Ce type de configuration de piste cyclable existe sur l'aménagement cyclable entre le pont de Suresnes et celui de Puteaux. Il pose plusieurs problèmes pour les cyclistes:

Premièrement, il est accidentogène, car il est fréquent que les véhicules tournant à droite ne tiennent pas compte des cyclistes, et leur coupent la route dans leur manœuvre.

Deuxièmement, les nombreuses intersections obligent les cyclistes à s'arrêter ou à freiner, ce qui rend le déplacement à vélo beaucoup moins rapide, et donc beaucoup moins attractif.

La référence en l'état est l'aménagement réalisé sur la RD7 entre le Pont de Sèvre et le pont de Billancourt. Sur ce tronçon, la piste cyclable a été aménagée côté Seine. Elle permet aux cyclistes un déplacement sécurisé et efficace.

Par ailleurs, dans le projet actuel, la piste cyclable jouxte la partie piétonne, et ne propose pas de séparation suffisante. Sur un axe cyclable de type transit, avec des vélos qui arrivent à 25 km/heure, la présence de piétons à proximité n'est pas recommandée, est peut-être anxiogène tant pour les piétons que les cyclistes, et présente des risques d'accidents.

Enfin, nous constatons que la largeur de la piste sera d'une largeur de 2,50m sur la majorité des portions et 3 mètres ponctuellement. Les standards pour une piste cyclable bidirectionnelle sont de 3 mètres minimum.

4) Liaison manquante entre le pont de Saint-Cloud et le Pont de Sèvres.

Nous regrettons que ce projet n'intègre pas une solution d'aménagement de l'axe RD7 existant entre le Pont de Saint-Cloud et le Pont-de-Sèvres (700 mètres), qui permettrait d'assurer la continuité cyclable sur la RD7 dans les Hauts de Seine.

Sur ce tronçon, il n'y pas de bâti, et un aménagement pourrait être fait sans trop de complexité, ni gros surcoût en regard du budget global de ce projet.

Actuellement, sur ce tronçon, les cyclistes passent par le Parc de Saint-Cloud, c'est un parc plutôt dédié à la promenade, avec un revêtement de sol non adapté aux cyclistes, et qui est fermé la nuit entre 20h/21h/22H (selon les saisons) et 7h le matin.

Les cyclistes sont donc obligés de se rabattre sur la route lorsqu'ils sont le moins visibles la nuit, ou de passer côté Boulogne-Billancourt qui ne dispose d'aucun aménagement cyclable sur ce même tronçon.

Nous vous remercions de votre attention et sommes à votre entière disposition pour toute question ou contribution complémentaire.

Association Saint-Cloud@velo

Site internet: <https://www.saint-cloud-a-velo.fr> - mail : saintcloud.a.velo@gmail.com

30- Déposée le 20/04/2021 à 11:14 - SAINT-CLOUD

Bonjour,

Nous habitons St Cloud (avenue Bernard Palissy donc à 50m des quais) depuis bientôt 15 ans.

Nous avons quitté Paris intramuros (15°) et sommes venus nous installer ici par choix : cadre verdoyant et environnement calme.

Nous sommes CONTRE ce projet de bétonisation des quais : ce qui a été fait à Issy-les-Moulineaux ou Meudon est loin d'avoir préservé l'environnement. Certes, cela fluidifie la circulation mais c'est le seul point positif...

beaucoup d'arbres seront abattus contre très peu d'arbres replantés... De cette manière, vous déstabilisez tout un écosystème pour laisser la place à la voiture et aux poids lourds...

De plus vous rongez sur la cour de récréation de notre école !

Trafic plus dense !

Moins de place de stationnement

Nuisances sonores

Qualité de l'air et gaz à effet de serre pour les riverains

De plus, pour quelles raisons ne mettez-vous la voie cyclable côté Seine ?

Rien dans ce projet ne réjouit les riverains qui sont tout de même en première ligne pour juger et donner leur avis sur ces changements titanesques de leur qualité de vie... Quelle tristesse franchement

31 - Déposée le 20/04/2021 à 11:45

Poste cyclable mal pensée

Concentration du trafic sur cette rive

Nuisance sonore pour les riverains

Pas assez de verdure

Les clodoaldiens vont payer les nuisances alors que la politique Parisienne est de diminuer les déplacements en voiture depuis plus de 10ans.

Ce projet a 20ans de retard et n'est plus en ligne avec la société que l'on doit construire.

32- Déposée le 20/04/2021 à 12:23 - SAINT-CLOUD

Bonjour

Le projet est nécessaire à l'amélioration de la circulation, cependant je trouve dommage

- de mettre une 4 voies à côté des écoles
- de mettre aussi peu de verdure. Nous allons clairement perdre par rapport à ce qui existe et être entourés de bétons
- que la voie cycliste doit côté ville et non pas côté Seine, notamment du côté de l'A13 où rouler sous l'autoroute en vélo est assez déprimant alors qu'il y a la Seine à deux pas.

Pour toutes ces faiblesses, qu'elles solutions peut on envisager ?

Merci pour votre retour.

33- Déposée le 20/04/2021 à 16:08 - SAINT-CLOUD

Bonjour

Je rejoins le retour déjà exprimé par d'autres biais, merci par avance de votre considération.

- 1) Sur le pont de Saint-Cloud : il faut une piste cyclable de chaque côté du pont.
- 2) Le rond point de la place G Clémenceau : un carrefour de type hollandais est nécessaire pour améliorer la sécurité des cyclistes.
- 3) Piste cyclable sur le tronçon Saint-Cloud-Suresnes. La piste côté Seine serait plus adapté. Nous rappelons que la RD7 fait partie du projet RERVélo.
- 4) Liaison manquante entre le pont de Saint-Cloud et le Pont de Sèvres. Ce tronçon reste sans solution cyclable, et le restera pendant longtemps si il n'est pas traité avec ce projet.

34- Déposée le 20/04/2021 à 18:46

Bonjour,

Après analyse du dossier voici mes remarques:

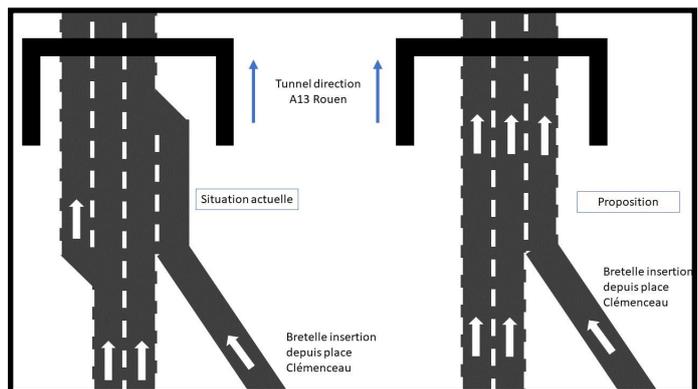
- 1) Pas de piste cyclable entre Pont de Saint Cloud et Pont de Sèvres. Ce qui est très problématique notamment quand le domaine de St Cloud est fermé (horaire ou période de vent). C'est un axe majeur de RER V.
- 2) La piste cyclable ente Pont de st Cloud et Suresnes n'est pas côté Seine, entraînant un grand nombre d'intersection et donc mis en danger des cyclistes. C'est un axe majeur de RER V.
- 3) Un peu hors scope mais cela aurait un impact non négligeable sur la fluidité du trafic en heure de pointe le soir au niveau de la place Clemenceau. La bretelle d'entrée vers l'A13 oblige les véhicules à s'insérer dans le trafic de l'autoroute provoquant des embouteillages au niveau de la place Clemenceau.

Or les 2 voies sur le pont deviennent 3 voies juste avant le tunnel.

Donc le pont passe de 2 à 3 voies mais il y a quand même une bretelle d'insertion venant de la place Clémenceau.

Il serait plus logique que les voitures venant du pont restent sur 2 voies et que la troisième voie du tunnel soit constituée par celle de la bretelle d'entrée venant de la place Clémenceau. Ainsi il n'y a pas d'insertion de trafic, il est fluidifié.

Voir le dessin en PJ, ça sera sûrement plus parlant.



35- Déposée le 20/04/2021 à 22:17 - SAINT-CLOUD

Bonjour,

Au sujet de ce projet de requalification de la RD7, dont un des objectifs concerne les vélos (cf. "enjeux du projet") :

Sur certains plans , la voie cyclable, dans les deux sens, est placée, par rapport à la RD7, plutôt coté ville que coté Seine. D'où 2 questions :

a) pourquoi ne pas mettre la voie cyclable coté Seine !?

Ce serait beaucoup plus fluide et moins confus aux différentes intersections avec les voitures.

b) l'intérêt d'une voie cyclable dans le bas de St Cloud n'a de sens que si celle ci est reliée continuellement aux récents aménagements entre Paris et le pont de Sèvres (lesquels d'ailleurs sont coté Seine).

Or après le pont de Sèvres il faut à un moment passer par le parc de st Cloud, domaine national.

En dehors des heures d'ouverture du domaine, cette portion le long de la Seine est un "no vélo land".

Il conviendrait que le domaine national cède une bande de 5 m de large pour créer un réseau cyclable continu. ...Ou toute autre solution, sans réduire les 2x2 voies routières.

J'aimerais recevoir une réponse écrite à ces observations fondamentales pour les cyclistes.

Cordialement,

Patrice Blanchard

anglada.blanchard@wanadoo.fr

36- Déposée le 20/04/2021 à 22:54 - SAINT-CLOUD

Bonjour,

Ce projet est néfaste pour l'environnement.

Trop de bruit, plus de pollution et en échange vous allez abattre ts les arbres.

Je suis contre.

Merci de prendre en considération mon message.

Carole Fau

21 avril - (37 à 59)

37- Déposée le 21/04/2021 à 08:15 - SAINT-CLOUD

Bonjour,

J'ai regardé avec attention le projet, et je me suis concentré plus particulièrement sur les aménagements cyclables que je pratique régulièrement depuis 5 ans au départ de Saint-Cloud.

1) Piste cyclable sur le pont de Saint-Cloud. Le projet garde la même configuration qu'aujourd'hui avec une piste bidirectionnelle sur le trottoir Sud. Hors cette configuration ne marche pas. Les piétons empruntent allègrement cette piste, et on les comprends, on n'imagine pas qu'ils rejoignent le trottoir nord pour traverser le pont, et arrivée de l'autre coté retraverser le pont...

Les cyclistes qui reviennent de Boulogne, à + de 80% ne vont pas rejoindre la bidirectionnelle du coté sud.. et on les comprends.. il faut une minute pour traverser le pont en ligne droite contre 5 à 7 minutes en transitant sur le coté Sud..

Pourquoi ce projet ne présente t il pas une variante avec piste cyclable de chaque coté, et réduction du nombre de voies de circulations ?

il est à noter que le nombre de voie en amont coté Boulogne a été réduit sur la route de la reine, et également sur la RD1.

2) Le rond-point place clémenceau.. il faut sécuriser les passages cyclistes sur le rond-point.. Avec des sorties à 2-3 voies pour les voitures, on imagine que les voitures accélèreront en sortie(en particulier sur la rampe de lancement vers l'A13, et ne laisserons jamais la priorité aux piétons, et cyclistes). Pouvez vous étudier une meilleure sécurisation ?

3) Piste cyclable Coté Seine ..

Je n'ai pas grande chose à rajouter par rapports aux remarques qui ont déjà été faites qui expliquent que la piste coté bâti est un mauvais choix.

Par contre, en complément, j'ai lu que la piste coté bâti a été choisi pour les raisons suivantes: cf chap 4.5

"Sur la base de la comparaison des critères techniques, socio-économiques et environnementaux, c'est la solution 1 pistes cyclable côté bâti qui a été retenu. Cette implantation emporte l'adhésion des élus municipaux car elle permet aux cyclistes d'accéder plus facilement aux immeubles de bureaux et d'habitations et éloigne la chaussée du bâti implanté en coteau."

Il me semble que les élus se prononcent sans avoir consulté les cyclistes --> avec un passage piéton lié aux intersections tous les 200m(15 sur 3km) , il ne sera pas difficile aux cyclistes de traverser la 2*2 voies et rejoindre leurs immeubles et bureaux.. --> cet argument doit être rejeté car totalement infondé.

Cet axe sera un axe de transit et se doit d'être continu et sécurisé, de préférence coté Seine, et d'avoir une largeur de 3m minimum.

--> concernant le bruit: je peux comprendre les motivations des habitants qui seront à proximité.

Les habitations les plus proches sont du coté de Saint-Cloud, principalement des immeubles

Cependant reculer la route de 2,50-3m : quel est l'impact au niveau réduction du bruit ?

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

Je vous remercie de prendre en compte mes remarques,

38- Déposée le 21/04/2021 à 08:47 (péniche sur Suresnes)

Bonjour,

Propriétaire d'une péniche en face de ce quai et à proximité du pont de Suresnes, nos remarques sont les suivantes:

En premier lieu nous sommes très surpris du rendu de ce projet. Nous avons assisté à la réunion publique en ligne et pu visionner la vidéo de présentation, nous avons l'impression d'une ville nouvelle bétonnée, ce qui est réellement choquant!

Les deux points suivants posent questions:

- Un projet écologique qui supprime tous les arbres magnifiques et centenaires, là nous avons besoin d'explications! Il est inadmissible de sacrifier autant d'arbres à notre époque.
- Pourquoi ne pas réaliser la piste cyclable coté Seine afin d'ouvrir la berge aux cyclistes et permettre d'éviter ce qui se passe de notre côté!

En effet, la piste cyclable qui a été créée il y a maintenant plus d'un an le long de la route n'est que très peu utilisée alors que le chemin de halage le long de la seine est emprunté au quotidien par de très nombreux vélos.

Merci de prendre en compte ces remarques

39- Déposée le 21/04/2021 à 09:58 - Laura BERNE habitante de Suresnes (dans le texte de l'observation)

Monsieur,

Merci pour cette enquête publique.

J'ai participé avec des habitants de Suresnes au recomptage des arbres (dits tiges hautes) sur les quais de Suresnes, car nous étions étonnés par les chiffres annoncés par le département.

Il s'avère qu'il n'y a pas 63 mais plus de 150 tiges hautes dans la zone où nous devra être abattu pour permettre les travaux et le passage en 4 voies. Et le département n'en replante que 48.

Pourriez-vous venir constater par vous-même les écarts entre l'annonce et la réalité ? Cela nous a pris moins de 20 minutes car le tronçon de Suresnes est court.

Une telle erreur dans le dossier en peut qu'être intentionnelle, afin de minorer l'impact écologique.

Laura Berne

40- Déposée le 21/04/2021 à 08:15 Nom: M.RENAUD (habitant de SURESNES?)

Je suis étonné par le manque d'implication des élus de la Mairie de Suresnes sur ce projet, qui ne sont pas intervenues lors de la présentation la semaine dernière.

Nous avons déjà Monsieur Baudry, maire de Suresnes, très peu présent dans sa mairie (il reçoit une demi-journée toutes les 7 semaines, on l'appelle à la Mairie "le grand absent"). Mais même l'adjoint en charge du projet, Monsieur Bulteau, a refusé de s'exprimer et s'est caché derrière son écran.

Soutiennent-ils ou non le projet ? Il est important de connaître la position de la Mairie vu l'impact énorme des travaux à venir sur la ville et les riverains.

Le tronçon entre le Pont de saint Cloud et le Pont de Suresnes a été laissé à l'abandon par le Département depuis des décennies. Il faut évidemment soutenir un projet de rénovation, et une fluidification de la circulation

J'habite dans le village anglais et nous voyons tous les jours comment l'aménagement des quais faits il y a 30 ans entre le Pont de Suresnes et le Pont de Puteaux a créé une catastrophique autoroute urbaine là où il y avait

verdure, et quais agréables. Le bruit est très important, la pollution permanente, et la "promenade" quasi pas fréquentée, les gens utilisant les rues parallèles.

Beaucoup de points propres à Suresnes sont catastrophiques et devraient être revus :

- abattages massifs d'arbres, bien supérieurs aux chiffres annoncés (les associations suresnois ont procédé à un comptage contradictoire)
- bétonnisation des berges pour soutenir la 4ème voie, entraînant une disparition de toute la végétation basse
- piste cyclable bidirectionnelle côté ville (voyez le résultat côté Botanic où elle est 5 fois moins fréquentée que l'équivalente à Issy)
- promenade créée sur la Seine réduite à 2,5m de large, puis 4 voies de circulation : personne n'ira.
- Disparition massive du stationnement sans aucune proposition de créations de nouvelles places ailleurs. Pourquoi ne pas rendre public d'un des nombreux parkings de bureaux, puisqu'ils sont en permanence à moitié vie ?

Un énorme gâchis.

Le projet est clairement dirigé par le Département et le Maire de Saint Cloud, et l'équipe suresnoise s'est totalement fait dépassée et avoir sur le sujet, et est à la traîne des deux premiers.

Espérons donc que les élus de la Ville de Suresnes, et en premier lieu Monsieur Baudry et Monsieur Bulteau, se réveillent enfin, prennent un café, une ou deux biscottes, et s'impliquent ENFIN massivement afin de renverser la vapeur et faire de ce projet quelque chose de positif pour les Suresnois et les riverains.

On en est très très loin. Parce que, pour l'instant, aucune association impliquée n'a réussi à avoir leur retour sur le sujet.

M. RENAUD

41- Déposée le 21/04/2021 à 11:19 - Nom: RICHARD - SURESNES

Bonjour,

J'emprunte souvent cette voie qui m'enchant à chaque passage pour la nostalgie des jolies routes bordées d'arbres d'antan. Ne pourrait on pas en garder l'esprit? d'autant que ce projet me semble largement dépassé à l'heure où des limites à l'utilisation des voitures devraient être imposées.

L'abattage des arbres est inacceptable alors qu'il est primordial de végétaliser nos villes pour les rendre vivables avec le réchauffement climatique (en planter de nouveaux mettra trente ans à obtenir une si belle frondaison).

Il faudrait donc adapter le projet à la présence des arbres existants de façon à les conserver et maintenir seulement deux voies voitures, créer une belle piste cyclable et une promenade le long de la seine en renonçant à artificialiser la berge de façon à maintenir la bio diversité existante.

Ce projet me paraît indigne des évolutions climatiques, des nécessités de nous y adapter en ville et n'est pas conforme à la prise d'un engagement à maintenir la biodiversité.

A votre disposition pour en discuter,

bien cordialement

Chantal RICHARD - Habitante de Suresnes

42- Déposée le 21/04/2021 à 11:46

Bonjour,

Ce projet à l'échelle d'une ville me semble largement dépassé à l'heure où l'on prône aujourd'hui les mobilités douces et la végétalisation des villes.

L'abattage des arbres relève aujourd'hui du non sens, alors qu'il est primordial de végétaliser nos villes pour les rendre vivables avec les fortes canicules à venir.

Ce projet doit être adapté à la présence des arbres existants. Il doit comporter une belle piste cyclable et une promenade le long de la seine en renonçant à artificialiser la berge de façon à maintenir la bio diversité existante.

Enfin, je regrette de ne pas voir les élus Suresnois se positionner ouvertement sur ce projet sur leur territoire - en particulier compte-tenu de leurs engagements écologiques affirmés dans leur récent mandat.

A votre disposition pour en discuter,

bien cordialement

Claire TRINH - Habitante de Suresnes

43- Déposée le 21/04/2021 à 11:54

Merci pour la Réunion Zoom de l'autre jour.

Domage que si peu de gens aient été accourant de cette réunion.

Peut-être aurait-il été pertinent de l'annoncer au moins un mois avant partout dans Saint Cloud et Suresnes, de ne pas la faire en période de confinement, et que le dossier ne soit pas, comme cela est très bien expliqué dans des avis si dessous, si incomplet.

Comme souvent, le travail préalable du commissaire-enquêteur a été très léger sur le sujet. Dans l'espoir qu'il soit un peu plus pertinent au moment de la rédaction du rapport.

44- Déposée le 21/04/2021 à 13:22

Bonjour,

J'ai pris par du projet du projet urbain 2x2 voies entre les ponts Saint-Cloud et Suresnes.

Je suis vraiment très contente d'apprendre le réaménagement de ces voies qui effectivement n'était pas très pratique pour les piétons, et vélos.

Malheureusement je ne suis absolument pas d'accord sur le fait de supprimer les grands arbres absolument indispensables. Il faut les conserver et adapter votre projet à la faune déjà présente !

Je ne peux que rappeler les bienfaits de notre mère nature et de sa grande création "l'arbre": l'arbre est le meilleur outil pour lutter contre le phénomène des îlots de chaleur en milieu urbain puisque l'ombre qu'il procure réduit la température ambiante. Et comme on nous le dit depuis des années le réchauffement climatique. So, plus ils sont grands, plus ils sont nombreux plus ils nous sont essentiels, à nous petits urbains.

Des arbres et encore plus d'arbres !

Merci de votre compréhension,

Un arbre qui vous veut du bien !

(ci-joint photos arbres en question)

PJ non jointes

45- Déposée le 21/04/2021 à 14:57 - SURESNES

Bonjour

Ma première remarque concerne la promenade qui sera faite le long des quais : qui va se promener à pied à côté d'une deux fois deux voies avec voitures et camions et un trafic bien supérieur à celui aujourd'hui ? Qui ?

Ma question est : pour qui est fait le projet ? Pour nos enfants ? Pour la nature ? Pour les habitants de Suresnes et de Saint Cloud ?

N'oublions pas l'arrivée de la ligne 15 du métro à Suresnes et Saint Cloud. Prenons en compte l'essor du télétravail (moins de déplacements), l'essor des nouvelles mobilités (vélos). Est-ce vraiment utile de garder 4 voies ? Pourquoi pas seulement 2 ? Afin justement de ne pas encourager l'utilisation de la voiture individuelle.

Enfin abattre ces arbres centenaires est juste une aberration en 2021, est-il encore nécessaire de le préciser de nos jours, il faut croire que oui.

Je me répète pour conclure : ce projet est pour qui ? Pensons aux enfants de Saint Cloud et de Suresnes,

Cordialement,

46- Déposée le 21/04/2021 à 15:24 - SAINT-CLOUD

Bonjour,

Je n'ai pas d'avis particulier sur le projet, à partir du moment où les arbres ne seront pas abattus ou alors à minima, ou l'impact sur la faune et en particulier les oiseaux sera minime et surtout ou ferez un travail sur la pollution de l'air afin que l'augmentation prévisible du trafic automobile ne détériore pas la qualité de l'air

Préserver la nature, les arbres, la faune et la qualité de l'air me semblent des éléments incontournables et prioritaires pour le projet

47- Déposée le 21/04/2021 à 15:53

Pour aller dans le sens de la mobilité douce, il serait bien de mettre la voie vélo côté seine pour éviter les ralentissements et risques de tous les carrefours et rendre les trajets "plus courts" pour donner plus envie aux cyclistes.

48- Déposée le 21/04/2021 à 15:56 - SURESNES

Bonjour, je suis effarée de voir que le projet prévoit de détruire tous (ou presque) les arbres présents actuellement ; un projet prévoyant plus d'arbres serait bien mieux pensé. On manque déjà tellement d'arbres en bas de Suresnes qui est déjà très très bétonné, pourquoi faire encore pire?

49- Déposée le 21/04/2021 à 16:03 - BOULOGNE-BILLANCOURT

Bonjour,

Malgré l'absence de prise en compte des avis lors de la précédente concertation, j'apporte ma participation à cette enquête publique.

Ce projet paraît dans sa globalité très daté, à rebours des enjeux actuels.

La piste cyclable de Puteaux à Suresnes est un échec. Sous prétexte de continuité, il ne faut pas réaliser la future piste côté bâti. Cela n'est pas au niveau des standards actuels en la matière et notamment du RER V validé par la Région.

Pour permettre de réaliser la piste côté Seine, l'hypothèse d'une extension sur la Seine grâce à des pilotis comme cela a été fait à Lyon, au niveau de la piscine des quais du Rhône, ou ponctuellement, à d'autres endroits sur la Seine n'est pas abordée, pourquoi alors que ce pourrait être a priori une solution.

L'aménagement du pont de St Cloud illustre l'absence de réflexion ou le parti pris contre les piétons et cyclistes. Qui peut imaginer que entre le parc de St Cloud et Boulogne, les piétons feront un détour important par le côté Nord et de même pour les cyclistes allant de Boulogne à St Cloud.

En résumé, de façon presque caricaturale, on augmente la voirie et on supprime des arbres de hautes tiges (sur un tracé parallèle au tramway et à la future ligne 15). Inutile dans ces conditions d'aménager une "promenade".

De la même manière que pour l'autorité environnementale, le projet en l'état ne peut recevoir un avis favorable.

50- Déposée le 21/04/2021 à 16:41 - SURESNES

Mettre les quais à hauteur du flux. Des voitures ???? Mais vous n'y pensez pas ! J'emprunte le chemin de halage tous les jours c'est certes sales et infâmes mais au moins abrite du bruit des voitures et de la pollution. Y a mieux à trouver

51- Déposée le 21/04/2021 à 16:46 - SURESNES

Bonjour,

Suresnoise depuis 6 ans environ et habitant dans le quartier Belvédère, je suis très concernée par le projet.

En revanche, je n'y adhère absolument pas pour des raisons évidentes d'écologie, de préservation de nos espaces verts déjà fortement réduits depuis ces dernières années, d'empreinte carbone, de pollution et j'en passe.

Nous avons quitté Issy-les-Moulineaux pour ces mêmes raisons.

Je m'oppose en tout point à l'aménagement des quais.

52 - Déposée le 21/04/2021 à 18:30 - ST-CLOUD

Au date de 21-04-21 il n'y a pas assez de détail sur la configuration de la berge de Seine proposée dans l'ancienne "Marina de l'Avre":

- quid le quai existant et les accès aux bateaux? Le quai est suspendu de la murette en béton servant comme base du grillage de cloture par des bras en fer descendant la berge. Si cette murette est supprimée il va y avoir rein pour retenir le quai.
- si le quai est laissé en place pour usage temporaire pendant les travaux il sera nécessaire de laisser de la place entre le mur vertical (que semble être proposé) et le bord du quai (assez étroit!).

- la configuration exacte de la berge va influencer grandement les possibilités d'accès entre le mur et les bateaux qui sont amarrés à la normale du quai - quelques uns sont toujours navigants et devront avoir la possibilité de defaire/refaire les accès et les services sans lourdes manipulations au départ/retour de navigation.

53- Déposée le 21/04/2021 à 18:33 Email : goi.julie@orange.fr - 92150 Ville :SURESNES

Il est absolument d'avoir des berges avec plus de végétal ! Le trafic est déjà suffisamment intense et la pollution déjà très présente pour les riverains. L'air est quasiment irrespirable lorsque nous sommes obligés de longer les berges pour rejoindre le pont notamment et les véhicules roulent à une allure folle. Il y a également beaucoup de bouchons aux heures de pointe, la végétalisation permet de filtrer un minimum

54- Déposée le 21/04/2021 à 19:42 - COURBEVOIE

Bonjour Monsieur

J'ai lu attentivement l'ensemble du dossier et il me semble qu'il manque une annexe très très importante et obligatoire dans ce dossier :

La pollution, à savoir la mesure de certains polluants obligatoires :

Particules 2.5 et 10 microns

NO2, O3, carbone suie depuis le début de l'année 2021

C'est obligatoire et réglementaire

Pouvez-vous expliquer pourquoi cette annexe n'existe pas dans le dossier ?

Merci par avance

Nicolas Mouchon

55- Déposée le 21/04/2021 à 21:33 - SAINT-CLOUD

Bonjour,

Voici mes remarques concernant le projet d'aménagement de la RD7:

- 1) Pont de Saint-Cloud : il faut une piste cyclable de chaque coté du pont afin de faciliter le flux des cyclistes.
- 2) Rond point de la place G Clémenceau : il faut sécuriser et prioriser l'insertion des cyclistes. En venant de Suresnes pour aller à Boulogne il faut franchir un trop grand nombre de voies.
- 3) Piste cyclable sur le tronçon Saint-Cloud-Suresnes. La piste coté Seine serait plus adaptée et plus sécurisée. Elle s'intégrera également mieux dans l'espace également.
- 4) Liaison manquante entre le pont de Saint-Cloud et le Pont de Sevres. Quelles sont les solutions envisagées?

56- Déposée le 21/04/2021 à 22:11

Couper les arbres et procéder à une ouverture sur la seine est important .

Les arbres actuels nous donne l'impression qu'on est dans un jungle. Il faut les couper

57- Déposée le 21/04/2021 à 22:29

Où est la végétation ? Alors que les pics de pollution et les canicules sont de plus en plus présents, et qu'il est avéré qu'une des meilleures solutions pour diminuer la chaleur est la verdure, et que les îlots de verdure manquent déjà cruellement dans le bas de Suresnes, ce projet prévoit de supprimer tous les arbres présents et d'augmenter la circulation, qui génère de la pollution et de la chaleur. Tout cela dans un contexte où le télétravail va devenir de plus en plus important. Est-ce vraiment nécessaire ?

58- Déposée le 21/04/2021 à 23:31 - SAINT-CLOUD

Ce projet repose sur un mensonge honteux : sous couvert de créer une promenade piétonne associée à une piste cyclable vous en profitez pour élargir la RN existante !

Tous les jours on nous parle de l'effet de serre, de la pollution des véhicules, et on sait désormais tous les effets néfastes -sur les humains et sur la planète - que cela engendre. Et vous voulez transformer une route en autoroute ?

Ce projet est une véritable hérésie !

Vous allez couper 424 arbres alors qu'ils sont là depuis des dizaines et des dizaines d'années à participer au renouvellement du CO2, à faire de l'ombre et à servir de nichoir, pour les remplacer par de petits arbres bas et

jeunes qui vont mettre des années et des années avant d'avoir un rôle concret dans la biodiversité et dans le fait de faire de l'ombre ; c'est une véritable honte !

Pourquoi donner encore plus de place aux véhicules alors qu'on nous demande de réduire nos déplacements avec ces mêmes véhicules ?

Pourquoi ne pas juste refaire la route existante et mettre des ronds-points afin d'améliorer la fluidité ?

Et quel est l'intérêt de la promenade piétonne ? Qui a réellement envie de marcher à côté d'une 2x2 voies ?

Bref, cette transformation/défiguration majeure du paysage des bords de Seine entre St. Cloud et Suresnes n'est pas du tout en phase avec les idées du 21ème siècle concernant l'environnement, c'est une véritable régression et un retour au « tout pour la voiture ».

59- Déposée le 21/04/2021 à 23:54 - SURESNES

Fabrice Préeel-Cléach, Péniche UBU - 2 Quai Léon Blum 92150 Suresnes - fabricepreelcleach@gmail.com

Monsieur le commissaire-enquêteur,

Habitant sur une péniche sur les quais de Suresnes depuis 7 ans, je suis directement concerné par les travaux qui vont avoir lieu sur la RD7.

Il est clair que les quais de Suresnes (je parle pour la partie que je connais vraiment bien) sont dans un triste état, tant côté Seine que côté quai (pour la partie longeant le Parc du Château).

Des bouchon existent, engendrant pollution, bruit, accidents. Et il est impossible de se promener le long du fleuve en l'absence d'une promenade agréable.

Il est plus que temps de s'atteler à leur rénovation.

Ces quais ont pourtant de nombreux atouts comme un alignement de platanes splendide, qu'il soit vu des quais ou de la berge parisienne, et des zones plantées denses, où la faune est nombreuse. De jolies péniches fleuries. Et la proximité d'un espace vert magique : le Parc du Château.

J'ai suivi les différentes étapes du projet avec attention, et participé à toutes les concertations depuis 7 ans. J'ai lu les 1000 pages du dossier de présentation soumis à l'enquête public, et le rapport environnemental. Bref, j'ai été le bon élève, et pense pouvoir témoigner en citoyen "informé".

Avant de rentrer dans le détail du dossier, je souhaiterais soulever plusieurs points importants qui m'ont beaucoup heurté à la lecture du dossier.

??POUR COMMENCER, CE DOSSIER EST TRES INCOMPLET.

Une grande partie des plans de masse des travaux n'y figurent pas, très souvent d'ailleurs dans les zones les plus problématiques. Pourtant, comme plusieurs intervenants l'ont exprimé, ces plans existaient lors de la consultation préalable. La continuité complète nous a été présentée, chacun pouvait y voir sa zone, et réfléchir à des possibilités d'en améliorer la proposition. Dans le dossier de pourtant près de 1000 pages, où les redites sont nombreuses, le Département n'a pas jugé bon de transmettre aux citoyens le projet dans son ensemble.?

Second souci : ce projet ayant été ébauché il y a une vingtaine d'année, il s'appuie sur des études datées, voire dépassées. Les relevés de circulation ont été fait pour certains en 2014, il y a 7 ans donc, alors que l'on sait que la circulation a baissé continuellement entre 2014 et 2020, et qu'elle va continuer à le faire. Il n'y a d'ailleurs, comme souligné dans un commentaire, aucune réflexion sur les futures habitudes post-covid, comme le développement du télétravail, qui devrait encore accentuer la baisse de circulation.

Et la question existentielle n'est donc pas posée : ce passage en quatre voies, qui est l'épine dorsale de ce projet, a-t-il encore un sens à l'aune de ces changements comportementaux. Je suis personnellement incapable de répondre à cette question, mais j'aurais aimé que ceux qui dirigent ce chantier extrêmement coûteux et perturbant se la reposant avant l'enquête publique.

Certains annexes sont mêmes manquantes, comme celle sur la mesure des polluants, obligatoire depuis cette année?

Dernier point, certains relevés faits par les équipes du maître d'oeuvre sont tout simplement faux. Un exemple extrêmement concret : en lisant la partie suresnoise du projet, plusieurs habitants ont été étonnés par le relevé des arbres supprimés dans la zone des travaux (croix rouges sur les dessins). Rien que devant mon bateau, il en manquait 6. ? Nous nous sommes regroupés pour procéder à un comptage des tiges hautes dans la zone de Suresnes où tout sera coupé pour permettre les travaux, et nous avons relevé non pas 63 arbres comme indiqués par le département, mais 150 ! (Un arbre : plus de 4m de haut, et 40cm de circonférence à 1,5 du sol). Ce ne seront donc pas 70% mais seulement 32% qui seront replantés. Si on extrapole ces chiffres sur Saint-

Cloud, il est évident que la différence entre les chiffres annoncés et la réalité est abyssale, et qu'elle n'a pas été portée à la connaissance de l'Autorité environnementale, faussant donc son analyse du projet.

Ces trois points, Monsieur le commissaire-enquêteur, nous montrent qu'est donc présenté à l'enquête public un projet parcellaire, aux informations datées voire profondément erronées et trompeuses, rendant son analyse complète par tout citoyen impossible. Il semblerait donc juste de suspendre l'enquête publique, comme vous le permet la loi, le temps pour le Maître d'oeuvre de compléter et amender ce dossier.

Si l'on rentre plus profondément dans l'analyse du projet, PLUSIEURS POINTS INTERROGENT :

1 - Concernant la végétation

Des centaines d'arbres et milliers d'arbustes vont être abattus pour deux raisons : la première est que l'emprise de l'ensemble « 4 voies + trottoir + stationnements + Piste cyclable » nécessite beaucoup plus de place qu'aujourd'hui. Mathématiquement, c'est un fait irréfutable, si le millefeuille reste le même.

Mais si vous supprimez une des files de stationnement, l'analyse n'est plus la même. Si vous installez une promenade déportée sur le fleuve, sur pilotis par exemple, vous réglez aussi le problème d'envergure sans avoir à détruire tout l'existant, et sans toucher à l'écoulement du fleuve. Moins de travaux lourds sur les quais, plus de respect de l'environnement, il y a donc d'autres solutions imaginables, qui comme le souligne le rapport environnemental n'ont pas été assez sérieusement explorées.

?La seconde raison donnée par le Département est que les travaux affaibliraient les arbres, et qu'il serait plus sage de les abattre. J'ai interrogé plusieurs spécialistes sur le sujet, dont vous recevrez bientôt le témoignage, et cette affirmation semble en grande partie fausse. On sait aujourd'hui travailler « autour d'un arbre », on sait faire une piste cyclable passant des deux côtés, il semble donc possible de sauver une partie de ces hautes tiges remarquables, même si cela a évidemment un coût.

Le traitement de la végétation basse est très peu traité dans les 982 pages. Pourtant, c'est celle que le passant, le cycliste ou l'automobiliste voit immédiatement. Côté Seine, une solution très efficace serait d'implanter une jardinière continue de 40 à 50 cm de large, le long du chemin technique prévu sur les berges, afin de pouvoir maintenir des plantations permanentes. Lorsque ce n'est pas possible, il serait possible d'installer des jardinières déportées au-delà de la barrière de la promenade. Un système simple et terriblement efficace visuellement, permettant aussi à la faune d'être un minimum préservée.

2 - Concernant le mur de quai de 1,6 kilomètres

Un long mur dit anti-crue va être construit le long des berges. J'écris bien « dit anti-crue » car à voir les plans, il s'arrêtera au niveau du trottoir et n'empêchera pas la Seine de se déverser sur la route. Son but réel est sans doute de protéger les fondations de la 4 voies afin d'éviter un affaissement en cas de crue. Ce mur, qui attendra parfois plus de 2,20m, va former un bloc minéral gigantesque (il mesurera bout à bout plus de 1,6 kilomètres). Il ne faut pas oublier qu'au-dessus de ce mur sera fixée la balustrade, augmenter encore l'effet « bétonné » de l'ensemble. ?Il faut absolument que le département trouve un moyen de le végétaliser partout, et pas uniquement par touches occasionnelles. Là encore, une sorte de jardinière tout le long paraît une bonne solution simple à mettre en oeuvre.

3 - Concernant la circulation et ses nuisances

Le passage à 4 voies va entraîner, d'après le Département, une augmentation de la circulation pouvant aller jusqu'à 50%, alors même que nous sommes dans le reste de l'Ile-de-France sur une tendance baissière depuis 2010.

Cette augmentation va être due à deux raisons : un effet d'aubaine tout d'abord, puisque la circulation est en fin de compte régulée par Waze et les autres applications de navigation assistée. Là où cela roule, l'automobiliste se déplace. Et puisque la RD1 ne roule plus, et que le périphérique va voir sa vitesse encore baisser, Waze et ses concurrents vont détourner le flux sur la RD7. Cette augmentation va aller de pair avec celle de la pollution (jusqu'à 20%) et celle du bruit.

Plusieurs choses peuvent pourtant être faites pour diminuer ce flux et ses nuisance.?

Tout d'abord, faire, enfin, des travaux importants sur la RD1, en creusant sous les ponts trop bas pour permettre aux camions d'y passer, et ainsi répartir le trafic plus équitablement entre RD7 et RD1. Ces travaux devraient être fait au plus vite, AVANT le début de ceux nous concernant, si l'on ne veut pas que la période des travaux (2023-2026) ne voit camions et voitures errer dans les centre-villes de Suresnes et Saint Cloud pour chercher un échappatoire aux bouchons massifs à venir.

Ensuite, changer le plan de circulation des rues perpendiculaires et alterner les sens uniques. Vous pourrez ainsi supprimer la moitié des « tourne-à-gauche » qui gênent le flux et prennent de l'emprise. La place libérées par ces « tourne-à-gauche » permettrait une replantation supplémentaire très importante.

L'autre avantage serait qu'un feu sur deux, sur le quai, pourrait être réduit à une fonction de feu piéton. Lorsque personne ne demanderait le passage, le feu resterait vert. Moins d'arrêts multiples fluidifierait la circulation, et baisserait le niveau sonore, en grande partie du aux freinages et accélérations.

Une dernière amélioration importante devrait être apportée : l'installation de feux radar. Nouvellement validés par le gouvernement, ces feux ont un détecteur en amont qui repère les automobilistes trop rapides et fait passer le signal au rouge. L'automobiliste comprend très vite qu'il doit rouler à moins de 50 km/h pour ne pas avoir à s'arrêter / redémarrer tous les 300m. Là encore, moins de bruit, plus de fluidité. Là aussi, un dispositif terriblement efficace.

Enfin, le maître d'oeuvre a proposé de prendre en charge les coûts d'isolation phonique dans les zones les plus exposées, et c'est une très bonne chose. Il serait important de déterminer un seuil de nuisance engendrant la prise en charge automatique de ces frais, et de TOUS ces frais, plutôt que de le limiter à certaines zones, car il est raisonnablement impossible de déterminer aujourd'hui précisément les zones concernées. Seule la réalité le permettra, à la fin des travaux. Il faudrait aussi, contrairement à ce qu'annonce le département, que les bateaux puissent accéder à ces aides, car ils seront en première ligne en terme de nuisances subies, et que, contrairement à ce qu'il est affirmé dans le dossier, il est aussi simple de faire des travaux d'isolation phonique dans un bateau que dans un appartement.

4 - Concernant le stationnement

?A Suresnes, les places de stationnement vont fondre comme neige au soleil.?Une petite partie du problème se résoudra tout seul car, le stationnement devenant payant, les véhicules cercueils disparaîtront.

Mais il faut absolument développer des possibilités alternatives de stationnement, et c'est dès maintenant que des places accessibles au public doivent être prévues dans les immeubles de bureaux environnants, et ce sur toute la longueur du tronçon.

Avec le télétravail, des centaines de places sont et resteront disponibles dans l'immeuble de la Skema, l'ancien immeuble Airbus, etc... Il faut donc négocier avec les propriétaires qu'un étage entier de parking soit confié à un opérateur de parking, avec un tarif négocié pour les riverains.

Sur ce point, il est assez sidérant que la seule proposition faite par le département soit une hypothétique participation à la construction d'un parking sous le stade Tacconi, qui n'intéressera de fait que les riverains à proximité, soit une toute petite partie du tronçon).

Et, comme à Paris, il faudrait encourager le passage aux véhicules électriques en multipliant les bornes de recharge sur les places extérieures (point qui n'est d'ailleurs pas abordé dans le dossier) en échange de la gratuité du stationnement, une carotte qui s'est révélée très efficace dans la capitale.

5 - Concernant la piste cyclable et la future promenade

Vous le savez, la pratique du vélo comme moyen de transport quotidien explose. Et vous avez pu le lire dans tous les commentaires, avoir placé la piste cyclable côté ville est vu comme une aberration par l'immense majorité des intervenants.

Par les cyclistes tout d'abord, car leur imposer 15 carrefours est dangereux pour eux et pour les piétons, augmente considérablement leur temps de transport, et les fait circuler entre des murs bétons et des voitures.

Par les futurs promeneurs et les bateaux restaurants car cela réduit la promenade à sa portion congrue : un trottoir de 2m50 que personne n'empruntera, car qui voudrait se promener dans un couloir étroit près d'une 4 voies.

Il suffit de voir le résultat sur le tronçon Pont de Suresnes - Pont de Puteaux pour comprendre immédiatement que ce choix sera un triste et très coûteux échec.?

Il faut donc absolument replacer la piste cyclable côté Seine, comme cela était le cas initialement dans le projet. Et rajouter une haie entre la piste cyclable et les voitures. Vous auriez ainsi un bloc visuellement homogène d'environ 5,5 - 6 mètres, où se côtoieraient piétons et cyclistes, bordé sur la ville d'une haie végétale, et offrant une vue sur la Seine et la végétation naturelle ou replantées des berges (voir cu-dessus). Bref, une VRAIE promenade, et non un trottoir élargi.

??Au cas où la piste cyclable serait maintenue côté ville, une solution permettrait, à Suresnes, à la fois de la rendre plus agréable à parcourir, et de diminuer l'emprise du projet sur le tronçon le plus problématique, le

long du Parc du Château. Cette solution serait de faire cheminer la piste cyclable à l'intérieur du Parc du Château dans un corridor vert longeant le nouveau mur anti-bruit du parc. Je suis allé vérifier, très peu de travaux seraient nécessaires, aucun abattage d'arbres, la solution est simple et peu coûteuse. Et en ne prenant plus les 2,5m nécessaires côté quai, vous sauvez une grande partie de l'alignement d'arbres.

6 - Concernant la continuité entre la Ville (de Suresnes) et les quais

?Le projet est à ce jour incomplet, car la Ville de Suresnes ne donne plus aucune nouvelle du belvédère qui était prévu pour enjamber la 4 voies et permettre aux piétons de rejoindre promenade et Parc du Château. Ce projet est le seul lien fort entre ville et berge.

S'il est abandonné, le département doit absolument trouver une autre solution de maintenir cette continuité. Une solution serait d'ouvrir une entrée sur le Parc au milieu du quai, et de créer un passage protégé entre la promenade et cette entrée pour permettre aux promeneurs de faire la jonction, comme c'est le cas en bas du Parc de Saint Cloud par exemple.

7 - Je finirais avec un point assez personnel : les bateaux logements, bateaux restaurants, bateaux bureaux, etc...

Plus de 70 bateaux sont stationnés sur le parcours concerné, et l'impact va être terrible pour eux.? Depuis 7 ans, ils ont joué le jeu des conciliations, mais n'ont été quasiment pas écoutés. Depuis 2019, le Département ne répond plus à aucun de leurs mails, suscitant inquiétude voir colère.

Je pourrais aussi vous parler du cabinet de conseil travaillant sur l'étude de l'aménagement des quais, qui s'est contenté de distribuer des tracts non nominatifs dans les boîtes aux lettres, sans jamais se déplacer pour comprendre comment une péniche est stationnée, comment elle bouge pendant les crues, comment elle est connectée aux réseaux, etc... Sans jamais venir faire une liste visuelle des bateaux. Sans jamais contacter ni VNF ni les deux associations concernées pour obtenir la liste de ses propriétaires. Un façon de faire assez lunaire.

Aujourd'hui, le Département nous apprend que l'essentiel des frais dus aux modifications des quais (amarrages, branchements, passerelles et même frais de déplacement des bateaux si nécessaire ...) seront à la charge des habitants des bateaux. Alors que c'est un projet départemental, voulu et financé par le département, et que ce même département avait logiquement pris à sa charge ces mêmes frais lors des travaux d'Issy-les-Moulineaux. C'est un choix inacceptable.

Et le maître d'oeuvre doit modifier sa position sur ce point et assumer TOUTES les conséquences financières de ses choix.

L'accès aux bateaux est un autre sujet compliqué. Le dossier parle d'installer des plateformes le long du quai, au niveau des trottoirs, pour permettre aux bateaux d'y connecter leur passerelle. Cette idée n'est que rarement réalisable et montre la faiblesse voir l'inexistence des études sur cette partie du projet. Certains bateaux se retrouveraient avec une passerelle de plus de 20m (impossible sans un point de soutien central, donc en plein fleuve), d'autres avec une pente de près de 40 degrés, impossible à grimper par les jeunes enfants, personnes âgées, par temps de pluie etc.

Il est nécessaire d'avoir une bien plus grande souplesse sur le sujet : certains bateaux devraient pouvoir poser leur passerelle sur le Perret ou le chemin d'entretien, puis un escalier remplacerait la plateforme prévue. D'autres pourront tout à fait utiliser la plateforme promise. D'autres encore devront inventer, avec le maître d'oeuvre des solutions adaptées et individuelles. Un des intérêts de cette diversité de sa situation sera la diversité visuelle offerte aux promeneurs, les passerelles toutes identiques et massives d'Issy-les-Moulineaux étant un des points faibles de leur réaménagement.

Monsieur le commissaire-enquêteur, cette contribution est un peu longue mais j'espère qu'elle vous convaincra d'obliger le maître d'oeuvre à fournir tous les éléments à jour nécessaires à la compréhension de ce dossier aujourd'hui très incomplet. Et qu'elle vous permettra de soutenir une profonde amélioration d'un projet qui va considérablement changer la vie des riverains des quais de Suresnes et Saint Cloud pour des dizaines d'années. Restant bien entendu à votre disposition, et dans l'attente de vous rencontrer,

Bien à vous,

Fabrice Préal-Cléach

22 avril - (60 à 80)

60- Déposée le 21/04/2021 à 21:33 - SEVRES

À une époque où les bienfaits des arbres ne sont plus à démontrer (puits de carbone, apport de fraîcheur pendant les canicules, hébergement de tout un écosystème, pouvoir de rétention des microparticules et métaux lourds, etc.).

À une époque où l'on souhaite se débarrasser des voitures pour réduire notre empreinte écologique et réduire le bilan carbone de la France.

À une époque où l'on déplore la disparition des oiseaux, des insectes en particulier et de la faune sauvage en général à un rythme plus qu'alarmant.

À une époque où se construit la ligne de métro du Grand Paris qui longera le tracé de la RD7.

À une époque où les alignements d'arbres sont protégés par la loi

À cette époque, vous vous posez encore la question de l'utilité publique de "requalifier" la RD7 ?

Mais comment faut-il vous expliquer que nous avons collectivement plus besoin de ces arbres que d'une nième autoroute urbaine, que nous avons plus besoin du chant des oiseaux que du grondement des moteurs ?

Comment vous faire comprendre que la région a plus besoin de poumons que de béton ?

Avez-vous conscience du massacre que vous allez commettre en éradiquant des écosystèmes qui ont mis des dizaines d'années à s'établir, tout cela au nom du dieu sacré goudron béton ?

Avez-vous conscience des nuisances aggravées que vont devoir supporter les riverains privés de verdure, d'ombre, de chants d'oiseaux remplacés par les bruits des moteurs ?

Comment allez-vous expliquer aux riverains expulsés que c'est « pour mieux couper des arbres pour mieux laisser passer les voitures » ?

Le département des Hauts de Seine est coutumier en la matière, remplaçant peu à peu les espaces verts par du béton. Halte au remake du massacre à la tronçonneuse !

61- Déposée le 22/04/2021 à 02:34 - L ETANG LA VILLE

Les mobilités douces sont mal prises en compte par ce projet. Cohabitation conflictuelle piéton vélo et aménagements cyclables peu pratiques voir dangereux.

Or il s'agit pour les vélos d'un axe de transit essentiel pour relier le bassin de Versailles es ou j'habite à Paris ou je travaille.

Pour un projet cyclable cohérent, se référer à l'avis de mdb saint-cloud qui est parfaitement pertinent.

62- Déposée le 22/04/2021 à 09:18 - SAINT-CLOUD

Habitante du quartier des Coteaux, je constate avec étonnement l'abattage massif prévu des arbres sur les quais sous couvert de "restructuration des espaces verts".

Ces arbres sont immenses, ils font partie du paysage ...

Sans ces arbres, les quais seront à nu, le bruit sera démultiplié, où iront les oiseaux et animaux qui y vivent ?

De plus, les racines doivent être énormes : quid de l'arrachage et des conséquences pour la structure des quais ?

Enfin, les arbres de "remplacement" présents sur la vidéos sont ridicules en taille : dans combien d'année retrouverons-nous des quais ombragés et "verts"?

Nul doute que la plantation de ces "petits arbres" interviendra en toute fin de projet ce qui laissera des quais défigurés pendant de nombreuses années

Je m'oppose donc à l'abattage massif des arbres présents sur les quais. Ils doivent faire partie intégrante du projet.

Merci de prendre en compte cette remarque

63- Déposée le 22/04/2021 à 10:49

Alors que l'on mesure chaque jour l'ampleur des dégâts que nous faisons à nos écosystèmes, alors que chaque politique prise aujourd'hui devrait prendre en compte un avenir proche de besoins drastique de diminution des températures... Alors que les arbres sont reconnus pour leur capacité à réduire l'impact carbone alors que les arbres sont également reconnus pour abaisser localement les températures de 2 à 3 degrés... Vous envisagez de réduire à néant pour un projet d'ouverture à la circulation urbaine automobile un espace conséquent végétalisé (non les herbes et plantes basses ne compenseront jamais la perte des bénéfices des arbres abattus).

C'est un non sens total. Pour les gens d'aujourd'hui mais aussi ceux de demain qui s'ils décident de revenir en arrière devront patienter 30 ans pour retrouver le bénéfice d'une couverture végétale efficace d'arbres.

30 ans... Dans 30 ans tous les modèles d'anticipation montrent une augmentation des canicules surtout en métropole et en île de France, une augmentation de plusieurs degrés de la température moyenne des zones urbaines.... Et vous souhaitez détruire petit point par petit point ce qui constituerait un salut pour cette zone urbaine? Les politiques ne sont elles pas censées avoir une vision d'avenir et chercher à améliorer la vie des citoyens ?

La circulation automobile... Mais dans 15 ans nous allons nous battre pour le pétrole, les véhicules individuels seront obsolètes... Voyez plus loin, visez un développement centré sur les bénéfices environnementaux. Toutes les alarmes activent aujourd'hui en ce sens. Nous avons besoin de politiques urbaines fortes en faveur d'une revegetalisation, d'une réduction des transports polluants, des transports individuels. Et non. La voiture électrique n'est pas non plus une solution en raison de l'importance de son coût Environnemental de production.

En supprimant des arbres et des espaces végétalisés, vous condamnez les riverains à subir des pics de chaleur compensés par des clips qui aggraveront le problème , vous condamnez les personnes âgées du secteur à voir leurs santé impactée plus lourdement, vous condamnez également à long terme vos berges qui seront fragilisées, vous détruisez un biotope... Bref... Au nom de la voiture vous aurez tout faux.

64- Déposée le 22/04/2021 à 11:12 - VILLE D'AVRAY

Bonjour,

Je viens de regarder la video concernant la requalification de la RD7 de Suresnes à Saint-Cloud.

Globalement, je trouve que c'est une excellent idée.

Points positifs :

- le réaménagement des espaces piétons et cyclables permettront de profiter véritablement des quais et de circuler en toute sécurité.
- le réaménagement des axes routiers permettront la fluidité de la circulation.

Points à améliorer :

- le timing de mise à dispo des pistes cyclables ==> 2 ans c'est long...
- la végétalisation des berges et espaces piétonnés ==> peut-on replanter les arbres actuels qui sont en bonne santé et particulièrement grands et beaux ? Pourquoi ne pas mettre plus d'espaces vert?

Les axes et espaces ont l'air beaucoup trop grands et bétonnés. Il y a possibilité d'agrandir les espaces verts pour garder des îlots de fraîcheurs, nécessaires dans nos espaces péri-urbains soumis à de fortes chaleurs ou des couloirs venteux.

65- Déposée le 22/04/2021 à 11:22

Monsieur le commissaire-enqueteur,

La notice explicative indique que les arbres d'alignement vont devoir être abattus. Environ 400 sujets sont concernés.

Le CD92 précise qu'1/4 d'entre eux présentent des lésions irréversibles.

Par conséquent les 3/4 restant sont donc sains.

Pour justifier ces abattages, le CD92 considère leur absence « d'intérêt patrimonial »

Les mesures de réduction des impacts liés à ces abattages ne sont que trop peu détaillées ni engageantes pour la collectivité qui pourra traiter la question comme bon lui semble une fois la DUP délivrée.

Quel âge auront les futurs sujets plantés en remplacement de ceux qui seront abattus? Combien de temps, d'années, de décennies pour que les fonctionnalités de ce corridor biologique soient restituées?

Le CD92 est-il en mesure de s'engager sur ces points?

Le dossier présente en outre des données erronées et anciennes!

On y trouve des projections à « horizon 2017 »!(p.201)

Selon les chapitres, le dossier est daté de 2019, 2020...

Ce projet, daté, met en évidence une absence de volonté de s'adapter et d'innover pour limiter les atteintes aux arbres et à la biodiversité.

L'esprit de l'article L.350-3 du code de l'environnement n'est pas respecté.

D'une manière générale, les projets routière du Département comprennent des abattages d'arbres en nombre. Cette stratégie doit être revue et actualisée en fonction des enjeux climatiques et environnementaux actuels.

Le projet doit donc être modifié pour préserver les arbres et limiter leur abattage. C'est au CD92 de s'adapter aux contraintes liées à la biodiversité et non l'inverse!

Sincères salutations

Julie Crenn

**66- Déposée le 22/04/2021 à 13:05 - Ville :SAINT-CLOUD
projet requalification RD7 - St Cloud-Suresnes - enquête
publique**

A l'attention de monsieur Dominique Michel

Monsieur le commissaire enquêteur,

Dans le cadre du projet d'aménagement de la RD7 entre Suresnes et Saint-Cloud, l'association des Bateaux de Saint Cloud a pris connaissance d'un projet très différent de celui présenté par le département lors de nos réunions préalables en juin et novembre 2019.

Nous aurons l'occasion lors de notre rendez-vous programmé le jeudi 28 avril à 19H de partager avec vous nos nombreuses interrogations sur ce projet d'envergure.

Avant cela, il nous a néanmoins semblé nécessaire d'engager une action pour sensibiliser les riverains au projet et à ses enjeux. En effet, la période choisie pour mener l'enquête publique, en plein confinement et pendant les vacances de Printemps, associée à la faible communication, ne favorise pas l'information des riverains.

C'est la raison pour laquelle l'association des Bateaux de Saint-Cloud ainsi que celle de Suresnes, rejointe par de nombreux riverains "terrestres" ont élaboré un document assez visuel que nous allons distribuer aux promeneurs et riverains. Nous avons réalisé des simulations, avec les informations contenues dans le dossier, visualisant le projet dans ses parties les plus habitées, au pied du quartier des Coteaux.

Vous trouverez ci-joint le document pour votre parfaite information.

Notre objectif est de signaler l'existence du projet d'aménagement, de sensibiliser sur ses enjeux, d'inciter le maximum de personnes à consulter le dossier disponible et à participer à l'enquête publique.

Restant à votre entière disposition pour tout renseignement complémentaire, et dans l'attente de notre rencontre.

Très cordialement

Isabelle Marchand-1 756, quai Marcel Dassault* *92 210 Saint-Cloud* *Tél : +33 (0)6 07 41 25 45*

67- Déposée le 22/04/2021 à 13:48 - SURESNES

Bonjour,

Je complète mon observation en signalant que la diffusion de l'information n'a pas été faite comme indiquée dans les documents du dossier.

Contrairement à ce qui est mentionné, la distribution de tracts informatifs auprès des habitants des quartiers République et Centre Ville comme décrit n'a pas été faite ou a été faite très partiellement.

Je peux en témoigner, ainsi que plusieurs personnes que j'ai interrogées dans ces quartiers.

Il en résulte un défaut d'information qui devrait amener à prolonger le délai d'enquête et faire effectivement la communication correctement.

Cordialement

68- Déposée le 22/04/2021 à 15:49 - BOULOGNE-BILLANCOURT

Observation Avre, berges et parc sportifs



Monsieur le Commissaire enquêteur, le 22 avril 2021

Objet : Parc et parcours écologique et sportif à 11 lieux, incluant la passerelle-aqueduc de l'Avre, les berges Rive Droite, Rothschild et Saut du Loup, pour l'usage des habitants de St Cloud et des communes voisines

1. Plusieurs observations précédentes proposent d'élargir le cadre de réflexion, et/ou de créer une véritable promenade piétonne et vélo et espaces détentes.

- L'une d'elle, la 19, note que « des promenades bien plus agréables sont possibles dans le parc de Saint-Cloud ou dans le bois de Boulogne juste en face ».
- D'autres comprennent que le RD7 passant à 2 fois 2 voies, et le RD1 en face étant contraint à 2 fois 1 voie, par les pistes vélos « tactiques Covid », il est plus logique d'aménager pour la promenade la berge côté RD1.

2. Nous proposons de pousser cette réflexion, et d'investir, pour la promenade d'agrément (piétonne et vélo) et le vélo d'agrément des habitants de St Cloud et Boulogne, voire Suresnes et Sèvres, plutôt dans la rive droite qui est plus large. Mais pour que son côté « attracteur de promenade » soit plus fort, il faut revitaliser plusieurs cibles de promenades. Il faut :

- a. Ouvrir le parc Rothschild sur la merveilleuse passerelle-aqueduc de l'Avre (merveilleuse par ses vues hautes sur la Seine – en fait c'est le véritable monument des Hauts de Seine centrales, sa Tour Eiffel, un monument de l'eau et des fleuves), et aussi aux 2 autres coins fermés. Les techniques modernes permettent de gérer la sécurité d'accès et d'usage. L'aqueduc et berge d'un côté, et le Parc, le Bois et le Stade, de l'autre (voir ci-après), seraient à liasonner , pour en faire un accès simple, non perçu comme un obstacle:
 - i. Soit par un carrefour sécurisé très bien fait, si le RD1 est traité en boulevard urbain
 - ii. Soit par un complément de passerelle métallique (non rouillée !) ou en bois traitée avec soin architecturalement, qui plongerait dans le parc. La passerelle actuelle étant déjà 40 marches, soit 7,20m, au-dessus du niveau des trottoirs de la RD1, donc elle est déjà au bon niveau. Cela permettrait un accès PMR (à compléter par des ascenseurs côté St Cloud)
- b. Aménager la berge Est de part et d'autre de la passerelle, mais surtout côté Nord (sur la commune de Paris), où elle est large (mais actuellement interdite aux vélos, qui cependant la pratiquent, signe que le besoin existe).
- c. Ces 3 buts de promenade : passerelle haute de l'Avre, berge bucolique de Seine, et Parc Rothschild seront ainsi unifiés dans une même promenade et gestion (avec pour chacun un aspect vélo à gérer soigneusement), promenade qui les dynamisera, et contribuera à leur meilleur entretien. Le parc Rothschild souffre d'être en cul de sac, et est un peu à l'abandon, et sa partie Nord-Ouest en cul de sac est sous utilisée.
- d. Ces 3 éléments peuvent être complétés par 4 ou 5 autres, qui lui donneraient encore plus de sens et de puissance, constituant ainsi un véritable « parc de l'Avre (et du fleuve retrouvé) », dans un esprit à la fois sportif et écologique, commun aux 2 départements, et à St Cloud, Boulogne et Paris :
 - i. Sport citoyen : No man's land entre l'hippo-vélo-drome de Longchamp ET le parc Rothschild ET la Seine: dans le respect des hauts platanes, un skate parc pourrait être aménagé, ou un parcours sportif, ou des tennis (surtout si les 4 tennis de l'Abreuvoir, juste au Sud du Parc Rothschild, sont supprimés comme projeté dans la modification du PLU à l'enquête en mars 2021).
 - ii. Sport citoyen : Stade du Saut du Loup : ce stade Athlétisme et Rugby (un terrain et demi) repris en exclusivité par le Stade Français semble très sous-utilisé depuis la construction du stade de rugby Jean Bouin, et son passage en pelouse résistante
 - iii. Ecologie et science : Centre horticole de Longchamp et pépinière de la division des Sciences et techniques du Végétal de la direction des des Espaces Verts et de l'Environnement Parcs et Jardins de la Ville de Paris : il semble qu'ils pourraient donner lieu à visite scientifique le week-end, un petit musée de la nature en ville, en liaison avec les Serres d'Auteuil à l'étroit (et ayant donné lieu avec le cours Simone Mathieu à une collaboration exemplaire des Parcs et Jardin de Paris avec le sport). Le bâtiment cubique Sevesc, au coin de la passerelle-aqueduc, qui surmonte une plage-solarium de béton, pourrait le compléter pour les aspects écologie de l'eau (il abrite aussi un mystérieux tableau monumental, emblématique de l'alimentation en eau, photo ci-jointe), en étant aussi rendu visitable le week-end
 - iv. Sport citoyen: Si on ajoute au périmètre le rectangle A13-Abreuvoir (au sud de l'A13) et qu'on y maintient et renforce de l'équitation (présente aussi aux abords et dans le Parc Rothschild) et du tennis (en les passant de 4 à 8 et en mettant en souterrain le centre technique de GPSO boulevard

Vaillant, comme c'est le cas pour de nombreux dépôts RATP à Paris, au lieu de la déplacer sur l'Abreuvoir), on renforce un ancrage sportif du « parc de l'Avre »

v. Histoire :

1. Halte d'histoire de la technologie : on peut la prévoir sous le pont courbe de l'A13, de Jean Müller, premier pont mondial à voussoir préfabriqués en béton précontraint, qui a révolutionné les transports, et permis le boom à l'export du BTP français, et notamment des 2 entreprises internationales Vinci et Bouygues

2. Histoire : si le château Rothschild, mini-Versailles, est réhabilité en liaison avec le musée du Grand Siècle (si les 6000 m2 de logements – soit 90 logements - prévus autour sont maintenus, en prolongement des 400 logements de la cité Alexandrine, car eux seuls permettraient sa réhabilitation du fait des revenus dégagés), il peut s'ajouter au parcours, lié au musée du Grand Siècle par la berge réaménagée

3. Ces 3 buts de base, et ces 5-6 compléments (échelonnables) permettraient de constituer un lieu augmentant la qualité de vie dans le bas St Cloud (où les logements s'accroissent) et le Nord de Boulogne, ville qui se densifie aussi, avec par exemple les 2 opérations Aguesseau et Chateaudun (300 logements) et l'opération Souriau (400 logements). Dans les 2 cas les 2 villes, face à la montée des charges foncières, et à l'obsolescence des bureaux d'il y a 30 ans, remplacés par des logements neufs « télé-travaillables » ou des bureaux neufs (Ile Seguin), ont vocation à se renforcer en logements agréables, d'où un besoin de parcs et de sport en ville ET en extérieur, dans un contexte « ville du quart d'heure », d'ultra-proximité (piétonne et vélo), de plus en plus désirée, et compatible de plus avec les confinements.

4. C'est pour cela que, Madame/Monsieur le Commissaire enquêteur, bien que citoyen de la rive droite (Boulogne-Nord), je me permets de déposer cette observation, pensant qu'elle peut intéresser les citoyens de Saint Cloud et Suresnes, et en plus qu'elle relève d'un projet (bi-)départemental, donc l'échelon de cette enquête est le bon pour la proposer.

- a. Je vous propose d'approuver le projet sous réserves que l'aménagement du Parc de l'Avre décrit ci-dessus (berges rive droite, passerelle, et parc Rothschild décloisonné, et les à-côtés décrits ci-dessus), plus prioritaire et réalisable à peu de frais donc plus rentable, le soit fait préalablement, avec création d'une structure d'étude et de pilotage sous protocole d'accord avec les collectivités territoriales concernées, dont la collaboration est nécessaire
- b. Cette proposition est également guidée par le souci d'utiliser des espaces et des richesses sous-utilisées, voire gâchées, sans faire des investissements lourds : c'est le cas du coin du parc Rothschild, du triangle en friche entre l'Hippodrome de Longchamp et le Parc, des bords de Seine, qui sont une priorité d'aménagement des PADD et des OAP des PLUs actuels, et c'est le cas aussi à mon sens (sous réserves d'analyse approfondie) du stade du Saut du Loup, et des richesses du centre de sciences botanique de la Ville de Paris).
- c. Sans doute cette zone est sous-utilisée parce qu'en limite de plusieurs collectivités différentes, mais on peut y remédier avec la volonté et la vision
- d. En espérant ainsi ouvrir le débat, de part et d'autre de la Seine et avec les spécialistes des administrations (peut-être dans le cadre d'une réunion Zoom spécifique qui pourrait être organisée, cf vœu de l'observation n°22, ou sur place), pour aller vite et comparer les budgets, je vous prie d'agréer, Monsieur le Commissaire enquêteur, l'expression de mes sentiments les meilleurs

Denys Alapetite, Boulogne-Billancourt - Pièces jointes : vues Google Earth et photos

69- Déposée le 22/04/2021 à 16:22 - SURESNES

Cela me semble être une excellente idée, 2 voies dans chaque sens sont laissés aux voitures (il faudrait interdire aux camions et semi-remorques d'utiliser ces voies) et avoir une circulation en site propre pour les circulations douces tout en étant proche de la Seine.

70- Déposée le 22/04/2021 à 16:27

Bonjour,

Ce projet ne laisse qu'une place accessoire aux déplacement à vélo.

J'effectue régulièrement un trajet Garches <=> 8eme ardt de Paris et seuls les ponts de Saint Cloud ou de Suresnes me permettent de traverser la Seine. La piste cyclable du pont de Saint Cloud est peu praticable et en conflit avec les piétons dans le sens Saint Cloud => Billancourt et complètement inexistante dans l'autre sens (je reste sur les voies de circulation générales)

La situation de circulation dangereuse pour les cyclistes ne sera pas améliorée par ce projet tant qu'il n'y aura pas de piste cyclable clairement séparée des autres trafics. N'avoir qu'une seule piste bidirectionnelle d'un côté du pont n'est pas une solution. De plus le carrefour giratoire ne prend pas en compte les usages les plus fragiles

Francois Anthore
(Dans un autre registre, je ne peux pas "reconnaître avoir pris connaissance du RGPD" puisque c'est à vous, organisme collectant des données personnelles, qu'il est opposable)

71- Déposée le 22/04/2021 à 16:31 - 922210 SAINT-CLOUD

Bonjour,

un projet pareil est juste hallucinant en 2021. Je pensais naïvement que les plans d'urbanisme d'aujourd'hui prenaient en compte la pollution, le bruit, la santé des enfants et la santé des habitants en général. Qu'on cherchait à améliorer la qualité de vie des gens au lieu de la détruire.

Car c'est bien de cela qu'il s'agit: on privilégie largement les voitures et le bétonnage intensif au détriment de la santé des enfants, femmes, hommes habitant à proximité. On agrandit les routes et on développe la circulation plein pot (sans jeu de mots) en pleine ville au lieu de réduire le plus possible la circulation des véhicules et la pollution comme ce qui est fait à Paris.

Non vraiment, c'est incompréhensible. Mais qui donc a bien pu créer un tel projet? Soit il n'est pas au courant que des vrais gens habitent vraiment là, oui, jusqu'au bord de la route, soit ce plan a été conçu dans les années 1970 à l'ère du bétonnage massif, du temps de l'inconscience, et aussi du temps où il y avait environ 1000 fois moins de voitures à circuler.

Et comme ajouter 2 fois plus de circulation, de pollution, de bruit, de pots d'échappement à respirer aux enfants jusqu'au raz de leur école maternelle, de leur aire de jeux ou de leur crèche ne suffisait pas à ces urbanistes fous, ils ont décidé aussi d'abattre tous les arbres le long de cette route, afin que le bruit déjà démultiplié soit encore moins amorti, que la pollution également amplifiée soit encore moins absorbée, et que le tout soit bien accentué encore en été lorsque la canicule sera encore plus forte sans aucune ombre pour l'atténuer.

Encore plus hallucinant quand on constate en 2021 dans le monde entier que les urbanistes tentent justement 1°) de lutter contre la pollution et la surchauffe en été dans les villes en replantant le maximum de grands arbres: c'est quand même à ce jour la méthode la plus sûre et la plus simple, créer de l'ombre! et 2°) de lutter contre la pollution dans les villes en réduisant la circulation, pas en la développant à la façon d'une autoroute en pleine ville!

Je me demande vraiment si les concepteurs de ce projet savent qu'il s'agit là d'une zone d'habitation de Saint-Cloud, d'un quartier, grouillant de vie, avec beaucoup d'enfants, qui vivent ici toute la semaine, toute la journée, vont à l'école, à la crèche, au parc. La logique en 2021 aurait été justement de réduire au maximum la circulation sur cette route déjà trop polluante et trop bruyante de bord de Seine, d'en faire un vrai lieu de promenade en prenant une partie de la route existante aujourd'hui pour en faire une voie piétonne. Comme les mesures prises à Paris!

Je n'ai même pas parlé ici du côté esthétique, ni écologique de cet endroit: la fameuse balade par la passerelle du Bois de Boulogne (pour tous les habitants de Saint-Cloud et des autres communes qui viennent parfois de loin pour s'y promener) sera visuellement détruite avec l'arrachage des arbres, et de plus la faune et la flore seront complètement déstabilisées.

C'était le témoignage d'une habitante de Saint-Cloud, sidérée par ce projet ahurissant et très inquiète pour sa santé, celle de sa famille, celle de ses enfants, et celle de toutes les familles du quartier.

Emmanuelle

72- Déposée le 22/04/2021 à 16:42 - BOULOGNE-BILLANCOURT

PJ complémentaires à l'observation 68,

[Observation Avre, berges et parc sportifs](#)

Monsieur le Commissaire enquêteur, le 22 avril 2021

Objet : Parc et parcours écologique et sportif à 11 lieux, incluant la passerelle-aqueduc de l'Avre, les berges Rive Droite, Rothschild et Saut du Loup, pour l'usage des habitants de St Cloud et des communes voisines

1. Plusieurs observations précédentes proposent d'élargir le cadre de réflexion, et/ou de créer une véritable promenade piétonne et vélo et espaces détentes.

---- L'une d'elle, la 19, note que « des promenades bien plus agréables sont possibles dans le parc de Saint-Cloud ou dans le bois de Boulogne juste en face ».

---- D'autres comprennent que le RD7 passant à 2 fois 2 voies, et le RD1 en face étant contraint à 2 fois 1 voie, par les pistes vélos « tactiques Covid », il est plus logique d'aménager pour la promenade la berge côté RD1.

2. Nous proposons de pousser cette réflexion, et d'investir, pour la promenade d'agrément (piétonne et vélo) et le vélo d'agrément des habitants de St Cloud et Boulogne, voire Suresnes et Sèvres, plutôt dans la rive droite qui est plus large. Mais pour que son côté « attracteur de promenade » soit plus fort, il faut revitaliser plusieurs cibles de promenades. Il faut :

a. Ouvrir le **parc Rothschild** sur la merveilleuse **passerelle-aqueduc de l'Avre**

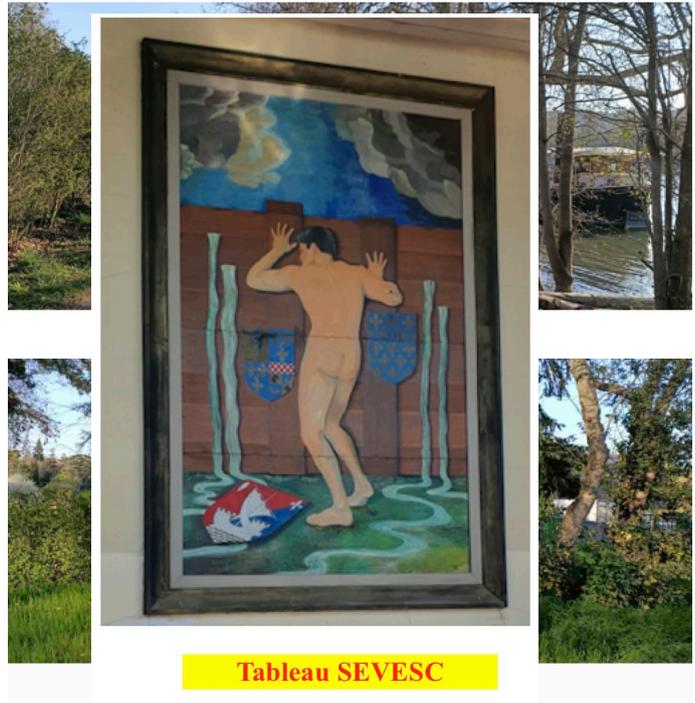
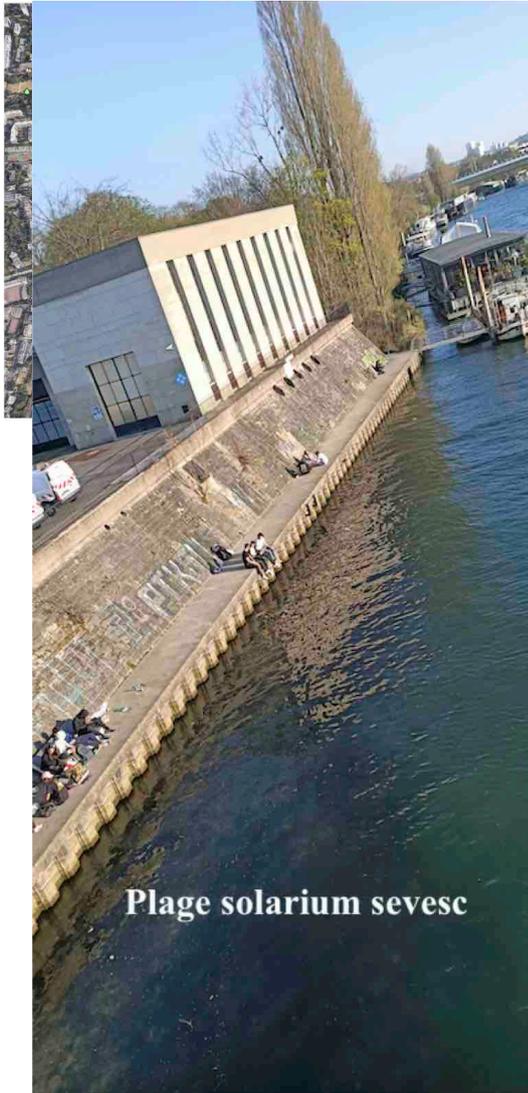
(merveilleuse par ses vues hautes sur la Seine – en fait c'est le véritable monument des Hauts de Seine centrales, sa Tour Eiffel, un monument de l'eau et des fleuves), et aussi aux 2 autres coins fermés. Les techniques modernes permettent de gérer la sécurité d'accès et d'usage. L'aqueduc et berge d'un côté, et le Parc, le Bois et le Stade, de l'autre (voir ci-après), seraient à **liaisonner**, pour en faire un accès simple, non perçu comme un obstacle:

- i. Soit par un carrefour sécurisé très bien fait, si le RD1 est traité en boulevard urbain
 - ii. Soit par un complément de passerelle métallique (non rouillée !) ou en bois traitée avec soin architecturalement, qui plongerait dans le parc. La passerelle actuelle étant déjà 40 marches, soit 7,20m, au-dessus du niveau des trottoirs de la RD1, donc elle est déjà au bon niveau. Cela permettrait un accès PMR (à compléter par des ascenseurs côté St Cloud)
- b. Aménager la **berge Est** de part et d'autre de la passerelle, mais surtout côté Nord (sur la commune de Paris), où elle est large (mais actuellement interdite aux vélos, qui cependant la pratiquent, signe que le besoin existe).
- c. Ces 3 buts de promenade : passerelle haute de l'Avre, berge bucolique de Seine, et Parc Rothschild seront ainsi **unifiés** dans une même promenade et gestion (avec pour chacun un aspect vélo à gérer soigneusement), promenade qui les dynamisera, et contribuera à leur meilleur entretien. Le parc Rothschild souffre d'être en cul de sac, et est un peu à l'abandon, et sa partie Nord-Ouest en cul de sac est sous utilisée.
- d. Ces 3 éléments peuvent être complétés par 4 ou 5 autres, qui lui donneraient encore plus de sens et de puissance, constituant ainsi un véritable « parc de l'Avre (et du fleuve retrouvé) », **dans un esprit à la fois sportif et écologique**, commun aux 2 départements, et à St Cloud, Boulogne et Paris :
- i. Sport citoyen : **No man's land entre l'hippo-vélo-drome de Longchamp ET le parc Rothschild ET la Seine**: dans le respect des hauts platanes, un skate parc pourrait être aménagé, ou un parcours sportif, ou des tennis (surtout si les 4 tennis de l'Abreuvoir, juste au Sud du Parc Rothschild, sont supprimés comme projeté dans la modification du PLU à l'enquête en mars 2021).
 - ii. Sport citoyen : **Stade du Saut du Loup** : ce stade Athlétisme et Rugby (un terrain et demi) repris en exclusivité par le Stade Français semble très sous-utilisé depuis la construction du stade de rugby Jean Bouin, et son passage en pelouse résistante
 - iii. Ecologie et science : **Centre horticole de Longchamp et pépinière de la division des Sciences et techniques du Végétal de la direction des des Espaces Verts et de l'Environnement** Parcs et Jardins de la Ville de Paris : il semble qu'ils pourraient donner lieu à visite scientifique le week-end, un petit musée de la nature en ville, en liaison avec les Serres d'Auteuil à l'étroit (et ayant donné lieu avec le cours Simone Mathieu à une collaboration exemplaire des Parcs et Jardin de Paris avec le sport). Le **bâtiment cubique Sevesc**, au coin de la passerelle- aqueduc, qui surmonte une **plage-solarium** de béton, pourrait le compléter pour les aspects **écologie de l'eau** (il abrite aussi un mystérieux tableau monumental, emblématique de l'alimentation en eau, photo ci-jointe), en étant aussi rendu visitable le week-end
 - iv. Sport citoyen: Si on ajoute au périmètre **le rectangle A13-Abreuvoir (au sud de l'A13)** et qu'on y maintient et renforce de l'équitation (présente aussi aux abords et dans le Parc Rothschild) et du tennis (en les passant de 4 à 8 et en mettant en souterrain le centre technique de GPSO boulevard Vaillant, comme c'est le cas pour de nombreux dépôts RATP à Paris, au lieu de la déplacer sur l'Abreuvoir), on renforce un ancrage sportif du « parc de l'Avre »
 - v. Histoire :
 1. Halte d'histoire de la technologie : on peut la prévoir sous le pont courbe de l'A13, de Jean Müller, **premier pont mondial à voussoir préfabriqués en béton précontraint**, qui a révolutionné les transports, et permis le boom à l'export du BTP français, et notamment des 2 entreprises internationales Vinci et Bouygues.

2. Histoire : si le **château Rothschild**, mini-Versailles, est réhabilité en liaison avec le musée du Grand Siècle (si les 6000 m² de logements – soit 90 logements - prévus autour sont maintenus, en prolongement des 400 logements de la cité Alexandrine, car eux seuls permettraient sa réhabilitation du fait des revenus dégagés), il peut s'ajouter au parcours, lié au musée du Grand Siècle par la berge réaménagée
3. Ces 3 buts de base, et ces 5-6 compléments (échelonnables) permettraient de constituer un lieu augmentant la qualité de vie dans le bas St Cloud (où les logements s'accroissent) et le Nord de Boulogne, ville qui se densifie aussi, avec par exemple les 2 opérations Aguesseau et Chateaudun (300 logements) et l'opération Souriau (400 logements). Dans les 2 cas les 2 villes, face à la montée des charges foncières, et à l'obsolescence des bureaux d'il y a 30 ans, remplacés par des logements neufs « télé- travaillables » ou des bureaux neufs (Ile Seguin), ont vocation à se renforcer en logements agréables, d'où un besoin de parcs et de sport en ville ET en extérieur, dans un contexte « ville du quart d'heure », d'ultra-proximité (piétonne et vélo), de plus en plus désirée, et compatible de plus avec les confinements.
4. C'est pour cela que, Madame/Monsieur le Commissaire enquêteur, bien que citoyen de la rive droite (Boulogne-Nord), je me permets de déposer cette observation, pensant qu'elle peut intéresser les citoyens de Saint Cloud et Suresnes, et en plus qu'elle relève d'un projet (bi-)départemental, donc l'échelon de cette enquête est le bon pour la proposer.
 - a. Je vous propose d'approuver le projet sous réserves que l'aménagement du Parc de l'Avre décrit ci-dessus (berges rive droite, passerelle, et parc Rothschild décroisonné, et les à-côtés décrits ci-dessus), plus prioritaire et réalisable à peu de frais donc plus rentable, le soit fait préalablement, avec création d'une structure d'étude et de pilotage sous protocole d'accord avec les collectivités territoriales concernées, dont la collaboration est nécessaire
 - b. Cette proposition est également guidée par le souci d'utiliser des espaces et des richesses sous-utilisées, voire gâchées, sans faire des investissements lourds : c'est le cas du coin du parc Rothschild, du triangle en friche entre l'Hippodrome de Longchamp et le Parc, des bords de Seine, qui sont une priorité d'aménagement des PADD et des OAP des PLUs actuels, et c'est le cas aussi à mon sens (sous réserves d'analyse approfondie) du stade du Saut du Loup, et des richesses du centre de sciences botanique de la Ville de Paris).
 - c. Sans doute cette zone est sous-utilisée parce qu'en limite de plusieurs collectivités différentes, mais on peut y remédier avec la volonté et la vision
 - d. En espérant ainsi ouvrir le débat, de part et d'autre de la Seine et avec les spécialistes des administrations (peut-être dans le cadre d'une réunion Zoom spécifique qui pourrait être organisée, cf vœu de l'observation n°22, ou sur place), pour aller vite et comparer les budgets, je vous prie d'agréer, Monsieur le Commissaire enquêteur, l'expression de mes sentiments les meilleurs

Denys Alapetite, Boulogne-Billancourt

Pièces jointes : vues Google Earth et photos



73- Déposée le 22/04/2021 à 16:49

Les aménagements cyclables ne sont pas à la hauteur des standards. La piste bidirectionnelle est côté bâti et non côté seine, beaucoup d'intersection de la piste, ce qui augmente le risque de collision avec des voitures alors que ce tronçon constitue un itinéraire de transit. Les continuités cyclables ne sont pas assurées avec les installations existantes. Pas d'aménagements cyclables prévus au niveau du parc de Saint-Cloud alors que de la place est disponible. Piste bidirectionnelle sur le Pont de Sèvres est maintenue que d'un côté ce qui oblige à un détour pour le sens Boulogne->Sèvres.

74- Déposée le 22/04/2021 à 19:28

Ce projet est, comme la section plus en amont de la Seine qui a été requalifiée il y a une dizaine d'années, très insuffisant du point de vue des aménagements cyclables. Il est déjà anachronique de ce point de vue et le sera plus encore au moment de la livraison, avec l'augmentation prévisible des flux vélo/EDP. Les problèmes liés au trafic vélo bidirectionnel sur une piste trop étroite, ainsi que les conflits avec les piétons, sont quasiment inévitables en l'état et font ici l'objet d'une évaluation expéditive (en comparaison des études consacrées aux flux routiers) et exagérément optimiste.

Plus généralement il paraît inconcevable en 2021 de travailler encore à augmenter le flux de véhicules motorisés, sous prétexte de limiter la congestion, objectif chimérique. Ce projet devrait prendre en compte les changements significatifs qui ont eu lieu et continuent à se produire. S'il est trop tard pour revenir sur les choix généraux de voirie motorisée, il est encore temps d'améliorer les arbitrages concernant les circulation "douces" (y compris piétons) et revenir à des équilibres plus en phase avec les objectifs de réduction de la pollution qui sont censés guider les politiques publiques.

75- Déposée le 22/04/2021 à 19:39 - SURESNES

On a l'impression de revenir aux années Pompidou, plus de béton et plus de voiture, on ne diminue pas les voies de voitures. Les pistes cyclables sont pensées par des personnes qui en font jamais de vélo.

La chaussée à 2 fois de voie de voiture n'est pas acceptable par rapport à l'objectif du projet.

La suppression des arbres est inadmissible et va retirer tous le charme des berges de Seine.

Si l'objectif est de rendre les voies existantes plus attractives aux piétons et aux vélos, c'est franchement loupé et peu ambitieux. Les aménagements cyclables ne sont pas à la hauteur des standards, ils méritent d'être repensés au niveau de la continuité des croisements.

Réveillez-vous on est en 2021 les attentes des citoyens ont légèrement évoluées

76- Déposée le 22/04/2021 à 20:52 - SURESNES

- La piste cyclable sur le tronçon Saint-Cloud - Suresnes devrait être côté Seine et pas côté du bâti. En effet, il y a 15 intersections sur ce tronçon, soit une toutes les 220m. Pour un axe qui sera essentiellement de transit (futur RER Vélo), c'est inefficace (arrêts trop fréquents et très pénalisants en vélo).
- Par ailleurs, cette piste cyclable n'est pas suffisamment séparée des piétons et n'est pas assez large (3 m préconisé pour ce type d'axe).
- Il n'y a pas de continuité cyclable sur la RD7 Sud entre le pont de Sèvres et le pont de St-Cloud. Le parc de Saint-Cloud ne peut pas être considéré comme une alternative viable : le parc est fermé la nuit ; les chemins du parc sont défoncés et pas adaptés aux vélos de ville ; le bas du parc est souvent privatisé. Sur ce tronçon de 700m, sans bâti à côté, il serait assez simple de trouver 5m sur les cotés pour faire une piste cyclable.
- Le carrefour G. Clémenceau devient un rond-point avec des 2-3 voies aux entrée/sorties. Il n'y a aucune protection pour les cyclistes : il faut étudier une sécurisation avec un carrefour de type "Hollandais".
- Il faut une piste cyclable de chaque côté du pont de Saint-Cloud.

77- Déposée le 22/04/2021 à 22:13

- 1) Sur le pont de Saint-Cloud : il faut une piste cyclable de chaque côté du pont.
- 2) Le rond point de la place G Clémenceau : un carrefour de type hollandais est nécessaire pour améliorer la sécurité des cyclistes.
- 3) Piste cyclable sur le tronçon Saint-Cloud-Suresnes. La piste côté Seine serait plus adaptée. Nous rappelons que la RD7 fait partie du projet RERVélo.
- 4) Liaison manquante entre le pont de Saint-Cloud et le Pont de Sèvres. Ce tronçon reste sans solution cyclable, et le restera pendant longtemps si il n'est pas traité avec ce projet.

78- Déposée le 22/04/2021 à 22:16 - RUEIL-MALMAISON

Le dossier d'enquête publique précise, en page 27 de la pièce C, que "l'itinéraire présentant potentiellement une attractivité de loisirs, il devra impérativement proposer un aménagement différencié et ainsi ne pas mélanger cyclistes et piétons."

S'il semble surprenant de ne retenir que les trajets de loisir, le vélo étant de plus en plus utilisé comme un mode de déplacement pour les trajets urbains, force est de constater que l'aménagement différencié présenté comme impératif n'est pas présent dans le projet.

En effet, cet aménagement est, comme trop souvent, pensé uniquement avec comme élément central la circulation motorisée individuelle, les modes de déplacements pourtant mieux adaptés à la ville que sont la marche, le vélo, ou les EDPM, sont relégués à titre accessoire dans l'aménagement de cet axe.

Nous nous retrouvons donc avec :

- un aménagement cyclable sur le trottoir, côté bâti, avec de très nombreux conflits piétons/cyclistes à chaque intersection
- Aucun aménagement ne sépare physiquement ces deux flux.
- Trottoirs et pistes cyclables sont particulièrement étroits, ceci alors que l'on trouve sans problème la place d'aménager 4 à 5 voies de circulation motorisée juste à côté. La piste cyclable fait ainsi 2,5 mètres de large, quand le Cerema recommande une largeur d'au moins 3 mètres dans ce type de configuration.
- une absence de continuité cyclable sur la RD7 Sud entre le pont de Sèvres et le pont de St-Cloud, et les pistes cyclables existantes de chaque côté de ces ponts : une telle absence de continuité semble dans l'esprit des concepteurs tout à fait normal, quand il ne leur viendrait jamais à l'esprit de faire la même chose pour la circulation motorisée !

Ce projet doit absolument être revu, en mettant au centre de sa conception la mobilité en général, et pas seulement la circulation motorisée individuelle. Nous ne sommes plus au XXème siècle.

79- Déposée le 22/04/2021 à 22:17

J'approuve les remarques en 4 parties :

- 1) Sur le pont de Saint-Cloud : il faut une piste cyclable de chaque côté du pont.
- 2) Le rond point de la place G Clémenceau : un carrefour de type hollandais est nécessaire pour améliorer la sécurité des cyclistes.
- 3) Piste cyclable sur le tronçon Saint-Cloud-Suresnes. La piste côté Seine serait plus adaptée. Nous rappelons que la RD7 fait partie du projet RERVélo.
- 4) Liaison manquante entre le pont de Saint-Cloud et le Pont de Sèvres. Ce tronçon reste sans solution cyclable, et le restera pendant longtemps si il n'est pas traité avec ce projet.

80- Déposée le 22/04/2021 à 22:58

Les aménagements cyclables sont insuffisants et ne sont pas au niveau de l'état de l'art actuel. Une rénovation si importante se doit d'investir dans l'avenir et de prioriser les modes de transports respectueux des autres et de la planète, et cesser de privilégier la voiture individuelle qui est une aberration en zone urbaine dense.

La pollution au particules fines fait des milliers de morts par an dans la région parisienne. Cette pollution reste au même niveau, que les voitures soient thermiques ou électriques. Le bruit du trafic motorisé est une nuisance insupportable pour les riverains d'autoroutes urbaines comme la RD7. La dangerosité des véhicules motorisés cause des centaines de collisions par an dans la région. Les voitures assurent moins de 20% des déplacements, mais consomment plus de 50% de l'espace public

Nous voulons mettre fin à l'ensemble de ces nuisances et vivre, travailler et circuler dans des villes agréables, et non subir l'enfer motorisé. Pour cela il faut permettre à ceux qui le souhaitent de circuler en toute sécurité à vélo, avec des itinéraires adéquats et pratiques.

J'ajoute ma voix à celle de l'association Saint Cloud à vélo qui a émis des remarques très pertinentes sur les insuffisances du projet pour permettre le développement des déplacements cyclables, bénéfiques pour tous, cyclistes ou non:

- 1) Sur le pont de Saint-Cloud : il faut une piste cyclable de chaque côté du pont.
- 2) Le rond point de la place G Clémenceau : un carrefour de type hollandais est nécessaire pour améliorer la sécurité des cyclistes.
- 3) Piste cyclable sur le tronçon Saint-Cloud-Suresnes. La piste côté Seine serait plus adaptée. Nous rappelons que la RD7 fait partie du projet RERVélo.
- 4) Liaison manquante entre le pont de Saint-Cloud et le Pont de Sèvres. Ce tronçon reste sans solution cyclable, et le restera pendant longtemps si il n'est pas traité avec ce projet.

Merci de corriger le projet pour que cette requalification soit un investissement dans un avenir plus efficace et agréable et non une régression dans un enfer motorisé qui devrait être relégué dans le passé.

23 avril - (81 à 95)

81- Déposée le 23/04/2021 à 7:50 - SAINT-CLOUD

Sur la section entre Suresnes et Saint Cloud, la piste cyclable devrait être côté Seine. En effet, une piste cyclable sur le trottoir, n'est pas efficace et même dangereuse (intersection / danger avec les piétons des piétons ...).

Sur le pont de Saint § Cloud, il y a 7 voies pour les voitures, et les piétons et les cyclistes doivent se partager 10% de l'espace. Il faut faire une voie spéciale cycliste en supprimer une voie de circulation de chaque côté.

De même l'aménagement de la place Clémenceau n'intègre pas la continuité Cycliste / sans liaison avec la direction pont de Sèvre.

Il faut vraiment profiter de ces investissements pour réduire l'emprise de la voiture ... et montrer une vraie volonté pour la transition écologique. C'est la demande de toute la nouvelle génération qui a été déjà été largement pénalisée par les aménagements d'un autre âge (ex. l'autoroute A13)

82- Déposée le 23/04/2021 à 8:21 - SAINT-CLOUD

Bonjour,

Je suis un utilisateur habituel du vélo électrique, à savoir que je l'utilise tous les jours pour aller au travail. (Pus de 6000km/an).

Sur le tronçon Saint-Cloud-Suresnes. La piste coté Seine serait plus adaptée.

Pourquoi ?

1. Parce que si on met la piste vélo coté immeuble, alors elle est sans cesse entrecoupé par des voies de circulations, ce qui est accidentogène et qui ralenti la circulation des vélos.

2. De plus, cette piste ne sera pas séparée des piétons. Pour rappel un vélo roule à 25km/h. Un piéton traverse les pistes cyclables -enjambe les séparations- , peut avoir des écouteurs... J'ai déjà percuté a 25 km/h un piéton qui a décidé au dernier moment et avec des écouteurs de couper la voie vélo. C'est violent pour les deux...

Le bon exemple de voie vélo de ce type, c'est la voie georges pompidou. Parce qu'elle permet réellement de circuler.

D'une façon générale, si je peux donner mon avis d'utilisateur assidu du vélo, il ne faut pas considérer le vélo comme il était considéré avant, le vélo est un moyen de circulation au même titre que les autres.

Les voies de circulations doivent être sûres et non entravées.

La solution actuellement proposée est jolie sur une carte, un plan,, on peut avoir l'impression d'avoir crée une voie de circulation; mais elle est inadaptée et si mise en place devra être refaite d'ici quelques années, voire moins.

83- Déposée le 23/04/2021 à 8:27 - ASNIERES SUR SEINE

Bonjour,

Les pistes cyclables dessinées sont insuffisantes. La continuité cyclable n'est pas assurée. 2,5m de largeur pour une piste bidirectionnelle cela ne devrait plus être possible en 2021.

Il faut faire attention à ne pas créer de conflits vélos et piétons, il faut séparer clairement la piste cyclable des cheminement piétons.

La piste bidirectionnelle sur le pont me fait dangereusement penser au projet réalisé sur le Pont de Clichy dans le 92 qui est déjà en cours de révision compte tenu des accès non protégés. Il serait souhaitable de ne pas reproduire les erreurs des voisins.

Il faut sécuriser l'accès au rond point pour les cyclistes: faire un anneau dédié aux cyclistes (rond point hollandais) car cet aménagement amènera des conflits avec motorisés. Exemple rond point pont d'Asnieres à Levallois qui n'offre pas une sécurisation nécessaire. Pensez aux camions et à leur angle mort...

Enfin ce tronçon est structurant pour le projet régional du RER velo: à l'heure où l'on parle de l'accord de Paris, où tous les États s'engagent à réduire leur émission de CO2, où les franciliens sont prêts à changer leur mode de déplacement face à l'urgence climatique, il serait bienvenue que les hauts de Seine proposent des projets qualitatifs dans la durée pour le vélo qui est un mode de déplacement adapté.

83- Déposée le 23/04/2021 à 8:27 - NEUILLY SUR SEINE

Bonjour,

Les pistes cyclables dessinées sont insuffisantes. La continuité cyclable n'est pas assurée. 2,5m de largeur pour une piste bidirectionnelle cela ne devrait plus être possible en 2021.

Il faut faire attention à ne pas créer de conflits vélos et piétons, il faut séparer clairement la piste cyclable des cheminement piétons.

La piste bidirectionnelle sur le pont me fait dangereusement penser au projet réalisé sur le Pont de Clichy dans le 92 qui est déjà en cours de révision compte tenu des accès non protégés. Il serait souhaitable de ne pas reproduire les erreurs des voisins.

Il faut sécuriser l'accès au rond point pour les cyclistes: faire un anneau dédié aux cyclistes (rond point hollandais) car cet aménagement amènera des conflits avec motorisés. Exemple rond point pont d'Asnieres à Levallois qui n'offre pas une sécurisation nécessaire. Pensez aux camions et à leur angle mort...

Enfin ce tronçon est structurant pour le projet régional du RER velo: à l'heure où l'on parle de l'accord de Paris, où tous les États s'engagent à réduire leur émission de CO2, où les franciliens sont prêts à changer leur mode de déplacement face à l'urgence climatique, il serait bienvenue que les hauts de Seine proposent des projets qualitatifs dans la durée pour le vélo qui est un mode de déplacement adapté.

84- Déposée le 23/04/2021 à 8:31 - ASNIERES SUR SEINE

Je suis contre ce projet qui sacrifie encore des arbres et qui élargie la chaussée alors qu'en face on l'a rétrécie pour quelques vélos !!!

85- Déposée le 23/04/2021 à 9:04 - COURBEVOIE

Il serait plus judicieux de mettre la piste cyclable côté Seine, en effet elle sera sans discontinuité et donne un avantage certain pour les déplacements surtout aux horaires de bureau avec la défense. Cela incitera à utiliser le cycle plutôt que le véhicule à moteur, vu que le trajet sera rapide et sécurisé. Ne pas oublier de mettre des accès aux intersections pour celles et ceux qui iraient en ville et devraient traverser les 2*3voies allouées aux véhicules.

L'accessibilité des pistes ne pose pas de soucis vu qu'à chaque intersection des véhicule à moteur il y a un feu, donc sur ces points, rendre la piste accessible n'est qu'une question de peinture au sol.

Merci de reconsid ce point si vous voulez alléger le nombre de véhicules à moteur et participer plus activement aux enjeux planétaires.

Pour une meilleure santé, pour perdre moins de temps sur les trajets, pour une population plus heureuse et ouverte

86- Déposée le 23/04/2021 à 9:26 - SURESNES

La suppression de la promenade ombragée serait 1 grosse perte tant sur le point écologique que sur le point du confort des habitants

En effet de nombreux oiseaux y nichent.

De plus les arbres jouent un rôle déterminant dans le blocage des bruits provenant de la circulation des quais et procurent aux suresnois un lieu de ballade très prisé

87- Déposée le 23/04/2021 à 9:39 - GARCHES

J'habite Garches, suis retraité et me suis mis au vélo pour tous mes déplacements depuis octobre 2019 grâce au dispositif Véligo puis en achetant mon propre vélo à assistance électrique.

Je suis tombé par hasard sur le site de l'association St Cloud à vélo qui présente un lien avec votre enquête. Je partage complètement leurs observations:

- 1) Sur le pont de Saint-Cloud : il faut une piste cyclable de chaque côté du pont.
- 2) Le rond point de la place G Clémenceau : un carrefour de type hollandais est nécessaire pour améliorer la sécurité des cyclistes.
- 3) Piste cyclable sur le tronçon Saint-Cloud-Suresnes. La piste côté Seine serait plus adaptée. Nous rappelons que la RD7 fait partie du projet RERVélo.

J'ajoute qu'installer la piste côté bâti fera qu'on y trouvera des véhicules de livraison, de travaux, des voitures garées "pour deux minutes". Les dangers de toutes les pistes insuffisamment sanctuarisées.

- 4) Liaison manquante entre le pont de Saint-Cloud et le Pont de Sèvres. Ce tronçon reste sans solution cyclable, et le restera pendant longtemps si il n'est pas traité avec ce projet.

Les aménagements cyclistes sont trop souvent "aménageurs centriques" il faut les concevoir façon "cycliste centrique". Je recommande que tous les personnels en charge de ces plans soient astreints à au moins un jour de trajet en vélo par semaine pour vivre la réalité.

Cordialement.

Michel Gall

88- Déposée le 23/04/2021 à 9:42 - SURESNES

Bonjour,

Etant originaire de Suresnes et réalisant souvent des trajets à vélo, je soutiens en tout point les observations formulées par le collectif "Saint Cloud à vélo":

<https://www.saint-cloud-a-velo.fr/post/nos-remarques-sur-l-enq%C3%BBete-publique-sur-la-rd7>

- 1) Sur le pont de Saint-Cloud : il faut une piste cyclable de chaque côté du pont.

2) Le rond point de la place G Clémenceau : un carrefour de type hollandais est nécessaire pour améliorer la sécurité des cyclistes.

3) Piste cyclable sur le tronçon Saint-Cloud-Suresnes. La piste coté Seine serait plus adaptée. Nous rappelons que la RD7 fait partie du projet RERVélo.

4) Liaison manquante entre le pont de Saint-Cloud et le Pont de Sèvres. Ce tronçon reste sans solution cyclable, et le restera pendant longtemps si il n'est pas traité avec ce projet.

J'espère que sur un aménagement aussi structurant, le projet sera revu pour permettre une réelle prise en compte des besoins des cyclistes.

Cordialement,
Dimitri Vergne

89- Déposée le 23/04/2021 à 9:56 - BOULOGNE-BILLANCOURT

Le projet d'aménagement cyclable est insuffisant dans son état actuel, il n'assure ni continuité ni sécurité ni praticité et poussera les cyclistes sur la route. Merci de revoir votre copie.

90- Déposée le 23/04/2021 à 10:15 - VAUCRESSON

Bonjour,

Jeune cycliste du quotidien (non-motorisé, coursier en vélo-cargo de métier) originaire de Vaucresson et transitant régulièrement vers Paris par le Pont de St-Cloud, j'ai pris connaissance du projet d'aménagement de la RD7.

J'appuie en tous points les remarques portées par l'association " St-Cloud à Vélo", à savoir :

- sur Pont, piste cyclable protégée à réaliser hors-trottoir de chaque côté du pont pour éviter des détours inutiles et chronophages.
- Bidirectionnelle côté fleuve sur les quais pour un trafic cycles aussi fluide que le flux motorisé. Il n'est pas concevable de devoir ralentir et relancer tous les 200m aux intersections lorsqu'une meilleure solution est envisageable.
- Le tronçon le long du Parc bas manque cruellement et devrait être impérativement pensé pour qu'un passage Sèvres/Issy > St cloud soit enfin possible hors-parc à toute heure et en sécurité.
- Il faut faciliter au+ l'entrée dans le Parc depuis Boulogne et bas de St-Cloud pour qu'elle soit parfaitement sécurisée et fluide. C'est un passage très emprunté pour qui remonte vers Garches-Vaucresson depuis Paris et l'accès actuel est compliqué et mal indiqué pour les non-habituels

Merci d'avance pour l'attention que vous porterez à ces remarques,

En espérant que les nouveaux aménagements soient à la hauteur de la transition qu'opère l'ensemble de la région au niveau de la cyclabilité de ses axes majeurs.

Beaucoup de personnes seraient prêtes à changer de mode de transport si on leur garantissait sécurité et fluidité à vélo et ce même depuis les hauteurs du plateau de St-Cloud.

Pierre-André Balestrieri

91- Déposée le 23/04/2021 à 10:43 - SURESNES

Bonjour,

Etant originaire de Suresnes et m'y rendant hebdomadairement à vélo depuis l'est de Paris, je soutiens en tout point les observations formulées par le collectif "Saint Cloud à vélo":

<https://www.saint-cloud-a-velo.fr/post/nos-remarques-sur-l-enq%C3%BBete-publique-sur-la-rd7>

1) Sur le pont de Saint-Cloud : il faut une piste cyclable de chaque côté du pont.

2) Le rond point de la place G Clémenceau : un carrefour de type hollandais est nécessaire pour améliorer la sécurité des cyclistes.

3) Piste cyclable sur le tronçon Saint-Cloud-Suresnes. La piste coté Seine serait plus adaptée. Nous rappelons que la RD7 fait partie du projet RERVélo.

4) Liaison manquante entre le pont de Saint-Cloud et le Pont de Sèvres. Ce tronçon reste sans solution cyclable, et le restera pendant longtemps si il n'est pas traité avec ce projet.

J'espère que sur un aménagement aussi structurant, le projet sera revu pour permettre une réelle prise en compte des besoins des cyclistes. Ce mode de transport rencontre de plus en plus d'adeptes, non seulement chez les populations jeunes mais aussi chez les adultes et seniors, il ne s'agit vraisemblablement pas d'un effet

de mode mais d'un réel changement de comportement chez les usagers de la route. L'ouest parisien se doit d'être à la hauteur, de relever ce défi et de montrer l'exemple

92- Déposée le 23/04/2021 à 14:45

Bonjour,

Le pont doit selon moi accueillir une piste cyclable dans le sens boulogne - saint cloud et une dans le sens saint cloud - boulogne

Merci !

93- Déposée le 23/04/2021 à 15:03

Bonjour,

Une piste cyclable avec voie piétonne arborée type coulée verte séparée du bruit des voitures et de la pollution seraient top.

Il serait top de faire ça sur l'ensemble de la commune comme ça commence à l'être dans beaucoup de villes, ou les abords de la Seine et des cours d'eau deviennent les lieux de promenade que nous adorons tous : Issy, Paris, Meudon...

94- Déposée le 23/04/2021 à 19:12 - SAINT-CLOUD

Si vous parlez de murs anti-bruit ,c'est qu'il y aura plus de bruit du à une circulation plus intensive!

quelles sont ces acquisitions foncières ?ayant un jardin en bordure du quai dois je craindre un "raboitage" de celui-ci ?

Je trouve déplorable d'abattre tant de beaux arbres pour un projet soi- disant écologique ! Il faut attendre 20 à 30 ans pour avoir la taille de ceux qui existent

il est déjà difficile de se garer dans le quartier, si la moitié des places de parking disparaît ,cela va devenir un gros gros problème

Trois ans à subir de gros travaux ,pour quel résultat ,plus de bruit, abattage de très nombreux grands arbres ,je ne vois guère le côté positif de cette opération

95- Déposée le 23/04/2021 à 19:27 - SAINT-CLOUD

Monsieur le commissaire, après étude du projet, il est difficile de ne pas se demander sur quelle planète vivent ses promoteurs. Ce projet vise avant tout à accroître la voirie et ainsi, à promouvoir l'usage de la voiture et favoriser la circulation des poids lourds en zone urbaine.

Ces promoteurs, n'ont-ils pas conscience de la nécessité d'accélérer la lutte contre le réchauffement climatique, rappelée encore récemment par l'ONU ?

Comment peuvent-ils ignorer les grandes tendances d'aménagement en zone urbaine conduisant au contraire à une diminution de la voirie telle que le recommande la loi de 2015 sur les plans de déplacements urbains ?

Extrait Article L1214-2 du code des transports : Le plan de déplacements urbains vise à assurer 4° La diminution du trafic automobile ;

Comment ces promoteurs peuvent-ils écarter les recommandations de la Haute Autorité Environnementale qui, dans son évaluation critique du projet soumis à l'enquête préalable, suggérait l'étude d'une solution alternative limitant le nombre de voies (recommandation 1). Réponse du Conseil Départemental : circuler (en voiture !), en dehors de la quatre voies, point de salut.

La Haute Autorité Environnementale recommandait également de prendre les dispositions complémentaires de restriction d'accès et de vitesse nécessaires pour garantir actuellement et à terme l'absence d'augmentation des concentrations de polluants par rapport au scénario au fil de l'eau, ainsi que l'absence de tout risque supplémentaire pour la santé des populations.

Dans sa réponse, le Conseil Départemental indique qu'avec ce projet, les émissions routières augmentent très légèrement (1 % et 2 %) à l'État projeté par rapport à l'horizon Fil de l'eau (2026 et 2046). Même en acceptant les hypothèses, très optimistes, prises par le Conseil Départemental pour arriver à ces chiffres, les attentes de la Haute Autorité Environnementale ne sont donc pas satisfaites par ce projet. Ces hypothèses comprennent une estimation de la hausse du trafic de 2% alors que la Haute Autorité Environnementale mentionne une augmentation significative du trafic (recommandation 4).

Pauvres habitants des quais de Saint-Cloud et de Suresnes : ils ont le privilège de vivre dans un des départements les plus rétrogrades en matière d'aménagement de la voirie. A eux, plus de pollution, plus de bruit, moins d'arbres adultes pendant des années... et donc plus troubles cardio-vasculaires, de cancers, de troubles respiratoires, de souffrances liées à la chaleur.

Mais peut-être est-il encore temps de revoir ce projet d'un autre siècle.

Monsieur le commissaire, ne pensez-vous pas que ce cadre des quais de Seine permettrait des aménagements autrement plus ambitieux pour l'environnement et à moindre frais, accélérant notamment la transition vers les modes de circulation douce en banlieue (quel retard sur Paris, n'est-ce pas ...) ?

De nombreuses observations suggèrent de déplacer la piste cyclable prévue côté bâti vers la Seine.

S'il est indéniable que seul un tel aménagement serait susceptible de donner un sérieux coup de pouce à cette transition, encore faudrait-il qu'il n'entraîne pas le rapprochement de la voirie des habitations et écoles. En renonçant à augmenter la voirie, ne deviendrait-il pas alors envisageable d'aménager une piste cyclable de chaque côté sur l'essentiel du périmètre concerné ?

Monsieur le commissaire aidez-nous à réorienter les budgets du département vers plus de pistes cyclables, plus d'espaces verts, plus d'éducation des enfants à l'environnement... et moins de véhicules motorisés.

24 avril - (96 à 102)

96- Déposée le 24/04/2021 à 07:50 - SEVRES

Val de Seine Vert

Association Loi 1901 agréée pour la protection de l'environnement

Correspondance : 2 rue du docteur Gabriel Ledermann 92310 Sèvres

Tél. : 06 63 13 57 17 – courriel : contact@valdeseinevert.org - Site : www.valdeseinevert.org

Avis de Val de Seine Vert sur la requalification de la RD 7 entre le parc du château à Suresnes et la place Georges Clemenceau à Saint-Cloud

L'association Val de Seine Vert (VdSV) créée en 1992 à l'arrêt de l'activité des usines du site de Renault Billancourt, a pour objet de rassembler les habitants des Hauts-de-Seine qui souhaitent s'informer, faire des propositions et entreprendre des actions collectives en matière de protection de l'environnement et d'amélioration de l'urbanisme et des déplacements. Elle est agréée Environnement et apte au dialogue environnemental au niveau du département des Hauts de Seine. Elle est fédérée à l'union régionale France Nature Environnement-Ile de France.

La charte de l'environnement, à valeur constitutionnelle, doit guider notre réflexion et notamment ses premiers articles

Article 1er

Chacun a le droit de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la santé.

Article 2

Toute personne a le devoir de prendre part à la préservation et à l'amélioration de l'environnement.

Introduction

Le projet semble être la conclusion d'une minéralisation des bords de Seine entamée il y a 20 ans.

Il relève de la volonté du département de mettre l'ensemble de la voie rive gauche de Seine au même gabarit sur toute sa longueur départementale.

Dans un premier temps c'est la partie Nord qui a été élargie, dans un second temps la partie Sud et maintenant c'est la partie centre qui est en jeu...mais entre tous ces aménagements, du temps s'est écoulé, et les conditions de déplacements se sont modifiées...

Au début, il n'y avait pas de transports collectifs permettant un délestage du trafic routier puis est venu le Tram T2 qui est passé en quelques années de 35 000 voyageurs/jours à plus de cent mille, un autre transport lourd va voir le jour en 2025 avec la mise en service de la ligne 15 du Grand Paris Express. La RATP poursuit l'allongement de ses lignes en première couronne avec la ligne 4 et la ligne 14. La ligne 12 est à l'étude.

Les conditions de circulation se sont restreintes pour la pénétration dans Paris : les voies sur berges sont réduites, les boulevards des maréchaux se sont réduits avec le passage du T3.

Le périphérique comme auparavant est très saturé et met en danger la santé des habitants de Paris et de sa première couronne par ses émissions de particules, d'oxydes d'azote, et de carburant non brûlés.

Les premières estimations de l'Enquête Globale Transport 2020 sont maintenant connues, elles confirment la tendance 2010 à savoir une diminution notable du trafic routier et une augmentation des transports collectifs et des modes doux.

Les raisons objectives d'un élargissement de la RD7 sur Suresnes et Saint-Cloud n'existent donc pas.

- **Sur la concertation** : la concertation préalable à l'enquête publique s'est limitée aux proches riverains comme si cet axe avait une vocation de desserte locale. Le département a communiqué sur ce projet qu'il pilote dans un seul article internet du Parisien du 10 octobre 2017. On note une faible participation à cette concertation.

En fin d'enquête publique un sous-dimensionnement des possibilités de déposer des avis ou de suivre des réunions. Le nombre de rdv téléphoniques devant être disponibles a été sous-estimé, leur durée 15 minutes sous-évaluée. Il faut donner de nouveaux créneaux sous peine d'entacher le processus.

- **La perte de la biodiversité**

Le dossier d'enquête nous apprend que sur la première section, entre l'allée de Longchamps et la rue Feudon 317 arbres doivent être abattus, 3 maintenus et 196 plantés soit un déficit de 121 arbres. Sur la deuxième section entre la rue Feudon et la place G. Clemenceau 107 arbres doivent être abattus, 6 maintenus et 144 plantés soit un solde positif de 37 arbres.

Ces chiffres ne prennent en compte que les arbres d'alignement, les arbres qui se sont développés sur les berges ne sont pas comptabilisés. De ce fait le déficit de 84 sujets par rapport à l'état actuel est massivement sous-évalué. Le déficit est d'autant plus important qu'il n'est pas possible de comparer les aménités apportées par un arbre mature à celles d'un jeune sujet.

Dans le contexte des dérèglements climatiques, les espaces végétalisés (sol, arbustes, arbres) et les zones humides, avec leur capacité à absorber le carbone et leur rôle climatiseur, sont des éléments de résilience pour la population urbaine et sont indispensables à la santé et au bien-être des habitants et actifs qui y travaillent. Ces espaces verts en pleine terre participent pour la plupart au cycle de l'eau en infiltrant les eaux de ruissellement et rechargent les nappes phréatiques.

Face à la perte de biodiversité ordinaire, les arbres, arbustes, plantes et espaces herbacés constituent des habitats pour la faune (oiseaux, insectes, mammifères...) ; 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.

- **Sur l'axe d'« amélioration des mobilités »** : Le dossier précise, page 13.

« L'enquête générale de transports, réalisée par la Région en 2010 fait état d'une diminution de la part relative de l'automobile dans les déplacements en petite couronne.

Le projet n'est évidemment pas de nature à remettre en cause cette tendance, soutenue par les projets de développement des transports en commun et des mobilités douces. Toutefois, l'aménagement proposé de la RD7 pourrait occasionner une modification de la répartition des flux automobiles localement, notamment entre la RD1 et la RD7. Les futures études de circulations, qui seront présentées à l'occasion de l'enquête publique, permettront de préciser finement l'évolution du trafic routier sur la zone. »

Seules des études prospectives sont présentées et actent une augmentation importante du trafic due à la « requalification ». il ne s'agit pas de lutter contre la « congestion du trafic », ni de délester la RD1 mais de créer une voie de circulation alternative au périphérique.

- **Diminution continue du trafic depuis 2008.**

Le trafic automobile a connu une accélération de sa décroissance. Dans l'agglomération parisienne, 11 % seulement des habitants disent ne pas pouvoir se rendre au travail sans leur voiture.

Le comptage de véhicules présenté date de 2014, il y a 7 ans. Il est aussi fait référence à un comptage en heures de pointe en 2017 citant 1300 véhicules heures. Il n'est pas très scientifique de mêler deux comptes très différents, un chiffre de 30 000 datant de 2014 et un de 1300 datant de 2017 pour un projet dont l'achèvement ne serait pas effectif avant au minimum 2026.

Le maître d'ouvrage dans ses réponses au bilan de la concertation, page 23, précise

« Les comptages directionnels effectués en heures de pointe en mars 2017 font état d'un trafic sur la RD 7 avoisinant 1300 véhicules/h, soit dans le contexte, le maximum admissible pour une voie à une file par sens ».

On peut considérer que la baisse du trafic qui est notable et continue rende aujourd'hui cette option viable. Nous y reviendrons.

- **Une zone à faibles émissions (ZFE)**

La RD7 est en ZFE.

Les quais de Seine du 92 sont situés à l'intérieur de la A86 et sont en Zone de Faible Emissions. La métropole du Grand Paris relève dans le dossier sur les ZFE 2021 dont la consultation publique s'est achevée le 31 mars dernier que « D'après les premiers résultats de la nouvelle enquête globale de transport, les déplacements en voiture ont diminué à Paris et en petite couronne. » (page 147)

La ZFE est une zone « moteurs plus propres » mais une bonne façon d'y contribuer est de faire baisser les mobilités et particulièrement leur vitesse. Celle-ci ne doit plus être un critère positif.

L'interdiction des vignettes Crit' air 4 et 5 a déjà eu un impact (9% du parc automobile IDF). Avec l'interdiction de Crit'Air 3 c'est 30% du parc actuel qui est concerné. L'interdiction des véhicules Crit'Air 3 dans toute l'Île-de-France à compter de 2022 fera baisser le trafic routier.

Il y a et il y aura moins de véhicules en circulation, le remplacement des Crit'Air 3 par des Crit'Air 1 n'est pas mécanique. En 2024, les Crit'Air 2 et antérieures (soit tous les véhicules diesel et les véhicules essence avant 2011) seront interdites. Ceci correspond à 74 % du parc francilien actuel. D'ici 2030, les véhicules thermiques récents (essence d'après 2011) et les hybrides devront totalement disparaître du Grand Paris puisque la vignette Crit'Air 1 sera elle aussi interdite. Cela représente 99% du parc en Île de France aujourd'hui. Seul la vignette Crit'Air 0 (véhicules électriques et hydrogènes) sera autorisée, soit 1% du parc francilien.

Cette ZFE a été mise en place à partir de juillet 2019 soit 5 ans après le comptage de circulation du projet.

Autour

La RD910, requalifiée elle aussi en boulevard urbain, peut voir une fréquentation de plus de 20 000 véhicules jour et se voir doter d'une seule voie unidirectionnelle, flanquée d'une piste cyclable sur des portions conséquentes de son tracé. La RD910 risque d'être impactée par l'élargissement de la RD7, nombre de nouveaux véhicules se disant qu'emprunter la RD7 pourrait être l'assurance ce rouler à grande vitesse.

La RD1 est interrompue au niveau du Pont de Sèvres depuis plusieurs années du fait de la construction de la gare, le trafic est reporté de ce secteur sur la RD7 qui a pu absorber les véhicules qui recherchent une continuité sans détours.

- Il n'existe pas de « congestion » ou de « thrombose » sur ces axes de la RD1 et de la RD7. A moins de considérer qu'un allongement peu probable de 5 minutes de trajet soit assimilé à un embouteillage. Depuis 7 ans la diminution du trafic est sensible pour les usagers. Elargir des voies de circulation nous renvoie à une problématique de déplacements obsolète d'il y a 50 ans avec la disparition des quais de Seine sous les automobiles.

Pour en savoir plus sur le degré de « congestion », il faudrait demander à Waze ses enregistrements de fréquentations et les signalements par les conducteurs des ralentissements.

Ce qui sauve actuellement la RD7 de devenir une voie empruntée par beaucoup de camions, c'est justement la situation actuelle entre Saint-Cloud et Suresnes. Il s'agit d'un bel espace patrimonial qui tranche avec la minéralisation totale du reste de l'environnement, hormis le site du parc de Saint-Cloud.

On note que le même projet ne pourrait aboutir sur la RD1 car la traversée d'une partie du Bois de Boulogne rend impossible une « requalification » aussi invasive.

Paris a fait le choix d'être en cohérence avec les objectifs de la transition écologique et de la réduction des gaz à effet de serre. Le département fait un choix contraire en déniait concrètement toute validité à la lutte contre le réchauffement climatique. Il transforme les quais de Seine en alternative au périphérique.

L'élargissement entraînera une forte augmentation du trafic automobile qui est assumée malheureusement par le conseil départemental.

L'augmentation du trafic entraînera l'augmentation des rejets polluants.

La limitation de vitesse à 50% n'est respectée par aucun automobiliste dans la portion Sèvres Saint-Cloud déjà en deux fois deux voies. La moyenne est supérieure à 60, 70 Km/h, rendant toutes les traversées piétons dangereuses et difficiles. Il y aura exactement le même phénomène sur la portion élargie. Le département prévoit d'ailleurs des îlots refuges pour les piétons. « Les traversées piétonnes sont réalisées à hauteur des carrefours, commandées par des signaux lumineux. Elles sont sécurisées par un îlot central de largeur minimum de 2 mètres. » (page 79 Dossier DUP)

On note des généralisations abusives à partir d'évènement ponctuels pour justifier des élargissements

« Les cheminements depuis les infrastructures de transports (T2 et M10 via le pont de Saint-Cloud) en direction du Parc de Saint-Cloud sont particulièrement larges (> 4 mètres) afin de permettre le passage d'un flux plus important de piétons, notamment lors d'animations (Rock en Seine, ...) réalisées au sein du Parc. » (page 79 Dossier DUP)

Pour justifier la largeur, on prend en exemple un événement qui n'a plus lieu depuis deux ans et dont la viabilité future interroge. L'évènement a lieu pendant trois jours sur 365. Nous ne connaissons aucune autre manifestation dans le Parc qui puisse être citée dans le cadre d'une affluence démesurée alors que le dossier DUP par trois petits points suite à la mention de Rock en Seine laisse penser le contraire.

Des propositions pour un aménagement qui ne soit pas invasif

Ce sont les multiples « tourner à gauche » qui ralentissent quelquefois le trafic. La voie du « tourner à gauche » sert à nombre d'automobilistes pour dépasser les véhicules qui sont devant eux et à se rabattre au niveau des feux sur le voie principale, occasionnant des ralentissements et quelquefois des mini rodéos automobiles.

Il y a beaucoup trop de feux rouges automatiques et de « tourner à gauche ». Toutes les voies menant aux coteaux de Saint-Cloud et Suresnes ne doivent pas être à double sens, la moitié d'entre elles devrait être en sens interdit, éliminant de fait la moitié des accès voitures sur la RD7 venant des deux villes. L'afflux de véhicules rejoignant la RD7 en provenance des petites rues des deux villes est très mineur. Un plan de circulation interne aux villes devrait être mis en œuvre.

La présence de feux rouges en nombre alors que les piétons sont inexistantes actuellement contribue au ralentissement possible de la circulation. Eliminer les double sens, donc les « tournez à gauche » rendra obsolètes la moitié des feux rouges. Les feux rouges devraient être « à la demande ».

Le stationnement anarchique côté Seine est essentiellement dû aux propriétaires des bateaux qui ont aménagé notamment des emplacements de stationnement sur le domaine public. Aucun stationnement ne devrait être permis côté Seine. Une recherche de mutualisation d'espaces de stationnement avec les entreprises qui ont un nombre important de places libres devrait être entrepris.

Ainsi un cheminement piéton pourrait être mis en place et pas une « promenade » qui empiète trop largement sur les berges et ne correspond pas aux exigences du maintien d'une diversité biologique. Il n'est pas souhaitable de considérer que tout lieu doit peut être accessible pour une promenade quand celle-ci a pour conséquence de dégrader l'environnement. Il ne faut pas ouvrir les berges au public mais en permettre l'accès et un déplacement sécurisé.

Une piste cyclable est nécessaire mais elle sera limitée à la portion Saint-Cloud-Suresnes car elle est absente de Sèvres à Saint-Cloud et n'existe que sur un tronçon partiel au-delà de la requalification projetée jusqu'au Pont de Puteaux. On se demande d'où viendront les cyclistes. Il n'est pas prévu formellement de piste cyclable sur les autres portions de la RD7 et leur installation demandera de forts aménagements vu que la RD7 est transformée en voie rapide sur ses autres portions.

Du côté RD1, une longue portion de voirie qui est face au parcours Saint-Cloud-Suresnes sur la RD7 est constituée d'une voie unidirectionnelle voiture de chaque côté et d'une voie cyclable. La fluidité du trafic est constatée.

En conclusion: Tenant compte que ce projet est daté, centré sur la voiture, et aura une empreinte écologique démesurée. Val de Seine Vert émet un avis défavorable à ce projet.

Nous proposons une expérimentation douce qui ne contraindra à aucun abattage d'arbres, qui libérera les quais des stationnements automobiles et des constructions légères sur l'espace public.

Il s'agit de garder une voie de circulation de chaque côté avec une vitesse limitée à 30 km/h.

De créer une piste cyclable dont la continuité, donc l'usage, pose problème parce qu'absente avant et discontinuée après l'emprise de la requalification.

De créer un cheminement piéton sur le côté quai, libéré des emplacements de stationnements et des dépôts particuliers divers.

De négocier avec les entreprises possédant des parkings des possibilités de stationnement pour les habitants fluviaux.

De supprimer l'accès direct à la RD7 à la moitié des rues adjacentes de Saint-Cloud et Suresnes et ainsi éliminer la moitié des feux rouges et couloirs « tourner à gauche », sources incontestables des relatives difficultés de circulation.

De mettre tous les feux rouge à la « demande ».

Cette proposition pourrait être mise en œuvre rapidement et démontrerait à très faible coût la pertinence de nos propositions plutôt que de reproduire, sans tenir compte d'aucun changement de paradigme, les erreurs commises dans l'aménagement urbain et des mobilités sur le département.

97- Déposée le 24/04/2021 à 10:07 - SAINT-CLOUD

Bonjour Monsieur le Commissaire enquêteur

La marina de L'avre (sous la Passerelle de L'Avre) représente 19 bateaux et environ 50 personnes.

Nous n'avons pratiquement aucune information concernant cette zone.

Le dépliant officiel montre une 3 D peu réaliste.

Pour Info P 72 du Pdf globale La figure 98, n'est pas dans la Marina de l'aire mais un peu plus loin sur le quai au niveau de l'Hélice Club.

Au niveau de l'assainissement : nous ne savons pas s'il y a un collecteur. Quid des raccordements eau et électricité, téléphone ?

Les passerelles : les bateaux ayant leurs entrées pour la plupart environ 2,50 m sous le niveau de la route faire une passerelle directe de la route aura une pente très importante étant donné que les entrées des bateaux sont au raz de l'eau.

Les bateaux en épi sont amarrés à un quai commun au 19 bateaux appartenant aux VNF.

Zone de la Marina de l'aire :

- P76 du Pdf il est prévu sur cette zone un mur de soutènement
- P116 du pdf : Création, d'un mur de soutènement, pas d'aménagement des berges, petite réparation et remise en état, ces différentes informations sont assez floues.
- P161 du Pdf, coté bateau il y a un trait jaune qui semble être le muret de bord de route qui longe la promenade et un pointillé rouge qui englobe le quai d'accès aux bateaux.



Quel est le projet sur la zone de la berge. Entre les pointillés rouges et la ligne jaune ?

Déplacement de bateaux : les informations se contredisent.

Concernant le problème de la suppression des arbres les questions ont déjà été posées.

La passerelle de l'Avre est une promenade qui est extrêmement fréquentée et qui représente une des plus belle vue du coin, la coulée verte existante va disparaître...

merci pour votre travail

98- Déposée le 24/04/2021 à 12:55

Pour empêcher les nuisances et pollutions notamment sonores, il convient de prévoir une chaussée antibruit et en particulier un mur antibruit et antipollution au moins le long du Parc du Château à Suresnes.

99- Déposée le 23/04/2021 à 16: 08 - RUEIL-MALMAISON

Bonjour,

Je suis cycliste régulier, tant pour me rendre à mon travail quotidiennement que pour mes loisirs.

Par ailleurs, je suis parent d'un jeune adulte autiste et épileptique avec lequel je me déplace couramment en tandem couché : pour nous, les ruptures de continuité de trajet, les arrêts répétés et les parcours tortueux deviennent vite des gênes importantes.

Je circule régulièrement sur les trajets concernés par la présente enquête publique.

Ce projet prend en compte les mobilités autre que motorisée, conformément à la législation, mais il reste entaché de plusieurs défauts.

J'ai ainsi plusieurs remarques :

1) La piste cyclable est prévue côté bâti, ce qui induit des intersections multiples et donc des arrêts/redémarrages répétés. Une piste cyclable côté Seine serait beaucoup plus pratique et fluide.

- 2) La piste cyclable telle que dessinée n'est pas clairement séparée de la zone utilisée par les piétons. Sachant qu'un cycliste régulier ou utilisant un VAE roule facilement à 20 ou 25 km/h, cette situation est dangereuse pour les piétons et les cyclistes. Une piste côté Seine pourrait être plus aisément séparée de la zone piétons.
- 3) La place George Clémenceau devrait être équipée d'un "rond-point hollandais" permettant la continuité et la sécurisation du parcours cycliste.
- 4) La continuité cyclable doit être assurée jusqu'au pont de Sèvres, sans passer par le parc de Saint-Cloud, qui rend tributaire des horaires d'ouverture. En outre, son accès en tandem couché est assez délicat (rampe sur un bord d'escalier et traversée de la RD7 pour rejoindre la base nautique).

Une concertation avec les associations locales d'usagers du vélo permettrait de rendre ce projet exemplaire.

100- Déposée le 23/04/2021 à 19: 16 - SAINT-CLOUD

Bonjour,

En l'état le projet ne correspond pas à la promesse affichée d'embellir les quais pour les piétons.

1 voie de circulation supplémentaire donc plus de trafic avec moins d'arbres qu'actuellement une fois le projet terminé, cela ne va clairement pas dans le sens du projet affiché.

En somme, c'est davantage un projet déguisé pour les voitures qu'un projet destiné à embellir les quais.

C'est très dommage pour les riverains. Cela aurait été bien mieux en préservant / replantant le même nombre d'arbres et en n'ajoutant pas de voie de circulation supplémentaire.

Merci pour votre écoute

Un habitant de Saint-Cloud

101- Déposée le 23/04/2021 à 20: 11 - SURESNES

Ce projet est inacceptable en l'état, dans le contexte du réchauffement climatique, désormais avéré.

Ce projet est tout simplement digne des années 60 ou 70. Pompidou est quand même décédé il y a près d'un demi-siècle maintenant ! Éliminer les rangées d'arbres qui procurent de la fraîcheur lors d'étés de plus en plus chauds, de même que rajouter une voie de circulation pour avoir une véritable autoroute urbaine, va totalement à contre-courant de ce qu'il conviendrait de faire à notre époque et de ce que font la plupart des grandes métropoles européennes.

Lyon a mis l'avenue Berthelot - qui était à 4 voies - à 2 voies il y a quelques années. Les boulevard Maréchaux à Paris sont passés de 4 à 2 voies avec un tram. Idem à Grenoble avec le Cours Jean-Jaurès. De plus, la crise du Covid a modifié la façon de travailler. Le développement du télétravail fait que moins de monde ira travailler à La Défense.

Croire par ailleurs qu'ajouter une voie de circulation permettra de fluidifier la circulation et donc, ce faisant, d'assainir l'air parce que les voitures passent plus vite, est une vue de l'esprit ! Une voie supplémentaire ne fera qu'attirer plus de véhicules (+ 50% de trafic). Plus on met de capacités à disposition, plus celles-ci seront utilisées. C'est le même principe que pour les gaz (principe de diffusion / loi de Graham) par lequel un gaz se répartit dans tout l'espace qui est disponible.

Il conviendrait à mon sens :

- de maintenir les arbres (c'est essentiel, surtout vue leur taille)
- de garder deux voies (après tout, on a pris l'habitude de patienter quand on est voiture) et de faire une piste cyclable sécurisée et bien marquée côté ville. Elle prolongera la piste qui vient de Puteaux et rejoindra celle de Meudon. On peut supprimer des places de parking pour cela. Permettre à la population d'utiliser le vélo comme mode de transport alternatif va plutôt dans le sens de notre époque.

102- Déposée le 23/04/2021 à 22: 05 - SAINT-CLOUD

Bonjour , je suis tout à fait d'accord avec l'association val de seine vert :

Ce projet n'est plus d'actualité, la tendance est à réduire les voitures et augmenter les espaces verts. Avec les aménagements proposés nous pouvons à moindre coût et moindre nuisance de travaux, éviter l'abattage des arbres très prisés par les habitants tout en améliorant le flux automobile.

Je suis d'accord aussi avec l'association de cyclisme, une continuité de piste cyclable jusqu'à sèvres est nécessaire, c'est l'occasion de le faire.

Cordialement,

25 avril - (103 à 111)

103/104- Déposée le 25/04/2021 à 08:50

Je m'insurge contre ce projet qui est une véritable honte. Vous créez une autoroute en plein centre-ville le long de la Seine. Cela va à l'encontre de toutes les directions d'amélioration du cadre de vie des habitants. Vous privilégiez le tout voiture avec 4 voies de circulation et en abattant des arbres au profit de petites végétalisations ridicules.

Il vaudrait mieux créer cet espace de circulation automobile de l'autre côté de la rive côté bois de Boulogne. Et du côté Suresnes Saint-Cloud, créer des circulations larges pour les vélos, une promenade agréable le long de la Seine comme à Issy-les-Moulineaux pour les piétons et surtout de la végétalisation !

Je pense que si vous votez quand même ce projet, les habitants feront des sit-in et des entraves au travaux conséquents.

105- Déposée le 25/04/2021 à 13:26 - SURESNES

Bonjour

Ce projet devrait comprendre plus de végétalisation. En l'état je suis contre.

Habitant de Suresnes

106- Déposée le 25/04/2021 à 15:30 SAINT-CLOUD - (Voir également obs. n°14)

Nicolas Michaud Tel : 0609595209 nicolasmichaud1@gmail.com - Péniche L'Instant

798 Quai du Président Carnot 92210 Saint-Cloud (Péniche en face du Carglass situé au 30 Quai du Président Carnot) - Nous sommes 6 personnes habitant ce logement bateau.

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

Habitant sur une péniche sur les quais de Saint-Cloud depuis 8 ans, je suis directement concerné par les travaux qui vont avoir lieu sur la RD7.

J'ai suivi les différentes étapes du projet avec attention, et participé à toutes les concertations depuis 7 ans et me sens très investi et concerné par ce projet.

Mes points sont les suivants :

1) Une enquête publique confidentielle :

Tout d'abord nous déplorons que l'enquête ait lieu pendant la période de confinement, cumulée des vacances scolaires, ne permettant pas aux habitants de prendre connaissance du projet.

La communication a été très faible.

L'enquête publique n'est pas annoncée sur le site internet de la ville, c'est vraiment dommage pour un projet majeur qui va bouleverser la physionomie de notre ville et la vie de ses habitants.

2) Un projet incomplet : Une grande partie des plans de masse des travaux n'y figurent pas...

La continuité complète et d'ensemble de l'aménagement des rives n'est pas présentée ce qui complique la possibilité d'apprécier le projet et de réfléchir à des possibilités d'en améliorer la proposition.

Les bateaux y sont représentés à l'identique, alors que lors de la réunion publique de la ville de Saint Cloud on nous a annoncé que certains bateaux seraient déplacés : lesquels ? où ? nous avons toutes les raisons d'être inquiets.

Les vues en plans représentent la végétation actuelle alors qu'elle sera totalement supprimée.

3) Comment se représenter l'avenir si les plans ne sont pas exhaustifs et ne donnent pas une juste représentation du projet ?

4) Pourquoi ne pas véritablement nous associer au projet de réaménagement des rives qui nous touche directement ?

5) Certains relevés faits par les équipes du maître d'œuvre sont tout simplement faux.

Nous nous sommes regroupés pour procéder à un comptage des tiges hautes coupées pour permettre les travaux, et nous avons relevé non pas 63 arbres comme indiqués par le département, mais 150 !

Ce ne seront donc pas 70% mais seulement 32% qui seront replantés.

Si on extrapole ces chiffres sur Saint-Cloud, il est évident que la différence entre les chiffres annoncés et la réalité est abyssale, et qu'elle n'a pas été portée à la connaissance de l'Autorité environnementale, faussant donc son analyse du projet.?

6) Nous aimerions pouvoir contribuer véritablement à la réflexion de l'aménagement des rives.

7) Ce projet ayant été ébauché il y a une vingtaine d'année voire plus, s'appuie sur des études datées, voire dépassées.

Les relevés de circulation ont été fait pour certains en 2014, il y a 7 ans donc, alors que l'on sait que la circulation a baissé continuellement entre 2014 et 2020, et qu'elle va continuer à le faire. Il n'y a d'ailleurs, comme souligné dans un commentaire, aucune réflexion sur les futures habitudes post-covid, comme le développement du télétravail, qui devrait encore accentuer la baisse de circulation. ?

8) 2X2 voies à l'ère post COVID : Ce projet est-il encore d'actualité ?

Etant donné la situation sanitaire de la COVID19, la mobilité en Ile de France va être impactée durablement avec le développement du télétravail.

L'impact de ce changement fondamental des déplacements en Ile de France n'a pas été mesuré. Avant de valider un tel projet une nouvelle projection du trafic devrait être menée.

D'ailleurs, il est pointé dans l'étude que les données sont obsolètes et qu'elles auraient dû prendre en compte les chiffres de 2019.

L'augmentation des circulations douces n'a pas été non plus anticipée.

La haute autorité environnementale demande d'étudier un projet en 3 voies.

Cette solution permettrait de limiter l'emprise du projet et de préserver toute la végétation des berges et ses arbres, qui absorbent la pollution, le bruit et font écran aux lumières du quai.

9) Hausse du trafic + 50%, pollutions en hausse :

Craintes pour la santé et la sécurité des familles habitant le bas de St Cloud et de Suresnes, des enfants de la cour de la maternelle d'en face, des 3 crèches, de l'aire de jeux au bord de la route. Le rapport de la haute autorité environnementale relève l'insuffisance des études d'impact : qualité de l'air, pollution, trafic, bruit, ...

Hausse du bruit :

L'étude acoustique a été considérablement minorée car réalisée au moment où, la Seine était au plus bas (2 enregistreurs à bord des bateaux) et le quai coupé à la circulation nocturne des poids lourds.

L'impact de la disparition du végétal n'a pas été pas mesurée,

Pourquoi ne pas prendre en compte la santé et la sécurité des habitants fluviaux et ne pas financer les travaux d'isolation phonique qu'ils vont être obligés de mettre en œuvre pour se protéger des nuisances ?

Un point de vigilance sur la qualité de l'enrobé de la chaussée pour minimiser au maximum le bruit.

La meilleure protection phonique serait de végétaliser la berge ou mieux, de ne pas la détruire.

10) Un boulevard urbain dangereux :

Les véhicules rouleront à 50 km/h et risquent en l'absence de trafic de rouler encore plus vite. Il est nécessaire de prévoir des radars comme à Issy les Moulineaux pour garantir la sécurité des riverains.

Des tournes à gauche trop nombreux :

Ils imposent d'élargir l'emprise du projet et font la part belle au bitume.

Une solution serait de remettre en cause le plan de circulation des rues adjacentes et de supprimer la moitié des tournes à gauche. Cette solution rendrait la circulation plus fluide et surtout limiterait l'emprise du bitume au profit du végétal.

11) Un mur de soutènement baptisé « anti-crue » :

Celui-ci étant à une altimétrie inférieure au niveau de la crue de 1910, il ne peut légitimement être baptisé anti-crue. Ce mur va défigurer tout le linéaire de la ville sur 2 km.

12) Aucune compensation du végétal de la berge très riche et des arbres n'est prévue, puisqu'ils ne sont pas comptabilisés. (à Suresnes 63 annoncés et 150 abattus en réalité)

13) Une piste cyclable dangereuse et anxiogène :

Lors du choix de la piste côté bâti dans le projet à emprise mini 22m, la berge devait être préservée, contrairement à l'alternative, pourquoi est-ce totalement différent dans le projet ?

Coincée entre le bâti, le stationnement et le flot des véhicules roulant à 50km/heure, la piste cyclable sera extrêmement désagréable. Sans compter le conflit avec les piétons, comme à Suresnes.

La place de la piste cyclable est côté Seine pour être compatible avec le parc des vélos électriques (en très forte hausse) et l'augmentation prévue de la circulation cycliste.

Sur le pont de St Cloud la piste cyclable doit être des deux côtés du pont, au risque d'être partiellement utilisée.

14) La faune de la berge va disparaître :

Le dossier fait état d'une faune inexistante. C'est faux ; la faune y est riche et variée : des familles de cygnes et de canard nichent au pied de nos bateaux. Le soir les chauve-souris sortent car elles dorment dans la végétation de la berge. L'impact de ce projet sera extrêmement fort pour la faune locale.

Une étude approfondie de la faune de la berge est indispensable avant la validation de ce projet. Le corridor écologique imposé par le schéma directeur d'IDF ne sera pas respecté. En effet sur le linéaire de berges minérales de 1,6km environ, les arbres replantés seront trop jeunes et pas assez rapprochés pour permettre d'avoir une continuité végétale. IL est absolument indispensable de prévoir une végétalisation des berges sur tout le linéaire afin de préserver la faune existante : jardins flottants, jardins suspendus au quai pour habiller de végétal le mur de béton et le faire disparaître. De nombreuses solutions existent en génie végétal (mise en œuvre à Issy les Moulineaux entre autres).

15) Le stationnement résidentiel :

Le projet supprime 50% des places de parking et ne propose de solution qu'à près de 2km de chez moi. Une réflexion municipale doit absolument avoir lieu pour trouver des solutions alternatives dans le quartier des Coteaux qui compte de nombreux habitants, avec des créations de logements nouveaux.

Il peut y avoir aussi des solutions de mutualisation des places de parking de bureaux désertées par les salariés. Intégrer au projet des places pour la recharge des véhicules électriques.

Prévoir des déposes-minutes systématiques côté berge pour desservir chaque bateau.

Maintenir des places de parking dédiées à proximité des bateaux pour les résidents de l'habitat fluvial...

16) Raccordement aux eaux usées pour les bateaux et aux autres réseaux (eau, électricité, internet...) :

C'est vraiment une bonne chose pour ce projet car cela permettra de respecter l'engagement pris par la ville de Saint-Cloud dans son agenda 21. Il faudra cependant veiller à ce que tous les réseaux soient conçus pour rester fonctionnel pendant une forte crue.

Les premiers échanges avec Artlélia, le cabinet responsable de l'aménagement des berges sont en font douter (mailing sans adresse, questionnaire très incomplet, refus de se déplacer sur site, aucun véritable retour à la prise en compte de nos réponses aux questionnaires...)

17) Portillon bas d'accès : insécurité assurée

Depuis l'aménagement d'une halte pour l'accueil des gens du voyage dans le bois de Boulogne à Longchamp, l'accès au quai de St cloud via la passerelle de l'Avre est facile et nous constatons une recrudescence des vols sur les quais et même plusieurs intrusions à bord de nos bateaux.

Aujourd'hui ils sont protégés par des barrières extérieures et l'écran de végétation.

Le projet doit intégrer la protection des biens et des personnes à bord des bateaux en trouvant des solutions ou permettant aux bateaux d'installer des portes sécurisées.

18) Coûts des passerelles, amarrages, déplacements, raccordements provisoires et définitifs :

Lors des autres projets d'aménagement des berges, à Issy les Moulineaux comme à Sèvres, l'ensemble de ces frais ont été pris en charge par l'aménageur : le département.

C'est un poste qui peut être très important.

Pourquoi le principe d'équité entre tous les citoyens n'est-il pas respecté par le département pour ce projet ?

19) Fortes nuisances liées aux travaux pendant 3 ans :

Un projet de cet importance aura un fort impact sur nos vies personnelles et professionnelles pendant trois années : difficultés d'accès, nuisances sonores, pollution, .. Un point d'attention aux 400 habitants ou travailleurs des bateaux d'activité et des logements, pour préserver leur santé pendant ce gigantesque chantier Plus de 70 bateaux (près de 500 personnes) sont stationnés sur le parcours concerné, et l'impact va être terrible pour eux.?

Depuis 7 ans, ils ont joué le jeu des conciliations, mais n'ont été quasiment pas écoutés.

Depuis 2019, le Département ne répond plus à aucun de leurs mails, suscitant inquiétude lourde.

Aujourd'hui, le Département nous apprend que l'essentiel des frais dus aux modifications des quais (amarrages, branchements, passerelles et même frais de déplacement des bateaux si nécessaire ...) seront à la charge des habitants des bateaux.

Alors que c'est un projet départemental, voulu et financé par le département, et que ce même département avait logiquement pris à sa charge ces mêmes frais lors des travaux de l'Ile Monsieur de d'Issy-les-Moulineaux.

C'est un choix inacceptable.

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

Merci de votre attention à cette contribution un peu longue.

J'espère que nos points vous amèneront à convaincre le maître d'œuvre de fournir tous les éléments à jour nécessaires à la compréhension de ce dossier aujourd'hui très incomplet.

Sachez que nous sommes désireux de pouvoir contribuer à une juste et bonne réflexion sur un projet majeur pour notre ville, ses habitants et usagers...

Restant bien entendu à votre disposition, et dans l'attente de vous rencontrer,?

Nicolas Michaud, Saint-Cloud le 25 Avril 2021.

107- Déposée le 25/04/2021 à 17: 342 E- NEUILLY SUR SEINE

J'oppose les plus grandes réserves sur l'aménagement paysager de la RD7, notamment sur l'abattage des arbres en bordure de seine.

Par ailleurs, je ne comprends pas en quoi l'aménagement de la RD7 en 2x2 voies pourra rendre la Seine aux Alto-Séquanais. Personne n'aura envie de se promener le long d'un axe "autoroutier", et encore moins de le traverser.

Fort heureusement, la mairie de Paris préserve la rive droite de la Seine

108- Déposée le 25/04/2021 à 18:34

Bonjour

Quelle tristesse de privilégier le béton à la végétalisation.

109- Déposée le 25/04/2021 à 19:20

Bonjour

Je reviens particulièrement sur la voie sur le pont de st cloud Envisager un bidirectionnelle serait effectivement une bonne idée.

L accès par le parc de st cloud pourrait s envisager sur la portion basse du parc. Pour rejoindre Sevres

Enfin concernant l axe st cloud Suresnes cité Batiment me va semblé plutôt une bonne idee

110- Déposée le 25/04/2021 à 21:47

Bonjour

Des avis très détaillés démontrent parfaitement l'anachronisme et l'obsolescence de ce projet : la solution correspond peut-être à 2017, mais pas à 2030.

Le parti-pris non négociable d'établir un axe 2x2 voies constitue le péché originel, méconnaissant :

- l'évolution très rapide des besoins en transport des franciliens (cf. généralisation du télétravail)
- l'évolution très rapide des usages en transport des franciliens (cf. explosion de l'usage du vélo)
- le besoin de sécurité : quoi de plus stressant, insécuritaire, qu'une autoroute urbaine, au bord de laquelle des piétons seraient invités à se promener ? et que dire de l'aménagement dangereux consistant à faire circuler les cyclistes sur le trottoir ? Les vélos doivent bénéficier d'un véritable aménagement dédié, pour faciliter ce moyen de transport pour tous !
- l'aspiration d'une grande partie des citoyens à vivre plus sainement.

111- Déposée le 25/04/2021 à 22: 14 - 92210 SAINT-CLOUD

Les études d'impacts sont complètes. Dans les études acoustiques, pourquoi ne sont pas proposées de solutions de type enrobés phoniques, tel que mis en place en phase de test dans quelques rues de Paris :

https://www.life-asphalt.eu/wp-content/uploads/2018/12/DP_LIFE.pdf

26 avril - (112 à 132)

112- Déposée le 26/04/2021 à 12:22 - 92210 SAINT-CLOUD

Bonjour,

Il me semble que ce projet vieux de 25 ans mériterait d'être revu pour prendre en compte les évolutions de consciences environnementales, des nouvelles mobilités (T2, GPE), de mode de vie avec l'essor du télétravail.

En effet, il n'est pas acceptable qu'en 2021, on projette :

- d'abattre 400 arbres d'alignement, tous les arbres de la rive sur 2km qui ne seront pas remplacés
- de supprimer toute la végétation des berges pour laisser place à un quai de béton sur 2 km
- d'impacter de façon négative la biodiversité : cygnes, canards, oiseaux, papillons et nombreuses espèces protégées ...

- de penser qu'une promenade sur un trottoir de 2,5m côté Seine collé à la 4 voies 50Km/h serait appréciée
- d'envisager une piste cyclable côté bâti dangereuse car discontinue & polluée
- d'accepter près de 50% d'augmentation de trafic avec jusqu'à + 47 % de pollution prévue, dépassement des seuils critiques, un impact fort sur la santé

Ce projet chiffré à + de 100 millions d'euros pour gagner moins de 5 minutes de trajet a un impact environnemental extrêmement négatif, tel que l'a souligné la Haute Autorité Environnementale, et doit être réétudié pour proposer une solution alternative respectueuse de l'environnement et adapter aux nouvelles contraintes.

113- Déposée le 26/04/2021 à 13:25 - SURESNES

Inadmissible !!!!! Où sont les arbres ??? On veut de la végétation sinon manifestation . Super le maire qui annonce un programme eco.

114- Déposée le 26/04/2021 à 13:55 - 92210 SAINT-CLOUD

Projet complètement inadapté aux besoins des citadins!

A l'heure où toutes les grandes villes cherchent à développer les espaces verts et autres alternatives à la voiture, ce projet est juste en total décalage avec les besoins actuels.

115- Déposée le 26/04/2021 à 14:10 - SAINT-CLOUD

Enquête publique RD7.

Aujourd'hui, en 2021, un tel projet remaniant complètement les voies sur berge en détruisant la quasi-totalité de la biodiversité présente est une aberration !

Plus de 425 arbres disparaissent, arbres d'alignement protégés au titre de l'article L-350-3 du code de l'environnement, mais aussi les haies qui jalonnent les voies sur berges voies censées être aussi protégées !

Ces réservoirs écologiques, habitats de nombreux oiseaux et insectes, sont à conserver et à intégrer aux projets qui doivent être réalisés avec eux et non sans.

Le déficit de vert dans de nombreuses communes est pourtant bien visible par les habitants souffrant des chaleurs décuplées par le béton, de la pollution, du bruit, de la densité humaine....

Pourquoi les décideurs ne remettent pas en question ces projets d'un autre âge, quand de nombreux franciliens quittent la région parisienne, trop densifiée et pauvre en patrimoine vert, pour la province ???

Ce besoin de nature a été exacerbé par la crise sanitaire et ses restrictions de déplacement. Il avait été mentionné par Patrick Devedjian dans sa Tribune en juillet 2018 ; « Les hommes ont besoin de vivre à proximité de la nature... ».

Quand l'urgence climatique impose des choix de bon sens, de conserver et de planter parallèlement de nombreux arbres, la replantation ne compensant pas les abattages, il est effarant de découvrir ces restructurations de voies, aussi bien à Chaville qu'à Saint Cloud....

Sophie Michaud

Conseillère municipale de Saint Cloud (2014-2020)

116- Déposée le 26/04/2021 à 15:40 - SAINT-CLOUD

Monsieur Madame

Je suis résident à St.Cloud depuis 15 ans.

La verdure, les arbres sont integrale a la vie quotidienne pour nous, les enfant et la famille.

J'ai appris que tous les arbres d'alignement du quai et des bergers vont être abattus et remplacés par du béton pour ke projet RD7 entre les ponte de Saint-Cloud et Suresnes.

Il faut trouver une autre solution SANS COUPER LES ARBRES. Dans un monde qui est dans une transition VERT, un telle proposition me semble scandaleux.

Nous sommes contre cet acte.

Bien a vous

Will Hamber

117- Déposée le 26/04/2021 à 16: 09 - SAINT-CLOUD

Cher Monsieur le commissaire enquêteur,

Dans la mesure où nous luttons et cherchons des solutions pour contrer le réchauffement climatique, je considère ce projet dépassé, car il met l'accent uniquement sur le béton et 4 voies de circulation de voitures.

L'empreinte écologique, la pollution le bruit et les nuisances sonores auront un effet extrêmement néfaste sur cette portion de route pour les riverains et les écoliers dont la cour d'école sera amputée.

D'autre part qui a envie de se promener à côté d'un périphérique? ou d'un mur anti-bruit?? Le paysage sera dévasté? sans ces magnifiques arbres qui bordent actuellement cette portion de la route?!

Ne peut-on pas reconsidérer ce projet et émettre un avis défavorable pour les 4 voies de circulation??

Pourquoi ne pas proposer à la place une expérience douce qui ne nécessite pas d'abattre d'arbres et qui est plus cohérente aujourd'hui?? Cela libérera des places de parking sous les arbres et assez d'espace pour une piste cyclable.

En vous remerciant par avance,

Veuillez agréer Monsieur mes sincères salutations,

Ivana Mavrodieva

118- Déposée le 26/04/2021 à 16: 09 - SAINT-CLOUD

Monsieur Madame

Je suis résident à St.Cloud depuis 10 ans.

La verdure, les arbres sont intégrale à la vie quotidienne pour nous, les enfants et la famille.

J'ai appris que tous les arbres d'alignement du quai et des berges vont être abattus et remplacés par du béton pour ce projet RD7 entre le pont de Saint-Cloud et Suresnes.

Il faut trouver une autre solution SANS COUPER LES ARBRES. Dans un monde qui est dans une transition VERT, une telle proposition me semble scandaleuse.

De plus, ce projet induira

- près de 50% d'augmentation de trafic annoncée
- jusqu'à + 47 % de pollution prévue, dépassement des seuils critiques, un impact fort sur la santé
- un projet à + de 100 millions d'euros pour gagner moins de 5 minutes de trajet...

Nous sommes contre ce projet.

Bien à vous

Olivier Favre-Bulle

119- Déposée le 26/04/2021 à 16: 09 - SAINT-CLOUD

Bonjour,

Habitant les Hauts de Seine depuis ma naissance (1953...), j'ai toujours apprécié le caractère verdoyant d'au moins une partie du Département.

Voici qu'on nous présente un projet prévoyant l'abattage de 400 arbres... on croit rêver (ou plutôt, cauchemarder...).

Apparemment, il existe toujours au sein de l'administration départementale des technocrates qui se croient encore dans les années 1970, quand il n'y en avait que pour le béton, la bagnole, le bruit... C'est proprement affligeant...

Geoffrey Nickson

Saint Cloud

120- Déposée le 26/04/2021 à 17:21

Il semble important aujourd'hui de revoir les ambitions de ces projets qui ont été conçus il y a trop longtemps et ne tiennent pas suffisamment compte de l'accélération des enjeux de développement durable, des besoins de ramener la nature dans nos villes, quitte à faire les sacrifices nécessaires sur le nombre de voitures.

121 à 125- Déposée le 26/04/2021 à 17: 28 - SAINT-CLOUD

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

Je me prononce sur le projet en particulier en ce qui concerne la partie du tronçon aux alentours de la passerelle de l'Avre - quartier Les Coteaux dont je suis riveraine.

Le projet est éminemment contraire à tous les objectifs qu'il prétend afficher à savoir:

- "Améliorer le partage de l'espace public". C'est exactement le contraire qui est annoncé. La circulation des voitures est privilégiée puisque 4 voies sont créées au détriment des promeneurs et des cyclistes (comment fréquenter une voie cycliste ou piétonne avec une circulation accrue?).
Quant aux riverains et aux commerçants, ils ne disposeront plus de places de parkings, le projet ayant pour ambition de supprimer 50% des places de parking le long de la route alors que de nouveaux logements se construisent
C'est à contresens, à contretemps et la circonstance que l'enquête publique ait lieu en 2021, en pleine pandémie de COVID 19 laisse songeur.
- "Rendre les déplacements plus sûrs": comment rendre les déplacements plus sûrs en ajoutant une voie de circulation? Je lis qu'il s'agit de "fluidifier" la circulation et retiens plutôt qu'il s'agit de permettre d'augmenter la vitesse en ville et ce, à proximité d'écoles et de crèches.
- "Intégrer les circulations douces": ce ne sont pas les circulations douces qui sont privilégiées sans quoi le projet n'aurait pas intégré une nouvelle voie de circulation pour les automobilistes et conducteurs de camions.
- "Développer des aménagements paysagers de qualité" et "Préserver l'environnement" : le projet ne peut pas être plus contraire à ces deux objectifs: les arbres d'alignement évoqués par le projet ne sauraient compenser le poumon de notre ville qui va être détruit par l'abattage d'environ 400 arbres (dont des dizaines d'arbres centenaires).
Est-il nécessaire de rappeler que La Charte de l'Environnement est revêtue d'une valeur constitutionnelle depuis 2004? Ce projet semble avoir été établi hors sol, sans prendre en considération l'existant, la vie de quartier autour de cette route.
- "rendre la Seine aux Alto-Séquanais": c'est bien le seul élément que le projet laisse aux Alto-Séquanais: la Seine! En revanche, les berges naturelles et les arbres centenaires sont condamnés.
Un écologue a-t-il été sollicité dans le cadre de ce projet? Je crains que ce ne soit pas le cas.
- "mettre en valeur le patrimoine": vous aurez compris, à la lecture de mes précédentes remarques, qu'à mon sens, le patrimoine de la Ville sera dégradé et en aucun cas valorisé.

Je suis donc opposée à ce projet.

Bien cordialement,

Julie Pries

126/127 - Déposée le 26/04/2021 à 19: 44- SAINT-CLOUD

A l'attention de Monsieur le Commissaire enquêteur,

J'habite la Seine sur un House Boat depuis presque 20 ans et je me sens tout particulièrement concerné par ce projet de RD7.

Je suis convaincu du bien-être que procure la vue pour tous de la Seine. Se ressourcer, en marchant ou en pédalant font partie de ces plaisirs indispensables que propose Paris. Mais préservons déjà ce qui existe et aménageons autour. En tant que résident de Saint Cloud, je suis peiné et surpris du manque de communication entre la Région, le département, les VNF et ses habitants ; Et tout particulièrement ceux qui sont concernés de près par ce projet ; Les habitants de Saint Cloud et de Suresnes.

Pourquoi cette enquête publique est-elle si discrète ? Utiliser la période de confinement cumulée avec les vacances scolaires n'encourage pas les résidents à connaître le contenu de ce projet et encore moins à s'exprimer.

Pour avoir parcouru ce projet, je m'étonne que celui-ci ne soit pas décrit dans son intégralité. Je fais partie des péniches ou l'emprise passe de 16 mètres à 25 mètres. Cela signifie que tous les arbres vont disparaître (y compris ceux qui poussent) pour laisser place à un perré intégrant des arbustes...au mieux. La disparition végétale des berges est-elle réellement d'actualité ?

De plus, est-il vraiment nécessaire de créer une 2x2 voies alors que dans cette situation actuelle, à savoir la situation sanitaire de la Covid 19, le Télétravail est encouragé fortement par nos autorités. Parlons également de la pollution que cela engendrera si cette version voit le jour. Hausse de 50% de trafic, donc hausse évidente de la pollution. Qui est concerné prioritairement par cette pollution ? la population du bas Saint-Cloud, les 3 crèches ainsi que les écoles maternelles et primaires, les aires de jeux et la Maison de Retraite. Tous ces établissements sont limitrophes de la 2x2 voies. Pourquoi ne pas envisager, comme le préconise la haute autorité environnementale, un projet à 3 voies ? Cela permettrait de préserver la végétation des berges et des arbres d'une part et d'absorber, aussi, la pollution et le bruit. Une 2x2 voies est également un risque pour les

familles. Le fait de ne pas avoir de ralentisseurs engendre inévitablement une dangerosité. Pourquoi ne pas garantir la sécurité des piétons en y installant des radars ?

En outre, il est question d'installer un mur de soutènement. Là encore, comment envisager de modifier une berge végétale par un mur ? et pourquoi l'intitulé Anti crue ? J'ai..., nous avons tous subi des crues depuis que nous habitons sur l'eau et nous nous sommes toujours habitués à ce contexte, certes difficile et pas toujours évident en terme d'organisation, mais nous avons fait face à ces perturbations naturelles et à notre choix de vie, sans demander le soutien des autorités concernées. En 18 ans, aucune crue sur le quai. Remplacer une berge naturelle par un mur, détériorera, sans aucun doute, ces bords de Seine. De plus, qui désire se promener près d'un mur avec une circulation incessante et bruyante ? Evitons ce qui a été réalisé à Suresnes sur 2 kms ou la berge a été sacrifiée. Depuis 20 ans que je réside à Saint Cloud, j'ai rarement aperçu des passants, des promeneurs flâner sur ce côté de Suresnes.

Un autre point également, celui de la piste cyclable. Dans le projet à emprise mini 22m, la berge devait être préservée. Pourquoi cela n'est-il plus d'actualité ? le nouveau choix envisagé semble moins sécurisé ; bâti, stationnement des voitures, piétons, plus l'ensemble des véhicules (camions, voitures, motos...) circulant à 50 Km/h. A l'inverse, le choix initial sera sécurisé et agréable pour les vélos côté Seine avec faune et Flore.

En relisant ce projet, il est question d'une faune inexistante sur les berges. Je serais heureux de vous convier, en journée ou en soirée pour constater par vous-même, que les canards, cygnes, poules d'eau, chauve-souris, rouge gorge et mésanges se côtoient quotidiennement et nichent les berges végétales.

Une interrogation encore, serait-il possible d'avoir une situation plus précise liée au stationnement des riverains du bas Saint Cloud dont je dépends ? Ce projet supprime 50% des places de parking. La seule solution envisagée se trouve beaucoup trop excentrée de mon domicile et sans aucune certitude. Une alternative électrique est-elle également en cours de réflexion à l'heure où la mobilité devient douce ?

Et l'accessibilité aux bateaux ; qu'en est-il ? Actuellement, j'ai une passerelle de 10m de long. Avec ce nouveau projet d'avancée de plusieurs mètres sur la Seine, vais-je la conserver ? La conséquence est la nuisance sonore des passants et des piétons trop proches de la péniche. L'insécurité de ma famille est également une préoccupation première (perte d'intimité). Aurons-nous des portes sécurisées ? Par accessibilité, je m'interroge aussi sur les amarrages. Seront-ils toujours conformes si ce projet aboutit ? Chaque bateau est différent. Et les poubelles et boîtes aux lettres ? Qu'est-il prévu ? Pourquoi ne pas les conserver individuellement ?

Pour résumer cette partie, est-ce à nous de subir les frais prodigieux, mirobolants, (passerelles, amarrages, déplacement provisoire, raccordements provisoires et définitifs, eaux usées...) liés à ce projet ? Ces frais seront-ils, comme à Issy les Moulineaux et Sèvres, pris en charge par le département et l'aménageur ? je m'acquiesce de la Taxe foncière et de la taxe d'habitation depuis 20 ans à Saint Cloud.

Enfin, l'ampleur de ce projet aura des conséquences à plusieurs niveaux. Pour les riverains concernés dont je fais partie, la durée des travaux est colossale ; 3 ans minimum. 3 ans de travaux en journée et probablement, à certaines étapes du projet, les travaux de nuit s'imposeront.

La nuisance sonore et la pollution est une conséquence forte auquel chacun, dans chaque famille devra faire face également, et cela pendant 3 ans...Les difficultés d'accès, les déplacements éventuels seront aussi une source de préoccupation quotidienne. Alors que se diriger dans un projet à 3 voies, amènera moins de travaux et sera moins onéreux tout en conservant la nature en zone urbaine.

Pour conclure, Monsieur le Commissaire enquêteur, ce dossier reste très incomplet et de nombreux sujets ne sont pas abordés. Je souhaiterais que ce projet, réponde précisément à des interrogations légitimes afin d'ôter tous les doutes possibles liés à ce nouvel environnement et les préjudices liés à notre santé et sécurité. En attendant, je m'oppose à ce projet en état et suis ouvert à la discussion sur les points évoqués.

128 - Déposée le 26/04/2021 à 19: 44 - BOULOGNE-BILLANCOURT

Bonjour,

Je passe régulièrement sur le pont de Saint Cloud pour rejoindre le parc ou emprunter la RD910 à vélo et je souhaiterais faire quelques observations concernant l'aménagement proposé :

- La piste sur le pont de Saint Cloud n'est pas modifiée alors que l'aménagement actuel pose des difficultés aux cyclistes et aux piétons qui doivent partager le trottoir sud du pont. Il serait préférable de prévoir une piste cyclable dans chaque sens de circulation et de rendre le trottoir aux piétons car ils en ont besoin de rejoindre le parc de Saint Cloud. Le nombre de feu rouge piétons à passer avec des temps d'attente important est complètement aberrant par rapport aux automobilistes. C'est pourquoi une piste cyclable de chaque côté est préférable et moins pénalisante.

- La piste cyclable sur le rond point de la place Clémenceau n'est pas sécurisée. Les traversées de chaussée ne sont pas clairement identifiées en couleur de sorte que les priorités ne seront pas respectées par les automobilistes et qu'il sera difficile de traverser. En l'état, ce n'est pas acceptable pour faire circuler des enfants alors même que la présence du parc de Saint Cloud implique la présence régulière d'enfants pieds ou à vélo. Il serait souhaitable de suivre l'exemple des carrefours hollandais que l'on commence à voir également à Paris avec une priorité claire pour les piétons et les vélos et des sorties de rond-point limitées à 1 file de circulation et pas 2 ou 3 comme sur le plan fourni ici. Des îlots de protection piétons sont nécessaires si les sorties de rond point ne sont pas régulées par des feux rouges. Je n'ai pas vu comment était implantée la station de taxi mais il est préférable qu'elle soit dans le rond point comme celle de la porte de Saint Cloud à Paris pour ne pas croiser le flux des cyclistes. Une aire de 2 places de Covoiturage serait également intéressante dans cette zone de transit.
- Je n'ai pas vu sur le plan de piste cyclable permettant de rejoindre le pont de Sèvres ou la base nautique, or j'ai vu par ailleurs qu'une piscine allait être construite dans la zone. Il semble par conséquent important que les piétons et cyclistes puissent rejoindre la piscine ou le pont de Sèvres sans passer par le parc de Saint Cloud qui n'est pas toujours ouvert.
- La piste de la RD7 est côté bâti et pas côté Seine, toutes les associations de cyclistes recommandent des pistes côté Seine comme à Paris pour limiter le nombre d'intersection et favoriser les trajets en vélo et ainsi réduire les bouchons.
- La jonction entre les quais hauts et les quais bas semble se faire par un ascenseur. Force est de constater que les ascenseurs de ce type sont souvent en panne comme le montre l'exemple de l'ascenseur de la passerelle de l'Île Seguin en panne depuis 2 ans. Une alternative sous forme de rampe pour les handicapés et les cyclistes serait la bienvenue pour éviter l'inaccessibilité en cas de panne.

Je vous remercie pour la prise en compte de ces remarques.

129 - Déposée le 26/04/2021 à 23: 19 - SURESNES

Bonjour,

Les études anticipent un report de trafic de la D1 vers D7 une fois le projet achevé. Ces études ne prennent pas en compte les évolutions récentes liées au développement des pistes cyclables mises en œuvre sur la D1 suite au contexte sanitaire condamnant 2 voies sur 4 entre le pont de Saint-Cloud et l'hippodrome de Longchamp générant de nombreuses perturbations du trafic.

La mairie de Paris ayant indiqué qu'elle souhaitait rendre ces pistes définitives, les études et modélisations n'ont pas pu prendre en compte le report additionnel que cela engendrerait dans l'évaluation des nuisances sonores et autres impacts.

Quelles solutions sont envisagées par le projet, le département des Hauts de Seine conjointement avec la Mairie de Paris afin d'éviter de rajouter un report additionnel du trafic sur la D7 ? Il serait pertinent de mettre à jour les études pour prendre en compte ces dernières évolutions et donner aux riverains une compréhension réelle des impacts induits par ces évolutions récentes

130 - Déposée le 26/04/2021 à 23: 35 - SURESNES

Bonjour,

Sur la portion longeant le parc du château, l'aménagement "qualitatif" ne prévoit pas de replantation de l'alignement d'arbres majestueux qui seront abattus, qui constituaient une continuité paysagère avec le parc du château et offrait une vue paysagère depuis l'autre côté de la rive et du pont de Suresnes sans buter directement sur les quais et sa circulation.

S'il est prévu promenade et piste cyclable, les aménagements paysagers seront très réduits à cause d'une contrainte d'espace sur cette portion exposant directement les usagers piétons et cyclistes sans aucune séparation et et agrément avec la circulation automobile annihilant l'un des objectif recherché . Cela résulte en une dégradation de l'environnement, du paysage et de la continuité avec le parc du château.

Proposition d'amélioration du projet:

Un passage souterrain sur cette portion n'ayant pas été retenu, n'est-il pas envisageable de procéder à une modification du bord de Seine afin de créer l'espace nécessaire (par exemple promenade en porte à faux sur les bords de Seine), ou gagner sur une mutualisation piste cyclable/voie piétonne , et permettre la place nécessaire afin de replanter un alignement d'arbre. Ceci apporterait un confort et amélioration qualitative de la promenade et les quais tout en maintenant les objectifs du projet.

131 - Déposée le 26/04/2021 à 23: 47 - SURESNES

Bonjour,

Sur la portion le long du Parc du Château, l'alignement des arbres ne sera pas rétabli.

Plusieurs raisons sont avancées:

- contraintes sur la largeur de section disponible,
- projet de la ville de Suresnes d'ouvrir la Seine aux riverains et construire un belvédère permettant de profiter de la vue depuis le parc du château.

Sur ce dernier point, une telle ouverture nécessiterait pour accéder aux belvédère d'abattre des arbres dans le parc du château en sus de l'alignement d'arbre des quais ce qui aurait un impact additionnel pour la globalité du projet.

Dans la mesure où ce projet de belvédère n'est pas décidé et n'a pas été pris en compte dans les études environnementales et d'impact, est-il justifié de pré-investir dans les fondations de ce belvédère dans le cadre du projet d'aménagement de la D7, et ne peut on pas à l'inverse trouver des solutions pour rétablir un alignement d'arbre à l'issue du projet ?

132 - Déposée le 26/04/2021 à 23: 53 - SURESNES

Bonjour,

En l'état actuel, le mur anti bruit au niveau du parc du château montre ses limites à atténuer les nuisances sonores de la D7.

Avec l'augmentation du trafic et l'impact sonore démontrée dans l'étude d'impact du projet, est-il prévu sinon possible d'installer un mur antibruit plus performant qui permettrait non seulement d'atténuer l'impact additionnel mais d'améliorer la situation par rapport à l'existant ?

27 avril - (133 à 142)

133 - Déposée le 27/04/2021 à 00: 03 - SURESNES

Lors des présentations publiques, il a été précisé que les fosses pour replanter les arbres ne permettraient pas un développement et une empreinte à terme de ces arbres replantés équivalents aux arbres qui seront abattus.

Compte tenu du fort impact négatif du projet sur le patrimoine arboré, n'est il pas envisageable d'aménager et revoir à la hausse la taille de ces fosses pour redonner un agrément plus ambitieux de ce projet à terme ?

134 - Déposée le 27/04/2021 à 00: 23 - SAINT-CLOUD

Monsieur le commissaire-enquêteur,

Nous habitons sur un bateau logement sur les quais de St Cloud au niveau des Coteaux depuis 9 ans, et sommes donc directement concernés par les travaux qui vont avoir lieu sur la RD7.

Ayant pourtant suivi de près le projet et participé aux réunions d'informations, nous sommes très étonnés du manque d'information et détails donnés.

En effet, une grande partie des plans de masse des travaux n'y figurent pas, très souvent d'ailleurs dans les zones les plus sensibles.

Pourtant, ces plans existaient lors de la consultation préalable. L'ensemble des coupes et du plan projeté 3D nous avaient été présentés, on pouvait y voir sa zone, et en comprendre les impacts.

Mais aujourd'hui, tout a été retiré du dossier sur l'impact des bateaux logements et un nouveau mur sur plus de 1,6KM et emprise sur quai de 3m ont été rajouté sans aucune information préalable. Le dossier n'a donc pas été transmis dans son ensemble aux citoyens.

Quand on regarde ce long dossier il apparait :

1. **Nécessité de passer sur un 2x2 voies** est basée sur des études de trafic trop anciennes et ne tiennent pas compte de la baisse de passage depuis 2014 et le post-covid que nous vivons.
2. **Des études sont manquantes** comme l'analyse sur la mesure des polluants pourtant obligatoire
3. **Le relevé des arbres supprimés du dossier est erroné** : nous nous sommes joints aux autres riverains pour comptabiliser sur le tronçon en respectant la définition des tiges hautes du dossier et il en manquaient le double. (Le dossier parle d'un abattage de 400 arbres d'alignement) : toute la végétation des berges laissera

place à un quai de béton sur 2 km sans aucune végétation (ou trop faible avec quelques jeunes arbres parsemés qui ne remplaceront jamais ceux décimés par le projet)

4. **L'impact sur la faune est majeure et n'a pas été prise en compte dans les études** : de nombreuses espèces pourtant protégées sont concernées. Peut-on demander une étude dédiée et une adaptation du projet pour laisser faune et flore coté Seine ?

5. **La piste cyclable coté bati** ne répond ni aux demandes des riverains ni aux associations de vélos qui pour leur sécurité veulent absolument éviter de s'arrêter tous les 20m pour traverser les carrefours et on les comprend : peut-on demander à remettre la piste cyclable coté Seine ?

6. **Stationnement** : Le quartier des Coteaux est un quartier familial, comment gérer -50% de places de stationnement ? Le projet évoque un parking souterrain pour compenser dont les échéances et conditions ne sont ni détaillées ni synchronisées avec le projet RD7. Comment continuer à vivre, déposer ses courses, gérer nos personnes âgées sans places de stationnement à coté de notre habitat ? Les places handicapées, places dépose-minute ou encore bornes électriques ne sont pas non plus précisées dans le projet.

Concernant l'impact direct du projet pour les péniches :

1. Nous souhaitons garder notre accès individuel à notre boîte aux lettres, poubelles comme aujourd'hui et ne pas avoir à faire des centaines de mètres pour ce faire.
2. Le département indique que tous les frais induits par ces travaux seraient à la charge des habitants des bateaux. Ceci n'est pas acceptable du tout : modification des amarrages, branchements et connexions bateaux/branchements (eau, elec, fibre, tel, eaux usées), nouvelles passerelles, frais de déplacement de bateaux pendant les travaux... C'est un minimum de 100k€ par peniche alors que nous n'avons rien demandé et allons subir également les nuisances. Ce projet est départemental et les frais de l'aménagement des autres quais du 92 tronçon Ile Monsieur, issy les moulineaux avaient été pris en charge. Ce point doit être pris en charge.
3. Rien n'est indiqué sur la gestion des assurances fluviales pendant les travaux et éventuels déplacements temporaires de bateaux : qu'en est-il ?
4. Il est indiqué que certains bateaux peuvent être amenés à bouger « un peu », il n'y a aucune indication de l'implantation finale des bateaux existants. Il apparaît essentiel de partager cela aux habitants/bateaux concernés et d'avoir l'ensemble des coupes du projet par bateau-logement.
5. L'accès stéréotypé par plateformes au niveau des trottoirs ne prend pas compte de la diversité d'implantation des accès bateaux et des normes à respecter également avec les VNF (distance quai/amarrage) surtout si l'emprise supplémentaire de +3m sur les quais est envisagé : cela correspondrait à décaler/modifier tous les amarrages actuels déjà financés par les habitants de péniche.
6. Le portillon d'accès dans le projet n'est absolument pas sécurisé (pour rappel, chacun s'est équipé afin d'éviter les cambriolages)

Ceci n'est qu'une synthèse de points et nous aurions aimés pouvoir être entendu et écouté par la maîtrise d'ouvrage qui n'a malheureusement pas répondu à nos demandes, ni daigné nous informer complètement des impacts du projet...

Monsieur le commissaire-enquêteur, nous espérons vivement que vous pourrez faire évoluer ce projet qui en l'état n'est pas acceptable.

Bien cordialement

135 - Déposée le 27/04/2021 à 07: 12

Ce projet est complètement en décalage avec son temps :

- fluidifier le trafic alors que suite au Covid le trafic sera réduit de 40 % (télétravail de 2 jours accepté pour toutes les sociétés du CAC40 de k défense.....)
- supprimer des arbres alors qu'il est recherché désormais fraîcheur et végétation
- dépenser des deniers publics alors qu'il est recherché à combler la dette laissée à nos enfants pour le covid.....Il est encore temps de stopper un projet désormais complètement en déphasage avec son époque

136 - Déposée le 27/04/2021 à 13: 12 - SAINT-CLOUD

Bonjour, je trouve ce projet complètement absurde alors qu'il est possible de trouver des solutions bien meilleure pour l'environnement et les riverains. En effet, le projet tel qu'il est envisagé sera destructeur d'une partie de la faune et de la flore sur la parcelle. Par ailleurs, les riverains connaîtront une véritable hausse de

toutes les formes de pollution possible : sonore, visuelle, sanitaire.... je le répète ce projet est absurde et le résultat pour la circulation ne sera que minime, à peine quelques minutes gagnées, et encore, cela reste à prouver. Pat ailleurs le projet de rond point sous l'autoroute tek que prévu va accentuer encore davantage les bouchons et la pollution. Le résultat sera un rond point Rhin et Danube (Boulogne) bis avec des bouchons énormes et anxiogènes pour les automobilistes. Je suis absolument contre ce projet en l'état.

137 - Déposée le 27/04/2021 à 14: 09 - SURESNES

Bonjour,

La création d'une telle "autoroute" va augmenter le bruit et la pollution, j'ai donc un avis tout à fait défavorable. La suppression d'arbres est préjudiciable à l'environnement, l'augmentation du trafic également.

Il aurait été plus pertinent d'améliorer la desserte du bas de Suresnes en transport en communs: prolongation de la ligne 2, bus plus rapide vers la Défense. En effet, habitant près des quais, il faut environ 25 à 30 minutes aux heures de pointe pour se rendre à la Défense : bus 144 fréquent mais lent car sans voies protégées, et tram fréquent mais bondé et nécessitant 10+ minutes à pied pour y accéder.

Donc ferme opposition à ce projet qui ne vas pas dans le sens des attentes et des priorités environnementales.

MP Béhar

138 - Déposée le 27/04/2021 à 18: 054 - SAINT-CLOUD

Bonjour,

Mes observations et interrogations sont les suivantes :

1/ Pourquoi vouloir faire une 4 voies automobiles alors que de nouvelles formes de mobilité s'offrent à tous. Plus de facilités de circulation automobiles créeront plus de nuisances sonores et environnementales.

2/ La piste cyclable doit être coté Seine comme sur les quai à Issy Les Moulineaux et Sèvres. Il y a une bonne répartition piétons/cyclistes et peu d'interruptions. Ce sera l'inverse si la piste cyclables est coté ville avec 15 intersections et 15 fois plus de risques pour les cyclistes.

3/ L'accès pistes cyclables sur le Pont de St-Cloud est à revoir il y a suffisamment de place pour faire une piste de chaque coté.

4/ Ne pas englober dans ce projet la continuité de pistes cyclables et voies piétons entre le pont de Sèvres et le pont de St-Cloud est une aberration !

Bien à vous

139 - Déposée le 27/04/2021 à 19 23 - 75016 PARIS

Alors que la région Ile de France s'engage dans une renaturation des territoires, et particulièrement des villes, le projet de la 2 X 2 voies de la RD7 entre Suresnes et Saint Cloud est une aberration. Alors que la Seine s'engage dans un programme de dépollution des eaux, de protection des espèces et de la flore aquatiques et sur berge, ce projet pharaonique va tout détruire. L'abattage de plus 400 arbres, la destruction de la berge pour un quai en béton, le trafic annoncé et la pollution sont absolument contraires à la politique actuelle de l'île de France

140 - Déposée le 27/04/2021 à 21: 35 - BOULOGNE

Quelques éléments de réflexion au sujet de ce projet qui est surdimensionné concernant la place faite à l'automobile :

Le choix de base de mettre en place une route à 2 fois 2 voies est en contradictions avec les évolutions majeures des déplacements de ces dernières années et plus spécialement de ces derniers mois en Île de France avec les conséquences de la crise sanitaire. http://www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/po_3185_pj_rapport_bilan_pistes_cyclables_provisoires_v2bis.pdf

En Île de France, la mise en place de nouveaux aménagements routiers a fluidifié à court terme le trafic routier, mais sur le moyen et long terme a entraîné une augmentation de la demande en trafic automobile et le retour à un niveau de congestion préalable à l'aménagement.

La « théorie du trafic induit » est bien connue des experts en mobilité. "On a déjà pu constater que le trafic s'adaptait à l'infrastructure. Par exemple, lorsque dans les années 50/60, on augmentait d'une bande chaque artère embouteillée, cela rendait la voirie plus attractive et cela amenait donc plus de trafic au point de retrouver le niveau de congestion d'avant. C'est un cercle vicieux qui nous permet de dire aujourd'hui qu'on ne peut jamais empêcher un embouteillage dans une zone active économiquement comme une grande ville."

https://www.rtb.be/info/societe/detail_le-scan-pourquoi-enlever-une-bande-de-circulation-ne-cree-pas-plus-d-embouteillages?id=10505657

Le risque est donc en augmentant les capacités de l'axe, d'entraîner une augmentation du trafic automobile sans pour autant avoir un impact à terme sur la congestion.

Concernant l'aménagement cyclable, il est aujourd'hui opportun qu'il soit repris en respectant les dernières recommandations du CEREMA, voire même celles du RER Vélo dont le cahier des charges est porté par la région Île de France.

<https://www.cerema.fr/fr/actualites/8-recommandations-reussir-votre-piste-cyclable> :

La piste cyclable projetée a vocation à être un axe de transit à échelle métropolitaine et pourtant elle ne respecte pas les critères qui permettent d'atteindre :

- Largeur de l'aménagement cyclable trop faible
- Séparation physique avec les cheminements piétons pas claire, notamment vis-à-vis des non-voyants
- Obstacles en pleine piste qui sont à proscrire (potelets,...)
- Rayons de giration trop faible
- Trop de virages et contrevirages pour un cheminement cyclable qui est sensé aller tout droit

À ce propos, sur le choix d'implanter la piste cyclable côté bâti, la moins bonne desserte des façades est sans commune mesure avec la perte en efficacité de l'axe cyclable, avec pas moins d'une dizaine de traversées gérées par feu sur les 3 kilomètres de l'axe, et les risques associés aux conflits supplémentaires en carrefour.

Ce choix des élus correspond à contexte qui a évolué depuis.

Gare routière de Parc de Saint-Cloud

Nous noterons une discontinuité de la piste cyclable à la traversée de la gare routière. Cela constitue une section très inconfortable avec des mouvements de véhicules en marche arrière et donc un risque d'angle mort accru, alors que rien n'indique que la continuité de la piste cyclable ne puisse être établie

Pont de Saint-Cloud,

Il faut une piste cyclable dans chaque sens. La piste cyclable bidirectionnelle proposée est très difficilement accessible en provenance du rondpoint Rhin et Danube. C'est la localisation actuelle, et il est aisé de constater que la majorité des cyclistes continue sur la chaussée principale, bien qu'elle ne comporte pas d'aménagement cyclable.

Nouveau carrefour et rondpoint place Georges Clémenceau :

Le nouveau carrefour proposé reste très autoroutier. Aucun élément du dossier ne permet de justifier d'avoir sur le papier un carrefour avec une telle capacité concernant le trafic automobile. Cela se fait au détriment des mobilités douces avec des cheminements moins lisibles, plus long et des vitesses des véhicules motorisés plus importantes.

Le shunt de tourne à droite de l'autoroute vers Sèvres est à supprimer car il accentue le caractère autoroutier du carrefour et ne permet pas de répondre à l'objectif de mise en valeur et de facilité d'accès piétons/vélos au parc de Saint-Cloud

Les 2 voies en trémie sous le débouché du pont sont à supprimer, ce qui permettrait à la fois de simplifier les 2 carrefours où elles s'embranchent sur le projet actuel et de donner plus d'espace pour les piétons (et cyclistes) en bord de fleuve.

La trajectoire de la piste cyclable qui ceinture le rondpoint n'est pas du tout fluide. Il faut autant que possible orthogonaliser les mouvements aux points de conflits (indépendamment des feux tricolores) pour atténuer les angles morts. Il convient d'éviter les virages et contrevirages, sauf à faire explicitement le choix de pénaliser les cyclistes qui pour partie préféreront alors circuler sur la chaussée principale qui ne présente pas ces défauts.

Aménagement cyclable sur la RD7 au sud :

Dans le cadre de l'aménagement au niveau du rondpoint de la place Georges Clémenceau, rien n'est prévu pour la poursuite de l'aménagement cyclable vers le sud le long du parc de Saint-Cloud. Il n'est pas conforme à la loi Laure d'envisager le passage des cyclistes par le parc de Saint-Cloud puisque celui-ci n'est pas ouvert la nuit.

141 - Déposée le 27/04/2021 à 22:24 - 75016 PARIS

Bonjour,

L'effacement de la coulée verte constituée d'arbres centenaires majestueux, pour faire apparaître l'alignement de béton, de brique et de verre, aura un effet multiplicatif sur le bruit, tandis que la pollution par hydrocarbures doublera.

L'exemple de La Défense ne suffit-il pas ?

142 - Déposée le 27/04/2021 à 22:34 - SAINT-CLOUD

Conseiller municipal d'opposition à Saint-Cloud et cycliste assidu, voici mes observations :

- Trop d'arbres abattus
- Piste cyclable côté bâti est un non-sens pour les déplacements longue distance. Il faut une piste cyclable côté Seine, sans intersections et sans rupture de vitesse + une piste cyclable côté bâti pour les enfants et les promeneurs à vélo.
- Liaison cycliste manquante entre le pont de Saint-Cloud et le Pont de Sèvres. Impératif de la construire.
- Sur le pont de Saint-Cloud : il faut une piste cyclable de chaque côté du pont.
- Rond point de la place G Clémenceau : un carrefour de type hollandais est nécessaire pour améliorer la sécurité des cyclistes.
- Ne pas bétonner les quais côté péniches et y préserver la végétation.

La solution : 3 voies !

Une voie de chaque côté, fluide, sans rupture de vitesse, et une 3ème voie de temps en temps quand les voitures venant de Sèvres ont besoin de tourner à gauche, afin de ne pas bloquer la circulation.

Hallucinant que l'on puisse concevoir de tels projets en 2021...

Xavier Brunschvicg

28 avril - (143 à 161)

143 - Déposée le 28/04/2021 à 08: 17

Bonjour, ne convient-il pas de mettre en balance l'intérêt récréatif (et sportif) d'une ballade le long de la RD7 étroite, et le long de la RD1 en face beaucoup plus large, accessible par la passerelle de l'Avre, qui pourrait déboucher directement dans le Parc Rothschild, injustement cloisonné?

N'est-ce pas un thème pour le nouveau Conseil Départemental et Régional qui doit être élu le 20 et 27 juin?

144 - Déposée le 28/04/2021 à 08: 22 - 75016 PARIS

Bonjour,

La valorisation des quais de seine peut vraiment être bénéfique et qualifiée d'utilité publique pour permettre au gens de profiter des bords de seine.

En particulier la création d'une piste cyclable, et d'une promenade sont de vrais atouts du projet. En revanche, la part belle donnée à la voiture, le coût environnemental important et parfois contradictoire (arbres remarquables abattus) ainsi qu'une approche table rase systématique (je casse tout et je pars de zéro) questionnent la bonne utilisation des fonds du contribuable.

Je questionne donc ici la pertinence de certains points et le bon usage des fonds publics. Voici mes questionnements forts sur le projet :

- Un objectif affiché d'augmentation de 50% du trafic à l'opposé des enjeux transition écologique vers une mobilité plus verte : entraînant (1) une augmentation de la pollution de l'air et sonore (2) des nuisances pour la promenade et (3) une dangerosité accrue (ralentisseurs interdits car voie ambulances, voie cycliste côté ville avec bcp de franchissement et sans vue sur seine)
- Un coût environnemental lourd avec notamment l'abattage de 424 arbres d'alignement sur 434. Arbres matures, identifiés dans la pièce E comme alignements remarquables devant être préservés (et pourtant abattus) entraînant (1) une perte d'ombrage et du bénéfice de régulateur thermique d'arbres matures de grande ampleur, remplacés par une seule espèce, l'orme, plus petit et en mono culture à l'inverse des principes de biodiversité (2) un impact non quantifié sur des espèces protégées chauves-souris et martins pêcheurs entre-autres (3) le bétonnement des quais de seine avec une réduction des nurseries de poissons et le rejet significatif d'effluents de travaux...
- Une approche table rase avec une utilisation des fonds publics questionnables sur de nombreuses portions en bon état. Le sentiment qui se dégage du projet est que l'on ne garde rien. On casse tout et on recommence. Ne faudrait-il bâtir sur l'existant. Conserver les beaux spécimens d'arbres, avec une piste

cycle côté seine qui empiète sur la chaussée et contourne les arbres si besoin. Bref prendre sur l'espace dédié à la voiture si besoins

Enfin, l'accès par la seine au Parc du Chateau à Suresnes serait un vrai plus, pour faciliter et verdir les accès aux quais de seine.

Merci beaucoup pour la prise en compte de mes observations,

Bien cordialement,

Timothée LAURENT

145 - Déposée le 28/04/2021 à 08: 37

La Seine ne fait que 190 m de large. L'aménagement peu coûteux 1 de la passerelle, 2 de la Berge large côté Paris, 3 d'un accès au Parc Rothschild qui manque de moyens et est sous-utilisé ne seraient-ils pas plus rentables pour le plaisir des habitants du bas Saint-Cloud?

Peut-être complété par un accès au stade du Saut du Loup, désespérément vide, pour les sportifs. Et aux merveilleux platanes dans l'axe de la passerelle, entourés d'orties? Sans se cogner dans le vélodrome

A la lisière de 3 villes, un gisement de plaisir et de santé-bien-être de proximité? Fleuve, vues et arbres.

146 à 155 - Déposée le 28/04/2021 de 09: 21 à 09:34 - SURESNES

[messages identiques: 146 à 152 de 09: 21 à 09:28](#)

Il est impensable de prévoir l'élargissement de cette voie et supprimer tous ces arbres

Incompréhensible lutter contre la pollution, le bruit alors que beaucoup de transports aux alentours sont efficaces

C'est une aberration

Pourquoi ne pas prévoir dans ce cas des pistes cyclables

Contre ce projet inadmissible

153 à 155 de 09: 33 à 09:34

Projet incompréhensible : pollution assurer, nuisances bruit

Alors que tous les moyens de transport aux alentours sont efficaces

Projet contre l'écologie et la qualité de vie des riverains

Pourquoi ne pas remplacer ce projet par des voies cyclables

Contre ce projet inadmissible

156 - Déposée le 28/04/2021 à 17:25 - 75013 PARIS

Adieu les grands arbres, abattage en série et toujours plus de bitume et de béton, de trafic, de bruit et de pollution, voilà à quoi mène ce projet inutile et d'un autre temps. Alors que le bouleversement climatique et ses conséquences désastreuses, notamment au plan de la santé, sont au coeur des préoccupations, il convient plutôt de prévoir des berges dépolluées et végétalisées, favorisant les circulations douces, pour le bien et l'agrément de tous !

157 - Déposée le 28/04/2021 de 09: 21 à 19:33 - 92150 SURESNES

Bonjour. Il est inadmissible et incompréhensible qu'à l'heure des accord de Paris, de la COP21, de la préservation de la biodiversité, un tel projet soit présenté en l'état. Il n'y a aucun intérêt à passer à une 4 voies, décision ramenant à l'époque du tout voiture à grande vitesse d'un autre temps, et menant à la création d'une autoroute urbaine. Quant à la décision d'insérer des voies piétonnes et cyclistes, si cela est positif, il faut que ce soit arbitré ou adapté afin de préserver les arbres en place et la biodiversité existante. On ne remplace d'un point de vue climatique et biologique de manière équivalente des arbres centenaires en revegetalisant avec de jeunes plantations . Enfin le coût de ce projet faramineux doit être ramené à sa juste mesure. L'époque est aussi aux économies des deniers publics

158 - Déposée le 28/04/2021 à 19:35 -75013 PARIS

Élargir une surface de route en réduisant la surface d'espace libre pour le vert, me semble totalement d'une autre époque, un non sens, nous devons planter des arbres créant une véritable rive de Seine pour la promenade et espace libre vers le fleuve.

159 - Déposée le 28/04/2021 à 20:23 - SAINT-CLOUD

Suite à l'appel téléphonique avec le commissaire enquêteur daté du 28 avril 2021, je me permets de réitérer mes griefs envers ce projet d'urbanisation:

- projet à contre courant des projets en cours qui visent à limiter les voies de circulation et améliorer le cadre de vie des citoyens des grandes métropoles;
- projet qui bétonnera une des dernières parties protégées de la Seine en dévégétalisant une grande partie du bas de St Cloud et notamment des arbres centenaires qui ne seront pas remplacés (faible nombre d'arbres replantés vs. situation existante) - bétonisation des berges;
- hausse du bruit pour les riverains et du trafic (changement des comportements des automobilistes);
- potentiel perte de valeur des actifs immobiliers proche du projet;
- perte de places de parking pour les résidents clodoaldiens dans un contexte de nouveaux développement immobiliers encore une fois dans le bas de st cloud.

Ce projet s'inscrit dans le passé et n'apporte pas de solutions adéquates dans le monde environnemental dans lequel nous vivons désormais.

Merci

Mr Choukroun Benjamin - 66 Quai Marcel Dassault - 92210 St Cloud - ,benjamin.choukroun@hotmail.fr

160 - Déposée le 28/04/2021 à 21:46 - SAINT-CLOUD

Bonjour je suis totalement contre ce projet ... merci pour les riverains qui n'ont aucune obligation de supporter ce futur vacarme et la pollution qui s'ensuit.

Ce projet est une erreur . Il faut l'annuler !

161 - Déposée le 28/04/2021 à 22: 57

Il est vivement souhaitable, pour ce beau et ambitieux projet de modernisation, que soit communiquée une étude pour que soit sauvegardé le plus grand nombre possible des arbres actuels d'alignement du quai et des berges.

Merci de votre attention

29 avril - (162 à 169)

162 - Déposée le 29/04/2021 à 08: 55 - CHAVILLE

En pièce jointe; Avis sur l'enquête publique relative à la requalification de la RD7 entre Suresnes et Saint Cloud émis par l'association Environnement 92, créée en 1991, fédère 49 associations de protection de l'environnement des Hauts de Seine. Ce document de 4 pages est signé par:

Irène Nenner, Présidente, - Officier dans l'Ordre de la Légion d'Honneur.



Association agréée protection de l'Environnement Habilitée au dialogue environnemental

Avis sur l'enquête publique relative à la requalification de la RD7 entre Suresnes et Saint Cloud

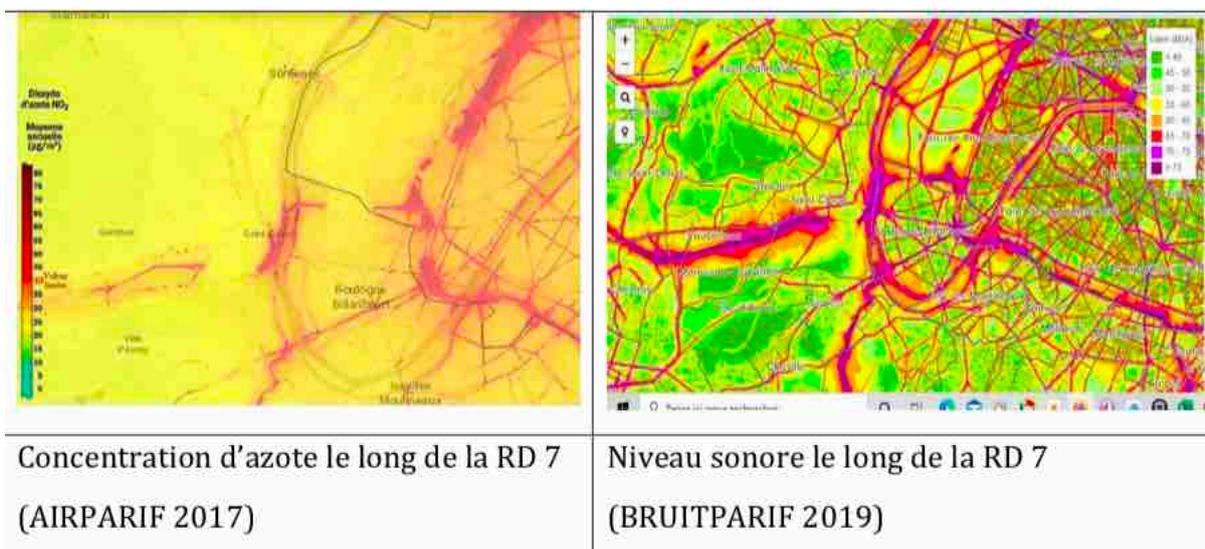
L'association Environnement 92, créée en 1991, fédère 49 associations de protection de l'environnement des Hauts de Seine. Environnement 92 est agréée pour la protection de l'environnement et habilitée au dialogue environnemental. Elle est affiliée à France Nature Environnement Île de France.

Ce projet de requalification de la RD7 dans le tronçon Suresnes-Saint Cloud doit être considéré comme la poursuite d'un projet vieux de plus de 20 ans qui vise à favoriser surtout le trafic routier sur la rive gauche de la Seine, au détriment de la santé des habitants, des mobilités douces et de la végétation (arbres et haies).

Une menace sérieuse sur la santé des altosequanais

La qualité de vie des altosequanais vivant le long de la RD 7 ne doit pas être affectée par l'élargissement de la RD 7. Au regard des analyses fournies par AIRPARIF et BRUITPARIF sur les effets des pollutions sonores et aériennes, ces populations sont déjà très affectées par le trafic routier actuel. Les deux cartes ci-dessous montrent que la qualité de l'air et le niveau sonore le long de la RD 7 sont bien au-dessus des niveaux recommandés par la législation française et par l'Organisation Mondiale de la Santé. Plusieurs centaines de milliers d'altosequanais sont soumis à ces deux pollutions. Par exemple, pour les particules de 10 µm c'est 600 000 habitants sur 51 km² et 380 km de routes des Hauts de Seine qui sont soumis à des concentrations de plus de 20 µg/m³/an de ces particules (AIRPARIF et préconisations OMS). Pour les bruits routiers ce sont les milliers d'altosequanais habitant le long des autoroutes (A13, N118, A14) et les RD 7 et RD 910, RD 920, N 13 etc. Pour l'île de France, ce sont plus de 10 000 décès anticipés chaque année par la pollution de l'air et pour les Hauts de Seine la perte de 6 à 9 mois de vie en bonne santé par la pollution sonore (BRUITPARIF

2019). Les coûts économiques de ces pollutions ont été chiffrés par le Sénat en 2014 pour l'air (Rapport L. Aïchi) et par l'Assemblée Nationale en 2015 pour le bruit (Conseil National du Bruit) ramenés à la personne la pollution de l'air coûte 1500 €/an et celle du bruit 1000 €/an soit au total 2500 euros/an.



L'élargissement de la RD 7 sur Saint-Cloud et Suresnes va accroître ces pollutions, au regard des coûts reconnus pour la santé, 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.

Un projet en contradiction avec les politiques publiques régionales en vigueur en 2021

Le plan vert de la région Île de France de mars 2017 affiche un plan de création d'espaces verts : la nature partout et pour tous.

La stratégie régionale de Biodiversité de novembre 2019 affiche les 4 orientations :

- A/Améliorer la santé et le bien-être de tous les Franciliens grâce à la nature
- B / Faire de la biodiversité un atout économique et d'innovation
- C / Placer la biodiversité au cœur de l'aménagement de nos territoires
- D / Protéger la nature, notre capital commun,

Un fort développement des transports en commun pour délester le trafic routier est appelé à monter en puissance :

- Dans le secteur concerné Suresnes-Saint Cloud, la future ligne 15 du Grand Paris Express prévue pour 2030 qui s'ajoutera au tram T1.
- Sur le département, avec le tram T1, T2, l'arrivée prochaine d'EOLE, la future ligne 15 (Ouest et Sud) du Grand Paris Express, l'allongement des lignes 4 et 14 par la RATP.

La RD7 est en Zone de Faible Emission (ZFE) de la Métropole Grand Paris comme toutes les voies en quais de Seine. On sait déjà que cette directive a contribué à la diminution des voitures à Paris et en petite couronne. En effet, La métropole du Grand Paris relève dans le dossier sur les ZFE 2021 dont la consultation publique s'est achevée le 31 mars dernier que « D'après les premiers résultats de la nouvelle enquête globale de transport, les déplacements en voiture ont diminué à Paris et en petite couronne. » (page 147).

La végétation victime de l'incitation au trafic routier en ville

La réalisation de ce projet va conduire à abattre 425 arbres matures d'alignement, un grand nombre de haies sur les voies sur berge alors que ce sont des éléments de bien-être des riverains et celui des actifs qui travaillent à proximité.

Ces arbres et haies sont particulièrement utiles pour contrer les effets ilots de chaleur car ce sont des climatiseurs naturels à cause de l'évapotranspiration.) : Ils permettent aussi d'absorber la pollution de l'air, et ont une capacité à absorber les carbone de l'air - Les arbres et les haies sont une arme formidable pour l'adaptation aux dérèglements climatiques dans les Hauts de Seine

Ce projet va aggraver les constats du plan vert de la Région Île-de-France qui a désigné 21 communes carencées en espaces verts au sens de l'OMS, sur un total de 36 dans ce département. L'argument de replantation de jeunes sujets ne résout pas la question au moins pour les 50 à 80 ans à venir, le temps nécessaire à ce que cette végétation retrouve une frondaison équivalente à celle d'aujourd'hui.

La disparition des arbres d'alignement protégés au titre de l'article L 350-3 du code de l'environnement, et des haies conduit inexorablement à la disparition de la faune (oiseaux, insectes, chauve-souris etc...) qui en a besoin pour nicher et s'abriter. Les arbres d'alignement représentent un corridor écologique pour le déplacement de cette faune; les faire disparaître et les remplacer par du béton ou du bitume est une aberration. Les arbres et les haies qui contribuent à la biodiversité ordinaire sont une composante majeure de la nature en ville. Elle doit être préservée car elle disparaît partout de manière accélérée et dramatique.

Les trottoirs pour les piétons côté Berges de la Seine doivent être réduits à un cheminement qui existe en partie à hauteur de la rue du 18 juin, et qui pourrait être prolongé sur toute la longueur des quais pour garder un maximum de pleine terre. Les promeneurs apprécieront la proximité du fleuve et la végétation en ne se sentant plus dans un endroit bétonné.

La disparition concomitante des espaces verts en pleine terre, aggrave aussi l'artificialisation des sols et diminue la capacité à infiltrer les eaux de ruissellement, à atténuer les effets des inondations de la Seine dans la zone particulièrement vulnérable des berges du fleuve.

La requalification de la RD7 en une autoroute urbaine sur la rive gauche de la Seine va faire un appel d'air au trafic routier local et de transit, avec un élargissement des voies et une augmentation probable de la vitesse des véhicules, de la pollution de l'air et contribuer à l'augmentation des gaz à effet de serre.

La section de la RD7 entre Suresnes et Saint Cloud qui jouit actuellement d'un bel espace patrimonial tranche avec les autres sections situées dans des zones très minérales. Ce projet va donc uniformiser la voie RD7 en une autoroute urbaine au détriment des aménités locales alors que la solution d'avenir serait de restreindre la RD7 à 2 fois 1 voie pour le trafic routier, offrant un partage équilibré avec les voies cyclables et une chance de garder une majorité des arbres.

Les solutions de mobilité cyclables insuffisantes du point de vue de la sécurité des usagers

Ce projet de pistes cyclables doit faire partie du projet RER vélo, qui devrait assurer une continuité tout le long de la rive gauche de la Seine. Il n'existe une piste que sur un tronçon partiel au-delà de la requalification projetée jusqu'au pont de Puteaux. Le tronçon Pont de saint Cloud - Pont de Sèvres reste sans solution cyclable pour le moment. Où est la continuité des pistes indispensable pour attirer les usagers du vélo ?

La position de la piste cyclable est située côté bâti ; or cette solution n'est pas sécurisée car la piste va croiser un grand nombre d'intersections avec les voies transversales reliées à Suresnes et Saint Cloud. Pourquoi la solution d'une piste bidirectionnelle côté Seine a-t-elle été abandonnée ? Marcher ou rouler en vélo du côté des berges sous les frondaisons semble tellement plus logique que le choix retenu de contraindre les vélos entre le flux des voitures (4 voies) et les immeubles !

Les solutions de pistes cyclables sur le Pont de Saint Cloud et sur la place Georges Clémenceau ne sont pas compatibles avec une circulation sécurisée. Les solutions d'implanter une piste de chaque côté du pont de Saint Cloud ou d'identifier la piste sur la place Georges Clemenceau sur la base des innovations hollandaises (<https://www.wee-bot.com/blogs/eco-mobilite/carrefour-hollandais>) devraient être recherchées.

Conclusions

Avec ce projet daté et peu innovant, le département des Hauts de Seine est néfaste pour la santé des altosequanais, tourne le dos à la lutte contre les dérèglements climatiques et la lutte contre le déclin de la biodiversité. Ce projet va au contraire favoriser le trafic routier et ses nuisances, sans donner un avenir attrayant pour les cyclistes. Environnement 92 exprime ainsi un avis très défavorable à ce projet.

Le 29 avril 2021,
Irène Nenner, Présidente,
Officier dans l'Ordre de la Légion d'Honneur

163 - Déposée le 29/04/2021 à 13:34 - SAINT-CLOUD

Il serait grandement dommageable pour les habitants et les autres de voir tomber les berges verdoyantes de Suresnes et Saint-Cloud. Ce projet ne semble pas être dans l'intérêt des Suresnois/clodoaldiens..

164 - Déposée le 29/04/2021 à 16: 27

avis negatif

165 - Déposée le 29/04/2021 à 19:455 - SAINT-CLOUD

Avis négatif projet RD7

Bonjour,

Résident sur les Quais, après lecture et informations prises sur le projet, nous souhaitons vous faire de notre avis très négatif sur ce projet.

Il est impensable aujourd'hui de détruire la nature tel que le prévoit le projet.

En outre créer des doubles circulation de voiture au lieu de maintenir deux voies voiture et créer deux voies de bus et pistes cyclables va à l'encontre des politiques de développement des transports publics... et que dire de la pollution que va entraîner ce projet, à la fois sonore et aérienne...

Merci de revoir votre copie.

Une clodoaldienne qui se verra obligée de partir si de telles conditions de vie lui sont imposées.

Cordialement,

Marine Amri P????

166 - Déposée le 29/04/2021 à 21:26 - SAINT-CLOUD

Bonjour,

Nous sommes exploitants et propriétaires d'une péniche d'activités (bureaux, et surtout événementiel : organisation de séminaires et réceptions à quai et en navigation sur nos bateaux), Péniche ESPACE CARNOT, sis 1064 quai du Pdt Carnot – 92210 SAINT CLOUD.

Dans le cadre de l'enquête publique concernant le projet de réaménagement de la RD7 à Saint Cloud, et en tant que riverains (professionnels), nous tenons à vous faire part des éléments suivants :

1/ Accueil du projet dans sa globalité

Nous sommes favorables à un projet de réaménagement, qui nous semble œuvrer pour l'intérêt général. La zone est actuellement fortement dégradée, et à notre avis le réaménagement va dans le bon sens : réouverture du fleuve sur la ville, promenades piétonnes, piste cyclable, rénovation de la chaussée et des réseaux... Autant d'éléments qui nous semblent permettre de gagner fortement en qualité d'exploitation dans cette zone, en tant que professionnels et usagers.

En revanche, la part dédiée aux véhicules et au béton sous semble bien trop importante.

2/ Concertation

Il est donc indispensable pour la suite des concertations, que le CD92 et les maitrises d'œuvre, conservent un échange constructif avec l'ensemble des bateaux concernés, en parallèle de l'association des bateaux logement. Il est primordial que les MOA/MOE échangent avec des professionnels de la voie d'eau, les techniques fluviales étant très différentes de celles de voirie.

3/ Concernant les aménagements accès

Nous tenons à faire remarquer qu'au droit de notre péniche, sur les plans « projet » que nous avons pu consulter, seule 1 passerelle d'accès à notre péniche est représentée. Nous avons actuellement 2 passerelles, qui doivent impérativement être conservées (normes ERP).

De plus, en 2015, lorsque nous avons remporté l'appel à projet (initié par Voies Navigables de France en accord avec la Mairie de St Cloud) pour une convention d'occupation du domaine public pour nos bateaux, nous avons du faire réaliser pour 100K€ de travaux d'aménagement du site et des accès, à notre charge. Vu le montant, et la durée d'amortissement de tels aménagements, nous ne pourrions réaliser d'autres travaux de modification, nous n'en aurons tout simplement pas les moyens.

4/ Livraisons et stationnement

Nos activités nécessitent de nombreuses livraisons : traiteur, audiovisuel, fleuriste, décorateurs, maintenance mécanique lourde etc... Il est indispensable pour nos activités de pouvoir continuer à faire ces livraisons « au droit » de nos passerelles (matériel souvent lourd). Nous pourrions imaginer une zone de livraison à usage partagé avec les piétons, d'une superficie permettant au moins la livraison par 2 camionnettes en simultanément. Une zone de stationnement, même payante, pour nos clients à proximité comme c'est actuellement le cas constituerait un vrai plus pour le dynamisme et l'attrait de la zone concernant les activités présentes sur site (2

autres restaurants à proximité immédiate). Des bornes de recharges électriques sont absolument indispensables à proximité.

5/ Concernant l'emprise du projet :

Il nous semble que la délimitation VNF / CD92 n'est pas forcément très claire. Nous payons une redevance d'occupation privée pour une partie du quai, qui semble devenir une promenade piétonne. Il serait bien de clarifier les impacts du projet sur notre occupation domaniale contractuelle, en relation étroite avec VNF, gestionnaire du domaine public du fleuve et des berges.

De plus, nous signalons que nous possédons 3 locaux de stockage qui sont situés sous la chaussée, accessible depuis le quai bas, et qui nous sont loués par VNF en vertu de notre convention d'occupation du domaine public. Ces locaux de stockage sont primordiaux pour nos activités.

6/ Réseaux :

Nous faisons remarquer que nous avons fait arriver les réseaux à nos frais en 2015 lorsque nous avons remporté l'appel à projet pour ce site.

Nous attirons l'attention que plusieurs systèmes de collecte des eaux usées pour les bateaux stationnaires sont en phase de test et de production sur le bief parisien, avec plus ou moins de réussite. Nous nous tenons disponibles pour étudier notre raccordement en prenant en compte les spécificités « bateau » (crues, débordement des collecteurs quand orage, gel pour la tuyauterie extérieure, branchements au quai etc...)

7/ Phasage / perte d'exploitation

Nous exprimons notre vive crainte de pertes d'exploitation lors de la réalisation du chantier. Il conviendra de nous informer en amont du planning du chantier, et d'envisager éventuellement un déplacement temporaire de nos péniches afin de ne pas « tuer » notre exploitation, nos sociétés et nos salariés.

Vous remerciant de bien vouloir intégrer notre contribution à votre rapport,

Nous nous tenons à disposition pour tout échange constructif.

Bien cdt,

167 - Déposée le 29/04/2021 à 22:13 - SAINT-CLOUD

Bonjour

Je suis résident de l'EPADH de la rue de Longchamp.

Je suis malheureusement obligé de vivre en EPADH et ma seule joie (on ne peut pas sortir depuis le confinement) est de voir la verdure et arbre par la fenêtre.

Je suis inquiet de ce projet qui supprime les arbres mais aussi du futur bruit, et pollution alors que la résidence est à flanc de la route.

Je suis également inquiet du trottoir qui restera quand on pourra ressortir.

Résident de la résidence Longchamp - EPADH DomusVi

168/169 - Déposée le 29/04/2021 à 22:16 - SAINT-CLOUD

Bonjour.

Vivant sur l'eau, je m'oppose au projet tel que décrit qui va impacter plus qu'il ne le montre la faune et les espaces verts. Le mur dit « anti crue » est un n'étonnément nécessaire pour soutenir 4 voies et va détruire les plages où nichent les cygnes, canards, et chauve souris ainsi que bien d'autres espèces rares. .

La piste de vélo est préférable côté berge également pour sécuriser les cyclistes.

La pollution croissante issue de ce projet est alarmante.

Enfin, 425 arbres vont être abattus et ne seront pas remplacés.

Enfin, les coûts colossaux qui nous sont demandés en tant qu'habitants de péniche pour assurer son déplacement sont impossibles à porter individuellement.

30 avril - (170 à 173)

170 - Déposée le 30/04/2021 à 15:45 - SAINT-CLOUD

Bonjour,

Certains aspects du projet sont séduisants et même enthousiasmants. Mais d'autres semblent décevants et appellent impérativement une réflexion plus approfondie.

C'est la cas par exemple de la piste cyclable que vous semblez vouloir positionner côté ville alors qu'il serait bien plus judicieux de la faire voisiner avec la circulation piétonnière du bord de l'eau, où la vue serait plus agréable et où le cheminement du cycliste ne serait pas interrompu à chaque intersection.

Autre exemple avec les arbres dont on ne comprend pas pourquoi vouloir supprimer les existants côté bord de l'eau, pour les remplacer par des plus jeunes et des plantations basses. On s'apprêterait alors à reproduire ce qui a été fait à Issy-les-Moulineaux, en pire puisque là-bas au moins on a laissé la vie sauve à de nombreux arbres anciens. Sur le principe, comme dans tant d'autres quartiers nouveaux (Tolbiac, Batignolles, et dans de si nombreuses villes de province), il s'agirait ici de réaliser, encore !, un univers fonctionnel et minéral. Le végétal y serait totalement refait par et pour l'homme, avec de jeunes et petits arbres contraints dans quelques "trous" ménagés à leur intention dans de très vastes trottoirs et de pauvres plantations en pots dont l'entretien sera rendu d'autant plus difficile que cet environnement, minéral et horizontal, participe grandement, selon la saison, à capter la chaleur suffocante du soleil ou à aggraver d'un vent glacial que rien n'entrave.

Les urbanistes d'aujourd'hui ont réalisé le rêve de leurs prédécesseurs : faire que leurs créations ressemblent fidèlement aux images 3D que leur outil AUTOCAD (ou autre) leur a permis de concevoir. De sorte que nous vivons désormais dans des environnements identiques, où que l'on soit sur la planète, dont l'apparence de réalité virtuelle, aseptisée, propre, hypermaîtrisée (y compris ce qui relève de la nature), nous dispense de lunettes 3D.

Une certitude : le Grand Paris trouvera bientôt ses limites avant de parvenir jusqu'à Saint-Cloud car les berges de la Seine à cet endroit ne seront pas de sitôt reconnues patrimoine mondial par l'UNESCO.

Souhaitons donc un réexamen de ces questions.

Cordialement,

Alexis Buvat

171 - Déposée le 30/04/2021 à 16:31 - SAINT-CLOUD

S'il paraît difficile de sous-estimer les conséquences de la requalification de la RD 7 en termes de suppression de places de stationnement et d'abattages d'arbres (un vaste programme de replantation et la création d'un parking public apportent cependant un certain nombre de réponses à ces reproches), ce projet, maintes fois repoussé, entre dans sa phase finale et doit maintenant être lancé pour mettre fin à ce goulet d'étranglement qui a en particulier pour conséquence de déporter la circulation sur les rues parallèles du quartier.

La création de larges trottoirs dédiés aux piétons et d'une piste cyclable bidirectionnelle sont deux points très positifs en faveur du développement des circulations douces, complètement absentes et impossibles à installer actuellement.

Par contre l'implantation de la piste cyclable le long des habitation paraît une mauvaise solution avec pour effet de renvoyer les cyclistes vers la promenade piétonne en bords de Seine afin d'y trouver confort et sécurité.

Nous retrouverons donc des conflits d'usage entre piétons et cyclistes comme ceux constatés sur la Passerelle de l'Avre ou la promenade de l'hippodrome, sachant que la menace de sanction ne dissuade personne, tellement les forces de l'ordre ont mieux à faire que de contrôler ce type de comportement ...

Comme aménagé, à la satisfaction générale, entre Issy les Moulineaux et le Pont de Sévres, il convient donc d'installer la piste cyclable côté Seine.

172 - Déposée le 30/04/2021 à 15:45

Monsieur le commissaire enquêteur,

Cette observation est plus qu'une observation, c'est un plaidoyer.

Ce projet soulève de nombreux points contestables mais celui de la destruction d'habitats donc d'espèces me choque tellement en tant que citoyenne que je vous interpelle au sujet de la berge.

La berge végétalisée de Saint-Cloud est ce qu'on appelle une relique, un morceau certes ténu de nature mais pourtant bien vivant et productif de ce que doit être une berge de fleuve : une rive arborée avec une flore non pas invasive comme il est dit grossièrement dans le rapport, mais s'adaptant à ce contexte humide et abritant tout un cortège floristique et faunistique. Près de l'eau se développent de nombreux insectes qui sont chassés par de nombreux passereaux et des chauve-souris la nuit. La berge est le terrain de chasse de ces espèces, elles s'y nourrissent, s'y reproduisent, élèvent leurs petits. Dans ce contexte très urbain de la RD7, c'est un petit miracle d'entrapercevoir ces oiseaux et d'entendre leurs chants, de voir voler des libellules, de deviner le vol furtif des chauve-souris en soirée, de surprendre les poissons du fleuve frayer. Il est insupportable de lire que

cette berge n'abrite que pigeons et pies jacasse et qu'il convient de retirer toutes les espèces invasives. A dire d'experts, le tout ne présenterait aucun intérêt et serait seulement digne de passer par la tronçonneuse. C'est une hérésie, un constat à charge éhonté.

Cette berge est le pendant de la berge qui borde le bois de Boulogne, les nombreuses espèces qui volent et nagent vont et viennent d'une berge à l'autre. C'est exactement cela dont on parle lorsque l'on évoque la Trame verte et bleue, un fleuve et ses deux rives, un écosystème global.

Le projet d'aménagement de la RD7 prétend recréer une coulée verte par les nouvelles plantations implantées sur un quai minéralisé. C'est une vision d'aménageur urbain rétrograde. Ce n'est pas une réalité écologique.

Détruire ce morceau de nature serait une erreur colossale, irréversible. La nature en ville a besoin qu'on prenne un grand soin d'elle, pas qu'on la sacrifie sous prétexte qu'elle ne vaut rien. Elle est une richesse, d'une valeur bien supérieure à ce qui pourrait la remplacer dans ce projet, qui n'est que bétonisation, artificialisation, imperméabilisation des sols, et dont on sait aujourd'hui qu'elles constituent des aberrations écologiques et climatiques.

La berge de Saint-Cloud est la dernière portion de berge végétalisée des Hauts-de-Seine, le projet de requalification de la RD7 doit la préserver.

Avec mes meilleures salutations,

Anne Konitz

173 - Déposée le 30/04/2021 à 21:40 - SAINT-CLOUD

Je partage mon désaccord pour ce projet de modification de la RD7 de Suresnes à St cloud. Nous sommes dans une période où l'écologie est au centre de notre politique. Ce projet veut enlever ces magnifiques arbres centenaires et aussi les parkings qui sont bien nécessaires pour les commerces à St Cloud. Nous ne voulons pas avoir une autoroute devant nos maisons, avec son afflux de trafic, de pollution supplémentaire et de bouchons le soir et le matin pour les personnes de province qui ne veulent pas emprunter le tunnel payant de l'A86. Je serai d'accord pour ajouter une piste cyclable sans arracher les arbres, sans ajouter 2 voies de voitures, et sans transformer ce quai en autoroute à notre époque où l'écologie compte sûrement plus pour notre santé que la fluidité des voitures pour aller à la Défense et ne pas passer par Paris. J'espère que ma parole sera prise en compte. Merci pour cette enquête publique et citoyenne.

01 mai - (174 à 186)

174 - Déposée le 01/05/2021 à 09:23 - SAINT-CLOUD

Monsieur le commissaire enquêteur,

En tant qu'habitante de la Seine depuis plus de 40 ans, je suis bouleversée par l'impact que ce projet va avoir sur la berge. En effet, il va remplacer une rive verdoyante et arborée, par un quai en béton sur plus de 2 kilomètres. Quel désastre pour la faune et la flore !

Tous les soirs j'admire les vols de petites chauve-souris : les pipistrelles, qui sortent des buissons de la berge. Où viendront nicher les familles de cygnes et canards ? Que va devenir cette vie animale riche et variée qui habite ce dernier petit coin de nature au bord de la D7 ?

Le projet fait la part belle au bitume et au béton et ne prévoit pas de remplacer ce couvert végétal indispensable à la lutte contre la pollution. Le dossier met en évidence une hausse de près de 50% de la pollution, alors que nous dépassons déjà les seuils critiques. Comment, à l'ère de la transition écologique, peut-on en 2021 continuer à promouvoir un tel projet centré exclusivement sur le trafic routier (voitures + camions) ?

La place de la piste cyclable côté immeubles est une hérésie : en effet elle sera très dangereuse et non fonctionnelle avec ses 15 traversées de routes latérales. Sa place est côté Seine, le long de la promenade de 2,5m, ce qui en fera un espace dédié aux circulations douces et agréables.

Comment une ville réputée pour sa qualité de vie et ses espaces verts peut-elle adhérer à un tel projet ? ? J'espère que tous les Clodoaldiens vont se mobiliser pour empêcher qu'il voit le jour en l'état actuel du projet.

175 - Déposée le 01/05/2021 à 14:10 - SURESNES

Ce projet est lamentable pour plusieurs raisons :

- aucun respect de l'environnement : il a été démontré que la plantation d'arbres diminuait non seulement la pollution mais permettait également de réduire la température

- en termes de réchauffement climatique en raison de la suppression de tous les arbres et aire de verdure
- une promenade en béton : les gens ont-ils envie de se promener sur du béton sans un arbre et à respirer les pots d'échappements
- au niveau du bruit sonore : augmentation du flux de circulation déjà important important
- et de la pollution
- et pour finir esthétiquement parlant ce projet est déshumanisé et affreux que l'on soit d'un côté de la rive ou de l'autre.

CE PROJET EST UN SCANDALE

176 - Déposée le 01/05/2021 à 14:18

Ce projet est un non sens écologique, il est temps de pensez à l'avenir et de réfléchir à ce type de projets sous un angle nouveau et pas comme cela était fait il y a 40 ans en abattant les arbres et en coulant du béton...

177 - Déposée le 01/05/2021 - 92150 SURESNES

bonjour

Serait il possible que ce projet soit anachronique ?

le temps du tout voiture est révolu et gardons le maximum de Verdure en bord de seine. avec piste cyclable et piétonne bienvenue et équipements de sport (parcours, terrains etc.).

arbres, plantes et fraîcheurs.

Il y a déjà 2 voies cotés Boulogne cela suffit bien non ?

on ira voir notre Maire, le député et sénateur pour leur en parler aussi.

178 - Déposée le 01/05/2021 à 15:44 - SURESNES

Bonjour

Je souhaite vous partager mon désaccord pour ce projet de modification de la RD7 de Suresnes à St cloud

Ce projet est selon moi un non sens écologique, il est temps de pensez à l'avenir et de réfléchir à ce type de projets sous un angle nouveau, en réduisant la place de la voiture et pas comme cela était fait par le passé en abattant les arbres et en coulant du béton...

Le projet fait la part belle au bitume et au béton et ne prévoit pas de remplacer ce couvert végétal indispensable à la lutte contre la pollution et à rendre la ville vivable dans un futur ou le rechargement de climatique semble maintenant inéluctable.

Le dossier met en évidence une hausse de près de 50% de la pollution, alors que nous dépassons déjà les seuils critiques. Comment, à l'ère de la transition écologique, peut-on en 2021 continuer à promouvoir un tel projet centré exclusivement sur le trafic routier (voitures + camions) ?

La place de la piste cyclable côté immeubles est une hérésie : en effet elle sera très dangereuse et non fonctionnelle avec ses 15 traversées de routes latérales. Sa place est côté Seine, le long de la promenade de 2,5m, ce qui en fera un espace dédié aux circulations douces et agréables.

Merci

179 - Déposée le 01/05/2021 à 16:15

Comme d'habitude, ces dossiers sont pointillistes et passent à côté de l'essentiel. L'essentiel c'est quoi :

- Il y a 2 sujets indépendants et bien distincts : le carrefour Clemenceau, et la voie sur berge
- Pour la voie sur berge, cela donne l'impression d'un projet d'ingénieur de voirie, sans la réflexion d'un architecte ou d'un paysagiste de renom. Or il s'agit d'un exceptionnel : une berge de Seine bâtie, à proximité immédiate de Paris et face au Bois, dans des quartiers où la qualité de vie et d'aménagement prend de plus en plus d'importance. En bref, il s'agit de concevoir un SITE, à la fois pour les riverains, et pour le passage, et pour la promenade
- Le projet est lourd et cher, car on recrée un QUAI, on gagne donc de l'espace sur la Seine
- Au profit :
 - Du trafic (passage à 2 fois 2 voies comme à Issy ou à Suresnes Nord), gain de 1 mn (cf p 9 de l'étude économique) par trajet Pont de St Cloud – Pont de Suresnes (!). Mais c'est un gain négligeable, qui se paye de la perte de la détente en passant 5 ou 10 mns sous ses grands arbres
 - D'une circulation piétonne sur berge (mais serrée contre la route, à la différence d'Issy et de Sèvres)

- De la vision de la Seine de sa voiture (si le garde-corps n'est pas opaque comme à Suresnes Nord) – mais on la voit ailleurs sur l'itinéraire des berges, au Nord du Pont de Neuilly
- Au détriment :
 - Des 400 platanes, qui auraient pu encore vivre quelques dizaines d'années. Pour les remplacer par des petits arbres sans âme comme sur la berge Suresnes Nord, qui est banale. Leur effet relaxant serait à chiffrer (cf les méthodes de l'UFS, « urbanisme favorable à la Santé »), dans les embouteillages

Ce « crime » contre les grands arbres relaxants ne semble pas complètement justifié par les contreparties, les 2 raisons essentielles : le trafic et promenade piétonne, sont contestables. La voie vélo semble faisable sans abattre les grands platanes. Peut-être est-ce la raison pour laquelle ce dossier traîne depuis des années :

Dépenser 50 M pour faire une voirie de lotissement/banlieue et abattre ces monuments verts si exceptionnels, c'est juste du masochisme

180 - Déposée le 01/05/2021 à 16:27

On gagne 1 mn par trajet (cf p9 de l'étude économique), mais on perd le plaisir exceptionnel de passer sous ces grands arbres... qui vaut bien 1mn de plus!

181- Déposée le 01/05/2021 à 19:21 - ST-CLOUD

Isabelle Joetzjer - Bateau Le Kipling - 1 756, quai Marcel Dassault - 92 210 Saint-Cloud - tél 06 07 41 25 45

A l'attention de Monsieur le commissaire enquêteur

objet : avis requalification de RD7 de Saint-Cloud à Suresnes

Habitant la Seine, sur une maison Flottante à Saint-Cloud depuis plus de 25ans, nous découvrons le projet définitif d'aménagement des quais tant attendu. En effet les quais de Seine sont depuis toujours laissés à l'abandon du fait d'un futur projet.

Une enquête publique confidentielle :

Tout d'abord nous déplorons que l'enquête ait lieu pendant la période de confinement, cumulée des vacances scolaires, ne permettant pas aux habitants de prendre connaissance du projet. La communication a été très faible. L'enquête publique n'est pas annoncée en homepage du site internet de la ville, c'est vraiment dommage pour un projet majeur qui va bouleverser la physionomie de notre ville.

Un dossier très incomplet :

Le projet n'est pas décrit dans sa totalité. De nombreuses coupes manquent, notamment à l'endroit où j'habite : juste au point dur du projet, qui aujourd'hui fait 17m qui doit passer à 25M. (profil N°10 présent dans le dossier de concertation préalable)

Pourquoi l'emprise est-elle passée de 22 mètres (concertation préalable) à 25mètres ?

Cela impose de faire un encorbellement sur le Seine, en dépassant la ligne de perré, et de supprimer toute la portion de berge végétale, et d'abattre les nombreux arbres qui y poussent. Ceux-ci étant plus nombreux que les arbres d'alignement. Ils ne sont pas comptabilisés dans l'étude d'impact sur la végétation. Seuls les arbres d'alignement sont pris en compte. Ils sont pourtant d'une taille de plus de 4m avec un tronc de plus de 40cm de circonférence à 1,5m du sol (définition d'un arbre de tige haute)

Il manque surtout une élévation sur tout le linéaire des 3,3km du projet pour se rendre compte du rendu vue de la berge d'en face et de disparition du végétal sur une grande partie du quai.

Les bateaux y sont représentés à l'identique, alors que lors de la réunion publique de la ville de Saint Cloud on nous a annoncé que certains bateaux seraient déplacés : lesquels ? où ? nous avons toutes les raisons d'être inquiets.

Les vues en plans représentent la végétation actuelle alors qu'elle sera totalement supprimée. Cela est très confusant pour la lecture du projet.

Comment se représenter l'avenir si les plans ne sont pas exhaustifs et ne donnent pas une juste représentation du projet ?

2X2 voies à l'ère post COVID :

Ce projet est-il encore d'actualité ? étant donné la situation sanitaire de la COVID19 , la mobilité en Ile de France va être impactée durablement avec le développement du télétravail. L'impact de ce changement fondamental des déplacements en Ile de France n'a pas été mesuré. Avant de valider un tel projet une nouvelle projection du trafic devrait être menée. D'ailleurs il est pointé dans l'étude que les données sont obsolètes et

qu'elles auraient dû prendre en compte les chiffres de 2019. L'augmentation des circulations douces n'a pas été non plus anticipée.

La haute autorité environnementale demande d'étudier un projet en 3 voies.

Cette solution permettrait de limiter l'emprise du projet et de préserver toute la végétation des berges et ses arbres, qui absorbent la pollution, le bruit et font écran aux lumières du quai.

Hausse du trafic + 50%, pollution en hausse :

Craintes pour la santé des familles habitant le bas de St Cloud et de Suresnes, des enfants de la cour de la maternelle d'en face, des 3 crèches, de l'EPAD et de l'aire de jeux au bord de la route. Le rapport de la haute autorité environnementale relève l'insuffisance des études d'impact : qualité de l'air, pollution, trafic, bruit,...

Hausse du bruit :

L'étude acoustique a été considérablement minorée car réalisée au moment où, la Seine était au plus bas (2 enregistreurs à bord des bateaux) et le quai coupé à la circulation nocturne des poids lourds.

L'impact de la disparition du végétal n'a pas été pas mesurée,

Pourquoi ne pas prendre en compte la santé des habitants fluviaux et ne pas financer les travaux d'isolation phonique qu'ils vont être obligés de mettre en œuvre pour se protéger des nuisances ?

Un point de vigilance sur la qualité de l'enrobé de la chaussée pour minimiser au maximum le bruit (problème à Issy Les Mx)

La meilleure protection phonique serait de végétaliser la berge ou mieux, de ne pas la détruire.

Un boulevard urbain dangereux :

Les véhicules rouleront à 50 km/h et risquent en l'absence de trafic de rouler encore plus vite. Il est nécessaire de prévoir des radars comme à Issy les Moulineaux pour garantir la sécurité des riverains.

Des tourne à gauche trop nombreux :

Ils imposent d'élargir l'emprise du projet et font la part belle au bitume.

Une solution serait de remettre en cause le plan de circulation des rues adjacentes et de supprimer la moitié des tourne à gauche. Cette solution rendrait la circulation plus fluide et surtout limiterait l'emprise du bitume au profit du végétal.

Un mur de soutènement baptisé « anti-crue » :

Celui-ci étant à une altimétrie inférieure au niveau de la crue de 1910, il ne peut légitimement être baptisé anti-crue. Ce mur va défigurer tout le linéaire de la ville sur 2 km. Aucune compensation du végétal de la berge très riche et des arbres n'est prévue, puisqu'ils ne sont pas comptabilisés. (à Suresnes 63 annoncés et 150 abattus en réalité)

Une piste cyclable dangereuse et anxiogène :

Lors du choix de la piste côté bâti dans le projet à emprise mini 22m, la berge devait être préservée, contrairement à l'alternative, pourquoi est-ce totalement différent dans le projet ?

Coincée entre le bâti, le stationnement et le flot des véhicules roulant à 50km/heure, la piste cyclable sera extrêmement désagréable. Utilisant quotidiennement mon vélo électrique (26KM/H) pour me rendre à Boulogne Billancourt, les 15 arrêts nécessaires aux traversées des rues adjacentes et la vigilance nécessaire lors des entrées d'immeubles et de bureaux vont être un réel obstacle aux circulations douces. Sans compter le conflit avec les piétons, comme à Suresnes. La place de la piste cyclable est côté Seine pour être compatible avec le parc des vélos électriques (en très forte hausse) et l'augmentation prévue de la circulation cycliste. Effet Covid durable.

Sur le pont de St Cloud la piste cyclable doit être des deux côtés du pont, au risque d'être partiellement utilisée.

La faune de la berge va disparaître :

Le dossier fait état d'une faune inexistante. C'est faux. J'habite la Seine depuis 25 ans et la faune y est riche et variée: des familles de cygnes et de canard nichent au pied de nos bateaux. Le soir les chauve-souris sortent car elles dorment dans la végétation de la berge. L'impact de ce projet sera extrêmement fort pour la faune locale.

Une étude approfondie de la faune de la berge est indispensable avant la validation de ce projet.

Le corridor écologique imposé par le schéma directeur d'IDF ne sera pas respecté. En effet sur le linéaire de berges minérales de 1,6km environ, les arbres replantés seront trop jeunes et pas assez rapprochés pour permettre d'avoir une continuité végétale. IL est absolument indispensable de prévoir une revégétalisation des

berges sur tout le linéaire afin de préserver la faune existante : jardins flottants, jardins suspendus au quai pour habiller de végétal le mur de béton et le faire disparaître. De nombreuses solutions existent en génie végétal (mise en œuvre à Issy les Moulineaux entre autres).

Le stationnement résidentiel :

Le projet supprime 50% des places de parking et ne propose de solution qu'à près de 2km de chez moi. Une réflexion municipale doit absolument avoir lieu pour trouver des solutions alternatives dans le quartier des Coteaux qui compte de nombreux habitants, avec des créations de logements nouveaux. Projet de la station Total ? Il peut y avoir aussi des solutions de mutualisation des places de parking de bureaux désertées par les salariés.

Intégrer au projet des places pour la recharge des véhicules électriques.

Prévoir des déposes-minutes systématiques côté berge pour desservir chaque bateau.

Pourquoi avoir laissé l'arrêt de bus Longchamp côté Seine à l'endroit du point dur ?

il ne permettra pas de respecter la plateforme de 3X3m de mon bateau. Il pourrait être implanté en face de l'autre sens, là où le linéaire est beaucoup plus large, en toute logique.

Promenade piétons côté Seine :

Qui viendra se promener sur un quai en béton au bord d'une 4 voies de véhicules à 50km/h, alors qu'en face nous avons le bois de Boulogne et la passerelle de l'Avre ?

On peut se pose la question de l'utilité de ce trottoir élargi pour lequel on a sacrifié toute la végétation de Suresnes sur 2 KM du fait de l'emprise du projet.

Raccordement aux eaux usées pour les bateaux :

C'est vraiment une bonne chose pour ce projet car cela permettra de respecter l'engagement pris par la ville de Saint-Cloud dans son agenda 21. Il faudra cependant veiller à ce que tous les réseaux soient conçus pour rester fonctionnel pendant une forte crue.

Une équation totalement impossible pour les bateaux :

La berge avance de 3 à 4 mètres à mon endroit. La passerelle est actuellement à 1,5 mètres plus bas, celle-ci devra se raccrocher au quai. Les bateaux ne doivent pas avancer sur la Seine. Toutes ces contraintes énoncées dans le dossier pour l'habitat fluvial sont impossible à respecter techniquement si l'on souhaite assurer un accès permanent à notre logement (2 familles).

Un bateau est soumis aux variations de la Seine qui sont très importantes à cet endroit, du fait de la proximité du barrage de Suresnes. Nous subissons de fortes baisses de niveau. Depuis 25 ans notre bateau a toujours été accessible en période de basses eaux comme pendant la plus forte crue, nous notons un point de vigilance pour que cela soit intégré comme critère dans le cahier des charges du maître d'ouvrage.

Les premiers échanges avec Artélia, le cabinet responsable de l'aménagement des berges sont en font douter (mailing sans adresse, questionnaire très incomplet, refus de se déplacer sur site,...)

Portillon bas d'accès : insécurité assurée

Depuis 2017, nous constatons une recrudescence des vols sur les quais et même plusieurs intrusions à bord de nos bateaux. Aujourd'hui ils sont protégés par des barrières extérieures et l'écran de végétation. Le projet doit intégrer la protection des biens et des personnes à bord des bateaux en trouvant des solutions ou permettant aux bateaux d'installer des portes sécurisées.

Non aux poubelles mutualisées !

Cela générera des nuisances supplémentaires pour le bateau où le container sera implanté et des contraintes très fortes pour les habitants fluviaux : on ne peut pas faire 100m pour porter les poubelles, puis 300m pour aller chercher son courrier, ... sur un axe desservi tout du long.

Coûts des passerelles, amarrages, déplacements, raccordements provisoires et définitifs :

Lors des autres projets d'aménagement des berges, à Issy les Moulineaux comme à Sèvres, l'ensemble de ces frais ont été pris en charge par l'aménageur : le département.

C'est un poste qui peut être très important.

Pourquoi le principe d'équité entre tous les citoyens n'est-il pas respecté par le département pour ce projet ?

Fortes nuisances liées aux travaux pendant 3 ans:

Un projet de cet importance aura un fort impact sur nos vies personnelles et professionnelles pendant trois années : difficultés d'accès, nuisances sonores, pollution, .. un point d'attention aux 400 habitants ou travailleurs des bateaux d'activité et des logements, pour préserver leur santé pendant ce gigantesque chantier.

Impossibilité de mettre les maisons flottantes à couple pendant les travaux car elles ne sont pas prévues pour cela (la moitié environ des bateaux de Saint cloud) . Aucune assurance de bateau n'acceptera cela car le risque de dommage est trop grand. Le projet doit prévoir une solution d'amarrage individuel et sécurisé provisoire comme cela été fait à Issy Les Moulineaux.

En conclusion :

Un projet du siècle dernier qui n'est pas adapté aux enjeux environnementaux d'aujourd'hui. La solution 3 voies et la préservation du végétal existant doivent être intégrés au projet d'aménagement des quais

En espérant vous avoir convaincu, je vous prie d'agréer, Monsieur le commissaire enquêteur l'assurance de toute ma considération.

182- Déposée le 01/05/2021 à 19:22 - ST-CLOUD

Je souhaite apporter les observations suivantes sur le projet de REQUALIFICATION DE LA RD 7 ENTRE LE PARC DU CHÂTEAU À SURESNES ET LA PLACE GEORGES CLEMENCEAU À SAINT-CLOUD:

1. D'un point de vue général, je trouve que le projet ne correspond plus aux réalités de 2021. Je me souviens d'une réunion d'information du Maire de Suresnes Mr Dupuy en 2008. Nous sommes 13 ans plus tard et les travaux n'ont toujours pas démarré, ce qui est frustrant. Ce qui l'est encore davantage c'est que le retard pris par ce projet n'a pas été mis à profit pour intégrer les changements de modes de circulation, les retours d'expérience des aménagements de la D7 entre le pont de Puteaux et le pont de Suresnes, ni les aménagements de la D1, rive droite, où une piste cyclable a été aménagée depuis près d'un an en bordure des quais (et non pas en bord de Seine) et n'est pas utilisée.

2. Le point positif que je relève, c'est que, par rapport au projet présenté en 2017 en consultation publique à la Mairie de Suresnes, le mince mur en bois du Parc du Chateau, qui remplace un ancien mur en pierres, est cette fois ci présenté comme étant promis à remplacement par une mur phonique, ce qui est essentiel pour profiter du parc du chateau sans être incommodé par les nuisances sonores de la D7 en 2x2 voies. Je prends acte de ce point positif mais tenez vos promesses et ne décalez pas à plus tard ce mur



30 avril 2021

Contribution enquête publique Projet D7 Suresnes Saint-Cloud

Résumé des demandes

- Un itinéraire côté Seine, afin d'offrir aux usagers au long cours un tracé particulièrement fluide et sécurisé, sans intersections. Le maillage avec le réseau viaire des communes traversées doit être particulièrement soigné, pour permettre la connectivité du réseau avec les villes traversées.
- Des largeurs adaptées à l'ambition attendue sur cet axe, conforme au cahier des charges du RERV comme aux recommandations du Cerema : 4,00 m pour une piste bidirectionnelle, entre 2,20 et 2,50 m dans le cas de pistes unidirectionnelles.
- Une continuité complète de la séparation : pas de mélange dans un parking, pas de mixité sur des trottoirs ou à l'entrée des parcs.
- Une lisibilité soignée entre piste et chaussée : régimes de priorités aux intersections, continuité de revêtement sur toutes les traversées prioritaires, continuité de revêtement et d'itinéraire à l'entrée du domaine de Saint-Cloud.
- Une lisibilité soignée entre piste et trottoir : une définition claire du domaine piéton, du domaine cyclable, et une différenciation nette de l'espace non circulé entre piste et chaussée, qui n'est pas un trottoir.
Pas d'inversion entre trottoir et piste au cours de la section courante, poussant à la confusion des usagers.
- Un traitement soigné des intersections : régimes de priorité, traitement des traversées et des fils d'eau, rayons de courbure, aussi bien sur l'itinéraire principal que vers et depuis les rues transversales (dans le cas d'une piste maintenue côté bâti).
- Rondpoint George-Clemenceau : maintien de la traversée par feux telle que prévue au projet (y compris feux de sortie de carrefour). Phasage de feux ne multipliant pas les arrêts. Trajectoires fluides.
- Pont de Saint-Cloud : une piste unidirectionnelle large de chaque côté, en cohérence avec les pistes unidirectionnelles de la route de la Reine à Boulogne.

3. Je pense que la part donnée au trafic routier en 2x2 voies est prépondérante dans le projet et je crains que l'axe ne devienne infernal car utilisé systématiquement par les poids-lourds pour relier l'A13 (ou la N118) à l'axe A14 ou A15. Pourquoi la D1 et la D7 ne sont-elles pas réfléchies ensemble ? Pourquoi par exemple ne pas privilégier un trafic nord-sud sur l'une et sud-nord sur l'autre ?

4. la piste cyclable doit absolument être implantée coté Seine de la D7. Le projet s'articule en trois points, le 2e étant je cite « d'ouvrir la ville sur la Seine » mais je ne retrouve rien dans le projet qui donne du sens à ces mots, mis à part une étroite promenade piétonne. Or je suis convaincu que la piste cyclable ne sera pas utilisée, si coté ville, comme le montre la triste réalité coté Puteaux. De plus, je ne vois aucun obstacle techniquement insurmontable pour placer les voies des voitures plus à l'ouest et dégager à l'est l'espace requis pour les piétons ET les vélos. L'excuse de continuité avec la piste cyclable coté ville, donnée page 872 du dossier, est grotesque : le projet considère qu'il est tout à fait possible faire traverser 12 rues à la piste cyclable, mais impossible de lui faire traverser 2 fois la D7, une fois au pont de Suresnes et une autre au pont de St Cloud ??? Je demande donc que le projet soit réétudié et que la faisabilité d'une piste cyclable coté Seine soit démontrée

5. Toujours dans l'esprit déclaré « d'ouvrir la ville sur la Seine », je trouve que le projet se cache bien vite et bien facilement derrière des excuses pour ne pas rendre au public l'accès au quai de Seine au droit de l'Allée de Longchamp. Ok, c'est un quai d'amarrage d'urgence en amont des écluses. Mais les VNF vous ont-ils dit combien de péniches se sont amarrées là au cours des 10 dernières années ? Probablement moins de deux ! De plus, je ne vois pas en quoi l'aménagement de ce quai en promenade lui enlèverait sa fonction d'urgence. J'ai l'impression que la ville de Paris a réussi à aménager bcp plus d'espaces VNF que le 92. Je souhaite que les possibilités d'aménager ce quai à la promenade, voir aux sports nautiques soient étudiées plus profondément, car c'est l'un des 3 objectifs affichés du projet.

183- Déposée le 01/05/2021 à 19:55

Je suis absolument contre ce projet..

Pensez à notre santé mentale et physique, à l'avenir de la planète !!

184 - Déposée le 01/05/2021 à 20:35 - SURESNES

Marre des voitures et de voir des arbres tomber . Ça bouchonne ? Et alors , ces messieurs dames ´ ont qu à prendre leurs vélos, les transports en communs.

185/186 - Déposée le 01/05/2021 à 22:26 - SAINT-CLOUD

Je suis venu habiter à Saint Cloud pour son attractivité concernant une des plus belles berges sur la Seine encore préservée. Ce projet va totalement à son encontre.

Le projet fait la part belle à l'usage de la voiture résultant sur une inacceptable augmentation du trafic malgré les arguments non convaincants porter dans l'étude. L'aménagement de la Place Clémenceau est plus que nécessaire, mais par contre, il serait plus convenable de rester à un régime de vitesse à 50 km/h maxi, sur 3 voies mieux organisées, avec des dégagements pour tourner à gauche alternés, que passer sur 4 voies trop incitative aux excès de vitesses sans apporter davantage de fluidité. Je suis un grand utilisateur de cette voie dans les deux sens, vers Paris centre ainsi que vers l'A86 et mon témoignage est basé sur l'expérience quotidienne et tout au long de l'année.

L'excès de chaussée pour permettre une voie supplémentaire portera inévitablement sur les espaces communs de tous les citoyens de la ville, au seul profit des automobilistes traversant la localité.

Les berges verdoyantes préservent une riche faune sauvage comme on ne peut pas trouver ailleurs dans le département. Je joins des photos prises avec un simple iPhone. Le projet prévoyant un mur de soutènement en remplacement des berges végétales, fera disparaître cet écosystème préservé. Nous avons vu toute sorte d'oiseaux comme les rares et protégés Martins-Pêcheurs, mais aussi des canards, des cygnes, des poules d'eau et une quantité d'autres dont je méconnais leurs noms. Une canne a même niché dans mon jardin herbier sur ma péniche, donnant naissance à 5 canetons, ce qui montre la bonne intégration de l'habitat fluvial dans ce milieu naturel. Et pourtant le projet ne prévoit rien pour cette richesse parisienne qui est l'habitat fluvial. Les habitants des berges doivent être pris sérieusement comme partie prenante avant de clore tout étude les affectants de façon tellement radicale. Le contraire est strictement anti-démocratique.

L'abattage systématique des arbres est injustifié. Contrairement à ce qui a été soutenu lors de la récente réunion publique à laquelle j'ai assisté, il y a des techniques aujourd'hui pour préserver les racines des arbres quand on fait des travaux de voiries, à moins que le projet cache les intentions d'utiliser des techniques excessives et contraires à l'environnement.

Le nombre d'arbre avancé est aussi inexacte et on peut penser que de façon délibérée et non juste dû à un mauvais comptage. Puis, concernant la végétation, rien n'est dit des arbres et de la végétation des berges. Comme si elle n'existe pas!!

Je suis très favorable à la création d'une piste cyclable, étant utilisateur du vélo autant pour me déplacer comme pour mon loisir, mais le projet de placer la piste côté du bâti au lieu d'à côté des berges est totalement inacceptable et ne peut être approuvé par aucun utilisateur réel. C'est des techniciens sans aucune expérience de la réalité et sans sensibilité pour le terrain les seuls qui peuvent défendre la piste cyclable là où elle a été proposée.

Pour finir, il faut attirer votre attention concernant le risque en matière de pollution auditive due à l'augmentation du trafic couplée de la disparition de la végétation. Les deux choses en même temps produisant une répercussion excessive en bruit et pollution de l'air. Inacceptable de nos jours où toutes les administrations, publiques et privés, tous les organismes nationaux et internationaux recommandent de veiller pour la réduction des impacts environnementaux. Ce projet a été conçu à une autre époque, pour un autre besoin et ne répond pas dans l'état aux critères d'intérêt public. C'est à se demander à qui peut intéresser de le soutenir sans l'aménager selon les critères modernes.

Il me semble adéquat de demander la suspension et de proposer une nouvelle étude complète tenant compte l'intérêt réel du public, des habitants de la zone aménagée.

Photos jointes aux observations 185 et 186



02 mai - (187 à 208)

187- Déposée le 02/05/2021 à 00:12

La requalification de la RD7 ne prend pas en compte les mobilités douces, et reste à l'image du passé avec 90% de la chaussée attribuée aux voitures/camions/motos. Elle a été pensée pour un modèle qui est maintenant

obsolète. Il n'y a quasi aucune amélioration des aménagements cyclables, alors que la part modale des cyclistes est en forte progression, et que cette progression ne va pas s'arrêter (nous allons rattraper nos voisins allemands ou nord européens). Il est nécessaire que la RD7 soit réaménagée, de façon à encourager les mobilités douces, plutôt que de les décourager comme c'est le cas aujourd'hui .

La RD7 est et va donc rester une autoroute urbaine, avec des motorisés incités à rouler au-dessus des limitations de vitesse, et incroyablement inhospitalière , sans compter la laideur de ce type de voie rapide, du bruit des motorisés roulant ou accélérant à forte vitesse, ...

Par conséquent il est très probable que la RD7 devra à nouveau être réaménagée dans les 10 ans, et cela créera donc un surcoul important pour les contribuables.

Les pistes cyclables doivent être sécurisées, bien séparées des piétons pour éviter tout conflit, et sans coupures/interruptions.

Le long de la Seine, il est donc préférable que la piste soit aménagée côté Seine, comme c'est le cas à Issy et Meudon.

De plus il est primordial qu'une double piste cyclable soit aussi aménagée entre Saint-Cloud et Meudon.

Concernant le Pont de Saint-Cloud il est également nécessaire d'avoir 1 piste cyclable de chaque côté du Pont. Les cyclistes venant de Boulogne ne traverseront pas prendre la piste cyclable si celle-ci n'est aménagée que côté Sud.

Il faut aussi marquer au sol sur les chaussées, à l'aide de damiers, lorsque les pistes cyclables croisent des routes. Les cyclistes, comme les piétons doivent être protégés et signalés au maximum.

Par vos aménagements, vous êtes responsables des accidents qui pourraient être causés aux cyclistes et piétons, si ces aménagements sont mauvais ou insuffisants.

Sylvie Parmantier

188 - Déposée le 02/05/2021 à 04:34 - SAINT-CLOUD

Monsieur le Commissaire

Tant à déjà été dit sur l'incohérence et l'inadéquation de ce projet à notre présent mais surtout à notre futur que je ne veux pas insister encore

Permettez moi de faire appel à votre sensibilité et à votre intelligence pour rejeter ce projet incohérent qui est tellement éloigné de nos valeurs, de nos volontés communes et surtout de ce "nouveau monde" qui émerge depuis quelques années

Nous memes, tous sans quasiment aucune exception, mais surtout tous nos enfants, les générations futures, ne voulons plus de ce monde tourné vers la voiture

Toutes les grandes villes du monde font marche arrière et quand Paris ferme les quais Pompidou, symbole d'une époque révolue, nous n'allons pas nous les ouvrir !

Comment nos enfants pourront accepter que nous coupions des centaines d'arbres centenaires et de tailles exceptionnelles pour les remplacer (en partie !) par des petits arbres avec tuteurs et du béton ?

Comment pouvons nous accepter de déloger une faune nombreuse et la remplacer par du bitume pour laisser passer des voitures qui gagneront 5 minutes sur leur trajet tout en polluant plus ?

Je suis de ceux qui se déplacent en voiture mais je ne veux pas de cela.

Comment, au moment où le marche du vélo et des transports doux explose, pouvons nous juste penser à faire une piste cyclable côté bâti pour laisser la place le long des quais à des voitures et des camions ?

Paris l'a fait et a décidé aujourd'hui de rendre ces mêmes quais aux piétons ! Comment pouvons nous juste continuer à penser ce projet ?

Je pourrai continuer ainsi des lignes et des lignes mais je pense sincèrement que cela ne sert à rien et que notre intelligence collective ne peut que rejeter un projet ancien, ne correspondant tellement plus à la volonté d'avenir de tous.

Merci Monsieur le commissaire de votre compréhension sur ce projet qui n'a aucun sens

Xavier Court - Ex Parisien du centre de paris et tout nouvel habitant de St Cloud

189- Déposée le 02/05/2021 à 09:18

Pour gagner 1 mn par trajet, et avoir un méga-embouteillage au giratoire plutôt que plusieurs ralentissements au passage de 2 voies à une voie (quel avantage?), on abat 442 arbres d'âge non précisés, disons 100 ans

Chaque arbre mort rapporte 135 ms à chaque trajet d'automobiliste. On supprime 100 ans de vie d'un arbre (et de carbone stocké) pour 135 ms. Il faudrait 1 milliard de fois 135 ms pour recréer le même arbre.

Mais plus sérieusement, pour gagner 1 mn de vie artificielle, suis-je prêt à supprimer 44200 années de vie naturelle, 442 arbres centenaires et soignables, qui créent une séquence de paysage inégalable, et si rafraîchissante et détendante, pour recréer une berge bruyante et banale?

15 à 24 minutes de vie artificielle, contre 442 grands arbres et 16 à 25 minutes de bonheur sous ces arbres déstressant avec l'autoradio et la bonne musique et le téléphone

Il vaut mieux abattre les arbres, et payer des calmants sur le budget de l'Etat. Ils coûteront plus cher que la minute gagnée (qui vaut 0,20€ d'après votre calcul économique à 12€ de l'heure), ou payer de l'essence pour retrouver la nature toujours plus loin, et réchauffer la planète

190- Déposée le 02/05/2021 à 11:40

La question clé c'est les 442 grands arbres qui sont un peu l'unique monument de fraîcheur et de bonheur des berges rive gauche de Seine, et Paris à Levallois

Or je ne vois aucune étude fine de leur pathologie, de leur état, de leur âge. Le dossier est vraiment bâclé sur ce point, malgré sa débauche de détails sur d'autres points sans impact sur la santé humaine, et le plaisir des lieux

A l'heure de Peter Wohlleben (la vie Secrète des arbres), de la poussée écologique, de l'UFS (Urbanisme Favorable à la Santé, promu par le CAUE de Nanterre, organisme soutenu par le département), de l'acupuncture urbaine (popularisée par AIA Life Designers, un des grands cabinets d'architecture français), ce dossier montre une indigence intellectuelle complète, indigne de communes à haute qualité de vie (et haut prix des logements!)

On a un peu l'impression d'un dossier d'ingénieurs, sans spécialistes de l'esthétique des espaces, des parcs, de la nature... sans vision globale de qualité. On comprend que Paris décline au profit de métropoles régionales moins sclérosées!

191 - Déposée le 02/05/2021 à 11:40 - SAINT-CLOUD

Bonjour,

Clodoaldien, nous souhaitons prendre part à l'enquête publique concernant l'aménagement de la RD 7 Suresnes - Saint-Cloud.

Vous trouverez ci-dessous une liste de propositions à prendre en compte pour le projet :

Zone Pont / Carrefour de ST Cloud :

- Ajouter des végétaux/arbres au carrefour et sur le pont de St Cloud,
- Mieux isoler et protéger la partie piétonne sur le pont de ST Cloud par rapport à la route.

Zone entre St-Cloud et Suresnes :

- Rajouter beaucoup plus d'arbre, par rapport aux maquettes, le long des quais sur la partie piétonne,
- Positionner la piste cyclable côté Seine pour renforcer la sécurité des cyclistes vis à vis des différentes intersections et rendre le parcours plus agréable avec moins d'arrêts obligatoires.
- Poser un sol non glissant en cas de pluie pour les piétons et cyclistes.
- Vue la hausse du trafic prévue sur cette portion de route et la largeur estimée sur certains espaces piétons (cf photo projet), un espace piéton côté Seine ne sera pas valorisé et fréquenté (bruit sonore, odeur échappement, sécurité) s'il est trop proche de la route et pas suffisamment isolé.

Bien cordialement

192 - Déposée le 02/05/2021 à 11:43 - SURESNES

Bonjour, je suis FORMELLEMENT CONTRE ce projet qui va à l'encontre de la protection de notre environnement proche déjà très urbain en facilitant le trafic automobile (voitures, camions...) et donc la pollution et qui détruira des arbres dont nous avons grandement besoin.

Sans parler du coût pharaonique qui sera payé par nos impôts uniquement et des nuisances pendant 3 ans de chantiers.

Enfin réalisez vous une seconde la tendance de fond qui pousse les citoyens à quitter les grandes villes et agglomérations, renforcée par la crise sanitaire, mais en cours depuis au moins 5 ans?

Un tel projet est digne des années 70- 80 , soit une autre époque.

En tant qu'humble habitant de Saint-Cloud de 1994 à 2007, et de Suresnes depuis; nous quitterons la ville si ce projet hors sol se réalise.

193 - Déposée le 02/05/2021 à 16:23 - SURESNES

Le projet ne montre pas ou très peu ce qui adviendra de la partie devant le parc du Château . Pourtant c'est stratégique par rapport aux arbres, les berges, "l'ouverture" du parc sur la Seine comme annoncé lors de la réunion en 2017.... on en entend plus parler.

Si l'un des objectif est de préserver l'environnement comment peut-on accepter jusqu'à 50% de pollution en plus (voir les graphes du dossier)

Il n'y a pas que 63 arbres ! Beaucoup plus 150 ce qui ne fait plus que 32% de replanté selon le dossier.

On voit un mur anti-bruit dans le film qui n'est pas prolongé le long de la partie habitation sur la Seine, Pourquoi?

Comment fluidifier le trafic réellement alors que quasiment toutes les rues perpendiculaires à la Seine sont à deux sens. Ne faut-il pas faire une alternance pour qu'il y ait moins de tourner à gauche?

Pourquoi le piste cyclables ne serait-il pas coté Seine? Cela évitera au cycliste de traverser toutes les rues perpendiculaire (plus logique en terme de sécurité et fluidité)

Qu'en est-il de radars pour réellement réduire la vitesse des camions et autre véhicules. J'habite ici et je prends le bus tout les matins et ça me fait peur. Le trafic a déjà augmenté sans avoir rajouter de voie.

194 - Déposée le 02/05/2021 à 16:43 COLLECTIF VÉLO ÎdeF

La contribution des associations vélos du Collectif Vélo Île-de-France est disponible en pièce jointe, et peut également être téléchargée en meilleure qualité sur le lien suivant?: https://drive.google.com/file/d/1YRJBUGIJ4DEJY2U2wuNljh3_pm4mLvC/

[Voir le texte complet en annexe](#)

195 - Déposée le 02/05/2021 à 16:58 - CLICHY

Bonjour,

Je suis cycliste, parcourt environs 30 km par jour dans les hauts de seine pour aller au travail, une grande partie du trajet se fait sur les quais.

J'ai également été victime d'un accident avec plus de 4 mois ITT suite à une voiture qui a fait un tourne à droite sans vérifier la présence d'un cycle roulant à sa hauteur dans la piste cyclable (parallèle sur sa droite).

1) Sur la vue "Vue de l'Estacade entre les rues Marcel Monge et Louis Blériot (ville de Suresnes)" sur le site du département (<https://www.hauts-de-seine.fr/mon-departement/les-hauts-de-seine/les-grands-projets/la-voirie-departementale/rd-7-suresnes-saint-cloud>) il manque le passage protégé et le pointillé (façon cédez-le-passage) encadrant les pictogramme vélo.

Pouvez-vous valider qu'il s'agit bien d'un oubli que le réalisation finale comportera ces marquages ?

2) La chaussée du RD7 reste cyclable avec la présence de sas bicyclette à chaque intersection, est-ce que des cédez-le-passage cycliste tout droit (sens Saint-Cloud -> Suresnes) équiperont les carrefours ? Idem avec le cédez-le-passage cycliste à gauche (sens Suresnes -> Saint-Cloud) ?

3) Sur le rond point pont de saint cloud, est-ce que les véhicules sortants du carrefour auront un cédez-le-passage pour que les vélos et les piétons gardent la priorité ?

4) les 2 voies sur berges sous le pont de saint cloud restent-elles ouvertes aux cyclistes pour aller de Sèvres à Suresnes et vis-versa (pour éviter les intersections qui sont propices aux accidents), est-ce qu'une bande cyclables pourra être matérialiser ? quelle limitation de vitesse sera présente ?

Merci d'avance pour la prise en compte de ces demandes ?

196 - Déposée le 02/05/2021 à 17:05

Merci pour ce projet qui reste très minéral, peut-être faudrait-il renforcer la végétalisation pour mieux accompagner ce projet?

Merci

197 - Déposée le 02/05/2021 à 17:26 - SURESNES

Je vis à Suresnes sur les quais depuis 2010. J'aime cette vie sur la Seine dans un écrin de nature malgré la circulation. Par contre, j'observe que depuis que je suis ici la circulation a beaucoup augmenté donc la pollution et le bruit. Je suis contre ce projet dans l'état actuel puisqu'il y a trop d'éléments inconnus, incongrus et CONTRADICTOIRES. Comment avoir un objectif de meilleur "mobilité" et "préservation de l'environnement" en faisant 4 voies de circulations? Le rapport de près de 1000 pages, illisible!! révèle tout de même que le projet en état amènera une augmentation de près de 50%!!! D'ailleurs, les études d'impact sont anciennes et donc ne sont pas à jour sur la circulation...C'est un lieu de vie avec des habitations, des écoles. Le projet ne met pas d'accent sur la sécurité surtout en proposant une piste cyclable coté ville avec tous les croisements à double sens à traverser. Quasiment pas de parking, comment feront les riverains pour rentrer leurs courses par exemple

Les arbres, pourquoi on ne voit pas comment la route sera entre le parc du Château et le pont de Suresnes?

Y aura-il des radars?

En coupant la majorité des arbres comment faites vous pour réduire les nuisances lumineuses... il manque sérieusement une vue d'ensemble linéaire du projet

Il faut que le Département suspende l'enquête pour compléter le dossier avec des études mise à jour, c'est un minimum!

Sur un plan plus personnel puisque je vis sur une péniche, je trouve qu'il y a très peu dans le dossier lié directement aux problématiques que le projet engendrera pour les riverains sauf que d'avoir à payer, payer, payer...

Comment pouvez-vous parler de protection d'environnement alors que l'augmentation de la circulation augmentera la pollution de façon, semble-il, drastique.

198 - Déposée le 02/05/2021 à 18:00

Remarque requalification RD 7

Bonjour

Pourquoi avoir séparé la promenade piétons et la voie cyclable ? Cela serait plus agréable pour les cyclistes d'avoir également une vue plus directe sur la Seine et cela éloignerait encore davantage les voitures des piétons. La promenade plus large serait plus agréable pour tous.

Merci de transmettre ma remarque

Bien cordialement

Brigitte Ventrillon UID 66057

199 - Déposée le 02/05/2021 à 18:37 - SAINT-CLOUD

- il semblerait que l'étude réalisée n'ait pas pris en compte les arbres de la berge alors qu'ils sont nombreux et anciens

- la piste cyclable doit être côté Seine, plus joli et permettant de découvrir les bords de Seine

- pourrait on envisager un projet à 3 voies aménagées

- non à la pollution, au bruit, au trafic pour protéger la faune (nombreuses espèces protégées) et la flore

- mettre plus de parkings sur le trottoir côté ville

200 - Déposée le 02/05/2021 à 18:55 - SAINT-CLOUD

Habitante de Saint-Cloud depuis maintenant 18 ans, j'étais heureuse de voir un aménagement des quais de Seine, qui ont beaucoup de potentiel.

Cependant, en m'intéressant de plus près au projet, j'ai constaté que la part faite aux mobilités "douces", qui était mise en avant sur les présentations du projet, n'est en fait qu'une façade accrocheuse, et que l'aménagement est dangereux pour les piétons et les cyclistes. Je trouve cela désolant de constater qu'en 2021, la voiture est encore privilégiée par rapport aux autres mobilités. La crise du coronavirus a permis l'essor du vélo et le développement du télétravail, donc je ne comprends pas pourquoi l'objectif sous-jacent de ce projet est d'augmenter la circulation automobile de 50%. D'autant plus que celle-ci est émettrice de bruit et de pollution qui vont nuire à notre qualité de vie. Et les émissions de gaz à effet de serre promis par ce projet vont contribuer au réchauffement climatique, précisément au moment où les territoires devraient chercher à réduire leur empreinte carbone ! Bien au contraire, il faudrait encourager l'usage du vélo et de la marche à pied, qui sont aussi des moyens de faire de l'exercice physique, qui est nécessaire pour rester en bonne santé.

Je suis une jeune adulte (21 ans). Comme de nombreux jeunes, je n'ai pas de voiture. En effet, même si je suis détentrice du permis de conduire, j'ai choisi d'utiliser d'autres modes de transport, qui ne sont pas polluants et qui ne nécessitent pas d'investissement financier. Je souhaite donc avoir un aménagement qui répond à mes besoins, qui sont représentatifs de ceux des gens de mon âge. De plus, pendant mon enfance et mon adolescence à Saint-Cloud, j'ai pu constater le manque d'infrastructure adaptées à la pratique du vélo, qui est pourtant un moyen idéal de se déplacer à cet âge là.

Avoir un projet qui répond aux préoccupations et aux besoins des jeunes générations, tourné vers le futur, me paraît essentiel. Ce projet doit être repensé dans une optique de développement durable et pas de satisfaction à court terme d'une minorité d'automobiliste.

Concrètement, voici mes observations :

- il est important de réfléchir à une continuité des infrastructures cyclables : pas de pistes cyclables qui s'arrêtent et qui recommencent, sinon le cycliste moyen est perdu et va rester sur la route, ce qui est absurde. Cette continuité doit aussi être pensée de manière large, en prenant soin de connecter les pistes cyclables du projet avec celles des zones environnantes (Boulogne, Issy les Moulineaux).
- Il faudrait avoir une piste cyclable le long de la 2x2 voie qui relie la place Clémenceau à la base nautique de Sèvres, et donc anticiper la création de celle-ci au niveau du rond point de la place Clémenceau.
- il n'y a pas de piste cyclable sur le pont de Saint-Cloud direction Saint-Cloud
- Il faut placer la piste cyclable entre St-Cloud et Suresnes coté Seine. Sur le projet actuel, les piétons sont coincés entre la piste cyclable et une route où le trafic automobile est rapide et dense. Les piétons ne se sentiront pas en sécurité entre les cyclistes et les voitures qui vont débouler à toute vitesse (Pensez par exemple aux parents accompagnés d'enfants en bas âge). De plus, pour les cyclistes, l'aménagement promet d'être très pénible : il faudra à chaque fois mettre pied à terre pour laisser passer les voitures qui vont tourner en direction des rues perpendiculaires ou venir de ces mêmes rues. Il faudra de même que les piétons qui viennent de ces rues perpendiculaires puissent accéder au trottoir piéton. Ces multiples croisements sont dangereux pour les différents usagers. Déplacer la piste coté Seine permettra d'éviter toutes les interactions avec les rues perpendiculaire, ce qui simplifiera la vie de tous les usagers : piétons, cyclistes et automobilistes. En plus, pour les cyclistes, ce sera bien plus agréable de circuler le long de la Seine, en profitant de la beauté des berges plutôt que du béton.
- Les pistes cyclables ne sont pas assez larges pour permettre aux cyclistes de circuler sereinement. En effet, si l'on souhaite véritablement développer cet axe pour les cyclistes, il faut que ceux-ci aient la place nécessaire. Pensons par exemple aux enfants qui ont du mal à maintenir leur trajectoire parfaitement droite, aux vélos assez larges (vélo cargos, vélos munis d'une carriole pour transporter enfants ou objets, ...), aux cyclistes en vélo électriques plus rapides qui voudront doubler les plus lents, ...
- Au niveau de la place Clémenceau : j'ai l'impression qu'on va enfin pouvoir accéder directement en voiture à la rue Dailly en venant de la base nautique, ce qui est un grand progrès ! Par contre le trajet en vélo est compliqué : pour aller d'un bout à l'autre du rond point, il faudra laisser passer à la fois les voitures qui entrent et celles qui sortent. C'est long, il faudra mettre pied à terre à chaque fois, et, connaissant la bataille qui se joue à l'heure de pointe, les voitures sont plus susceptibles d'écraser un cycliste que de le laisser passer. Surtout si la piste cyclable est cachée par de la végétation. Il faut donc repenser l'aménagement du carrefour pour faciliter la circulation des cyclistes.

201 - Déposée le 02/05/2021 à 20:04 - SAINT-CLOUD

Une 2 fois 2 voies en 2021 avec toutes les conséquences que cela implique en termes d'impacts sur la végétation existante et potentielle, de place laissée aux mobilités douces ou collectives et de pollution est une aberration.

Il n'existe aucun exemple dans le monde où un élargissement des voies dédiées à l'automobile a conduit à moyen ou long terme à une fluidification du trafic. Au contraire, c'est toujours un appel d'air qui se fait avec une augmentation du trafic, une baisse de la vitesse moyenne et une pollution en hausse.

Les infrastructure cyclable prévues sont d'un temps où le vélo était considéré comme un gentil loisir. Les associations qui connaissent le sujet ont déjà largement commenté ce point.

Enfin, faire fi de la continuité vers Sèvres et Issy les Moulineaux est une erreur majeure.

202/203 - Déposée le 02/05/2021 à 20:20 - :SAINT-CLOUD

Ce projet est inacceptable ! Tous les nouveaux arrivants à St Cloud achètent des maisons et coupent les arbres des jardins et remplacent par des terrasses et maintenant 424 arbres vont être abattus au profit des voitures
Du béton partout : est ce bien nécessaire ces 4 voies quand on peut constater que le télé travaille prend de plus en plus d'ampleur

Non à l'abattage de ces arbres

Non à cette 4 voies qui vont rendre fous les riverains avec les nuisances sonores et la pollution

Projet inutile !!!!

204 - Déposée le 02/05/2021 à 20:26

Je souhaite un aménagement écologique

205 - Déposée le 02/05/2021 à 21:23 - SAINT-CLOUD

Bonjour,

Je regrette qu'aucun projet de piste cyclable entre le pont de Saint-Cloud et le pont de Sèvres ne soit prévu.

Cela oblige les cyclistes à emprunter le parc de Saint-Cloud. Ce dernier n'offre pas de revêtement satisfaisant pour pouvoir faire du vélo, et est de surcroît fermé la nuit, et très tôt en hiver.

Second point, sur le pont de Saint-Cloud il faut prévoir une piste cyclable de chaque côté. J'empreinte le pont tous les matins et tous les soirs pour me rendre à Paris, et n'en prend jamais la piste cyclable.

Il faut en effet pas moins de quatre ou cinq passages cloutés afin de s'y rendre.

Il faut faire confiance à l'expérience des utilisateurs du quotidien et mettre une piste cyclable sur chaque bord du pont

206 - Déposée le 02/05/2021 à 22:17 - SURESNES

Je suis atterré que l'on puisse encore porter ce genre de projet à l'heure de l'urgence climatique et dans un pays où la pollution de l'air tue plus de 40 000 personnes chaque année.

Comment accepter de dépenser l'argent public dans un projet qui verra augmenter la circulation de plus de 50%, avec toutes les nuisances associées en terme de pollution.

Quelle tristesse de voir le potentiel d'aménagement des berges de Seine gâché par un projet d'un autre siècle, qui semble conçu par des personnes semblant fort peu se soucier du bien commun et de la préservation de l'environnement.

Je veux croire que les municipalités de Suresnes et de Saint-Cloud qui ont beaucoup communiqué sur l'importance de l'écologie dans leur programme sauront se mobiliser pour faire évoluer ce projet dans lequel pas grand chose n'est aujourd'hui à défendre

207 - Déposée le 02/05/2021 à 22:38

Bonjour,

Si possible, prévoyez d'installer des bancs le long de la promenade piétonne.

Merci à vous.

Salutations.

F.Vidron

208 - Déposée le 02/05/2021 à 22:50

Je suis entièrement contre ce projet de mise à 4 voies de la RD 7 de Suresnes à Saint-Cloud.

Il faut au contraire réduire l'usage de la voiture, encourager l'usage du vélo, ou de la marche à pied ; il nous faut conserver le plus de végétaux possible, offrir à faune et flore des lieux nombreux, variés, leur laisser de la place, enfin !

03 mai - (209 à 227)

209 - Déposée le 03/05/2021 à 05:43

S'il faut créer une promenade de bord d'eau et une piste cyclable de 2,50m, pourquoi ne pas la faire sur pilotis/pieux, comme une passerelle légère (et métallique), de l'autre côté des vieux et grands arbres à préserver? En effet pour cela il n'est pas besoin de construire un quai, et de faire des travaux pharaoniques de génie civil

portuaire lourd de 50 M€? En effet sous l'angle trafic, la situation est à peu près satisfaisante, les études de trafic sont vraiment mi-figue mi-raisin

C'est bizarre d'ailleurs que l'enquête ne présente pas de variantes

210/211 - Déposée le 03/05/2021 à 08:55 - SAINT-CLOUD

Madame, Monsieur,

Habitant sur une péniche de la marina de l'Avre à St Cloud, et de fait, étant tout à fait concerné par le projet de requalification de la RD7, je saisis cette opportunité de vous faire part de mon étonnement.

En effet, je ne vois que très peu d'information concernant les aménagements prévus pour l'ensemble des personnes vivant sur l'eau d'une manière générale et aucune concernant l'endroit où je suis installé, à savoir la marina de l'Avre. Il y a pourtant 19 bateaux logement qui s'y trouvent et qui ont certainement les mêmes interrogations que les miennes.

D'une manière générale, il semble utile de devoir aménager cet axe pour l'équiper notamment de véritables trottoirs ainsi que d'une piste cyclable.

Mais sur d'autres aspects le projet semble absurde.

La suppression massive des arbres (bien plus importante en réalité que ce qui est mentionné dans le projet) va tendre vers une minéralisation totale de cet axe. A cela s'ajoute un trafic accru. Ces 2 composantes vont à l'encontre total de la nécessité de réduire la pollution qui me semblait comprise et intégrée désormais dans les gênes. Plus de CO2 dégagé et moins d'arbre pour le consommer.

J'ai par ailleurs, le sentiment clair que les études menées autour de ce projet l'ont été de manière très orientée :

- étude de la nuisance sonore un jour où les camions étaient interdits sur la RD7
- dénombrement des arbres existant à ce jour complètement sous dimensionné.

Pour ce qui est du cas précis de la marina de l'Avre, les précisions du projet nous concernant semblent très légères et approximatives.

Nous nous posons donc plein de questions.

Très cordialement,

211

.. Projet décalé pour projet décalé....

pourquoi pas le projet d'un tunnel sous la seine qui suivrait son cours et qui déservirait principalement le pont de Suresnes, le pont de Saint cloud et pont de Sèvres ?

212 - Déposée le 03/05/2021 à 09:38

Bonjour, nous habitons quai Marcel Dassault, jeunes propriétaires à st Cloud depuis 2019.

Il est incroyable de découvrir ce genre de projet (2x2 voies...), arbres abattus en pleine crise sanitaire. C'est un cri d'alarme de la planète, il faudrait sans doute repenser le projet :

- voie cycliste / piétonne : OUI
- 2x2 voies pour plus de voitures et poids lourds : NON
- abattre des arbres : NON mais vraiment...

Autre alternative : un tunnel entre pont de St-cloud et pont de Suresnes, ou même jusqu'à la Défense avec des sorties à chaque pont (St-cloud, Suresnes, Puteaux,...) ? la plus part des véhicules qui transitent ici sont des poids lourds ou des camions de livraison, il leur faudrait un autre itinéraire (plus haut dans la ville, loin des habitations et de la seine qui devrait être une promenade "calme").

Nous sommes en 2021, quelle est la moyenne d'âge des personnes ayant "réfléchi" à ce projet ?

Merci d'avance de tenir compte de toutes les observations qui vont dans le même sens.

213 - Déposée le 03/05/2021 à 09:58

Si on regarde l'étude de trafic en détail, on a plutôt l'impression que le passage à 4 voies va générer un trafic induit, de l'ordre de 30 ou 40% de plus, dans un contexte de maintien voire de décroissance du trafic général du « cordon de modélisation » (qui inclut RD1, mais aussi périphérique et A86, et bien sûr la ligne 15 du Grand Paris). Donc un trafic supplémentaire par rapport à la demande actuelle. D'ailleurs l'étude ne prend pas en compte un possible « vidage » de la Défense (si le télétravail Covid perdure). Donc en fait on vide les itinéraires alternatifs (RD1 et périphérique) au profit de la RD7. Est-ce légitime ? On crée des nuisances sonores et de pollution pour St Cloud, pour maintenir les voies rapides vélo du RD7 du Bois de Boulogne sans

l'élargir, or ces voies peuvent passer de l'autre côté de Longchamp (et d'ailleurs c'est ce qui se passe, l'itinéraire bord de RD1 n'est pas agréable pour les cyclistes : des comptages, sur la voie vélo jaune tactique Covid, seraient nécessaires : et s'ils sont convaincants, on pourrait élargir la RD1 sans dommage pour des riverains).

En gros le RD7 à l'heure de pointe fait 1000 véhicules/jour par sens, le RD1 2000 (beaucoup plus !), et la bretelle A13 vers le périphérique 3000 ou 4000. On ne peut apprécier l'intérêt du projet qu'en étudiant l'évolution du RD1 et du périphérique, ce qui n'est pas fait.

On sacrifie les riverains du RD7 à ceux du RD1, qui n'existent pas en fait, car le trajet du RD1 n'est pas bâti, et il est extérieur au Bois de Boulogne en fait, donc le maintien du trafic sur le RD1 ne gêne personne.

On crée une capacité qui va logiquement se saturer, mais si on ne la crée pas le trafic passera sur la RD1, le périphérique, ou dans les transports en commun qui sont améliorés

214 - Déposée le 03/05/2021 à 10:37 - SAINT-CLOUD

Bonjour

Je suis résidente à St cloud depuis maintenant 7 ans après 15 ans passés à Paris. j'ai déménagé dans cette commune notamment pour sa verdure et sa respirabilité et j'apprends avec effarement qu'on repart sur un projet routier aboutissant à démolir toute la barrière d'arbres qui longe la D7 (avec les conséquences que l'on sait sur la biodiversité) alors que nous entrons dans une ère où l'usage de la voiture se réduit et l'importance devrait être donnée à des moyens de transport soft (type bus électriques ou biogaz, vélos..). C'est un projet d'un autre temps et qui va totalement à rebours de tout ce qu'il est nécessaire de faire pour préparer la transition énergétique et un environnement de vie plus sain à nos enfants. Ce tronçon de la D7 dans sa configuration actuelle est loin d'être idéal en effet mais il faudrait a minima repenser le projet pour étudier un maintien de la couverture verte et un aménagement cyclable/piétons le long des berges. Une 3 voies permettant de gérer le goulet d'étranglement à l'arrivée sur ST Cloud paraîtrait par ailleurs largement suffisante..

Au vu de l'impact de ce projet sur la commune et ses environs j'en appelle à votre sens des responsabilités.

215 - Déposée le 03/05/2021 à 11:57 - SAINT-CLOUD

Bonjour,

Tout d'abord, j'habite Saint Cloud, quartier des côteaux.

Quelques remarques et requêtes:

Qu'il faille faire une route 2x2 voies certes, que nous ayons une inéluctable augmentation de la circulation cela ne me ravit pas mais certes, par contre nous pouvons

1. Piste cyclable côté ville

La piste cyclable doit se faire côté ville permettant ainsi de mettre un peu plus loin la route: cela a été retenu comme cela, cela est très bien et doit être maintenu

2. Mettre un revêtement à faible émission

Il existe des asphaltes ou bitumes sur les routes permettant de réduire de 2 à 3 dbA : ces bitumes sont un peu plus onéreux, mais compte tenu de l'artère , je pense que le CG 92 doit faire l'effort de mettre ce type de revêtement.

3. S'assurer de la limitation effective de 50 Km/h

La vitesse de limitation théorique sera de 50 km/h mais il est nécessaire que cette limitation soit effective (radar dans les zones les plus peuplées (vers la rue de Longchamp et côté 44/45 Quai Carnot) , feux cadencés sur 50 km/h,...)

4. Maintenir des places de stationnement

Les places de stationnement sont fondamentales pour les habitants des coteaux: elles vont hélas être trop réduites: or il nous est vendu la qualité de vie, soit mais si nous passons nous habitant du quartier 10 minutes de plus par soir à trouver une place la qualité de vie en sera que réduite: ce point doit donc être un point de vigilance et de maintenir le plus de place de stationnement possible.

216- Déposée le 03/05/2021 à 12:23 - SAINT-CLOUD

PISTE CYCLABLE LE LONG DES BERGES

Madame, Monsieur,

Quelle ineptie cette piste cyclable le long des bûtis. A Issy les Moulineaux, la piste cyclable est le long des berges avec un grand nombre d'utilisateurs adultes comme enfants, sans aucun risque, car aucune traversée de voie.

A Suresnes, c'est l'inverse, une piste cyclable le long des bûtis et très peu d'usagers. Allez un dimanche, faire une observation des quais à Issy les Moulineaux et à Suresnes, vous vous rendrez vite compte de la différence. Pour ouvrir le fleuve, il faut donc impérativement concevoir la piste cyclable le long des berges.

217- Déposée le 03/05/2021 à 12:30 - SAINT-CLOUD

Bonjour,

Les travaux qui seront opérés ne visent pas à augmenter la qualité de vie des habitants le long de la RD7.

Je souhaiterais que la végétation soit conservée, voire développée, pour garantir un minimum de pollution et de réduction du bruit dans ce projet.

Par ailleurs, la voie piétons me semble complètement inutile/contre-intuitive à côté d'une 4 voies qui émettra pollution et bruits.

Je comprends le souhait de fluidifier le trafic, mais cela ne doit pas être au détriment de la qualité de vie des habitants et de la faune et flore environnantes.

Merci d'avance pour re-penser votre projet à long terme, à la hauteur des enjeux que nous connaissons actuellement (préservation de la planète, recours au télétravail, etc.) pour nous et nos enfants.

Bien à vous,

Laura Bonelli - Habitante de Saint Cloud (Les Coteaux / Quai de Seine)

218- Déposée le 03/05/2021 à 13:20 - SAINT-CLOUD

Bonjour,

je suis contre le projet : trop de béton - 4 voies, c'est une autoroute - suppression des arbres, béton, c'est contre la biodiversité - piste cyclable prévue trop dangereuse et pas suffisante.

je vous remercie,

219/220- Déposée le 03/05/2021 à 14:34 - SAINT-CLOUD

En 2021, un autre projet à 3 voies est possible ! Pour concilier circulation routière fluide, préservation de notre patrimoine végétal et transition vers des mobilités durables. Avec une vraie promenade arborée le long de la Seine et une piste cyclable attractive faisant le lien avec les pistes existantes (plan RERV), pour que tous profitent des berges verdoyantes et d'une circulation automobile apaisée.

221 à 223- Déposée le 03/05/2021 à 15:40 - 75017- PARIS

Sans remettre en cause le besoin de fluidifier le trafic le long de la RD7, ce projet va trop loin dans le "bétonnage" de la rive.

Il privilégie à 100% le trafic et semble faire fi des riverains, de la flore (arbres existants, splendides et efficaces pour absorber le bruit) et la faune des berges.

La piste cyclable côté seine aurait été largement préférable.

Une étude prospective post-covid a-t-elle été menée ? La montée en puissance du télétravail vide partiellement la défense, les transports en communs sont en pleine évolution avec l'arrivée du grand paris et l'heure est à la promotion du vélo...

Faut-il vraiment privilégier à ce point le trafic actuel - et créer un appel d'air additionnel ?

224- Déposée le 03/05/2021 à 16:57 - SAINT-CLOUD

Bonjour,

Pourquoi ce projet de transformation de la D7 en une 4 voies ?

Cette requalification va apporter plus de bruit, plus de pollution... on est encore dans le règne de la voiture.

Oui aux aménagements proposés pour les vélos, les piétons et qui favorisent les mobilités douces.

Oui au développement des transports en commun.

Oui au projet d'agréments et rendre accessible le bord de la Seine.

Non à la 4 voies qui va intensifier le trafic et être une source de nuisance pour le voisinage à St-Cloud.

Les images du projet tendent à minimiser l'emprise de la chaussée sur l'espace public : celle-ci semble être de la même largeur que la piste cyclable !

De plus, que deviendront les grands arbres de la D7, dont certains sont centenaires et qui protègent les riverains du bruit et de la chaleur de plus en plus caniculaire l'été ?

De nombreux clodoaldiens, dont je fais partie, s'interrogent sur les objectifs de ce projet. Nous souhaiterions qu'il soit résolument tourné vers les enjeux environnementaux de ce 21ème siècle.

225 - Déposée le 03/05/2021 à 17:27

Ce projet très couteux, l'environnement qu'il concerne, l'impact sur la nature des berges de Seine, est incohérent sur de nombreux thèmes :

- Au sujet de l'abattage des arbres et des buissons, du bétonnage des berges et l'impact sur la faune :

400 arbres abattus : vrai refuge de nombreuses espèces d'oiseaux, de Chauves-souris, de Canards et de Cygnes, cette destruction végétale de masse sera source d'un dérèglement sans précédent de l'équilibre écologique actuel. Au delà de tout sous-entendu politique, l'écologie est avant tout un problème de bon sens et de cohabitation qui concerne l'Humain dans son environnement.

-Au sujet de la construction de 4 voies de circulation :

Alors on construit rive gauche (Saint-Cloud-Suresnes) sur 4 voies ce que l'on déconstruit rive droite (Paris) avec la condamnation d'une voie routière au bénéfice des cyclistes... Cela confirme qu'il n'y a aucune concertation intelligente entre les communes frontières du fleuve...

-Au sujet de la piste cyclable : ne pas la positionner coté fleuve va générer de nombreux croisements vélos/véhicules motorisés avec son lot d'accidents compte tenu du volume de trafic que les 4 voies vont induire.

Et enfin : les 100M€ d'effort financier provenant des poches des contribuables pour réaliser le projet semblent démesurés par rapport aux autres enjeux économiques du moment bien plus prioritaires alors que nous tentons tous de sortir d'une pandémie ravageuse.

226/227 - Déposée le 03/05/2021 à 21:50 - SAINT-CLOUD

Bonjour,

Je vis depuis plus de 13 ans à Saint-Cloud et j'y ai posé mes valises notamment pour sa verdure et son calme.

Je suis sidérée de découvrir ce projet routier aboutissant à abattage plus de 400 arbres qui longent la D7.

Il s'agit d'un projet couteux, dévastateur au niveau environnemental et incohérent sur de nombreux aspects :

- L'abattage des arbres et buissons et le bétonnage des berges sera un vrai désastre pour l'écosystème actuel.

Par ailleurs, j'ai un doute sur l'attrait des berges bétonnées : Qui voudra aller se détendre sur les bords d'une route à 4 voies ou se croise des camions.

- Au niveau de la construction de 4 voies de circulation:

Je ne comprends pas, il y a quelques années, les voies de circulation sur ce tronçon ont été réduite de 3 à 2 voies et maintenant il faudrait 4 voies?

Quelle est l'idée de ce projet? Avoir 4 voies sur la rive gauche et 2 voies rive droite afin que le trafic se fasse sur la rive gauche?

Ce projet ne vise aucunement à augmenter la qualité de vie des habitants le long de la RD7. Seuls résulteront le bruit et la pollution pour les riverains.

-Enfin, il s'agit d'un projet à 100M€ qui semble complètement démesurés face aux défis auxquels nous allons être confrontés au sortir de la pandémie.

Il s'agit d'un projet ne correspondant ni aux enjeux auxquels nous sommes tous confrontés (préservation de l'environnement, besoin d'espaces verts etc...) ni aux attentes et aux besoins des riverains (environnement sain, calme)

Un tel projet n'est plus acceptable aujourd'hui.

Bien à vous,

04 mai - (228 à 235)

228- Déposée le 04/05/2021 à 01:05 - COURBEVOIE



Bonjour Comment peut on avoir la garantie de ne pas voir cela sur une piste côté bâti (magasin Botanic à Suresnes)? je pense notamment à l'entrée de la station Essence.

Cordialement

229 - Déposée le 04/05/2021 à 15:53 - SURESNES

L'association Suresnes Bord de Seine regroupe les bateaux logements de Suresnes, concernés au premier chef par le projet de requalification de la RD7. Ses membres, sur les conseils de leur avocat spécialisé en urbanisme et droit de l'environnement, souhaitent vous communiquer une synthèse de leurs observations et critiques ci-après et demandent la suspension de l'enquête publique, notamment pour permettre une complète information du public sur les impacts du projet envisagé.

I. Sur le cadre général de l'enquête publique et du dossier présenté par le Département

- Une enquête publique confidentielle : nous déplorons tout d'abord le fait que cette enquête publique ait été lancée à la hâte, en période de confinement et de vacances scolaires, et en faisant l'objet de mesures de publicité minimales auprès des populations concernées, qui dépassent pourtant largement les seuls riverains des quais de Suresnes et de Saint-Cloud. Peu de rendez-vous téléphoniques possibles, des permanences publiques pendant le confinement, une jauge sous-dimensionnée pour la réunion publique en visioconférence du 15 avril 2021, un dossier de près de 1000 pages peu maniable, tout semble fait pour décourager de s'intéresser et de participer à cette enquête publique, qui porte pourtant sur un projet majeur qui va impacter le quotidien des habitants de Suresnes et de Saint-Cloud pour les cinq années à venir et remodeler profondément leur cadre de vie.

C'est d'autant plus regrettable que le projet dévoilé par le Département s'avère, par l'ampleur de ses impacts sur les quais, différent du projet soumis à concertation préalable en 2017-2019 à laquelle notre association avait participé, qui retenait un parti architectural limitant beaucoup plus l'impact sur les berges (pièce A p. 9 ; pièce E tome 2 p. 9 indiquant que l'étude de faisabilité sur les murs de soutènement a été conduite en juillet 2019).

- **Un dossier d'enquête publique lacunaire, voire trompeur** : Malgré ses presque 1000 pages, le dossier ne présente ni plans de masse et de coupe complets et précis, ni vue d'ensemble du linéaire projeté. De plus, les quelques plans ou coupes présentés ne concernent pas les « points durs » du projet, sur lesquels l'emprise est la plus limitée et les impacts sur les berges les plus dévastateurs. La pièce D (Plan général des travaux) est d'ailleurs clairement intitulée « Etude préliminaire » (juillet 2019) ... ces plans détaillés doivent pourtant exister puisque le Département est, par exemple, capable de décompter exactement le nombre d'arbres d'alignement et de places de stationnement supprimés.

Les études d'impact sont lacunaires ou datées (certaines conclusions basées seulement sur des études préliminaires, des données de circulation automobile datant de 2014 voire 2011, un comptage des arbres ne prenant en compte que les arbres d'alignement et pas toutes les tiges hautes des berges et pas d'étude phytosanitaire sur les arbres à abattre, des études acoustiques effectuées à une période de Seine basse et de fermeture des quais à la circulation nocturne des poids lourds, des impacts sur la faune et la flore balayés en une phrase dans le dossier, etc.). C'est pourtant ce dossier qui est soumis à l'Autorité environnementale et au public, faussant la bonne appréciation de l'ampleur des impacts du projet.

- **Un postulat** de départ jamais questionné par le Département... : le Département l'annonce à plusieurs reprises dans le dossier, **le passage en 2x2 voies de la RD7 n'est pas négociable** ! Et ce malgré les critiques de l'Autorité environnementale qui lui demande d'étudier des solutions alternatives plus respectueuses de l'environnement des quais, et en particulier un passage à 3 voies avec réorganisation du plan de circulation dans les deux communes. C'est d'autant plus choquant que le projet d'origine a été initié il y a plus de 40 ans, que les études effectuées sont datées (les études des déplacements sur le territoire datent de 2010 : pièce E tome 1 p. 233) et ne prennent pas en compte la diminution constante de la circulation automobile au cours des 10 dernières années (qui est d'ailleurs notée dans le dossier ! : pièce E tome 1 p. 219), l'évolution des modes

de déplacements alternatifs (vélo, tram, etc.) notamment dans le cadre des prescriptions des lois LAURE et LOM et du plan RERV, la mise en œuvre du Grand Paris et de la ZFE, les impacts de la crise sanitaire et du télétravail, etc.

Ce projet a pour but affiché de créer une 4 voies sur l'axe nord-sud du département pour décongestionner le trafic routier. Le Département assume de ce fait ouvertement une augmentation annoncée du trafic (notamment des poids lourds) jusqu'à 50 %, d'autant plus mécanique que la ville de Paris a décidé, quant à elle, de réduire le trafic et la pollution sur le boulevard périphérique. Les conclusions de la mission d'information et d'évaluation du Conseil de Paris sur le périphérique de mai 2019 (cf. annexe en pièce jointe) préconisent ainsi, dès 2020, d'amorcer la mutation du périphérique par une réduction de la circulation automobile pour protéger les riverains contre les pollutions et un développement des modes alternatifs de déplacements. L'objectif affiché est d'aboutir à ce que le contournement de Paris se fasse uniquement par l'A86 (et non sur la RD7...).

Or, une telle augmentation projetée du trafic sur la RD7 ira de pair avec une augmentation de la pollution atmosphérique et sonore jusqu'à 47 %, avec dépassement de seuils critiques pour la santé des riverains. Et cet « appel d'air » sur la circulation automobile, évoqué par le Département lui-même, montre qu'un élargissement de la chaussée ne réglera pas le problème de congestion de la circulation, le trafic augmentant pour s'adapter à l'infrastructure (théorie du trafic induit, bien connue des experts en mobilités...). Ce projet va donc totalement à l'encontre des tendances actuelles en matière de mobilités et ne fait, de plus, l'objet d'aucune concertation avec la ville de Paris ou avec l'Etat.

Enfin, le bilan économique global du projet est annoncé comme négatif pour les riverains (pièce E tome 2 p. 213). Le seuil de rentabilité économique du projet (atteint seulement en 2068 !) est d'ailleurs indiqué comme très sensible aux dépassements de coûts, ce qui laisse craindre des aménagements a minima, notamment sur les aspects paysagers et la végétalisation.

Nous demandons donc la suspension de l'enquête publique pour que le Département complète le dossier des études d'impact manquantes ou obsolètes et étudie sérieusement des solutions alternatives à la 2x2 voies permettant une meilleure préservation de l'environnement et des populations. Des expérimentations ciblées avec un changement des plans de circulation des communes ou la mise en place de solutions complémentaires de stationnement (pour limiter le stationnement « sauvage » sur les quais reproché dans le dossier) pourraient être réalisées très rapidement pour affiner les solutions alternatives envisageables.

A défaut, nous vous demandons de bien vouloir prolonger l'enquête publique de quinze jours pour permettre une meilleure information du public et de demander au maître d'œuvre de fournir au public les plans, coupes et vues projetées détaillés de l'ensemble du projet ; une étude de circulation automobile basée sur des données récentes et des projections de circulation intégrant les conséquences de la crise sanitaire, des changements de comportements de mobilités, des plans de circulation des communes avoisinantes (notamment Paris, pour les choix récents faits sur la RD1 et le boulevard périphérique), de la mise en œuvre du Grand Paris et de la ZFE, etc. ; le comptage précis de l'ensemble des tiges hautes sur les berges dont l'abattage est projeté et l'étude phytosanitaire correspondante ; une étude détaillée faune/flore/peuplements piscicoles sur tout le linéaire du projet et l'étude d'impact sur les émissions de gaz à effet de serre.

II. Sur les impacts généraux des travaux envisagés

- **Une artificialisation** des sols significative avec une hausse de l'imperméabilisation des berges (+ 16 %, pièce E tome 1 p. 102), contraire à l'objectif gouvernemental de « zéro artificialisation nette » (art. 48 du projet de loi climat et résilience, en cours d'adoption par l'Assemblée nationale).
- **Du béton sur des berges classées « espace naturel sensible »** : les berges de Seine entre le parc de St-Cloud et le Bois de Boulogne sont reconnues espaces naturels sensibles (ENS), pour lesquels l'objectif prévu par la loi est, notamment, la préservation des dernières berges naturelles entre Asnières-sur-Seine et Issy-les-Moulineaux (pièce E tome 1 p. 151). En apparence, le projet annonce, de ce fait, « ne pas prévoir de réaménagement global des talus existants » (p. 36 pièce C) mais prévoit malgré tout la construction d'un mur de soutènement en béton sur la moitié du linéaire du projet et une forte minéralisation sur le reste (enrochements, parements minéraux) !
- **L'abattage de milliers d'arbres et arbustes** et la disparition d'un alignement remarquable (malgré la protection prévue par l'article L 350-3 du Code de l'environnement ?), alors que le dossier admet que « la majorité des arbres bordant les quais de Seine sur les communes de Suresnes et de Saint-Cloud est peu dégradée. Ils forment des alignements remarquables ayant un fort potentiel d'avenir hormis les sujets matures et les peupliers » (pièce E tome 1 p. 187).

De plus la replantation projetée est minimale, avec seulement environ 1/3 des arbres abattus qui sera replanté. En effet, les chiffres d'abattage d'arbres annoncés sont faux... : les 424 arbres abattus annoncés ne concernent que les arbres de l'alignement, mais ignorent les centaines de tiges hautes des berges et tous les arbustes (comptage réalisé à Suresnes : 63 arbres annoncés dans le dossier, 150 tiges hautes comptées par les riverains sur les berges, avec seulement 48 arbres replantés).

Un profil alternatif en 3 voies de circulation réorganisées avec promenade et piste cyclable côté Seine, combiné avec des aménagements permettant de préserver le maximum de végétation existante (promenade sur pilotis et/ou en porte-à-faux entourant les arbres à conserver, tracé adapté de la piste cyclable, etc.) permettrait de préserver une part très importante des arbres et de la végétation des berges. La voie centrale de circulation pourrait, par exemple, être dotée du système Flowell, une signalétique lumineuse dynamique qui permettrait d'alterner le sens de circulation en fonction des flux pendulaires et des prévisions de trafic majoritaire (sens nord-sud ou sud-nord selon les heures de la journée), conformément aux expérimentations menées actuellement à la Défense (<https://www.hauts-de-seine.fr/toutes-les-actualites/detail/rd-993-lab-la-nouvelle-route-durable-et-connectee>).

En tout état de cause, un effort maximal devra être fait sur la replantation, la végétalisation et le futur budget d'entretien, pour permettre le maintien du corridor écologique des berges et éviter autant que possible l'aspect minéral, en maintenant suffisamment de poches de terre ou de jardinières pour permettre le développement d'une végétation fournie sur les berges.

• **Une disparition massive des habitats faune/flore et peuplements piscicoles et des corridors écologiques.** Ces impacts sont considérés comme faibles (au pire modérés, pour les chiroptères) et rapidement évacués dans le dossier au motif que les espèces présentes sont peu nombreuses et/ou communes.

Or, ces conclusions sont basées sur des études succinctes, parcellaires, et contredites par les nombreuses observations quotidiennes des riverains. Le Département annonce un peuplement d'oiseaux « probablement » limité à des pies bavardes et des pigeons et n'observe que 4 nids sur tous les quais (pièce E tome 1 p. 169), mais les observateurs de la LPO, en avril 2021, voient des pinsons, des mésanges bleues, des mésanges charbonnières, des bergeronnettes grises, des bergeronnettes des ruisseaux, des chevaliers guignettes, des hirondelles des cheminées et des troglodytes mignons, et les habitants des bateaux des nids de martins-pêcheurs et de cygnes tuberculés, sans compter les canards, poules d'eau... et les libellules, papillons et autres insectes.

Le Département note l'absence de zones de frayères potentielles significatives, en arguant que les berges sont bétonnées sur la quasi-totalité du linéaire (pièce E tome 1 p. 168), ce qui est faux. Les portions de berges minérales sont actuellement l'exception et n'empêchent d'ailleurs pas les anguilles de vivre dans les trous du perré.

Le dossier admet le recensement de trois espèces de chiroptères protégées mais conclut commodément à un impact « moyen » au motif que la zone ne « semble pas offrir de gîtes favorables » (pièce E tome 1 p. 173), quand chaque nuit, les habitants observent des chauves-souris voler autour de leurs bateaux.

C'est donc tout un écosystème qui vit, se reproduit et prospère le long des berges et le dossier semble indiquer que le Département n'a pas beaucoup cherché... Là encore, un profil alternatif à trois voies de circulation permettrait de préserver une part importante des berges et donc de ces habitats. A défaut, des solutions d'implantation ou paysagères alternatives devraient être étudiées pour limiter au minimum l'abattage des arbres et de la végétation basse et la minéralisation des berges.

• **Une augmentation annoncée de la circulation automobile jusqu'à 50 %** (pièce E tome 2 p. 82 et p. 100) pour un gain très limité de temps de parcours (au mieux inférieur à 4 minutes : pièce E tome 2 p. 87), allant de pair avec une augmentation de la pollution atmosphérique et sonore jusqu'à 47 % (pièce E tome 2 p. 126), qui dépassera régulièrement les seuils critiques.

Au-delà du caractère par principe inacceptable de ces impacts annoncés pour la population, une attention particulière devra être portée aux points suivants :

- Nécessité d'un enrobé phonique ultra-performant (lors des travaux à Issy-les-Moulineaux, le premier enrobé réalisé s'est ainsi avéré insuffisamment efficace et il a fallu le refaire)
- Mise en place de mesures de limitation de vitesse (radars)
- Prise en charge de l'isolation phonique des habitations des riverains (y compris les bateaux)

• **L'implantation de la piste cyclable bidirectionnelle** côté bâti alors que les riverains et les futurs utilisateurs (associations de cyclistes, notamment) la jugent accidentogène et demandent qu'elle soit implantée côté Seine, pour assurer la continuité et l'efficacité du déplacement des vélos sur tout le linéaire,

conformément au plan RERV. Une telle implantation permettrait également de limiter le besoin de soutènement sur les berges, en reculant la chaussée.

En cas de maintien côté bâti, il pourrait être envisagé, à Suresnes, de faire cheminer la piste cyclable et le trottoir côté bâti dans un corridor vert (ouvert 24h/24 mais grillagé côté parc pour permettre de clôturer celui-ci la nuit) à créer à l'intérieur du parc du Château, le long du mur anti-bruit et sans coupe d'arbres dans le parc, en limitant ainsi l'emprise nécessaire pour la chaussée et les aménagements côté berges (ce qui permettrait de préserver le maximum de végétation existante) et en rendant le cheminement plus agréable pour les utilisateurs.

• **Une diminution drastique des capacités de stationnement** pour les riverains alors que les populations des deux villes augmentent. La seule alternative proposée aujourd'hui est l'hypothétique participation financière du Département à la construction d'un parking sous le stade Tacconi à Saint-Cloud (non chiffrée et non programmée), qui n'intéressera que les riverains les plus proches, sur la partie sud du projet.

Il faudrait dès maintenant mettre en œuvre une recherche de solutions alternatives complémentaires, et notamment des accords avec les entreprises implantées sur les quais tout le long du tracé (Skema, Dassault, etc.) pour rendre accessibles au public une partie de leurs parkings, avec des tarifs résidents.

L'implantation de stationnements avec points de recharge électrique et de stationnements pour deux roues et vélos devra également être précisé.

III. Sur les atteintes plus spécifiques à l'habitat fluvial

• **La question de l'habitat fluvial est très peu abordée dans le dossier.** Hormis l'affirmation initiale de maintien du stationnement de tous les bateaux, qui est bien sûr positive, les problématiques propres aux bateaux riverains ne sont pas étudiées en détail.

• **En phase travaux**, le dossier présente des affirmations contradictoires sur la nécessité d'**éventuels déplacements de bateaux**, sans précision sur les bateaux concernés, le type et la durée des déplacements ou la prise en charge des éventuels coûts induits. Le caractère tardif et extrêmement succinct des renseignements demandés sur chaque bateau par la société Artelia en charge de l'étude d'aménagement des quais (courrier non nominatif reçu en mars 2021, demandant seulement des renseignements très préliminaires sur le gabarit des bateaux ou les raccordements réseaux), le très faible niveau de connaissance des implantations manifesté par les interlocuteurs joints au téléphone, leur refus de se déplacer sur zone pour venir échanger avec les habitants fluviaux, montrent clairement le caractère lacunaire de l'étude d'impact du projet sur l'habitat fluvial.

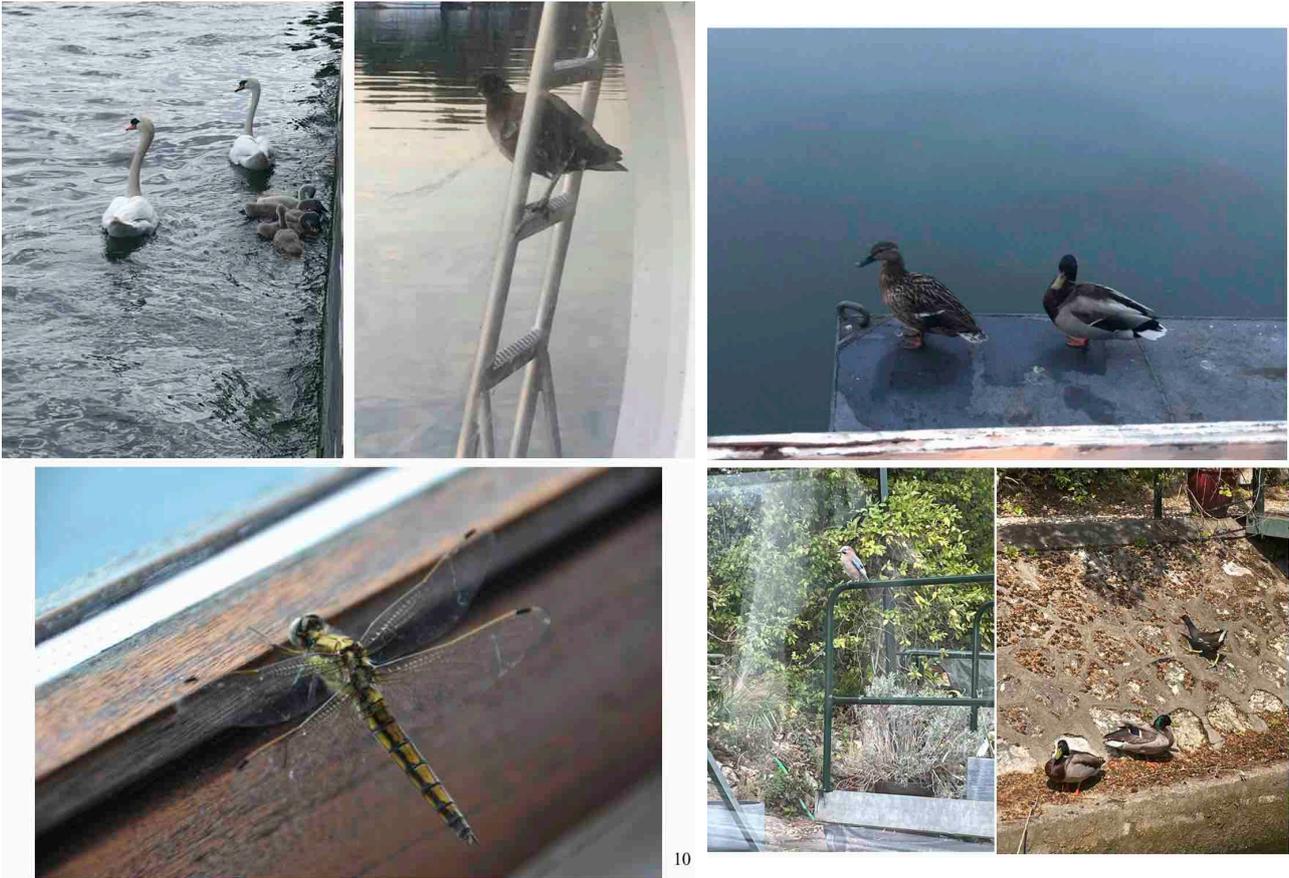
• **La suppression prévue des cheminements sur talus et en pieds de berges et le départ des passerelles en haut des talus** pose des problèmes d'altimétrie pour nombre de bateaux, qui verraient de ce fait leurs passerelles adopter des angles excessifs ou des longueurs nécessitant d'être soutenues, rendant les accès projetés impraticables et/ou dangereux. Cette position dogmatique et uniforme concernant les modalités d'accès aux bateaux est d'ailleurs aberrante : la configuration de chaque bateau est très différente ! Certains accèdent à la terre ferme sur le perré, d'autres directement au niveau de la route, d'autres en marina où ils sont rangés en épi, certains ont deux passerelles d'accès, certains bateaux sont bas, d'autres sont des maisons flottantes de 5 à 6 m de haut...

• **Les coûts induits** pour chaque bateau (notamment adaptation des amarrages et des passerelles et raccordement aux réseaux) sont prévus par le Département comme devant être intégralement supportés par les habitants concernés. Ce coût peut représenter jusqu'à 100 K€ par bateau selon les configurations individuelles. Il est non seulement inacceptable de faire supporter aux habitants la charge de travaux décidés par l'aménageur, mais cela crée également une rupture d'égalité entre les citoyens (les travaux de ce type ayant été pris en charge par le Département à Issy-les-Moulineaux et Meudon). Il est indispensable que le Département s'engage à assumer tous les frais liés aux modifications induites par les travaux d'aménagement projetés, raccordement aux réseaux compris, avec des normes étudiées pour faire face aux plus hauts niveaux de crue (à ce stade, le dossier indique que les branchements au réseau d'eaux usées se feront horizontalement depuis le pied du talus, soit à un niveau submergé par l'eau en période de crue : pièce E tome 2 p. 17, ce qui nécessitera d'être vérifié sur le plan technique ou affiné).

• **La nécessité d'une meilleure prise en charge par le Département des nuisances** sonores et lumineuses à prévoir pour les bateaux riverains. Les courbes isophones de l'étude d'impact ont été calculées à 4 m du sol (pièce E tome 1 p. 262) et prévoient déjà une augmentation significative des nuisances sonores due au projet (pièce E tome 2 p. 261 à 264). Or, les bateaux sont situés au niveau de la chaussée et subiront de plein fouet les bruits de roulement accrus par l'augmentation de la circulation. Cet impact n'a pas été analysé.

De plus, le Département évacue d'une phrase (pièce E tome 2 p. 117) la possibilité de prendre en charge des travaux d'isolation phonique dans les bateaux au motif que ceux-ci ne pourraient pas être efficaces, ce qui est

faux. Il est parfaitement possible d'isoler des murs ou des fenêtres sur des bateaux, comme dans un appartement, et le Département doit accepter de prendre en charge ces coûts.



S'agissant de l'augmentation de la pollution lumineuse due à l'éclairage de la promenade et à l'abattage du rideau végétal, une attention particulière devra être portée à l'implantation des lumières publiques (positionnement, intensité lumineuse, orientation du flux lumineux) et à la création d'un écran végétal (haies le long de la chaussée, par exemple) pour limiter la vision des phares des véhicules.

• **La nécessité de prendre en compte la « logistique » quotidienne des habitants fluviaux.** S'il est possible d'imaginer une rationalisation de la collecte des ordures et de la distribution du courrier, comme c'est déjà d'ailleurs le cas pour certaines parties du quai, il est nécessaire de prévoir, sur tout le tronçon et à proximité des bateaux, suffisamment de points de collecte d'ordures et de boîtes aux lettres pour éviter à chaque habitant d'avoir à parcourir 200 ou 300 mètres pour aller jeter sa poubelle ou chercher son courrier.

De même, si certaines parties des berges n'ont plus de stationnements, il faudra prévoir des espaces de dépose-minute pour permettre aux riverains de déposer leurs courses encombrantes ou, le cas échéant, prendre en charge des enfants en bas âge ou des personnes à mobilité réduite.

Nous vous remercions, Monsieur le Commissaire-enquêteur, pour l'attention que vous voudrez bien porter à ces observations et nous restons à votre disposition pour tout complément d'information.

Pour l'association Suresnes Bord de Seine

230 - Déposée le 04/05/2021 à 16:46 - PUTEAUX

Bonjour,

Habitant de Puteaux je réalise souvent des trajets à vélo le long de la Seine, pour des raisons professionnelles, de loisirs et sportives.

Je trouve l'aménagement du Pont de Puteaux au pont de Suresnes (côté ville) peu pratique: nombreuses intersections qui induisent des relances et des conflits avec le flux motorisé, virages, manque de séparation avec le flux piéton, articulations peu pratiques avec les ponts à traverser...

Je trouve aussi la portion de RD7 actuelle mal aménagée, avec une place trop importante laissée au stationnement de véhicules, des rétrécissements, trop de feux, et des carrefours peu lisibles, si bien que je préfère souvent emprunter le côté Boulogne de la Seine.

L'aménagement idéal pour moi serait une piste bidirectionnelle large, côté Seine pour éviter de multiplier les arrêts inutiles et les conflits avec les véhicules motorisés à chaque croisement. Plusieurs associations dont le collectif Vélo Ile de France ont fait des remarques pertinentes à ce sujet.

Je trouve aussi dommage de prévoir autant de places de stationnement dans le projet alors que je constate qu'un grand nombre des stationnements actuels correspondent à des véhicules ventouses qui servent très peu.

Cordialement

231 - Déposée le 04/05/2021 à 16:51 - SAINT-CLOUD

Bonjour,

Habitant dans la marina de l'Avre, nous sommes très inquiets d'avoir si peu d'information sur le devenir de notre marina: préservation à l'identique? changement de quai?

Les frais de nouvelles passerelles - si elles existent -, duc d'albes, raccordement tout à l'égout, seront ils bien pris en charge? Tout cela n'est pas très clair et nous ne pourrions pas payer nous même.

De plus, ayant un enfant, nous avons besoin de places de stationnement au moins dépose minute, et de places pour stationner nos 2 roues.

Merci d'avance pour vos renseignements.

Bien cordialement

232 - Déposée le 04/05/2021 à 17:00 - SAINT-CLOUD

Madame, Monsieur,

Habitante des Coteaux de Saint-Cloud depuis 66 ans, j'avoue avoir peu suivi les différentes étapes antérieures de celui-ci, et je vous prie de m'en excuser. Nous devrions toujours exercer plus convenablement et moins naïvement notre devoir de citoyen(ne).

Alertée par les associations de riverains, j'ai lu le dossier de présentation rapide figurent sur le site du Conseil, regardé les jolies images, et feuilleté les pages du dossier complet se rapportant à ma ville, mon quartier, ma rue.

Je parcours depuis dix jours les observations apportées à cette enquête publique, et j'ai eu du mal à en lire une seule qui soutienne véritablement ce projet. Il n'est pas difficile de comprendre pourquoi : ce projet se résume à faire passer une route de 4 voies au forceps dans un magasin de verre. Et peu importe ce qu'il restera après le passage du bulldozer.

Je viens de découvrir la contribution de l'Association des péniches de Suresnes, n°229, que je trouve admirable car elle pointe avec intelligence et brio, mais s'en jamais s'emporter, toutes les aberrations de ce projet, et les si nombreux points à reprendre, améliorer, modifier, supprimer.

Je voudrais donc ici publiquement les remercier pour ce travail si fouillé et cet engagement pour leurs concitoyens.

Veillez noter que j'y adhère en tous points, trouve l'idée d'une route en 3 voies - dont une alternée, extrêmement ingénieuse, et celle d'une véritable promenade sur pilotis formidable.

J'ai aussi la fâcheuse habitude de me déplacer encore un peu à vélo, et le faire long de la Seine plutôt que contre les immeubles me semble une évidence si l'on souhaite réellement lier le plaisir de la promenade, la sécurité et la facilité de déplacement pour les deux roues. On appelle cela les mobilités douces, ce serait tellement mieux que les mots aillent avec les actes. Car qui ira sinon déambuler sur un simple trottoir, dans le bruit et les gaz d'échappement.

L'ensemble des contre-propositions de cette association de riverains parvient à trouver un juste équilibre entre le conducteur, le cycliste, le piéton, le promeneur, l'habitant des quais et rues avoisinantes, le platane centenaire et la faune nombreuse des rives. Tout ce que nous aurions du attendre des collectivités locales attachées à ce projet : le fameux Vivre ensemble.

J'espère donc que vous demanderez au Conseil Départemental des Hauts de Seine de reporter cette enquête publique le temps de repenser profondément ce projet, comme proposé ici par plusieurs intervenants.

Car que seront quelques mois de retard alors que nous allons devoir vivre avec cet aménagement, nous, nos enfants et petits enfants pendant des dizaines d'années.

En espérant qu'ils sauront, cette fois, confier le dossier à des personnes plus jeunes, plus en phase avec le monde d'aujourd'hui, et travailler avec ceux qui ont de si bonnes idées, à Suresnes comme un Saint Cloud, je vous prie de recevoir, Madame, Monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.

Mme Anne-Marie Colin, 72 ans

Qui aimerait bien terminer sa vie paisiblement sur les Coteaux

233 - Déposée le 04/05/2021 à 17:52 - SAINT-CLOUD

A l'attention de Monsieur le Commissaire enquêteur,

J'habite la Seine sur un House Boat depuis presque 20 ans et je me sens tout particulièrement concerné par ce projet de RD7.

Je suis convaincu du bien-être que procure la vue pour tous de la Seine. Se ressourcer, en marchant ou en pédalant font partie de ces plaisirs indispensables que propose Paris. Mais préservons déjà ce qui existe et aménageons autour. En tant que résident de Saint Cloud, je suis peiné et surpris du manque de communication entre la Région, le département, les VNF et ses habitants ; Et tout particulièrement ceux qui sont concernés de près par ce projet ; Les habitants de Saint Cloud et de Suresnes.

Pourquoi cette enquête publique est-elle si discrète ? Utiliser la période de confinement cumulée avec les vacances scolaires n'encourage pas les résidents à connaître le contenu de ce projet et encore moins à s'exprimer.

Pour avoir parcouru ce projet, je m'étonne que celui-ci ne soit pas décrit dans son intégralité. Je fais partie des péniches ou l'emprise passe de 16 mètres à 25 mètres. Cela signifie que tous les arbres vont disparaître (y compris ceux qui poussent) pour laisser place à un perré intégrant des arbustes...au mieux. La disparition végétale des berges est-elle réellement d'actualité ?

De plus, est-il vraiment nécessaire de créer une 2x2 voies alors que dans cette situation actuelle, à savoir la situation sanitaire de la Covid 19, le Télétravail est encouragé fortement par nos autorités. Parlons également de la pollution que cela engendrera si cette version voit le jour. Hausse de 50% de trafic, donc hausse évidente de la pollution. Qui est concerné prioritairement par cette pollution ? la population du bas Saint-Cloud, les 3 crèches ainsi que les écoles maternelles et primaires, les aires de jeux et la Maison de Retraite. Tous ces établissements sont limitrophes de la 2x2 voies. Pourquoi ne pas envisager, comme le préconise la haute autorité environnementale, un projet à 3 voies ? Cela permettrait de préserver la végétation des berges et des arbres d'une part et d'absorber, aussi, la pollution et le bruit. Une 2x2 voies est également un risque pour les familles. Le fait de ne pas avoir de ralentisseurs engendre inévitablement une dangerosité. Pourquoi ne pas garantir la sécurité des piétons en y installant des radars ?

En outre, il est question d'installer un mur de soutènement. Là encore, comment envisager de modifier une berge végétale par un mur ? et pourquoi l'intitulé Anti crue ? J'ai..., nous avons tous subi des crues depuis que nous habitons sur l'eau et nous nous sommes toujours habitués à ce contexte, certes difficile et pas toujours évident en terme d'organisation, mais nous avons fait face à ces perturbations naturelles et à notre choix de vie, sans demander le soutien des autorités concernées. En 18 ans, aucune crue sur le quai. Remplacer une berge naturelle par un mur, détériorera, sans aucun doute, ces bords de Seine. De plus, qui désire se promener près d'un mur avec une circulation incessante et bruyante ? Evitons ce qui a été réalisé à Suresnes sur 2 kms ou la berge a été sacrifiée. Depuis 20 ans que je réside à Saint Cloud, j'ai rarement aperçu des passants, des promeneurs flâner sur ce côté de Suresnes.

Un autre point également, celui de la piste cyclable. Dans le projet à emprise mini 22m, la berge devait être préservée. Pourquoi cela n'est-il plus d'actualité ? le nouveau choix envisagé semble moins sécurisé ; bâti, stationnement des voitures, piétons, plus l'ensemble des véhicules (camions, voitures, motos...) circulant à 50 Km/h. A l'inverse, le choix initial sera sécurisé et agréable pour les vélos côté Seine avec faune et Flore.

En relisant ce projet, il est question d'une faune inexistante sur les berges. Je serais heureux de vous convier, en journée ou en soirée pour constater par vous-même, que les canards, cygnes, poules d'eau, chauve-souris, rouge gorge et mésanges se côtoient quotidiennement et nichent les berges végétales.

Une interrogation encore, serait-il possible d'avoir une situation plus précise liée au stationnement des riverains du bas Saint Cloud dont je dépends ? Ce projet supprime 50% des places de parking. La seule solution envisagée se trouve beaucoup trop excentrée de mon domicile et sans aucune certitude. Une alternative électrique est-elle également en cours de réflexion à l'heure où la mobilité devient douce ?

Et l'accessibilité aux bateaux ; qu'en est-il ? Actuellement, j'ai une passerelle de 10m de long. Avec ce nouveau projet d'avancée de plusieurs mètres sur la Seine, vais-je la conserver ? La conséquence est la nuisance sonore des passants et des piétons trop proches de la péniche. L'insécurité de ma famille est également une préoccupation première (perte d'intimité). Aurons-nous des portes sécurisées ? Par accessibilité, je m'interroge aussi sur les amarrages. Seront-ils toujours conformes si ce projet aboutit ? Chaque bateau est différent. Et les poubelles et boîtes aux lettres ? Qu'est-il prévu ? Pourquoi ne pas les conserver individuellement ?

Pour résumer cette partie, est-ce à nous de subir les frais prodigieux, mirobolants, (passerelles, amarrages, déplacement provisoire, raccordements provisoires et définitifs, eaux usées...) liés à ce projet ? Ces frais seront-ils, comme à Issy les Moulineaux et Sèvres, pris en charge par le département et l'aménageur ? je m'acquiesce de la Taxe foncière et de la taxe d'habitation depuis 20 ans à Saint Cloud.

Enfin, l'ampleur de ce projet aura des conséquences à plusieurs niveaux. Pour les riverains concernés dont je fais partie, la durée des travaux est colossale ; 3 ans minimum. 3 ans de travaux en journée et probablement, à certaines étapes du projet, les travaux de nuit s'imposeront.

La nuisance sonore et la pollution est une conséquence forte auquel chacun, dans chaque famille devra faire face également, et cela pendant 3 ans...Les difficultés d'accès, les déplacements éventuels seront aussi une source de préoccupation quotidienne. Alors que se diriger dans un projet à 3 voies, amènera moins de travaux et sera moins onéreux tout en conservant la nature en zone urbaine.

Pour conclure, Monsieur le Commissaire enquêteur, ce dossier reste très incomplet et de nombreux sujets ne sont pas abordés. Je souhaiterais que ce projet, réponde précisément à des interrogations légitimes afin d'ôter tous les doutes possibles liés à ce nouvel environnement et les préjudices liés à notre santé et sécurité. En attendant, je m'oppose à ce projet en état et suis ouvert à la discussion sur les points évoqués.

Péniche Caribou

Yann Brix - 1527 Quai Marcel Dassault - 92210 Saint Cloud

234 - Déposée le 04/05/2021 à 22:37 - SAINT - CLOUD

Ce projet est d'un autre temps, au lieu d'une autoroute urbaine qui laisse peu de place aux circulations douces (le vélo), je souhaite les aménagements suivants :

Renoncer à une 2x2 voies au profit d'une 3 voies. Une voie dans chaque sens et une 3ème pour tourner à gauche vers Saint-Cloud quand on va vers Suresnes. Cette solution permet de fluidifier le trafic, de sauver beaucoup d'arbres, de laisser de l'espace pour une vraie piste cyclable, des promenades agréables le long des quais, des places de stationnement etc.

Implanter une vraie piste cyclable côté Seine. Cette piste cyclable serait protégée, suffisamment large, sans intersections (sécurité), au bord de l'eau (agréable) et beaucoup plus rapide pour les déplacements du quotidien (vélotaf). Créer également une petite piste cyclable côté bâti pour les enfants et les micro-trajets.

Relier cette piste cyclable au tronçon Pont de Sèvres / Issy les Moulineaux, installée, elle, côté Seine et qui est une vraie réussite. Le projet doit donc intégrer la création d'une piste cyclable entre le pont de Saint-Cloud et le pont de Sèvres, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui.

Profiter de ce projet pour prolonger la passerelle de l'Avre et créer un accès direct et sécurisé au Bois de Boulogne.

Prévoir une piste cyclable de chaque côté du pont de Saint-Cloud. Dans le projet actuel, ils veulent une piste bidirectionnelle d'un seul côté du pont, un non sens car les cyclistes ne vont pas traverser le pont pour quelques mètres seulement

235 - Déposée le 04/05/2021 à 23:07 - SURESNES

Le tronçon concerné par les travaux est appelé à devenir un axe important du plan RER Vélo qui fournit une vision d'ensemble à l'échelle régionale. Le tronçon est dans la ligne "Grande Ceinture" du RER V.

Après lecture (rapide) du dossier de DUP - je souhaiterais la prise en compte des recommandations du "Collectif Vélo Île-de-France" :

"En absence de vie locale le long de l'axe à aménager, ou le long d'une coupure urbaine (cours d'eau, voie rapide, etc), une piste cyclable bi-directionnelle peut être envisagée.

Celle-ci est large de 4,00 m et séparée des piétons et le plus largement possible du trafic motorisé. Elle reste du même côté de la chaussée aussi longtemps que possible. C'est la configuration que l'on retrouve sur le Réseau express vélo parisien rue de Rivoli ou sur les quais hauts rive gauche."

A la lecture de ces recommandations et du projet j'ai 3 remarques :

- le projet ne prévoit une largeur assez grande pour permettre le dépassement d'un cycliste, si un cycliste arrive en face. Pouvez vous intégrer la recommandation des 4m.
- Sauf erreur la piste cyclable n'est pas du même coté à chaque étape du tronçon : une piste cyclable continument coté Seine serait préférable pour éviter les intersections avec les rues donnant sur les quais.
- la piste cyclable se mélange trop avec les piétons ce qui limite la vitesse de déplacement des cyclistes et génère des risques d'accidents entre piétons et cyclistes.

Derrière il s'agit de contribuer à construire une "autoroute" à vélo vers la Défense. De tels infrastructures sont nécessaires pour favoriser le développement du vélo au quotidien, en rendant ce mode de déplacement plus sûr, plus rapide et plus confortable pour les cyclistes.

Je vous remercie de la prise en compte de ces remarques

[En annexe n°2: Livret RERV \(7 pages\)](#)

05 mai - (236 à 248)

236 - Déposée le 05/05/2021 à 11:15 - SAINT - CLOUD

Madame, Monsieur,

J'ai appris avec stupeur que le projet mentionné ci-dessus concernait l'abatage de tous les arbres du quai et des berges, au profit de la circulation plus fluide du trafic.

Ceci me paraît un non-sens total compte tenu de la politique globale de développement urbain en France. Alors qu'à Paris, tout est fait pour végétaliser et restreindre progressivement l'usage des véhicules, dans les Hauts-de-Seine, on s'oriente vers la bétonisation et la volonté d'augmenter le trafic des voitures.

Nous critiquons le Brésil pour la destruction de ses forêts, mais en France, où nous n'avons pourtant déjà plus beaucoup d'espaces verts dans les grandes villes, nous allons abattre une centaine d'arbres en quai de Seine au profit d'un trafic de véhicules, qui pourtant est destiné à se réduire dans un futur proche.

Ce projet apportera 50 % de trafic en plus, plus de pollution, plus de bruit, un paysage totalement dégradé et il constitue un désastre écologique.

Je milite au contraire un projet de berges moins polluées et plus végétales, avec le maintien de notre belle végétation de bord de Seine, qui fait le charme et le bien-vivre de notre département.

Veuillez agréer, Madame, Monsieur, l'expression de mes salutations distinguées,

Caroline DOYEN-TIGER

237 - Déposée le 05/05/2021 à 14:59 - SURESNES

Bonjour,

Sur la forme, un dossier principal de 892 pages sans table des matières numérotée interroge sur la volonté ou pas du Département de permettre au citoyen de se rendre compte du projet envisagé.

Sur le fond, et en résumé, dans la partie Suresnoise, le projet consiste à passer d'une 3 voies à 4 voies + piste cyclable, en "mangeant" sur les berges. Au delà, à l'entrée de Saint Cloud depuis Suresnes, on passe d'une 2 voies à 4voies+stationnement + pistes cyclables, la priorité étant de fluidifier le trafic routier.

De manière générale, rappelons que la ligne 15 du métro irriguera tout le 92 vers la Défense ce qui offrira une alternative aux automobilistes dans une dizaine d'années. Fluidifier le trafic c'est faire une concurrence inutile au métro.

5 remarques plus précises :

1 - Avec le réchauffement climatique, le besoin de fraîcheur pour les franciliens va devenir un enjeu crucial. A ce titre, les quais doivent devenir des endroits de promenade ombragée, avec la présence rafraîchissante de la Seine pour passer les épisodes caniculaires. Préserver une bande de 20 m végétalisée le long de la seine paraît essentiel

2. La piste cyclable devrait être implantée coté Seine pour d'une part éviter les croisements nombreux pour les cyclistes, d'autre part mieux isoler la berge du trafic routier.

3 - Afin d'éviter le trafic routier de se développer, la configuration devrait être en 2 voies de circulation (une dans chaque sens) réservées aux véhicules et là - ou l'emprise le permet - des voies de bus réservées, qui pourraient être prolongées vers Puteaux au delà du pont de Suresnes.

4- Un accès direct via une passerelle devrait être emménagé depuis le parc du chateau pour assurer un continuum entre cet espace de verdure et les berges.

5- Si la Rive "Gauche" de la Seine devient une autoroute urbaine, la Ville de Paris n'aura aucun complexe à supprimer la circulation sur l'allée du bord de l'eau (qui longe le bois de boulogne Rive Droite) comptant sur le déport du trafic sur la Rive Gauche chez ses ploucs d'Altosequanais.

En tout état de cause, le projet présenté ressemble à s'y méprendre à la mise en place de la voie "Georges Pompidou" le long de la seine dans paris intramuros en... 1967... Cela paraît totalement décallé quant à l'évolution de la société, des modes de transport, et des enjeux environnementaux.

238 - Déposée le 05/05/2021 à 16:19

Il est absolument aberrant en cette époque de lutte contre la modification du climat et de la biodiversité d'envisager l'abattage de plus de 400 grands arbres. Les arbres prévus en replantation (?) mettront des dizaines d'années à égaler leur taille.

Sans parler de la végétation le long de la Seine, sacrifiée.

Quel plaisir aurons-nous à vivre à St Cloud ? C'était pourtant une belle occasion de rendre leur fleuve aux habitants en leur offrant un beau lieu de balade, il n'y en a pas tant que ça dans cette ville.

Tout cela pour favoriser la circulation des voitures, dont on souhaite précisément la limitation.

Ce projet n'est plus de notre époque, il aurait été adapté aux années 70, tout béton, tout voitures.

J'y suis absolument opposée.

239 - Déposée le 05/05/2021 à 17:28

Observations trafic et étude économique

Ingénieur dans les transports et les infrastructures, et boulonnais, passionné par l'aménagement des bords de Seine pour l'amélioration de la qualité de vie, notamment « scénique et nature », je me permets d'essayer de décrypter l'étude de trafic du consultant Explain (annexe 2, appelée aussi rapport de simulation) qui n'est pas toujours explicite. Elle découle d'une simulation avec un modèle mathématique qui est calé finement sur les données actuelles, donc qui semble satisfaisant, et qui a le mérite de montrer les interdépendances (entre les ponts et les tronçons de chaque côté) et les différences fortes (entre les différents tronçons de la RD7). Et qui pourrait être utilisable par tous les acteurs

Les points importants semblent les suivants :

- A l'intérieur du « cordon de modélisation » très large (incluant Paris 16ème, et l'A86, voir fig.2 p 10), l'intensité générale du trafic ne semble pas devoir augmenter beaucoup : -4% à l'heure de pointe le matin en 2026 et 2036, +2% à l'heure de pointe du soir (lire p12), en 2036 (+1% en 2026). Cela ne justifie pas le passage de 3 voies à 4 voies.
- Il n'y a pas de segmentation entre trafic local, trafic d'échange et trafic de transit, lesquels obéissent à des logiques différentes, ni de segmentation par motifs de déplacement, ce qui serait utile pour comprendre, mais coûte plus cher en études.
- Par contre, on a une certaine vision des flux qui se rassemblent pour aller sur la RD1, ou qui la quittent, par les études origine-destination dites d'arborescence (p 31 à 34) jointes au dossier, encore que leur méthode précise ne soit pas explicitée.
- **Il ressort de ces études d'arborescence que les flux sur cette section du RD1 sont nettement plus faibles que sur les tronçons amont et aval de la RD1**, parce que les voies traversantes au niveau des 2 ponts en absorbent une partie. Cela ressort aussi des comptages. Il n'y a donc pas de logique d'axe homogène à 4 voies, l'arrivée de l'A13, la descente de Suresnes, et leurs continuations vers Paris cassent en grande partie cette logique. Par exemple vont vers le Nord sur la RD1 à l'HPM (heure de pointe du matin), 1950 véhicules au Sud du Pont de St Cloud, 700 véhicules entre les 2 ponts, et 1500 véhicules au Nord du Pont de Suresnes. Cela reste vrai avec les cartes de flux donnés par les comptages, même s'ils indiquent plutôt 900 que 700 sur le tronçon central.
- **Cela paraît lié aussi aux arbitrages permanents que font beaucoup de voyageurs grâce aux calculateurs d'itinéraires** (GOOGLE Maps, Waze, RATP Mappy, Here Maps, Tom Tom...), y compris au dernier moment, et notamment entre RD1 et RD7 (choix qui dépend aussi la complexité de traversée des Ponts), et en fonction soit du temps le plus court, soit du plaisir de passer par le Bois, par exemple. En fait pour beaucoup, l'ensemble RD1-RD7-ponts fonctionne comme une seule infrastructure, d'ailleurs Explain le suggère à demi-mot avec son choix de périmètre d'étude qui les englobent (mais pas les Pont de Sèvres, de Puteaux et de Neuilly, dont les caractéristiques de traversée peuvent aussi influencer les choix). Par contre, on ne va pas jusqu'au bout du raisonnement en traitant de l'évolution de toutes ces infrastructures, pour leurs 3 volets voitures/camions, vélos et piétons. Notamment les évolutions de la RD1. Il faut un plan combiné des 2 collectivités.
- A noter aussi que ces calculateurs d'itinéraires temps réel diminuent le stress d'attente.
- **En tout cas le trafic est très supérieur sur le RD1** (de 2000 à 2660 par sens, là où c'est de l'ordre de 700 à 900 sur le tronçon central RD7). Reste à voir si la réduction de capacité liée aux voies vélo tactiques Covid sur le RD1 ne change pas cela. Mais s'il y a retour à une situation d'avant le Covid pour le trafic automobile, il n'y a pas de raison que le RD 1 ne crée pas ses propres pistes cyclables en dehors de la chaussée comme doit le faire le RD7, en maintenant la capacité actuelle pour la voiture, qui ne gêne pas les habitations dans le Bois (sauf accord avec le CD 92 ?) puisqu'il n'y en a pas.

- **A noter aussi qu'il n'y a pas de plan de circulation** joint pour justifier, ou pas, les multiples tourne-à-gauche, et identifier les parking souterrains (ou flottants) possibles pour décharger la voirie. C'est un MANQUE de l'étude.
- **Néanmoins, si l'am** retours par an) est cependant contestable car l'effet calmant des grands arbres actuels n'est pas compté, comme un gain de confort dans la situation actuelle, ni l'embouteillage unique à l'arrivée sur le rond-point Clemenceau, qui aura un effet plus stressant que le trafic haché. Mieux vaut plusieurs ralentissements.
- **A noter aussi que énagelement est réalisé, il y a un effet « aspirateur à trafic »**, le trafic augmentent de 300 à 500 sur la RD7, et diminuent de 100 à 200 sur la RD1 (ce qui ne sert à rien) – p 56 de l'étude Explain - donc un gain net de trafic de 200 à 300 seulement sur environ 3000, par sens (le trafic cumulé RD1 et RD7). On peut penser qu'il pourrait aussi s'obtenir sur le périphérique, ou être déporté sur les transports en commun. De plus, n'est-il pas choquant de réaliser un projet dont la moitié ou presque de l'effet trafic est d'alléger le RD1, qui ne gêne aucun riverain dans les 2/3 de son parcours.
- **Temps gagné ?** Il n'est pas précisé, mais peut faire l'objet d'un rétro-calcul à partir de l'étude économique (voir excel et pdf ci-joint), où il ressort être d'1,40 mn, ce qui est peu dans l'absolu. A noter que temps total entre les 2 ponts hors congestion est 14 mns. Le chiffre de l'étude économique est un gain de temps de 68M€ sur la période 2024 à 2070, avec un taux d'actualisation de 4,5%. Cela équivaut à un gain annuel de 3,4M€ (cf calculs de VA), et, divisé par 33600 véhicules/ jour (soit 2000 à l'heure de pointe, avec l'heure normale comptant pour 0,7 de l'heure de pointe), nous donne 28 centimes gagné par trajet, ou, à 12€ de l'heure comme indiqué, 1,40 mn. Ce gain de 1,40mn par trajet, ou de 28 c€, est doublé en gros par un gain de confort, 20% supérieur, disons de 35c par trajet, pour trafic moins haché. Ce gain total théorique de 60c€ par trajet (ou de 260€ par an pour un commuter à 220 allers et 220 **le trafic vélo n'est pas étudié**. Dans un projet de RER V, les 2 rives sont toutes les 2 pourvues de RER V : mais ne faut-il pas hiérarchiser ? C'est un autre MANQUE. Si la continuité de la ligne de RER V en bordure du RD7 est infaisable du fait du dogmatisme ou de l'immobilisme de l'administration du Parc de St Cloud, ne faut-il pas privilégier un itinéraire via les voies intérieures à Boulogne, comme le font naturellement les cyclistes. Les RER vélo en bordure de 3 ou 4 voies ont-ils plus de sens que l'utilisation des voiries secondaires apaisées des villes , ou des bois, qui sont en parallèle? Le projet est prématuré en l'absence de plan pensé du RER V (qui influe sur la largeur de la voie vélo)

EN CONCLUSION et en s'ouvrant à d'autres solutions, la RD7, entre ces 2 ponts radiaux « draineurs de trafic » et majeurs, se sacrifie pour un besoin d'amélioration dont l'intérêt trafic et économique est faible, et qui peut être obtenu par d'autres moyens (maintien de la capacité de la RD1, et reports de trafic plus marqués vers le Grand Paris et le vélo. Qu'en pense la Région, responsable des transports, et co-financeuse du Grand Paris ?). C'est clair que l'espace est contraint, désiré par d'autres usages aussi : parkings locaux, vélo, piétons, trafic, et arbres. Mais on pourrait faire un bien meilleur projet d'aménagement, qui sauve les arbres de 50 à 100 ans (dont la santé n'est pas correctement étudiée dans le dossier), sans accroître les voies pour la voiture et le camion, et avec des solutions plus innovantes pour le parking (péage, parkings souterrains, en ouvrages ou flottants) et surtout pour la promenade piétons voire pour les vélos [passerelle légère continue et design, bois et/ou métallique, en bord de fleuve, comme il y en a tant en Grande Bretagne et dans les pays du Nord depuis les années 2000... et comme il pourrait y en avoir une aussi qui prolonge la passerelle de l'Avre vers le Parc Rothschild et le Bois de Boulogne/stade du Saut du Loup inutilisé semble-t-il... voire d'autres en extensions latérales des Ponts sur la Seine – ainsi enjolivés - pour le trafic vélo, qui ne nécessite pas un pont lourd – la question du vélo sur les Ponts ne semble pas traitée].

- A noter encore que le gain économique d'une minute et demi par trajet paraît contestable, il n'inclut pas la perte de confort/santé-bien être de la suppression du couvert d'arbre si exceptionnel et détendant pour l'automobiliste, qui semble pouvoir survivre des dizaines d'années (comme ceux du Canal du Vassé à Annecy), dans un endroit où ils profitent à tant de monde. De mon point de vue les 2 villes ont de l'or dans les mains, avec un aménagement design moderne de qualité de ces berges, ponctué de terrasses du type de celle en face de Skema ou flottantes, et conservant la végétation haute si exceptionnelle, et en cohérence avec les promenades de berge en face et voisines et sur la passerelle de l'Avre, à étendre vers les parcs.

Denys Alapetite, Boulogne Nord

240 /241- Déposée le 05/05/2021 à 17:32

Bonjour Mr Le Commissaire enquêteur

La consultation du projet nous laisse très perplexes sur les objectifs annoncés dans le projet: nos constatations vont dans un sens inverse à ceux annoncés: augmentation majeure du trafic autoroutier-suppression complète de la végétalisation haute arborée au profit d'un mur minéral avec quelques arbustes de petite taille

L'augmentation notable du bruit, du CO2 émis sera en lien direct avec l'augmentation du trafic. L'augmentation localisée de la température extérieure par suppression des grands arbres et l'altération des berges de la seine par suppression des talus actuels sont à craindre.

Ce projet global ne va pas dans le sens actuel d'une végétation protectrice, d'une circulation douce et d'une baisse d'émission de CO2.

La création d'une 4 voies va augmenter notablement la dangerosité routière car actuellement même sur 3 voies je peux vous assurer que la vitesse moyenne des véhicules à moteur 2 et 4 roues dépassent allègrement les 65 Kms/H (dès lors qu'il n'existe pas d'embouteillage).

J'espère Mr le Commissaire avoir attiré votre attention sur les aspects sombres de ce projet (bien que présenté sous une forme extrêmement maligne). Nous espérons bénéficier d'un projet plus vert et plus vertueux!

Bien à vous.

242 - Déposée le 05/05/2021 à 17:38 - SAINT - CLOUD

Je tenais à vous faire part de mes observations quant au projet de la requalification de la RD7 ; Habitante sur les quais depuis maintenant plus de 50 ans, je viens de prendre connaissance des modifications futures et suis tout à fait contre plusieurs points :

- l'abattage des arbres qui, non seulement nous protègent de la pollution, mais nous permettent aussi d'avoir un cadre de vie agréable.
- j'aimerais comprendre l'utilité de l'installation de feux tricolores au croisement de la rue des Viris et du quai Marcel Dassault vue qu'ils en existent déjà au niveau de l'Aqueduc et de l'avenue de Longchamps..
- enfin, l'apparition des 4 voies plus le couloir cycliste vont faire que la circulation se fera au pied de nos jardins privatifs situés au 67 quai Marcel Dassault, endroit où les quais sont le plus étroits entre Suresnes et Saint Cloud.

J'espère que vous prendrez le temps de m'apporter des réponses précises et rassurantes.

Cordialement

Michèle DUNN

243- Déposée le 05/05/2021 à 17:2: pièce jointe pour l'observation 239, montrant par un rétro-calcul de l'étude économique, peu explicite, que le gain de temps par trajet est de 1 mn 40 s, ce qui est peu en soi.

244 - Déposée le 05/05/2021 à 19:15 - 75016 PARIS

Ce projet me semble trop privilégier la voiture au détriment du fleuve, de sa végétation et de sa faune.

- Il prévoit l'abattage de tous les arbres de la rive sur 2km qui ne seront pas remplacés, même si quelques arbres paysagers sont prévus
- toute la végétation des berges laissera place à un quai de béton sur 2 km
- il y aura un impact majeur sur la faune : cygnes, canards, oiseaux, papillons et nombreuses espèces protégées ...
- Le trottoir de 2,5m côté Seine est collé à la 4 voies 50Km/h
- une piste cyclable côté bâti dangereuse & polluée

Les piétons me semblent oubliés

Avec près de 50% d'augmentation de trafic annoncée, il y aura jusqu'à 47 % de pollution (air et bruit) prévue en plus, ce qui dépassera les seuils critiques avec un impact fort sur la santé des riverains

En conclusion, c'est un projet à + de 100 millions d'euros pour privilégier les voitures et camions, en leur faisant gagner moins de 5 minutes de trajet et en oubliant, piétons, résidents, faune et flore

245/246 - Déposée le 05/05/2021 à 19:36

Ce projet date d'un autre temps! Il va à l'encontre des recommandations pour lutter contre le réchauffement climatique. Il favorise plus de circulation motorisée, plus d'émission de CO2, plus d'élévation de température, plus de nuisances sonores, plus de pollution. c'est un périphérique en bord de seine.

Pourquoi abattre tous les grands arbres qui comme cela a été prouvé luttent efficacement contre le réchauffement climatique, la pollution et le bruit?

Par ailleurs ces arbres sont pourvoyeurs d'ombre en cas de canicule et apaisants pour l'esprit des différents utilisateurs (automobilistes compris).Leurs racines permettent la stabilisation des bords de Seine ainsi que la protection contre les inondations.....

Ce projet d'extension à 4 voies imaginé il y a plus de 20 ans n'est plus d'actualité.Le gain de temps et d'argent proposé aux automobilistes est ridicule en regard de la bétonisation envisagée: Comment avoir l'audace de parler de mise en valeur du patrimoine dans ces conditions ?Avez vous réalisé quelle sera la vision des bords de Seine offerte aux utilisateurs depuis le pont de Saint- Cloud, la passerelle de l'Avre, les rives de Boulogne etc....?

Les responsables de ce projet ont ils eu le plaisir d'admirer ces points de vue actuels avant de nous proposer un projet aussi destructeur?

Je ne comprends pas la position du département et de la région qui propose ce projet non conforme aux promesses électorales de politique de cadre de vie et de mise en valeur de l'environnement etc....

Cette enquête est une occasion de faire prendre conscience aux décideurs des nuisances environnementales et de la détérioration du cadre de vie qu'ils nous proposent .Peut on croire qu'il est encore possible de le changer ?

Bien à vous.

247 - Déposée le 05/05/2021 à 21:15

Association des Taxis de Saint-Cloud

Bonjour Mr Michel.

Je vous écris ce mail je suis le président des Taxis de Saint-Cloud.

Nous sommes une association d'artisan Taxi qui exerçons le principal de notre activité sur Saint-Cloud.

Actuellement nous possédons 2 stations de Taxi.

- 42 Rue Dailly (en face de l'hôpital des 4 villes)
- place Georges Clémenceau (à l'angle entre la D7 et la rue Dailly , en face du Pont de Saint-Cloud)

La mairie nous a fait part du projet d'aménagement de la D7 et nous a conseillé de se rapprocher de vous concernant le futur pour notre station du " pont de Saint-Cloud " .

Nous avons à ce titre plusieurs questions et inquiétudes :

- Comment allez vous intégrer notre Station de Taxi dans le futur projet ?
- La station sera-t-elle sur le même modèle que la station de Taxi Parisien, de Rhin et Danube (Boulogne) c'est à dire que la station soit intégré directement dans le rond-point.

Pour discuter de tout ça nous pensons venir vous voir à la Mairie de Suresnes (car nous avons une incertitude de planning pour la date du 12 Mai à la Mairie de Saint-Cloud).

Néanmoins nous souhaiterions une réponse écrite de votre part au préalable à ce rendez-vous.

Dans l'attente d'une réponse de votre part, veuillez agréer mes salutations distinguées.

Mr Azaiz Jaber - Président des Taxis de Saint-Cloud - Tel : 0695002121

248 - Déposée le 05/05/2021 à 23:27 - SURESNES

Bonjour Monsieur Michel, bonjour à tous,

Le site Internet est bien documenté et comme professionnel du marketing, je ne peux que reconnaître le talent visuel et le story-telling de l'agence de communication qui a travaillé sur le projet.

Il suffit pourtant d'être usager de la RD7 comme automobiliste ou cycliste ou habitant de l'une des 2 communes pour se rendre compte que c'est un projet baclé, fait à l'économie et que, derrière les belles vidéos et discours sur l'attention portée à la biodiversité, il s'agit d'un sacage écologique.

Tout d'abord baclé car je ne peux pas croire que les municipalités de Suresnes et de Saint Cloud ainsi que les associations concernées n'aient pas soumis d'idées d'embellissement ou d'optimisation du projet. Comment mettre par exemple les pistes cyclables côté ville, en dépit de l'alignement avec leur emplacement entre Issy les moulineaux et sèvres, pour fluidifier et sécuriser la circulation des cyclistes (et des automobilistes). En effet, croiser chaque rue perpendiculaire venant de Saint-Cloud ou de Suresnes est autant de risque de collision et de ralentissement d'un trafic fortement congestionné, notamment sur les jheures de pointe (déplacement vers le travail ou le lieu d'études).

Ensuite, fait à l'économie, avec des occasions râtées de gagner sur la Seine comme réalisé à Issy les Moulineaux ou dans tant de villes dans le monde (Hammerbysjöstad à Stockholm pour n'en citer qu'une) ou de prolonger les espaces verts comme celui du parc du Château. On pourrait imaginer couvrir le long de celui-ci les 2x2 voies et de l'étendre vers la Seine avec promenade végétalisée.

Enfin, et surtout, sacage écologique, 400 arbres, parfois centenaires, tout simplement abattus (et pas que les arbres principaux le long de la chaussée) mais tous les autres de l'arrière plan. Un tel sabotage, alors qu'il nous faut lutter contre le réchauffement climatique et les épisodes de canicule, est un non-sens.

Dans un département aussi riche que les Hauts-de-Seine, je ne peux me résoudre à ce que des pistes d'améliorations majeures soient considérées avec sérieux pour investir durablement derrière cette transformation majeure d'un axe routier pluri-modal et d'un cadre de vie.

Je me tiens à votre disposition pour davantage contribuer à de solutions perennes.

Bien cordialement

06 mai (249 à 257)

249/250 - Déposée le 06/05/2021 à 07:01

la RD7 va être élargie, ce qui va entraîner une augmentation du trafic routier sur cet axe dans une ZFE (zone à faible émission). L'augmentation du trafic va à l'encontre de la volonté de diminuer l'émission de gaz à effet de serre et la lutte contre le réchauffement climatique. Le projet a été étudié avant que la lutte contre le réchauffement climatique ne devienne un enjeu prioritaire et devrait donc être revu pour prendre en compte les décisions récentes (Grenelle de l'environnement, loi climat et délit d'écocide, condamnation de la France pour inaction dans le domaine de la lutte contre le réchauffement climatique, condamnation de la France pour inaction dans la lutte contre la pollution de l'air en région parisienne). A minima, si le projet est maintenu en l'état, il faudrait s'assurer que la zone à faible émission sera bien respectée et donc installer des portiques de détection automatiques pour s'assurer que les véhicules portent bien la vignette Crit Air et sont autorisés à rouler, et générer automatiquement des amendes en cas de non respect de la réglementation ZFE (équivalent des radars automatiques).

merci

251 - Déposée le 06/05/2021 à 11:43 - SAINT - CLOUD

Madame, Monsieur,

J'ai appris avec stupeur que le projet mentionné ci-dessus concernait l'abatage de tous les arbres du quai et des berges, au profit de la circulation plus fluide du trafic.

Ceci me paraît un non-sens total compte tenu de la politique globale de développement urbain en France. Alors qu'à Paris, tout est fait pour végétaliser et restreindre progressivement l'usage des véhicules, dans les Hauts-de-Seine, on s'oriente vers la bétonisation et la volonté d'augmenter le trafic des voitures.

Nous critiquons le Brésil pour la destruction de ses forêts, mais en France, où nous n'avons pourtant déjà plus beaucoup d'espaces verts dans les grandes villes, nous allons abattre une centaine d'arbres en quai de Seine au profit d'un trafic de véhicules, qui pourtant est destiné à se réduire dans un futur proche.

Ce projet apportera 50 % de trafic en plus, plus de pollution, plus de bruit, un paysage totalement dégradé et il constitue un désastre écologique.

Je milite au contraire un projet de berges moins polluées et plus végétales, avec le maintien de notre belle végétation de bord de Seine, qui fait le charme et le bien-vivre de notre département.

Veuillez agréer, Madame, Monsieur, l'expression de mes salutations distinguées,

Denis GRENOUILLET

252 - Déposée le 06/05/2021 à 11:43 - SURESNES (Voir obs.376)

Bonjour,

la requalification de la RD7 est bien entendu un projet nécessaire, au vu de l'hétérogénéité du parcours actuel qui ne peut satisfaire aucun mode de déplacement quel qu'il soit (piéton, vélos, VL ou PL), et au vu de l'absence de mise en valeur des berges de Seine et son patrimoine arboré. En ce sens je soutiens la volonté de requalifier cet axe et ces berges.

Cependant ce projet fait perdurer des logiques dépassées sur une priorisation de la circulation automobile au détriment des autres modes de transport et surtout au détriment de la qualité des espaces de ces berges.

Tout d'abord d'une manière générale il ne tient pas compte de l'évolution récentes des modes de déplacements (crise COVID, Télétravail, vélo électrique) ni des politiques de la mairie de Paris qui réduit drastiquement l'accès des voitures à Paris, engendrant certes des engorgements importants aux portes de paris, mais favorisant également un report fort ces dernières années sur d'autres modes de transport.

Ensuite plus précisément il n'est pas pensable dans cette évolution accélérée de ces modes de transport d'envisager de faire table rase du patrimoine végétal existant : la coupe systématique des arbres d'alignements existants est une aberration et le projet sur le tronçon au droit du Parc du chateau est... impensable ! (How dare you ??diraient certaines.) je rappelle que lors de la concertation il a été souligné le fort potentiel des ces arbres : le projet n'en a pas tenu compte..

Il me semble que c'est au projet de s'adapter à ces arbres plutôt que l'inverse: en ce sens le réaménagement prévu des berges de seine doit permettre d'intégrer ces arbres au projet et de prolonger les parcours piétons et cyclable par des dispositifs de type deck ou pontons flottants qui permettrait de mettre en valeur le rapport au fleuve sans remettre en cause les débits de la seine ni la capacité d'extension de la crue.

les scénarios alternatifs envisagées que je qualifierai de simplistes (emprise minimalistes ou maximalistes) pour justifier du projet actuel ne prennent pas en compte ces possibilités. Le projet aurait du prendre comme scénarios de base le maintien des arbres d'alignements sur les différents tronçons, les aménagement qui en découlent et les conséquences sur le capacitaires, ce qui n'a pas été étudié.

Enfin en dernière suggestion je trouve que la mise en valeur des berges de seine passe également par la création d'un véritable port de plaisance au droit de Suresnes; la seine étant sur ce tronçon l'endroit le plus agréable pour pratiquer ce type d'activité face au bois de Boulogne.

En souhaitant que le projet soit revu en conséquence, je vous remercie de bien vouloir prendre en compte mes observation et d'apporter une réponse à celles ci.

Bien cordialement

253 - Déposée le 06/05/2021 à 13:42 - SAINT - CLOUD

Bonjour

Je serai bref, car je m'associe pleinement aux observations faites au nom de l'association des bateaux de Saint Cloud, dont je suis vice président

1/ SUR LES ASPECTS D'"UTILITE PUBLIQUE"

- * enquête publique volontairement confidentielle
- * projet d'un autre siècle, et sensiblement différent (en pire ! plus de béton !) de celui soumis à concertation en 2017-2019
- * dossier mal ficelé, lacunaire, avec des études d'impact fausses et/ou datées
- * critiques sévères de l'autorité environnementale (plus de trafic donc plus de pollution, graves impacts sur la faune et la flore) non prises en compte, avec des milliers d'arbres abattus et des espèces ("oubliées" dans l'étude) mises en danger
- * piste cyclable implantée coté bâti, ce qui constitue un non sens
- * diminution des places de stationnement (avec des chiffres contradictoires), sans proposition sérieuse alternative

TOUT CELA POUR UN GAIN DE TEMPS ESTIME ENTRE 1m30 et 4mn !!

2/ SUR L'HABITAT FLUVIAL

- * à peine abordé dans l'enquête, alors que les habitants de bateaux sont impactés au 1er chef
 - * des propos totalement vagues sur d'éventuels déplacements, provisoires ou définitifs
 - * coûts d'aménagement (amarrages, passerelles, raccordement au réseaux) non pris en charge par le département : ceci est TOTALEMENT INACCEPTABLE, ces coûts ayant été pris en charge à Issy les Moulineaux et Meudon. En cas d'inégalité de traitement avérée, nous irions inmanquablement au contentieux
- Des alternatives existent, et notamment un projet redimensionné à 3 voies avec piste cyclable coté Seine, nous en demandons l'étude approfondie

Pour l'ensemble de ces raisons, je demande une suspension ou à tout le moins une prolongation de l'enquête

254 /255- Déposée le 06/05/2021 à 13:50 - VAUCRESSON

Monsieur le commissaire enquêteur

Un saut vers l'inconnu conserver les arbres

« Dans les deux ou trois prochaines décennies, le futur est déjà écrit : le réchauffement va se poursuivre [du fait de l'inertie de la machine climatique], indique Jean-Michel Soubeyroux, directeur adjoint de la climatologie à Météo France et coordinateur du rapport Drias. Mais, à partir de 2040-2050, tout est possible. Cela dépend de nos actions pour réduire les émissions de gaz à effet de serre. Soit le réchauffement s'atténue, soit on va arriver à un climat très éloigné de celui qu'on connaît actuellement en France. » Un saut vers l'inconnu, dans un climat jamais expérimenté dans l'Hexagone, ni même en Europe.

D'ou le principe simple de conserver le maximum de vivant pendant 30 ans de plus comme pompe à carbone

Nous avons 30 années pour régler notre problème carbone !!!!!

Le projet de la RD7 est un modèle typique destructeur de vivant

La Quasi totalité des arbres et de haies existantes seront supprimés

Le projet de la RD7 proposé entre le pont de saint Cloud et le pont de Suresnes n'est que la réplique d'une artificialisation du lieu et des sols comme les portions déjà refaite à Issy- les- Moulinaux et près du pont de Boulogne coté parc de Saint Cloud puis après le pont de Suresnes vers la Défense. Une 4 voies rapide d'un autre temps qui ne laisse pas de places aux vélos aux piétons aux espaces verts, à la biodiversité.

Il est temps que Les entreprises de travaux public les aménageurs publics privées et départementaux bureaux d'étude accélère le rythme de la transition écologique et environnementale tout simplement en préservant l'existant ici exceptionnel véritable îlot de fraîcheur avec pas loin de 450 ARBRES et de nombreux espaces verts et arbustes.

Le maître d'œuvre et le département s'engage à tout maître en œuvre pour préserver le maximum d'arbres ? Cette liste d'arbres est inexistante et devra être publiée. Le maître d'œuvre s'engage à replanter des espèces qui retrouverons rapidement de l'espace, une frondaison importante. À noter que les replantations de sujet de grande taille obligent à cause d'une mauvaise reprise dû au réchauffement climatique à un suivi très important et journalier des sujets. Il est donc bien prévu la destruction systématique des alignements arbres et haies ?

A noter monsieur le commissaire enquêteur aucune expertise d'arbre ne figure au dossier

Il est plusieurs fois mentionné de préserver les vues vers la seine entre les plantations ceci est incompatible avec le site existant et sa volonté naturelle de préserver des vues et du bruit et de la lumières les zones de vie péniches et promenades de bord de Seine, il faut au contraire replanter en arbustes et arbres de moyenne tiges en haies vives afin d'intimiser ces zones de promenade et de vie et de donner la place à l'arbre à la faune et à le Flore. (Dossier enquête ...Les espèces d'arbres côté berges seront à grand port, sans compromettre le panorama sur le fleuve que poursuivra le projet paysager...)

La zone de plantation actuelle protège largement de l'érosion en cas d'inondation qu'en sera t'il en cas de crues centenaire le risque n'est il pas de retrouver les péniches sur la route ?

Une valeur de chaque arbre devra être établie afin d'évaluer le préjudice maintenant quantifiable <https://www.baremedelarbre.fr/dashboard/>

Il est à rappeler que la plupart les platanes des alignements adultes certes mais pour la plupart en bon état sanitaire sont protégées par l'article L 350 -3 du code de l'environnement

Article L350-3

Création LOI n°2016-1087 du 8 août 2016 - art. 172?

Les allées d'arbres et alignements d'arbres qui bordent les voies de communication constituent un patrimoine culturel et une source d'aménités, en plus de leur rôle pour la préservation de la biodiversité et, à ce titre, font l'objet d'une protection spécifique. Ils sont protégés, appelant ainsi une conservation, à savoir leur maintien et leur renouvellement, et une mise en valeur spécifiques.

Textes du dossier et contradiction à reprendre et mentionner

...Selon le diagnostic sanitaire des arbres réalisé en 2016 pour le Département, la majorité des arbres d'alignement bordant la RD 7 sur les communes de Suresnes et de Saint Cloud est peu dégradée. Ils forment des alignements remarquables ayant un fort potentiel d'avenir hormis les sujets matures et les peupliers. Sur les 424 arbres qui seront abattus, 80 ont des lésions irréversibles. (A vérifier)

La végétation est particulièrement riche sur les bords de la Seine, notamment sur la promenade des bords de Seine (voir Figure 58 page 26). Des espaces verts sont aussi présents de manière plus ponctuelle le long de la RD 7 sous forme de buissons, de pelouses ou encore des espaces en terre qui servent parfois de cheminements piétons.

Source dossier enquête publique PAGE 187 ...

(MAIS LA PLUPART DES ESPECES VERTS ET ARBRES EXISTANTS SERONT DETRUIITS SANS AUCUN CHIFFRAGE RÉEL L.V)

... Arbres d'alignement Le projet veillera à planter autant d'arbres d'alignement que possible afin de restituer la perspective arborée existant préalablement au projet le long de la RD 7, tout en garantissant une ouverture du panorama de la Seine et des berges. Les pieds d'arbres d'alignement seront suffisamment confortables pour permettre le développement de grands sujets côté berges ainsi que l'apport de végétaux en leur pied Les espèces d'arbres seront à port modéré côté ville afin de limiter l'effet masquant pour les habitations riveraines. Les espèces d'arbres côté berges seront à grand port, sans compromettre le panorama sur le fleuve que poursuivra le projet paysager ...

...Plusieurs corridors écologiques sont identifiés au sein de la zone d'étude, notamment la Seine (trame bleue) et un corridor de la sous trame arborée dans le sud de la zone d'étude.

Alignements d'arbres x haie ornementale (CB: 84.1 x 84.2) Ce sont des alignements d'arbres se situant tout le long de la départementale et composés d'espèces invasives, robinier faux acacia (*Robinia pseudoacacia*) et ailante glanduleux (*Ailanthus altissima*), représentés par de nombreux sujets. Cet habitat peut néanmoins être intéressant pour les oiseaux, ces arbres font une barrière de protection entre le milieu aquatique : la Seine et la départementale. Outre le fait que l'arbre participe à la composition urbaine par sa forme, son volume, sa couleur et sa silhouette, ce type de plantation répond de manière favorable, mais pas optimale, à la création de la trame verte en ville, les alignements d'arbres pouvant servir de corridors pour des espèces relativement mobiles (notamment les Chiroptères). Les pieds d'arbres, lorsqu'ils sont végétalisés sont également le support de propagation de la flore sauvage. Figure 95 : Alignement d'arbres (Egis, 2017) Friche rudérale (CB : 87.1) Cet habitat regroupe l'ensemble des espaces urbains abandonnés, les espaces interstitiels sur des sols perturbés (le long de la berge) qui accueillent une végétation plus ou moins thermophile allant de la strate herbacée à arborescente. On y retrouve une végétation principalement composée d'espèces rudérales et anthropogènes qui apprécient les substrats riches en éléments nutritifs...

...Chiroptères Trois espèces ont été contactées: pipistrelle commune, pipistrelle de Kuhl et murin de Daubenton. Ces espèces sont protégées au niveau national et européen, patrimoniales et assez communes avec toutefois des statuts de vulnérabilité devenus précaires en France et/ou en région Île-de-France depuis quelques années. La pipistrelle commune est celle qui fréquente le plus la zone d'étude (> 5 individus). Seul un voire deux individus ont été détectés pour les deux autres espèces: murin de Daubenton et noctule commune.

une végétation arborée et arbustive sur une partie de la berge de la Seine, offre quelques habitats favorables à la faune. Toutefois, celle-ci est peu diversifiée. Les enjeux écologiques concernent les oiseaux et les chiroptères (espèces protégées ou non protégées patrimoniales).

LES CONSEQUENCES ET AVIS DE LA Mission Régional d'Autorité Environnementale

Destruction d'individus La destruction d'individus concerne essentiellement les oiseaux et les chiroptères, ces animaux pouvant être présents au sein des emprises du chantier pendant les travaux. Un démarrage des travaux en période de reproduction des oiseaux en particulier (mars à juillet) qui nichent dans les arbres et les autres habitats, peut entraîner la destruction d'individus adultes ou jeunes et/ou la destruction de pontes. Leur destruction peut également être due à des collisions avec les engins de chantier. Sont susceptibles d'être concernés : - avifaune : 19 espèces dont 10 espèces protégées ; - chiroptères : trois espèces protégées.

Impacts indirects Perturbation/dérangement des espèces La circulation importante sur la future RD 7 à 2x2 voies occasionnera des perturbations et dérangements des espèces animales de par les nuisances sonores et les l'émission des gaz d'échappement des véhicules. Sont concernées essentiellement les espèces d'oiseaux et les chiroptères. Toutefois, il est à noter qu'actuellement la RD 7 supporte un trafic important auquel la faune s'est adaptée. L'impact sur la faune sera globalement faible. (UN TRAFIC PREVU DE PLUS DE 50% QUID ? L.V)

5.1.5 Continuités et corridors écologiques La principale continuité écologique qu'est la Seine n'est pas impactée dans le cadre du projet. Cet axe de déplacement est utilisé par l'avifaune, en particulier les oiseaux d'eau (mouette rieuse, canard colvert, etc.). Le projet n'aura pas d'incidences sur les déplacements de la faune empruntant cet axe. La destruction des alignements d'arbres et haies ornementales entraîne la disparition des principaux axes de déplacement terrestres entre le nord et le sud du projet. Ils constituent également des axes de transit et de chasse pour les chiroptères. Au regard du nombre d'individus peu élevé d'oiseaux et de chiroptères contactés au niveau de ces alignements d'arbres, l'impact sur ces deux groupes faunistiques est considéré comme modéré...

(MAIS IRREMEDIALABLE PUISQUE L'ALIGNEMENT SERA DETUIT L.v)

... Mesures en phase chantier Adaptation de la période des travaux au cycle biologique des espèces terrestres et aquatiques Les incidences sur les espèces seront évitées notamment par l'adaptation des travaux au calendrier biologique de celles-ci (hors période de reproduction). Le planning des travaux sera adapté au cycle biologique et prendra en compte les périodes de reproduction, de repos, d'hivernage, et plus largement des périodes sensibles, des espèces animales. Concernant la faune terrestre, la programmation de l'abattage des arbres (alignements d'arbres) et de l'élimination des autres habitats (pelouse rudérale, zone rudérale, bosquet ornemental, etc.) en dehors des périodes sensibles permettra de limiter fortement le risque de dérangement de la faune mais aussi le risque de destruction d'individus lors de ces travaux de dégagement des emprises. Ainsi, pour le dégagement des emprises, les périodes sensibles sont liées ...

Sur la base des hypothèses de trafic retenues, la réalisation du projet d'aménagements des quais Léon Blum, Marcel Dassault et Carnot entre le pont de Suresnes et la place Georges Clemenceau pourrait être à l'origine : D'une légère amélioration de la qualité de l'air dans les quartiers Saint-Cloud et Suresnes ; D'une dégradation de la qualité de l'air au niveau de la place Georges Clemenceau et le long de la RD 7 due à l'augmentation du nombre de véhicules ; Aucun impact significatif sur le pont de Saint-Cloud et la rive Est. Plus particulièrement, un dépassement de la valeur limite réglementaire en dioxyde d'azote est observée le long de la RD7, au niveau de la place Georges Clemenceau et au Sud de Saint Cloud à l'état de référence et au fil de l'eau. Ce dépassement perdure à l'état projeté, à l'exception du sud de Saint Cloud. Concernant les PM10 et les PM2,5 leurs valeurs limites réglementaires sont dépassées à l'état projeté, principalement au niveau de la place Georges Clemenceau. Les teneurs des autres polluants respectent les normes de qualité de l'air.

MRAE RECOMMANDATION

2.5 Milieux naturels RECOMMANDATION MRAE FORMULÉE PAR L'AE-CGEDD Recommandation 8 – page 18 de l'avis délibéré de l'Ae-CGEDD L'Ae recommande de procéder à une nouvelle campagne de prospection pour vérifier les conclusions sur la présence de gîtes à chiroptères, et de prévoir des mesures adaptées de réduction des impacts ...des abattages Recommandation 9 – page 18 de l'avis délibéré de l'Ae-CGEDD L'Ae recommande de prévoir des plantations supplémentaires afin de compenser toutes les fonctionnalités affectées par le projet. ÉLÉMENTS DE RÉPONSES DU CONSEIL DÉPARTEMENTAL DES HAUTS-DE-SEINE Suite aux recommandations de l'autorité environnementale, le Maître d'ouvrage s'engage à faire intervenir un écologue avant le démarrage des travaux afin de préciser l'éventuelle présence d'espèces sensibles du type chiroptères ou oiseaux protégés et d'intérêt patrimonial afin d'organiser la mise en sécurité des espèces identifiées et de compléter les mesures de précaution visant à éviter tout impact négatif du projet sur la faune ornithologique (planning des dates d'interventions etc.). Le diagnostic phytosanitaire a établi que l'état actuel des arbres imposera leur remplacement à moyenne échéance...

... Il en est de même pour le recensement des éventuelles zones humides non caractérisées à ce stade (Expertises de terrain milieu naturel 2017-2018). Une étude zone humide sera jointe à la mise à jour de l'étude d'impact qui sera menée dans le cadre de la procédure relative à la loi sur l'eau du projet en intégrant les évolutions règlementaires sur la détermination des zones humides de juillet 2019...

Face à toutes les contradictions relevées si dessus et face à cette destruction de végétal d'ARBRES et de bio diversité je ne suis pas favorable en l'état à ce projet de requalification de la RD7.

Je vous demande monsieur le commissaire enquêteur d'émettre un avis défavorable

En cas d'avis favorable et demande la création d'un comité de suivi départemental par rapport à l'engagement de protection de la biodiversité et de replantation du site.

Pouvez vous répondre à ce sujet

Louis VALLIN REPRESENTANT ASSOCIATION ARBRES
Pour les Hauts de Seine - VAUCRESSON — jeudi 6 mai 2021

255 - Inventaire des arbres

Inventaire approximatif du patrimoine Arboré: **537 ARBRES recensés**
véritable méandre forestier urbain constituer
couvert végétal sous la zone concernée de l'étude, d'ombre portée au sol
80 % (puits de fraîcheur urbain remarquable)

Les arbres d'alignement sont présents sur la quasi totalité du tracé

Les alignements sont composés de platanes essentiellement

On comptabilise sur le tracé

315 platanes entre 1,20 cm de diamètre à 1 m de la base du tronc et 30 Cm
pour la plupart en bon état sanitaire à 85 % tous conduits en forme libre

sujets jeune à adultes jeunes à adultes

13 Platanes à l'intérieur des berges sujets recepés pour la plupart

35 Acacias de génération spontanées adultes jeune à adultes

34 Peupliers d'Italies sujets de forme libres jeunes à adulte jeune

4 Alisiers terminales

1 Sophora

39 Erables planes Sycomores génération spontanée

33 Ailantes génération spontanée

24 Ormes Lisses

9 tilleuls de hollande

2 Saules tortueux

4 Saules blanc

16 charmes

12 cyprès de leyland

6 Taxus ou If

537 ARBRES

Strate arbustive

Prunelier –Charme- Laurier palme –laurier thin –Spirea – Aubépine

1 CEDRE de l'atlas Remarquable en bordure du parc est menacé figure sur l'emprise ?

4 platanes d'orient à l'intérieur et en limite du parc du château sujets remarquables ?

Monsieur le commissaire enquêteur voici l'inventaire approximatif des arbres je ne l'ai pas trouvé dans le dossier ?

la responsabilité du département d'éradiquer un ensemble arboré remarquable ne sera pas sans conséquence sur le département et la ville de Suresnes et Saint Cloud pour la biodiversité surtout en bord de milieu humide nous vous demandons de limiter au strict minimum l'abattage et d'arbres et d'arbustes

Louis Vallin - ARBRES pour le 92

256 - Déposée le 06/05/2021 à 15:40

Enquête publique RD 7 Suresnes Saint-Cloud - Observations Centre des monuments nationaux

A l'attention de Monsieur Dominique Michel,

Monsieur le commissaire enquêteur,

Je vous prie de bien vouloir trouver en pièces jointes les observations formulées par le Président du Centre des monuments nationaux dans le cadre de l'enquête publique unique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) et parcellaire relative au projet de requalification de la RD 7 de Suresnes à Saint-Cloud.

Je vous en souhaite bonne réception et vous prie d'agréer l'expression de mes respectueuses salutations,

Cordialement,

Marie Pucheu

Centre des monuments nationaux

Direction administrative, juridique et financière - Département des affaires juridiques et immobilières

Hôtel de Sully - 62, rue Saint-Antoine - 75186 Paris cedex 04

Mail : marie.pucheu@monuments-nationaux.fr - Tel. 01 53 40 60 87 - 07 85 29 87 58

En PJ lettre de M. Philippe BELAVAL , Président du Centre des monuments nationaux à M. SIFREDI Président du CD92 (2 pages) , avec en PJ l'avis de M. Sylvain MICHEL, conservateur du domaine de Saint-Cloud. (6 pages)

[Ces textes sont donnés en annexe n°3](#)

257 - Déposée le 06/05/2021 à 17:39 - SAINT - CLOUD

Il y a un an j'avais déjà donné un avis défavorable à ce projet obsolète vieux de plus de 20 ans. Actuellement, et tant mieux on fait tout pour supprimer l'omniprésence des voitures : bruits, pollution, accidents.

Ce projet à 4 voies va supprimer pratiquement TOUS les arbres (423) et toute la végétation broussailleuse des bords de Seine, propice à la petite faune et à la nidification de certains oiseaux. J'habite à Saint-Cloud depuis plus de 60 ans et j' ai toujours vu ces arbres qui font la beauté de ces bords de Seine ! Bien sûr certains ont été replantés, mais c'est comme cela dans la nature.

Je pense aussi à la pollution et le bruit pour les immeubles longeant ces voies, les écoles et équipements sportifs.

Sur le plan écologique, c'est la suppression de la trame verte et bleue. En effet avec ces travaux phénoménaux il va se produire une rupture irréversible de la faune.

Alors que l'on fait tout pour protéger cette dernière et la végétation pourquoi s'entêter à faire un tel projet ?

Bientôt le métro grand Paris et les trams vont désengorger ce secteur. Pourquoi alors ne pas mettre en place plus de lignes de bus le long des quais avec un temps de fréquence plus court ? Cela inciterait les gens à ne

plus prendre leur voiture. J'ai appris que la Mairie de Paris avait mis la RD1 dans le bois de Boulogne en sens unique ! Résultat plus de trafic sur la rive gauche. Merci pour nous !

Personnellement je ne vois aucun plaisir à me promener le long d'une route avec camions etc., etc.

Il existait un vieux projet : voies en souterrain ; je sais c'est plus cher. Mais pourquoi le Département ne lance-t-il pas un emprunt à un taux intéressant? Je suis persuadée qu'il aura du succès. Ecologie, calme, air pur, faune et flore c'est CA l'avenir. Pas la voiture. Merci.

07 mai - (258 à 267)

258 - Déposée le 07/05/2021 à 07:50

Avis d'un Clodoaldien

Bonjour,

J'ai pris connaissance du projet d'aménagement de la RD7 que je soutiens sur le fond. Mais je suis foncièrement opposé au projet d'installation d'un grand rond point au bout du pont de St Cloud s'il ne comporte que 2 ou 3 voies.

En effet, aux heures de pointe, la rue Dailly est systématiquement bouchée (cela fait 20 ans que je peux l'observer jour après jour... seule la crise sanitaire actuelle nous l'a fait oublier). Le rond point, s'il est mis en place, serait donc bloqué chaque matin entre le pont et la rue Dailly. Le trafic venant de Suresnes et souhaitant accéder à d'autres artères (en direction de l'autoroute ou de Boulogne), serait alors très fortement perturbé par ce trafic pont de st Cloud > rue Dailly et ferait perdre 5 à 10 min par jour aux riverains.

Cela peut déjà être observé sur le Rond Point Rhin et Danube, côté Boulogne, qui génère des bouchons infernaux.

La situation actuelle côté St Cloud, certes compliquée et moyennement esthétique, a le mérite de canaliser efficacement les flux.

Je ne pense pas qu'un changement qui bloquerait chaque jour des milliers d'automobilistes et créerait du stress soit bénéfique pour votre projet.

Je me tiens à votre disposition si vous souhaitez plus d'explication,

Merci pour votre considération,

cordialement,

Ludovic Leguem / 06.75.00.85.13 - UID 66442

259/260 - Déposée le 07/05/2021 à 14:22

REFERENCE : Enquête publique environnementale unique préalable à la déclaration d'utilité publique et parcellaire, au bénéfice du conseil départemental des Hauts-de-Seine, concernant le projet de requalification de la RD7 sur les communes de Suresnes et Saint-Cloud

OBJET : Observations de la société Dassault Aviation, prise en son établissement situé 78 quai Marcel Dassault à Saint-Cloud

Madame, Monsieur,

Nous faisons suite à notre entretien téléphonique du 28 avril 2021 avec Monsieur le Commissaire Enquêteur Dominique MICHEL.

Conformément aux termes de notre échange avec Monsieur le Commissaire Enquêteur,

- Nous demandons confirmation que l'accès piétons/véhicules à notre entrée principale située sur la RD7 sera maintenu, pendant et après travaux. Nous vous prions de bien vouloir nous préciser les modalités d'accès.
- Nous demandons confirmation que l'accès piétons/véhicules à la péniche située rive gauche, section PK 15,5000 (faisant partie intégrante de notre établissement de Saint-Cloud) sera maintenu pendant et après travaux. Nous vous prions de bien vouloir nous préciser les modalités d'accès.
- Nous demandons confirmation que Dassault Aviation conservera l'usage exclusif d'un minimum de 5 places de stationnement aux abords de la péniche mentionnée ci-dessus, pendant et après travaux. Nous vous prions de bien vouloir nous préciser les modalités d'accès.

Nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de nos salutations distinguées.

Rémi de la Selle - Société Dassault Aviation

[Les pièces jointes sont constituées de logos de l'entreprise.](#)

261/262 - Déposée le 07/05/2021 à 15:17

Bonjour,

Nous vous prions de bien vouloir trouver ci-joint nos observations sur l'enquête publique relative à la restructuration de la RD7.

Bonne réception.

Bien à vous.

Olivia LIBERCIER 89, avenue Victor Hugo - 75116 PARIS - o.libercier@bcfrance.com www.bcfrance.com
Directeur Général Property Management - P : +33 (0)6 64 13 81 14 - T : +33 (0)1 45 00 02 02

[Le texte intégral est donné en annexe n°4](#)

263 - Déposée le 07/05/2021 à 18:36 -SAINT-CLOUD

Habitant de Saint-Cloud, je me réjouis de l'aménagement à venir de la D7, pour la rendre plus accueillante pour tous les usagers. Cependant, je m'étonne du positionnement de la piste cyclable à double sens côté ouest. En effet, son positionnement côté Est serait de nature :

- A réduire le nombre d'intersections rencontrées par les cyclistes, ce qui permettrait :

- de réduire l'accidentologie
- d'améliorer les temps de parcours à vélo

- A améliorer la qualité du parcours des usagers :

- en positionnant la piste cyclable côté Seine
- en positionnant la piste cyclable entre la voie piétonne et la chaussée, ce qui réduirait les nuisances pour les piétons

264 - Déposée le 07/05/2021 à 20:51 - SURESNES

On veut plus d'arbres et moins de voitures !

Non à ce projet de 2x2 voies!

Allez couler votre béton ailleurs et payez-le avec autre chose que mes impôts !

Merci

265 - Déposée le 07/05/2021 à 21:49 - SURESNES

Abattre autant d'arbres est impensable voire inadmissible pour nous riverains de Suresnes qui aimions jusqu'alors notre ville et ses environs. 2*2 voies sur les quais de Seine, c'est une hérésie. Certains s'autorisent à penser que la qualité de vie peut s'en trouver améliorer ?

Près de 400 arbres abattus dont des dizaines d'arbres centenaires ! Une honte.

Un projet écœurant.

266/267 - Déposée le 07/05/2021 à 23:08 - SURESNES

J'observe que le Département a retenu une solution d'aménagement qui prévoit la replantation d'un alignement d'arbres en lieu et place de celui existant. Ceci nécessiterait d'abattre 424 arbres, dont seulement 80 ont des lésions irréversibles. Or, parmi ces arbres magnifiques que j'admire régulièrement, certains sont centenaires et donc protégés par la loi.

Je souhaite que ce patrimoine naturel soit préservé, même si cela demande de ne pas élargir la circulation des voitures à 2 fois 2 voies.

Je le souhaite d'autant plus vivement que j'avais été très peinée il y a plusieurs années par l'abattage de nombreux platanes le long de cette même voie sur berges, à la hauteur de Saint Cloud, cette fois ci parce que les arbres étaient malades.

08 mai (268 à 289)

268 - Déposée le 08/05/2021 à 09:10 - BOULOGNE-BILLANCOURT

[\(Voir du même auteur: 68, 143, 239, 332 et 335\)](#)

[Voir liens internet sur exemples de passerelles \(observation n°327\)](#)

Une des motivations du dossier est

- a) de faire une promenade piétonne en bord de Seine (mais au bord de la 4 voies!), et une autre
- b) d'avoir une voie express vélo, liée au projet de RER V. Pourquoi ne pas lancer 2 passerelles, ou plutôt une passerelle, dans l'axe Dassault-Skema, et doter la passerelle de l'Avre d'un ascenseur vélos et PMR bien fait, pour se rattacher, pour les habitants du bas St Cloud et Suresnes, à la fois

1. à la promenade sur berge en face, très large et bucolique (juste à civiliser un peu), et sans grand bruit car écartée de la 4 voies du RD1, et
2. à la double voie vélo tactique Covid sur le RD1, si elle est maintenue (à discuter avec la Mairie de Paris, je pense, ou avec le Dept 92).

On ne pense pas à ces solutions, car on imagine qu'une passerelle coûte le prix d'un pont. mais cela n'a rien à voir! La très belle passerelle à 2 niveaux de Dietmar Feichtinger, de la grande bibliothèque au parc de Bercy (en enjambant les quais) a coûté 21M€, celle qu'il a faite sur le Rhin à St Louis (dite des 3 pays) 9M€ en 2007, sans parler de celle de Lyon; la nouvelle passerelle sur la Loire à Nantes faite par Mimram doit coûter 9M€, et celle d'Exploration Architecture à Nyon en Suisse, avec des points de vue réguliers sur le Léman, coûte 10M€. Tout cela est compatible avec le budget envisagé, et comparable au coût de soutènements de 16M€ prévu dans le dossier (sur un total de 100M€), qu'elles permettraient de remplacer, en gros. Je pense qu'il faut sortir du cadre et penser le "carré" berge Ouest-pont de Suresnes-berge Est-passerelle de l'Avre voire pont de St Cloud comme un tout pour optimiser sa valeur à la fois en termes de trafic et de jouissance récréative, nature et sportive. Et aussi qu'il faut créer une coordination des parcs et des bois de bord de Seine, de Suresnes à Seguin, pour définir les itinéraires piétons et vélos cohérents

Denys Alapetite, ingénieur des ponts, eaux et forêts, citoyen des Hauts-de-Seine

269 - Déposée le 08/05/2021 à 09:48 - SURESNES

Bonjour,

Nous souhaiterions que le projet intègre une dimension de végétalisation au maximum afin que les rejets de CO2 des véhicules soient traités directement.

Une voie vélo et poussette nous semble indispensable.

La vitesse devra être limitée à 30km/h pour limiter les nuisances sonores et de pollution et limiter le bruit.

270- Déposée le 08/05/2021 à 11:07 - SAINT-CLOUD

Voici mes réflexions au sujet de ce projet :

- dommage d'abattre tous les arbres, qui nous évitent les inondations aussi en absorbant de l'eau
- il y aurait très peu d'espace pour faire un sentier au long de la Seine, comme de Val de Seine vers pont de Sèvres
- il y aurait plus de pollution sans les arbres, et avec l'augmentation de la circulation et bcp plus bruyant car plus de vitesse
- dégradation des berges
- dégradation de notre cadre de vie

Conclusion : il vaut mieux évaluer l'autre projet sur les hauteurs de Saint Cloud , comme a proposé notre maire.

Bien cordialement Mme Gro HOEG - 45 quai Carnot, escalier 7

271- Déposée le 08/05/2021 à 14:50

Bonjour,

Merci aux équipes ayant travaillé sur le projet et les explications fournies.

Le passage en 2x2 voies est évidemment un point très important, dont le bénéfice en terme de fluidité doit être garanti (par le contrôle des flux de circulation arrivant sur cette section) compte tenu des impacts négatifs évoqués par la population (sur les arbres, sur les riverains...).

Si la fluidité du trafic devait ainsi être démontrée, une idée pourrait être d'envisager la suppression du stationnement côté Seine afin de préserver les arbres et rendre plus agréable la promenade piétonne (un gain donné aux automobilistes sur les voies qui en échange rendent un espace dédié au stationnement).

Il me semble en effet que l'objectif principal du projet vise à reconquérir la Seine, et permettre une voie cyclable continue. Or, une 2x2 voies implique des désagréments (vitesse et bruit) qui rebuteront les piétons et cyclistes. Aussi, afin de limiter ces désagréments, peut-on svp envisager des ralentisseurs régulièrement, contrôle de vitesse (à limiter à 30km/h)? L'idée de ne faire que 3 voies au lieu de 4 est également intéressante à ce sujet.

Je prends pour exemple la section allant du pont de Suresnes au pont de Puteaux, à 5 voies, où les véhicules roulent vite et la promenade (uniquement côté bâti) ainsi moins agréable (j'en profite pour demander si cette section ne pourrait pas être elle aussi réaménagée, afin d'instaurer une continuité de promenade côté Seine et limiter la vitesse des véhicules).

Vous remerciant pour votre attention,

Bien cordialement

272- Déposée le 08/05/2021 à 15:07 - SAINT-CLOUD

Bonjour,

Ce projet est doublement antinomique avec les évolutions en cours en ce début de 21 ieme siècle : l'écologie et la démocratie participative

Sur l'écologie tout a été dit dans les différentes observations

Sur la démocratie le Département et la ville de Saint-Cloud assument tellement peu leur projet que l'enquête se fait dans la plus grande discrétion pour un projet qui aura des conséquences pour plusieurs décennies

Surseoir à cette enquête est un minimum et réaliser une véritable enquête publique avec des réunions contradictoires dans les villes concernées

Et surtout qu'on ne nous oppose pas le manque de temps pour un projet dont nous entendons parler au moins depuis 30 ans !

273- Déposée le 08/05/2021 à 16:53 - SAINT-CLOUD

A l'attention de Monsieur le Commissaire enquêteur,

J'habite la Seine sur un House Boat depuis presque 20 ans et je me sens tout particulièrement concerné par ce projet de RD7.

Je suis convaincu du bien-être que procure la vue pour tous de la Seine. Se ressourcer, en marchant ou en pédalant font partie de ces plaisirs indispensables que propose Paris. Mais préservons déjà ce qui existe et aménageons autour. En tant que résident de Saint Cloud, je suis peiné et surpris du manque de communication entre la Région, le département, les VNF et ses habitants ; Et tout particulièrement ceux qui sont concernés de près par ce projet ; Les habitants de Saint Cloud et de Suresnes.

Pourquoi cette enquête publique est-elle si discrète ? Utiliser la période de confinement cumulée avec les vacances scolaires n'encourage pas les résidents à connaître le contenu de ce projet et encore moins à s'exprimer.

Pour avoir parcouru ce projet, je m'étonne que celui-ci ne soit pas décrit dans son intégralité. Je fais partie des péniches ou l'emprise passe de 16 mètres à 25 mètres. Cela signifie que tous les arbres vont disparaître (y compris ceux qui poussent) pour laisser place à un perré intégrant des arbustes...au mieux. La disparition végétale des berges est-elle réellement d'actualité ?

De plus, est-il vraiment nécessaire de créer une 2x2 voies alors que dans cette situation actuelle, à savoir la situation sanitaire de la Covid 19, le Télétravail est encouragé fortement par nos autorités. Parlons également de la pollution que cela engendrera si cette version voit le jour. Hausse de 50% de trafic, donc hausse évidente de la pollution. Qui est concerné prioritairement par cette pollution ? la population du bas Saint-Cloud, les 3 crèches ainsi que les écoles maternelles et primaires, les aires de jeux et la Maison de Retraite. Tous ces établissements sont limitrophes de la 2x2 voies. Pourquoi ne pas envisager, comme le préconise la haute autorité environnementale, un projet à 3 voies ? Cela permettrait de préserver la végétation des berges et des arbres d'une part et d'absorber, aussi, la pollution et le bruit. Une 2x2 voies est également un risque pour les familles. Le fait de ne pas avoir de ralentisseurs engendre inévitablement une dangerosité. Pourquoi ne pas garantir la sécurité des piétons en y installant des radars ?

En outre, il est question d'installer un mur de soutènement. Là encore, comment envisager de modifier une berge végétale par un mur ? et pourquoi l'intitulé Anti crue ? J'ai..., nous avons tous subi des crues depuis que nous habitons sur l'eau et nous nous sommes toujours habitué à ce contexte, certes difficile et pas toujours évident en terme d'organisation, mais nous avons fait face à ces perturbations naturelles et à notre choix de vie, sans demander le soutien des autorités concernées. En 18 ans, aucune crue sur le quai. Remplacer une berge naturelle par un mur, détériorera, sans aucun doute, ces bords de Seine. De plus, qui désire se promener près d'un mur avec une circulation incessante et bruyante ? Evitons ce qui a été réalisé à Suresnes sur 2 kms ou la berge à été sacrifiée. Depuis 20 ans que je réside à Saint Cloud, j'ai rarement aperçu des passants, des promeneurs flâner sur ce côté de Suresnes.

Un autre point également, celui de la piste cyclable. Dans le projet à emprise mini 22m, la berge devait être préservée. Pourquoi cela n'est-il plus d'actualité ? le nouveau choix envisagé semble moins sécurisé ; bâti, stationnement des voitures, piétons, plus l'ensemble des véhicules (camions, voitures, motos...) circulant à 50 Km/h. A l'inverse, le choix initial sera sécurisé et agréable pour les vélos côté Seine avec faune et Flore.

En relisant ce projet, il est question d'une faune inexistante sur les berges. Je serais heureux de vous convier, en journée ou en soirée pour constater par vous-même, que les canards, cygnes, poules d'eau, chauve-souris, rouge gorge et mésanges se côtoient quotidiennement et nichent les berges végétales.

Une interrogation encore, serait-il possible d'avoir une situation plus précise liée au stationnement des riverains du bas Saint Cloud dont je dépends ? Ce projet supprime 50% des places de parking. La seule solution envisagée se trouve beaucoup trop excentrée de mon domicile et sans aucune certitude. Une alternative électrique est-elle également en cours de réflexion à l'heure où la mobilité devient douce ?

Et l'accessibilité aux bateaux ; qu'en est-il ? Actuellement, j'ai une passerelle de 10m de long. Avec ce nouveau projet d'avancée de plusieurs mètres sur la Seine, vais-je la conserver ? La conséquence est la nuisance sonore des passants et des piétons trop proches de la péniche. L'insécurité de ma famille est également une préoccupation première (perte d'intimité). Aurons-nous des portes sécurisées ? Par accessibilité, je m'interroge aussi sur les amarrages. Seront-ils toujours conformes si ce projet aboutit ? Chaque bateau est différent. Et les poubelles et boîtes aux lettres ? Qu'est-il prévu ? Pourquoi ne pas les conserver individuellement ?

Pour résumer cette partie, est-ce à nous de subir les frais prodigieux, mirobolants, (passerelles, amarrages, déplacement provisoire, raccordements provisoires et définitifs, eaux usées...) liés à ce projet ? Ces frais seront-ils, comme à Issy les Moulineaux et Sèvres, pris en charge par le département et l'aménageur ? je m'acquiesce de la Taxe foncière et de la taxe d'habitation depuis 20 ans à Saint Cloud.

Enfin, l'ampleur de ce projet aura des conséquences à plusieurs niveaux. Pour les riverains concernés dont je fais partie, la durée des travaux est colossale ; 3 ans minimum. 3 ans de travaux en journée et probablement, à certaines étapes du projet, les travaux de nuit s'imposeront.

La nuisance sonore et la pollution est une conséquence forte auquel chacun, dans chaque famille devra faire face également, et cela pendant 3 ans...Les difficultés d'accès, les déplacements éventuels seront aussi une source de préoccupation quotidienne. Alors que se diriger dans un projet à 3 voies, amènera moins de travaux et sera moins onéreux tout en conservant la nature en zone urbaine.

Pour conclure, Monsieur le Commissaire enquêteur, ce dossier reste très incomplet et de nombreux sujets ne sont pas abordés. Je souhaiterais que ce projet, réponde précisément à des interrogations légitimes afin d'ôter tous les doutes possibles liés à ce nouvel environnement et les préjudices liés à notre santé et sécurité. En attendant, je m'oppose à ce projet en état et suis ouvert à la discussion sur les points évoqués.

Astrid Sergeant

274- Déposée le 08/05/2021 à 16:59

A l'attention de Monsieur le commissaire enquêteur

Judith Greciet,

Propriétaire et habitante de l'Astral, péniche située au 1025 Quai Carnot à St Cloud

Monsieur,

Je réside sur la péniche Astral depuis maintenant plus d'un an

J'ai pris connaissance –et le temps nécessaire- pour lire les près de 1000 pages de dossier présenté dans le cadre de ce projet de rénovation de la RD7 et je souhaite faire part de mes commentaires

Tout d'abord ce projet semble être d'une autre époque, où le tout voiture et tout béton était de mise. Il est évident, affiché, connu, soutenu que cette politique a été désastreuse. Comment accepter que le département supprime une véritable coulée verte pour y faire passer plus de voitures ?

Que les quais doivent être rénovés, c'est évident, qu'une place plus grande soit faite aux vélos, trottinettes, coureurs, marcheurs... bien entendu, mais que l'on supprime ce qu'il reste de nature sans précaution ni sélection paraît aberrant et pas acceptable.

Je voudrais relever quelques éléments qui me choquent

Ce projet vise à permettre une augmentation de 50% du trafic voitures et camions. Il est basé sur des données anciennes (2011), qui ne prennent pas en compte l'évolution des habitudes de vie notamment télétravail et modification des moyens de transport. Il ne prend pas en compte les infrastructures nouvelles et en construction (RER, tram, etc)

Il paraît indispensable de revoir ces chiffres et projections avant de décider quoi que ce soit

Cette augmentation s'accompagne d'une augmentation de 20 à près de 50% d'émissions de polluants, avec 3 éléments (NO2, PM10 et PM2.5) qui dépasseront la valeur critique acceptée alors que la projection au fil de l'eau permettrait de diminuer ces émissions.... Et ce en intégrant la ZFE avec la transformation du parc automobile vers des véhicules non polluants.....

La France a été condamnée pour le non-respect des valeurs limites de dioxyde d'azote (NO₂), gaz polluant principalement issu des moteurs diesel par la cour de justice européenne en 2019 et vient d'être encore renvoyée devant cette même juridiction pour « non-respect de son obligation de protection des citoyens contre la mauvaise qualité de l'air », il y a moins de 6 mois. Ce projet ne va faire qu'amplifier le problème, Paris étant une des régions pour lesquelles le problème est le plus important.

La pollution atmosphérique est responsable de 48 000 morts par an et probablement beaucoup plus lié au PM 2,5 ... Ce sont nos enfants que nous exposons à ces polluants dangereux.

La pollution sonore représente un coût en Ile de France 16,2 milliards d'euros par an, près de 30% de l'impact national. Les répercussions sont connues aussi bien milieu professionnel que scolaire que sur la vie privée. Le projet prévoit lui une augmentation de la pollution sonore avec création de « points noirs », sans remise en cause de la source du bruit, en proposant en tout et pour tout d'insonoriser quelques bâtiments d'occupation. Ce quartier regroupe familles, écoles, enfants, Ephad, entreprises tertiaires... et péniches que l'on va exposer à plus de bruit et de pollution pour gagner 5min de trajet.

L'argument de la fluidification du trafic ne paraît pas non plus vraiment solide. Une quatrième voie créera un appel d'air, le trafic est guidé maintenant par les applications telles que waze et l'ouverture d'une voie supplémentaire entrainera un décalage du trafic depuis la RD1, l'A86, le périphérique qui se referment aux voitures vers la RD7. Ce que le projet reconnaît d'ailleurs sans en tirer aucune conséquence.

La promenade pour piétons est une très bonne idée et il est normal que tous aient accès à la berge, à notre rive et qu'on ouvre ce paysage magique à tous. Faisons dans ce cas une vraie promenade où les familles auront plaisir à venir, où les enfants pourront courir, regarder les oiseaux, les bateaux et profiter de cet endroit. On ne verra aucun enfant jouer le long d'une 2x2 voies de 50km/h bordés de maigres arbustes ...

Beaucoup de quais de rivière ou fleuve ont été aménagés en France de manière responsable de l'environnement. Ici on prévoit d'abattre officiellement près de 500 mais des milliers en fait si l'on compte la végétation non considérée comme arbres d'alignement. Des techniques sont maintenant parfaitement au point pour éviter d'abîmer un arbre, en protégeant ses racines et l'argument succinct repris dans le projet comme quoi toute la végétation est en mauvais état est non fondé car il ne repose sur aucune étude phytosanitaire ... que je crois obligatoire à l'heure actuelle

Cette végétation est aussi l'habitat d'une faune diverse et riche. Pas que des pies et des pigeons, les services du département n'ont pas passé beaucoup de temps ici pour penser qu'il n'y a que ces espèces alors qu'il y a Cygnes, canards, mésanges, chauve souris, libellule, papillons.....

La aussi, c'est faire bien peu de cas de la nature, dans une vision tout béton d'un autre siècle.

Il serait possible et comme demandé d'ailleurs par l'autorité environnementale d'étudier une alternative, une 3 voies qui permettrait de fluidifier le trafic - en évitant les rétrécissements qui sont source de bouchons et d'accidents – revoir la circulation des rues adjacentes à la RD7 pour minimiser les carrefours, positionner des radars ou feux « intelligents » et limiter la vitesse à 30km/h, réduisant du même coup le bruit ; la pollution et bien sur les accidents.

Avec une emprise plus réduite de la route, il resterait la place à l'évidence pour une vraie piste cyclable de 3m non dangereuse, une promenade possiblement sur pilotis pour la nicher au creux de la végétation, la possibilité de faire une ligne verte entre la route et la promenade /piste cyclable ou chaque circulation aurait son espace - C'est aussi possiblement éviter de détruire le stade de foot, la cour d'école et autres espaces publiques ou extérieurs. Cela pourrait aussi éviter la construction d'un mur de soutènement pour soutenir ces 4 voies, construction onéreuse, qui va de défigurer et affaiblir la berge par rapport à l'écoulement des eaux et les risques de crues.

Enfin, en tant que citoyen, on nous soumet donc un projet dont le coût est estimé à plus de 100 millions d'euro, dont le retour économique est attendu... à 2068, et encore, sous réserve qu'il n'y ait pas de glissement budgétaire (ce qui est plausible). Tout ça, pour un résultat attendu et affiché de 5 minutes de temps de trajet... Et alors que l'on va faire face à une crise économique liée à la période post covid.

En tant qu'habitant fluviale, ce projet soulève maintes questions sans apporter de réponse. Il est dit que les habitats fluviaux ne seront pas déplacés, mais il a été indiqué le contraire à la réunion publique avec la mairie. Il est dit que nous devons faire notre affaire de tout raccordement, amarrages si ils devaient changer, passerelle d'accès ... Est ce bien normal ? ce sont des montants qui peuvent avoisiner les 100 000 euros par bateau et il n'est pas imaginable qu'on nous en impose le règlement, alors que nous n'avons aucune voix au chapitre.

En conclusion, il est évident que la RD7 nécessite une rénovation pour améliorer la circulation.

Cependant, il existe des manques majeurs dans le dossier présenté, les coupes, vues et représentations du projet ne montrent que 3 « sites », pas forcément les plus problématiques d'ailleurs. Il n'y a pas les études phytosanitaires, faunes et flore qui sont indispensables avant de décider ce que l'on peut détruire ou pas. Les prévisions d'émissions de polluants sont en augmentation, dépassant nombre de valeurs seuils acceptées mettant en péril notre santé, les mesures de bruit ont été faites de manière erronée, ce qui ne permet pas de considérer que les prévisions à partir de ces enregistrements sont fiables. Aucune autre alternative n'est étudiée, permettant une rénovation de la RD7 respectueuse de tous.

Je demande à ce que ces études soient faites et dans l'attente, le projet devrait être reporté.

Je vous remercie de votre écoute

Cordialement

Judith Greciet - 1025 quai Carnot - Saint Cloud

275- Déposée le 08/05/2021 à 17:50 - SURESNES

Bonjour, je suis opposé à ce projet qui consiste à augmenter le trafic routier et encourager l'utilisation de la voiture particulière au détriment des transports en communs (grand Paris) et est incohérent des objectifs environnementaux,

Il y a déjà l'A86 que l'on pourrait plutôt rendre gratuite sur sa dernière partie et le périphérique pour contourner la capitale.

Pollution atmo pour les riverains et nuisances sonores,

Bétonnage des quais,

Nous ne vous avons pas élu pour ça !

276 à 281- Déposée le 08/05/2021 à 19:10 - SAINT-CLOUD

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

je réside depuis 25 ans sur la Seine (péniche "ESSAOUIRA") et me sens donc très concerné par le projet d'aménagement de la RD7.

Sans m'y opposer formellement, je vous prie de lire ci-après mes remarques :

- 1) ce projet, sommaire et incomplet, ne décrit pas en totalité les changements qui interviendront sur les 3,3 KM. il ne me permet pas d'avoir une vue précise de ce que sera le quai après les travaux.
- 2) la piste cyclable prévue côté bâti sera impraticable du fait du grand nombre de croisements et traversées de rues. Pour la sécurité de ses utilisateurs, elle serait bien plus protectrice et agréable côté Seine. Je m'étonne que le dossier ne comprenne pas une étude sur le trafic des deux roues.
- 3) la destruction d'arbres centenaires, bien plus que l'étude n'en dénombre (un comptage officiel serait le bienvenu) serait une catastrophe écologique tant pour les riverains (émissions de particules et CO2 supérieures à l'existant et en complète contradiction avec la communication de la ville de Saint-Cloud qui se déclare "ville de basse émission" et les évolutions actuelles !!!!) que pour la flore et la faune nombreuses et variées (cygnes, canards, hérons, chauve-souris, rouge gorge, mésanges, chardonnets, pinsons, etc...
- 4) le dossier ne comprend aucune information ou étude sur les nuisances sonores et acoustiques
- 5) Le projet n'envisage ni n'étudie les problèmes qui se poseront aux habitants du fleuve et qui devraient être pris en charge dans le budget des travaux :

- conditions d'accès aux péniches (confort et sécurité)
- pollution atmosphérique
- isolation phonique
- raccordement aux réseaux (électricité, eau, téléphone et internet, eaux usées ... (temporaires et définitives)
- parking, places handicapées, chargeurs pour voitures électriques... °
- remplacement et alignement des passerelles et des amarrages
- végétalisation adaptée
- mesures contre les nuisances durant les travaux

Pour toutes ces raisons et dans le but de réaliser un projet qualitatif tant en matière de respect de l'environnement, d'amélioration de toutes les circulations et de confort et de sécurité pour les usagers et les résidents, je demande que l'enquête publique soit suspendue afin de réaliser des études complémentaires et qu'en concertation réelle avec la population le projet soit amélioré.,

Dans cet espoir, je vous prie d'agréer, Monsieur le Commissaire Enquêteur, à l'expression de mes salutations distinguées.

282- Déposée le 08/05/2021 à 20:06 - SAINT-CLOUD

je trouve dommage de couper tous les arbres d'alignement du quai et des berges, pourquoi ne pas les garder?

283 - Déposée le 08/05/2021 à 20:08

Madame, Monsieur,

Je considère que tout a été dit par le collectif vélo Ile-de-France et j'en partage les commentaires et les recommandations.

284 - Déposée le 08/05/2021 à 20:48 - BOULOGNE BILLANCOURT

Au vu du projet, je vois surtout que les arbres disparaissent, du coup la faune en bord de seine va suivre le mouvement !

En revanche du bruit et des voitures en plus. Un environnement froid et une technologie qui ne tient pas compte du réchauffement climatique. Ces zones bitumées ne risquent pas de favoriser les échanges thermiques !

Il semblerait que notre compréhension de l'urgence à modifier nos comportements soit très très réduite !

285- Déposée le 08/05/2021 à 21:14 - VILLE D'AVRAY

Il est temps que la RD7 devienne une vraie route de ville, incluant les moyens de transport en plein développement tel que la marche et le velo !

286- Déposée le 08/05/2021 à 21:18 - Saint Cloud (Voir du même auteur: 19 et 276)

Monsieur le commissaire enquêteur,

En complément de mon observation (Numéro 19) sur le projet de rénovation de la RD7, je souhaiterais attirer votre attention sur L' AUGMENTATION DE LA POLLUTION ATMOSPHERIQUE, dont les projections dépassent les normes déjà bien hautes dans ce secteur, et son IMPACT SUR LA SANTÉ DES RIVERAINS et au-delà sur celle des habitants de Saint-Cloud et de Suresnes.

Pour cette raison essentielle ainsi que pour celles déjà évoquées dans ma précédente observation (19), je revendique une SUSPENSION de cette enquête publique afin que de nouvelles études soient menées (certaines ont plus de 10 ans) et que l'ensemble du projet soit réévalué dans le sens d'une prise en compte globale du respect de l'environnement.

Avec ma meilleure considération,

Dominique Azoulay

287 - Déposée le 08/05/2021 à 21:22- BOULOGNE BILLANCOURT

Je suis habitante à Boulogne Billancourt et viens travailler sur une péniche sur la Seine. C'est chaque matin c'est un immense plaisir d'arriver en longeant ces bords de seine entre Saint-Cloud et Suresnes sous cette enfilade de magnifiques arbres. D'où je travail, je peux voir des espèces d'oiseaux très diverses, des cygnes, des canards, des poules d'eau, des hérons, des éperviers, des cormorans, etc. La disparition de tout cela serait pour moi un drame immense, la disparition de ces arbres et de toute la vie qu'ils contiennent serait pour moi encore un signe que le progrès aujourd'hui, nous conduit à la fin de la vie pour laisser place au béton, à la pollution et notre mal être.

288- Déposée le 08/05/2021 à 21:38 - Saint Cloud

Ce projet est dévastateur pour les arbres et végétaux et ne va absolument pas dans le sens d'un développement respectant les impératifs de la transition écologique. Il faudrait l'arrêter car il est la résultante d'anciens raisonnements appartenant à une époque révolue.

Les évolutions futures ne doivent pas abattre des arbres centenaires et poursuivre l'artificialisation des sols à outrance (il y a d'ailleurs une loi sur ce sujet me semble-t-il), le développement de la circulation automobile n'est plus à l'ordre du jour. Après la pandémie, nous ne reviendrons pas au même niveau de déplacements car il y aura plus de télé travail. Les déplacements pourront être faits grâce au tramway et au développement des aménagements du Grand Paris Express. Le vélo est également en plein développement.

Engager des capitaux importants pour un tel projet serait une utilisation de l'argent publique irresponsable, il vaudrait mieux laisser en l'état. Il devrait être complètement repensé en phase avec les urgences actuelles.

289 - Déposée le 08/05/2021 à 23:41- 75002

Echangeur avec la passerelle de l'Avre.

La RD7 communique avec tous les ponts franchissant la Seine, sauf avec la passerelle de l'Avre qui passe au dessus.

En même temps qu'on soignera la circulation des piétons, quels que soient leur âge et leur facilité à se déplacer au bord de la Seine, et des cyclistes, il convient de leur assurer, par la construction de 2 ou 4 ascenseurs de bonne capacité et confort, un échange de qualité entre le bord de la Seine et son franchissement.

09 mai (290 à 326)

290 - Déposée le 09/05/2021 à 08:11- SAINT-CLOUD

Bonjour

Ce projet semble être au détriment des riverains quai Marcel Dassault.

Aujourd'hui le télétravail était devenu une norme dans beaucoup d'entreprises, la circulation sera limitée et ce projet va à l'encontre du confort personnels des riverains qui resteront en télétravail :

- nuisance sonore
- pollution, nouvelles maladies
- plus de place se parking, alors que nous sommes tous en télétravail

...

Qu'envisagez vous?

Ce projet devrait être revu en fonction de ces nouvelles habitudes

Bien cordialement

Une habitante du 66 quai Marcel dassault

291 - Déposée le 09/05/2021 à 08:35

A l'heure des plans vélos, il faut renforcer la passerelle de l'Avre pour l'élargir un peu et mettre son garde-corps aux normes, pour permettre un trafic vélo qui soit officiellement autorisé, à côté du trafic piéton, et aussi mettre des ascenseurs pour vélos et PMR. Cela doit pouvoir être subventionné dans le cadre des plans vélos si c'est nécessaire (sachant que le CD 92 est considéré comme le plus riche de France). Les ascenseurs doivent avoir un contrat de maintenance efficace pour ne pas être toujours en panne (comme ceux de la passerelle entre Meudon et l'Île Seguin)

292 - Déposée le 09/05/2021 à 08:49

Pour le plaisir des piétons (et des cyclistes!), il serait plus efficace, me semble-t-il, de faire des passerelles très accessibles sur la Seine: en effet la vue à partir de ces passerelles est magnifique (et on peut faire des élargissements point de vue sur la passerelle, des mini-terrasses en somme), surtout si on conserve les arbres sur les berges, et elles nous mettent en liaison avec la berge du Bois de Boulogne qui est une large promenade dans la nature très agréable. Donc si on marche disons 500 m pour rejoindre la passerelle, plus 300 m sur la passerelle, plus 700 m sur ia rive Est, on a une ballade beaucoup plus agréable que 1500 m sur la berge de Saint-Cloud-Suresnes, coincé entre la 4 voies et les péniches hautes qu'on dérange, et sans arbres hauts.

Les zones denses ont vocation à avoir une passerelle tous les km, surtout s'il y a la nature d'un côté et les constructions de l'autre.

Si c'est pour faire la ballade entre point de Suresnes et Pont de Puteaux, avec des petits arbres (bien qu'ils aient déjà 25 ans environ), franchement, cela ne fait pas rêver!

Le fleuve permet ainsi de différencier les franchissements mobilités douces et voitures/camions, faire du vélo ou marcher collé à une 4 voies n'a rien d'agréable, il y a beaucoup de bruit, et de pollution, ce n'est pas bon pour la santé

293 - Déposée le 09/05/2021 à 08:58 - SAINT-CLOUD

J'adhère aux remarques faites par l'association saint cloud vélo.

Leurs points sont totalement en adéquation avec le besoin des cyclistes pour la sécurité de tous.

294 - Déposée le 09/05/2021 à 09:14 - SAINT-CLOUD

Abattre autant d'arbres n'est pas acceptable, connaissant les conséquences que cela va avoir sur l'environnement.

Projet insensé!

295 - Déposée le 09/05/2021 à 09:29 - CRETEIL

Bonjour, l'ensemble du projet est cohérent, j'ai roulé dans ce coin il y a qlq années (du métro à la passerelle de l'Avre). Juste une chose pouvez-vous éviter d'utiliser de l'enrobé rouge pour les trottoirs (au pays du vélo, l'enrobé rouge sert à indiquer que vous êtes sur une piste cyclable). D'autant qu'un enrobé de couleur claire

blanc va attirer systématiquement des piétons la nuit, l'hiver, ces petites betes là aiment la lumière pour marcher.

J'aurais plaisir à y rouler quand ça sera terminé

296 - Déposée le 09/05/2021 à 09:41 - SURESNES

Une horreur. Coincé entre une quatre voies et des parkings automobiles c'est ca la promenade au bord de la Seine que l'on nous promet. Projet inacceptable digne du pire du XX siècle.

297 - Déposée le 09/05/2021 à 10:10 - SAINT-CLOUD

Je trouve choquant de couper des arbres afin de les remplacer par une route facilitant la circulation d'automobiles qui polluent l'air et le son. Une prise de conscience des nouvelles priorités de nos villes est nécessaire! Nos arbres doivent être protégés!

298 - Déposée le 09/05/2021 à 11:45 - 75016 PARIS

Nous sommes l'association Fluviale de Longchamp, collectif de 29 péniches stationnées en face des berges de Suresnes et Saint Cloud. Nous avons lu tous les documents relatifs à ce projet, et nous nous opposons pleinement à l'abattage des arbres. Au 21 ème siècle, un projet qui ne part pas de la protection du patrimoine végétal est un projet aux priorités mal hiérarchisés. Des solutions plus consensuelles semblent possibles (trois voies alternatives, création de la piste cyclable coté berge) et nous demandons à ce qu'elles soient sincèrement étudiées. Nous invitons par ailleurs le commissaire enquêteur à traverser la Seine et se rendre sur notre chemin de halage : il pourra constater par lui même le nombre de vélos qui y circulent (alors que c'est interdit) et l'absence de ces vélos sur la piste cyclable le long de la route, à 30 m, malgré la sécurisation de la piste.

Axel Pilyser,
Président de l'AFL

299 - Déposée le 09/05/2021 à 12:57

je partage à 100% les observations et recommandations de St Cloud à vélo et du collectif vélo IDF.
le velo c est la vie !!!

300 - Déposée le 09/05/2021 à 15:57 - SAINT-CLOUD

Saint-Cloud, la commune " où il fait bon vivre", n'est plus qu'un slogan. On devrait utiliser l'imparfait. Après la bétonisation du Boulevard de la République et des petites rues adjacentes (rue Marie Bonaparte....)Saint-Cloud continue sa densification. Le nombre d'habitants au km2 constructibles (hors espaces protégés) place Saint Cloud en N° 4 dans le groupe des communes des hauts de Seine dont Saint-Cloud fait partie. Maintenant l'apothéose avec l'abattage des arbres le long de la Seine, pour réaliser une 2 fois 2 voies pour les véhicules. Finis l'esthétique , la tranquillité pour les promeneurs, les cyclistes et les riverains. Et cela à un moment où la tendance est à la réduction du trafic automobile (même électrique) et la construction d'infrastructures coûteuses passant par Saint-Cloud

301 - Déposée le 09/05/2021 à 16:27 - SAINT-CLOUD

Je suis habitante du 1363 Quai Marcel Dassault sur un bateau amarré perpendiculairement au quai, dans la marina de la passerelle de l'Avre.

Je partage complètement les observations de l'association Saint Cloud vélo. Si la voie vélo est côté bâtiment, les cyclistes ne souhaitant pas se mettre en danger avec les croisements ou souhaitant aller plus vite iront forcément sur la voie piéton, comme cela se passe sur le chemin de halage sur la rive d'en face.

Par ailleurs pour que la promenade piétonne soit vraiment une promenade agréable, il faudrait pouvoir isoler réellement les piétons de la route. Est-ce que le mur anti-bruit prévu vers le futur nouveau rond-point Clémenceau pourrait être prolongé tout du long ? Cela nous permettrait également à nous riverains d'avoir une isolation phonique performante et appréciable pour tous les télétravailleurs.

Je suis inquiète du peu de place de stationnements à l'avenir. Avec tous les nouveaux télétravailleurs, j'ai peur qu'on soit obligé de tourner des heures avant de trouver où garer la voiture. Par ailleurs les stationnements prévus le long de la route me semblent inappropriés: comment faire un créneau en tout sécurité sur une voie aussi passante aux heures de pointe ?

Le projet de rond point Clémenceau est également préoccupant; je suis d'accord qu'il faut revoir la circulation à cet endroit; mais je ne suis pas convaincue que le rond point puisse absorber le trafic extrêmement dense (un rond point est adapté aux circulations modérées); il risque de se passer la même chose qu'au rond point Rhin et Danube c'est à dire un engorgement épouvantable aux heures de pointe (j'ai mis plus d'une fois une heure juste pour la partie de trajet entre Rhin et Danube et l'entrée de Saint Cloud).

Concernant la marina de l'Avre, le projet prévoit un mur de soutènement. Les travaux vont certainement affaiblir notre quai qui se situe en contre bas de la route (et qui nous permet à tous d'accéder ensuite à nos passerelles) et qui est déjà endommagé par les crues successives. Il faudrait que le projet prévoit (ou fasse faire par VNF) les travaux de renforcement nécessaires de notre quai/passerelle voire même en profite pour faire un quai flottant nous permettant de mieux gérer les crues.

Les habitants des péniches à Sèvres ont bénéficié de la mise aux normes de leur duc d'albe (amarrage bateaux) - pour pouvoir subir une crue telle que celle de 1910 - dans le cadre des travaux de la RD7. Par équité, pourrions-nous également bénéficier de la même chose (nous essayons de faire avancer cela via notre association depuis quelques années mais les démarches sont épouvantablement compliquées tant techniquement qu'administrativement en tant que particulier) ? Cela permettrait aussi d'avoir peut-être un projet d'ensemble qualitatif quant à l'impact visuel sur la vue sur la Seine depuis la promenade (le remplacement des ducs d'Albe beaucoup plus hauts que ceux que nous avons actuellement va créer une forêt métallique...).

En vous remerciant d'avance pour votre attention aux remarques émises.

302- Déposée le 09/05/2021 à 16:47

L'aménagement de cet axe doit prévoir une véritable place au vélo en offrant une voie dédiée sécurisée et continue. Le positionnement actuel côté ville dans le projet multiplie les traversées de voies voiture ou sortie d'immeubles. Cette configuration insécurise le déplacement en vélo en plus de le ralentir.

Le positionnement d'une piste cyclable bidirectionnelle côté Seine comme cela existe déjà entre Issy les Moulinaux et Saint Cloud est indispensable pour offrir une infrastructure sécurisée au déplacement à vélo

303/304 - Déposée le 09/05/2021 à 17:22 - SAINT-CLOUD

Bonjour

Je pense qu'au moment où l'on sait qu'il fera de plus en plus chaud il est important de garder des berges vertes et les arbres le long de la Seine. La promenade piétons peut très bien s'accommoder des arbres et ne pas être "linéaire", quitte à en supprimer quelques uns si vraiment il en était besoin. Il s'agit par ailleurs d'une circulation pétonne qui ne doit pas être mélangée avec celle des vélos dont chacun sait que cela devient des voies très "rapides" et peu douces et qui de ce fait me semble bien positionnée côté ville.

Gardons ainsi les berges et les arbres pour les piétons et dans un mode de traitement de cette partie qui ne soit pas du béton et des trottoirs urbains mais un chemin plus type "chemin de halage".

305/306 - Déposée le 09/05/2021 à 18:26 - ST-CLOUD

Association des Bateaux de Saint Cloud

Saint Cloud, le 7 mai 2021

A l'attention de Monsieur le Commissaire enquêteur

Objet : projet de requalification de la RD7 entre Saint Cloud et Suresnes

Monsieur le Commissaire-enquêteur,

L'association des Bateaux de Saint-Cloud représente les 56 bateaux d'habitation et d'activité stationnés légalement le long des berges de Saint-Cloud. Soit 6 bateaux d'activité (2 ERP et des activités tertiaires), 70 familles, plus de 400 personnes qui vivent et travaillent sur la Seine. C'est le 6ème quartier de Saint-Cloud défini par l'agenda 21 de la ville.

Après avoir réuni et échangé avec nos membres, en lien avec notre avocat conseil en urbanisme et droit de l'environnement, nous souhaitons vous présenter la synthèse de nos observations concernant le projet de requalification de la RD7 soumis à enquête publique par le département des Hauts de Seine.

Une enquête publique confidentielle fondée sur un dossier aux données incomplètes, voire erronées

Une carence en communication de l'enquête publique

Décidée début mars alors que le confinement était imminent, l'enquête d'utilité publique a lieu en pleine période de confinement, cumulée avec les vacances scolaires. De nombreux Clodoaldiens sont partis en province.

Le choix de la communication par simple affichettes (sans utiliser les Decaux, beaucoup plus visibles, qui sont pourtant partiellement dédiés à l'information publique), l'absence de communication digitale (pas d'annonce sur la homepage du site de la ville par exemple), et l'absence de boîtage a eu pour conséquence une très faible information de la population. Nous avons interrogé plus d'une centaine de riverains le week-end du 24 avril sur la passerelle de l'Avre : très peu d'entre eux étaient informés de l'enquête publique ni même du projet. C'est pourquoi, nous avons pris l'initiative de distribuer le week-end du 1er mai un tract pour sensibiliser les passants au projet et les inciter à consulter le dossier et à participer à l'enquête publique.

Nous regrettons également le faible nombre de rendez-vous disponibles, sur des créneaux très brefs (15 mn), uniquement par téléphone et ne permettant donc pas d'échanger autour de documents ou visuels, ainsi que la jauge bloquée à 100 personnes pour la réunion publique en visioconférence du 15 avril, qui a empêché de nombreuses personnes de se connecter.

Un dossier incomplet pour décrire le projet

Le projet n'est pas décrit dans sa totalité. Il manque une élévation décrivant le linéaire du quai sur les 3,3km. Aucune image du linéaire vu depuis la berge d'en face n'est proposée (en mode avant/après). Les plans masse et coupe sont incomplets, surtout aux sections problématiques. A titre d'exemple il n'y a qu'une seule vue (de la passerelle de l'Avre) entre Suresnes et le Pont de St Cloud, soit plus de 2km non représentés. La représentation du projet ne permet ainsi pas de se rendre compte que la berge naturelle va être remplacée sur 1,6 km par un quai en béton avec un mur de plus de 2,20m de haut.

Les bateaux y sont représentés à l'identique, or il a été dit dans la réunion publique que certains seraient « déplacés ». Un plan de la disposition future des bateaux doit être obligatoirement joint au dossier.

La végétation des berges est représentée à l'identique, seuls les arbres d'alignement supprimés sont indiqués comme tels, cela prête à confusion.

Des études aux données anciennes, parfois datées voire erronées

Les études d'impact sont lacunaires, datées et parfois fausses.

Les études de circulation sont anciennes (2014, et même 2011 !), et présentent des chiffres qui ne tiennent donc pas compte des évolutions récentes liées par exemple à l'usage croissant du T2, à l'impact des mesures prises sur les voiries environnantes (comme la fermeture du tronçon RD1 du pont de Sèvres, la création de la piste cyclable sur la RD1, les restrictions des accès voitures dans Paris, la limitation de la vitesse sur le périphérique, ou encore l'essor des nouvelles mobilités et le développement du télétravail). Les premiers résultats de l'Enquête globale transports 2020 réalisée par la DRIEA confirment la tendance depuis 2010 à la diminution du trafic routier et l'augmentation des transports en commun et des modes doux. Le dossier ne comprend d'ailleurs pas d'étude du trafic vélo, alors même que ce mode de transport est en plein développement.

Concernant la circulation locale, le dossier ne comprend pas de plan de circulation permettant de justifier les multiples tourne-à-gauche et d'identifier les parkings souterrains possibles pour décharger la voirie.

? Nous demandons qu'un plan de circulation soit réalisé sur les deux villes pour justifier les tourne-à-gauche et identifier les solutions de report de stationnement

? Nous demandons une étude du trafic vélo, en lien avec le plan RER V

L'étude acoustique a été considérablement minorée car réalisée au moment où la Seine était au plus bas (2 enregistreurs à bord des bateaux), ce qui n'est pas conforme, l'enregistreur devant être placé à 4 mètres d'altitude de la chaussée. De plus, les mesures ont été prises à une période peu représentative puisque le quai était coupé à la circulation nocturne des poids lourds. Notre association a prévenu la société Acoustb, qui n'en a pas tenu compte.

? Une nouvelle étude acoustique doit être réalisée, avec des projections calculant l'impact acoustique pour tous les riverains (immeubles et bateaux) lié à la suppression des arbres et arbustes

Seul le bilan sanitaire des arbres d'alignement semble avoir été réalisé. L'analyse de la flore existante sur les berges, pourtant dense, n'a pas été réalisée.

Le comptage des arbres ne correspond pas à la réalité. Seuls les arbres d'alignement abattus sont comptés, alors que la lecture du dossier laisse entendre qu'une grande partie des arbres de la berge seront également supprimés. Le bilan arbres à l'issue du projet est par conséquent trompeusement amélioré.

Ainsi, nous avons effectué sur le seul tronçon de Suresnes un recomptage des arbres correspondant à la définition habituelle des urbanistes (tout tronc mesurant au moins 40 cm de circonférence à 1,5m du sol, et qui atteint au moins 4 m de hauteur (par opposition aux arbres à basse tige ou arbuste). Le dossier du Conseil Départemental y relève 63 arbres, tous abattus, 48 replantations, soit un déficit de 15 arbres. De notre côté, nous avons compté 150 arbres côté Seine et Parc du Château. Les arbres côté ville nous semblent être sur le domaine privé et non concernés. La différence est donc de 150 arbres à Suresnes au lieu des 63 annoncés, tous abattus. Soit, en considérant 48 replantations, un déficit de 102 arbres. Le bilan des arbres sur le tronçon de Suresnes est donc de 85% d'arbres en moins, et non 76% ! Un comptage identique serait à réaliser sur le tronçon de Saint Cloud, beaucoup plus long.

? Nous demandons qu'un comptage exhaustif (arbres d'alignement et ceux de la berge) soit réalisé et que le bilan du déficit d'arbres soit actualisé.

Le bilan de la faune est pour le moins sommaire et surprenant. A lire le dossier, seuls quelques pies et pigeons auraient été observés, ainsi que de rares chauve-souris ! Une telle affirmation ne peut que faire sourire les habitants de la Seine que nous sommes, qui cohabitons avec une multitude d'oiseaux, dont plusieurs espèces protégées : les cygnes, canards, poules d'eau, chauves-souris et hérons sont les plus familiers, mais citons à titre d'exemples les martins-pêcheurs, les bergeronnette, les chevaliers guignette, les rouges-gorges, les mésanges, les verdier d'Europe, les chardonnerets ou encore les pinsons. Par ailleurs, de nombreux poissons viennent frayer sur les rives. Un responsable de la LPO est venu également constaté la richesse de la biodiversité et a identifié nombre espèces protégées.

? Nous demandons qu'une étude approfondie de la faune terrestre et fluviale soit réalisée.

Notre association est à la disposition des enquêteurs.

Une infrastructure invasive dont l'impact sur l'environnement et la santé des habitants est dramatique

Le postulat de départ du projet, présenté comme l'invariant non négociable, est la mise en 2x2 voies de la RD7. Il s'agit de la fin d'un aménagement débuté il y a plus de vingt ans au Nord par le tronçon Suresnes-Puteaux, continué il y a une dizaine d'années au Sud avec le tronçon Issy les Moulineaux-Meudon.

Lancé à l'époque du « tout voiture », il apparaît aujourd'hui en décalage considérable par rapport aux évolutions récentes des mobilités, aux attentes des utilisateurs, et à la nécessaire prise en compte de l'urgence climatique dans tous projets d'infrastructures. L'explosion du télétravail avec la crise sanitaire aura sans aucun doute des effets durables, qu'il est bien difficile de mesurer. Néanmoins, la baisse de la circulation en Ile-de-France est une tendance continue depuis dix ans. L'offre de transports en commun va s'enrichir encore avec la construction de la ligne 15 du Grand Paris. Le transport fluvial est appelé à s'intensifier pour les marchandises et les matériaux, comme c'est déjà le cas pour les chantiers du Grand Paris et d'Eole, diminuant d'autant le nombre de camions sur les routes franciliennes.

A contrario, les modélisations effectuées pour l'étude prospective du trafic (annexe 2) ne prévoient pas d'augmentation significative : -4% à l'heure de pointe le matin en 2026 et 2036, +2% à l'heure de pointe du soir, en 2036 (+1% en 2026). Des chiffres qui ne justifient pas le passage de 3 à 4 voies. Aucun scénario alternatif n'est pourtant proposé, ne serait-ce que sur les quelques sections problématiques, alors même que l'Autorité environnementale l'avait réclamé dans son avis.

L'objectif du Conseil départemental est de faire rentrer l'existant dans son invariant (4 voies), plutôt que d'adapter la voirie à l'existant. Ceci alors que le tronçon central qu'il s'agit maintenant d'aménager dispose d'une emprise foncière bien moins généreuse qu'au Sud ou au Nord.

Pour y parvenir, le maître d'ouvrage propose d'abattre tous les arbres majestueux d'alignement. Sur un linéaire de 1,6km, il est prévu de mordre sur la berge naturelle pour y poser la route en encorbellement, avec la création d'un long mur de soutènement en béton.

424 arbres d'alignement matures et en bonne santé vont disparaître, remplacés par de jeunes sujets, beaucoup moins nombreux et qui mettront des dizaines d'années avant d'atteindre une taille comparable. Le dossier ne comptabilise pas les arbres de la berge qui seront abattus. C'est un nombre beaucoup plus important d'arbres qui seront sacrifiés, (150 au lieu de 63 comptés à Suresnes), avec une grande richesse de variétés selon le relevé de Pierre Vallain. L'artificialisation des sols entraînera l'imperméabilisation des berges. « Nettoyée » de façon radicale, la berge va perdre sa végétation dense qui abrite tout un écosystème. Ces arbres et arbustes sont aujourd'hui sur ce tronçon un élément marquant du patrimoine urbain, qui contraste avec le tronçon Suresnes-Puteaux. Ils jouent un rôle essentiel pour lutter contre les îlots de chaleur, absorber la pollution, réduire le bruit, infiltrer l'eau de pluie. Leur système racinaire est très important pour maintenir la berge et la préserver des effets des crues.

A ce bilan environnemental consternant, s'ajoutent les perspectives d'avenir bien préoccupantes pour les habitants. Les études prévoient jusqu'à 50% d'augmentation du trafic sur la RD7 du fait de la requalification, alors même que le trafic diminue globalement en Ile-de-France. Un aménagement à près de 110 M €, pour un gain de temps de trajet inférieur à 4 minutes, avec une pollution atmosphérique et sonore en hausse jusqu'à 47%, dépassant les seuils critiques...

Le choix d'implanter la piste cyclable bidirectionnelle côté bâti, à l'inverse de l'option retenue pour le dernier tronçon aménagé à Issy-les-Moulineaux, interroge. Coïncée entre le bâti, le stationnement et le flot des véhicules roulant à 50km/heure, la piste cyclable sera accidentogène. Alors qu'elle est située sur un grand axe identifié pour le RER V, elle ne permettra pas aux vélotafeurs de rouler à bonne vitesse, du fait des 15 arrêts nécessaires aux traversées des intersections et à la vigilance nécessaire au croisement des entrées d'immeubles et de bureaux. Par ailleurs, aucune solution n'est proposée pour assurer la continuité cyclable entre la place Clémenceau et Sèvres, hormis la traversée du parc de Saint Cloud qui n'est possible qu'aux heures ouvrables. Ce choix d'implantation de la piste cyclable côté immeuble impose de déporter la chaussée, de construire le mur de soutènement (pas du tout anti-crue) très couteux (+de 15millions d'euros).

Des propositions de solutions alternatives pour améliorer le projet

Notre premier objectif est de limiter l'impact environnemental du projet et la dégradation du patrimoine vert.

Pour cela, il est impératif de préserver les arbres d'alignement et de conserver la berge naturelle.

Transférer la piste cyclable côté Seine

Nous proposons de créer côté Seine une promenade dédiée aux mobilités douces, constituée de la piste cyclable bidirectionnelle et d'un trottoir confortable, le tout séparé de la route par une haie touffue ou une palissade.

Une piste cyclable plus sûre et plus rapide : les interfaces des cyclistes avec la route se limiteront aux points d'entrée et de sortie de leur trajet sur la RD7.

Une piste cyclable plus agréable, puisqu'elle longera la Seine. Il est plus logique de rendre le paysage de la Seine aux promeneurs à vélo qu'aux chauffeurs de poids lourds ou aux automobilistes, dont on attend plutôt qu'ils gardent l'œil sur la route.

Un ensemble piste cyclable et trottoir plus large et confortable, séparés de la route par une haie ou une palissade, faisant office de protection physique et acoustique contre la circulation.

Lorsque l'emprise foncière est trop restreinte, cette promenade dédiée aux modes doux pourrait être aménagée sur une infrastructure légère et design (de type passerelle), qui aurait le mérite de s'adapter à la topographie en contournant les arbres. La voirie resterait sur l'emprise actuelle, sans nécessité de la déporter vers la Seine et de bétonner la berge.

Par ailleurs, le nettoyage de la berge devra être le plus respectueux possible de la végétation existante. Sur les sections où la berge doit être consolidée, il s'agira d'y replanter une végétation touffue, afin de restituer l'aspect végétal qui fait le charme de ce tronçon.

Rester à 3 voies, au moins sur les sections les plus contraintes, afin de limiter l'emprise de l'infrastructure à 22 mètres.

Sur les tronçons les plus contraints, on pourrait également envisager de rester à 3 voies, en limitant les tourne-à-gauche (avec notamment une refonte des plans de circulation des villes) et en déployant le système Flowell de Colas actuellement expérimenté par le Conseil départemental sur le Boulevard circulaire de la Défense, système particulièrement intéressant pour adapter le sens de circulation de la voie centrale au flux pendulaire de la circulation.

Cette promenade modes doux sur Seine suppose par ailleurs de supprimer tout stationnement côté Seine en identifiant des solutions alternatives.

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.

Le projet actuel supprime déjà 50% des places de stationnement. La création d'un parking sous le stade Tacconi est présentée comme une simple option à confirmer par la commune. Cette hypothèse est très intéressante et apporte indéniablement une réponse pour les résidents autour de la gare des Milons. En revanche, aucune solution n'est apportée pour le quartier des Coteaux qui compte de nombreux habitants, avec des créations de logements nouveaux. Qu'en est-il du projet derrière la station Total ? et celui de l'école Skema ? Il peut y avoir aussi des solutions de mutualisation des places de parking de bureaux.

Il faudra en revanche veiller à maintenir des accès livraison/PMR ou dépose minute à distance raisonnable des bateaux (par exemple au niveau des passages piétons, et/ou des points de collecte des ordures, des boîtes aux lettres).

La nécessité de prendre en compte les spécificités de l'habitat fluvial

Il est assez paradoxal de voir que ce projet, dont l'un des objectifs proclamé est « d'ouvrir la ville sur la Seine », fait aussi peu de cas des habitants de la Seine. Le mode de vie fluvial est pourtant caractéristique de ce paysage fluvial pittoresque tant vanté par le Département.

Pourtant, l'habitat fluvial est ignoré par l'étude. Une demi-page au sujet de nos bateaux (sur un dossier de près de 1000 pages) prouve le peu d'intérêt qu'on y porte. Les mentions apportées sont purement contraignantes. La représentation de nos bateaux y est fautive. Nous avons été contactés il y a quelques semaines seulement par Artelia, mandaté par le Département pour recueillir des renseignements sur les péniches, par le biais d'un simple questionnaire très sommaire et non nominatif déposé dans nos boîtes aux lettres. Contacté par téléphone, le cabinet Artelia nous a précisé qu'il ne se déplacerait pas sur site !

L'approche uniforme que semble vouloir privilégier le Maître d'ouvrage pour l'aménagement des berges ne peut pas fonctionner avec les bateaux, qui sont tous différents, avec des passerelles de dimension et de disposition différentes, des hauteurs variables. Les contraintes des péniches ne sont pas les mêmes que celles des house-boat. Cette diversité peut être vue comme un obstacle ou une contrainte, nous sommes convaincus qu'elle est constitutive du pittoresque des bords de Seine et un fort élément d'attraction pour les promeneurs. Il serait très dommageable de vouloir supprimer cette diversité en uniformisant la berge et les accès.

Un accès aux passerelles à ajuster au cas par cas

Le projet qui nous avait été présenté il y a trois ans conservait des cheminements bas en pied des berges et des cheminements sur talus. Nous comprenons du projet présenté que ceux-ci sont supprimés, au profit d'une plateforme au niveau du quai à laquelle chaque bateau devra raccrocher sa passerelle.

Cette option est totalement impraticable pour la plupart des bateaux. Elle pose des problèmes d'altimétrie quasiment insolubles, sachant que les bateaux ne doivent pas avancer sur la Seine.

Un bateau est soumis aux variations de la Seine qui sont très importantes à cet endroit, du fait de la proximité du barrage de Suresnes. Nous subissons de fortes baisses de niveau : il y a environ 3 mètres d'étiage. Les bateaux doivent être toujours accessibles en période de basses eaux comme pendant la plus forte crue, nous notons un point de vigilance pour que cela soit intégré comme critère dans le cahier des charges du maître d'ouvrage.

Un meilleur traitement de la pollution atmosphérique et sonore générée pour les bateaux

Les bateaux vont être très exposés à l'augmentation de la pollution atmosphérique et sonore. Des solutions doivent être proposées à ces riverains, au même titre qu'aux habitants des immeubles. Enrobé acoustique, radars, feux tricolores synchronisés. Mais également financement des travaux d'isolation phonique des bateaux (parfaitement possible contrairement à ce qui est affirmé dans le dossier), protection de la promenade modes doux par une haie ou une palissade végétalisée servant également de protection acoustique pour les habitations fluviales, reconstitution au maximum de l'environnement végétal de la berge pour absorber la pollution et le bruit.

Raccordement aux eaux usées pour les bateaux

L'association se réjouit de cette perspective, qui permettra de respecter l'engagement pris par la ville de Saint-Cloud dans son agenda 21. Il faudra cependant veiller à ce que tous les réseaux soient conçus pour rester fonctionnels en cas de crue et que la solution technique soit validée à la fois par notre association et par l'ADF-F.

Coûts des passerelles, amarrages, déplacements, raccordements provisoires et définitifs

Le projet aura des conséquences et des impacts très lourds pour les habitats fluviaux : nécessité de déplacer certains bateaux pendant les travaux, coûts de raccordement des passerelles aux plateformes, coûts de raccordements aux réseaux après rénovation, coûts liés aux amarrages et raccordements temporaires pendant la durée des travaux.

Nous estimons à plusieurs dizaines de milliers d'euros les impacts financiers liés à ce projet pour chaque bateau.

Ce volet du projet doit être détaillé par le maître d'ouvrage. Une égalité de traitement doit être garantie avec ce qui a été fait lors des rénovations des tronçons Issy les Moulineaux et Sèvres : prise en charge des coûts liés à la reprise des amarrages (notamment mise aux normes des ducs d'albe), des raccordements aux réseaux et des frais liés aux déplacements lors des travaux.

Fortes nuisances liées aux travaux pendant 3 ans

Un chantier de cette importance aura un fort impact sur nos vies personnelles et professionnelles pendant trois années : difficultés d'accès, nuisances sonores, pollution... Une attention particulière devra être portée aux 400 habitants ou travailleurs des bateaux d'activité et des logements, pour préserver leur santé et leur sécurité pendant ce gigantesque chantier. Des dédommagements liés à ces nuisances pourront être demandés.

Le phasage du chantier tel qu'il est annoncé est à travailler finement. Ainsi, il est annoncé que les aménagements privatifs réalisés par les péniches sur les berges seront supprimés dès le démarrage du chantier, concomitamment au nettoyage de la berge. Or la plupart de ces aménagements consistent en des cheminements, escaliers ou rampes qui permettent d'accéder aux passerelles depuis le quai. Il faudra veiller à maintenir des conditions d'accès confortables et sûrs des habitants à leur logement.

En cas de déplacement nécessaire de bateaux pour les besoins du chantier, nous signalons l'impossibilité de mettre les maisons flottantes à couple (soit la moitié environ des bateaux de Saint Cloud). S'il s'avère nécessaire de déplacer des bateaux, le maître d'ouvrage doit prévoir et financer une solution provisoire d'amarrage individuel et sécurisé comme cela été fait à Issy Les Moulineaux.

* * *

En résumé :

Nous sommes satisfaits de voir que notre tronçon de RD7, qui est dans un état de délabrement et de saturation préoccupant, fasse l'objet d'un projet de requalification. En revanche, le bilan environnemental du projet tel qu'il est prévu n'est pas acceptable.

Nous sommes totalement opposés à l'abattage des 424 arbres d'alignements, et très inquiets quant au nettoyage radical de la végétation des berges pour lequel nous manquons de précisions

Nous souhaitons que la possibilité de rester en 3 voies soit examinée, au moins sur la partie la plus contrainte du tracé, pour préserver les arbres et la berge naturelle.

Notre principale proposition doit permettre de concilier mobilités et environnement, tout en améliorant l'attractivité de la future promenade sur Seine : le passage de la piste cyclable coté Seine, bordée d'une haie ou palissade protégeant les promeneurs de la route et servant de barrière acoustique pour les promeneurs et riverains, avec des sections sur infrastructure légère de type passerelle pour tenir compte des contraintes topographiques.

C'est pourquoi nous demandons la suspension de l'enquête publique afin que ces pistes d'amélioration du projet puissent être étudiées.

Nous vous remercions de votre attention et vous prie d'agréer, monsieur le Commissaire enquêteur, l'expression de nos salutations distinguées.

Pour l'association des Bateaux de Saint-Cloud

307 - Déposée le 09/05/2021 à 18:55 - SURESNES

Bonjour,

Je souhaite faire part de mon opposition au Projet RD 7 : celui-ci est devenu obsolète et implique des coûts environnementaux bien plus élevés que les potentiels avantages en terme de circulation.

Les voies sur berge entre Saint-Cloud et Suresnes sont une réelle coulée verte pour les habitants de ces deux communes et permettent d'égayer un quotidien dernièrement pénible. Abattre des arbres centenaires afin d'élargir la voirie semble encore plus absurde lorsqu'au même moment la voie sur la rive côté Paris vient justement de passer de quatre à deux voies.

L'absence de communication de la ville et du département est également regrettable et laisse penser que le projet doit être adopté en catimini.

Enfin, les gains en circulation que doivent permettre le passage de deux à quatre voies me semblent discutables : chaque usager des voies sur berge entre Saint-Cloud et Suresnes sait que la voie est doublée à l'intérieur de Saint-Cloud, le long du tram T2 et utilise cette autre option en cas de ralentissement de la circulation.

Cordialement

308 - Déposée le 09/05/2021 à 19:16 - ST-CLOUD

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

Veillez trouver mes observations :

1) « Promenade » ?

Le projet actuel prévoit une trop grande proximité entre voie piétonne et voie auto/stationnement auto – le projet propose finalement une « promenade au bord de la Départementale » ... c'est décevant pour 100 m€

De la distance physique ainsi qu'une barrière végétale continue entre les piétons et les voitures est nécessaire – il faut donc soit élargir et construire sur pilotis au-dessus de la Seine ou bien au contraire passer la 2 X 2 voies ou en 3 voies ou 2 x 1 voie pour laisser de la place à la « Promenade » - Sujet majeur

2) Place Clemenceau – Requalification entrée de ville de Saint Cloud

a) Requalification entrée de ville : St Cloud doit se saisir de cette occasion pour « symboliser » son entrée de ville en aménageant le centre de l'anneau à son avantage : emblème, panneau, armoirie, œuvre d'art, œuvre d'art numérique et changeante célébrant Saint-Cloud

b) Oui pour « cacher » le viaduc de l'A13 avec arbres mais ne pas attendre 30 ans pour cela... proposez une solution « temporaire » : peinture en trompe l'œil pour dissimulation ? ou Anamorphose ? comme le propose par exemple cet artiste : www.francois-abelanet.com

c) Le rond-point Rhin et Danube coté Boulogne est congestionné de manière quasi permanente aux heures de pointe : ne pas reproduire les mêmes erreurs...

3) Densité végétale

Projet actuel pas du tout assez fourni en termes de densité d'espaces verts et de sujets de haute tige mis en place – Nous sommes en présence d'un bord de Seine exceptionnel aujourd'hui quasi inaccessible – il faut le magnifier et en faire un véritable corridor végétal avec promenade, activités aquatiques, restaurant, forum, etc... et pas un projet en demi-mesure

4) Stationnement automobile

Stationnement : le projet diminue le nombre de places de stationnement auto. Un parking de 190 places (90 places perdues + 100 offertes généreusement !?) est prévu d'être construit sous le stade Tacconi, financé par le département et... la ville de St Cloud. Si le parking n'est pas réalisé avant le début des travaux (ce qui sera le cas..), gros problème de stationnement à prévoir...

Sur le projet de parking au droit du jardin des Gâtines, la municipalité prône le fait d'anticiper sa construction pour ne pas se retrouver sans parking pendant 5 ans pour l'Hôpital, ici aucune anticipation pour un chantier qui va durer plus de 3/4 ans....

De plus ce parking n'apparaît pas sur les plans d'avant-projet, on ne connaît pas ses entrées et sorties ainsi que son impact sur le trafic de la RD7 et des voies adjacentes

5) Vélos

a) La piste cyclable serait largement mieux coté Seine...

Les arguments « coté bâti » sont faibles :

« ...emporte l'adhésion des élus municipaux car elle permet aux cyclistes d'accéder plus facilement aux immeubles de bureaux et d'habitations (?) et éloigne la chaussée du bâti implanté en coteaux » - on parle de 2,5 à 3 m ce qui est mieux mais très insuffisant comme argument d'autant qu'il est prévu de toute façon de renforcer acoustiquement les menuiseries des façades des habitations donnant sur cette RD7...

b) La position de la piste coté bâti n'est pas en phase avec le projet de RER V...

c) Il manque une étude de flux et des usages des futurs cyclistes : transit ou local ?

Je vous remercie de votre écoute.

309 - Déposée le 09/05/2021 à 19:34 - ST-CLOUD

Monsieur le commissaire enquêteur,

Née au bord de la RD7 et **habitant sur une maison flottante** depuis plus de 20 ans, je suis bouleversée par le projet d'aménagement qui est proposé par le département des Hauts de Seine.

Certes, un aménagement est indispensable, car cette partie a toujours été négligée, attendant un éventuel réaménagement. Initié dans les années 1990, le programme est toujours resté le même : un projet qui fait la part elle à la circulation routière (voitures et camions) et qui prévoit que les promeneurs vont évoluer entre 4 files de voitures roulant à 50km/H sur un trottoir en béton, avec une végétation basse et artificielle. Est-ce réaliste ?

Aujourd'hui, la Seine à St Cloud est un cadre de vie absolument merveilleux et constitue un havre de verdure dont les riverains fluviaux sont très respectueux. Le souhait du département de partager cet environnement

avec les habitants terrestres est une excellente idée, à la condition de le préserver et de le valoriser. Le projet tel qu'il est proposé sacrifie l'environnement verdoyant à la circulation routière. Pourquoi saccager l'existant que la nature a mis un siècle à construire et essayer de compenser timidement pour se donner bonne conscience ?

Nous sommes aujourd'hui en 2021, notre monde évolue très vite, nous savons que la nature est fragile, d'autant plus en milieu urbain. Le projet prévoit de supprimer toute la végétation de la berge, tous ses arbres, presque tous les arbres d'alignement centenaires, et de ne replanter que très partiellement.

Que va devenir la faune qui est très riche sur cette portion de la rive ? Nous avons de nombreuses espèces protégées : des chauve-souris, des papillons, des cygnes, de nombreux oiseaux, ...

Étudiante en architecture, je suis convaincue qu'un autre projet est possible : construire le cheminement piétons et vélos autour des arbres pour les respecter et les mettre en valeur. Mettre la piste cyclable le long de la Seine avec la promenade (compatible projet RERV), avec de la végétation entre les circulations douces de la Seine et les voitures pour que cette promenade devienne effectivement un endroit où tous les habitants puissent se promener et découvrir la qualité de vie des bords de Seine.

J'espère, Monsieur Le commissaire enquêteur, que vous tiendrez compte de l'avis des jeunes pour ce projet car il aura un impact indéniable sur les 50 années à venir.

310 - Déposée le 09/05/2021 à 19:51- ST-CLOUD

Le projet de RD 7 porté par le département des hauts de Seine est révélateur d'une conception totalement inadaptée aux défis environnementaux et aux enjeux climatiques actuels (biodiversité, îlot de chaleur, pollution, nuisances auditives, accidentologie...). Il favorise le minéral au détriment du végétal.

1) Atteinte à la biodiversité

- Ainsi, il conduit à l'abattage des 2 côtés de près de 420 arbres d'alignement du quai et dont des arbres très anciens "voire centenaires ». Or si une campagne de plantation est proposée celle-ci ne compense aucunement la réserve de biodiversité existante, ni en nombre, ni en capacité d'atténuation des effets d'îlots de chaleur.
- Atteinte marquée à la biodiversité identifiée ((voir détail des espèces existantes)

C'est un lieu de passage pour des espèces menacées comme le Pic épeichette (1 observation) ou le Tarier des prés (dans les friches). 19 espèces d'oiseaux, 3 chiroptères protégées et patrimoniales : Pipistrelle commune, Pipistrelle de Kuhl, Murin de Daubenton.

2) Pollution renforcée et effet îlot de fraîcheur supprimé

- En supprimant ces arbres leur rôle de capteurs de CO₂ et d'îlots de fraîcheur disparaît à proximité des habitations et des écoles et l'impact de la pollution est renforcée. Parallèlement la création d'une voie supplémentaire et le passage à 4 voies crée un facteur supplémentaire de pollution par l'augmentation du trafic
- Les impacts sur les habitations et les équipements publics à proximité sont très clairs. (Crèches, écoles)

les écoles et les crèches sont présentes sur le site

Sur Suresnes

- Ecole élémentaire public le PARC 36 rue du Docteur MAGNAN
- Ecole privée Saint Lefroy 92-96 boulevard de la république Suresnes
- Groupe scolaire des Cottages 32 Rue des Cottages Suresnes
- Ecole de la république rue de la république SURESNES.(150 élèves)
- Maternelle République, rue du chemin vert Suresnes

Sur Saint-Cloud

-Crèche municipale people and baby 2 Rue du Calvaire, 92210 Saint Cloud

-Les installations sportives (stade de football tacconi) 33 Quai du Président Carnot, 92210 Saint-Cloud

- Ce projet propose un axe supplémentaire aux voitures créant un effet appel d'air. Or le projet de Grand Paris Express permet de desservir cette zone suffisamment.

3) 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

Par ailleurs ce projet est illégal juridiquement. 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.

En effet il est précisé expressément que ce contrat s'inscrit dans une démarche pour la préservation de la ressource en eau, la protection et la restauration de la biodiversité, de la nature en ville et de l'adaptation au changement climatique.

a TVB n'a pas été prise en compte dans ce projet. Les aménagements verts (quelques arbres plantés dans le béton) ne constitueront pas un corridor écologique et ne remplacera sûrement pas l'ancien qui lui, semble fonctionnel.

il est également en contradiction avec le schéma de cohérence écologique de la Métropole du Grand Paris.

[En PJ un document sur l'eau, la trame verte et bleue du POLD \(6 pages\) donné en annexe n°5](#)

311 - Déposée le 09/05/2021 à 19:55 - SURESNES

L'aménagement du carrefour de St Cloud est logique.

En revanche la destruction de nombreux arbres anciens pour les remplacer par des arbustes, des deux côtés de la route, est une absurdité. Cette rive de Seine, malgré une architecture sans charme, est sauvée par ces rangées d'arbres. Vous allez efficacement la défigurer.

C'est aberrant écologiquement et esthétiquement. Pour vos électeurs sur cet axe, vous cumulerez la perte de perspective verte avec un trafic automobile augmenté. Pas certain que cela les enthousiasme. Moi qui l'emprunte souvent, ça me désole et m'oblige à mettre en doute le bon sens de l'équipe responsable.

312 - Déposée le 09/05/2021 à 20:04 - SURESNES

Bonjour,

Je suis tout à fait opposé au projet de requalification de la RD7.

Nous sommes nombreux à vouloir privilégier une « coulée verte » ombragée le long de la Seine, plutôt qu'une 4 voies bétonnée apportant son lot de pollution et de bruit. Non au trafic routier sur la RD7, non à la bétonisation des berges ; c'est dépassé. Il faut privilégier les transports en commun, le fret fluvial, le vélo. Plutôt que d'investir dans des infrastructures routières coûteuses, développons des modes de déplacement doux et respectueux des habitants de Suresnes et Saint-Cloud. Nous sommes favorables à la construction d'une piste cyclable double-voie sécurisée. En outre, l'étude concernant le trafic routier, qui justifie le besoin de doubler les quais, semble datée d'une autre époque. Les choses ont changé et continuent de changer : le trafic routier baisse et les modes de déplacement « doux » sont en nette hausse depuis 15 ans.

Doubler les quais va générer encore plus de nuisance sonore pour les riverains des quais qui, eux, se plaignent déjà quotidiennement du bruit provenant des quais. Or le bruit est aujourd'hui reconnu comme étant une nuisance sonore et fait partie du code de la Santé Publique. Augmenter le trafic routier va à l'encontre d'un mode de vie apaisé, sans bruit, auquel les riverains des quais aspirent.

Abattre des arbres magnifiques et en bonne santé va à l'encontre de la volonté des habitants des villes de vouloir vivre dans une ville « verte » et apaisée. L'épisode récent de la covid-19 nous a rappelé combien il était difficile de vivre dans une ville sans nature, sans arbre, sans verdure.

De plus, replanter des arbres signifierait qu'il faudrait attendre 20 ans avant de retrouver une allée ombragée et splendide comme celle que nous avons aujourd'hui. Sans compter, qu'à l'heure de la crise économique actuelle, dépenser 100 millions d'euros pour refaire une route semble inapproprié. Il serait plus utile de les investir dans la débétonisation de Suresnes, la lutte contre le bruit, la lutte contre le gaspillage énergétique, le développement de solutions absorbant la chaleur générée par les villes qui participe la sensation de suffocation pendant les périodes de canicule qui sont de plus en plus longues.

Pour conclure, ce projet semble dater d'une autre époque et n'est pas en accord avec le monde d'après en cours de construction où le respect de l'environnement et de ses habitants est au cœur de tout initiative.

Bien Cordialement,

Christophe, habitant à Suresnes depuis 23 ans

313/314 - Déposée le 09/05/2021 à 20:12 - 75016 PARIS

Bonjour,

Résidant sur la berge qui fait face à Saint-Cloud, j'ai pris connaissance de ce projet à l'ouverture de la procédure d'enquête publique.

Si je comprends tout à fait le besoin d'améliorer le quai de Saint-Cloud qui n'est satisfaisant ni pour les piétons, ni pour les deux roues, ni pour les voitures, je dois dire que j'ai été consterné par le caractère anachronique du projet.

Comment en 2021, pouvons-nous nous lancer dans une entreprise de destruction du peu de nature existante au profit de la circulation automobile et de la pollution qui en découle ? Comment peut-on abattre tant d'arbres alors que chacun se rend compte de leurs vertus dès que les températures s'élèvent, ce qui est de plus en plus fréquent ?

Comment dégrader à ce point le paysage pour les riverains qui auront beaucoup moins de verdure sous leurs yeux (malgré les projets de plantation basse qui sont sympathiques mais ne vaudront jamais les arbres).

Ce projet va totalement à contre-sens d'une évolution structurelle visant à remettre la voiture à sa juste place, sécuriser les axes réservés aux deux roues et aux piétons et remettre du vert dans nos villes.

J'en appelle donc à la raison et au bon sens des autorités pour revoir profondément leur copie. Ne saccageons pas ce quai, très largement perfectible certes mais par le biais d'un projet respectueux de l'environnement et des habitants, pas simplement au bénéfice de tous ceux vivant ailleurs et empruntant cette voie de circulation.

315 - Déposée le 09/05/2021 à 21:17 - ST-CLOUD

Suite à l'enquête publique et comme vous le signale @Saintcloud@velo, il apparaît que l'axe concerné favorise la circulation des véhicules motorisés, tant sur le volume que sur la vitesse. De ce constat, je me permets d'émettre 2 observations :

1. Une piste cyclable côté bâti interrompue régulièrement : ie quand le trafic routier s'intensifie, les mobilités douces doivent accuser une perte de temps et d'efficacité sur cet axe qui me paraît pourtant intéressant comme itinéraire alternatif pour rejoindre Paris par les quais de Seine.

2 La promenade plantée côté quai de Seine serait réservée aux piétons uniquement; le projet voudrait donc valoriser les quais de Seine ce qui est en soi honorable mais j'ai bien des difficultés à envisager une promenade dominicale apaisée le long d'un axe routier bruyant respirant des émissions de CO.2. J'aurais opté pour un accès piéton côté bâti qui mènerait vers le parc de Saint-Cloud.

En bref, une circulation cycliste en bord de Seine et un accès piéton facilité au parc de Saint Cloud auraient donné pleine satisfaction à la cycliste et piétonne que je suis. Merci !

316 - Déposée le 09/05/2021 à 21:56 - ST-CLOUD

Bonjour,

Ce projet laisse trop de places aux véhicules et implique l'abattage d'arbres dans une période où il est urgent de les préserver. Il va totalement à l'encontre de l'urgence écologique actuelle et ne ferait qu'aggraver la situation.

À ce titre, je me positionne en faveur des demandes de l'association St-Cloud à Velo et demande :

- Une piste cyclable, côté Seine, et de largeur compatible avec le RER-V (4m)
- Une piste cyclable de chaque côté du pont de Saint-Cloud
- L'aménagement du rond-point Georges Clémenceau pour pouvoir construire plus tard une piste cyclable entre Saint-Cloud et Sèvres, afin de ne pas être tributaires des horaires d'ouverture du Pont de Saint-Cloud

Bien cordialement

317 - Déposée le 09/05/2021 à 22:03

Ce projet conduira à une augmentation du trafic routier, avec des nuisances environnementales fortes. Transformons le pour permettre une mobilité plus respectueuse de l'environnement.

318 - Déposée le 09/05/2021 à 22:32

C'est impensable d'arracher des arbres pour bétonner ! Il y a certainement d'autres solutions

Et la sécurité des cyclistes est oubliée ...

319 - Déposée le 09/05/2021 à 22:34 - ST-CLOUD (Voir n°398)

Monsieur le commissaire enquêteur,

Certains voudraient croire ou faire croire que les habitants du fleuve ne sont que des usurpateurs de l'espace public, qu'ils veulent garder la Seine pour eux et refusent d'y accueillir les autres habitants.

C'est tout le contraire.

Nous habitons depuis 6 ans sur une péniche située à Saint Cloud.

Nous sommes heureux que le Département se propose de remettre enfin de l'ordre dans cette voirie, d'organiser les flux, d'y accueillir une piste cyclable, dans une vision que nous espérons proche des travaux réalisés à Issy les Moulineaux.

Nous sommes très heureux aussi de cette volonté de valoriser le paysage fluvial auquel nous sommes tellement attachés que nous avons choisis d'en faire notre cadre de vie.

Que les habitants de la ville se réapproprient les berges est un très bon objectif !

Mais appeler « promenade paysagère » un petit trottoir accolé à une 4 voies dédiée à la grande circulation et aux poids lourds, et dont tous les arbres d'alignement auront été préalablement abattus, relève de la manipulation sémantique.

Ce projet favorise est un projet routier avant tout, qui privilégie les mobilités « dures » (voitures, camions) au détriment des mobilités « douces » (vélos, marche).

Un projet dont les grands perdants seront la faune, la flore et la santé des habitants de Saint Cloud et Suresnes. Un projet dont les conséquences pour les riverains fluviaux sont complètement occultées.

Ce projet doit impérativement être amélioré. Pour mieux concilier mobilités dures, mobilités douces, préservation de l'environnement et valorisation de la Seine.

Nos propositions se résument en trois points :

1. Mieux traiter les mobilités douces et améliorer l'attractivité de la promenade sur berge en repositionnant la piste cyclable côté Seine, avec un large trottoir piétons, séparés de la route par une haie ou palissade végétalisée
2. Relier les deux poumons verts que sont le parc de St Cloud et le Bois de Boulogne par une promenade protégée en bord de Seine, en prolongeant le mur acoustique prévu dans la section « ESEO Paris place Clemenceau », du viaduc de l'A13 jusqu'à la passerelle de l'Avre
3. Préserver les arbres d'alignement et la berge naturelle !! Afin d'éviter la création du mur béton de soutènement, garder la voirie côté villes, la piste cyclable côté berge pouvant s'adapter à la topographie, passant occasionnellement sur une passerelle légère, en surplomb de la berge, contournant les arbres.

Ces propositions ainsi que nos observations sont détaillées dans le courrier joint. ([voir Annexe n°6](#))

Nous espérons que ces propositions contribueront à améliorer ce projet.

Bien à vous.

320 - Déposée le 09/05/2021 à 22:46 - BOULOGNE BILLANCOURT

Monsieur le commissaire enquêteur,

J'ai examiné avec beaucoup d'intérêt le dossier de ce projet, y compris le rapport sur les simulations de trafic.

Voici quelques observations :

- La piste cyclable devrait être côté Seine, afin d'éviter les intersections et rendre la piste plus efficace.
- La largeur de la piste prévue n'est pas suffisante. Il faut un minimum de 4m pour une piste bidirectionnelle.
- La piste cyclable doit être protégée, continue et lisible. Une piste qui disparaît quand il y a un parking, ou qui se mélange avec un trottoir, ne devrait jamais être proposée en 2021.

Sur les simulations de trafic, clairement les ingénieurs qui ont préparé le rapport sont irréprochables. Néanmoins, on peut très bien maîtriser son domaine et les outils, si les présuppositions ne sont pas correctes, les résultats n'auront pas de valeur. En l'occurrence, la méthodologie repose sur la supposition que le trafic est déterminé par des « générateurs de déplacements » (page 11), et la fluidité de la circulation est une fonction de ce trafic et la capacité routière. Cette méthodologie est l'équivalent du géocentrisme. Or, il est bien connu par les spécialistes que c'est l'inverse : tout comme c'est la terre qui tourne autour le soleil, les déplacements en voiture sont générés par la capacité routière, la demande latente étant en effet « infinie ». Je vous conseille la lecture de l'article fondamental « The fundamental law of road congestion » par Turner et Durant (2011). Pour un exemple récent, « Economic benefits of road widening: Discrepancy between outturn and forecast » par Metz (2021), où les simulations justifiantes l'élargissement de l'autoroute circulaire M25 à Londres n'ont pas réussi à prédire l'augmentation du trafic. Un deuxième exemple plus proche, la RD1 à Boulogne-Billancourt est fermée depuis le début de 2018 pour les travaux de la gare à Pont de Sèvres. En moyenne, 36000 véhicules y circulaient les jours ouvrés avant la fermeture, aujourd'hui le report de trafic sur les autres voies représente pas plus qu'un tiers de ce nombre.

Il est donc un non-sens de prédire le niveau de trafic indépendamment de la mise place d'une route à 2x2 voies. Ce qui est certain, la quantité de trafic augmenterait avec plus de capacité, et mécaniquement cette

augmentation créerait de la congestion dans le réseau routier dans les alentours. Il n'existe aucune raison de passer la route à 2x2 voies sauf un désir d'augmenter le nombre de véhicules en circulation.

De même, si les itinéraires parallèles à la RD7 par les rues secondaires étaient rendus impraticables pour les véhicules par des modifications du plan de circulation, le trafic en général baisserait, au profit des modes actifs. Si des aménagements cyclables de haute qualité sont aménagés, dans un vrai réseau dans le secteur, la part modale du vélo sera bien plus importante que 9% en 2046.

En résumé, aménageons la route pour le trafic que nous souhaitons voir, plutôt que pour les véhicules qui on nous dit seront là.

Bien cordialement

321 - Déposée le 09/05/2021 à 22:56 - ST-CLOUD

Monsieur,

Le projet de la RD7 de Suresnes à Saint Cloud a retenu toute mon attention.

Après des mois difficiles, et à l'heure où chaque habitant des grandes métropoles a pleinement pris conscience de l'importance de préserver la végétation dans les zones urbaines, il est INADMISSIBLE d'envisager un projet de voirie qui tendra à transformer cette portion de quais de l'Ouest parisien en autoroute (2X 2 voies).

L'ensemble des arbres existants, très anciens, qui végétalisent cette partie des quais devra être abattu, pour laisser place à de petits arbustes qui mettront des décennies à grandir. L'attractivité de cette portion de quais deviendra quasi nulle, alors même qu'elle offrait jusqu'alors un attrait visuel important du fait de sa végétation luxuriante qui est l'essence de cette partie de l'ouest parisien.

Le bruit généré par une circulation sur 4 voies dévaluera l'ensemble des habitations longeant sur plusieurs dizaines voire centaines de mètres de la voirie sur berge.

Je suis extrêmement opposée à un tel projet.

Les abords de l'actuelle voirie sont suffisamment larges pour permettre la création de pistes cyclables, tout en conservant les trois voies actuellement existantes, ainsi que les arbres qui bordent les voies.

Il ne me semble pas que le sens de l'histoire ait été compris.

Bien à vous.

322 - Déposée le 09/05/2021 à 22:58

Madame, Monsieur,

Le besoin de modernisation et d'amélioration de ce tronçon est une évidence.

Je m'interroge néanmoins sur la part importante faite à l'automobile sur ce projet qui est clairement à l'encontre des tendances futures et des actions mises en œuvres par l'ensemble des acteurs d'IDF. Nous voyons partout des mesures fortes pour déployer les mobilités douces et permettre aux citoyens et résidents de ce réapproprier les rives de Seine.

Nous voyons ici clairement que le projet, ne va pas dans ce sens. Sous couvert de quelques artifices, il vise principalement à fluidifier et accroître le trafic routier dans un secteur dense et devenu résidentiel (le temps des usines est terminé dans cette zone) et à proximité d'un parc classé etc.

je vous écris donc pour demander que les mesures nécessaires de modernisation de ce tronçon aient réellement pour but d'être plus en adéquation avec les attentes des citoyens, dans le cadre du Grand Paris et des projets de réduction de la pollution.

La première des mesures doit viser à réduire le trafic et à le rééquilibrer sur la D1 sur l'autre rive, sur laquelle le trafic serait moins nuisible.

La création de pistes cyclables et de promenades piétonnes larges et continues ainsi que la création d'îlots de fraîcheur ou dédiés à des commerces, des traversées de type "coulée verte" seraient pertinentes. L'utilisation des transport en commun doit être une priorité avec une voie dédiée à la ligne de Bus 175.

Je vous remercie de la prise en compte de ces remarques dans votre enquête.

veuillez agréer, Madame, Monsieur, mes sincères salutations.

323 - Déposée le 09/05/2021 à 23:22 - ST-CLOUD

Je suis ravi d'apprendre que nous pourrions enfin profiter de l'exceptionnel patrimoine immobilier qui borde la Seine à cet endroit.

Ces vilains arbres nous gâchaient vraiment le paysage

324 - Déposée le 09/05/2021 à 23:25 - SURESNES

Madame, Monsieur,

Merci de donner la parole.

J'habite à Suresnes depuis 3 ans. Je suis attachée à cette ville et j'aimerais contribuer à rendre la vie meilleure.

Je m'interroge à la description de ce projet.

À l'heure où l'environnement a un besoin d'urgence d'un coup de pouce, où le télétravail se développe de plus en plus, où la canicule s'invite tous les ans, de plus en plus longue et de plus en plus intense, ce projet semble défendre un mode de vie d'un autre temps.

Je vous prie de bien vouloir reconsidérer le contenu du projet. Je suis sûre qu'une solution plus en lien avec l'urgence climatique existe. Aidez-nous, citoyens de Suresnes, à mieux vivre avec moins de pollution et plus de nature à nos portes. je suis sûre qu'il y a une solution où il est possible de replanter un arbre pour un arbre abattu. Nous pourrions alors nous promener au bord de l'eau à l'ombre.

Merci de m'avoir lu jusqu'au bout.

Mme lan Duong

325/326 - Déposée le 09/05/2021 à 23:50

Madame, Monsieur,

Pratiquante très régulière du vélo type citadin et balade de week end, j'emprunte peu pour des raisons de sécurité et de confort les bords de Seine vers le nord de St Cloud.

La rénovation des bords de Seine St Cloud Suresnes est vraiment critique pour se rendre à la Défense en vélo et pour remettre de la qualité de vie et de la mobilité douce dans une artère importante de circulation.

A ce stade le projet de rénovation ne répond pas aux attentes d'une cycliste en recherche de qualité de mobilité, tournée vers l'avenir et le Grand Paris, en conséquence j'attendrais :

- Un itinéraire cycliste côté Seine pour une circulation fluide et sécurisée, sans intersections avec les rues de St Cloud et Suresnes.
- Une piste cyclable bidirectionnelle conforme avec le futur RER V conforme aux recommandations du Cerema : 4,00 m de large avec une continuité d'itinéraire et de revêtement sur toutes les traversées prioritaires.
- Une lisibilité soignée entre piste et trottoir : une définition claire du domaine piéton, du domaine cyclable, et une différenciation nette de l'espace non circulé entre piste et chaussée, qui n'est pas un trottoir.

Par ailleurs, il ne me paraît pas audible ni lisible d'apprendre que 400 arbres vont être abattus détruisant la biodiversité abritée par cette coulée verte pour procéder à la rénovation des bords de Seine, ceci est révoltant au regard des engagements de notre pays sur l'environnement et de Paris et l'île de France sur les forêts urbaines. Il semble que en 2021 nous puissions trouver des solutions pour préserver la biodiversité tout en prévoyant une réhabilitation des voies de circulation sans augmenter la pollution visuelle, sonore et particulaire.

Bien que ce projet soit complexe à l'heure du 21ème siècle un projet enthousiasmant tourné vers l'avenir est incontournable.

10 mai (327 à 401)

327 - Déposée le 09/05/2021 à 00:55 - Pour illustrer l'observation 268 !

1) **Quelques liens de belles passerelles qui peuvent inspirer**

- une nouvelle passerelle entre l'Avre et le Pont de Suresnes, pour relier le bas Suresnes-St Cloud au Bois et à la berge côté Bois, si agréable,
- ou des éléments de passerelle latérales en bordure du RD7 (en hauteur ou flottantes)

Le célèbre pont à vélo flottant giratoire d'Eindhoven, au-dessus du giratoire routier (bon, celle là c'est plutôt pour inspirer le giratoire)

<https://www.ledevoir.com/opinion/blogues/le-blogue-urbain/378167/un-spectaculaire-pont-pour-velos>

passerelle piétonne et vélo à Oude Dokken

http://www.feichtingerarchitectes.com/display_project.php/3/434

passerelle piétonne et vélo à St Louis en Alsace (9M en 2007), 238 m de portée sur le Rhin

http://www.feichtingerarchitectes.com/display_project.php/3/458

passerelle Simone de Beauvoir à Paris (21M) à 2 niveaux de départ et d'arrivée

http://paris1900.lartnouveau.com/ponts/passerelle_simone_de_beauvoir.htm

passerelle de Nyon par Exploration Architecture (10M 2020)

<https://chroniques-architecture.com/deux-passerelles-suisse-explorations-architecture/>

passerelle sur la Seine à Poissy, par Ney

<https://www.ville-poissy.fr/index.php/infos-generales/918-passerelle-sur-la-seine-le-projet-devoile.html>

passerelle de Blois sur la Loire par Marc Mimram (9M 2020)

<https://www.lemoniteur.fr/article/a-blois-marc-mimram-dessine-une-elegante-passerelle-sur-la-loire.2133009>

<https://youtu.be/ASawbdV4sSY>

passerelle de Lyon, à 2 niveaux

https://architopik.lemoniteur.fr/index.php/realisation-architecture/passerelle_de_la_paix/6870

2) Passerelles flottantes, beaucoup plus rare

Sur le lac Boivin au Canada, passerelle provisoire

https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Pont_flottant_lac_Boivin.JPG

Passerelle flottante de small prespa, dans les lacs grecs, de 3 m de large sur le lac Small Prespa :

https://www.researchgate.net/publication/257251746_PROTECTION_OF_COASTAL_AND_INLAND_WATER_AREAS_USING_FLOATING_STRUCTURES_APPLICATIONS_IN_NORTHERN_GREECE?enrichId=rgreq-d4f590c449de96a739d73e0d1cb45316-XXX&enrichSource=Y292ZXJQYWdlOzI1NzI1MTc0NjtBUzoxMDE1MzgwODEwMTc4NzFAMTQwMTIxOTk3Mzc2Nw==&el=1_x_3&_esc=publicationCoverPd

[257251746_PROTECTION_OF_COASTAL_AND_INLAND_WATER_AREAS_USING_FLOATING_STRUCTURES_APPLICATIONS_IN_NORTHERN_GREECE?enrichId=rgreq-d4f590c449de96a739d73e0d1cb45316-XXX&enrichSource=Y292ZXJQYWdlOzI1NzI1MTc0NjtBUzoxMDE1MzgwODEwMTc4NzFAMTQwMTIxOTk3Mzc2Nw==&el=1_x_3&_esc=publicationCoverPd](https://www.researchgate.net/publication/257251746_PROTECTION_OF_COASTAL_AND_INLAND_WATER_AREAS_USING_FLOATING_STRUCTURES_APPLICATIONS_IN_NORTHERN_GREECE?enrichId=rgreq-d4f590c449de96a739d73e0d1cb45316-XXX&enrichSource=Y292ZXJQYWdlOzI1NzI1MTc0NjtBUzoxMDE1MzgwODEwMTc4NzFAMTQwMTIxOTk3Mzc2Nw==&el=1_x_3&_esc=publicationCoverPd)

328 - Déposée le 10/05/2021 à 07:14 - ISSY LES MOULINEAUX

Aucune continuité de piste cyclable possible avec ce projet. L'équipement prévu risque de n'être que très très peu utilisé par les cyclistes car pas assez sécurisé alors que les véhicules motorisés pourront augmenter leur vitesse et le risque. Les pistes doivent être séparées et larges. Réduire l'espace des véhicules motorisés permettrait une meilleure qualité de vie et de déplacements : moins de nuisances sonores, moins de risques d'accident donc plus de fluidité...

329 - Déposée le 10/05/2021 à 08:01

Il faut relire le chapitre Les bords de l'eau, du livre grand public « Désir de villes » (2018) d'Erik Orsenna, de l'Académie française, et de Nicolas Gilsoul (architecte-paysagiste et docteur en sciences de la vie et de l'environnement), p 172 à 178.

Les tendances sont :

- La rivière re-naturée
- Les quais de scène
- Le paysage en lanières
- La promenade suspendue
- Les bains publics
- La berge sur dalle
- Le paysage climatiseur (grâce à l'évaporation-transpiration des grands arbres, puisant dans le fleuve)

Avec plus de 10 exemples internationaux

Dont la longue passerelle de Jinhua, qui serpente au-dessus de l'eau

S'opposer aujourd'hui à la destruction, presque criminelle, des 400 grands arbres centenaires, n'est pas de l'écologie-déclinisme replié sur soi, ni du Nimby (not in my backyard : c'est-à-dire la défense de l'intérêt des riverains contre l'intérêt général). C'est au contraire de l'investissement bien compris, dans le Grand Paris, dans la ville attractive de demain, plus piétonne et vélo et VAE (vélo à assistance électrique).

Cette berge a résisté aux assauts de la grande période du trafic automobile rapide roi, depuis 1970, et maintenant que le trafic décline, et qu'on fait des villes aménagées, alliant paysage, verdure, mobilités douces, animation, lutte contre les nuisances, et gros investissements en métro, elle disparaîtrait ?

Est-ce un projet de gérontes?,

330/331 - Déposée le 10/05/2021 à 08:10 - SURESNES

Bonjour, je voudrais comprendre pourquoi vous allez arracher tous les beaux arbres qui font le charme de cette route. Pourquoi ne les gardez vous pas et construisez autour. C'est un véritable massacre. A l'heure où on tente de préserver au maximum le capital végétal de notre planète, votre projet dénature encore une fois la végétation. Je trouve cela vraiment dommage.

332 - Déposée le 10/05/2021 à 08:22 - (Voir du même auteur: 68, 143, 239, 332 et 335)

Il faut faire une comparaison trafic et impacts entre les aménagements auto, vélo et piédestres des 2 tronçons RD1 et RD7 entre les ponts de St Cloud et de Suresnes. La voie vélo tactique Covid de la RD1 semble relativement peu utilisée, mais les comptages ne sont pas dans le dossier. Le projet regonflerait la RD7 en trafic auto (de 40%), mais dégonflerait le pont de St Cloud (pourtant à 5 voies, TAEG compris) et la RD1 (cf étude Explain), où les impacts sont cependant inférieurs (pas d'urbanisation, pas de grands arbres de berges à détruire). D'ailleurs le trafic y est 2 fois supérieur. Il faut étudier tout cela au chausse-pied, et peser les impacts du périmètre d'étude comme un tout, ce qui implique évidemment que les élus se parlent par delà les lisières administratives physiques

Si la voie tactique Covid aux balises jaunes de la RD1 est peu utilisée, n'est-ce pas la preuve que les voies rapides vélo de bord de voies rapides voiture sont désagréables, et que le trafic vélo ou même VAE préfère des voies plus spécifiques et plus nature (il y en a plusieurs pour traverser le Bois de Boulogne). Dans ce cas il faudrait liasonner Suresnes et St Cloud avec ces voies, via des passerelles réaménagées?

Denys Alapetite

333/334 - Déposée le 10/05/2021 à 09:06 - (Voir n°366 et 368)

Le projet de RD 7 porté par le département des Hauts de Seine ne répond pas aux défis environnementaux et aux enjeux climatiques actuels :

- biodiversité,
- pollution (air, nuisance auditives,...)
- non conformité avec les engagements du grand Paris

1) Atteinte à la biodiversité

- Abattage des 2 côtés de près de 420 arbres d'alignement du quai et dont des arbres très anciens "voire centenaires ». Or si une campagne de plantation est proposée celle-ci ne compense aucunement la réserve de biodiversité existante, ni en nombre, ni en capacité d'atténuation des effets d'îlots de chaleur.

Aucune mesure d'impact sur la qualité de l'air n'a été faite pour étayer ce projet

- Atteinte marquée à la biodiversité identifiée, avec le détail des espèces existantes :

C'est un lieu de passage pour des espèces menacées comme le Pic épeichette (1 observation) ou le Tarier des prés (dans les friches).

19 espèces d'oiseaux, 3 chiroptères protégées et patrimoniales : Pipistrelle commune, Pipistrelle de Kuhl, Murin de Daubenton.

2) Pollution renforcée et effet îlot de fraîcheur supprimé

En supprimant ces arbres, leur rôle de capteurs de CO₂ et d'îlots de fraîcheur disparaît à proximité des habitations et des écoles et l'impact de la pollution est renforcé.

Parallèlement la création d'une voie supplémentaire crée un facteur supplémentaire de pollution par l'augmentation du trafic

- Les impacts sur les habitations et les équipements publics à proximité sont non pris en compte. (Crèches, écoles)

Les écoles et les crèches sont présentes sur le site:

- Ecole élémentaire public le PARC 36 rue du Docteur MAGNAN -Suresnes
- Ecole privée Saint Lefroy 92-96 boulevard de la République Suresnes
- Groupe scolaire des Cottages 32 Rue des Cottages Suresnes
- Ecole de la République rue de la République Suresne (150 élèves)

- Maternelle République, rue du chemin vert Suresnes
- Crèche municipale people and baby 2 Rue du Calvaire, Saint Cloud
- Les installations sportives (stade de football tacconi) 33 Quai du Président Carnot, Saint-Cloud

Ce projet propose un axe supplémentaire aux voitures

or le projet de Grand Paris Express permet de bien desservir cette zone .

3) 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

Par ailleurs 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.

En effet il est précisé expressément que ce contrat s'inscrit dans une démarche pour la préservation de la ressource en eau, la protection et la restauration de la biodiversité, de la nature en ville et de l'adaptation au changement climatique.

il est également en contradiction avec le schéma de cohérence écologique de la Métropole du Grand Pari

335 - Déposée le 10/05/2021 à 09:11 - (Voir du même auteur: 68, 143, 239, 332 et 335)

Les nouveaux conducteurs ne raisonnent plus par axes simples à visualiser dans la tête, ils suivent leur calculateur de l'oeil, ou à l'oreille (Google Maps, Waze, ou bien Mappy de la RATP, ou les calculateurs de première monte réalisés par Here Wego ou par Tom Tom). Tous ces calculateurs sont temps réel et proposent en temps réel le meilleur chemin. Il est donc moins important d'avoir des itinéraires "lisibles" par l'homme, puisque c'est la machine que les lit.

C'est ce qui explique que le barreau RD7 entre ponts de St Cloud et Suresnes n'ait que 1000 véhicules à l'heure de pointe du matin vers le Nord, par exemple, là où les tronçons de la RD7 au nord et au sud en ont 2000 (étude Explain, p 39). Ce qui est bon pour les logements, c'est d'ailleurs le seul tronçon aussi bâti en logements (et en péniches de logement) sur la RD7

Les gros flux en provenance de la 118, de l'A13, et de la côte de Suresnes arbitrent en permanence, entre radiales, ponts, RD7, RD1 et périphérique, la RD1 n'est pas un tout isolé, même pour aller à La Défense (en plus en déclin par la route avec le futur Grand Paris Express, voire avec la révolution du télétravail accélérée par le Covid, et du décalage des horaires, pour étaler les pointes dans les transports privés et publics?)

Nous sommes à l'ère numérique, disons depuis 5 à 10 ans, depuis l'extension extraordinaire de Google Maps et des calculateurs d'itinéraires sur écran dédié OU sur smartphone fixé dans la voiture ou le camion.

De plus ces calculateurs évoluent pour arbitrer aussi entre voiture, transports en commun, et Vélib, c'est le MaaS, poussé par la Région Ile-de-France et Madame Péresse, notamment sur l'app Via Navigo et aussi l'app RATP et SNCF Transilien. Avec des calculateurs communs et des forfaits communs. Cela devrait aider à avoir des transport en commun avec un dernier km en mobilités douces, donc diminuer un peu le trafic voiture domicile-travail heure de pointe

En conclusion, il faut raisonner réseau et non axe, comme le fait assez bien l'étude Explain avec le modèle mathématique prédictif Ile-de-France, mais il le fait sans prendre en compte le développement des autres modes dans le détail

Denys Alapetite

336 - Déposée le 10/05/2021 à 09:18 - SAINT-CLOUD

A une époque où les gens sont demandeurs de voies cyclables et de moyens de transports alternatifs, à une époque où il est clairement établi que la pollution tue chaque année de plus en plus de personnes, on veut arracher 400 arbres et créer des noeuds routiers improbables au pied d'une petite commune comme St Cloud.

Un avis négatif a été rendu, la population est également contre ce projet. Nous nous battons ne justice autant que faire se peut pour stopper ce projet.

337 - Déposée le 10/05/2021 à 09:41 - SAINT-CLOUD

Suggestion :

- Une piste cyclable, côté Seine, et de largeur compatible avec le RER-V (4m)
- Une piste cyclable de chaque côté du pont de Saint-Cloud
- L'aménagement du rond-point Georges Clémenceau pour pouvoir construire plus tard une piste cyclable entre Saint-Cloud et Sèvres, afin de ne pas être tributaires des horaires d'ouverture du Parc de Saint-Cloud

- Préservation des arbres
- Limitation de la vitesse et du trafic poids lourds

338 - Déposée le 10/05/2021 à 09:55 - SURESNES

Au-delà des points abordés dans les autres contributions (piste cyclable trop étroite côté bâti, au mépris de la sécurité et de la fluidité du trafic pendulaire ; abattage massif d'arbres ; minéralisation des bords de Seine ; exposition des riverains -péniches et immeubles- au bruit et à la pollution), un autre point me semble indispensable à prendre en compte pour anticiper les effets d'un tel projet, et n'apparaît qu'en filigrane dans l'enquête publique : celui de la part du trafic PL dans l'augmentation de trafic annoncée. Outre que l'augmentation du trafic annoncée (+47%) est probablement sous-estimée compte-tenu des variables prises en compte, le raisonnement se basant sur l'idée d'une demande stable, alors que la création d'une offre supplémentaire engendrera du trafic supplémentaire (et inversement : où sont les 36 000 véhicules/jours de la RD1 de Boulogne-Billancourt depuis la fermeture de cet axe ? Certainement pas sur la RD7 à Issy...), il est indispensable de garder en tête que la transformation de ce tronçon de la RD7 en autoroute urbaine conduira à en faire avant tout un axe destiné au transit des poids lourds. L'absence de francilienne à l'ouest et l'interdiction du trafic PL sur l'A86 Duplex, la RD1 (gabarit des ponts insuffisant) et le périphérique font de la RD7 un axe "naturel" entre la N118, l'A13 et l'A15/A86. Suresnes et Saint-Cloud ne sont protégées d'un trafic PL constant que par le profil "réduit" de la RD7 actuelle. Élargir la RD7 rendra l'itinéraire des quais de Seine beaucoup plus attractif pour les PL que le seul itinéraire aujourd'hui "viable" consistant à contourner l'île de France par l'ouest, via l'itinéraire RN12/A12/A13/N186/N13/N184 beaucoup plus tortueux... De plus, en cas d'incident d'exploitation, ces camions devront impérativement circuler dans Saint-Cloud ou Suresnes pour contourner l'incident (les rues Dailly/Mont-Valérien/Boulevard Sellier devenant des déviations "naturelles" au plus court, à la sortie de l'A13...), la RD1 n'étant pas praticable.

Ce point avait été soulevé par le CD92 lors de la concertation préalable. Compte-tenu de la dangerosité du trafic PL et des nuances qu'il peut engendrer pour les riverains (bruit, pollution...), il est très étrange qu'il n'apparaisse plus dans l'enquête publique, d'autant que ce point constitue un écueil majeur pour la justification "urbaine" du projet : qui imagine raisonnablement une promenade "naturelle" sur un trottoir sous-dimensionné, au bord d'une autoroute urbaine dédiée au trafic des poids lourds ? Il suffit de voir la fréquentation des quais à Suresnes ou Puteaux pour comprendre ce qu'il en sera réellement. Nos enfants méritent probablement mieux que de respirer des gaz d'échappement après avoir manqué de se faire renverser par un camion...

Aussi, il semble indispensable de consolider les données disponibles : quelle est la part attendue du trafic PL sur le tronçon requalifié ? Quelle part du trafic PL contournant aujourd'hui la région parisienne est susceptible d'emprunter la RD7 à l'issue des travaux ?

339 - Déposée le 10/05/2021 à 10:18

Suis opposé à l'abattage des arbres de la rd7.

340 - Déposée le 10/05/2021 à 10:35 - ST-CLOUD

Madame, Monsieur,

Je suis très étonné de la façon dont est gérée l'enquête publique. Celle-ci a lieu en plein confinement ou vacances scolaires ce qui restreint un maximum la mobilisation des personnes impactées par le projet.

Le dossier est très volumineux et malheureusement très incomplet. Il manque beaucoup de visuels qui auraient pu largement remplacer les écrits trop descriptifs et parfois trompeurs, notamment avec la suppression d'un bon nombre d'arbres majestueux qui font de la berge un cadre verdoyant dont les clodoaldiens se réjouissent.

Les études sont anciennes et ne tiennent pas compte des nouvelles données sanitaires : davantage de télétravail, besoin d'un cadre verdoyant pour échapper à la pollution parisienne, réduction du trafic,...Le tronçon 4 voies réalisés à Suresnes/Puteaux il y a quelques temps est une catastrophe. Qui fait du vélo côté bati?

L'étude acoustique n'a pas été réalisée dans des conditions réelles de trafic : interruption de la circulation des poids lourds la nuit.

L'impact sur la faune est très minimisé, sans recensement sérieux des espèces habitant sur les berges

Ce projet doit être revu afin de proposer des solutions alternatives:

- Transférer la piste cyclable côté Seine
- Rester à 3 voies afin de limiter l'emprise de l'infrastructure sur les berges

- Conservation d'un nombre de places de stationnement pour les riverains aux abords de la RD7
- Besoin de prendre en compte les spécificités de l'habitat fluvial : passerelles, évacuation des eaux usées

C'est pourquoi je demande la suspension de l'enquête publique afin que ces pistes d'amélioration du projet puissent être étudiées.

Je vous remercie pour votre attention et vous prie d'agréer, madame, monsieur, l'expression de mes salutations distinguées.

Cordialement

Christophe Regnier

341 - Déposée le 10/05/2021 à 10:47- ST-CLOUD

Le vélo électrique étant mon moyen de transport quotidien ,la rénovation des quais de Seine St Cloud a Suresnes est pour moi un projet critique afin de me rendre à la Défense avec sécurité , confort et rapidité .

C 'est pourquoi il me semble essentiel de modifier le projet actuel afin qu 'il réponde aux attentes des cyclistes de plus en plus nombreux a l 'utiliser en alternative a leur voiture :

- Une piste cyclable double sens côté Seine pour une circulation fluide et sécurisée, sans intersections avec les rues et avec une largeur minimum de 3 mètres.
- une séparation claire entre le domaine piéton et le domaine cyclable .
- une piste cyclable de chaque coté du pont de ST cloud afin de fluidifier la passage entre Boulogne et St cloud .
- la continuité de la piste cyclable avec le tronçon Suresnes Defense et Sèvre St cloud .

Enfin la conservation des arbres coté seine rendrait cet itinéraire plus vert en respectant la biodiversité .

Je vous remercie de prendre en compte mes observations .

342 - Déposée le 10/05/2021 à 11:25 - ST-CLOUD

Nous ne voulons pas de 4 voies, pas de priorité à la voiture (pour faire gagner combien de temps ?). Mais un aménagement d'une voie piétonne et d'une voie cyclable côté Seine.

Nous ne voulons pas que la cour de l'école maternelle des Côteaux soit amputée, ni qu'elle jouxte une 4 voies (santé de nos enfants ?).

Nous voulons garder nos forêts urbaines, à l'heure où la maire de Paris essaie de planter quelques arbres à Paris.

343 - Déposée le 10/05/2021 à 11:53

Je rejoins la position de l'association St Cloud à Vélo concernant leur avis sur le projet et les mobilités douces.

De plus le passage à 2X2 voies va entrainer report de circulation +embouteillages +pollution sur notre vile de St Cloud

A l'heure où les consciences commencent à s'éveiller sur des alternatives à la voiture. un tel projet d'un autre temps ne doit pas voir le jour mais doit être repensé en concertation avec les habitants (notamment ceux des péniches) et des associations

344 - Déposée le 10/05/2021 à 12:13 - GARCHES.

Bonjour, pourriez-vous svp prévoir :

- une piste cyclable de chaque côté du pont de Saint-Cloud ?
- l'aménagement du rond-point Georges Clémenceau pour pouvoir construire plus tard une piste cyclable entre Saint-Cloud et Sèvres, afin de ne pas être tributaires des horaires d'ouverture du Pont de Saint-Cloud ?

Merci

345 - Déposée le 10/05/2021 à 12:38 - SURESNES

Madame la commissaire enquêteur, Monsieur le commissaire-enquêteur,

Résumé : nous donnons un avis défavorable à ce projet obsolète . En effet, il ne prend pas en compte les transformations de la société dues à la crise sanitaire, ni les impératifs dus à la lutte contre le dérèglement climatique et la lutte pour la préservation de la biodiversité. Faisant la part belle à la voiture (alors que la

politique de la ville de Paris va dans le sens inverse) il consistera à 'abattre 400 arbres environ dont des dizaines d'arbres centenaires protégés par la loi détruira les oiseaux et les autres animaux des berges naturelles.

supprimera 50% des places de parking le long de la route alors que des logements se construisent rajoutera de nombreux feux de circulation (nuisances sonores, émission de gaz d'échappement lors de l'attente et du redémarrage des voitures).

Ce plan va coûter près de 90 millions € pour seulement 4 km de route.

au sujet de l'enquête publique

participer à cette enquête publique est très difficile. Aucune mention sur le site de la préfecture; ensuite, l'enquête a débuté en plein confinement et pendant les vacances scolaires ce qui restreint un maximum la mobilisation des personnes impactées par le projet.

Le dossier est volumineux et incomplet. Il manque beaucoup de visuels qui auraient pu largement remplacer les écrits trop descriptifs et parfois trompeurs, notamment avec la suppression d'un bon nombre de vieux platanes qui sont des arbres connus pour résister à la pollution urbaine et dont les nombreuses cavités abritent une faune avicole très riche (visible dès que l'on marche à pied sur place) .

Les études sont anciennes et ne tiennent compte NI des expériences actuelles : le tronçon déjà réalisé entre Puteaux et Suresnes n'est pas un succès ... NI des nouvelles données sanitaires : davantage de télétravail, besoin d'un cadre verdoyant pour échapper à la pollution parisienne, réduction du trafic,...Ni de la loi pour la reconquête de la biodiversité.

L'étude acoustique n'a pas été réalisée dans des conditions réelles de trafic : interruption de la circulation des poids lourds la nuit.

L'impact sur la faune est très minimisé, sans recensement sérieux des espèces habitant sur les berges

Ce projet doit être revu afin de proposer des solutions alternatives:

- renforcer la connexion entre les transports en commun existant
- favoriser le transport des vélos dans le tramway
- transférer la piste cyclable côté Seine
- rester à 3 voies afin de limiter l'emprise de l'infrastructure sur les berges
- conservation d'un nombre de places de stationnement pour les riverains aux abords de la RD7
- prendre en compte les spécificités de l'habitat fluvial : passerelles, évacuation des eaux usées et la tranquillité des riverains.

C'est pourquoi nous émettons un avis défavorable à ce projet et demandons une réactualisation de l'étude prenant en compte l'évolution de la société, le dérèglement climatique et la préservation de la biodiversité.

En vous remerciant de prendre en compte nos arguments, nous vous prions de recevoir, Madame le Commissaire-Enquêteur, Monsieur le Commissaire Enquêteur, l'assurance de nos sentiments distingués.

Clarisse Holik

pour l'association Suresnes Liberté

346 - Déposée le 10/05/2021 à 12:39 - ST-CLOUD

En résumé : la piste cyclable gagnerait à être placée côté Seine.

Un des enjeux actuels est la transition écologique et en particulier la réduction des émissions de CO2 via le développement d'infrastructures destinées aux mobilités douces type vélo, trottinette, gyroroue et autres EDPM (Engin de Déplacement Personnel Motorisé).

La RD7 est un axe de circulation important qu'un grand nombre d'automobilistes empruntent pour des trajets domicile-travail.

Dès lors il serait pertinent qu'une piste cyclable qui serait située exactement au même endroit épouse le même usage ; c'est à dire permettre un flux important de vélos pour des trajets domicile-travail. Objectif: encourager les personnes utilisant cette route départementale à changer de mode de déplacement et à utiliser le vélo à la place de la voiture.

Par ailleurs la RD7 est identifiée au sein du projet RER V (Réseau Express Régional Vélo) (site: <https://rerv.fr>) comme faisant partie d'un itinéraire cyclable majeur.

Les critères pour qu'une voie cyclable ait du succès sont connus : cette voie doit être continue et sécurisée.

Le projet actuel de réaménagement de la RD7 prévoit de mettre la piste cyclable côté ville. Conséquence directe : les cyclistes devront franchir de nombreuses intersections, obligeant ainsi les vélos à s'arrêter à intervalles réguliers pour laisser passer les voitures.

Une piste cyclable côté Seine permettrait 2 choses :

- * Les vélos pourraient circuler de manière ininterrompue afin mieux répondre au besoin des vélo-tafeurs.
- * La proximité avec la Seine rendrait le trajet à vélo plus agréable, ce qui encouragerait aussi l'usage de cette piste pour du loisir.

Rafaël Maychmaz

Conseiller municipal à Saint-Cloud (étiquette La République En Marche)

347 - Déposée le 10/05/2021 à 13:04 - ST-CLOUD

Bonjour,

J'habite au 45 quai Carnot à Saint Cloud. Le projet est nécessaire car les quais ont besoin d'être rénovés.

Mais le gain pour les riverains est négatif comme vous pouvez le voir dans le bilan socio économique.

La phrase suivante résume le problème

"Le bilan global des acteurs est positif notamment du fait du bilan des usagers qui bénéficient de gains socio-économiques importants (gains de temps et de confort). La puissance publique bénéficie également de gains importants en matière de sécurité. Les gains permettent de compenser :

? D'une part le bilan des riverains lié aux effets de la pollution atmosphérique et aux nuisances sonores engendrées par l'augmentation de la demande attirée par le nouvel aménagement proposant un itinéraire plus rapide."

En clair l'unique gain est pour les automobiles.

De plus la communication faite est fortement biaisée. Dans cette vidéo, on parle en majorité du gain pour les riverains et consacre que les 30 dernières secondes au gain routier. Le procédé est contestable.

La question primordiale : Est ce qu'il sera agréable de se promener sur ces quais ? la réponse est non, avec une 2x2

A l'air Post Covid, je pense que cette version du projet n'est plus d'actualité. Il est nécessaire d'avoir un projet plus ambitieux :

1. Diminuer les pollutions sonores
2. Diminuer les pollutions atmosphériques
3. Diminuer le minéral

Il y a un dossier conséquent dans Le Monde du 10 Mai qui va à l'opposé des gains de ce projet : <https://www.lemonde.fr/smart-cities/>

https://www.lemonde.fr/smart-cities/article/2021/05/10/a-quoi-ressemblera-la-ville-post-covid_6079744_4811534.html

348 - Déposée le 10/05/2021 à 13:20 - ST-CLOUD

Bonjour,

Les incohérences sont nombreuses dans ce projet :

- C'est un projet vieux de 30 ans et qui doit s'adapter aux évolutions climatiques, culturelles actuelles et offrir une amélioration des espaces urbains et non une destruction de la flore !
- Les données présentées sont, en majeure partie, anciennes dépassées voire erronées...
- En pleine réflexion à l'échelle planétaire, concernant le respect de l'environnement naturel, de la biodiversité, de la végétalisation des espaces... les instances en charge du projet envisagent de créer une autoroute au bord d'établissements scolaires ou de la petite enfance et sur les berges de Seine
- L'abattage de quelques 400 arbres, dont certains centenaires, au profit d'une 2 x 2 voies bordées de jeunes arbres. Lors de la réunion du 28 avril, il nous a été confirmé que les nouveaux arbres nécessiteront plusieurs dizaines d'années de croissance avant de prétendre apporter le même niveau de fraîcheur ou d'ombre... On peut même dire : avant d'être en capacité d'absorber la même quantité de CO2 !
- Mettre en place, coûte que coûte, une 2x 2 voies à St Cloud est absurde : la surface foncière de Saint Cloud est bien inférieure à celle des autres villes ayant déjà réaménagé la RD7. Aussi maintenons un système à 3 voies mieux pensé, signalisé...

- La pollution de l'air sera bien plus importante, tout comme les nuisances sonores
- L'aspect promenade est en totale contradiction avec la création de 2 x 2 voies, dont les bords arborés auront été au préalable abattus !
- Et le manque de volonté d'accepter des adaptations suggérées par les riverains ou les différentes associations s'étant exprimés !!

Il est indispensable de retravailler ce projet pour qu'il soit en adéquation tant avec les attentes des riverains (amoureux de cette zone d'habitation), celles des usagers qu'avec la réalité (foncière) des espaces, le respect de notre environnement naturel et la protection de nos enfants contre les effets de la pollution (de l'air, sonore...)

349/350 - Déposée le 10/05/2021 à 13:27 - ST-CLOUD

Ce projet est déjà obsolète avant d'être finalisé.

On reste dans une optique du tout voiture en ne prenant pas en compte les impacts climatiques, la modification des modes de déplacement et la nécessité de privilégier des transport multimodaux.

A l'ère du réchauffement climatique, prioriser une 2 x 2 voie qui va de facto augmenter le trafic et donc ne rien changer aux embouteillages (comme déjà montré sur de nombreuses expériences urbaines ailleurs) est un non sens.

L'intégration de pistes cyclables n'est pas bien pensée, alors qu'un équipement cyclable de qualité, sécurisant, qui permettrait de rejoindre la défense serait clairement utilisé par bien plus de monde. Il n'y a qu'à voir l'augmentation du trafic cyclable quand il y a eu des pistes temporaires via Puteaux.

On nous vend de la végétalisation en remplaçant des arbres centenaires par des bosquet. Alors qu'il est bien prouvé que les arbres permettent de limiter la température au sol en période de canicule

Enfin ce rapport conclut qu'il va altérer la qualité de vie des riverains de part la nuisance sonore et de part la pollution atmosphérique.

Celle-ci aura un impact non négligeable en terme de santé publique (pathologie respiratoire notamment)

La copie est à revoir. Beaucoup d'investissement pour dégrader la qualité de vie de beaucoup. Il faut à un moment voir au-delà des SUV...

351 - Déposée le 10/05/2021 à 13:27

Utilisant le vélo comme principal moyen de locomotion dans ma ville de St Cloud et villes avoisinantes, je ne souhaite malheureusement pas encore m'aventurer dans Paris ou bords de Seine par principe car la sécurité et le bien-être des cyclistes ne me semblent pas encore être pris en considération !

Dans le cadre d'un projet de rénovation des bords de Seine de St Cloud à Suresnes, il me semble important de respecter les conditions suivantes :

- Respect de l'environnement : le bétonnage ne doit pas être la norme et la destruction ou arrachage d'arbres est à mon sens une aberration, comment envisager de nouveaux projets en 2021 sans construire autour et avec la biodiversité !
- Des pistes cyclables dignes de ce nom ! Grandes, bidirectionnelles, sans intersections, bien balisées, distinctes du trottoir et réservées qu'aux seuls cyclistes (pas de voitures, bus, taxis, piétons, 2 roues... comme c'est trop souvent le cas), sans discontinuité ni voies étroites en sens unique qui mettent en danger le cycliste. Privilégier pour la construction des matériaux nobles ou recyclables si possible et préserver la végétation
- Signalisation pertinente (panneaux, s'il le faut rappels du code de la route pour les cyclistes du dimanche), délimitation bien nette de l'espace public pour chaque utilisateur.
- Réduction du nombre de voitures et de la vitesse !!
- Remettre le bien-être et l'humain au centre de ce projet de rénovation

En vous remerciant pour l'attention que vous porterez à ces observations

352 - Déposée le 10/05/2021 à 13:27 - ST-CLOUD

Bonjour

Résidant au 66 quai Marcel Dassault ma remarque concerne la sortie de notre parking (et de tous les bâtiments donnant sur les quais).

Je vous serais reconnaissant de veiller à laisser la piste cyclable du côté de la station service Total afin de pouvoir manœuvrer aisément.

Bien à vous

Olivier Boher

353 - Déposée le 10/05/2021 à 13:42 - ST-CLOUD

Ce projet est une aberration. Alors que l'on est tous de plus en plus sensibilisés à l'environnement et que de plus en plus de personnes circulent en Vélo.

C'est une évidence il faut s'y opposer

354 - Déposée le 10/05/2021 à 14:19 - ST-CLOUD

Monsieur, Madame,

L'enquête d'utilité publique a lieu en pleine période de confinement, cumulé avec les vacances scolaires - un timing difficilement compréhensible.

Je crains pour la santé de ma famille avec hausse du trafic et hausse du bruit et je crains sérieusement de l'impact sur la faune de la berge.

La mobilité en île de France va être impactée durablement avec le développement du télétravail - il est temps de se poser une question concernant l'actualité de ce projet.

Cordialement,

Mme Darina Klayer

355 - Déposée le 10/05/2021 à 14:23 - ST-CLOUD

Bonjour,

Couper des arbres et augmenter la taille des routes donc le trafic est une vision du passé, des années 60...

Il faut au contraire piétonner, faire une vraie piste cyclable, planter des arbres, mettre des jeux pour enfants et même faire passer un nouveau tram...

Pensons à nos enfants d'abord, pensons à leur futur!!

Nous ne voulons plus de voitures!!

Bien cordialement,

Fabrice Soulié

356 - Déposée le 10/05/2021 à 15:48 - ST-CLOUD

Madame, Monsieur,

Nous sommes une famille avec 2 enfants âgés de 14 et 10 ans résidants 45 quai Carnot. Les lers à s'étonner du projet : nos enfants !

Le projet prévoit une 2x2 voies pour y accueillir davantage de voitures, de bruit et de pollution, ayant des impacts environnementaux ainsi que sur la santé de nous tous qui seront considérables.

La description actuelle du projet va complètement à l'encontre de ce qu'ils apprennent à l'école de nos jours, de ce qu'ils entendent autour d'eux en famille, dans les médias concernant le développement responsable, le réchauffement climatique et les devoirs de chacun d'entre nous pour préserver notre planète.

La proposition de réaménagement des quais telle que présentée aujourd'hui est dépassée et il faut revoir le tout pour en faire une version 2021 :

- Pas de coupes d'arbres centenaires – à l'ère du réchauffement climatique, on ne remplace pas des arbres centenaires par de petits bosquets ici et là, on en plante notamment pour réguler la température au sol ;
- Pas d'extension de routes pour augmenter le trafic routier – à l'ère du « moins de pollution », il faut réduire le trafic, les pics de pollution et les journées sans voiture ou à vignettes alternées sont de plus en plus fréquentes.
- Les moyens de déplacement évoluent et se multiplient, la voiture n'est plus la priorité de tous, ici on prend le tram, les bus, le métro, le train et nous attendons tous de vraies pistes cyclables sécurisées sur le modèle de nos voisins européens (l'Allemagne, la Suède...). S'il y a plus de monde à pied et à vélo sur les quais, il faut à tout prix limiter la vitesse côté riverains (Les Coteaux, 45 quai Carnot etc) par des radar - 30 km/h maximum. A Suresnes, les quais sont un vrai circuit de F1 le soir... ; prévoir une 2x2 voies irait totalement à l'encontre de cette évolution qui privilégie les autres modes de transport ;
- Le rapport indique en conclusion et a le mérite d'être honnête ici: les nuisances sonores et la pollution atmosphérique va altérer la qualité de vie des riverains !

o Vie personnelle et professionnelle donc

o Sans oublier la santé de tous : cancers, asthme et autres problèmes respiratoires.

Le réaménagement des quais est nécessaire c'est certain, mais le projet tel qu'il est présenté aujourd'hui est obsolète (on a l'impression de voir un plan d'urbanisme des années 80) et à revoir dans son ensemble.

Nos impôts doivent servir à la diminution de la pollution sonore et atmosphérique, à l'embellissement des quais en les piétonnant de manière sécurisée, aux vraies pistes cyclables, à planter des arbres et à utiliser pour cela des matériaux et revêtements permettant de garantir une meilleure qualité de vie pour tous !

Nous vous remercions de l'intérêt que vous porterez à nos observations.

Cordialement,

Céline & Pierre Massot ainsi que leurs enfants

357 - Déposée le 10/05/2021 à 15:59 - ST-CLOUD

Bonjour

On parle de ce projet depuis plus de 30 ans.S'il ne s'est pas réalisé jusqu'à maintenant,il y a bien des raisons.Tous les aspects de ce projet sont contre nature,il faudra rapidement l'abandonner et pour toujours

358 - Déposée le 10/05/2021 à 16:00

Bonjour,

Je souhaite apporter ma contribution à l'enquête publique sur le projet d'aménagement de la RD7 entre Suresnes et Saint-Cloud, à savoir :

- mon opposition à l'aménagement de 4 voies de circulation qui occasionnera, selon les études officielles, une augmentation du trafic routier et de la pollution afférente, en contradiction totale avec les aspirations actuelles ;
- mon adhésion au projet de promenade piétonne et voies cyclables.

Bien cordialement

Julien Texier - 85 rue Pasteur - 92150 Suresnes

359 - Déposée le 10/05/2021 à 15:59 - 75016 - Ville :PARIS

Le projet actuel de requalification de la RD 7 (que nous sommes allés consulter à la Mairie de Suresnes) comporte la disparition de nombreux arbres, sujets de taille importante, notamment ceux situés juste en amont du pont de Suresnes. Le projet ne prévoit pas le remplacement de cette "coulée verte" par de nouveaux arbres d'alignement ce qui est très dommageable pour l'environnement paysager de la rive. Même s'il n'est plus possible de replanter de tels arbres sur la berge, il est possible d'en planter sur la bande de séparation des voies, comme cela a été fait en aval après le pont de Suresnes en allant vers Puteaux.

Les nuisances sonores dues à l'intensification de la circulation sur 4 voies (au lieu de 3 aujourd'hui) vont augmenter et impacter tous les riverains, rive gauche comme rive droite. Ne pourrait-on envisager un revêtement anti-bruit des voies afin de limiter cet impact sonore ?

360 - Déposée le 10/05/2021 à 16:29 - ST CLOUD

Bonjour,

J'apporte mon soutien à la modification du projet par l'association Saint Cloud à vélo.

Il faut mettre les pistes cyclables coté Seine

Cordialement

Peter Nilsson

361 - Déposée le 10/05/2021 à 16:30 - GARCHES

Je suis favorable à ce projet

362 - Déposée le 10/05/2021 à 16:39 - ST-CLOUD

Bonjour,

Je m'oppose à l'aménagement de la RD 7 . demeurant rue des Milons, petite rue perpendiculaire au quai carnot, en rez de jardin, et bien que dans le haut de la rue donc assez loin du quai, je peux vous assurer que le bruit du trafic du quai se fait entendre. Il est évident qu'avec un trafic augmenté, :

- 1) le bruit sera nettement plus élevé,

- 2) donc la pollution
- 3) la Seine menace de plus en plus inévitablement d'une crue spectaculaire, comme il y a je crois 3 ans où elle affleurerait déjà sur le quai Carnot.
Si on fait une promenade le long des quais, certes jolie à l'oeil et agréable pour la promenade, ce sera néanmoins bétonné comme au pont de Sèvres, et tous les talus qui foisonnent de flore variée et de faune seront menacés et n'auront plus leur fonction de retenir les eaux.
- 4) L'abattage de nos magnifiques et centenaires platanes ne sera pas compensé par des "plantations végétalisées !" En plus d'être beaux, ils apportent de la fraîcheur l'été, et tamisent un peu le bruit du trafic.

Je vous remercie de tenir compte de ces observations d'une riveraine, je pense ne pas être la seule dans ce cas.

363 - Déposée le 10/05/2021 à 16:43

Ce projet va à l'encontre de l'environnement. Il éradique la vie sur les bords de Seine, et la remplace par les particules et le bruit.

C'est clair que plusieurs centaines d'arbres seront coupés sur 3km. Il n'y a pas de chiffres factuels présentés au sujet des abattages / plantations à part: "les abords seront végétalisés". Les chiffres mentionnés pour les abattages ont été massivement sous estimés.

La bétonisation des rives ne donne aucune chance à la vie animale ou végétale. Le cas de falaises de béton de l'île Seguin est le parfait exemple de la destruction totale de l'éco-système. C'est mort !

Après la catastrophe du pont aérien de Saint-Cloud, ça ressemble à la deuxième phase. Il y aura l'autoroute du dessus et celui de dessous.

Les vues présentées sur le site sont aux endroits où "il y a de la place". Aucune vue présentée sur les sections étroites (une voie dans chaque sens aujourd'hui), et qui représentent une bonne partie des 3km...

Aménager oui, mais si vous voulez estampillez ce projet "vert", ça se mérite, et il faut encore réfléchir.

Antoine LE FLOC'H

364 - Déposée le 10/05/2021 à 16:39 -ST-CLOUD

bonjour

je m'oppose totalement à ce projet, c'est catastrophique !

Par ailleurs, Conformément au Règlement général sur la protection des données (RGPD) (UE) n°2016/679 du 27 avril 2016 et à la loi n°2018-493 du 20 juin 2018 relative à la protection des données personnelles, je refuse catégoriquement que mes données personnelles soient utilisées et communiquées à un quelconque organisme ou association que ce soient, merci de faire respecter ce droit

365 - Déposée le 10/05/2021 à 17:31- ST-CLOUD (complément à l'observation 229)

Association Suresnes Bord de Seine

120 quai Marcel Dassault, 92150 Suresnes

Représentant les bateaux logements de Suresnes Présidente : Corentine Préel

Mail : corentine.preeel@gmail.com

A l'attention de Monsieur le Commissaire-enquêteur,

Objet : Avis complémentaire sur le projet de requalification de la RD7 tel que soumis à enquête publique du 8 avril 2021 au 12 mai 2021

Monsieur le commissaire-enquêteur,

En complément de notre observation n°229 et de notre rendez-vous de ce jour, vous trouverez ci-joint un fichier pdf de présentation d'une solution alternative à la « promenade bétonnée » proposée par le Conseil Départemental sur tout le tracé de l'opération faisant l'objet de l'enquête.??

Nous proposons que la promenade soit réalisée sur une structure légère, reposant sur des pilotis.? Cette promenade regrouperait côté Seine le cheminement piéton et la piste cyclable bidirectionnelle. Elle serait séparée des voies de circulation par des jardinières en béton servant à la fois à protéger la promenade des véhicules, et à planter une haie végétale pour renforcer le côté arboré de la promenade.??

Conformément à nos observations précédentes, nous vous confirmons penser que le passage à 4 voies est une profonde erreur, et qu'une solution à 3 voies de circulation réorganisées permettrait d'obtenir la fluidité suffisante sans provoquer d'appel d'air et d'augmentation de la circulation automobile. La RD1 passant

prochainement de 2 à 3 voies, la RD7 pourrait en faire de même de façon symétrique, dans une approche globale des flux pendulaires nord-sud de circulation.?

Cependant, notre proposition de promenade est pensée pour être compatible avec les deux profils.??

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

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

Pour que le transfert de la piste cyclable côté Seine ne rapproche pas les voies de circulation des riverains côté ville, notamment à Saint Cloud, nous proposons que la voie de stationnement soit placée côté ville, offrant ainsi également un alignement arboré de ce côté (l'alignement d'arbres côté Seine n'étant plus abattu).

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

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

Dernier point, le registre de l'enquête publique étant clôturé mercredi 12 mai à 18h, pourriez-vous mettre à disposition du public une version téléchargeable complète des observations apportées au projet ???

En vous remerciant pour votre écoute constructive et la qualité de nos échanges, veuillez recevoir, Monsieur, l'expression de notre considération respectueuse.??

Corentine PRÉEL?

Pour l'Association Suresnes - Bord de Seine

366 - Déposée le 10/05/2021 à 17:40- (Voir 333/334 et 368)

Le projet de RD 7 porté par le département des hauts de Seine ne répond pas aux défis environnementaux et aux enjeux climatiques actuels :

- biodiversité,
- pollution (air, nuisance auditives,...)
- non conformité avec les engagements du grand paris

1) Atteinte à la biodiversité

- Abattage des 2 côtés de près de 420 arbres d'alignement du quai et dont des arbres très anciens "voire centenaires ». Or si une campagne de plantation est proposée celle-ci ne compense aucunement la réserve de biodiversité existante.ni en nombre , ni en capacité d'atténuation des effets d'ilots de chaleur.

Aucune mesure d'impact sur la qualité de l'air n'a été faite pour étayer ce projet

- Atteinte marquée à la biodiversité identifiée , avec le détail des espèces existantes :

C'est un lieu de passage pour des espèces menacées comme le Pic épeichette (1 observation) ou le Tarier des prés (dans les friches).

19 espèces d'oiseaux, 3 chiroptères protégées et patrimoniales : Pipistrelle commune, Pipistrelle de Kuhl, Murin de Daubenton.

2) Pollution renforcée et effet îlot de fraîcheur supprimé

En supprimant ces arbres, leur rôle de capteurs de CO₂ et d'îlots de fraîcheur disparaît à proximité des habitations et des écoles et l'impact de la pollution est renforcée .

Parallèlement la création d'une voie supplémentaire crée un facteur supplémentaire de pollution par l'augmentation du trafic

- Les impacts sur les habitations et les équipements publics à proximité sont non pris en compte (crèches, écoles)

Les écoles et les crèches sont présentes sur le site:

-Ecole élémentaire public le PARC 36 rue du Docteur MAGNAN -Suresnes

-Ecole privée Saint Lefroy 92-96 boulevard de la république Suresnes

-Groupe scolaire des Cottages 32 Rue des Cottages Suresnes

-Ecole de la république rue de la république Suresne (150 élèves)

-Maternelle République, rue du chemin vert Suresnes

-Crèche municipale people and baby 2 Rue du Calvaire, Saint Cloud

-Les installations sportives (stade de football tacconi) 33 Quai du Président Carnot, Saint-Cloud

Ce projet propose un axe supplémentaire aux voitures

or le projet de Grand Paris Express permet de bien desservir cette zone .

3) 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

Par ailleurs 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.

En effet il est précisé expressément que ce contrat s'inscrit dans une démarche pour la préservation de la ressource en eau, la protection et la restauration de la biodiversité, de la nature en ville et de l'adaptation au changement climatique.

il est également en contradiction avec le schéma de cohérence écologique de la Métropole du Grand Paris.

367 - Déposée le 10/05/2021 à 17:53

Une très bonne initiative qui fera j'espère sauter les ralentissements sur la zone.

Entre Issy et Villeneuve la garenne, c'est le seul endroit à simple voie!

Et ça m'évitera peut être comme à d'autres de traverser les petites rues de saint Cloud pour éviter les quais (merci Waze).

On élargit une route, il n'est pas étonnant de devoir couper quelques arbres.

368 - Déposée le 10/05/2021 à 17:54 - ST-CLOUD (Voir n° 333 et 366)

1) Atteinte à la biodiversité

- Abattage des 2 côtés de près de 420 arbres d'alignement du quai et dont des arbres très anciens "voire centenaires ». Or si une campagne de plantation est proposée celle-ci ne compense aucunement la réserve de biodiversité existante.ni en nombre , ni en capacité d'atténuation des effets d'îlots de chaleur.

Aucune mesure d'impact sur la qualité de l'air n'a été faite pour étayer ce projet

- Atteinte marquée à la biodiversité identifiée , avec le détail des espèces existantes :

C'est un lieu de passage pour des espèces menacées comme le Pic épeichette (1 observation) ou le Tarier des prés (dans les friches).

19 espèces d'oiseaux, 3 chiroptères protégées et patrimoniales : Pipistrelle commune, Pipistrelle de Kuhl, Murin de Daubenton.

2) Pollution renforcée et effet îlot de fraîcheur supprimé

En supprimant ces arbres, leur rôle de capteurs de CO₂ et d'îlots de fraîcheur disparaît à proximité des habitations et des écoles et l'impact de la pollution est renforcée .

Parallèlement la création d'une voie supplémentaire crée un facteur supplémentaire de pollution par l'augmentation du trafic

- Les impacts sur les habitations et les équipements publics à proximité sont non pris en compte (crèches, écoles)

Les écoles et les crèches sont présentes sur le site:

- Ecole élémentaire public le PARC 36 rue du Docteur MAGNAN -Suresnes
- Ecole privée Saint Lefroy 92-96 boulevard de la république Suresnes
- Groupe scolaire des Cottages 32 Rue des Cottages Suresnes
- Ecole de la république rue de la république Suresne (150 élèves)
- Maternelle République, rue du chemin vert Suresnes
- Crèche municipale people and baby 2 Rue du Calvaire, Saint Cloud
- Les installations sportives (stade de football tacconi) 33 Quai du Président Carnot, Saint-Cloud

Ce projet propose un axe supplémentaire aux voitures

or le projet de Grand Paris Express permet de bien desservir cette zone .

3) 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

ce contrat s'inscrit dans une démarche pour la préservation de la ressource en eau, la protection et la restauration de la biodiversité, de la nature en ville et de l'adaptation au changement climatique.

il est également en contradiction avec le schéma de cohérence écologique de la Métropole du Grand Paris."

Merci

369 - Déposée le 10/05/2021 à 18:06 - ST-CLOUD - (Voir en PJ et en annexe n°7, le texte de l'observation avec 3 pages de schémas et photos) Idem n°365 (envoi des PJ en complément du texte recopié)

Corentine PRÉEL

Pour l'Association Suresnes - Bord de Seine

370 - Déposée le 10/05/2021 à 18:17- ST-CLOUD

Bonjour,

je veux soutenir les propos tenus par les précédentes observations.

En ces temps difficiles, ne pourrait on pas privilégier un retour vers une vraie nature pour notre bien être collectif? Au dessus de nos têtes, le pont aerien bétonné est déjà assez déprimant, alors pourquoi ne pas aménager autour des arbres existants une promenade rafraîchissante au bord de l'eau sur un chemin de terre qui accueillerait petits et grands. Ne coupez pas , ne bétonnez pas mais plantez et donnez de nouveaux espaces à nos amis les oiseaux! Merci pour votre bon sens.

371 - Déposée le 10/05/2021 à 18:34 - ST-CLOUD

Bonjour Monsieur le Commissaire enquêteur,

Après lecture du projet d'aménagement de la RD7, je suis catastrophé par les aménagements prévus. Demeurant rue de l'Yser, petite rue parallèle au quai Carnot, je dois donc m'attendre à une augmentation du bruit, de la pollution et d'une dégradation de la vue, puisque les arbres seront abattus.

Je ne pense pas que le trafic sera fluidifié, mais au contraire nous allons récupérer les voitures du périphérique Parisien.

Je ne comprends pas bien qui souhaiterait se balader le long d'une 4 voie?? On voit le résultat à Issy-les-Moulineaux tout est complètement bétonné?!

À l'heure où Paris crée des voies cyclables, nous donnons la priorité aux voitures... Ce projet me semble en totale contradiction avec les préoccupations environnementales de notre époque. J'y suis fermement opposé.

Je vous remercie par avance de tenir compte de ces observations.

Bien cordialement,

Metodi Angelov

372/373 - Déposée le 10/05/2021 à 18:34 - ST-CLOUD

Je demande une piste cyclable, côté Seine et de largeur suffisante, 4m ;

Une piste cyclable de chaque côté du pont de Saint-Cloud ;

L'aménagement du rond-point Georges Clémenceau pour prévoir une piste cyclable vers le pont de Sèvres.

374 et 375 - Déposée le 10/05/2021 à 15:59 - 75016 - PARIS

Préserveons les berges vertes à St Cloud & Suresnes !

le passage à 2X2voies de la RD7 entre Suresnes et St Cloud prévoit :

- Abattage de 400 arbres d'alignement
- Abattage de tous les arbres de la rive sur 2km non remplacés
- toute la végétation des berges laissera place à un quai de béton sur 2 km
- impact majeur sur la faune : cygnes, canards, oiseaux, papillons et nombreuses espèces protégées ...
- un trottoir de 2,5m côté Seine collé à la 4 voies 50Km/h
- une piste cyclable côté bâti dangereuse & polluée
- près de 50% d'augmentation de trafic annoncée
- jusqu'à + 47 % de pollution prévue, dépassement des seuils critiques, un impact fort sur la santé
- un projet à + de 100 millions d'euros pour gagner moins de 5 minutes de trajet

en 2021, un autre projet est possible !

Il permettrait de concilier une circulation routière fluide et la préservation de notre patrimoine végétal.

Il offrirait une véritable promenade arborée le long de la Seine pour les piétons et les cyclistes afin que tous puissent profiter de nos berges verdoyantes.

Il répondrait aux enjeux actuels environnementaux, humains et économiques.

375

Je demande une piste cyclable, côté Seine et de largeur suffisante, 4m ;

Une piste cyclable de chaque côté du pont de Saint-Cloud ;

L'aménagement du rond-point Georges Clémenceau pour prévoir une piste cyclable vers le pont de Sèvres.

376 à 383 - Déposée le 10/05/2021 à 19:08 - SURESNES (Voir obs. n°252)

Monsieur le Commissaire Enquêteur

En complément de ma précédente observation je déplore la présentation du projet, concernant le sujet des arbres d'alignements existants:

- Aucune section présentée ne retranscrit la réalité actuelle de ces arbres en terme de gabarit et d'ampleur (voir la présentation quasi caricaturale faite du profil 4 au niveau du parc du château ou il est représenté des arbres existants de dimensions n'ayant strictement aucun rapport avec ceux en place...). Cette présentation est erronée, voire falsifiée, et ne conduit pas à la bonne appréciation du projet.
- il n'y a aucune perspective du projet permettant d'illustrer un avant/ après qui aurait permis de mesurer précisément l'impact visuel de l'abattage des ces arbres. Des perspectives depuis le pont de Suresnes ou depuis la berge opposée aurait permis au public de se rendre compte du véritable impact du projet: il aurait pourtant été aisé de simuler cela avec les moyens actuels (BIM) et je m'étonne de cette absence...

Ces lacunes, dans le meilleur des cas, ou omissions, dans le pire, ne permettent pas de mesurer les impacts du projet et rendent cette étude d'impact incomplète et partielle.

je souhaite donc que ces points soient rectifiés dans le dossier de présentation afin que le public puisse mesurer correctement l'impact de ce projet.

En vous remerciant de l'attention que vous porterez à ces observations.

Bien cordialement

384 - Déposée le 10/05/2021 à 19:38 - SURESNES

Avis de Monsieur Jacques Moulin, habitant le quartier République à Suresnes, sur le projet de requalification de la RD 7 entre le parc du château à Suresnes et Saint-Cloud

Les habitants de Suresnes veulent avoir la jouissance de la Seine, hors ce projet est uniquement centré sur l'usage de la voiture.

Cette construction (deux fois deux voies) va couper son accès aux cyclistes, aux piétons, aux handicapés. Nous ne voulons pas d'une nouvelle voie Georges Pompidou.

Le niveau de la pollution augmentera au même rythme que celle du trafic. De plus l'abattage de plusieurs dizaines d'arbres adultes (vers le Parc du Château) n'ira pas dans le bon sens. La plantation d'autres arbres (entre les places de parking, plutôt que les supprimer et les implanter en face) ne compensera pas avant longtemps cette perte.

Concernant la place des piétons, hormis des accès plus sécurisés, il est nécessaire de faire ce chemin piétonnier en quai bas et non au niveau de la voirie.

Pour les cyclistes, une étude plus approfondie doit être faite concernant les raccordements aux abords de cette voie rapide et assurer une continuité. Peut-être serait-il utile de limiter la vitesse à ces endroits.

Globalement, en accord avec des habitants du quartier République à Suresnes, j'émet un avis très critique sur ce projet.

385 - Déposée le 10/05/2021 à 19:45 - SURESNES

Je suis tout à fait opposée au projet de requalification de la RD7.

Je me demande comment le conseil départemental du 92 peut proposer un tel projet alors que le monde entier parle du réchauffement climatique comme un problème majeur et que pour lutter contre ses effets, tous les scientifiques préconisent la réduction de la pollution atmosphérique et demandent aux états de mettre en place des politiques publiques qui permettent de privilégier les déplacements en mobilité douce et en transport en commun et aussi de préserver et d'augmenter les espaces verts et la biodiversité.

Or dans ce projet, il n'y a pas de voie réservée aux bus, les voies vélos sont proposées côté habitation alors qu'elles seraient beaucoup plus pertinentes côté Seine.

Dans ce projet, je vois surtout l'augmentation du nombre de voitures, de la nuisance sonore et la bétonisation des sols au détriment des espaces verts et de la biodiversité .

De mon point de vue, les études associées à ce projet concernant la pollution atmosphérique, les nuisances sonores, la perte de la biodiversité et la bétonisation des sols sont très largement insuffisantes.

Alors que la justice française vient de reconnaître que l'inaction climatique de la France est illégale et que c'est une faute qui engage sa responsabilité. Et que la Cour de justice de l'Union européenne « condamne la France pour manquement aux obligations issues de la directive qualité de l'air », je m'interroge encore comment le conseil départemental du 92 peut proposer un tel projet ?

386 - Déposée le 10/05/2021 à 20:10

Quelle tristesse que ce projet daté des années 60 soit porté par des gens qui ont visiblement commencé leur carrière dans ces eaux là, notamment s'agissant des promoteurs du projet au département... Ce projet est totalement déconnecté des attentes des moins de 60 ans, qui vont malheureusement devoir en subir les conséquences.

Nous avons bien compris lors de la concertation préalable qu'il n'était pas possible d'avoir la RD1 dans un sens (Nord/sud) et la RD7 en sens inverse (sud/nord), notamment en raison du gabarit des ponts de Suresnes et Saint-Cloud.

Cependant, vu que ce projet va créer un axe continu à 4 voies de la N118 (Sèvres) à l'A86 (Genevilliers), les camions vont tous passer par Suresnes et Saint-Cloud (A86 duplex et périm interdits) grâce à la "fluidification" du trafic. Qui sera de toutes façons temporaire : dans 10 ans cet axe sera à son tour congestionné puisque ce sera probablement la dernière 2x2 voies continue dans le secteur (vu les projets de la mairie de Paris pour le périm).

Il est donc indispensable d'empêcher la création de ce corridor continu et sans entrave. Nos villes ne doivent pas être des aspirateurs à camions.

Dernier point, si vraiment tout espoir d'avoir autre chose qu'une autoroute en bas de chez nous est perdu : essayez au moins de mettre la piste cyclable côté Seine, sauf si en plus du reste, vous voulez des morts sur la conscience en créant des conflits à chaque intersection.

387 - Déposée le 10/05/2021 à 20:23

En tant que jeune actif, je suis très favorable à ce projet de requalification.

Rappelons tout de même que la plupart des travailleurs venant dans le 92 habitent en banlieue voire en grande couronne, et que tous ne peuvent pas utiliser les transports en commun (et encore moins le vélo) pour venir... C'est une considération vraiment très rare pour être soulignée !

388 - Déposée le 10/05/2021 à 20:35 - SAINT-CLOUD

La réhabilitation de ce tronçon est une bonne chose, compte tenu de son état actuel. Néanmoins, ce projet paraît être d'un autre siècle : plus de véhicules et moins de verdure, des pistes cyclables du côté des intersections, etc. Il donne le sentiment d'enfoncer le département dans le monde d'avant, au lieu de saisir l'opportunité d'en faire un projet ancré dans les réponses aux enjeux environnementaux.

Je le regrette et, vous l'aurez compris, ne soutiens pas ce projet en l'état.

389 - Déposée le 10/05/2021 à 20:35 - SAINT-CLOUD

Nous vivons à St Cloud depuis 14 ans, la raison pour laquelle nous nous sommes installés ici c'est pour ses espaces verts . Comment peut-on permettre un tel projet et priver les habitants de cette verdure. Sans compter que cela ajoute des nuisances sonores, et de la pollution supplémentaire ! À l'heure du progrès et de la sauvegarde de la planète, le développement du trafic routier devrait être limité et non accentué. Trouvons plutôt des solutions pour développer les transports en commun, les pistes cyclables , rouler à l'énergie propre... plutôt que de dépenser des millions dans la destruction de ce qui est la richesse de notre ville : la nature !

Pour nos enfants, et pour les générations à venir !

390 et 391 - Déposée le 10/05/2021 à 21:00 - SURESNES

Pratiquante très régulière du vélo type citadin et balade de week end, j'emprunte peu pour des raisons de sécurité et de confort les bords de Seine vers le nord de St Cloud.

La rénovation des bords de Seine St Cloud Suresnes est vraiment critique pour se rendre à la Défense en vélo et pour remettre de la qualité de vie et de la mobilité douce dans une artère importante de circulation.

A ce stade le projet de rénovation ne répond pas aux attentes d'une cycliste en recherche de qualité de mobilité , tournée vers l'avenir et le Grand Paris, en conséquence j'attendrais :

- Un itinéraire cycliste côté Seine pour une circulation fluide et sécurisée, sans intersections avec les rues de St Cloud et Suresnes.
- Une piste cyclable bidirectionnelle conforme avec le futur RER V conforme aux recommandations du Cerema : 4,00 m de large avec une continuité d'itinéraire et de revêtement sur toutes les traversées prioritaires.
- Une lisibilité soignée entre piste et trottoir : une définition claire du domaine piéton, du domaine cyclable, et une différenciation nette de l'espace non circulé entre piste et chaussée, qui n'est pas un trottoir.

Par ailleurs, il ne me paraît pas audible ni lisible d'apprendre que 400 arbres vont être abattus détruisant la biodiversité abritée par cette coulée verte pour procéder à la rénovation des bords de Seine, ceci est révoltant au regard des engagements de notre pays sur l'environnement et de Paris et l'île de France sur les forest urbaines. Il semble que en 2021 nous puissions trouver des solutions pour préserver la biodiversité tout en prévoyant une réhabilitation des voies de circulation sans augmenter la pollution visuelle, sonore et particulaire.

Bien à vous

392 - Déposée le 10/05/2021 à 21:12 - SAINT-CLOUD

Renoncer à une 2x2 voies au profit d'une 3 voies. Une voie dans chaque sens et une 3ème pour tourner à gauche vers Saint-Cloud quand on va vers Suresnes. Cette solution permet de fluidifier le trafic, de sauver beaucoup d'arbres, de laisser de l'espace pour une vraie piste cyclable, des promenades agréables le long des quais, des places de stationnement etc.

Planter une vraie piste cyclable côté Seine. Cette piste cyclable serait protégée, suffisamment large, sans intersections (sécurité), au bord de l'eau (agréable) et beaucoup plus rapide pour les déplacements du quotidien (vélotaf). Créer également une petite piste cyclable côté bâti pour les enfants et les micro-trajets.

Relier cette piste cyclable au tronçon Pont de Sèvres / Issy les Moulineaux, installée, elle, côté Seine et qui est une vraie réussite. Le projet doit donc intégrer la création d'une piste cyclable entre le pont de Saint-Cloud et le pont de Sèvres, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui.

Profiter de ce projet pour prolonger la passerelle de l'Avre et créer un accès direct et sécurisé au Bois de Boulogne. L'une de nos revendications historiques détaillée ici.

Revoir radicalement l'aménagement de la place Georges Clémenceau et y faire un rond point type hollandais pour les vélos. C'est quoi un rond point hollandais ? réponse super claire avec une vidéo de 1 minute ici.

Prévoir une piste cyclable de chaque côté du pont de Saint-Cloud. Dans le projet actuel, ils veulent une piste bidirectionnelle d'un seul côté du pont, un non sens car les cyclistes ne vont pas traverser le pont pour quelques mètres seulement...

393/394 - Déposée le 10/05/2021 à 21:46 - ST-CLOUD

Deux points contre ce projet

- un point concernant l'environnement : NON à l'abattage des nombreux arbres prévu - NON à la multiplication de la circulation
- un point concernant la piste cyclable : le projet ne réponds

pas aux attentes des cyclistes d'aujourd'hui :

- 1) la piste cyclable sera systématiquement interrompue par des croisements de routes alors qu'en la positionnant côté Seine cela ne se produirait pas
- 2) la jonction avec la piste cyclable qui va vers Boulogne n'est pas prévu
- 3) le passage du rond point de St cloud ne sera pas fluide. Prendre modèle sur le rond point porte de St cloud
- 4) la traversée du pont de St cloud doit pouvoir se faire de chaque côté du pont

395 - Déposée le 10/05/2021 à 21:58 - SURESNES

Ce projet devrait être invalidé par une instance supérieure ou par ses membres directement.

A une heure où l'on parle d'actions locales "écologiques", d'une société qui tendrait vers un plus grand respect de la nature, pourquoi rétrograder si vite en impactant une zone entière ?

Ce projet, au vu de ce que nous savons de la fragilité des écosystèmes et le besoin de les conserver, est une honte. Il est temps de prendre conscience des limites de nos pensées quelque fois, d'avoir le courage de se remettre en question et de changer de cap.

L'invalidité de ce projet et l'arrêt de l'émergence de tels projets à l'avenir est non seulement souhaitable mais obligatoire. A la portée de tout humain doté de bon sens (sans parler d'organisations publiques spécifiques)

396- Déposée le 10/05/2021 à 21:59 - ST-CLOUD

Bonjour,

J'ai 2 points principaux :

1 - la circulation sur le rond-point place George Clemenceau. Elle est aujourd'hui très dense particulièrement du pont vers l'Autoroute et du pont vers la montée de Saint Cloud et ce projet va la rendre encore plus dense avec des situations de blocages quasi certaines sur le rond-point, comme c'est le cas au rond-point Rhin et Danube en face. De plus les bus constituent de véritables murs quand ils ne peuvent pas circuler générant des blocages complets. Aujourd'hui la circulation est certes compliquée à comprendre pour un usager occasionnel mais au moins elle est assez fluide car les flux ne se coupent pas. Dans votre étude d'impact vous devriez voir l'impact de remplacer un carrefour assez fluide par un rond-point bloqué en période de pointe qui génère plus de pollution avec des voitures dont le moteur tourne sans qu'elles avancent et l'impact sonore d'un tel bouchon sur les riverains.

2 - la voie cyclable côté bâti, je comprends que c'est pour satisfaire les riverains en ne rapprochant pas la route des maisons mais en tant que cycliste je peux vous dire que je préfère de loin rouler côté Seine si c'est possible, car j'évite les nombreuses intersections, dangereuses pour les enfants, et qui me ralentissent beaucoup. Je serai donc très tenté de rouler sur le trottoir piéton côté Seine en ignorant la piste cyclable. Cela va aller à l'encontre du désir de sécurité des piétons. Il faut reconnaître en particulier qu'au niveau de la place George Clémenceau la tentation sera encore plus grande de passer côté Seine pour éviter de devoir croiser 3 ou 4 intersections pleines de voitures et sans doute pas synchronisées pour un passage rapide, alors que le passage des piétons par le bord de Seine sera fluide et rapide, et débouche sur la promenade côté Seine au Sud dans le prolongement.

J'espère que vous prenez en compte ces remarques dans votre projet.

397- Déposée le 10/05/2021 à 22:00 - ST-CLOUD

Bonjour,

Le carrefour ne me paraît une bonne idée car il va encore plus engorger la circulation. Il suffit de voir celui de Rhin et Danube juste en amont pour comprendre le problème. C'est presque plus dangereux. Si il y a des pistes cyclables il faut les protéger.

398- Déposée le 10/05/2021 à 22:00 - ST-CLOUD (Voir n°319)

Habitant depuis maintenant plusieurs années à Saint-Cloud dans le quartier du parc de Béarn, j'accueille avec impatience le projet de rénovation des berges et de la RD7 qui se trouvent aujourd'hui malheureusement dans un état de plus en plus détérioré. Etant étudiant dans le domaine du développement durable, je me suis donc intéressé au projet proposé par le département en pensant qu'en 2021, à la suite de la prise de conscience

environnementale générale décrite par les médias et reconnue par les pouvoirs publics, les projets de développement urbain allaient forcément prendre en compte les problématiques environnementales et transformer ces contraintes en un atout de valorisation de la nature en ville. Ma surprise fut aussi grande que ma déception lorsque j'ai consulté le projet d'autant plus que le département des Hauts-de-Seine, au travers de son rapport du développement durable (datant de 2019), a annoncé vouloir « mettre en corrélation ses actions à l'échelle de son territoire » avec les 17 objectifs de développement durable de l'ONU. Parmi ces 17 objectifs, l'on trouve notamment les objectifs #11 Villes et communautés durables, #13 Lutte contre le changement climatique, # 14 Protection de la faune et de la flore aquatiques et #15 Protection de la faune et de la flore terrestres. Je ne comprends donc pas comment le département des Hauts-de-Seine peut à la fois afficher de telles ambitions environnementales et proposer un projet aussi néfaste pour l'environnement qu'est la requalification de la RD7 tel qu'elle a été présentée.

Concernant l'objectif #11 (Villes et communautés durables), le projet de la RD7 va à l'encontre des ambitions affichées par le département en termes :

- d'urbanisation durable : avec un projet d'augmentation du trafic routier (alors qu'il est en baisse en IDF) et donc de la pollution environnante (je ne suis pas sûr que les habitants du quartier soient impatients de se promener à côté d'une deux fois deux voies où circulent des poids lourds à grande vitesse) et d'aménagement d'une piste cyclable côté bâti (qui ne viendra pas fluidifier les flux de cyclistes et donc favoriser ce mode de mobilité douce)
- de prévention et limitation des catastrophes : la bétonisation des berges et l'abattage d'arbres sont deux parfaits contre-exemples de ce qu'il faut faire pour atteindre cet objectif. Les arbres viennent solidifier la berge grâce à leurs racines et une berge en béton limiterait son rôle d'absorption en cas de crue.

De plus, le plan d'actions 2022-2026 du projet de PPBE adopté par le département en début d'année vise à prévenir et réduire les effets du bruit notamment en réaménageant les routes départementales et en promouvant les modes de transports moins bruyants. Le projet de requalification de la RD7 tel qu'il a été présenté ne m'apparaît pas assez ambitieux sur ce point d'autant plus que la RD7 est l'un des tronçons les plus longs à être concerné par le PPBE (étant une route à plus de 6 000 000 véhicules par an).

Concernant les objectifs #14 et #15 (préservation de la faune et flore aquatiques et terrestres), le projet de la RD7 aura pour conséquences de détruire un grand nombre d'arbres en bonne santé et la végétation plus ou moins sauvage des berges. La destruction de ces espaces verts s'accompagnera forcément de la disparition d'habitats naturels d'un grand nombre d'espèces (oiseaux, rongeurs et insectes) qui ne retrouveront sans doute jamais leur état car voués à être au mieux remplacés par une végétation contrôlée et pauvre. La bétonisation des berges va également venir supprimer des lieux de vie aquatique riches en biodiversité (poissons, rongeurs et oiseaux aquatiques).

Le projet tel qu'il est présenté aura donc comme finalité un paysage minéral et artificiel au détriment de la biodiversité et des habitants. J'espère que le département saura revoir et retravailler ce projet afin de pouvoir en faire un exemple même des ambitions environnementales qu'il affiche sur son site et lors des consultations avec ses habitants.

Tristan Haas

399 - Déposée le 10/05/2021 à 22:26 - SURESNES

Bonjour,

Le dossier manque de mesures de préservation de la biodiversité.

Cdlt

400- Déposée le 10/05/2021 à 22:33 - ST-CLOUD

J'ai parcouru les observations, j'en ai lu quelques-unes ; je ne peux que reprendre à mon compte :

Non à une circulation routière de 2 X 2 voies dont l'impact, l'emprise tant visuelles que physiques vont éliminer tout autre possibilité de moyen de circulation. Il est impossible de parler d'équilibre, de circulation douce, de promenade piétonne à côté d'une autoroute.

Non à un projet obsolète, qui méconnaît l'importance de conserver du vivant (faune, flore) divers, adapté. Les humains, le département des Hauts de Seine, voudraient-ils enfin arrêter "d'aligner" ? Accepteraient-ils enfin de laisser respirer, vivre un fleuve, des berges ?

Enfin, le département doit être à la hauteur des ses engagements en faveur du développement durable, il doit refuser d'engager des travaux, des frais importants en faveur d'un projet qui est en contradiction avec ces engagements.

AB

401- Déposée le 10/05/2021 à 23:22 - ST-CLOUD

Bonjour

Bravo pour cette initiative, les quais sont actuellement assimilables à une autoroute et il est plus que temps de les transformer en une voie accessible aux piétons et aux vélos. Au regard du projet, j'ai plusieurs questions :

- 1) quel est le pourcentage de la chaussée qui est rendue aux piétons sur les quais et sur le pont de Saint Cloud ?
- 2) pour quelle raison, les 400 arbres existants seront-ils détruits ?
- 3) La piste cyclable aurait dû être coté quai - pour quelle raison n'avez-vous pas retenu ce choix ?
- 4) quels sont les accès aux piétons et au vélo sur le pont de Saint Cloud ?
- 5) Avez-vous calculé le gain de trajet pour un piéton et un cycliste par exemple entre Quai Ouest et le métro du pont de saint Cloud ?
- 6) Pour quelle raison, les voies sont conservées à 50 Km/ heure alors qu'il y a une autoroute juste au-dessus ?
- 7) Pour qui est le gain de temps ?
- 8) Sur quel modèle avez-vous défini le tracé, avez-vous utilisé le modèle des pistes existantes dans d'autres villes européennes comme Copenhague ?
- 9) En l'état, ce projet ne répond pas à mon attente car il ne crée pas une vraie voie cyclable utilitaire ou de loisir comme j'ai pu le voir dans des villes européennes telles que Copenhague, Bâle, Amsterdam ni un chemin piéton sécurisé et préservé du bruit des voitures.

La part de la voie consacrée aux voitures est encore trop élevée. À la vue des photos plus de 50% de la surface totale (chaussée + piste cyclable + trottoir). Il n'est pas compréhensible que les voitures conservent la prééminence alors qu'elles polluent forcément plus que les vélos ou les piétons. Je désapprouve également la destruction des 400 arbres qui bordent actuellement les quais.

En espérant que vous pourrez mettre en œuvre un projet ambitieux et qui répond à toutes mes interrogations.

11 mai (402 à 470)

402- Déposée le 11/05/2021 à 07:41

L'étude de flore et de faune existantes, et aussi paysagère, faites par Cap Terre, semble beaucoup plus fouillée et soignée pour le projet de 500 logements (sur 10 étages) qui remplace la Tour Coriolis de bord de Seine à Suresnes, mis à l'enquête hier le 10 mai. Même chose pour l'étude de circulation. Est-ce pour des raisons réglementaires? Pourtant il y a moins de logements concernés là-bas, ici rien que les péniches font déjà 400 logements, et il y a plusieurs immeubles de logements en bord de Seine.

Ne convient-il pas de mettre les études à niveau?

403- Déposée le 11/05/2021 à 09:17 - ST-CLOUD

Bonjour,

Il semble plus opportun de réaliser la piste cyclable côté Seine comme cela a été fait pour aller du côté d'Issy les Moulineaux à la différence de Suresnes qui a réalisé la piste côté ville. J'ai l'habitude de fréquenter les 2 pour aller au travail et les avantages du côté Seine sont évident : Elimination des croisements qui entraînent d'éventuels risques d'accident pour les vélos pas toujours respectés par les voitures qui tournent et continuité du parcours.

De plus cela permettra une utilisation plus importante de la piste pour des familles qui pourront l'utiliser sans crainte avec leurs enfants (grâce à la

404- Déposée le 11/05/2021 à 09:17 - ST-CLOUD

Bonjour

Le projet tel qu'il est conçu me paraît dangereux pour les cyclistes car nécessite la traversée de plusieurs voies de communication. Je recommanderais donc de positionner la piste cyclable côté Seine, et de largeur compatible avec le RER-V (4m). Par ailleurs, je souhaiterais la création d'une piste cyclable de chaque côté du pont de Saint-Cloud.

Enfin, l'aménagement du rond-point Georges Clémenceau pour pouvoir construire plus tard une piste cyclable entre Saint-Cloud et Sèvres, afin de ne pas être tributaires des horaires d'ouverture du Pont de Saint-Cloud.

Merci pour votre retour sur ces propositions

Bien à vous

Mireille loizeau

405- Déposée le 11/05/2021 à 09:36

Monsieur le commissaire-enquêteur,

Après lecture du dossier que vous nous soumettez, de l'avis de l'Autorité environnementale, et échange avec plusieurs personnes ayant pu discuter avec vous, je suis extrêmement surprise que vous puissiez considérer que l'installation d'une route départementale à 2 x 2 voies soit un point non discutable.

- L'Autorité environnementale a pointé l'absence totale d'étude de projets alternatifs par le Département, absence assurée par ce dernier.
- Il n'y a aucun plan de circulation accompagnant le projet du département, montrant ainsi pour le moins son caractère incomplet, pour ne pas dire bâclé
- Les études de circulation sont obsolètes (2014, 1017)
- Ces études ne tiennent pas compte des évolutions à venir du plan de circulation côté Paris : réouverture d'une voie supplémentaire sur la RD1 par la suppression d'une des deux pistes cyclables, fermeture de deux voies sur le périphérique parisien.
- Ces études ne tiennent pas compte de la baisse générale de la circulation en Ile-de-France, accentuée par l'explosion à venir du télétravail

Comment peut-on considérer cette 2x2 voies comme le seul moyen possible de régler les soucis existants de circulation sans une véritable étude exhaustive ?

Comment peut-on engager 120 millions d'euros sans un travail sérieux sur la raison d'être du projet ?

Pourtant, savez-vous que le Département travaille depuis 30 ans sur ce dossier ?

Monsieur, face à autant de manques et d'approximations sur la justification du passage en 2x2 voies, il me paraît de votre devoir de signifier au Département qu'en l'état, le dossier est trop incomplet pour considérer celui-ci comme le meilleur choix pour la RD7.

Monsieur, ces travaux vont impacter les habitants de Saint Cloud pour des décennies.

Si une telle réserve n'était pas apportée au dossier, malgré l'importance des lacunes du projet sur son volet circulaire, l'enquête publique n'aurait servi à rien et laisserait penser aux citoyens que les filets de sécurité mis en place par le législateur ne sont que cosmétiques.

Cordialement,

Anne-Marie Laurant

406- Déposée le 11/05/2021 à 09:56

Cet aménagement, bien qu'il eût pu paraître nécessaire à une époque, semble contrevenir à l'objectif annoncé du département de "valoriser le fleuve et les berges" (p18 du dossier de DUP). En effet :

- le choix conjoint d'un élargissement à 2x2 voies et de la préservation du stationnement impose l'arrachage de 424 arbres. Ces arbres sont indispensables à l'harmonie de la berge et à la limitation des îlots de chaleur. On aurait pu étudier des variantes n'imposant pas leur arrachage, soit en réduisant le stationnement, soit en limitant l'élargissement de la voirie.
- les nuisances occasionnées par le trafic augmenteront nécessairement. En particulier, le bruit occasionné ne sera compensé que par l'isolation des façades et l'implantation d'un mur anti-bruit au niveau du pont de Saint Cloud. On peine à voir en quoi cette modification contribue à valoriser la berge comme espace de promenade et de détente, le long d'une voirie accueillant a minima 50% de trafic en plus.
- De plus, l'étude d'impact semble loin d'être catégorique sur l'effet positif global de ces aménagements.

En effet,

- l'étude d'impact réalisée ne prend pas en compte la réduction à 2x1 voie de circulation de la RD 1 de l'autre côté de la Seine déjà engagée par la ville de Paris. Les effets induits sur le trafic sont complexes et il conviendrait d'étudier l'impact global avec précision.
- les gains de temps cumulés sur les 30 années à venir représentent l'immense majorité de la valeur ajoutée du projet. Cependant, les modèles de trafic utilisés par l'étude ne vont que jusqu'en 2030. La projection des gains de temps au-delà de cette date semble peu fiable.
- le taux de rentabilité socio-économique du projet est estimé à 4.6%, ce qui est extrêmement proche du seuil de rentabilité pour la collectivité retenu (4.5%). L'étude est donc globalement fragile, et il suffirait d'une augmentation extrêmement modérée des coûts pour rendre l'aménagement non rentable.

407- Déposée le 11/05/2021 à 10:27 - SAINT-CLOUD

Je suis opposée à la disparition des arbres sur cette portion de voie, car ils procurent de la fraîcheur en ces temps de climat réchauffé, ils absorbent le CO2 et on en a bien besoin, et c'est plus agréable à voir que du béton.

Dans le cadre d'une offre de transport augmentée avec le Grand Paris, je trouve incohérent de favoriser encore la voiture avec ce projet de 4 voies.

408/409 - 411/412 et 481- Déposée le 11/05/2021 à 10:39 - 75016 PARIS

Comment peut-on justifier l'abattage d'arbres magnifiques en ville pour plus de place aux voitures

Il faut préserver les arbres et mettre la piste cyclable côté berge

410- Déposée le 11/05/2021 à 10:42 - 75014 - PARIS

Monsieur le commissaire enquêteur,

Vous trouverez en pièce jointe ([Annexe n°8](#)) les observations formulées par le Conseil territorial de la LPO Ile-de-France dans le cadre de l'enquête publique unique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) et parcellaire relative au projet de requalification de la RD 7 de Suresnes à Saint-Cloud.

VoUs souhaitant bonne réception

Bien cordialement,

LPO île-de-France - Parc Montsouris - 26 boulevard Jourdan - 75014 Paris

413- Déposée le 11/05/2021 à 11:38 - SAINT-CLOUD

- Renoncer à une 2x2 voies au profit d'une 3 voies. Une voie dans chaque sens et une 3ème pour tourner à gauche vers Saint-Cloud quand on va vers Suresnes. Cette solution permet de fluidifier le trafic, de sauver beaucoup d'arbres, de laisser de l'espace pour une vraie piste cyclable, des promenades agréables le long des quais, des places de stationnement etc.
- Implanter une vraie piste cyclable côté Seine. Cette piste cyclable serait protégée, suffisamment large, sans intersections (sécurité), au bord de l'eau (agréable) et beaucoup plus rapide pour les déplacements du quotidien (vélotaf). Créer également une petite piste cyclable côté bâti pour les enfants et les micro-trajets.
- Relier cette piste cyclable au tronçon Pont de Sèvres / Issy les Moulineaux, installée, elle, côté Seine et qui est une vraie réussite. Le projet doit donc intégrer la création d'une piste cyclable entre le pont de Saint-Cloud et le pont de Sèvres, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui.
- Profiter de ce projet pour prolonger la passerelle de l'Avre et créer un accès direct et sécurisé au Bois de Boulogne.
- Revoir radicalement l'aménagement de la place Georges Clémenceau et y faire un rond point type hollandais pour les vélos.
- Prévoir une piste cyclable de chaque côté du pont de Saint-Cloud. Dans le projet actuel, ils veulent une piste bidirectionnelle d'un seul côté du pont, un non sens car les cyclistes ne vont pas traverser le pont pour quelques mètres seulement...

414/415- Déposée le 11/05/2021 à 12:17 - SURESNES

Après lecture mes observations sont les suivantes:

1) Ce projet a été pensé et construit avant les deux années de crise impactant vie sociale et vie économique. Aujourd'hui, il est admis que la façon de travailler est en transformation aussi les avantages présentés dans ce projet ne sont plus d'actualité.

Les projections faites pour satisfaire l'automobiliste ne correspondent plus à la réalité (gain de temps, accès quotidien au lieu de travail..)elles sont à travailler à nouveau.

L'argument de création d'emploi est une réponse à court terme au chômage,

de plus les offres porteraient sur un secteur qui affiche une pénurie de main d'oeuvre qualifiée et une désertion des formations par les jeunes .

Sur ces points les arguments ne sont pas étayés.

2) Dans cette l'étude la valeur ajoutée du projet dans la vie quotidienne des riverains est imaginée. le concret en est absent. le projet est conçu pour les automobilistes.(ex : interdiction des tourne à gauche..)

3) Le patrimoine vert existant est détruit à l'opposé des politiques affichées.

les arbres , au delà du paysage sont une nécessité pour les sols et l'air.

Non à l'abattage des arbres

416- Déposée le 11/05/2021 à 12:17 - SURESNES

La contre proposition de l'association Suresnes - Bord de Seine répond mieux aux besoins tout en conservant la végétation des bords de Seine et en aménageant la promenade moins proche de la circulation.

417- Déposée le 11/05/2021 à 12:39 - NEUILLY SUR SEINE

Contribution enquête publique requalification RD7 Saint Cloud Suresnes 11 mai 2021

Cette portion de route où subsiste de beaux alignements d'arbres, remarquables par leur apparence même s'ils ne forment pas un alignement homogène, constitue d'abord un quai de Seine . C'est-à-dire un itinéraire qui n'est pas comme les autres, rue sans caractère qu'on se contenterait de traverser au plus vite...Situé entre l'entrée d'honneur si maltraitée du domaine national de Saint Cloud et le parc du château de Suresnes, ce quai jadis à dominante industrielle a été presque entièrement reconstruit en intégrant des réserves foncières pour élargissement. Celui-ci a déjà été réalisé sans le moindre ménagement et de façon excessive sous le viaduc de l'autoroute.

Cette vocation résidentielle ou tertiaire qui est désormais celle de ce quai est l'occasion pour la ville, ici Saint Cloud et Suresnes, de ne plus tourner le dos au fleuve et de pouvoir apprécier à nouveau cet élément essentiel de la qualité de vie, sans que la circulation routière ne maintienne sous une autre forme cette barrière qui décourage l'accès aux berges.

Actuellement personne ne profite du site, ni les rares piétons qui s'aventurent sur les débris d'un trottoir insignifiant, simple cheminement où une végétation touffue masque toute vue, ni les rares cyclistes découragés par le trafic de cette voie auquel on fait jouer un rôle de contournement et qu'empruntent de nombreux poids-lourds qui ne peuvent passer en face par la RD1.

Cet itinéraire est desservi par le bus 175 qui est particulièrement lent, irrégulier et peu fiable. Peu de voyageurs, donc fréquence faible, un cercle vicieux d'autant que les arrêts côté Seine sont difficilement accessibles. Cette situation évoque le bus qui avait remplacé sur la RD7 la ligne ferroviaire des Moulineaux le temps de la construction du tramway T2, bus demeuré vide parce que lent et irrégulier dans la congestion routière alors que le T2, fiable, a un trafic important.

Ce projet est l'occasion d'améliorer la situation en ne cherchant pas seulement à développer le seul aspect routier lié au transit (ce qui était envisagé à l'origine lorsque le bouclage de l'A86 posait des problèmes dans l'ouest parisien, aujourd'hui résolu), mais au contraire à en faire un véritable boulevard urbain, c'est-à-dire ayant une circulation ralentie (et non l'inverse), avec la présence d'une piste cyclable qui donne envie de l'utiliser et d'une promenade piétons accessible à toutes et à tous.

Le projet proposé va en partie dans ce sens, sauf que dans le même temps il propose d'accroître la capacité routière liée à la circulation de transit, amenant ainsi au sacrifice sans ménagement des alignements d'arbres remarquables qui font l'attrait et le caractère de ce site (au moins en dehors du viaduc de l'autoroute).

On ne peut pas refuser l'aménagement d'une vraie promenade en bord de Seine, ce qui est largement demandé et plébiscité par les habitants (qu'ils soient proches ou moins proches, les bords du fleuve ayant un pouvoir attractif fort) et ne conserver pour les piétons qu'un simple cheminement comme quai du 4-Septembre à Boulogne Billancourt alors qu' une belle promenade est possible...

On ne peut pas non plus nier la nécessité d'une piste cyclable (obligation légale) sur cet itinéraire au fort trafic voitures et camions.

Propositions d'aménagement.

La fluidité du trafic n'exige peut-être pas en permanence deux fois deux voies, surtout si on souhaite maîtriser la circulation pour améliorer le cadre de vie. Concernant la chaussée elle-même, un **profil alternatif avec trois voies de circulation** serait peut-être la solution permettant de sauver une majorité d'arbres dont la beauté dépasse le temps d'une vie humaine (les arbres ne sont pas du mobilier urbain interchangeable). La voie centrale (indépendante des tourne-à-gauche qu'un plan de circulation permettrait peut-être de réduire car , dans ce cas, il faudrait les déporter sur la droite et non au centre en prenant sur les berges) 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 (rarement dans les deux sens en même temps). De simples feux piétons sur demande pourraient remplacer les tourne-à-gauche supprimés pour conserver un accès pratique aux berges.

Le projet présenté fait le choix de maintenir **la piste cyclable** côté immeubles à l'opposé du fleuve, étant ainsi en continuité avec la piste sur trottoir aménagée il y a plusieurs années entre les ponts de Suresnes et de Puteaux. La desserte des immeubles et des magasins riverains est dans ce cas facilitée mais la piste perd en attractivité. En amont à Issy et à Meudon, l'aménagement cyclable a d'ailleurs été réalisé à l'opposé, côté Seine. Mais dans un cas comme dans l'autre la prise en compte sécurisée des cyclistes dans l'aménagement des carrefours surtout en tête de pont est malheureusement tout aussi négligée (voire catastrophique, comme par exemple au débouché du pont de Puteaux). Une piste cyclable côté fleuve permettrait de retrouver pleinement l'accès perdu au fleuve et d'en profiter d'une manière joignant l'utile à l'agréable, contribuant aussi à séparer davantage la promenade piétons de la circulation automobile. Cela implique dans ce cas que les traversées piétons et cycles de la chaussée ne soient pas trop éloignées les unes des autres... Peut-être pourrait-on compléter cette piste cyclable bi-directionnelle côté fleuve par un élargissement de la file extérieure côté immeubles pour permettre le dépassement sécurisé selon le code de la route des cyclistes devant rouler de ce côté pour accéder aux immeubles riverains.

Le long de l'île Monsieur, les cyclistes peuvent pénétrer dans le Bas Parc de Saint Cloud pour échapper à la circulation routière mais ils restent tributaires des heures d'ouverture du parc. Pour préserver un maximum d'arbres du quai Léon Blum, la piste, étant en continuité avec celle venant du pont de Puteaux, pourrait ne pas changer de côté et profiter des belles frondaisons du parc du château de Suresnes. Un dispositif comme celui permettant à l'itinéraire cyclable de longer le parc départemental Lagravère à Colombes en dehors des heures d'ouverture serait le bienvenu. Le changement de côté de la piste s'effectuerait par exemple au niveau du carrefour avec la rue Frédéric Clavel.

A l'autre extrémité, un atout du projet est la requalification souhaitée de longue date et jusqu'à présent repoussée de la place Georges Clemenceau au débouché du pont de Saint Cloud. Jadis entrée d'honneur du château, la construction de l'autoroute lui avait apporté un coup fatal malgré le soin apporté à l'époque pour que l'entrée du tunnel reproduise l'orangerie de Versailles. Dans ce qui est aujourd'hui un enfer automobile alors même qu'il existe le viaduc de l'autoroute - mais celui-ci n'a rien amélioré au niveau de l'environnement - , la création d'un giratoire avec la suppression des passages souterrains pour les voitures et les piétons permettra de redonner un peu d'agrément à cette ancienne entrée d'honneur, futur accès au musée du Grand Siècle. La brutalité du mur de soutènement qui a détruit le quai sous l'autoroute sera quelque peu adoucie par la réalisation d'une promenade en contrebas passant sous le pont de saint Cloud. Sur le reste du linéaire, il est prévu d'élargir l'assise de la promenade par des murets anti-crue sur un linéaire d'environ 1600 mètres. Cet aménagement à l'aspect architectural soigné par un revêtement de pierre permettra-t-il d'intégrer, éventuellement au prix de quelques distorsions dans le tracé, une part importante des arbres de belle taille qui ornent la berge ? Peut-être serait-il alors possible, pour préserver au maximum la végétation existante, qu'une partie de la promenade soit sur pilotis (je pense à l'agréable promenade Ile de la Jatte côté grand bras à Levallois Perret, ou encore à celle dédiée à Eric Tabarly sur la rive du lac d'Enghien située pont du nord). Les talus existants et touffus qui empêchent de voir le fleuve seront heureusement repris et re-profilés.

Patrimoine.

Un dernier mot concernant le patrimoine industriel et qui mérite d'être souligné. En vue d'élargir la RD7, une travée de la passerelle de l'Avre a été portée de 11m à 22m en 2018 quand la conduite d'eau a été rénovée par Eau de Paris. La nouvelle poutre métallique a été réalisée sur le modèle de l'ancienne des ateliers d'Eiffel, et cette transformation presque invisible ne porte aucune atteinte au patrimoine industriel. Espérons qu'il puisse en être de même pour les plus beaux arbres, comme ce fut le cas pour l'allée d'honneur du château de Meudon où les beaux arbres qui devaient être coupés ont pu être préservés.

Lionel Favier, Neuilly sur Seine, cycliste et usager des transports en commun.

418- Déposée le 11/05/2021 à 12:58 - ST CLOUD

Association des Bateaux de Saint-Cloud,

(Texte identique à Association Suresnes n°365)

A l'attention de Monsieur le Commissaire-enquêteur,

Objet : Avis complémentaire sur le projet de requalification de la RD7 tel que soumis à enquête publique du 8 avril 2021 au 12 mai 2021

Monsieur le commissaire-enquêteur,

En complément de notre observation n°305 et du rendez-vous de l'association Suresnes Bord de Seine, vous trouverez ci-joint une solution co-créée ensemble, alternative à la « promenade bétonnée » proposée par le Conseil Départemental sur tout le tracé de l'opération faisant l'objet de l'enquête.

Nous proposons que la promenade soit réalisée sur une structure légère, reposant sur des pilotis. Cette promenade regrouperait côté Seine le cheminement piéton et la piste cyclable bidirectionnelle. Elle serait séparée des voies de circulation par des jardinières en béton servant à la fois à protéger la promenade des véhicules, et à planter une haie végétale pour renforcer le côté arboré de la promenade.

Conformément à nos observations précédentes, nous vous confirmons penser que le passage à 4 voies est une profonde erreur, et qu'une solution à 3 voies de circulation réorganisées permettrait d'obtenir la fluidité suffisante sans provoquer d'appel d'air et d'augmentation de la circulation automobile. La RD1 passant prochainement de 2 à 3 voies, la RD7 pourrait en faire de même de façon symétrique, dans une approche globale des flux pendulaires nord-sud de circulation.

Cependant, notre proposition de promenade est pensée pour être compatible avec les deux profils. Ce système de promenade sur structure légère, en bois par exemple, a de très nombreux avantages :

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

- Il est bien moins coûteux qu'une solution minérale nécessitant de très lourds travaux.

Pour que le transfert de la piste cyclable côté Seine ne rapproche pas les voies de circulation des riverains côté ville, notamment à Saint Cloud, nous proposons que la voie de stationnement soit placée côté ville, offrant ainsi également un alignement arboré de ce côté (l'alignement d'arbres côté Seine n'étant plus abattu).

Nous comprenons l'inquiétude de M Berdoati maire de Saint Cloud, de voir la chaussée se rapprocher du bâti, cependant ce n'est que de 2,5 mètres de vide, au profit de la préservation de la majorité des arbres et de la végétation, de proposer une vraie promenade qualitative et arborée, conforme à l'esprit de notre ville où le végétal est mis à l'honneur. Chacun sait que le végétal permet d'absorber, en partie, la pollution (+47% selon l'étude).

Elle permettra d'éviter de reproduire les erreurs faites lors de l'aménagement du tronçon Pont de Suresnes - Pont de Puteaux, où le trottoir côté Seine ne voit jamais un piéton, malgré les arbres replantés lors des travaux. Nous attirons votre attention sur la problématique du stationnement qui doit être solutionnée avant la mise en œuvre du projet au risque d'une nuisance extrême vécue par les riverains. Le département, allié à la Mairie de St Cloud doivent trouver des solutions de stationnement au cœur du quartier des Coteaux, où il y a le plus de riverains, en complément de la solution du nouveau parking créé stade Tacconi, qui est à « sécuriser » des solutions doivent être recherchées pour le quartier des coteaux. Le site de la station Total par exemple qui était citée au début du projet ne l'est plus. Ce site proposait autrefois de nombreuses places de parking. D'autres

complètes. C'est navrant. Pourquoi ne voit-on pas les plans de la section des arbres centenaires devant le parc du Château vu l'importance de "l'environnement" et de sauvegardé "la nature". Pourquoi aucune personne n'est venue questionner les habitants en amont sur leur besoins? Le bruit augmente alors pourquoi uniquement un mur anti-bruit au niveau de la promenade partant du rond-point de Saint-Cloud. On ne peut pas fluidifier une circulation si à tout les 200m on peut tourner à gauche de la berge. Les piétons et les vélos devraient pouvoir sereinement se balader le long de la Seine jusqu'au besoin de traverser la route. Y a t'il des radars de prévu? En ce qui concerne (certes une minorité) les habitants sur la Seine à Suresnes, pourquoi un budget n'est-il pas donné pour qu'on puisse harmoniser les travaux sachant que les besoins ne sont pas tous identiques.... pour le faire encore faut-il que quelqu'un vienne poser des questions.... aucun plan clair à ce sujet par ailleurs. Oui quelque chose doit être fait mais NON à ce projet en tant que tel.

423- Déposée le 11/05/2021 à 13:55 - ST CLOUD

Bonjour nous sommes très concernés et inquiets par le projet de réfection des berges et modification de la RD7 à Saint-Cloud. En effet, il va y avoir une coupe massive de centaines d'arbres centenaires et nous voulons militer pour que la piste cyclable soit côté Seine, en gardant les arbres. La population locale est très sensibilisée au maintien de la végétation. Les projets avec végétalisation sont souvent sous-dimensionnés côté plantations.... Merci de porter attention aux propositions faites par les associations car elles sont pertinentes. Le bruit et la pollution sont en jeu. Il faut agir vite et regarder les alternatives à un projet très minéral avec peu de végétation par rapport à l'existant.

Bien à vous,

Fabienne Bergé fabienne.berge@gmail.com

424- Déposée le 11/05/2021 à 13:55 - ST CLOUD

Ce projet n'est résolument pas écologique : Il vise à augmenter le nombre de voix de circulation pour les véhicules polluants, tout en abattant des arbres.

- La circulation des camions est déjà importante sur ces voix, il n'y a pas d'intérêt à l'augmenter, c'est encore plus vrai pour les riverains.
- Les arbres actuels couvrent les bâtiments, ils ne seront pas remplacés par des arbres de dimensions équivalentes, avec l'impact que cela peut avoir tant sur la vue que sur l'acoustique.

L'ajout des pistes cyclables, permettant aux cyclistes de se déplacer en toute sécurité, sans les autres points du projet, pourrait sembler plus utile. Cependant faire du vélo est un effort physique, et l'ajout de pots d'échappement à coté de ces pistes risque de décourager les cyclistes qui ne voudront pas respirer cet air irrespirable.

425- Déposée le 11/05/2021 à 14:52 - ST CLOUD

Bonjour à vous tous et toutes,

Quel dommage de sacrifier des arbres centenaires pour une 4 voies.

Nous sommes actuellement dans une prise de conscience en ce qui concerne "l'environnement". Alors que voulons nous transmettre à nos enfants et petits enfants, des villes bétonnées ou des villes verdoyantes .Nous ne pouvons empêcher le progrès de l'urbanisme mais que celui-ci soit en harmonie avec l'environnement.

Merci de m'avoir lu

426- Déposée le 11/05/2021 à 14:56 - ST CLOUD

RD7 St Cloud-Suresnes : Projet obsolète et destructeur

Monsieur le Commissaire-enquêteur,

Je soutiens le contre-projet de Suresnes bords de Seine (observation n° 209) parce qu'il respecte les arbres existants, ne bétonne pas les rives, sépare à la fois agréablement et de façon sécuritaire les vélos et les piétons sur des terrasses séparées sur la rive. Le décrochement bas de la terrasse piétonne est une excellente idée : cela isole de la vue et du bruit, comme on peut le constater sur la voie de halage à Boulogne entre la passerelle de l'Avre et le pont de St Cloud.

- Augmenter les capacités de circulation augmente la circulation, c'est un cercle vicieux. 4 voies automobiles sont-elles nécessaires alors que la tendance est à l'autopartage, aux déplacements doux ou collectifs ? Vous semblez nous aménager encore davantage de pollution sonore et atmosphérique.
- Rien n'est prévu pour le passage plus fréquent des bus.

- Où sont sensés passer les vélos entre Sèvres et St Cloud ? L'accès via le parc de St Cloud est malaisé, voire fermé tôt en hiver.

La place G. Clémenceau est toujours aussi incompréhensible et inhospitalière.

Une voie vélo sur le trottoir est une très mauvaise expérience à la fois pour les cyclistes et les piétons. La circulation serait plus fluide côté Seine. De plus, les vélotaffeurs y dérangeraient très peu de piétons.

- Des sas piétons rendus nécessaires prouvent bien que ces voies automobiles sont trop larges pour être traversées facilement. Tout ça pour cheminer sur une rive en béton peu arborée "pour ne pas gêner la vue" au ras d'une 4 voies puante et bruyante... La voiture électrique ne réglerait pas forcément ce problème.

La terrasse légère sur pilotis en contrebas est une très bonne alternative proposée par Suresnes bords de Seine. A la fois esthétique, moins bruyante et séparée des vélos.

- Les platanes perdent leurs feuilles en hiver, laissant la vue dégagée aux riverains 6 mois par an ; en été leur voûte de feuilles les rafraichisse. Ces arbres sont sains, respectez-les, et nous avec. NON A L'ABATTAGE DES ARBRES. Lisez "Du bon usage des arbres" de Francis Hallé : "10 jeunes arbres ne remplaceront jamais un grand et vieil arbre abattu."

En conclusion, en quoi ce projet est-il compatible avec la COP21, avec la Zone à Faibles Emissions, avec la Trame Verte et Bleue, avec les étés caniculaires qui s'annoncent ? Ou avec une voie cycliste pratique, avec une promenade piétonne fraîche et agréable ?

427- Déposée le 11/05/2021 à 14:59 - ST CLOUD

Merci de bien vouloir tenir compte des observations pertinentes des différentes associations et en particulier de la contre-proposition des associations des Bateaux de Saint Cloud et Suresnes-Bords de Seine.

428- Déposée le 11/05/2021 à 14:59 - SURESNES

Je partage totalement l'avis argumenté déposé par l'association des bateaux de Saint Cloud, ainsi que d'autres structures associatives hostiles à ce projet

Je suis sidéré que ce projet ai pu être imaginé à l'initiative du Conseil Départemental des Hauts de Seine.

Il me paraît en effet complètement disproportionné entre d'une part son coût budgétaire ahurissant, d'autre part les dégâts sur la nature, l'environnement et le décors actuel, et les gains de temps attendus pour les automobilistes.

Les dégâts seraient quasi irréparables, et les gains seraient à contre courant des évolutions de fonds en terme de télé travail, d'utilisation d'autres moyens de transport et notamment le vélo avec les efforts réalisés en matière de piste cyclable.

Très honnêtement je ne comprends pas ce projet, et pourtant je suis automobiliste.

Je dépose donc ce commentaire à titre de soutien et de témoignage.

429- Déposée le 11/05/2021 à 15:14

bonjour

bravo pour ce projet mais j'aimerais savoir pour quelle raison ne reduisez pas le nombre de voies routières?

il y a beaucoup trop de voitures sur ces quais et beaucoup de trop de pollution qui impacte la qualité de l'air.

430- Déposée le 11/05/2021 à 15:27

Monsieur le Commissaire Enquêteur

Résidant sur les quais de seine, voici mes remarques au projet de la RD7 :

NON à une 2x2 voies (3voies max avec séparation) afin de limiter le bruit, la pollution et le trafic.

NON à l'abattage des arbres (C'est un comble en pleine explosion de notre conscience écologique)

OUI pour des parkings le long des Quai coté ville

OUI pour une piste cyclable coté ville

OUI pour mettre en valeur les berges

OUI pour une voie piétonne côté Seine

OUI au rééquilibrage sur la D1 (sur l'autre rive) sur laquelle le trafic serait moins nuisible.

OUI à la modernisation et l'amélioration de ce tronçon mais dans une démarche contemporaine dans le respect du bon vivre et de la nature.

Je vous remercie de la prise en compte de ces remarques dans votre enquête.

Veuillez agréer, Monsieur le Commissaire Enquêteur, mes sincères salutations.

431- Déposée le 11/05/2021 à 14:59 - COURBEVOIE

Monsieur le Commissaire Enquêteur

Je découvre trop tardivement comme beaucoup d'entre nous ce projet. Il me semble aussi que la période accordée aux échanges et réunions a été trop courte.

Ce projet est un projet routier avant tout. Donc il est incorrect de parler de circulation apaisée, c'est juste une 2x2 voies de plus en Ile de France. On peut parler de circulation apaisée lorsqu'on impose un 30 km/h maximum, mais là ce n'est pas le cas. Venez voir sur les communes voisines de Puteaux, Courbevoie où cette 2x2 voies existe. Aucun plaisir pour les piétons et cyclistes.

N'investissez pas non plus de l'argent dans un rond-point « élaboré » en dessous de l'A13 au niveau du pont de Saint Cloud. Croyez-moi, il ne me viendrait jamais à l'idée de venir me reposer au milieu d'un rond-point aussi beau soit-il.

Mais la partie qui choque le plus toutes les générations et nos jeunes, c'est bien l'abattage prévu de 424 arbres. En 2021, c'est encore possible de construire un projet environnemental en prévoyant l'abattage de 424 magnifiques arbres qui donnent cette perspective magnifique depuis la passerelle de l'Avre. Cela ressemble à un crime écologique.

En vous remerciant de l'attention que vous porterez à ces observations.

Bien cordialement

432- Déposée le 11/05/2021 à 14:59 - SURESNES

Madame, Monsieur,

Nous sommes une famille suresnoise et habitons le quartier République depuis plus de 3 ans maintenant. Nous avons pris connaissance du projet de travaux de la RD7 totalement par hasard il y a quelques jours.

Bien que mon logement soit assez éloigné de cet axe, je prends les quais tous les jours, en voiture, en courant, en vélo. Je passe plusieurs fois par semaine par la passerelle de l'Avre. A aucun moment je n'ai vu le moindre affichage administratif concernant ce projet à en croire que cela soit délibéré, volontaire.

Peu de suresnois sont au courant de ce projet et dès qu'ils le sont, ils sont inquiets et se posent de nombreuses questions quant à ce projet.

4 kilomètres de route,

90 millions d'euros (22 500€ par mètre)

Augmentation de la circulation

Suppression de 400 arbres

Je m'inquiète aussi, j'ai la sensation que ce projet a volontairement été passé sous les radars. Paris se vide de ses habitants, l'Ile de France également. La guerre est faite aux voitures pour favoriser les transports en communs, Paris supprime des centaines de voix de circulation et ici nous allons en rajouter, j'avoue ne pas comprendre.

Dernier point, je m'inquiète fortement sur l'impact de la pollution sur le Parc du Château, fréquenté par les enfants suresnois sans parler de l'école du Parc, collée à ce futur axe de 4 voix.

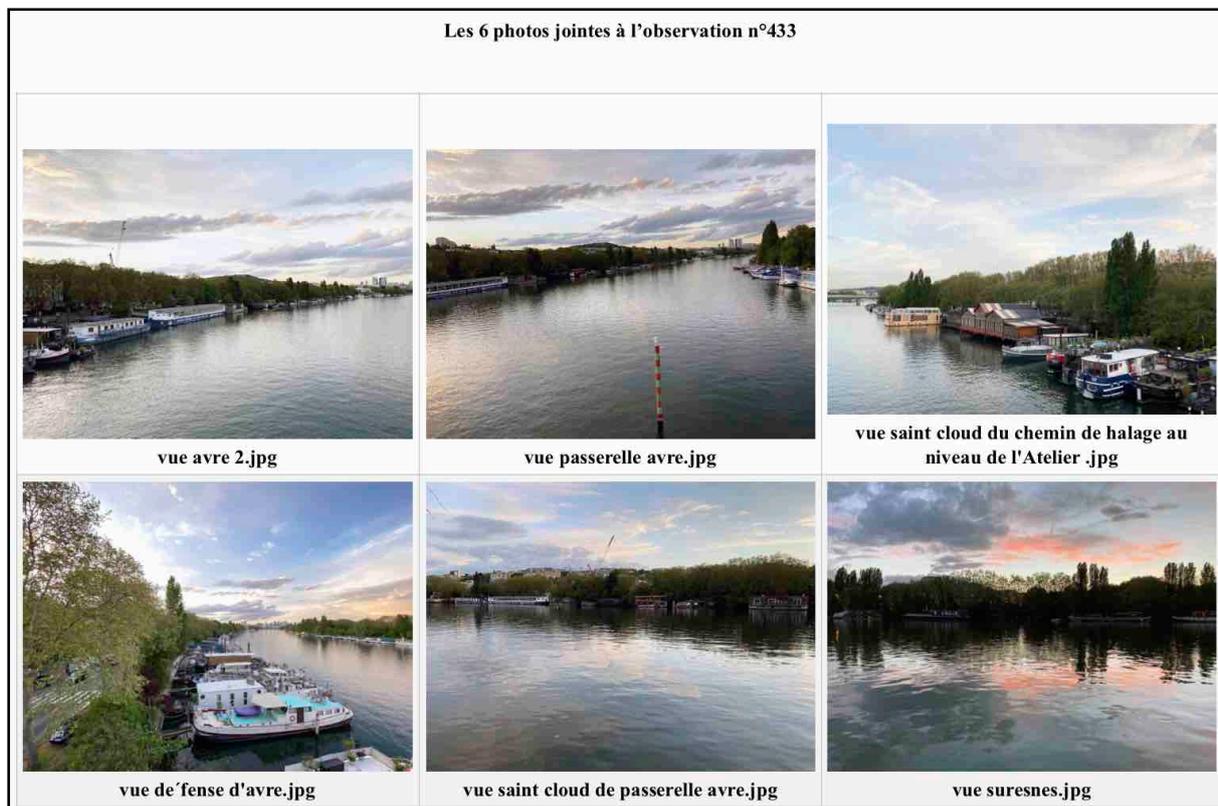
Je pense qu'il devrait y avoir un moratoire sur ce projet de travaux, une meilleure communication et une consultation des suresnois, pourquoi pas par un vote local (référendum).

Bien à vous,

Mikael FLEISMAHER

433 - Déposée le 11/05/2021 à 16:57 - 75016 -PARIS

Je m'inquiète de l'abattage des arbres prévu dans ce projet. Il me semble que dans le cas d'arbres centenaires tout n'a pas été fait pour tenter de les préserver. Lors de sa construction l'A20 avait été détournée pour sauver un chêne pédonculé, il doit bien y avoir un moyen de construire autour de ces arbres un projet qui satisfasse le plus grand nombre et qui n'oublie pas les promeneurs du soir.



Anne-Pierre Malval

434- Déposée le 11/05/2021 à 17:17 - ST CLOUD

Bonjour

Je suis contre l'abattage des arbres des berges

435- Déposée le 11/05/2021 à 17:17 - ST CLOUD

Bonjour,

Je suis pour la préservation des arbres existant, la création d'une piste cyclable juxtaposée à la promenade à créer côté Seine. Pour un aménagement en préservant le nombre de voies actuel.

Cordialement

Charbel TANIOS

436- Déposée le 11/05/2021 à 17:42

Bonjour,

Les observations sont peu navigables/requêttables, même si on fait des recherches par mots clés. Pourraient-elles à l'avenir être classées par thèmes (comme dans les logiciels d'intelligence collaborative, tels que Viadeo qui avait été utilisé dans une grande concertation sur la rénovation énergétique lancée par le patron de Schneider, à la culture très internationale). Cela permettrait à l'intelligence collective de mieux s'exprimer, pour progresser vers des solutions auxquelles on ne pense pas au premier abord, mais qui se révèlent meilleures, 1) plus on rentre dans le dossier, et 2) plus on lit des avis qui pour beaucoup apportent des éléments différents, qui se complètent?

Denys Alapetite, utilisateur des bords de Seine de Sèvres à Puteaux, consultant en transformation numérique

PS: de plus si un pdf des 500 observations pouvait être diffusé sans attendre le rapport, cela permettrait à cette intelligence de continuer à s'exercer pour le plus grand bénéfice de l'élaboration de solutions de compromis et de démocratie locale.

437- Déposée le 11/05/2021 à 17:42

Monsieur le commissaire enquêteur,

Habitante du quartier des coteaux à Saint Cloud depuis 24 ans, je suis en accord avec les points abordés dans les autres contributions par les différentes associations de riverains et de cyclistes et demande une suspension de l'enquête publique pour permettre une information complète du public sur les impacts du projet.

Mes remarques suivantes portent d'abord sur l'équilibre entre la cité et les usagers de la RD7, puis sur le quartier des Coteaux à Saint Cloud.

Equilibre entre la cité et les usagers de la RD7

- La simulation statique sur la RD7 présentée dans le dossier est la version 1.0 et non la version 3.0 qui devait comprendre la mise à jour suite à l'avis de l'autorité environnementale.
- Le postulat de départ est un passage à 2X2 voies de la RD7 sans tenir compte de l'étude environnementale préconisant d'étudier des solutions alternatives plus respectueuses de l'environnement des quais.

Par ailleurs, l'étude de la réorganisation du plan de circulation des communes de Suresnes et Saint Cloud ainsi que l'engagement des politiques des deux communes en faveur de l'environnement ne sont pris en considération.

A partir du 01 juin, Saint Cloud participe à la mise en place de la deuxième étape de la ZFE métropolitaine.

Par ailleurs, Saint cloud, ville verte et solidaire, soutient l'initiative de Marie France Barrier qui a créé l'association « des enfants et des arbres », pour réapprendre à s'émerveiller du vivant. Le projet présenté, qui inclue l'abattage de platanes et la suppression de la végétation des berges n'est pas en cohérence avec les ambitions de la municipalité qui a toujours été volontariste dans la protection de l'environnement.

- Le bilan global du projet tel que présenté dans l'étude socio-économique interroge : les gains de confort pour les usagers (VL et PL) sont l'avantage prépondérant alors que le bilan pour les riverains reste négatif en 2046 ainsi que l'effet de serre (P.14 étude socioéconomique pièce F). 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 ?
- Le projet est vulnérable aux risques systémiques (incertitudes d'évolution du contexte macroéconomique) et il est par ailleurs noté que la sensibilité aux couts d'investissement est forte.

Il est donc intéressant, tant pour la collectivité que pour les riverains, de repenser ce projet ou en exploitant des solutions qui avaient été étudiées en amont dont une voie piétonne déportée sur les berges sans les bétonner, associée à une voie cyclable continue, ce qui permettrait si l'on fait la même analyse que celle qui est faite pour les usagers (= VL et PL) de diminuer l'accidentologie et d'augmenter le gain de temps de trajet des CYCLISTES), et d'avoir un effet positif sur l'effet de serre.

Le quartier des coteaux à saint Cloud :

- Les plans de masse précis ne sont pas présentés, notamment au niveau du quartier des coteaux sur lequel l'emprise est plus limitée, point dur du projet qui prévoit une minéralisation des berges. Les quelques vues présentées indiquent des places de stationnement et l'arrêt de bus « avenue de Longchamp » à l'emplacement actuel. Leur déplacement à des endroits où l'emprise est plus large permettrait d'éviter l'emprise sur les berges.
- Depuis 20 ans le quartier s'est profondément transformé et accueille de plus en plus de familles avec enfants, scolarisés dans les deux écoles maternelles et primaires. Comment éviter qu'ils ne soient exposés aux différentes pollutions inhérentes au chantier ?
- Les habitations flottantes font partie de ce quartier. Comment le projet garantit il l'accès des habitants à leur bateau, en particulier l'accès aux poussettes et aux personnes à mobilité réduite, notamment pendant la période de travaux et après?

En vous remerciant de l'attention que vous porterez à ces observations,

Bien cordialement, Bérengère Bainvel

438- Déposée le 11/05/2021 à 17:42 - SAINT-CLOUD

Bonjour

En concertation avec les associations Saint Cloud à vélo et des bateleurs, je désapprouve le projet et demande une révision en profondeur. Je suis en accord totale avec leurs arguments.

Pourquoi dépenser des millions pour construire une piste cyclable au milieu des pots d'échappement ?

Pourquoi détruire des arbres ?

Prenez modèles sur les villes européennes : Copenhague, Bâle, Amsterdam.

Merci d'en tenir compte et de nous proposer un vrai projet ambitieux.

439- Déposée le 11/05/2021 à 18:416 - RUEIL-MALMAISON

Encore une fois peu importe la beauté ou l'âge des arbres, ni l'ambiance qu'ils apportent, ils n'ont pas de valeur !!

Pourquoi faut il continuer toujours dans le sens de la voiture prioritaire, même électrique....alors que les problèmes de fourniture d'électricité, de batterie ne sont pas résolus. et pas si propres que ça !

Le changement pour la protection de l'environnement ; c'est MAINTENANT

Pourquoi ne pas privilégier l'aménagement et la protection des cyclistes et piétons pour rendre une promenade en bord de Seine plus calme pour les utilisateurs et riverains.

Le transport fluvial et les transports en commun ont encore beaucoup de progrès à faire.

Laissez nous les arbres

440 - Déposée le 11/05/2021 à 18:28 - Saint-Cloud

Quel scandale abbatre autant d'arbres pour les remplacer par du bitume ,
Bonjour la pollution du trafic sur 4 voies ,une vrai autoroute,
Je suis à 100pour 100 contre ce projet...

441- Déposée le 11/05/2021 à 18:40 - SURESNES

Très beau projet qui permettra d'accéder enfin aux quais de Seine et de circuler à vélo entre Puteaux et Saint-Cloud.

Par contre, je regrette la suppression des arbres en bord de Seine au niveau de la Section Suresnes - Parc du château.

Vous proposez une modification profonde du paysage. Le charme actuel des arbres remarquables (platanes) est irremplaçable.

Quel dommage ! Quelle platitude du paysage à venir !! Quelle monotonie !!

Par ailleurs, le maintien de places de stationnement côté berge me semble extrêmement problématique

La plupart du temps, si je me réfère à l'enquête, il s'agit de préserver une voie de stationnement pour un nombre de places demandées qui est finalement faible;

Pourquoi les intéressés ne pourraient-ils pas garer pas leurs voitures dans les rues adjacentes ? Personne dans le quartier n'a jamais eu l'idée de demander des places "réservées". Si ces personnes ont jusque là bénéficié longtemps de la gratuité du stationnement , cela a toujours été au détriment de la sécurité.

Je fais remarquer de plus, que l'entrée et la sortie de ces "places" sauvages sont accidentogènes car cela cree des changements brusques de file et de vitesse. J'en suis régulièrement le témoin.

Sans parler de l'aspect totalement inesthétique. 4 voies + une voie de stationnement, c'est trop ! Cela nuira également au point de vue depuis le futur Belvédère.

Pour les péniches hébergeant des activités, des solutions autres doivent être trouvées :

- privilégier les transports publics (bus)
- privilégier la circulation douce piste cyclable
- certaines immeubles d'activité bénéficient d'immenses parkings inoccupés ou sous-occupés (emplacement école Skema). On pourrait étudier/favoriser des partenariats entre ces entreprises et les péniches hébergeant des activités (je pense aux péniches-bureau)

Merci pour votre attention

442- Déposée le 11/05/2021 à 18:50

Je suis opposée à une 2 fois 2 voies et à détruire les arbres actuels.

Pourquoi pas une piste cyclable côté seine (mais pas de l'autre côté) et l'aménagement des quais pour les piétons.

J'habite à côté des quais de Seine à Suresnes et nous avons déjà beaucoup de nuisances sonores.

Augmenter le nombre de voies pour réduire le trafic me semble un argument insuffisant pour mettre en œuvre ce projet surtout quand on regarde le budget prévu et les nuisances à venir. Préservons le peu de nature restante sur les bords de Seine à Suresnes et Saint-Cloud !

Merci par avance de revoir votre projet.

443- Déposée le 11/05/2021 à 18:54

Ce projet va aspirer la circulation sur cet axe et donc l'augmenter.

Il doit impérativement être balancé par des mesures de rééquilibrage de la circulation sur l'autre rive (D1) beaucoup moins néfaste pour la santé de la population (bois).

Plutôt que de séparer cycliste et piétons, favoriser la création d'une piste cyclable et de promenades piétonnes larges et continues

Favoriser l'utilisation des transports en commun bien insuffisants dans les quartiers limitrophes (T2 saturé)

Et enfin, laissez nous nos arbres remarquables !! Ils ont survécus à toutes les agressions, ils méritent qu'on puisse encore les admirer !

Merci

444- Déposée le 11/05/2021 à 19:03

Monsieur,

Le projet de rénovation de la Rr-oute départementale 7 est un projet du siècle dernier, centré autour de l'automobile à tout prix, et peu importe les dégâts occasionnés pour satisfaire l'automobiliste.

Il faut que le département reprenne ce projet à zéro, en le confiant à une équipe plus jeune et plus ouverte sur le monde, plus respectueuse de la nature et des habitants.

A CHANGER :

- Passer la route en trois voies et surtout pas en quatre voies
- Faire une vraie promenade agréable, verte, en sauvant tous les arbres et les buissons, et y ajouter une piste cyclable
- Protéger la faune
- Réduire la vitesse en installant des dos d'âne et des radars
- Trouver un moyen de connecter le Parc du Château et le quai
- Respecter le cadre de vie des habitants proche de la route
- Ne pas construire le mur de béton figurant sur les dessins défigurant la Seine : c'est moche
- Dépenser moins d'argent inutilement

Merci, pour les générations à venir, d'arrêter de faire n'importe quoi avec notre cadre de vie et nos impôts. Dans 20 ans, beaucoup des défenseurs de ce projet seront à la retraite, loin des quais, mais nous serons encore là et nous devons vivre avec tout ce qu'ils auront raté malgré tous les avertissements.

Anna P. 18 ans

445 - Déposée le 11/05/2021 à 19:10 - Saint-Cloud

Monsieur,

Après lecture attentive du projet de requalification de la RD7 de Suresnes à Saint Cloud, pourquoi cette enquête publique n'a t'elle pas été annoncée dans les bulletins municipaux?

J'ai pris connaissances des différents avis déposés par les citoyens de St Cloud en réponse à l'enquête publique.

Je m'associe à la position de ceux qui trouvent le projet non adapté à nos attentes d'aménagement.

il apparait que ce projet 2 fois 2 voies est au bénéfice des voitures, ce qui ne correspond plus du tout à notre époque.

Aujourd'hui, les déplacements sont divers, à pieds, en transport en commun, en vélo, en voiture, autant pour le travail que le loisir. chacun doit pouvoir utiliser le mode de transport qui lui convient .

C'est également le respect de l'environnement que ce projet ne met pas du tout en avant.

Pourquoi couper des platanes centenaires ?

le bétonnage des berges, les nuisances sonores, la pollution de l'air ne s'harmonisent pas avec « le vivre ensemble » du projet du Grand Paris.

C'est pourquoi tout concourt à réétudier ce projet pour améliorer l'accès aux berges et à la circulation de tous dans le respect de l'environnement et des riverains.

Mireille Lendi

446 - Déposée le 11/05/2021 à 19:20 - SAINT-CLOUD

Je suis en désaccord avec l'abattage des arbres et l'augmentation du trafic automobile. Ce projet devrait être abandonné.

447 - Déposée le 11/05/2021 à 19:20 - SURESNES

Bonjour,

Fluidifier la circulation sur la D7 pourquoi pas. Mais pourquoi est-on soit disant "obligés" d'abattre tant de si beaux arbres même si on en replante autant, ce qui d'ailleurs ne semble pas être le cas?

De plus la circulation deviendra certainement de plus en plus importante et protéger les piétons par un MUR... est-ce une bonne idée pour se promener au bord de la Seine?

448 - Déposée le 11/05/2021 à 20:00 - SAINT-CLOUD

Penser à faire une 4 voies quand dans le même temps partout dans Paris et dans Saint cloud, il semble y avoir une obsession à réduire la place de la voiture en supprimant des voies de circulation semble tout simplement anachronique !!

449 - Déposée le 11/05/2021 à 20:07

Bonjour

Riverain du quai côté Suresnes, je suis sceptique quant aux avantages du projet, à la lecture de l'avis fourni par l'autorité environnementale. Le projet doit être mis à jour pour prendre en compte notamment les défauts suivants:

- nuisances sonores et de circulation pour les riverains, la circulation doit être ralentie, surtout dans l'optique de favoriser les circulations douces comme cela est répété dans le projet, un revêtement anti bruit doit être utilisé,
- abattage des arbres, c'est bien dommage de détruire cet habitat naturel, et de le remplacer par un alignement artificiel,
- il est capital de minimiser les nuisances aux riverains pendant les travaux (bruit, horaires de travaux, interdiction de travaux la nuit/le weekend).

Il est capital que l'avis de l'autorité soit pris en compte.

450 - Déposée le 11/05/2021 à 20:09 - SAINT-CLOUD

On parle d'amélioration de nos conditions de vie en ville, de réduire le changement climatique, de circulation douces, de végétalisation et de transport en commun et vous nous imposez plus de béton, plus de dépenses, plus de bruit, plus de pollution, Ce projet participera au pillage de la planète. STOP

C'est aussi la porte ouverte aux dépenses (idem projet du grand Paris avec manque d'appels d'offres et les élus qui remplissent leurs poches sur le dos du peuple) STOP

Plus de pollution donc plus de gens malades et surtout les plus fragiles : les enfants (asthme, allergies, maladies auto-immunes, en France 1 enfant sur 100 est autiste) STOP

Plus vous ferez d'espace routier et plus il y aura de voitures. Votre projet ne fera qu'encourager les gens à circuler en voiture. STOP

Arrêtez de nous massacrer avec vos travaux payés avec l'argent de nos impôts. En France, en 2021 un enfant naît avec une dette de 40.000 €. STOP

Par pitié pour notre santé, écoutez le peuple et réduisez votre projet à 3 voies au lieu de 4 voies. Créez un parapet anti-crue de la Seine.

Une citoyenne mère de 2 enfants avec maladie auto-immunes et grand-mère depuis un mois d'une petite fille qui n'a qu'un rein fonctionnel et bénévole depuis 5 ans dans l'association "Autisme espoir vers l'école".

Une citoyenne en colère et désespérée par le monde au bord de l'effondrement que vous bâtissez pour nos enfants.

451 à 455 - Déposée le 11/05/2021 à 20:20

Note d'observations

Dans le cadre du dossier d'enquête publique :

Projet de requalification de la RD7, communes de Suresnes et Saint Cloud
entre parc du château à Suresnes et place Georges Clémenceau à Saint Cloud
Philippe de Grissac

Vice-Président LPO France

Directeur de la RNN des Sept-Îles

Remarque générale : La portion de cette rive sud de la Seine qui est directement impactée par le projet ne peut être séparée de la rive nord dans la perspective de la conservation de la trame verte et bleue actuellement opérationnelle. La fonctionnalité actuelle de celle-ci sera profondément altérée sachant que, si la rive sud ne possède qu'une biodiversité urbaine relativement commune (mais qu'il convient de renforcer plutôt que de la détruire), la rive nord, avec le bois de Boulogne et le parc Edmond de Rothschild, constituent un des plus importants réservoirs de biodiversité en Île de France. Les oiseaux, par leurs allées et venues constantes montrent bien cette notion de complémentarité.

La végétation existante sur la rive sud, arbres centenaires pour la plupart, arbustes et buissons menacés de destruction permettent une certaine profusion d'insectes qui servent, entre-autre, de ressource alimentaire pour les oiseaux insectivores et les 3 espèces de chiroptères recensées sur la zone (Pipistrelle commune, Pipistrelle de Kuhl et Murin de Daubanton). La disparition de cette végétation, au-delà de la perte dramatique d'habitats pour ces insectes et les oiseaux, sera préjudiciable à la présence des espèces qui viennent s'en nourrir.

A noter que les 3 espèces de chiroptères, comme Toutes les espèces de chauves-souris présentes en France, sont protégées par la loi de protection de la nature de 1976. Par l'Arrêté ministériel du 23 Avril 2007 (Modifié le 15/09/2012) il est de plus précisé que : « sur les parties du territoire métropolitain où l'espèce est présente, ainsi que dans l'aire de déplacement naturel des noyaux de populations existants, sont interdits la destruction, l'altération ou la dégradation des sites de reproduction et des aires de repos des animaux. »

Lors des deux séances d'observations le long de la berge, j'ai pu noter la présence de plusieurs espèces d'odonates, libellules et demoiselles

OISEAUX

(Liste des espèces d'oiseaux observées au cours de 2 passages les 25 avril et 9 mai sur une portion de la berge, rive gauche, entre le pont de Saint-Cloud et le pont de Suresnes)

A noter que 14 espèces de passereaux de cette liste non exhaustive de 30 espèces, bénéficient d'une protection totale sur le territoire français depuis l'arrêté ministériel du 17 avril 1981 (modifié en 2009) relatif aux oiseaux protégés sur l'ensemble du territoire, remplacé le 29 octobre 2009 par l'arrêté ministériel fixant la liste des oiseaux protégés sur l'ensemble du territoire et les modalités de leur protection. Certains sont inscrits à l'annexe I de la directive Oiseaux de l'Union européenne : à ce titre, il est interdit de détruire, altérer ou dégrader leurs milieux.

Ordre selon le « Guide ornitho », Lars Svensson, Ed. Delachaux&Niestlé

Cygne tuberculé, *Cygnus olor* nid avec une ponte de 8 œufs le 9 mai

Canard colvert, *Anas platyrhynchos* 7 mâles et 9 femelles le 25 avril / 5 femelles 8 mâles le 9 mai

Grand cormoran, *Phalacrocorax carbo* Plus de 15 individus à chaque fois en vol ou posé sur la Seine.

Héron cendré, *Ardea cinerea* 1 ind. Le 25 avril

Gallinule poule d'eau, *Gallinula chloropus* 1 ind. Les 25 avril et 9 mai

Chevalier guignette, *Actitis hypoleucos* 1 ind. En migration le 25 avril.

Mouette rieuses, *Larus ridibundus* Env 12 ind. le 25 avril 5 ind. le 9 mai

Goéland argenté, *Larus argentatus* environ 15 à chaque fois, oiseaux de 1, 2 et 3 ans

Sterne pierregarin, *Sterna hirundo* 3 ind. Au vol le 9 mai

Pigeon biset féral, *Columbia livia domesticus* commun

Pigeon ramier, *Columba palumbus* Commun et nicheur

Martinet noir, *Apus apus* plusieurs ind. En vol le 9 mai

Martin-pêcheur d'Europe, *Alcedo atthis* 1 ind. Le 9 mai.

Hirondelle rustique, *Hirundo rustica* Plusieurs ind. En vol et nourrissage le long de la berge Le 9 mai.

Bergeronnette grise, *Motacilla alba* 2 le 25 avril et 1 le 9 mai.

Bergeronnette des ruisseaux, *Motacilla cinerea* 2 à chaque fois.

Accenteur mouchet, *Prunella modularis* 1 ind. Chanteur le 25 avril

Rouge-gorge familier, *Erithacus rubecula* 1 ind. Chanteur les 25 avril et 9 mai.

Merle noir, *Turdus merula* 1 ind. Mâle chanteur les 25 avril et 9 mai.

Fauvette à tête noire, *Sylvia atricapilla* 1 chanteur le 9 mai

Troglodyte mignon, *Troglodytes troglodytes* 1 chanteur le 25 avril

Mésange charbonnière, Parus major 2 ind. Les 25 avril et 9 mai (nicheur).

La mésange bleue, Cyanistes caeruleus 1 ind. Le 25 avril, 2 ind le 9 mai.

Pie bavarde, Pica pica 2 ind le 25 avril, 1 ind le 9 mai. Nicheur

Geai des chênes, Garrulus glandarius 1 ind. Faisant la navette entre les 2 rives le 9 mai.

Corneille noire, Corvus corone Plusieurs individus à chaque visite, navette entre les 2 rives, nicheur.

Etourneau sansonnet, Sturnus vulgaris plusieurs individus au vol, navette entre les 2 rives

Pinson des arbres, Fringilla coelebs 1 ind chanteur le 25 avril. Tous les pinsons sont des espèces protégées en France : loi de protection de la nature du 10 juillet 1976. A ce titre, il est interdit de détruire, altérer ou dégrader leurs milieux.

Verdier d'Europe, Carduelis chloris 1 ind. chanteur Le 25 avril.

Chardonneret élégant, Carduelis carduelis 3 ind le 25 avril.

Espèce exotique

Perruche à collier, Psittacula krameri 1 ind. Le 9 mai

Conclusion :

A l'heure où les rapports sur l'état de la biodiversité en France, en Europe comme sur le reste de la planète, se suivent et alerte sur la 6ème extinction en cours (IPBES / UICN / WWF...) il est indécent de porter un tel projet. Au prétexte d'une biodiversité jugée commune et faible par des promoteurs, on va abattre des centaines d'arbres centenaires qui ont sur trouver leur place au fil du temps et jouer leur double rôle d'accueil d'une petite faune et de puits de carbone, sans parler de leur indéniable apport paysager sur cette rive de Seine.

C'est maintenant qu'il faut prendre les mesures, partout et à chaque occasion, de préserver la biodiversité y compris dans des lieux où elle n'est ni spectaculaire ni rare. Ce projet est à contresens de l'histoire que nous devons écrire pour faire face aux défis qui sont devant nous en termes environnementaux : le réchauffement climatique et l'effondrement de la biodiversité.

Les élus, qui devraient être en première ligne pour porter le message auprès de leurs concitoyens, n'ont pas, partout, compris ces enjeux malgré les discours creux qu'ils tiennent laissant accroire qu'ils sont les champions de la sauvegarde de la nature. Souvent par méconnaissance, avec une vision mécaniste du fonctionnement des écosystèmes (on va détruire ici mais on va refaire ailleurs), ils accentuent les problèmes.

Ce projet de requalification de la RD7, sur les communes de Suresnes et de Saint Cloud, est un projet hors sol qu'il est nécessaire de modifier profondément afin qu'il apporte une fluidification de la circulation routière sans pour autant commettre autant de dégâts irréparables sur la nature. Il est argué que ce projet vise aussi à « ouvrir la ville sur le fleuve », ce doit-être, j'imagine, la note cynique de toutes les justifications !

456 - Déposée le 11/05/2021 à 20:28

Je pense que la circulation automobile doit s'adapter à la ville et non l'inverse. Je suis contre un projet qui se traduira par la destruction de l'environnement naturel des berges et une pollution accrue pour les riverains. Je suis étonné que nos élus puissent soutenir un tel projet anachronique et se prétendre concernés par le développement durable.

457 - Déposée le 11/05/2021 à 21:01 - SAINT CLOUD

Je souhaiterais que le réaménagement des berges permette de garder une végétalisation plus conséquente que ce qui est présenté dans le projet actuel. Par exemple laisser une rangée d'arbres pour privilégier une 3 voies plutôt qu'une 4 voies pour limiter les nuisances sonores. Par ailleurs une promenade côté Seine pour les piétons (cf l'aménagement cote Issy les Moulineaux) me semble plus pertinent.

Merci pour la prise en compte de ces observations.

458 - Déposée le 11/05/2021 à 21:21

Pour l'instant les voitures sont bloquées en amont de Suresnes au niveau du pont de Saint Cloud. Une fois ce bouchon levé, la D7 va devenir une véritable autoroute et une alternative au périphérique. Au revoir la jolie ballade en bord de Seine, et bonjour la pollution sonore et carbone.

Non ce projet ne va pas dans le bon sens pour les habitants de Saint Cloud et Suresnes.

Si le département s'obstine à faire une 4 voies, alors il faut effectivement en réserver deux aux bus.

459 - Déposée le 11/05/2021 à 21:22

Bonjour,

Je suis en défaveur de ce projet qui va à l'encontre de la transition écologique à bas carbone: il privilégie le mode de transport routier en véhicule individuel, coupe des arbres et utilise des matériaux non renouvelables.

Il m'apparaît insensé de dépenser des sommes considérables pour augmenter notre empreinte carbone.

460 - Déposée le 11/05/2021 à 21:29 - SAINT CLOUD

Après un bref échange avec le Commissaire enquêteur apparaissent les lacunes suivantes sur ce dossier:

- revêtement de circulation utilisé : non communiqué
- végétation utilisée pour remplacer les platanes existants : non communiqué

Propriétaires d'un appartement au 45 quai Carnot, nous restons ahuris que ces points ne soient pas précisés au dossier.

Alors que la tendance est au maintien de la végétalisation pour absorber la pollution dégagée par la circulation et contrer le réchauffement climatique, on envisage de doubler la circulation de cette voie en zone d'habitation tout en détruisant son écrin de verdure.

Nous serons donc aux premières loges d'une voie nécessairement plus dense en émission de particules et impactée par le réchauffement dû à la circulation et à la grosse portion de macadam non abritée.

À contre courant du bon sens. Pire, non anticipé, non étudié.

Concernant le revêtement de chaussée alors qu'on nous procure une estimation de nuisance sonore qui flirte avec les seuils dégradés, le type de macadam utilise n'est pas mentionné. On est donc en droit de se demander sur quelle base cette étude a été faite et dans quelle mesure les hauteurs annoncées sont réalistes.

En cherchant à nous vendre une promenade sur les quais de Seine, nous riverains, constatons que nos intérêts sont totalement sortis du cadre, avec une diminution de 50% des places de parkings, une pollution sonore et visuelle qui augmente et des températures nécessairement à la hausse en été.

On est alors en droit de se demander quels sont réellement les intérêts servis par ce projet... puisqu'il est évident que la population locale n'a rien à y gagner.

461 - Déposée le 11/05/2021 à 21:45

Mon souhait serait que le projet donne la priorité aux cyclistes et piétons, comme cela est le cas le long des berges d'Issy les moulineaux et Meudon, afin de prolonger sans interruption cette piste cyclable jusqu'à Suresnes et encourager ainsi les déplacements non polluants.

La préservation des espaces verts le long de cet axe est également un point important.

Je vous remercie de prendre en compte ces observations.

462 - Déposée le 11/05/2021 à 21:45 - SAINT CLOUD

Enquête publique

A l'attention de Monsieur le Commissaire enquêteur

Objet : projet de requalification de la RD7 entre Saint Cloud et Suresnes

Monsieur le Commissaire-enquêteur,

Après avoir fait une lecture attentive du projet de requalification de la RD7, et habitant sur une péniche à Saint Cloud, bordant la RD7, je me permets de vous envoyer ce mot dans le cadre de l'enquête publique.

S'il m'apparaît nécessaire de réaménager le tronçon Saint Cloud-Suresnes (trottoirs inexistantes ou dangereux, vitesse excessive des voitures et poids lourds y compris les plus gros gabarits, absence de radars pour limiter la vitesse, sentiment d'insécurité des piétons à cause du souffle causé par le passage des véhicules, absence de piste cyclable, nuisances sonores et importante pollution atmosphérique...), je suis convaincu que des améliorations peuvent être faites sur ce projet tel qu'il est pensé et présenté aujourd'hui.

1. Une idéologie archaïque du « tout béton, tout voiture » qui manque cruellement de prise en compte environnementale

En 2021, les sujets de développement durable et de préservation de la planète sont au cœur des débats internationaux, français et donc devraient logiquement l'être également au niveau régional et local. Je vous invite à visionner, si ce n'est déjà fait, le magnifique reportage de David Attenborough, « Notre planète », disponible sur Netflix. Il fait percevoir à quel point il est important que nous réussissions à vivre plus en harmonie avec notre planète.

Dans le projet qui nous occupe, il est prévu :

- + 50% d'augmentation des véhicules (par un effet d'appel d'air des véhicules et poids lourds), alors que l'Ile de France connaît une diminution depuis 2010
- + 47% d'augmentation de la pollution atmosphérique et sonore, allant jusqu'à dépasser les seuils critiques pour les riverains
- l'abattage pur et simple de tous les arbres d'alignement (425 arbres), pour la plupart parfaitement sains, et, sur certaines sections, de toute la végétation des berges (arbres et haies) pour ne replanter qu'un nombre bien inférieur de sujets, plus jeunes qui mettront des années à pousser. Ainsi que le manque d'analyse de la flore
- la destruction de la berge naturelle pour y créer notamment un grand linéaire de mur de soutènement en béton sur 1,6 km
- Un oubli de la faune pourtant si dense qui occupe la Seine et les berges (nombreux poissons, canards, cygnes, poules d'eau, chauves-souris, hérons, les martins-pêcheurs, rouges-gorges, mésanges, ...) dont certains sont des espèces protégées

Cette projection est, vous en conviendrez, assez préoccupante pour ne pas dire catastrophique pour les riverains et totalement décalée avec notre temps.

2. Une sécurité des passants, des riverains et des mobilités douces toute relative

Alors que le projet présente comme objectif de concilier les différents modes de transport (véhicules, vélos, piétons), les faits présentés ensuite sont totalement discordants :

- La piste cyclable proposée est étroite et non protégée, implantée côté bâti (entre une 4 voies et les immeubles...) et non côté Seine, interrompue par des dizaines d'intersections accidentogènes.
- Étonnamment, aucun radar n'est prévu sur le tronçon ciblé, pour permettre de garantir la limitation de vitesse des véhicules, qui à ce jour la dépassent pourtant allègrement.
- La disparition des arbres permettant de masquer les bateaux logement sans remplacement provoquera inévitablement une augmentation du risque de cambriolage de ces derniers, tout comme cela est observé dans Paris (avec des personnes plus ou moins bien intentionnées qui sautent du quai directement sur les bateaux logement)

Je pose vous la question ouvertement : aurez-vous envie d'y faire du vélo « enfermé » entre des immeubles et une 4 voies dont les voitures et poids lourds roulent à vive allure ? Aurez-vous envie de promener vos enfants sur une telle berge bétonnée à côté de cette 4 voies, en plein soleil, et avec les impacts atmosphériques et sonores dont il est question plus haut ?

3. Un coût financier élevé dont les sources de financement sont pour le moins opaques

Le coût de cet aménagement est estimé à près de 110 M €, pour un gain de temps de trajet estimé inférieur à 4 minutes et des nuisances environnementales, atmosphériques et sonores en hausse.

Le retour sur investissement, si l'on peut considérer cette donnée, apparaît alors plus que perfectible.

A tout le moins, alors que la France connaît une crise depuis plusieurs années et que l'après crise sanitaire (COVID 19) s'annonce extrêmement violente pour le pays, que ce soit sur un plan financier mais également social, est-il raisonnable d'engager un tel coût pour de si pauvres résultats ?

Il est enfin remarquable de constater que, sauf erreur de ma part, les sources de financement de ce projet n'ont pas été détaillées dans le document présenté. Qu'en est-il de l'impact sur les impôts des riverains et des citoyens des villes concernées par ce projet ? Ou même de l'impact sur les budgets des communes ? Rien ne l'explique ni le présente.

4. Enfin, des conséquences lourdes pour les habitants des bateaux logement

Les habitants du fleuve sont injustement stigmatisés lors des échanges comme « ayant privatisé le domaine public et cette partie de Seine qu'ils occupent ».

Il conviendrait de rappeler que depuis des années, la berge de ce tronçon est laissée à l'abandon par le gestionnaire public. Les habitants de la Seine, qui paient une COT pour bénéficier d'un emplacement sécurisé et viabilisé, se sont substitués à VNF pour entretenir la berge à leurs frais, ramassant les débris jetés par les véhicules circulants, coupant les branchages, et débitant les arbres emportés par la crue.

Ceci étant dit, les impacts de ce projet pour les habitants des bateaux logement sont nombreux et importants :

- Les bateaux devront raccrocher leur passerelle à une plateforme située sur le quai néanmoins, cette solution ne prend pas en compte la différence de niveau entre le quai et le fleuve et paraît totalement irréaliste. Chaque bateau a sa spécificité : longueur, hauteur, type de passerelle, ... un traitement au cas par cas est incontournable sur le plan technique pour garantir la faisabilité.

- Ce raccordement devra se faire aux frais des habitants fluviaux alors que cela n'a pas été le cas sur la portion d'Issy les Moulineaux, et que ce type de frais peut être extrêmement important.
- Les bateaux vont être très exposés à l'augmentation de la pollution atmosphérique et sonore. Des solutions doivent être proposées à ces riverains, au même titre qu'aux habitants des immeubles. Enrobé acoustique, radars, feux tricolores synchronisés. Mais également financement des travaux d'isolation phonique des bateaux au même titre que ceux des autres riverains (parfaitement possible contrairement à ce qui est affirmé dans le dossier).
- Le raccordement des bateaux aux système d'évacuation des eaux usées est une excellente chose qui permettra de respecter l'engagement pris par la ville de Saint-Cloud depuis des années. Néanmoins, la solution technique n'a été ni étudiée ni validée en cas de crue ou de diminution du niveau de la Seine. Ce qui, je le rappelle, peut être totalement catastrophique pour un bateau.
- Les coûts de raccordements aux réseaux après travaux restent à la charge des habitants. Il en est de même pour les coûts liés aux amarrages et raccordements temporaires pendant la durée des travaux. Ce qui s'élèvent à plusieurs milliers d'euros, intégralement à la charge des habitants des bateaux. Il serait à minima équitable de prévoir une prise en charge de ces coûts de la même manière que ce qui a été fait lors des rénovations des tronçons Issy les Moulineaux et Sèvres.
- La suppression de tout stationnement côté Seine et celle de 50% des places de stationnement sont prévues. La création de parkings (sous le stade Tacconi et sous l'école Skema) restant des projets flous à ce stade. Ceci traduisant une absence de prise en compte des bateaux ayant une activité commerciale (restaurants ...) dont les livraisons vont être complexifiées, entraînant sans aucun doute des déchargements de marchandises sans stationnement, bloquant la voie de circulation. Sans parler des particuliers qui seront eux aussi impactés dans leur quotidien lors de leurs livraisons, le déchargement de leurs courses, et les déménagements / emménagements.
- Des déplacements de bateaux pendant la durée des travaux ont été évoqués mais ne sont en rien précisés. Quels bateaux ? Combien de temps ? L'impact sur le quotidien des habitants risque d'être élevé. Rappelons que ce sont des habitations et non des bateaux de plaisance.

5. En conclusion, des améliorations essentielles et indispensables peuvent être apportées à ce projet.

Les propositions sont nombreuses, certaines ont déjà été faites dans le cadre de cette enquête publique. Je vous livre quelques pistes :

- Compléter/finaliser le projet par des études adéquates sur les sujets qui ont été oubliés ou minorés : faune, flore, nuisances sonores, plan de circulation sur les deux villes pour justifier les tourne-à-gauche, ...
- Revoir le parti pris « non négociable » par le Département de la 4 voies sur le tronçon ciblé pour rester à 3 voies, au moins sur les sections les plus contraintes. L'Autorité environnementale ayant d'ailleurs suggéré d'étudier d'autres solutions que cette 4 voies.
- Revoir le projet en intégrant une réelle prise en compte de l'environnement, en phase avec notre époque : préservation d'un nombre plus conséquent d'arbres d'alignement, préservation de la faune et de la flore aux abords de la Seine, limitation du « tout béton » pour proposer une berge agréable pour tous avec un caractère paysager et vert.
- Proposer de réelles solutions d'insonorisation aux riverains et aux bateaux logements dans le cas où le niveau sonore viserait tout de même à être augmenté.
- Identifier de nouvelles et véritables solutions de stationnement et approfondir les projets de stationnement souterrains au lieu de juste les évoquer.
- Transférer la piste cyclable côté Seine pour concevoir une promenade dédiée aux mobilités douces, incluant la piste cyclable bidirectionnelle et un trottoir confortable, le tout séparé de la route par une haie touffue ou une palissade.
- Prendre en charge les coûts des passerelles, amarrages, déplacements, raccordements provisoires et définitifs pour les habitants des bateaux logements au même titre que cela a été réalisé sur la portion Issy les Moulineaux
- Étudier réellement la faisabilité technique du raccordement aux eaux usées des bateaux
- Identifier clairement et communiquer les déplacements des bateaux qui seront nécessaires lors des travaux

J'espère que cette contribution sera utile et permettra de faire bouger un tant soit peu le projet actuel.

Avec plus d'écoute, d'ouverture et de modernisme de la part de chacun, je reste convaincue de nous réussirons tous ensemble à enrichir ce projet pour concevoir un aménagement conciliant mobilités, praticité et environnement. Un projet conçu en 2021 que nous serons fiers de léguer aux prochaines générations.

Restant à votre disposition, je vous prie d'agréer, monsieur le Commissaire enquêteur, l'expression de mes salutations distinguées.

Laurence Rimbeuf

[Le texte de la PJ est identique](#)

463 - Déposée le 11/05/2021 à 21:52

Monsieur,

Le vélo étant mon moyen de transport principal et essentiel, pour une utilisation professionnelle et de loisirs, et la protection environnementale étant de plus en plus au cœur de mes préoccupations, le réaménagement de la D7 m'interpelle car il est l'opportunité d'étudier une cohabitation harmonieuse entre circulations routière, piétonne et cycliste. C'est aussi l'occasion incontournable de valoriser cet espace de qualité des bords de Seine.

C'est pourquoi le projet présenté m'interpelle en particulier sur les points suivants:

- La circulation cycliste projetée côté ville génère de multiples carrefours avec les rues de St Cloud et Suresnes donc des dangers supplémentaires, j'attendrais qu'elle soit côté Seine, d'une lisibilité claire et soignée dans la définition du domaine du piéton séparé de celui du vélo, et de larges dimensions pour que les cyclistes comme les piétons y circulent sans danger.
- La sauvegarde et la protection des arbres et de la faune existante : il n'est pas acceptable qu'à l'époque où la dimension environnementale devient la préoccupation de chacun, d'envisager d'abattre une telle quantité d'arbres et de maltraiter la nature au profit de l'augmentation de la circulation ce qui renforcera les nuisances environnementales. J'attendrais donc de supprimer l'une des 4 voies projetées au profit des circulations douces et donc de la sécurité de ceux qui les empruntent.

La préservation de cette coulée verte et son aménagement optimisé dédié aux riverains comme à ceux qui circulent doit être LA priorité de ce réaménagement, alors qu'elle est donnée aux automobiles dans le projet qui nous est proposé.

464 - Déposée le 11/05/2021 à 21:53

[Observation identique à la n°461](#)

465 - Déposée le 11/05/2021 à 21:53

Madame, Monsieur,

A vous qui allez prendre une décision sur le réaménagement de la RD7...

Je suis Suresnoise depuis plusieurs années et j'ai l'habitude de profiter de l'accès au Bois pour faire sport et balade. Le projet proposé me questionne dans le choix qui est fait de suppression des arbres (superbes) qui longent les quais de Seine.

Replanter des arbres côté ville semble incohérent avec le respect de l'environnement. La faune et la flore en seraient bousculés.

Ces nouvelles plantations seraient une dépense inutile et cela prendrait beaucoup d'années pour qu'il se développe.

De plus, pour avoir l'habitude de faire beaucoup de vélo, je suis soucieuse des espaces dans lesquels je circule. Je recherche, la sécurité, le calme et la verdure. Concevoir une allée côté ville alors même qu'il serait possible de créer un projet côté Seine, est incompréhensible. D'autres villes pourraient être inspirantes telle que celle d'Issy les Moulineaux. Suresnes devient de plus en plus dense. La circulation automobile se développe avec son lot de nuisances sonores et polluantes. Le réchauffement climatique n'est pas un mirage. Alors si un budget doit être déployé, qu'il le soit pour défendre de bonnes causes dans l'intérêt de la santé de tous.

Ce projet est à repenser !

Certaines que vous saurez prendre en compte l'ensemble des avis énoncés.

466 - Déposée le 11/05/2021 à 22:24

Habitant de Saint Cloud depuis un peu plus d'un an et étant tombé amoureux des bords de Seine, la passerelle de l'Avre et de la vue sur Saint Cloud, je suis très déçu, surpris, mécontent de ce projet de rénovation de la RD7.

Certes une rénovation est nécessaire. Mais ce projet d'un autre âge, est uniquement vu sur l'aspect routier. L'aspect circulation des gens est faiblement pris en compte (voie cyclable le long des immeubles) et l'aspect écologique : flore et faune, n'est aucunement pris en compte

Il est d'autant plus surprenant de voir un tel projet surgir

- Dans une période post covid ou les modes de vie vont être profondément bouleversés; travail à distance généralisé, moins de besoin de transport et de déplacements dans la vie professionnelle
- Avec l'arrivée du « Grand Paris » et augmentation des options de transport
- Sans prise en compte du bien-être de la santé des riverains avec l'augmentation de la circulation et donc du bruit et de la pollution
- Concernant l'aspect écologique, aucune étude écologique ou phytosanitaire n'a été faite :
- Les conclusions du projet sur des arbres considérés comme malades ou non pérennes semble plus que légère.
- Rien n'est mentionné ou étudié sur l'impact sur la faune et de la flore de bord de seine, ce qui m'apparaît un grand manquement de ce projet.

Papa de 2 enfants de 9 et 11 ans, j'ai choisis Saint Cloud pour pouvoir les promener au bord de la seine et de leur permettre de découvrir ; cygnes, canards, poissons... dans leur environnement mais pas au bord d'une 4 voie qui va doubler la circulation et la pollution.

La pollution aura clairement un effet néfaste sur leurs santé.

Dans ce cadre, il m'apparaît important de reconsidérer ce projet d'autoroute Urbaine et de regarder l'option d'un projet de rénovation d'une 3 voie accompagnant :

- Le trafic routier en profonde mutation
- La circulation des gens (Piétons, Cyclistes), la ré appropriation de la Seine par les habitants
- L'écologie et la conservation de la faune et de la flore.

Sinon je pense que je choisirai un autre lieu de vie.

467 - Déposée le 11/05/2021 à 22:31

Bonsoir

Comment les maires de Saint Cloud et Suresnes peuvent-ils cautionner, et probablement financer, un projet qui va autant porter atteinte à leur ville, et à la qualité de vie des riverains ? Je suis abasourdie.

Espérons que le Maire de Suresnes, Monsieur Boudy, conseiller du Premier ministre pour le développement durable, osera s'opposer au projet actuel et exiger de profonds remaniements.

Ses prédécesseurs avaient laissé faire le réaménagement de la tranche Suresnes - Puteaux et le résultat a défiguré la ville et l'a privée d'accès au fleuve. S'il n'agit pas, en s'appuyant sur les associations suresnoises, il risque de devoir traîner ce dossier comme un boulet pendant toute sa mandature. Il aurait toute légitimité à le faire d'ailleurs, puisqu'il n'était pas maire lorsque le projet a été décidé.

D'ailleurs, la réussite du chantier d'Issy tient avant tout à l'implication du maire de la ville, qui est venu empêcher le département de tailler une route à la hache.

A Saint-Cloud, j'ai bien peur que les habitants soient condamnés à se débrouiller tous seuls pour sauver leur quai et ses environs : le maire fait partie de la génération du tout automobile, et à bien du mal à voir le monde changer. Il suffit de voir sa réponse au journaliste du Parisien pour comprendre qu'il ne fera rien pour faire de ce chantier un chantier d'aujourd'hui.

Il y a d'innombrables points du dossier à reprendre, le principal étant de tracer une route à trois voies, en parallèle de la RD1 longeant la Seine côté bois. La seconde de repenser totalement le projet côté Seine pour installer une promenade légère (très bonne contre-proposition publiée sur ce site) et non un trottoir béton. La dernière de travailler les jonctions entre la ville et la Seine, afin de permettre une traversée sécurisée.

Et pourquoi pas relancer enfin ce projet de navette fluviale ?

Elodie Cavalaire - Puteaux

468 - Déposée le 11/05/2021 à 22:32

Dans le projet d'aménagement de Suresnes à Saint-Cloud, la piste cyclable devrait être aménagée COTE SEINE et être dimensionnée sur une largeur compatible avec le RER-V;

Il faut créer une piste cyclable de CHAQUE COTE du pont de Saint-Cloud;

Il faut AMENAGER le ROND-POINT Georges CLEMENCEAU pour permettre de construire plus tard une piste cyclable entre Saint-Cloud et Sèvres en prolongement de la portion Suresnes Saint-Cloud, et cesser d'être tributaire des horaires d'ouverture du Parc de Saint-Cloud

469 - Déposée le 11/05/2021 à 23:29

<https://www.leparisien.fr/hauts-de-seine-92/saint-cloud-la-passerelle-de-l-avre-a-fait-son-retour-au-milieu-de-la-nuit-15-05-2018-7717215.php>

il y a 3 ans presque jour pour jour, le 15 mai 2018, le tuyau de la passerelle de l'Avre, qui alimente 15% de Paris, a été changé. Par contre, ce qui est moins glorieux, sa structure n'a pas été repeinte, alors que ce pouvait être fait à bon compte avec les échafaudages. Suez/Sevesc n'était sans doute pas assez riche pour avancer l'argent au gestionnaire de la passerelle, et les administrations assez efficaces pour se coordonner. On voit donc toujours la peinture écaillée. Mais pire : la révolution du vélo n'a pas été anticipée, la passerelle est trop étroite, moins de 4m, pour accommoder vélos et piétons. Il faut donc l'élargir. Certes, elle a été construite par les Ateliers Eiffel ! Mais un architecte reconnu esthétiquement de niveau international doit pouvoir proposer une belle solution (plusieurs de ce niveau sont intervenus sur le Trapèze à Boulogne !). Et on a bien fait la pyramide du Louvre, site classé !

Fonctionnellement, cela peut créer un axe vélo radial (en complétant avec des ascenseurs transparents, comme pour la passerelle de Puteaux, ville où les ascenseurs marchent), qui décharge le RD7, et utilise les voies vélos dans le Bois de Boulogne. Le renouveau des passerelles semble devoir être une tendance lourde de la révolution vélo, mais il n'est pas mentionné dans le dossier, qui devrait évaluer les trafics vélos, et les choix entre le RD7, le RD1, et les itinéraires radiaux. Pour la voiture, l'étude de trafic montre clairement que les itinéraires radiaux sont importants, ils changent la charge d'un tronçon de la RD 7 à l'autre. Une modélisation vélo d'ensemble est à faire, en tenant compte des résultats des comptages des coronapistes, pour voir les reports de trafics entre tronçons. D'autres données peuvent être disponibles, à partir des applications géo-localisées, auprès des professionnels qui les collectent et les mettent en forme pour les gestionnaires de trafic et les collectivités territoriales

470 - Déposée le 11/05/2021 à 23:32 - SAINT CLOUD

La requalification de la RD7 constitue une opportunité formidable pour mettre en valeur les quais de Seine entre Suresnes et Saint-Cloud. C'est aussi l'occasion de transformer les mobilités pour répondre aux enjeux climatiques auxquels nous sommes confrontés. Il existe un large consensus pour reconnaître que nous devons maintenant réagir de façon urgente pour changer nos modes de déplacement et ainsi avoir une chance de ralentir le réchauffement climatique.

Malheureusement, le projet actuel ne va pas du tout dans ce sens, et apparaît de ce point de vue complètement dépassé. Tel qu'il est actuellement conçu, le projet a pour principale ambition de fluidifier le trafic routier en rajoutant une voie de circulation. D'un point de vue environnemental, un tel choix a des conséquences particulièrement néfastes :

1. Il conduit à une augmentation du trafic routier, alors même que l'urgence climatique nous impose de le réduire. Très concrètement, l'augmentation du trafic routier conduira à une augmentation des nuisances sonores et de la pollution. L'argument consistant à considérer qu'à terme les véhicules motorisés seront électriques n'est pas recevable. D'une part, le passage à l'électrique se fera sur une période longue, alors même que les défis climatiques sont urgents. D'autre part, quand bien même tous les véhicules seraient électriques, leur impact environnemental est très négatif. La production de batteries pour les véhicules électriques conduira à l'épuisement des terres rares. De plus, l'électricité pour alimenter les batteries n'est qu'en partie produite par des énergies renouvelables. C'est donc l'ensemble du trafic motorisé qu'il faut s'efforcer de réduire, au profit de mobilités actives, comme le vélo.

2. L'élargissement des voies se fait au détriment de la protection de l'environnement, car la nécessité de gagner de la place conduit à bétonner les berges, et à abattre tous les arbres des berges. Les arbres d'alignement seront remplacés par de jeunes arbres, qui mettront des décennies à atteindre la taille des arbres actuels. Les conséquences seront immédiates, notamment pendant les périodes de canicule, et du fait de la baisse de la capacité à capter le CO2. La disparition des arbres et d'un environnement naturel aura aussi des conséquences très négatives sur la faune, et en particulier les oiseaux.

En tant qu'habitante de Saint-Cloud depuis une vingtaine d'années, je ne puis que regretter que mes impôts soient utilisés pour développer un projet qui augmentera la pollution sonore et visuelle, et dégradera de façon difficilement réversible l'environnement naturel de ces berges de Seine.

Un tel projet est d'autant plus étonnant que la baisse du trafic routier est structurelle : on peut observer une baisse du trafic routier dans Paris intra-muros et en petite couronne depuis plusieurs années, et ce AVANT l'arrivée du Covid (voir par exemple l'article : « Mais que faire du périphérique ? », Le Monde, 29/06/2019). La crise sanitaire actuelle ne fera qu'accélérer cette tendance, même lorsque les mesures de confinement seront complètement levées. A contrario, on observe une très forte demande de la population pour des infrastructures cyclables. Dès que des infrastructures cyclables de qualité, et positionnées à des endroits stratégiques comme c'est le cas de la RD7, sont construites, le succès est immédiat.

Au-delà des aspects purement environnementaux, la priorité donnée au trafic motorisé engendre également des dommages sur notre cadre de vie. La place Georges Clémenceau est déjà défigurée par le passage de l'autoroute A13. En l'état actuel, le projet prévoit de conserver un nombre important de voies de circulation sur le pont de Saint-Cloud, ainsi que sur le rond-point de la place Georges Clémenceau. Il conserve également le tunnel entre la place Georges Clémenceau et l'entrée du parc de Saint-Cloud, et la trémie sous le pont de Saint-Cloud qui permet aux automobilistes en provenance de Sèvres de poursuivre directement en direction de La Défense sans passer par la place Georges Clémenceau. Ces ouvrages confèrent au carrefour un caractère particulièrement hostile pour les piétons et les cyclistes.

Enfin, pour des raisons de santé publique, il est regrettable que la priorité soit donnée au trafic routier, et non pas au vélo. Contrairement au trafic routier, le vélo ne pollue pas, et son usage accru permettrait donc de réduire les morts évitables générées par la pollution atmosphérique. De plus, le vélo permet de lutter efficacement contre la sédentarité. Nous savons que celle-ci cause des ravages, en particulier auprès des jeunes générations. Ne souhaitons-nous pas développer un projet qui incite les enfants et les étudiants à se déplacer à bicyclette ? Pour rappel, le tronçon de la RD7 qui fait l'objet du projet de requalification dessert non seulement des établissements scolaires, mais aussi le campus de l'école de commerce Skema, qui devrait accueillir environ 2000 étudiants à partir de septembre 2021.

En conclusion, je souhaite l'étude d'un projet alternatif, avec :

- Seulement trois voies de circulation ;
- Séparés du trafic routier par un écran végétal : une piste cyclable large, et une promenade pour les piétons le long des bords de Seine, maintenus dans leur état naturel, c'est-à-dire sans arrachage des arbres sur les berges et sans construction d'un grand mur de soutènement.
- Qui étudie des solutions sans tunnel ni trémie sous le pont de Saint-Cloud.

Un tel projet sera à la fois moins coûteux, moins polluant, plus favorable à la santé publique et respectueux d'un capital naturel exceptionnel

12 mai (471 à 532)

471 - Déposée le 12/05/2021 à 00:09

Y en a marre des parcs fermés aux cyclistes en bordure de Seine! Que les parcs de Suresnes, et de St Cloud après 20h côté RD7, et le parc Rothschild et le Bois de Boulogne, côté RD1, restent fermés côté fleuve et empêchent les continuités vélos! Il doivent contribuer à la mobilité écologique! Et revoir leurs clôtures sinistres côté fleuve.

Côté RD1, en ouvrant une voie vélo bi-directionnelle dans le fond côté Seine, peu utilisé, du parc Rothschild, et en utilisant ensuite la moitié extérieure de l'énorme 4 voies qui entoure l'hippodrome de Longchamp (la moitié inférieure est un vélodrome de sport), on supprimerait presque totalement le goulet d'étranglement créée par la Coronapiste du pont de St Cloud au Pont de Suresnes.

Du coup on a en fait bien une 7 voies pour la voiture (4 côté RD1, 3 côté RD7), c'est cet ensemble qu'il faut optimiser.

Le projet dégonfle la RD1 et regonfle la RD7, est-ce bien légitime, les logements proches de la route sont sur la RD7? Il n'y a pas d'analyse comparative des impacts, cela manque dans le dossier. Il dit que le périmètre d'étude comprend les 2 tronçons, mais en pratique il n'en tient pas compte.

La position des associations vélo (observation n° 194) émet une préférence pour la piste vélo sur la RD7 plutôt que sur la RD1, eh bien raison de plus pour enlever la Coronapiste sous-utilisée de la RD1. Dans ce cas il faut favoriser le trafic voiture sur la RD1, et vélo sur la RD7, quitte à y passer le trafic voiture à 2 voies (et non pas à 4 voies!!!)

On ne va pas dépenser 100M€ pour sacrifier la vie à St Cloud et Suresnes alors qu'il suffit d'enlever quelques balises jaunes sur la RD1, et si nécessaire d'utiliser la 4 voies de l'hippodrome qui est à 50m, facilement raccordable, et aussi le parc Rothschild... pour quelques 100aines de milliers d'Euros

472 - Déposée le 12/05/2021 à 00:20 - 75007 PARIS

AVIS DEFAVORABLE DE L'ASSOCIATION GROUPE NATIONAL DE SURVEILLANCE DES ARBRES (association loi 1901 reconnue d'intérêt général) au projet de requalification de la RD 7 de Suresnes à Saint-Cloud.

Un projet plus respectueux du site et moins coûteux est nécessaire. Le projet tel que prévu constituerait :

- De nouvelles importantes dépenses d'argent public (presque 100 millions d'euros).
- De graves atteintes envers l'environnement. L'abattage de plus de 420 arbres anciens en bonne santé qui constituent un puits de fraîcheur urbain remarquable serait désastreux en terme de climat, de qualité de l'air, de santé publique et de biodiversité. Les 300 arbres replantés (plus de 100 de moins par rapport à aujourd'hui) mettront plusieurs décennies à obtenir les mêmes résultats dans les domaines cités précédemment. De plus, il n'est pas certain que les jeunes arbres plantés passeront les cinq premières années. Lorsque l'on a la chance d'avoir de beaux arbres anciens en parfaite santé, on doit TOUT faire pour les conserver.
- Le non-respect de l'article L350-3 du code de l'environnement qui protège les alignements d'arbres sains.

De plus, nous avons une diversité d'essences présentes (328 platanes, 39 érables sycomores, 35 s, 34 peupliers d'Italie, 33 ailantes, 24 ormes lisses, 16 charmes, 12 cyprès de Leyland, 9 tilleuls de Hollande, 6 ifs communs, 4 alisiers torminal, 4 saules blancs, 2 saules tortueux, 1 sophora) et il n'est prévu de replanter qu'un alignement mono-espèce (orme champêtre), ce qui n'est pas du tout cohérent avec la diversité annoncée.

Requalifier la RD7 pour laisser davantage de place à la circulation automobile tout en portant de graves atteintes à la biodiversité ne peut qu'engendrer une vive opposition de la part de notre association.

473 - Déposée le 12/05/2021 à 00:26

Il conviendrait de faire une comparaison de la contribution à la fraîcheur urbaine du jeu de petits arbres proposés, et de celui des grands arbres existants. Ceux-ci semblent proposer une plus grande surface de feuilles pour l'évaporation, et aussi apporter une ombre supérieure. Si c'est le cas, il faut opter pour leur maintien qui nous préserve des îlots de chaleur qui vont augmenter dans le futur, et aussi réduire la surface imperméabilisée, en lien avec les objectifs retenus par le gouvernement (désartificialisation des sols). Si on rajoute une voie comme prévu dans le projet, voire 2 avec une pléthore de tourne-à-gauche non justifiés par un plan de circulation dans l'arrière-pensée (ce qui est une lacune de l'étude), il faut compenser cette imperméabilisation. Il faut trouver une autre solution de sol (autre que le bitume) pour la piste cyclable (cf la réalisation faite sur Issy-les-Moulineaux, financée par le département)

474 - Déposée le 12/05/2021 à 00:48

Pourquoi dépenser tant pour une promenade piétonne à l'ombre de la colline de St Cloud? Il faut mieux financer des passerelles sur la Seine, perpendiculaires, de l'ordre de 10M€ (cf observations 268 et 327), avec des ascenseurs transparents et des mini-terrasses, au soleil et avec une belle vue, et qui nous relie à la Rive Est, au soleil tout l'après-midi et le soir. D'ailleurs la plage de béton sous la passerelle de l'Avre est un vrai solarium (à sécuriser), et on peut en aménager d'autres. C'est du soleil qu'on veut!

Il convient de faire une analyse comparative d'ensoleillement des 2 berges (et aussi en matière de bruit), pour voir où investir au mieux l'argent public. Ce n'est pas fait et c'est un manque du dossier.

En plus avec les bateaux rapides de liaison bi-rive prévus à partir des JO en 2024, l'utilisation de la rive Est sera facilitée, même si les passerelles ne sont pas construites (passerelle face au pôle universitaire Skema, vers les possibilités de sport de "campus" du bois de Boulogne, du cyclostome et du stade du Saut du Loup à réaffecter) ou améliorées (passerelles de l'Avre). La promenade de la rive Ouest sera complètement délaissée, elle ne fera pas le poids. Pourquoi ces analyses comparatives ne sont pas dans le dossier?

Relié par une passerelle, le pôle Skema peut devenir un véritable campus, digne de ce nom, et aussi intéresser les grands sièges d'entreprise voisins, dans le cadre de leur promotion du sport santé chez leurs employés et chercheurs, pour la pause santé de midi, notamment.

475 - Déposée le 12/05/2021 à 06:34

https://www.hauts-de-seine.fr/fileadmin/user_upload/Mon_departement/01_Missions_et_actions/01.2_Patrimoine_vert/projet2.pdf

Cette fiche définit les actions prévues par le département 92 dans le cadre de son schéma d'aménagement des bords de Seine. Ce schéma ne s'impose-t-il pas au Conseil Départemental? (même s'il n'avait pas prévu la révolution du vélo)

extrait: "Sur un linéaire de 4,5 km, la route départementale 7 borde la Seine sur les communes de Suresnes et de Saint Cloud. L'ensemble du linéaire est occupé par des bateaux logements ou activités. Il résulte de cette occupation et du stationnement "sauvage" une disparition du trottoir et du cheminement côté Seine. L'intervention consisterait à revoir l'occupation du talus et empêcher le stationnement. Une modification des amarrages pour éloigner les péniches et une nouvelle conception des accostages pourrait permettre de restaurer la circulation piétonne et ponctuellement des accès bas au bord de l'eau".

La dernière phrase de ce texte (pourtant ancien) semble en phase avec la proposition de cheminements en bois sur pilotis (et ce même pour la piste cyclable) faite dans les observations, cheminements comme il y en a de nombreux dans les parcs naturels lacustres, sans parler de la révolution des passerelles depuis les passerelles millénaires au Royaume-Uni en 2000

A aucun moment la fiche ne prévoit la destruction des grands arbres, ni l'élargissement de la route. Il ne prévoit la suppression que de stationnement automobile

Cette fiche ne s'impose-t-elle pas au département? Sur le plan réglementaire, ne faut-il pas modifier ce schéma dans le cadre d'une concertation publique, préalablement à une enquête publique et parcellaire?

476 - Déposée le 12/05/2021 à 06:34 - SAINT CLOUD

Monsieur le Commissaire,

Cette enquête publique sur le projet de réaménagement des quais de Seine entre le pont de Saint-Cloud et le pont de Sèvres arrive à son terme. Les observations recueillies sont pour la plupart d'entre-elles défavorables, voire très défavorables. De ces observations ressortent plusieurs thèmes, dont

- impact fort sur l'environnement (arbres adultes, faune, emprise sur la Seine, ...);
- piste cyclable (discontinuités dissuasives du fait de son emplacement côté bâti plutôt que côté Seine, largeur insuffisante, répartition sur le pont de Saint-Cloud);
- accroissement pollution (particules, sonore, ...);
- parc de stationnement insuffisant;
- accès complexifiés aux bateaux avec un risque de coûts importants à la charge des propriétaires;
- budget important du projet;
- nuisances durant les travaux;

...

Une étude sérieuse d'une variante à trois voies, comme demandé par la Haute Autorité Environnementale dans son rapport d'évaluation du projet préalable, aurait certainement permis de recueillir des avis nettement moins défavorables. Une telle étude aurait démontré qu'il eut été (serait ?) possible ainsi de

- préserver une part importante de l'environnement existant;
- de déplacer la piste cyclable côté Seine en l'élargissant à 4 mètres, en pleine cohérence avec le projet de RERV de la région, tout en ne rapprochant pas la voirie des habitations, écoles, terrains de sport, squares, EHPAD...;
- de ne pas sacrifier la santé des riverains;
- de diminuer l'impact sur le parc de stationnement existant;
- de diminuer les coûts du projet, libérant un budget pour l'extension de la passerelle de l'Avre (élargissement pour une piste cyclables, prolongement au-dessus de la RD1 côté Boulogne) et/ou de nouvelles passerelles;
- d'améliorer malgré tout la sécurité de la circulation.

Monsieur le Commissaire, vous êtes le dernier espoir (avant les inévitables recours...) de nombreux riverains de parvenir à "adoucir" ce projet qui, en l'état, sacrifie la qualité de vie locale au profit d'un dogme du passé « augmenter la voirie en zone urbaine pour améliorer la fluidité du trafic des véhicules motorisés » dont l'inanité a été démontré depuis longtemps (incitation à l'usage des véhicules, apparition de nouveaux bouchons conduisant à accroître de nouveau la voirie...).

Comment ne pas imaginer que ses victimes à venir ne se retourneront pas contre ses promoteurs ? Est-il nécessaire de rappeler en 2021 que l'augmentation de la pollution conduit inévitablement à un accroissement des troubles de la santé ?

Je conçois très bien la difficulté pour ses concepteurs d'accepter la remise en cause de la logique d'aménagement qui a conduit à la rénovation des quais en amont et en aval du tronçon concerné par ce projet. Mais, franchement, que pèse aujourd'hui ce souci de cohérence face aux enjeux environnementaux ?

Enfin, Monsieur le Commissaire, permettez-moi une suggestion ne concernant pas directement le projet : pourriez-vous obtenir du Conseil Général des Hauts de Seine la mise en place de mesures incitatives à l'usage de la bicyclette par ses employés, tout particulièrement ceux affectés au service de la voirie ?

Je vous remercie, Monsieur le Commissaire, de l'attention que vous portez à nos observations et encore plus de l'exploitation que vous en ferez.

477 - Déposée le 12/05/2021 à 07:41

La difficulté de la situation est le nombres de fonctions à loger dans cette espace contraint: il y en a 8: stationnement, trottoirs et promenades piétons, voie vélo, voies auto et camion, tourne-à-gauche, arbres patrimoniaux et leur mix avec végétation basse, berge naturelle, amarrage des péniches marnage-compatible, sans parler des stations-service et des arrêts de bus, et des murs ou murets antibruit et de la petite re-végétalisation. La solution est

- 1) de peser soigneusement le besoin pour chacun de ces 8 usages, et le cas échéant d'en évacuer
- 2) de travailler "au chausse-pied" sur des plans détaillés à l'échelle de plan routier d'exécution, ce qui implique aussi d'abandonner le concept de solutions complètement droites et uniformes sur l'ensemble du linéaire, et
- 3) de s'autoriser à passer dans la 3ème dimension (parkings enterrés ou en ouvrage - par exemple sur des sites d'immeubles délaissés de bureaux obsolètes comme au sud immédiat de la passerelle de l'Avre, ou sous le stade, de même que 3 niveaux de parkings souterrains sont prévus sous les 500 logements du 33 quai Gallieni à Suresnes; et passerelles surplombant les berges ou l'eau, ou même les voiries)

Le dossier semble avoir de nombreux manques car

- 1) il ne pèse pas clairement certains de ces 8 usages, alors même que des données et éléments d'analyse et de description sont disponibles (ainsi c'est le collectif vélo qui indique des chiffres de comptage vélo, qui existent donc, et non le dossier!),
- 2) il ne fournit pas de plans à l'échelle adéquate, seulement un jeu de profils en travers qui semblent imprécis, et
- 3) il n'imagine l'extension de l'espace que par un quai remblayé, sur 1/4 de la longueur, sans penser aux passerelles sur pilotis ou en encorbellement, qui contourneraient les arbres, et dont la résistance, insuffisante pour le trafic lourd, est suffisante pour le trafic mobilités douces (et donc du fait de ce cadre de penser trop étroit, la réflexion du département conduit à un surinvestissement, probablement en coût financier de travaux, et en tout cas en coût écologique et patrimonial)

Quels manques peut-on noter dans l'évaluation des 8 usages?stationnement: pas de solution alternative au stationnement de surface présentée, alors même que l'écroulement du marché des bureaux obsolètes ouvre des opportunités pour des parkings en ouvrage, souterrains ou pas

1. **trottoirs et promenades piétons:** pas d'étude de fréquentation sur des trottoirs similaires étroits de bord de 4 voies à l'ombre (comme au Nord du Pont de Suresnes, pourtant facile à étudier), pas d'évaluation comparative avec des promenades alternatives (haut de St Cloud - comme c'est relevé dans une observation, rive d'en face, promenade perpendiculaires sur des passerelles ou des bateaux). Plus largement, le potentiel de loisir et de détente du site n'est pas décrit et évalué. Dit autrement, le projet est aussi un projet de paysage, et le dossier devrait inclure une conception paysagère d'ensemble, traitant l'ensemble du rectangle des 2 berges et des 2 ponts, comme cela se fait couramment pour les réaménagements de berges urbaines, qui se sont développées depuis 30 ans. Ce manque semble pouvoir obérer gravement l'attractivité future de St Cloud et de Suresnes et du Val de Seine, pourtant confrontés au défi de la reconversion des bureaux vétustes. Les 1000 à 2000 occupants des futurs 400 logements et 100 chambres de la Tour Coriolis, au 33 quai Gallieni, ne voudront-ils pas profiter de berges mises en valeur, notamment par leurs grands arbres anciens (50 à 100 ans) au Sud du Pont de Suresnes?
2. **voie vélo:** il y a un acte de foi, des chiffres de trafic sont fournis non pas par le dossier (sauf erreur), mais par le collectif des associations vélo des Hauts-de-Seine (mais pas de Paris), et ne sont pas mis en perspective et argumentés. Leur choix pour le RD7 plutôt que le RD1 est peu étayé. En avril-mai 2021, il conviendrait d'ajouter une analyse sur les coronarite, et ce qui semble la faillite des voies qui bordent le RD1. Celles de la RD7 à 4 voies ne sont-elles pas vouées au même destin? L'utilisateur vélo n'aime pas longer un trafic intense de voiture, même sécurisé par les balises jaunes ou autre. Cette question ne semble pas pesée. Par ailleurs les continuités vélo vers le Sud et le pont de St Cloud sont évacuées, alors qu'elle pourraient conditionner le trafic vélo. Le trottoir Nord du Pont de St Cloud est en fait un couloir de correspondance piétons entre le métro et le tram, mais devant le refus des vélos de passer sur le trottoir Sud (tout comme sur le Pont de Sèvres d'ailleurs), il faudrait envisager un élargissement du pont en encorbellement (comme à Conflans) ou par une passerelle accolée.
3. **voies auto et camion:** les études de trafic existent, mais l'arbitrage entre RD1 et RD7, et entre les ponts, n'est pas décrit. Ni les effets d'une possible rémanence forte du télétravail Covid, qui se traduit déjà par

des rétractions (peut-être de l'ordre de 25%) des surfaces de bureau à La Défense ou ailleurs, avec incidences évidentes sur les trafics. De même qu'après, la fin de la ligne 15 du Grand Paris.

4. **tourne-à-gauche**: il n'y a pas de plan de circulation pour les justifier (comme c'est d'usage dans ce type de dossier) et, a priori, les regrouper, leur nombre semble en contradiction avec le désir d'une voie rapide
5. **arbres patrimoniaux** et leur mix avec végétation basse, et effet sur la chaleur urbaine: ce sujet est évacué, et l'âge et la santé des arbres (a priori centenaires ou au moins cinquantenaires) n'est pas étudiée correctement, une variante de conservation des arbres n'a pas été étudiée de manière créative
6. **berge naturelle**: la faune n'est pas complètement décrite
7. **amarrage des péniches compatible avec le marnage**: n'est pas décrit. Le dossier semble vouloir décourager les péniches, mais dans ce cas pour quel bénéfice collectif, et avec quel relogement? Ces 2 aspects ne sont pas étudiés

En conclusion le dossier est bourré de lacunes d'études (alors même que d'excellents prestataires existent sur la place), et semble négatif en terme de promotion et d'attractivité économique et de qualité de vie des territoires concernés, donc finalement dégrade le Val de Seine

Denys Alapetite

478 - Déposée le 12/05/2021 à 08:11

Monsieur le commissaire,

L'Autorité Environnementale a fortement critiqué le projet que lui a présenté mi 2019 le Conseil Départemental, dans son avis publié le 22 janvier 2020.

Cet avis de 22 pages, très détaillé, recommandait :

- d'étudier un projet de restructuration moins conséquente, sur la base d'une circulation en 3 voies réorganisée
- de reprendre la totalité de l'analyse des trafics en se projetant sur l'horizon 2046 et en restituant les résultats sur la totalité des voies et tronçons impactés
- d'étendre les analyses acoustiques sur tout le secteur affecté
- d'indiquer les mesures de réduction de vitesse envisageables
- voir si le projet s'insère dans la Zone Faible Emission à l'échelle du Grand Paris
- de prendre les mesures nécessaires pour garantir l'absence de risques sanitaires pour la population
- de prévoir des plantations supplémentaires pour compenser les abattages massifs du projet
- de consolider le corridor écologique des berges de Seine

Pour l'AE, les principaux enjeux environnementaux du projet sont :

- " la maîtrise des augmentations de trafic sur le tronçon requalifié et des effets induits en terme de bruit, de qualité de l'air et d'émission de gaz à effets de serre
- l'apaisement des conditions de circulation routière, l'amélioration de l'insertion des modes actifs étal 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 "

Ces demandes ont pourtant été balayées en 2 petites pages par le Conseil Départemental, qui n'a apporté quasi aucune modification, aucune amélioration, aucun complément d'information sérieux. Pourtant, les 15 mois séparant l'Avis de l'AE et la présentation publique du projet auraient du permettre une amélioration significative du dossier. Ces 15 mois auraient du pousser le Département à l'adoption du projet à l'après-Covid.

Mais non. TOUTES les interrogations et manques soulevés par l'Autorité Environnementale restent donc d'actualité aujourd'hui. Ce sont exactement les mêmes qui sont soulevées par les habitants de Suresnes et Saint-Cloud, les associations spécialisées, les riverains.

Face à cette volonté du Maître d'oeuvre de ne pas répondre aux critiques émises par l'Autorité Environnementale, de ne pas étudier de projet alternatif, de ne pas fournir d'études complètes et récentes sur des points essentiels, j'espère, Monsieur le Commissaire, que vous saurez émettre de multiples réserves obligeant le Département à reprendre profondément ce dossier d'urbanisme dont l'approche est aujourd'hui totalement orienté circulation, au détriment des enjeux actuels qui devraient fonder une décision d'utilité publique.

479 - Déposée le 12/05/2021 à 08:17

Projet sans doute nécessaire mais à bien équilibrer.

Conservation autant que possible des arbres et plantes actuels plutôt qu'un remplacement systématique.

L'aménagement d'une voie vélo en plus de la voie piétonne coté seine serait un plus (pas de carrefours), comme à Issy-les-Moulineaux.

La gestion du volume de trafic est le point crucial et toutes les solutions de régulation doivent être envisagées (transports en commun, rééquilibrage avec la rive droite de la seine).

480 - Déposée le 12/05/2021 à 08:21

Je serais très curieuse de connaître l'âge moyen des personnes qui, au département et dans les mairies, sont décisionnaires sur ce projet.

Je ne le dis pas méchamment, mais les choix faits et imposés ici sont emblématiques d'une génération qui n'a pas su préserver notre espace vital, et a beaucoup décidé de façon dogmatique.

L'ère du tout voiture est terminée. L'ère de l'augmentation de la pollution est terminée. L'ère de la destruction des espaces naturels pour passer des autoroutes est terminée. C'est pourtant ce que vous nous proposez ici.

Espérons que les élections à venir apporteront un renouvellement et un rajeunissement des élus, peu importe leur bord politique. Et que ces nouveaux élus se diront : "Mais comment a-t-on pu en arriver là ?"

481 - Déposée le 12/05/2021 à 08:54 - PARIS

Message identique aux messages 408/409 donc non comptabilisé

comment peut on justifier l'abattage d'arbres magnifiques en ville

il faut préserver les arbres déplacer la piste cyclable coté berge et faire une trois voie alternée

482 - Déposée le 12/05/2021 à 09:10

Bonjour,

Quelle tristesse. Ce projet est d'un autre temps. Il est d'ailleurs dans les cartons depuis plus de 20 ans et semble ne pas avoir pris la mesure des années et des changements de paradigmes de notre époque. Saint-Cloud était déjà une ville-dortoir elle est en passe de devenir une ville-Autoroute.

Une réorganisation de la circulation est certes une bonne chose pour son bord de Seine et le noeud du Pont de Saint-Cloud ; Mais comment peut-on envisager la création d'une 4 voies au mépris de toute considération environnementale ? Et je ne parle pas uniquement de la destruction massive des 400 arbres qui bordent aujourd'hui cette portion de route. L'ensemble de l'éco-Systeme du bord de seine va s'en trouver gravement perturbé pour ne pas dire anéanti.

Les riverains de part et d'autre de cette voie souhaitent certainement une amélioration de la circulation qui permettrait la mise en valeur de leur cadre de vie. Un cadre de vie qui bénéficie aujourd'hui de beaucoup d'atouts et de charme (bord de Seine, péniches d'habitation, arbres remarquables...) bref autant d'atouts dont la ville sera amputée si ce projet arrive en l'état à son terme

483 - Déposée le 12/05/2021 à 09:33- SAINT CLOUD

Habitante de Saint-Cloud, j'ai choisi de quitter Paris pour cette ville il y a douze ans pour une seule raison : venir vivre avec ma famille (dont un jeune enfant) beaucoup plus "au vert" ! Eviter les petits squares sablonneux de la capitale pour qu'il grandisse entouré de parcs, de jardins et de grands arbres du haut de la colline de Saint-Cloud où nous résidons, jusqu'à la Seine au pied des côteaux.

Aujourd'hui j'apprends que plusieurs centaines d'arbres vont être abattus sur à peine 4 km !! Quel massacre ! Pour une deux fois deux voies permettant de laisser mieux circuler les voitures ?

Mais pourquoi ne pas favoriser d'autres transports ? Plus de bus, de tramways, etc ? Et puis n'attend-on pour bientôt les voies du grand paris express ?

Ce projet me paraît celui d'un autre âge complètement à contre-courant de ce qui devrait être entrepris aujourd'hui pour notre futur et celui de nos enfants.

Ce projet ne tient absolument pas compte du problème du réchauffement climatique, de celui de la biodiversité menacée ou de la pollution par la voiture en ville, source de maladies et responsable de nombreux décès chaque année.

Une promenade pour les piétons et les cyclistes ? Mais ils savent dors et déjà trouver de multiples autres endroits aménagés pour s'aérer et bouger le week-end ! Nul besoin d'une autre voie le long des berges de la Seine.

Laissons, les arbres, les buissons, les oiseaux et autres espèces animales ce rare refuge de verdure que les plantes et les nouveaux arbres rabougris de la nouvelle promenade ne remplaceront jamais.

Merci de votre écoute.

484 - Déposée le 12/05/2021 à 09:53

Comment peut-on présenter aux riverains de Suresnes et Saint-Cloud un projet dont de nombreuses études en amont datent jusqu'à 2011 en arrières? L'augmentation de la circulation, de la population, et la constructions de nouveaux logements depuis 2011 à aujourd'hui doivent être prisent en compte. Ce dossier de 1000 pages est souvent illisible. Vous dites vouloir améliorer et protéger la flore et la faune mais donc pourquoi un mur de soutènement en béton très couteux et aucune proposition alternative avec une promenade pour les piétons et cyclistes (en augmentation) qui soit coté Seine et sur pilotis par exemple. La circulation et les embouteillages ne font déjà qu'augmenter et la pollution avec. 4 voies ne fera qu'augmenter la circulation et la pollution et cela est une menace à la santé publique.

Pourquoi aucun plan de coupe détaille l'avenir de la partie de la route devant le Parc du Château? en 2017-2019 il avait été question d'une ouverture du parc sur la Seine, qu'en est-il?

Aucune étude phytosanitaire.

Aucune étude récente des nuisances acoustiques

Et pour le ramassage des poubelles?

La route est déjà dangereuse, pourquoi mettre une piste cyclable coté ville obligeant les cyclistes à traverser de nombreux carrefour?

Je suis contre ce projet en l'état. L'enquête publique doit être rallongée.

485- Déposée le 12/05/2021 à 09:10 - SAINT-CLOUD

Parisien ayant décidé de m'installer à Saint-Cloud, c'était notamment pour trouver plus de verdure et moins de circulation.

Les dernières mesures de fermetures de voies de circulation à Paris avaient déjà décalé le problème en petite couronne, aux détriment des habitants de Saint-Cloud (entre autres).Ce projet ne fera qu'aggraver cette situation.

Les Clodoaldiens n'ont rien à gagner dans ce projet, des arbres seront abbatus, des routes ajoutées, la vue est donc gâchée, en parallèle nous aurons plus de bruit et un air plus pollué.

Je ne comprends pas le terme d'utilité publique, pourquoi pour Paris c'est la fermeture de routes, et pour Saint-Cloud la construction de routes

486 - Déposée le 12/05/2021 à 10:27 - ST-CLOUD

Bonjour Madame, Monsieur,

Nous sommes directement concernés par ces travaux d'aménagement puisque notre appartement donne directement sur les quais,

J'ai participé à la réunion publique et, j'ai peu apprécié les réflexions d'un membre du projet sur les remarques faites notamment dans le tchat. Les riverains sont particulièrement concernés et touchés par la construction d'une route 2 x2 voies sous leurs fenêtres. Il est naturel que nous exprimions notre inquiétude et notre désapprobation s'il y a lieu.

Personnellement, je réitère le terme d'anachronique pour ce projet qui va à l'encontre de toutes les mesures prises en milieu urbain pour réduire les flux de circulation automobile.

Tout d'abord, il est indéniable que des travaux d'aménagement sont nécessaires sur les quais de Seine sur le tronçon concerné par le projet de réaménagement.

Les abords actuels ne sont pas du tout adaptés aux piétons et vélos.

La forte fréquentation de la route n'encourage pas du tout aux promenades.

La situation actuelle est loin d'être agréable et peut tout à fait être améliorée.

Le projet tel qu'il est prévu ne rendra en aucun cas les abords plus agréables, en tout cas pour les riverains (ou d'éventuels promeneurs qui s'y risqueraient). La création d'une 2x2 voies est bien un contre sens. La circulation ne fera qu'augmenter, de même que toutes les nuisances associées.

Il est frauduleux et malhonnête de présenter ce projet comme une amélioration de la qualité de vie des riverains.

Venez vous promenez au bord de cette route ! Vous verrez que c'est déjà loin d'être agréable !
Avec plus de voitures, camions, motos, de circulation en général, qu'espérez-vous ? (rien de personnel)
Les gens rouleront automatiquement plus vite ce qui engendra des nuisances supplémentaires.
Voici quelques points qui me semblent importants pour alimenter la réflexion.

1- Quoiqu'on en dise, ce projet est avant tout un projet dédié aux voitures et aux camions (aux usagers de l'axe) puisqu'il s'agit avant tout de passer à 2 x 2 voies. Il y aura donc une augmentation significative de la circulation routière (+50% d'après le rapport d'étude environnementale). C'est sans compter sur d'éventuelles restrictions de circulation sur le périphérique parisien. L'impacte pourrait donc être beaucoup plus important. Qui aura envie de se promener le long d'une route très chargée, en semaine comme le week-end ?

Les plaquettes de communication sont donc pour le moins biaisées.

L'impacte sur la qualité de l'air semble être sauvé par l'évolution du parc automobile. Et elle ne serait que meilleure si la route restait à 2 x 1 voie (ou 3 voies)

La crainte de voir sous nos fenêtres une autoroute urbaine est réelle. Aujourd'hui, les études et les réponses apportées ne sont pas du tout rassurantes.

2- Actuellement, notre immeuble (plein est) est dans l'ombre des platanes (nous sommes au 2eme étage). Ils nous protègent toute la matinée du soleil et cette ombre est tout à fait appréciable lors des pics caniculaires. Il me semble que ce point (impacte climatique sur les habitations et sur la route) n'est pas du tout abordé dans le rapport. Est-il possible d'avoir une évaluation d'impacte sur les augmentations de températures attendues ? Sinon, est-il possible, comme pour les nuisances sonores, de prévoir une prise en charge avec une isolation thermique des façades ? Nos voisins des étages supérieurs qui sont plus exposés au soleil ont dû installer des systèmes de climatisation.

Pour ce qui est de l'abattage des arbres, c'est bien de parler en nombre de plans/d'unités. Mais quid du volume, de l'ombre, de l'impact climatique local ?

3- Pour ce qui est des nuisances sonores et de leur prise en charge, est-il prévu d'isoler phoniquement les ouvertures mais aussi les murs ? Peut-il y avoir un effet rétroactif de cette prise en charge ? (Nous faisons actuellement changer nos fenêtres car nous ne supportons plus le bruit de la route en étant confinés) Par ailleurs, les mesures et les études d'impacte ont-elles été réalisées par temps sec et par temps de pluie ? La route est en effet beaucoup plus bruyante lorsque mouillée....

4- Nous soutenons l'intérêt d'avoir la piste cyclable côté bâti pour éloigner au maximum les voies de circulation de nos habitations. Un éloignement de 3 m supplémentaire est toujours bon à prendre.

5- L'impact au niveau du stationnement : Une grande partie des places disponibles le long des quais va disparaître. Le quartier des Coteaux voit par ailleurs un nombre important de programmes neufs (+ de 250 logements apparemment). La solution proposée au Stade Tacconi me semble peu convaincante puisque l'on remplace des places de parking réparties le long des 3 km par un point de stationnement unique. Les habitants des Coteaux n'iront pas aux Milons pour garer leurs véhicules.

Ce ne sera pas sans conséquences sur la qualité de vie des habitants.

6- L'étude sociaux-économique pointe une perte de 1,2 (ou 1,8) million d'€ pour les riverains. Est-il possible d'avoir le détail du calcul ? Y-a-t-il une compensation de prévue ? C'est donc aussi la preuve de l'impacte clairement négatif du projet sur les riverains...

7- L'école maternelle des Coteaux verra son mur d'enceinte reculer de 2,5 m. Quelles seront les mesures prises pour limiter les impacts sur nos enfants (bruits, pollution, perte d'espace) ? On réduit l'espace de nos enfants pour le consacrer à la circulation automobile : mais quel progrès de civilisation ! On marche sur la tête.

8- Quelles seront les mesures prises pour contrôler la vitesse des véhicules ? Il n'est pas rare d'entendre des véhicules rouler à des vitesses largement excessives. Il n'y a aujourd'hui aucun contrôle.

9- Aujourd'hui, l'accès à la station Totale est chaotique et amène les automobilistes à klaxonner régulièrement : quelle sera la solution retenue pour la desservir ? Il y aura bien une séparation centrale à ce niveau ? (Pour limiter les manœuvres dangereuses)

10- Dans le projet actuel, il est prévu d'installer un feu tricolore à l'angle de la rue des Viris (aujourd'hui en sens unique vers le quai). Cela entraînera des nuisances sonores supplémentaires (accélération, coups de klaxon, ...). N'y-a-t-il pas un autre moyen pour supprimer le feu, comme inverser son sens de circulation ? (ou autre ?)

Dans l'état actuel, ce projet d'aménagement est anachronique et largement améliorable !!!!

Veillez agréer Monsieur, l'expression de notre considération respectueuse.

487 - Déposée le 12/05/2021 à 10:27

L'enquête publique doit être rallongée. Il manque des éléments importants dans le dossier notamment des études RÉCENTES sur l'augmentation de la circulation et la pollution. Des études acoustiques plus récentes. Impacte phytosanitaire absent... le dossier (1000 pages!) présente des études datant jusqu'à 2011, c'est inacceptable.

Qu'en est-il des représentants de la ville de Suresnes dont je n'ai rien entendu de leur avis sur le sujet pourtant ces berges et ces quais sont une partie intégrante et importante de la ville. A améliorer certainement mais aussi à protéger. Il ne faudrait pas refaire les memes erreurs que sur la partie pont de Suresnes - pont de Puteaux, un désastre esthétique et d'ouverture sur la Seine. Personne n'emprunte le trottoir coté Seine bien bétonné et pas du tout en lien avec la berge. Quel dommage! Si Suresnes ce veut une ville où son emplacement unique avec la Seine et le parc du Château est protégée et mise en valeur pour ces riverains il est temps qu'ils se prononcent. Je suis contre ce projet à la va vite malgré son poids de 1000 pages.

488 - Déposée le 12/05/2021 à 10:40

Déposée le 12/05/2021 par email - [Observation non reçue, mais obs. n°2 sur le registre de Saint-Cloud](#)

489 - Déposée le 12/05/2021 à 10:43 - SAINT-CLOUD

Bonjour Monsieur le commissaire enquêteur.

Habitantes des bords de Seine, nous avons la chance de vivre dans un cadre de verdure exceptionnel.

Le projet prévoit une réduction drastique de cette verdure qui apporte fraîcheur, ombre, coupe le bruit important du quai qui va être amplifié avec la 2x2 voies.

Cette verdure permet une grande biodiversité d'oiseaux, insectes, chauves-souris. La modification des berges va faire disparaître toute cette vie du côté de Saint-Cloud.

Les arbres sont un grand facteur de dépollution car capteurs de CO2. En moyenne un arbre stocke entre 20 et 35kg de CO2 par an soit 400 arbres 12000kg par an... évidemment ce n'est pas grand-chose mais quand il n'y aura que quelques herbes de remplacement.... Comment dire.

Cette verdure profite à l'ensemble des habitants du bas de Saint-Cloud.

Habitante d'une péniche la problématique de l'étiage n'a été que peut abordé.

Il peut y avoir plus de 3m de différences entre les basses eaux et les crues.

Au passage, un ascenseur au Pont de Saint Cloud, à la première crue il est sous l'eau ! et au prix de ce style d'installation...

Les crues sont de plus en plus fréquentes 3 en 5 ans. Juin 2016, février 2018 et il y a quelques mois encore. Cette tendance n'est certainement pas à la baisse étant donné le changement climatique évident.

La problématique pour les péniches est leur amarrage. Leur raccordement au réseau d'assainissement et autres réseaux.

Peu de précisions sont apportées dans le projet.

Mais aussi leur accès, les passerelles. Le différentiel entre le quai au niveau de la route et les basses eaux peut être de 3M.

Les 19 péniches de la Marina de l'Avre étant amarrées au raz de l'eau. Il faut que nous ayons des informations précises.

19 personnes ce sont 50 personnes, des tout petits enfants, et des personnes plus âgées, qui ont besoin d'un accès sécurisé.

Nous sommes aussi très en attente de savoir ce que va devenir le quai (photo 1163 et 1165) qui dessert ces 19 péniches. Va-t-il être conservé ?

Nous ne comprenons pas ce qui va se passer voir image "Zone Marina de l'Avre" P163 et "Séquence 9" et "Séquence 8-9-10" en pièce jointe p86 ET 87 du document officiel. Les dessins ne précisent pas du tout notre devenir.

Je vais également souvent à Suresnes ou à Boulogne à vélo, aujourd'hui je prends les trottoirs et passe de nombreuses intersections, la piste cyclable côté Seine serait 1000 fois mieux.

Le projet proposé d'une promenade sur pilotis est une excellente idée. Cela réserverait une promenade ombragée avec une vue sur la Seine extraordinaire et conserverait une grande quantité d'arbre.

Marina de la Passerelle de l'Avre.

1363 quai Marcel Dassault Saint Cloud

490 - Déposée le 12/05/2021 à 10:27 - SURESNES

Trop de beaux, vieux arbres coupés, trop de circulation, trop de pollution, trop de bruit. Encore une fois, vous augmentez l'espace public dédié aux voitures, en sacrifiant notre santé et nos arbres...

491 - Déposée le 12/05/2021 à 11:30 - ST-CLOUD

Madame, Monsieur,

Il est très étonnant que dans un pays comme la France on ait une gestion aussi déclarable d'une enquête publique. Celle-ci est réalisée en plein confinement ou vacances scolaires ce qui restreint un maximum la mobilisation des personnes impactées par le projet. C'est à se demander si les personnes qui nous représentent vivent dans le même pays que nous.

Le dossier volumineux certes est malheureusement très incomplet. Il manque beaucoup de visuels qui auraient pu largement remplacer les écrits trop descriptifs et parfois trompeurs, notamment avec la suppression d'un bon nombre d'arbres majestueux et centenaires à une époque où on commence à prendre conscience de l'importance de l'impact environnemental de l'activité humaine.

Cette étude est d'une autre époque, certainement la même qui a menée à construire la 4 voies entre La Défense et Suresnes sans laisser place à d'autres moyens de déplacement et en donnant quelque part le dos à la Seine.

Mais cette époque de la « Voiture Roi » est révolue. Voilà pourquoi il faut absolument repenser l'aménagement des quais de Seine non seulement entre Saint Cloud et Suresnes mais aussi entre Saint Cloud et la Défense en réduisant drastiquement la place de la voiture.

De plus, l'étude acoustique n'a pas été réalisée dans des conditions réelles de trafic : interruption de la circulation des poids lourds la nuit. Franchement qui a missionné l'étude, qui sont les responsables de cette malfaçon ?

Aussi, l'impact sur la faune est minimisé, sans recensement sérieux des espèces habitant sur les berges.

L'aménagement des quais de Seine est nécessaire, certes, mais il doit être repensé avec un projet actuel et une projection vers le futur.

Le projet présenté est très passéiste, on assistera à une incrémentation considérable de la circulation et cela sera inévitable car les moyens de communication actuels du type Google Maps et Waze, indiqueront plus de place sur ce tronçon.

Ce projet doit être revu afin de proposer des solutions alternatives:

- Transférer la piste cyclable côté Seine
- Rester à 3 voies afin de limiter l'emprise de l'infrastructure sur les berges
- Conservation d'un nombre de places de stationnement pour les riverains aux abords de la RD7
- Besoin de prendre en compte les spécificités de l'habitat fluvial : passerelles, évacuation des eaux usées

C'est pourquoi je demande la suspension de l'enquête publique afin que ces pistes d'amélioration du projet puissent être étudiées.

Je vous remercie pour votre attention et vous prie d'agréer, madame, monsieur, l'expression de mes salutations distinguées.

492 à 494 - Déposée le 12/05/2021 à 11:31 - SAINTT-CLOUD

Bonjour, je m'oppose totalement à ce projet de RD7 tel qu'il est envisagé.

La démonstration que l'accélération de la vitesse sur les quais entraînera un moindre trafic par ailleurs sur la ville de St Cloud n'est pas faite.

Au demeurant, je souhaite,

- 1- une voie cyclable sur le coté fleuve à l'égal de ce qui est fait plus bas sur la Seine à Issy, à Sèvres et en bas de Meudon.
- 2- le non doublement des voies automobiles et au contraire la mise en place de ralentisseurs.
- 3- la mise en paysage de la bretelle A13 avec une couverture permettant de réduire ses nuisances sonores.
- 4- l'abandon de tout abattage d'arbres avec au contraire la plantation de nouveaux arbres pour créer des bosquets dans des zones où il n'y en pas comme en bas de la rue Dailly sur le nouveau rond-point.

5- Supprimer les 2 tunnels au niveau du Pont de St Cloud et assumer un ralentissement écologique de la vitesse de la circulation automobile.

495 - Déposée le 12/05/2021 à 12:25 - SAINT-CLOUD

Ce projet ne me semble pas abouti et ne contribue pas à l'effort écologique qu'essaye de mettre en oeuvre chaque citoyen pour la planète.

- Abattage en masse d'arbre et buisson, au détriment de vie de milliers d'espèces y trouvant refuge, et de la qualité de l'air.
- Beaucoup d'écoles sont proches des quais, nos enfants seront beaucoup plus exposés à la pollution sans les arbres, est-ce réellement ce que l'on veut pour nos enfants?
- Une piste cyclable qui devrait être du côté de la Seine et non des immeubles comme cela a été fait dans les villes voisines.
- L'augmentation du trafic et du bruit vont rendre nuisible ces quais pour les riverains.
- Aucun visuel réel du rendu final. Comment voulez-vous que nous puissions réellement nous projeter et faire des commentaires constructifs?

Il faut repenser le projet en essayant de préserver beaucoup plus d'arbre qui contribue aussi bien à la planète, aux riverains qu'à la beauté finale du projet.

merci

496 et 497 - Déposée le 12/05/2021 à 12:34

Monsieur le commissaire enquêteur,

La simulation statistique réalisée par le cabinet EXPLAIN rappelle que, si la modélisation intègre le développement du co-voiturage et celui des mobilités douces, elle ne prend pas en compte le développement du télétravail, l'augmentation du temps partiel ou celui d'alternatives à la voitures (1).

L'impact de la crise du Covid aura pourtant des effets majeurs sur l'organisation du travail et les déplacements. Par exemple, une étude récente du cabinet CapGemini indique que 30 % des salariés français s'attendent à télétravailler au moins 3 jours par semaine (2). On sait par ailleurs que les emplois concernés sont principalement ceux du tertiaire, qui représentent 88% des emplois en Ile de France versus 76 % sur l'ensemble du territoire (3) et, on peut estimer, l'essentiel du trafic quotidien sur la RD7. Les chiffres de l'enquête du cabinet CapGemini peuvent donc être largement révisés à la hausse concernant l'impact pour les usagers de la RD7.

Le projet actuel aura par ailleurs des impacts négatifs majeurs pour les riverains (pollution de l'air et sonore augmentée car "appel d'air" qui attirera le trafic de l'ouest parisien) et l'environnement (destruction de la flore et faune)

Compte tenu des nouvelles projections possibles en termes d'organisation du travail et des besoins de déplacement, que l'on sait en rupture avec celles d'avant la crise du covid, quel est le nouveau rapport bénéfices/inconvénients du projet 2x2 voies par rapport à une 3 voies avec alternance aux heures de pointe ?

Je vous prie d'agréer, Monsieur le commissaire enquêteur, l'expression de ma considération distinguée.

Damien Ribon Habitant du quai Marcel Dassault

(1) RD7 Pièce F_avis memoire reponse Annexe 2 Rapport_de_simulation_RD7_v4.0, p 66

(2) https://www.capgemini.com/fr-fr/wp-content/uploads/sites/2/2021/02/Report_Le-futur-du-travail_FR-1.pdf

(3) 88 % : https://fr.wikipedia.org/wiki/%C3%89conomie_de_1%27%C3%8Ede-France ; 76% : https://fr.wikipedia.org/wiki/Secteur_tertiaire_en_France

498 - Déposée le 12/05/2021 à 12:44

Monsieur le commissaire enquêteur,

Qu'en est-il de la demande de report de l'enquête publique demandée par diverses associations de riverains ? Personne n'a aucune nouvelle.

Pourtant, ce report paraît évident tellement les lacunes, approximations, erreurs factuelles ou études dépassées sont nombreuses. Sauf à considérer qu'il est normal de présenter un dossier d'aussi mauvaise qualité aux citoyens concernés bien sûr.

J'ai parcouru ces derniers jours les 496 avis déposés au registre, j'ai réussi à en trouver UNE et UNE SEULE totalement positive. Même les élus concernés, tant dans les mairies qu'au département, ont préféré ne pas soutenir le projet. Vous noterez d'ailleurs que le Maire de Suresnes a refusé de co-présenter le dossier lors de l'enquête public.

Il est temps qu'une enquête publique serve véritablement à quelque chose, en obligeant l'équipe départementale à se remettre au travail.

499 - Déposée le 12/05/2021 à 12:49 - BOURG-La-REINE

Bonjour,

Sur ce projet on constate encore du stationnement voiture coté Seine. Il est incroyable que l'on consacre un si bel endroit à stocker des voitures qu'elles soient thermiques ou non.

Il faut le long de la Seine une piste cyclable bidirectionnelle, largeur 4,00m. Ainsi cela permet à ceux qui veulent faire du vélo d'en faire.

Par ailleurs la piste le long de la Seine évite les nombreuses intersections et donc accidents potentiels

500 - Déposée le 12/05/2021 à 13:08 - ST-CLOUD

La mise en forme de ce texte est effectuée à partir de la PJ associée à cette observation.

Saint-Cloud le 12/05/2021

Monsieur le commissaire enquêteur,

Nous vous adressons ce message avec pour objectif de vous communiquer précisément notre position sur différents éléments du projet.

Cette note vient en complément de:

- notre première observation déposée sur le registre le 19/04 (n°29) qui faisait un premier état de la situation et d'analyse du projet au niveau "cyclable"
- notre rencontre lors de la permanence du 24 Avril ou nous avons pu échanger sur le projet et exprimer de vive voix nos demandes.

de la contribution du Collectif Vélo Ile de France du 02/05 (n°194) qui fournit une analyse riche et précise sur ce projet. Nous sommes totalement en phase avec leurs analyses.

Piste cyclable côté bâti ou côté Seine ?

Dans le DUP, nous trouvons au chap 4.5 page 94 les études comparatives qui ont été réalisées et qui amènent à la conclusion que la piste doit être côté bâti.

"Sur la base de la comparaison des critères techniques, socio-économiques et environnementaux, c'est la solution 1, piste cyclable côté bâti qui a été retenue. Cette implantation emporte l'adhésion des élus municipaux car elle permet aux cyclistes d'accéder plus facilement aux immeubles de bureaux et d'habitations et éloigne la chaussée du bâti implanté en coteau."

Tout d'abord, nous lisons que les élus municipaux retiennent la solution côté bâti car elle permet aux cyclistes d'accéder plus facilement à leurs immeubles ou habitations. Les remontées que nous avons de nos adhérents et sympathisants ne sont pas du tout en ligne avec cette pensée, l'association Saint-Cloud@Vélo n'existe que depuis 2019 et n'a donc pu être entendue lors de ces arbitrages qui ont été réalisés en 2017-2018.

Ensuite, sur l'analyse **des critères techniques, socio-économiques et environnementaux**, synthétisé chap 4.5 page 95 montre une notation de **+ 1 pour l'alternative piste côté bâti** et **- 4 pour l'alternative coté Seine**.

L'association est sceptique sur les notations de différents critères. Voici nos principales remarques sur 6 critères (sur un total de 15)

*Critère 2: Fluidité trafic: on imagine que ce critère parle de la fluidité du trafic routier; le trafic vélo étant abordé au point 4. Il est indiqué que dans les 2 cas, la 2*2 voies va fluidifier le trafic mais les cyclistes devront traverser la D7.*

Devons nous comprendre que les cyclistes côté Seine vont ralentir la circulation routière? Il y a 15 intersections routières prévues sur les 3 km. Si un cycliste veut traverser la D7 pour la rejoindre ou pour la quitter, il le fera au niveau des carrefours, de la même façon que les piétons ou les voitures qui traversent ces carrefours.

Nous rappelons également, que parallèle à la D7, dans les villes de Saint-Cloud et de Suresnes, nous trouvons des routes en sens-unique, limité à 30km/h et pour la plupart en double sens-cyclable qui sont utilisés par les cyclistes pour des déplacements de proximité, ces cyclistes n'iront donc pas chercher la piste cyclable de la D7, et donc la traverser 2 fois. La notation de ce critère doit être revue.

Critère 3: stationnement: les 2 alternatives ont la même note, alors qu'avec la piste côté Seine on arrive à 240 places de stationnement et seulement 200 côté bâti.

La notation de ce critère n'est pas logique.

Critère 7: Impact paysager: l'alternative piste côté Seine est moins bien notée.

Par contre, à la lecture des commentaires, il est impossible de comprendre pourquoi, on aurait même l'impression que c'est le contraire.

La notation de ce critère doit-être revue, ou mieux expliquée.

Critère 11: Contraintes sur berges: les 2 alternatives ont la même note alors qu'avec la piste côté Seine on refait uniquement 1000 m de murs de soutènement contre 1200m + 300m de reprise de mur pour l'alternative côté bâti,

Cette notation n'est pas logique.

Critère 13: Trame verte: les 2 alternatives ont la même note alors qu'avec la piste côté Seine 227 arbres sur 425 sont conservés contre seulement 181 pour l'alternative coté bâti

Cette notation n'est pas logique..

Critère 14: Impact phonique: la piste côté bâti est mieux notée que l'alternative côté Seine. Il est indiqué de façon générale qu'on constatera sûrement une augmentation du volume sonore, la densité des arbres d'alignement est diminuée, mais ils sont maintenant présent sur une section plus longue. On constatera donc sûrement une augmentation du volume sonore à proximité de la portion réaménagée.

La piste cyclable côté bâti permet une distance plus importante des sources de bruits et donc de réduire le bruit, et cela est plus sensible dans le cas où le bâti est situé à 2,50m de la voirie.

Il convient de relativiser cette analyse en tenant compte du volume sonore dont il est fait état dans le DUP:

- page 206: *il est indiqué que le bruit actuel perçu côté bâti est de 65 dB en journée.*
- page 430: *on fait très légèrement la différence entre deux lieux où le niveau diffère de 3 dB.*
- page 430: *pour une source linéaire comme une infrastructure routière, un doublement de la distance émetteur-récepteur engendre une diminution de 3 dB du niveau sonore.*

Dans le cas le plus défavorable où le bâti est situé à 2,5 m. de la voirie, il nous semble que cela représente un seul bâtiment collectif, section 11), le fait de rajouter une piste cyclable de 2,5m permet de doubler la distance émetteur-récepteur et donc de réduire le bruit de 3dB, le faisant passer de 65 dB à 62 dB, baisse qui n'est presque pas perceptible par l'être humain.

Dans les autres cas, c'est à dire sur la quasi-totalité des 3,3km, les bâtis sont bien à plus de 3m, et dans ce cas là, l'impact de la réduction phonique lié à la piste cyclable sera bien moins que 3dB, et donc pas du tout perceptible.

Donc, bien que nous comprenions qu'avoir une route à moins de 3m de chez soi n'est pas réjouissant, nous trouvons que ce critère est surnoté en défaveur de la piste coté Seine en regard de l'impact réel sur le niveau du volume sonore.

Le problème n'est pas la piste cyclable, mais le trafic routier existant et qui va augmenter en raison de la mise en place d'une 2*2 voies. Non seulement ce trafic va augmenter, mais en plus la vitesse moyenne des véhicules augmentera, conduisant à une augmentation des nuisances sonores.

Nous rappelons à toute fins utiles, qu'une piste cyclable n'a pas pour vocation d'être un isolant phonique. Par contre, les arbres ont entre autres la particularité d'assurer cette fonction.

La notation de ce critère doit être revue.

Au bilan, ces 6 critères nous apparaissent mal évalués. S'ils étaient révisés à leur juste valeur, l'alternative de la piste côté Seine serait l'alternative préférée.

A ces critères techniques s'ajoute celui de l'agrément. La piste cyclable n'est pas seulement réservée à des déplacements utilitaires. Elle doit aussi servir aux personnes souhaitant se promener à vélo. Il va sans dire qu'une promenade à vélo le long de la Seine est beaucoup plus agréable qu'une promenade sur une piste coincée entre des bâtiments d'un côté, et une 2x2 voies de l'autre.

Nous ne revenons pas sur les inconvénients d'un positionnement de la piste cyclable côté bâti liés à la moindre efficacité et sécurité du déplacement à vélo en raison de la multiplication des intersections. Ces éléments ont déjà été décrits dans des contributions précédentes.

Notre avis: bâti ou Seine

Pour la plupart des cyclistes “rapide/famille/touriste”, le choix est évident, c’est côté Seine. Les arguments que nous trouvons dans l’étude ayant mené les élus municipaux à se prononcer sur une piste côté bâti ne sont pas légitimes.

L’association Saint-Cloud@Vélo émet un avis négatif sur le choix de la piste côté bâti. Nous demandons que l’analyse des critères soit revue.

Piste cyclable - Quelle largeur ?

Dans le DUP, nous constatons que la piste cyclable le long de la RD7 a une largeur comprise entre 2,5 et 3 mètres (ponctuellement).

Cette largeur ne correspond plus au standard actuel. Selon le Cerema, une piste cyclable bidirectionnelle doit avoir une largeur minimale de 3 mètres. Lorsque cette piste est destinée à un fort niveau de trafic elle doit-être de 4 m au minimum. Une telle largeur permet à tout type d’utilisateur de se déplacer en toute sérénité et à son rythme (rapide/famille/touriste).

Cet axe est pressenti pour être l’un des axes du RER Vélo prioritaires (avec finalisation en 2024). La Région Ile de France qui soutient le projet RER-V subventionne les projets sous réserve que ceux-ci répondent aux recommandations du Cerema.

Lors de la réalisation du DUP, la notion de RER-V n’existe pas. Mais on retrouve cette mention page 27 chap 2.6.2 “*Selon le Plan départemental des circulations douces, la RD 7 est inscrite dans les aménagements projetés comme itinéraire régional à long terme.*”

Dans le DUP, aucune information sur le volume de trafic vélo n’est indiqué, que ce soit sur des données historiques, ou des perspectives. Comment, dans ce cas, bien dimensionner un tel ouvrage ?

Notre avis: largeur de piste

L’association Saint-Cloud@Vélo émet un avis négatif sur la largeur proposée sur la RD7 dans le DUP, et demande le minimum des standards actuels.

L’association Saint-Cloud@Vélo recommande que des projections de trafic vélo, et l’intégration dans un axe du RER-Vélo soient réalisées en concertation, ce qui permettrait de bien dimensionner la piste.

Pont de Saint-Cloud

La projet prévoit une piste cyclable bidirectionnelle sur le pont de Saint-Cloud, de la même façon que celle qui existe aujourd’hui.

Cette solution ne fonctionne pas aujourd’hui et ne fonctionnera pas demain. Une piste de chaque côté du pont est nécessaire

Notre avis: piste sur le pont

L’association Saint-Cloud@Vélo émet un avis négatif sur l’aménagement proposé sur le pont de St-Cloud et souhaite une piste cyclable unidirectionnelle de chaque côté du pont.

Rond-point G. Clémenceau

Le projet prévoit une piste cyclable autour du rond-point de la place G. Clémenceau. Dans notre première note, nous avons exprimé le souhait d’étudier une solution de type carrefour hollandais. Éclairée par la contribution du Collectif Vélo Ile de France, la solution proposée dans le DUP avec des feux de sortie nous satisfait. Comme indiqué dans le document du Collectif vélo Ile de France, nous soulignons l’importance d’un bon phasage des feux pour les cyclistes, afin de ne pas multiplier les arrêts.

Par ailleurs, il convient de préparer l’avenir en anticipant l’aménagement d’une piste cyclable entre la place G. Clémenceau et le pont de Sèvres. Une telle piste cyclable permettra de relier la piste existant actuellement le long de la Seine entre le pont de Sèvres et le pont de Billancourt, et qui connaît un très grand succès.

Notre avis: Rond-Point G.Clémenceau

L’association Saint-Cloud@Vélo émet un avis positif sur l’aménagement proposé sur le rond-point G. Clémenceau .

L’association Saint-Cloud@Vélo recommande qu’une emprise soit prévue au niveau de ce rond-point pour une future piste cyclable vers le pont de Sèvres.

Chapitre environnemental

La part modale du vélo est actuellement très faible en France: en moyenne de 4%, contre 36% aux Pays-Bas¹. L'urgence créée par le réchauffement climatique, ainsi que les problèmes de santé publique générés par la pollution atmosphérique, comme par la sédentarité beaucoup trop importante de la population, militent très fortement en faveur de l'augmentation de la pratique du vélo.

Pour que celle-ci se matérialise, il faut créer des conditions de circulation favorables au vélo. Comme il a été indiqué plus haut, ceci passe en premier lieu par des pistes de largeur suffisante sur les axes à fort trafic vélo, de façon à pouvoir se dépasser aisément. Mais d'autres facteurs entrent également en ligne de compte pour accroître l'attractivité du vélo sur le tronçon de la RD7 étudié dans ce projet:

- L'environnement sonore et atmosphérique: contrairement à l'automobiliste qui est protégé par l'habitacle de son véhicule, le cycliste est très sensible à la pollution atmosphérique et sonore.
- La présence des arbres et d'un environnement naturel: les arbres qui abrite une vie animale et végétale apportent un agrément important aux cyclistes promeneurs, mais aussi aux cyclistes se déplaçant dans un but utilitaire, qui peuvent être motivés de compenser un trajet plus long qu'en voiture par le bénéfice de la santé et du plaisir procuré par un déplacement à vélo. De plus, les arbres fournissent une ombre très bienvenue en période de canicule. Les arbres servent également d'isolant phonique. En tuant ces arbres, tous ces avantages disparaissent, ainsi que la vie animale et végétales abrités, ce qui depuis peu est devenu un délit de par la loi "délict de mise en danger de l'environnement".

La décision de rajouter une voie de circulation a un impact négatif sur ces trois facteurs d'attractivité du vélo:

- L'emprise de la chaussée vient limiter la largeur de la piste cyclable;
- L'augmentation du trafic routier et de la vitesse moyenne des véhicules augmenteront de façon significative la pollution sonore et atmosphérique à laquelle seront exposés les cyclistes;
- L'arrachage des arbres d'alignement, remplacés par de jeunes arbres qui mettront des décennies à pousser, et l'arrachage pur et simple des arbres sur la berge dégraderont l'environnement de façon significative, rendant l'agrément d'un déplacement à vélo beaucoup plus limité, pour les trajets de loisir, comme pour les trajets utilitaires.

A contrario, le projet d'ajout d'une voie de circulation augmentera mécaniquement le trafic. Dans les conditions climatiques et sanitaires actuelles, comment peut-on envisager un projet qui augmentera le trafic routier et la pollution, et ne permettra pas de donner au vélo une place attractive ?

Notre avis: étudier un projet alternatif moins polluant, permettant une augmentation significative de la part modale du vélo, et éviter une dégradation difficilement réversible de l'environnement naturel

L'association Saint-Cloud@Vélo recommande l'étude d'un projet alternatif avec:

- **3 voies de circulations, dont une en alternance de sens en fonction du trafic**
- **un aménagement cyclable rendant la circulation à vélo attractive, afin de pouvoir augmenter au maximum la part modale du vélo: une piste cyclable d'une largeur compatible avec les exigences du RER-V, située côté Seine, séparée du trafic automobile par des végétaux, et donnant sur des berges laissées à l'état naturel avec les arbres préservés.**

Nous espérons que nos différentes contributions auront permis de bien préciser les enjeux de cet aménagement pour les cyclistes, et que nos remarques et pistes d'amélioration pourront être étudiées à l'issue de votre rapport.

Nous vous remercions de votre attention et vous prions d'agréer, monsieur le Commissaire enquêteur, l'expression de nos salutations distinguées

Association Saint-Cloud@velo

Site internet: <https://www.saint-cloud-a-velo.fr> mail : saintcloud.a.velo@gmail.com

En PJ texte identique

501 - Déposée le 12/05/2021 à 13:22

La solution dissymétrique n'a pas été étudiée ! Pourtant la Mairie de Paris pourrait l'appliquer de son côté, sur la RD1, dit-on, en supprimant une des voies jaunes (une des 2 coronapistes), pour la dévier légèrement par l'hippodrome, dont l'anneau de voirie extérieure est surdimensionné (et pourquoi pas, par le parc Rothschild aussi, avant, si Boulogne s'y prête). C'est-à-dire qu'il y aurait 2 voies auto montantes vers le Nord sur la RD1 (récupérant la bretelle de l'A13 vers la RD1), et 1 seule vers le Sud (ou l'inverse). Du coup il serait logique de faire 2 voies vers le Sud sur la RD7, et une seule vers le Nord. Des 2 côtés on éviterait les à-coups du

changement de nombre de files sur les 4km entre les 2 ponts, sauf aux abords du Pont de St Cloud. Il paraît nécessaire de modéliser cette solution dans le modèle utilisé par Explain, pour voir s'il y a un gain de fluidité à infrastructure constante (on pourrait dans ce cas éviter la 4ème voie). Il est vrai que cela chargerait probablement la RD7 vers le Sud, car un important trafic pourrait se reporter de la RD1 (qui est 2 fois plus chargée que la RD7, ou au moins l'était avant le Covid – et les restrictions des coronapistes) vers la RD7. Mais tout s'équilibrerait par les GPS des usagers, qui jouent comme une balance (ou comme des vases communicants)

Une variante extrême de de cette solution serait le sens unique de part et d'autre de la Seine. Cela peut paraître absurde, c'est pourtant le cas dans beaucoup de villes sur fleuves, ce qui laisse supposer qu'il y a un gain global de fluidité avec ces sens uniques.

Nous demandons qu'au moins la variante « 2 voies montantes (=vers le Nord) – 1 voie descendante (=vers le Sud) à droite, sur RD1, et l'inverse à gauche sur RD7, soit étudiée, en coordination avec la Ville de Paris, dans la mesure où elle est moins gourmande en infrastructure et en espace, et où elle semble appliqué par de nombreuses villes pour des raisons de fluidité. Le CD 92 étant équipé d'un PC de régulation très avancé devrait pouvoir avoir les données, en collaboration avec la Ville de Paris. Ces études pourraient être cofinancées, il s'agit de collaborations aux lisières administratives

A noter que le dossier ne semble pas indiquer si le RD1 dépend du CD 92 ou du CD75

502 - Déposée le 12/05/2021 à 13:45 - SURESNES

De : Valérie GUEROUT, Suresnes A : Monsieur le Commissaire enquêteur

Suresnoise, je souhaite attirer votre attention sur les points ci-dessous qui justifient la non réalisation du « projet RD7 » tel qu'envisagé dans le dossier soumis au public, en complément de l'avis de l'Autorité Environnementale et en l'absence de réponses satisfaisantes.

Géologie

La pièce RD7 Pièce F_avis memoire reponse Annexe 3 RD7-Soutenements-Faisabilite_190718-rev3 indique :

1.3.1 Données géotechniques

D'après les plans et note de calculs des ouvrages existants, le profil géologique du site est marqué par la présence des horizons suivants :

- Remblais superficiels d'aménagement, - Alluvions (limono-argileuses et sableuses), - Craie altérée puis saine.

La craie saine est reconnue entre les niveaux +16 et +18 NGF environ au droit des ouvrages du projet.

- ➔ Quels plans ? Quels ouvrages ? A quelle date ?
- ➔ La plaine alluviale s'étend bien au-delà de la chaussée et nous trouvons des bancs argileux jusqu'à la rue de Sèvres à Suresnes càd au-delà de la voie ferrée du T2 : quel sera l'impact de l'augmentation significative des vibrations due aux véhicules (beaucoup à craindre avec une augmentation du nombre de poids lourds) sur le comportement des argiles ? Bien que l'autorité environnementale ne s'y attarde pas, cela mériterait d'être clarifié.

Crues

Du fait du risque de plus en plus avéré de crues dont certaines pourraient déborder le lit naturel (la Seine est à un niveau élevé depuis près d'un an), est-ce raisonnable d'augmenter la circulation quotidienne de véhicules alors qu'il faudra probablement un jour procéder à des évacuations de riverains ?

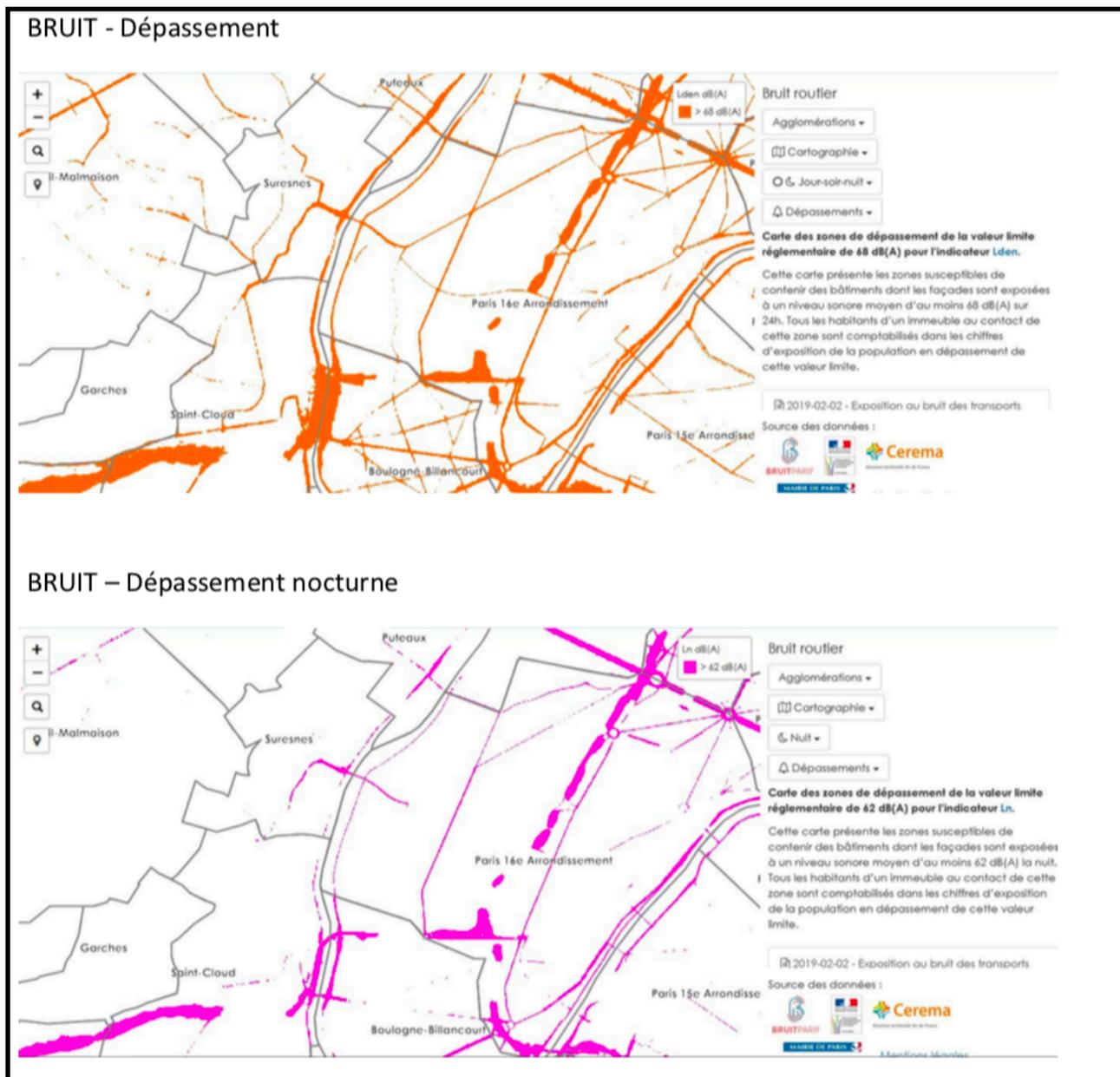
Bruit

L'augmentation de la nuisance sonore sera manifeste. Les documents ne permettent pas d'évaluer l'impact à moyenne distance alors que du fait de sa topographie (Mont-Valérien), les bruits de roulement de la RD7 s'entendent déjà si le vent vient de Paris, tout comme nous entendons les concerts et la discothèque plein air de l'hippodrome de Longchamp situé deux kilomètres plus loin.

Le quartier République à Suresnes subit déjà très fortement les nuisances sonores de la D985 (boulevard Henri Sellier) 2x2 voies (2x3 voies par endroits) qui le borde sur deux côtés ; le projet RD7 ferait border ce quartier sur trois côté par des 2x2 voies (et plus selon les tronçons), là où la topographie favorise la propagation des bruits urbains, alors qu'il existe à proximité de la RD7 plusieurs établissements scolaires, un parc qui est l'unique havre de paix du bas de Suresnes, de nombreux immeubles d'habitation principalement collectifs.

Chaleur

L'augmentation du trafic va également générer une augmentation significative de la chaleur, chaleur qui du fait de la topographie, se propagera dans le reste de la ville.



Que dire de l'abattage de tous les arbres de part et d'autre de la chaussée alors qu'ils nous protègent actuellement de la diffusion de la chaleur émanant de la chaussée roulante ?

Je n'ai rien trouvé à ce sujet dans le document principal ni dans les documents annexés alors qu'il y a lieu d'être prévoyants car les données scientifiques concernant le réchauffement climatique ne laissent aucun doute sur la récurrence et l'augmentation de l'intensité des périodes de canicule dès à présent et pour un bon moment (voire définitivement si nous n'agissons pas).

Accidentologie

Le linéaire présente déjà une accidentologie marquée et c'est impossible de croire qu'en passant à 2x2 voies (comme sur la D985), la diminution sera notable comme l'affirme le maître d'ouvrage.

La situation ne pourra donc qu'empirer, plus encore avec l'ambition de restituer les berges aux habitants et aux promeneurs, ce qui est incompatible avec une augmentation du flux routier sur ce tronçon plus rapproché de la Seine et du bâti.

Lutte contre le réchauffement climatique

Le projet RD7 n'est pas compatible avec les objectifs nationaux et plus encore européens (-55%) de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

L'idéal serait bien évidemment de réserver une partie de la chaussée pour la dédier de façon sécurisée aux cycles car c'est le seul moyen de contraindre à l'utilisation d'autres modes de transport que la voiture individuelle.

CARTE ACCIDENTOLOGIE CUMULEE (trouvée sur le site départemental)



Le département ne sera pas exonéré de son obligation vis à vis des contemporains et des générations futures de maîtriser les émissions de GES et de polluants sur son territoire et à fortiori de ne pas les augmenter, par conséquent de ne pas rajouter des voies de circulation routière dense en petite couronne.

Ville de Paris

La ville de Paris entame ce mois-ci une procédure de révision du PLU avec des objectifs très ambitieux en matière de qualité de vie (air, bruit, eau, végétation, déplacements doux,...) ; comment peut-on imaginer que rive gauche entre Saint-Cloud et Suresnes présenterait l'esthétique des années 70, béton, bruit, pollution, lampadaires, comme dominante alors que nous sommes en 2021 ? Quel image de lui le département des Hauts-de-Seine veut-il donner à voir ?

PS : la Place Georges Clémenceau, devrait être traitée indépendamment.

La PJ présente un texte identique (Les schémas ont été rajoutés)

503 - Déposée le 12/05/2021 à 14:11

Les grands arbres : une exécution sans jugement et sans identité. Juste : ils seraient abîmés par les travaux (ont pourtant résisté à 50 ans de trafic poids-lourds). On n'a pas la place (nulle part vraiment... regarder toutes les marges qu'on a ? et de part et d'autre). Pas d'identité, pas d'âge, pas de taille, pas de scan des racines et des espèces hébergées. Rien sur le rapport avec l'eau. Rien sur la communication entre eux, qui doit les rendre plus forts (cf Peter Wohlleben). Pas de pathologie définie. Comme étude, comme justification, c'est un peu court ! Cela ne paraît pas être conforme aux règles. Un minimum d'étude, de justification. N'ont-ils pas une santé insolente (et de même côté RD1, d'ailleurs) ?

504 - Déposée le 12/05/2021 à 14:12 - SURESNES

Le projet actuel reflète un manque de considération vis-à-vis:

- Déséquilibre engendré paysage rive droite - rive gauche

- L'importance de la végétation : tenue des sols par les arbres et la végétation, absorption de l'eau et l'effet climatiseur fraîcheur apportée lors de fortes chaleurs
- Le poids du réaménagement axé sur l'apport d'une incitation à des alternatives comme le vélo , deux roues électriques et facilitation accès au tram, métro.

L'augmentation des voies existantes appellera plus de trafic et ne considère pas une solution de fond pour une incitation à une alternative

505 - Déposée le 12/05/2021 à 14:30

Bonjour

Où peut-on trouver les documents expliquant le rôle de l'enquêteur public ?

Puisqu'apparemment il dit à tout le monde que la 4 voies n'est pas discutable, quel est son rôle et son pouvoir ?

N'est-ce pas gênant que cela soit un ancien ingénieur constructeur d'autoroute ?

Cela oriente quand même terriblement sa position. Je ne dis pas qu'il faudrait un spécialiste des arbres, mais il aurait été plus juste de trouver quelqu'un qui ait un profil plus équilibré.

Merci

506 et 507 - Déposée le 12/05/2021 à 14:38 - SAINT-CLOUD

Madame, Monsieur

Concernant la proposition de mettre en place une piste cyclable côté bureaux, je souhaitais vous partager mon point de vue de cycliste "vélo-boulot" expérimenté.

Habitant à Saint Cloud depuis 2010, j'ai tenté pendant plusieurs mois de prendre la piste cyclable à Suresnes côté bati mais j'ai finalement abandonné à cause des intersection multiples qui rendent l'utilisation d'un vélo :

- dangereux, avec les voitures entrant et sortant : je parle d'expérience ayant été gravement accidenté à Paris sur une configuration similaire
- totalement inefficace : doublement du temps de trajet
- désagréable : à vélo nous préférons être près de la Seine plutôt que coincés entre une route et des bureaux

Avec une piste côté Seine, le retour côté bureaux peut très bien se faire au niveau des croisements où de toute façon il y a déjà des feux de circulation.

Merci pour votre écoute

508 - Déposée le 12/05/2021 à 14:38 - SURESNES

Bonjour, en tant que cycliste et citoyenne consciente des enjeux écologiques de notre époque, je souhaiterais que le projet proposé prenne davantage en compte l'aspect développement durable.

En effet, une piste cyclable en bord d'immeubles, avec d'innombrables intersections ne semble pas avoir été réfléchi d'une perspective usager sur le long terme. Il serait effectivement plus judicieux, et plus agréable, d'aménager les bords de seine en conséquence. Cela est à la fois bénéfique pour les cyclistes, mais aussi pour les véhicules motorisés, face à l'augmentation exponentielle des usages de pistes cyclables. Une piste cyclable plus indépendante, côté Seine, réduirait logiquement les tensions entre utilisateurs de l'espace public.

De plus, il est absolument inimaginable qu'en 2021, avec l'information dont nous disposons, une diminution d'espace vert / un abattage d'arbres massif soit prévu.

Un projet d'une telle envergure, dans un contexte mondial d'urgence climatique, dans le contexte politique européen de Green Deal, dans le cadre duquel la France se présente en tant que fer de lance, se doit impérativement de placer l'écologie et l'environnement au cœur de ses préoccupations et surtout de sa mise en œuvre.

Il est déplorable de constater que le projet en l'état ne répond pas à ces exigences.

Cordialement,

509 - Déposée le 12/05/2021 à 15:19 - ST CLOUD

Monsieur, le commissaire enquêteur,

Je suis habitant de Saint-Cloud au niveau de la rue du 18 juin 1940, rue parallèle à la RD7, Quai Marcel Dassault.

Comme de nombreux habitants du secteur, je mesure quotidiennement la saturation de cet axe routier qui conduit au déversement de flux incessants de véhicules dans les rues adjacentes à la RD7, ainsi que les nuisances sonores qui deviennent insupportables pour de nombreux riverains.

Si l'idée de repenser et moderniser cet axe structurant me paraît pertinente et légitime, je regrette toutefois que le projet, tel qu'il est présenté en l'état, soit insuffisant et incomplet s'agissant des points suivants :

1- Sur les nuisances sonores : Lors la réunion publique, il a été indiqué que des murs anti-bruits seraient positionnés côté seine pour protéger les habitants des péniches des nuisances sonores. A mon sens, des murs devraient également être positionnés côté intérieur pour les habitants des immeubles proches de la RD7, qui sont tout autant impactés que ceux des péniches.

Actuellement, le bruit occasionné par l'augmentation du trafic devient assourdissant et a un effet néfaste sur la santé morale à long terme.

Dès lors, le projet présenté ne prend pas en compte suffisamment la question du bruit occasionné par les véhicules, camions et autres motos et n'apporte qu'une solution partielle à ce problème.

2- Sur la destruction des arbres centenaires : Ce point est difficile à comprendre. Comment peut-on prôner un monde plus vert et plus durable en détruisant des arbres aussi magnifiques, centenaires et qui permettent d'amortir l'effet bitume/goudron de nos villes ?

La seule réponse apportée par les porteurs du projet lors de la réunion publique pour justifier cette "déforestation" consiste à dire que ces arbres seraient "en fin de vie comme les humains" et qu'ils peuvent, dès lors, être coupés. A ce rythme là, si l'on suit cette logique, il faudrait couper toutes les forêts françaises !!!!

La encore, je trouve dommageable qu'aucune mesure alternative ne fut proposée à la destruction de ces arbres, qui si le projet voit le jour serait, outre le symbole, dramatique pour le quartier.

3- sur la création d'un parking au niveau du stade Tacconi : Aucune précision concrète n'a été apportée lors de la réunion publique et les questions pratiques qui se posent : quels impacts pour les riverains pendant les travaux, s'agit-il d'un parking pour les résidents ou d'un parking public comme sur les hauts de la colline ?

Je vous remercie, Monsieur le commissaire enquêteur, de votre compréhension et de prendre en compte ces points dans votre rapport d'enquête.

Très cordialement,

Hugo HALLARY

510 - Déposée le 12/05/2021 à 14:38 - ST CLOUD

Bonjour

ma remarque concerne essentiellement la piste cyclable prévue côté bâti ce qui est une aberration. J'ai longtemps travaillé à la Défense et j'y allais en vélo en empruntant les trottoirs car pas de piste cyclable entre le pont de Saint Cloud et le pont de Suresnes...

A partir du Pont de Suresnes, c'est totalement illogique et extrêmement dangereux car à chaque intersection, les vélos sont obligés de ralentir et même de s'arrêter pour ne pas se faire renverser par les véhicules tournant vers Suresnes.

On comprend bien que cet aménagement a été fait par des personnes qui n'utilisent pas de vélo.

Ce serait vraiment dommage de refaire la même chose entre le pont de Saint Cloud et le pont de Suresnes. Il faudrait absolument revoir ce point du projet (entre autres...) et prévoir la piste cyclable côté Seine, prévoir également un tronçon de piste cyclable entre le pont de Sèvres et le pont de Saint Cloud.

je travaille maintenant dans le 15ème et suis bien plus rassurée en empruntant les pistes cyclables d'Issy les Moulineaux !

en espérant sincèrement que ma remarque complètera celles des autres usagers des pistes cyclables..

511 - Déposée le 12/05/2021 à 15:49 - SURESNES

Monsieur le commissaire enquêteur,

Dans son avis délibéré n° 2019-105 adopté lors de la séance du 22 janvier 2020, l'Autorité Environnementale recommande en page 3 :

"Les principales recommandations de l'Ae visent à conforter l'analyse des variantes à différents niveaux et à prolonger les analyses :

? en précisant si une variante de requalification des berges de Seine assortie d'une restructuration routière plus limitée a été étudiée et, le cas échéant en présentant les raisons pour lesquelles elle n'a pas été retenue ;

? en indiquant les mesures de réduction de la vitesse qui pourraient être raisonnablement envisagées, et leurs effets pour la réduction des nuisances sonores subies par les riverains ;

? en complétant l'étude d'impact par une évaluation précise des effets attendus de la mise en place des zones à faibles émissions à l'échelle du Grand Paris et, le cas échéant en prenant les dispositions complémentaires de restriction d'accès et de vitesse nécessaires pour garantir actuellement et à terme l'absence d'augmentation des concentrations de polluants par rapport au scénario au fil de l'eau, ainsi que l'absence de tout risque supplémentaire pour la santé des populations ;

? en visant à consolider l'intégration paysagère du projet et à renforcer les plantations."

Sauf erreur de ma part, les recommandations ci-dessus mais beaucoup d'autres également, n'ont pas eu grâce aux yeux du maître d'ouvrage qui soumet à enquête publique un document où énormément de questions restent sans réponse malgré les recommandations de l'AE.

Alors que le projet en lui-même ne correspond pas aux besoins des habitants, est d'un gain ridicule (-4 minutes) pour les usagers de cette portion de route, place les cyclistes côté bâti alors que le bord de Seine est tellement plus agréable, la mauvaise volonté du maître d'ouvrage à suivre les recommandations de l'AE, laisse perplexe.

Dans l'idéal, le projet serait concerté avec les riverains, les associations, les habitants des deux villes, car s'il y a besoin d'une chose, c'est une piste cyclable rapide tout le long de la Seine et pouvant accueillir jusqu'aux vélo-cargos, des aménagements légers qui mettent en valeur la richesse faunistique et floristique existante, une pacification de cette route en réduisant la vitesse, ce qui permettrait d'envisager une liaison entre le Parc du Château et la Seine autre qu'un impraticable belvédère affreusement bruyant et qui viendrait ajouter à l'hécatombe des arbres en abattant plusieurs arbres à l'intérieur du Parc du Château.

Salutations distingué

511 - Déposée le 12/05/2021 à 15:49 - SAINT-CLOUD

Ce projet est anachronique car vieux de 25 ans et ne prends pas en compte les évolutions sociétales:

- destruction de tous les arbres et pas seult les 400 arbres d'alignement
- destruction des berges et donc de la faune et de la flore
- piste vélo du mauvais côté et donc sera coupée par de multiples feux à l'heure des RER vélos !
- promenade trop étroite
- gain de temps de 1'30 à 4' pour 100m€ ce qui en fait un business case catastrophique
- 2X2 voies surdimensionnée alors qu'entre temps : T2, Grand Paris ligne 15 Ouest et diminution structurelle du trafic post Covid avec un Tele travail qui va perdurer

Un autre projet est cependant possible :

- 2X1 voie avec une voie de dégagement
- conserver les arbres
- mette la piste vélo côté Seine
- large promenade sur pilotis pour préserver les berges avec leur faune et leur flore

L'objectif n'est pas de faire une autoroute urbaine mais doit être de permettre aux Clodoaldiens de se réappropriaient les quaiS de Seine

512 - Déposée le 12/05/2021 à 16:13 - SAINT-CLOUD

Ce projet est anachronique car vieux de 25 ans et ne prends pas en compte les évolutions sociétales:

- destruction de tous les arbres et pas seult les 400 arbres d'alignement
- destruction des berges et donc de la faune et de la flore
- piste vélo du mauvais côté et donc sera coupée par de multiples feux à l'heure des RER vélos !
- promenade trop étroite
- gain de temps de 1'30 à 4' pour 100m€ ce qui en fait un business case catastrophique
- 2X2 voies surdimensionnée alors qu'entre temps : T2, Grand Paris ligne 15 Ouest et diminution structurelle du trafic post Covid avec un Tele travail qui va perdurer

Un autre projet est cependant possible :

- 2X1 voie avec une voie de dégagement
- conserver les arbres
- mette la piste vélo côté Seine
- large promenade sur pilotis pour préserver les berges avec leur faune et leur flore

L'objectif n'est pas de faire une autoroute urbaine mais doit être de permettre aux Clodoaldiens de se réapproprieraient les quaiS de Seine

513 - Déposée le 12/05/2021 à 16:13 - SAINT-CLOUD

Monsieur le commissaire enquêteur,

Après une lecture attentive des 900 pages du projet d'aménagement de la RD7, je trouve que celui ci semble vraiment être au détriment des riverains, aussi bien terrestres que fluviaux.

J'ai du mal a comprendre le peu de considération pour la faune et la flore qui a notre époque devient des priorités dans ce style d'aménagement.

Les évolutions futures ne peuvent pas abattre autant d'arbres et de végétaux, sans respecter les attentes environnementales d'aujourd'hui. Ce projet d'aménagement est d'un ancien temps, voir " poussiéreux".

Installé à Saint Cloud depuis quelques années pour cet environnement vert, je vais retrouver, avec ce projet de 4 voies, mes enfants scolarisés à l'école des coteaux, dans un bain de pollution, sans compter les nuisances sonores que cela va apporter!

Un projet de rénovation de ce tronçon est nécessaire, mais svp, adaptez le aux habitudes de notre époque.

Je vous rappelle que les jeunes d'aujourd'hui ne souhaitent plus de voiture, le télétravail se développe de plus en plus...

trop de points restent néfastes pour considérer cet aménagement comme un projet tourné vers l'avenir!

Soyons contemporain et avant gardiste sur les adaptations de nos modes de vie avec l'environnement.

514 - Déposée le 12/05/2021 à 16:26

Je suis contre ce projet de 4 voies, qui va générer un trafic important, de la pollution, et l'abattage de plus de 400 arbres.

Je suis favorable à une 3 voies, une voie dans chaque sens, et une 3eme voie pour tourner à gauche vers St Cloud, quand on va vers Suresnes, avec l'implantation d'une piste cyclable coté seine.

515 - Déposée le 12/05/2021 à 15:49 - SaINT-CLOUD

Comme d'habitude les responsables font ce qui les arrange au lieu de réfléchir à ce qui est bon pour l'environnement et les usagers.

Il est tout à fait possible d'aménager (enfin) ces quais tout en conservant la bordure d'arbres.

516 - Déposée le 12/05/2021 à 16:45

Je trouve regrettable de sacrifier la nature pour augmenter la pollution.

517 - Déposée le 12/05/2021 à 17:00 - SAINT-CLOUD

Objet: Contribution à l'enquête publique relative au projet de requalification de la RD 7 sur les communes de Saint-Cloud et Suresnes par le Département des Hauts-de-Seine

Monsieur le Commissaire-enquêteur,

Depuis sa création en 1994, l'association Espaces agit en faveur de la protection de l'environnement, de l'écologie urbaine et de la sensibilisation à l'environnement en Île-de-France et plus particulièrement dans les Hauts-de-Seine. Les techniques de gestion différenciée, de génie végétal et d'autres techniques alternatives aux produits phytosanitaires sont utilisées sur ses chantiers d'insertion.

L'association travaille également depuis de nombreuses années pour une meilleure appropriation des enjeux eau et Trame verte et bleue par les acteurs franciliens, à partir de l'élaboration de plusieurs Chartes, du portage du Contrat Eau, Trame verte & bleue, Climat 2020-2024 Plaines et coteaux de la Seine centrale urbaine dont les villes de Suresnes et Saint-Cloud sont signataires ainsi que l'EPT Paris Ouest La Défense et le Département des Hauts-de-Seine.

Depuis de nombreuses années, les équipes des chantiers d'insertion travaillent sur les Villes de Saint-Cloud et de Suresnes dans le cadre de l'entretien des espaces verts et naturels, d'animations de jardins partagés, d'accompagnement sur la renaturation de la Trame verte et bleue et d'entretien en gestion différenciée des talus ferroviaires.

Le projet d'aménagement de la RD 7 par le Département des Hauts-de-Seine est une occasion de repenser l'aménagement des quartiers traversés, notamment autour de la gestion des eaux pluviales, de la Trame verte et bleue, de la renaturation de la Seine et de la résilience du territoire face au changement climatique.

De plus, dans le dossier d'enquête publique du projet de requalification de la route départementale 7, il est noté qu'il devra « être compatible au Contrat de bassin Plaines et coteaux de la Seine centrale urbaine ». Le Contrat Eau, Trame verte & bleue, Climat 2020-2024 dont l'animation est portée par l'association Espaces a succédé au Contrat de bassin 2014-2018.

1. Sur le volet eaux pluviales

En réponse aux objectifs de bon état écologique des masses d'eau de la Directive cadre sur l'eau européenne de 2000 et à l'Arrêté du 21 juillet 2015 relatif aux systèmes d'assainissement collectif, il est nécessaire de poursuivre les efforts des acteurs de l'assainissement. Cette démarche consiste à un engagement des acteurs en vue d'une réduction des rejets d'eaux non traitées dans le milieu naturel par la déconnexion des eaux pluviales des réseaux d'assainissement.

Partant d'une situation actuelle où la majorité des eaux de pluie qui ruissellent sur les trottoirs et chaussées de la RD 7 rejoignent les réseaux unitaires par des avaloirs, la déconnexion d'une partie des eaux de pluie aurait un effet significatif sur la saturation des réseaux et les rejets d'eaux non traitées en Seine. Cette gestion « à la source » des eaux de pluie est également un enjeu d'adaptation au changement climatique en maintenant l'eau plus en amont dans le bassin en réponse à un rafraîchissement urbain tout en limitant les risques d'inondation.

Dans le dossier d'enquête publique, la gestion des eaux pluviales est évoquée comme « assurée, autant que possible, par un réseau enterré et des bassins de rétention permettant de réguler les débits avant rejet dans les ouvrages existants ». Or dans une optique de déconnexion des pluies des réseaux d'assainissement et dans le règlement du service d'assainissement de l'EPT Paris Ouest La Défense validé par délibération le 24 septembre 2019 et applicable au 1er avril 2020, il est indiqué que « Sur le territoire, quels que soient la domanialité et l'état d'imperméabilisation initial, les eaux de ruissellement générées par toute nouvelle construction, tout nouvel aménagement ou toute extension sont gérées sur l'emprise du projet, a minima jusqu'à la pluie de retour 10 ans, sans raccordement direct ou indirect au réseau public territorial ».

Dans ce sens, le projet d'aménagement de la RD 7 pourrait davantage s'appuyer sur des espaces végétalisés (bandes enherbées, pieds d'arbre élargis, noues...) pour la gestion des eaux de ruissellements notamment pour la gestion des pluies courantes (de l'ordre de 8 mm en 24h) voire des pluies décennales. Le développement d'espaces de pleine terre en bordure des voiries, des pistes cyclables et des espaces piétonniers en revêtements poreux ou perméables ainsi que le long des pieds d'arbres pourraient être inclus à l'étude prévue par le maître d'ouvrage sur l'installation de revêtement perméable. L'association Espaces, à travers la mission d'animation sur la gestion à la source des eaux pluviales qu'elle porte depuis 2019, pourra être sollicitée et souhaiterait être associée à la phase d'étude visant à la gestion à la source des eaux de pluie.

En complément, si une déconnexion au réseau des pluies courantes est recherchée, ce projet pourra bénéficier des subventions de l'agence de l'eau Seine-Normandie de l'ordre de 24 € ou 80 €/m² éligible en fonction du pourcentage de désimperméabilisation par végétalisation.

2. Sur le volet Trame verte et bleue

Les Villes de Saint-Cloud et Suresnes, l'EPT Paris Ouest La Défense, la Métropole du Grand Paris et le Conseil départemental ont contribué à son élaboration puis ont signé la Charte de l'eau et la Charte Trame verte & bleue Plaines et coteaux de la Seine centrale urbaine, participant tous aux côtés des autres acteurs publics, associatifs et privés à la recherche d'une meilleure préservation et valorisation de la ressource en eau et de la biodiversité.

Ces cinq collectivités sont également signataires du Contrat Eau, Trame verte & bleue, Climat 2020-2024 dont les partenaires sont l'agence de l'eau Seine-Normandie, la Région Île-de-France et la Métropole du Grand Paris. Dans cet outil opérationnel de programmation, la Ville de Saint-Cloud a inscrit une étude de reconnexion du ru des Viris à la Seine et la Ville de Suresnes a inscrit des travaux de renaturation du plan d'eau au parc du Château en mare écologique.

De surcroît, la qualité des eaux du ru des Viris a été révélée par une étude du Conseil Départemental des Hauts-de-Seine au début des années 2000 (cf. https://www.association-espaces.org/wp-content/uploads/2013/04/plaquette-talus-milons-ens_2006.pdf) et la redécouverte de ce ru est identifiée comme un objectif de développement durable dans le Plan local d'urbanisme de la ville de Saint-Cloud.

Actuellement, la route départementale 7 est un obstacle majeur à la continuité écologique entre le ru des Viris et la Seine à Saint-Cloud. Cette infrastructure fait également obstacle au déplacement des espèces humides entre la mare écologique en travaux depuis avril 2021 dans le parc du Château et la Seine à Suresnes.

Par conséquent, il serait intéressant d'inclure à l'étude envisagée de la requalification de la route départementale 7 des passages sous voirie destinés à l'écoulement des eaux ou au déplacement des espèces. Un crapauduc reliant le parc du Château de Suresnes à la Seine pourrait être aménagé à l'image de celui réalisé avec succès sous la route départementale 407 à Marnes-la-Coquette entre les étangs de la Marche et le site de Villeneuve-l'Étang dans le Domaine national de Saint-Cloud. Ces ouvrages répondraient également à la disposition 60 de l'orientation 16 du SDAGE Seine-Normandie, intitulée « Décloisonner les cours d'eau pour améliorer la continuité écologique ».

Sur ce point, le maître d'ouvrage pourrait se rapprocher des services techniques des Villes de Saint-Cloud et Suresnes afin de localiser et de dimensionner ces connexions importantes pour un écoulement des eaux et les passages des espèces inféodées aux milieux humides et aquatiques.

D'autre part, l'association Espaces travaille depuis sa création à la restauration des berges de Seine. Certains linéaires de restauration marquants sont situés sur l'île Saint-Germain à Issy-les-Moulineaux ou sur l'île de Puteaux.

Il est notable que dans le projet de requalification de la RD7, le Département des Hauts-de-Seine travaille sur la renaturation des berges par des techniques de génie végétal en limitant la visibilité sur la Seine du futur cheminement piétonnier donc en régulant le développement de la végétation.

Il serait intéressant d'implanter des espèces végétales locales diversifiées et de permettre un développement varié de la végétation selon les tronçons. Depuis 20 ans, de nouveaux travaux en techniques de génie végétal ont été réalisés par l'association Espaces pour lutter contre le battillage. L'association Espaces à travers son expertise sur la renaturation des berges de Seine pourra être sollicitée.

Restant à votre disposition, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Commissaire-enquêteur, l'expression de nos salutations distinguées.

Association Espaces

Association loi 1901 agréée pour la protection de l'environnement dans un cadre régional depuis le 4 juillet 2013, renouvelé en 2018 par arrêté préfectoral.

Contact : Mathilde BAUDRIER, Responsable de la cellule d'animation des Chartes et du Contrat Plaines et coteaux de la Seine centrale urbaine de l'association Espaces - mathilde.baudrier@association-espaces.org

[En PJ texte identique](#)

518 - Déposée le 12/05/2021 à 17:02 - SURESNES

Monsieur,

En analysant les dossiers sur le projet de RD7, on peut être surpris par un certain nombre de points qui n'ont pas été examinés ou tout du moins examinés de manière biaisées.

Commençons par le bruit, les calculs et analyses se basent sur une hauteur de 4m à partir du sol. Personne n'a donc pensé que les habitants des péniches sur les quais étaient à des hauteurs inférieures à ces 4m ?

Donc l'impact des nuisances sonores sur les habitants du fleuves n'ont visiblement pas été pris en compte.

Le positionnement de la voie cyclable a été rapidement décidé sans vraiment tenir compte du projet dans son ensemble ni même des utilisateurs de cette voie. L'attrait de cette voie, n'est pas coté ville mais bien coté fleuve, où le cycliste et le promeneur pourront réellement profiter des nouveaux aménagements que le projet propose.

Les aménagements coté berge auront des impacts sur les accès aux péniches, avec des réaménagement important des passerelles, le projet fait l'impasse totale sur ce problème. Il est regrettable que le projet ne soit pas du niveau ce qui a été réalisé sur Issy les Moulineaux et Meudon. Pour lequel les accès ont été uniformisés par l'installation pris en charge par le projet de nouvelles passerelles qui agrémentent les balades des piétons et de cycliste pour créer une vraie zone de vie sur ces berges.

4 voies sur la RD7, est ce qu'une analyse comparative a été réalisée avec un système de 3 voies régulées en fonction des horaires et des trafics ?

Visiblement non !

Une vraie étude aurait permis de voir assez rapidement que les bouchons et la circulation sur cette route sont exclusivement dûs aux rétrécissements et aux passages successifs de 2 à 1 voie. et cela en fonction des

horaires de départ et de retour des bureaux. La mise en place de 3 voies continues avec modulation de l'utilisation d'une voie réglerait le problème. Ce qui permettrait d'agrandir le passage sur berge pour plus de confort.

Les places de parking : Suresnes est visiblement le parent pauvre de cette étude, la plus grande majorité des places de parking sont supprimées sur la partie du projet de Suresnes, aucune place de recharge électrique n'est prévue et les rue adjacentes sont déjà très chargées en voitures. Quelles sont les solutions apportées ?

Merci

519 - Déposée le 12/05/2021 à 17:02 - SAINT-CLOUD

Monsieur le commissaire enquêteur,

Je souhaite vous faire part des remarques suivantes :

1 Les arbres,

L'abattage des arbres entraîne une diminution des puits de carbone qu'ils représentent et, accompagné d'une augmentation de trafic, va à l'encontre de la loi climat, car favorise la pollution. De plus ces arbres apportent ombre et fraîcheur en été.

En effet, il est prévu l'abattage de 424 arbres sur 434, arbres en général de taille respectueuse, entre 20 à 30 m de hauteur. Sur les différents profils joints à l'étude d'impact, les nouveaux arbres sont représentés avec une hauteur de 5,50m, ce qui fausse complètement l'image que peut en avoir le public et donc son jugement quant à l'impact réel qu'aura cet abattage.

L'une des raisons invoquées pour la suppression de ces arbres, est un diagnostic phytosanitaire qui nécessite leur remplacement à moyenne échéance.

Ne peut-on pas envisager une étude plus précise du tracé pour préserver le maximum de ces arbres et prévoir leur remplacement de façon progressive en fonction de leur évolution phytosanitaire, plutôt que le choix d'une solution aussi radicale ?

2 Les vélos et les piétons,

La position de la piste cyclable serait plus judicieuse côté Seine, pour des raisons de sécurité, d'efficacité de circulation à vélo, et de confort.

En effet, dans sa position telle qu'elle est prévue dans le projet, sur 3 km il n'y a pas moins d'une vingtaine d'intersections. Il est à craindre que les cyclistes ne respectent pas la signalisation à cause des multiples arrêts imposés, qu'ils empruntent la RD7 ou qu'ils se reportent sur la circulation piétonne côté Seine, car plus fluide, ce qui risque d'augmenter considérablement l'accidentologie.

Une largeur de 2,50 m pour une circulation à double sens sur la piste cyclable semble insuffisante, surtout si on se réfère aux prédictions de l'étude qui prévoit une augmentation de 9% de l'usage du vélo sur des distances inférieures à 5km à l'horizon 2026.

"L'un des objectifs majeurs du projet est de reconquérir l'accès à la Seine et l'usage des berges pour un maximum de riverains et d'usagers du site" (page 28 Pièce F). En positionnant une circulation piétonne et une piste cyclable séparée, en contre bas de la voirie côté Seine, cela permettrait de répondre à cet objectif, tout en assurant la sécurité des plus vulnérables face au trafic routier ainsi qu'une protection contre les nuisances sonores.

Les aménagements réalisés sur la RD7, entre le pont de Suresnes et le pont de Puteaux, mettent en évidence le manque de relation vis-à-vis du fleuve. Le trottoir situé côté Seine n'est pas utilisé, malgré la plantation d'alignements d'arbres. Il serait dommage de reproduire la même chose entre la place Clémenceau et le Pont de Suresnes.

Entre le pont d'Issy et le pont de Sèvres, le Département a créé une piste cyclable côté Seine qui est bien plus utilisée que celle créée entre le pont de Suresnes et le pont de Puteaux qui se trouve côté bâti.

Il est dommage de ne pas prévoir de liaison cyclable indépendante du Parc de Saint Cloud, entre le pont de Sèvres et le pont de Saint Cloud, car lors de la fermeture du Parc, les cyclistes se reporteront obligatoirement sur la RD7 ...

Enfin le projet suggère l'utilisation du tunnel existant entre la rue Dailly et l'entrée du parc de Saint Cloud. Ce tunnel, d'une longueur d'environ une centaine de mètres, sera à terme aménagé uniquement pour les piétons et les cyclistes. Il est en courbe, donc quand on s'y engage on ne perçoit pas la lumière à l'autre extrémité, ce qui n'invite pas à y pénétrer. De plus la longueur, même si elle est modérée, renforce cette sensation. Enfin un tunnel présente une image d'insécurité et d'insalubrité... surtout quand on est piéton ou cycliste.

3 Les voitures et les camions,

Le projet propose l'aménagement de la circulation sur 2 x 2 voies pour éviter les bouchons et fluidifier le trafic. Avec le temps et le recul nécessaire, il est avéré que le "trafic appelle le trafic", ce qui est contradictoire avec les politiques environnementales futures. En effet à l'aube d'une diminution de la circulation automobile, par la mise en place de contraintes, ZFE-m par exemple, pour préserver l'environnement et les hommes, il semble contradictoire de prôner le tout voiture. Est-ce pour des raisons économiques ?

De plus, avantager les circulations douces et les transports en commun en site propre sont des propositions beaucoup plus tournées vers l'avenir.

L'augmentation du trafic, même s'il est plus fluide, va augmenter les nuisances sonores sans que de réelles solutions soient proposées aux riverains. L'étude se base sur l'éventualité que les véhicules deviennent électriques, mais à quelle échéance et concernant les camions en sera-t-il de même ? Il est suggéré pour résoudre les problèmes acoustiques, une isolation des façades des logements riverains, financée par le Département ?

L'aménagement de la place Clémenceau en giratoire a-t-il été vraiment étudié, car quand on voit les embouteillages monstres, au moment des heures de pointes, sur le rond-point Rhin et Danube situé juste de l'autre côté du pont de Saint Cloud, on peut se poser des questions ...

Concernant le stationnement, un certain nombre de places sont supprimées dans le projet. La construction d'un parking souterrain sous le stade M Taconi, à la charge de la ville Saint Cloud, est sensé compenser cette suppression. De par son emplacement complètement excentré, il est fort probable que cela ne répondra pas à la demande des usagers. De plus, il n'y a aucune précision quant à l'échéance de la réalisation de ce parking.

Monsieur le Commissaire Enquêteur, merci de la prise en compte de ces remarques

520 - Déposée le 12/05/2021 à 17:02 - BOULOGNE-BILLANCOURT

Association créée en février 2001, Action Environnement Boulogne Billancourt et Ouest Parisien attache une importance majeure au ruban de fraîcheur de la Seine qui irrigue le département des Hauts de Seine, et à son paysage,

S'il est bienvenu d'améliorer le tronçon de la RD7 entre St Cloud et Suresnes, notamment pour assurer la sécurité et l'agrément des piétons, l'organisation de voies cyclistes sûres et roulantes, en donnant des points de vue sur le fleuve, ce projet n'est pas le bon.

Objectifs affichés dans l'enquête publique du projet de "re-qualification" de la RD7

1) Améliorer l'espace public. En fait, il s'agit juste d'élargir la surface consacrée aux voitures, et, en conséquence, d'abattre 425 arbres d'alignement remarquables et les autres...

2) Aménagements paysagers : En supprimant 96% des arbres d'alignement, adultes avec un FORT POTENTIEL D'AVENIR?

3) Rendre les déplacements plus sûrs : En doublant les voies de circulation voitures de façon à accroître leurs vitesses possibles?

4) Développer des aménagements de qualité : En supprimant l'ombre, en ménageant une promenade piétonne bétonnée séparée par une jardinière d'arbustes en bordure d'autoroute (soumise au bruit et aux diverses pollutions)?

5) Rendre la Seine aux alto-séquanais : En les séparant du fleuve par une autoroute et son cortège de nuisances.

6) Préserver l'environnement : en commençant par le détruire

A l'évidence, les mots utilisés dans la rédaction de ce projet n'ont pas la même signification pour tout le monde. Il y a des emplois abusifs comme "RE-NATURER", quand il s'agit juste de "DE-NATURER"

Car enfin, DÉTRUIRE consciemment 96% des 435 platanes magnifiques à fort potentiel d'avenir, qu'est-ce? Sinon DÉNATURER un patrimoine arboré qui ne sera jamais reconstitué, avec son potentiel d'absorption de CO², microparticules etc... et son ombre portée sur les piétons et cyclistes en bordure de Seine.

Ce projet est parti d'un axiome, jamais remis en cause depuis plus de 15 ans d'études, qui considère comme INVARIANT le doublement des voies de circulation automobiles.

Nous aurions aimé proposer comme INVARIANT la conservation des ARBRES D'ALIGNEMENT REMARQUABLES protégés par l'article L350-3. (L'étude phytosanitaire des arbres devrait d'ailleurs figurer dans cette enquête).

Dans cette alternative, l'Autorité Environnementale demande d'étudier un projet à 3 voies. Ce qui aurait l'avantage conserver la majorité de ces arbres, de permettre toutes les circulations piétonnes et cyclistes, et de fluidifier un peu la circulation automobile (améliorable avec la diminution du nombre de "tourne à gauche").

Qu'espère-t-on par la mise en 2X2 voies de la RD7 ? Une amélioration de 3 à 4 minutes du déplacement quotidien des voitures aux heures de pointes, en 2026 ou 2030.

Les études et projections effectuées en 2018 n'ont certainement pas pris en compte les modifications du travail et des choix d'habitat postérieures à l'épisode COVID. Il serait intéressant d'actualiser cette étude en 2021.

Par contre, nous avons de multiples exemples qui montrent que l'effet d'aubaine d'un élargissement transfère rapidement de nouveaux flux de véhicules : trafic induit.

Exemple : L'élargissement d'une portion d'autoroute circulaire à Londres destinée à fluidifier la circulation, a reconstitué les encombrements qu'on voulait supprimer, car le trafic avait augmenté de +23%. Au bout de 2 ans, on ne notait plus aucune amélioration des vitesses de circulation. Pourtant les modèles prédisaient une "fluidification"... Partout on refait les mêmes erreurs. <https://sciedirect.com/science/article/abs/pii/S0965856421000872>

S'il y a un concept indispensable à intégrer en matière de mobilité, c'est la notion de circulation « induite ». On ne crée pas du vide avec un appel d'air!

Ainsi, l'élargissement de la RD7 ne va pas fluidifier la RD7, mais elle allégera le trafic des voies saturées parallèles (les voies de contournement de Paris entre l'A86 et le périphérique). Et ce d'autant que Paris se ferme à la circulation automobile. Mais c'est peut-être le but poursuivi par le département qui qualifie cette route de "ROCADE INTERMEDIAIRE". But OBSOLETE.

La piste cyclable semble avoir été positionnée en fonction de choix locaux préférés des élus de St Cloud. Mais, bien sécurisée et sans interruption, par les intersections le long du bâti, si elle était située le long de la Seine, devenue rapide, elle serait utilisée par de nombreux automobilistes ayant troqué leurs voitures contre des vélos pour des trajets domicile-travail le long des quais de Seine, ou domicile préfecture. (On ne voit nulle part de projections sur le nombre de vélos, ni d'ailleurs d'études des déplacements cyclistes : usage quotidien, hebdomadaire, loisir, travail, longueur...)

Nous passerons sur les pollutions (bruit, air etc...) La conclusion des différentes études présentées est que quand les véhicules deviendront tous électriques, ça fera moins de bruit et polluera moins (localement). On parle partout des émissions... Mais pas des absorptions, et POURTANT, SI ON GARDAIT DE GRANDS ARBRES, si on en plantait, au lieu d'en réduire le nombre, ils absorberaient les gaz à effet de serre et d'autres polluants.

Par ailleurs, il est prévu que le département contribue aux isolations acoustiques des façades... (N'oublions pas qu'on peut avoir envie d'ouvrir les fenêtres). Il existe des revêtements routiers acoustiques. Espérons qu'ils sont prévus dans les 109,7 millions € HT du budget.

Suivent de savants calculs confirmant que l'amortissement de ce budget sera atteint en 2068 grâce aux gains de temps sur le trajet des véhicules (principaux bénéficiaires supposés) entre 2026 et 2068. On peut se demander combien coûtera l'entretien, combien de temps avant de rénover le revêtement routier (7 ou 30 ans).

Franchement, 2068... Beaucoup de nous ne pourrons pas contrôler l'exactitude de ces prédictions. On sait juste qu'il fera plus chaud, et que marcher ou rouler à l'ombre sera une nécessité...

On aimerait des dépenses beaucoup moins importantes, amortissables plus vite, même si on ne gagne du temps qu'à vélo et du plaisir à pied en bord d'une Seine demeurée bucolique et végétale.

CONCERTATION PREALABLE?

Pour nous, qui y avons participé, c'était du temps perdu... et pour tout le monde.

En effet, le porteur de ce projet semble n'avoir tenu aucun compte des suggestions et questions apparues au cours de la CONCERTATION PREALABLE.

Il n'a pas non plus considéré l'avis commun du SMAP Pôle 92 et de l'UD92-DRIEA qui regrette un COUT ENVIRONNEMENTAL MAJEUR.

Dans sa réponse à l'Autorité Environnementale, on voit pourtant que le département n'ignore pas "d'autres facteurs tels que le développement du télétravail, l'augmentation des temps partiels, le développement de nouvelles offres alternatives à l'usage de la voiture pourraient également contribuer à limiter l'usage de la voiture en heure de pointe à l'horizon 2046. Néanmoins, au vu des nombreuses incertitudes présentes dans la réalisation de prévisions à un horizon aussi lointain et du volontarisme des hypothèses déjà proposées, il a été décidé, dans une approche se voulant prudente, ne pas considérer d'autres facteurs".

Cette approche, qu'il qualifie de "prudente" est peut-être la pire!

Et avant de l'engager, il serait prudent de compléter les études de 2018 à la lumière de 2021, et d'étudier en détail un projet à 3 voies comme demandé par l'Ae.

Nous n'avons pas assez de compétence pour émettre un avis sur l'aménagement de la place Georges Clémenceau. (Nous espérons que le blocage complet situé chaque semaine place Rhin et Danube, à l'entrée boulonnaise du pont de St Cloud, ne se reproduira pas à l'autre extrémité du pont). Nous pensons cependant qu'il serait utile de prévoir une piste cyclable de chaque côté du pont de St Cloud, et qu'ouvrir la grille du parc bas ne nécessite pas le sacrifice d'autant d'arbres. Seuls 2 événements annuels justifient une entrée en grand nombre au bas du parc : Rock en Seine et Le feu d'artifice.

Vous l'aurez compris, Monsieur le commissaire enquêteur, compte tenu de l'atteinte définitive à l'environnement et à la nature en ville qui serait causée par ce projet, l'avis d'AEBB et OP est totalement défavorable.

Agnès Bauche

Présidente d'AEBB

aebbgrandparisouest@gmail.com

www.environnement-boulogne-billancourt.org

521 - Déposée le 12/05/2021 à 17:17 - SAINT-CLOUD

Riverain du quai Marcel Dassault - Résidence Sophora - 66 quai Marcel Dassault-92210 Saint-Cloud

A l'attention de Monsieur le Commissaire-enquêteur,

Nous avons initié une pétition sur change.org avec désormais 1 600 signataires:

<https://www.change.org/p/le-conseil-d%C3%A9partemental-des-hauts-de-seine-sauvons-la-d7-et-ses-arbres-centenaires>

Requêtes

1. Notre résidence s'oppose à l'abattage des arbres centenaires, sauf exceptionnellement les 2 ou 3 qui se situent à l'extrémité sud-est du terrain de football de Saint-Cloud, là où la RD7 est la plus étroite.

Le projet prévoit d'abattre 400 arbres. Parmi eux, j'ai personnellement dénombré 116 arbres centenaires.

Ces arbres centenaires font partie de notre patrimoine. Qui est capable de nos jours de mener un projet ou une politique à l'échelle de la centaine d'année? Malheureusement très peu, que ce soit des personnes ou des institutions publiques ou privées. Ces arbres existent encore aujourd'hui car depuis plus de 100 ans, nos arrière grands parents ont probablement oeuvrés pour qu'ils ne soit pas abbatu.

A quoi sert ce patrimoine d'arbre centenaires? Les vieux arbres sont des acteurs majeurs et incontournables (i) et dans la lutte contre la pollution, (ii) et dans la formation futures des éco-quartiers dans une logique incontournable de développement durable et de réduction du réchauffement climatique et de l'impact carbone des travaux d'infrastructures urbaines.

- les platanes absorbent les polluants et les particules grâce à leurs écorces qui se renouvellent perpétuellement.

- mais surtout, les vieux arbres absorbent plus de CO2 que les jeunes arbres contrairement à l'opinion commune répandue parmi les cadres de l'ONF par exemple et parmi les architectes urbanistes.

Au cours de la dernière décennie, des travaux de recherches sérieux ont montré que les vieux arbres absorbent plus que les jeunes. Cela veut dire que 1 arbre de 100 ans absorbent plus que 10 arbres de 10 ans.

Ce fait est troublant car il est contre-intuitif pour nous, humains : un très jeune homme de 16 ans en pleine croissance a des besoins caloriques et carboniques beaucoup plus élevés qu'une personne âgée de 90 ans. Mais pour les arbres, c'est l'inverse.

Je vous invite à consulter l'un des articles les plus populaires à ce sujet. Il rapporte une étude internationale menée par 38 chercheurs de 16 pays différents et publiée le 15 janvier 2014 dans la grande revue internationale mondiale et incontournable que l'on ne présente plus, "Nature" : <https://www.nature.com/articles/nature12914>. L'article s'intitule "Rate of tree carbon accumulation increases continuously with tree size" (voir pièce jointe). Cet article est rapporté aussi dans la revue française "science et avenir": https://www.sciencesetavenir.fr/nature-environnement/plus-un-arbre-est-vieux-plus-il-absorbe-du-co2_12185

Les vieilles connaissances tendent inexorablement à s'améliorer. Comment considèrent les ingénieurs des espaces verts de la direction départementale des hauts-de-seine cette découverte scientifique prouvée?

2. Ne pas supprimer les priorités à droite qui s'insèrent dans la RD7 (exemple de la rue des Viris) pour les remplacer par de feux de circulation mais privilégier une mini rampe d'insertion à la place?

De nouveaux feux vont créer plus de bouchons, plus de pollutions chimiques et plus de bruit

3. Autant que possible, ne pas ajouter de nouveaux feux (source de plus de pollution et de bruit)

4. La résidence veut garder une entrée directe à la RD7 vers son parking intérieur, comme c'est le cas aujourd'hui dans le sens de circulation Nord vers Sud.

5. Réduire la diminution des places de parking que le projet prévoit. Actuellement, il y a 8 places de parking devant la résidence. La résidence en a besoin de 5 au moins.

De manière générale, le projet prévoit de supprimer au moins 50% des places sur le tronçon et notamment au niveau de la passerelle du Avre.

Nous insistons sur le fait que les berges sont dans une phase de densification résidentielle: une livraison de plusieurs centaines de logements supplémentaires est prévue en 2021-2022 (construction "les jardins d'emma" en cours de livraison, construction "Quintessence" commencé et plusieurs dépôts de demandes de permis de construire en cours à la mairie). Cela va augmenter la pression sur les places de parking.

Juste devant notre résidence, les places à l'heure actuelle sont presque toujours prises le soir et plus de la moitié (les 2/3 peut-être) des places en moins et la disparition des places sauvages sur les berges pour les habitants des péniches. Nous ne voyons pas d'autres solutions à part vendre nos voitures mais alors nous ne pourrions plus emmener nos enfants à l'école (Collège et Lycée dans le hauts de Saint-Cloud) ni les emmener à leurs activités extra-scolaires (ateliers, loisirs, sports). Les coteaux de Saint Cloud sont bien équipés en transports sur un axe Nord-Sud mais pas pour se rendre sur les hauts de Saint Cloud, les hauts de Suresnes ou de Rueil malheureusement.

Commentaires

1. Nous ne comprenons pas la logique de construction du rond point de la place Clémenceau? A notre connaissance, il n'y pas d'études de circulation permettant de justifier de la nouvelle géométrie du carrefour

2. Je ne comprends pas comment la circulation des voitures sera améliorée sachant que

- il y aura beaucoup plus de feux sur la RD7

- le nombre de riverains augmente. Le quartier des coteaux est voué à devenir un quartier résidentiel en 2022 suite à la fermeture de plusieurs studios cinématographiques et télévisuels, ainsi que la fermeture des bureaux cap gémini en face du restaurant Quai Ouest au niveau du 46 quai Carnot

3. Le projet devrait intégrer le fait que d'ici la prochaine décennie, le quartier va se résidentialiser et se densifier d'autant et que le trafic riverain va augmenter (construction en cours de nouvelles résidences sur le quai, fermeture et démolitions d'immeubles de bureaux);

Ainsi le besoin en parking va augmenter, même si chaque nouvelle résidence est construite avec un certain nombre de places parkings privées.

4. Refonte quasi totale de la place Clémenceau (carrefour A13/RD7/Pont de Saint-Cloud/Rue Dailly):

Le trafic sous le pont de Saint Cloud venant de Sèvres est réduit de 2 voies à 1 voie. L'autre voie est redirigée vers le rond-point. Une priorité à droite sera mise en place avec/sans feux selon situation. Pourriez-vous indiquer l'étude qui recommande un rond point géant pour ce carrefour? Y'aurait-il des feux aux entrées du rond point?

5. Sur l'objectif d'ouvrir les berges de la Seine aux piétons

Ce besoin n'est pas aussi fort que l'on pense pour les raisons suivantes

? Les berges sont déjà accessibles de l'autre côté en traversant la Seine sur la passerelle du havre. La promenade est magnifique et se trouve à plusieurs dizaines de mètres de la route. Elle continue jusqu'au pont de Suresnes.

? D'autres part, il y a peu d'habitations à plusieurs endroits du tronçon entre le pont de Saint-Cloud et le pont de Suresnes:

? du parc du Château à l'entreprise Dassault.

? Puis du terrain de football à la rue Feudon.

? Donc il reste à aussi considérer les personnes qui vont se déplacer exprès pour se promener le long des berges. Ces secteurs sont assez éloignés des stations de métro ou de train ou de tramway. En voiture peut-être, mais où va-t-on les garer après que la grosse réduction des places de stationnement ?

6. Pourriez-vous expliquer en quoi une berge constituée d'arbres centenaires est incompatible avec la volonté d'ouvrir l'accès aux berges aux piétons. Les deux sont conciliables si on reste sur une route 2/3 voies comme actuellement. Nous sommes conscients que cela rend le travail d'aménagement plus complexe et plus ardu. Cet objectif est à la hauteur de nos compétences collectives, de nos ambitions de développement durable et de nos engagements européens et mondiaux quant à trouver une solution globale et micro-locale à la crise

climatique de notre monde. Toutes les collectivités peuvent contribuer, quelles que soient leur échelle ou importance. Notre devoir est de prendre nos responsabilités et d'agir au niveau du département. Le replantage peu ambitieux des arbres ne pourra pas compenser l'abattage des arbres qui est prévu.

Questions

1. Les simulations d'impacts sur la circulation si on passe à 4 voies et si l'on crée de nouveaux feux et de nouveaux passages piétons ne prennent pas en compte

1. la réduction prochaine du gabarit du périphérique de la ville de Paris.

2. La réduction des nombres de voies pour les voitures suite à la création de plusieurs dizaines de km de pistes cyclables dans Paris dans un contexte de crise du Covid-19. Le maire de Paris annoncé que les nouvelles pistes cyclables sont désormais pérennes!

Cher Monsieur le Commissaire, nous vous demandons d'exiger du département des simulations d'impacts qui comprennent ces 2 nouvelles données. Une étude indépendante a chiffré cet impact comme étant une augmentation du trafic routier et une augmentation de près de 50% du niveau de pollution/

2. Où vont se garer les résidents des péniches et comment allez-vous résoudre la pression qui va apparaître sur les places de parking? La construction du parking souterrain sous le stade de football Tacconi ne sera pas suffisant pour compenser la pénurie, surtout avec l'arrivée de nouvelles familles (plusieurs centaines)

Bien à vous

Hicham Qasmi

522 - Déposée le 12/05/2021 à 17:25 - SURESNES

Monsieur le Commissaire-enquêteur, [\(voir observations n°502, 511?\)](#)

En complément de mes précédentes observations, je vous signale également que sur le document :

Pièce F: Avis de l'autorité environnementale et mémoire complémentaire du maître d'ouvrage Annexe 4 - Etude acoustique aucun des multiples équipements scolaires (4 écoles primaires, 1 établissement enseignement supérieur) et des crèches de la "zone nord" (Suresnes) ne figure sur les visuels.

Votre lecture sera donc biaisée et votre avis déformé en l'absence de ces indispensables informations, absence qui biaise également le document produit par ACOUSTB.

Salutations distinguées.

Valérie GUEROUT

523 - Déposée le 12/05/2021 à 17:31 - SURESNES

[\(Idem observation n°526\)](#)

Voici mes observations à la lecture du dossier de DUP présenté :

1. Objectifs du projet

Les trois objectifs affichés par le département sur la requalification de la RD7 sont :

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

Ces objectifs sont consensuels et recueillent mon approbation.

En effet, le constat actuel concernant la RD7 étant :

- une route régulièrement embouteillée et impraticable de manière sécurisée pour les vélos et les piétons,
- une route magnifiquement ombragée mais sans aucune visibilité latérale vers la Seine ou accès à celle-ci,
- une route uniquement axe de circulation locale (un peu) et de transit vers la défense et A86 (beaucoup).

2. Constatations personnelles actuelles

Usager régulier en véhicule motorisé, en vélo ou à pieds (sans pour autant être riverain proche impacté directement par le réaménagement), je constate relativement à ces trois objectifs :

2.1 Concernant la fluidité actuelle du trafic

Outre la densité de trafic important, les bouchons sont créés par deux phénomènes nuisibles à la fluidité :

- une succession de feux proches non synchronisés,

- une route passant à plusieurs reprises d'une voie de circulation à deux puis se rétrécissant, ce qui occasionne des accélérations sauvages de certains véhicules, freinages et au final des ruptures de vitesse.
- les voies tourne à gauche actuelles servent à certains automobilistes pour dépasser les véhicules les précédents et à se rabattre au niveau des feux sur le voie principale, occasionnant freinage brutaux et fréquentes collisions.
- piétons et vélo sont persona non grata en raison de l'absence d'aménagement continus.

2.2 Concernant l'accès à la Seine

- Les arbres centenaires sont magnifiques et font ressembler la route à une route napoléonienne champêtre arborée (adéquat avec le statut de Saint Cloud ville impériale...),
- L'accès à la Seine est actuellement physiquement et visuellement impossible en raison des nombreux aménagements sauvages érigés par les résidents particuliers ou professionnels des péniches amarrées (plantations de haies d'arbustes, construction de palissades en bois, en grillage et dépôt de matériaux divers, ...), ainsi que des stationnements anarchiques de véhicules de ceux-ci. Il y a eu une privatisation progressive de fait du domaine public, sans que les collectivités n'interviennent.

2.3 Concernant la mise en valeur du patrimoine

- les plus beaux spécimen d'arbres ne font-ils pas partis du patrimoine ?

3. Projet du Département présenté dans cette DUP

3.1 Sur le rendu rendu visuel

Aucun rendu visuel global n'est disponible. Le seul rendu visuel réalisé et présenté sur la page web du département concerne la place Georges Clémenceau à Saint Cloud et les abords de port Suresna / Skema Business School à Suresnes, c'est à dire les locations avec les emprises existantes les plus larges.

3.2 Sur l'analyse du projet

Schématiquement, le département rase tout, élargi et bitume !

3.2.1 Sur la voirie

L'aménagement proposé ressemble énormément à celui réalisé il y a 20 ans entre Suresnes et pont de Neuilly. Soit une voie rapide urbaine à feux.

Le risque de report de circulation sur le RD7 est très élevé suite au potentiel réaménagement futur du périphérique et du passage à une voie unique de la RD1 sur l'autre rive.

Par ailleurs, la circulation des poids lourds risque par ailleurs d'augmenter fortement avec des nouvelles voies élargies.

Enfin, les conséquences sur une diminution du trafic de la future la ligne 15 ouest a-t-elle été intégrée ?

3.2.2. Sur la piste cyclable

Toujours en comparaison avec l'existant, la piste cyclable adjacente à la RD7 entre pont de Suresnes et pont de Saint Cloud a le mérite d'exister mais n'est franchement pas optimisée ni très empruntée :

- présence de nombreux carrefours obligeant à une rupture de vitesse,
- danger des voitures tournant à droite ne faisant nullement attention à la priorité cycliste et piétons,
- stationnement de camionnettes ou voiture en arrêt livraison fréquentes au niveau des carrefours.

3.2.3 Sur le cheminement piéton

Encore en comparaison avec l'existant, il existe un trottoir de 3 mètres de large surplombant la Seine le long de la RD7 entre pont de Suresnes jusqu'à celui de Puteaux.

Le constat est le suivant : AUCUN piéton ne l'emprunte, hormis pour se rendre aux arrêts de bus.

Pourtant, il y a un quai en contrebas bas et une vue dégagée sur la seine.

Qui aime se promener à côté d'une deux fois deux voies le nez dans les effluves d'échappement, à côté d'un bruit permanent intense ?

Personne ! Pourquoi en serait-il différent avec le projet présenté ?

Par ailleurs, le projet fait place à des très nombreuses zones de bétonisation de la berge en raison de l'élargissement de la chaussée.

4. Propositions alternatives

3.2.1 Sur la voirie

Le principale problème étant celui de fluidité de la circulation et non de densité, pourquoi vouloir transformer une deux fois une voie avec zone de dépassement épars en deux fois deux voies ?

Il pourrait être envisagé dans un but de fluidité :

- une double voie dans le sens nord-sud,
- une simple voie dans le sens sud-nord avec des voies tourne à gauche dédiées,
- une limitations des voies tournes à gauche aux axes perpendiculaires principaux (et non à toutes les voies)
- des feux rouges à la demande par détection de boucle magnétiques pour les tournes à gauche,
- limiter le passage du feux au rouge dans la voie unique nord-sud, hormis actionnement par piéton ou cycliste pour traversée,
- rétrécir progressivement et visuellement par des marquages et peintures sol en amont la chaussée passant de 2 voies à une voie sous le viaduc l'autoroute,
- synchronisation des feux par la création d'une création d'une onde verte avec signalitique appropriée (un même système pourrait être installé sur la RD7 entre Suresnes et la Défense afin de limiter la vitesse et fluidifier le trafic).

3.2.2 Sur la piste cyclable

- La piste est à installer côté Seine et non côté ville, afin d'éviter les croisements accidentogènes multiples et de profiter d'un pédalage régulier.
- Quid de la continuité de la piste cyclable ? vers le nord, plus aucun aménagement n'existe au delà du pont de Puteaux ; vers le sud, rien au delà de l'entrée du parc de Saint Cloud. Étant ici entendu que l'intérieur du parc de Saint cloud n'est pas en l'état une alternative viable de déplacement en raison du revêtement (calcaire) et des horaires de fermeture du parc.

3.2.3 Sur le cheminement piéton et les aménagements des bords de Seine

- supprimer le stationnement sauvage entre les arbres côté Seine dus aux résidents des péniches (une convention de stationnement avec les parkings de bureau nombreux dans le secteur peut être étudiés),
- supprimer les aménagements clos ou brises vue non autorisés qui ont été réalisés par les résidents des péniches afin de regagner une visibilité sur la Seine,
- aménagement d'un cheminement piéton d'une largeur raisonnée et variable en fonction de la largeur de la berge (et non d'une promenade bétonisant la berge),
- création de deux zones d'accès public au niveau de la Seine (1 pour Saint Cloud, 1 pour Suresnes) tel qu'un ponton flottant,
- aménagements et agréments des quais existants (Suresnes au droit du carrefour Longchamp et pont de Saint Cloud).

Cordialement,

524 - Déposée le 12/05/2021 à 17:32 - SURESNES

Bonjour

Je demande que soit prise en compte la proposition formulée par l'association des bateaux de Saint Cloud qui date du 7 mai 2021 qui

me paraît bien argumentée. Je rejette le projet du Département des Hauts de Seine qui est complètement dépassé et néfaste pour les berges de la Seine.

525 - Déposée le 12/05/2021 à 17:25 - SAINT-CLOUD

Bonjour,

Nous sommes directement concernés par ces travaux d'aménagement puisque notre appartement donne directement sur le quai Marcel Dassault

Je m'oppose formellement à la tenue de ce projet qui va à l'encontre de toutes les mesures prises en milieu urbain pour réduire les flux de circulation automobile.

Le projet tel qu'il est prévu ne rendra en aucun cas les abords plus agréables, en tout cas pour les riverains (ou d'éventuels promeneurs qui s'y risqueraient). La création d'une 2x2 voies est bien un contre sens. La circulation ne fera qu'augmenter, de même que toutes les nuisances associées.

Il est frauduleux et malhonnête de présenter ce projet comme une amélioration de la qualité de vie des riverains !!!

Avec plus de voitures, camions, motos, de circulation en général, qu'espérez-vous ? De notre côté une détérioration de notre qualité de vie.

Les gens rouleront automatiquement plus vite ce qui engendrera des nuisances supplémentaires.

La crainte de voir sous nos fenêtres une autoroute urbaine est réelle. Aujourd'hui, les études et les réponses apportées ne sont pas du tout rassurantes.

Notre appartement est exposé plein Est et donne directement sur les quais .Les platanes restent notre seule source de protection contre la pollution et le soleil !!! Pourquoi nous priver de ces arbres ??

Pour ce qui est de l'abattage des arbres, c'est bien de parler en nombre de plans/d'unités. Mais quid du volume, de l'ombre, de l'impact climatique local ?

Nous soutenons l'intérêt d'avoir la piste cyclable côté bâti pour éloigner au maximum les voies de circulation de nos habitations.

L'impact au niveau du stationnement : Une grande partie des places disponibles le long des quais vont disparaître, une forte augmentation des logements.

Nos enfants qui fréquentent L'école maternelle des Coteaux qui verra son mur d'enceinte reculer de 2,5 m. Quelles seront les mesures prises pour limiter les impacts sur nos enfants (bruits, pollution, perte d'espace) ? On réduit l'espace de nos enfants pour le consacrer à la circulation automobile : mais quel progrès de civilisation !!

Dans l'état actuel, ce projet d'aménagement des quais ne peut que transférer la circulation parisienne sur saint cloud et détériorer notre qualité de vie .

Bien à vous

Hamza DAKHLAOUI

526 - Déposée le 12/05/2021 à 17:42- SAINT-CLOUD

(Idem observation n°523)

527 Déposée le 12/05/2021 à 17:44 - SAINT-CLOUD

Je suis riverain de la DR7, mon balcon est à environ 10 m de la chaussée Mais ce n'est pas pour préserver mon petit confort que je dépose ce commentaire. Ce projet est effectivement anachronique en 2021 mais il a une logique de prolongement et de mimétisme par rapport aux "autoroutes" construites ces dernières années côté Suresnes et côté Meudon : alors allez-y, prolongez aveuglément, construisez le passé plutôt que l'avenir, faites votre 4 voies et même votre 6 ou 8 voies si vous y arrivez, il sera toujours temps d'en faire une promenade piétonne, notamment en la fermant à la circulation le week-end et, un jour, définitivement. On aura tous perdu beaucoup d'argent mais on y fera des "Saint-Cloud plage"...

En revanche, ce que je vous demande, ce que j'exige ici, solennellement, pas comme riverain mais comme Homme du XXI^e siècle, c'est de ne pas toucher aux arbres, à aucun arbre. AUCUN. Ne coupez pas les arbres, remarquables et centenaires, patrimoniaux et vitaux, incontournables et inestimables. AUCUN.

Sinon, vous en répondrez devant mes enfants et les vôtres.

Pierre-Marie Descamps

528 - Déposée le 12/05/2021 à 17:49 - SAINT-CLOUD

Ce projet répond pas aux défis environnementaux et aux enjeux climatiques actuels.

Il intensifie la pollution atmosphérique, sonore = une fois de plus on privilégie la voiture en prolongeant une autoroute en bordure de seine alors que les déplacements automobiles devraient être réduits. Une 4 voies ne se justifie pas. Il n'y a pas d'étude d'impact sur la qualité de l'air ni sur le niveau sonore.

Force est de constater que sur les parties en aval de Suresnes qui sont à 4 voies, la limitation de vitesse n'est absolument pas respectée. L'effet produit sera donc inverse de celui recherché : augmentation de la vitesse moyenne et de la pollution.

Une fois de plus la biodiversité est sacrifiée. C'est un non-sens d'abattre des arbres sains, anciens, dont certains présentent un haut potentiel d'avenir selon les termes mêmes du rapport ! D'autant plus qu'ils apportent aujourd'hui leur contribution à la biodiversité et à la qualité l'environnement. Et ce n'est pas en replantant des "plumeaux" qui mettront 20 ans à se développer pour offrir ombre et oxygène l'on pourra pallier la destruction de ces 440 arbres existants. Il est seulement admissible d'abattre les sujets ayant subi des dommages irréversibles.

Pourquoi favoriser des parkings ? On ne peut pas prétendre que ce soit un bonheur visuel pour les riverains !

La création d'une promenade en bord de Seine et d'une piste cyclable, n'est pas incompatible avec la préservation des arbres si on ne rajoute pas 2 voies de circulation automobile.

C'est un projet en contradiction avec les engagements climatiques et écologiques affichés, à commencer par ceux du grand Paris, ainsi qu'avec le contrat trame verte et bleu climat coteaux et de la Seine centrale 2020-2024 adopté par l'établissement public Paris Ouest La Défense

529 - Déposée le 12/05/2021 à 17:50 - SAINT-CLOUD

Bonjour,

Je tiens par la présente observation à faire savoir mon opposition au projet.

En effet, à l'heure ou l'environnement et l'écologie sont au centre de toutes les discussions et projets (ceux qui ont un avenir tout du moins) j'ai l'impression que ce projet et je le souhaite ne peut être qu'une farce : couper des platanes de plusieurs dizaines d'années, faire ainsi disparaître tout une faune, augmenter la nuisance sonore déjà inadmissible au seul avantage des véhicules motorisés qui n'ont pourtant pas un avenir certain et ceux pour un coût exorbitant.

Je souhaite que les décisionnaires retrouvent rapidement la raison et qu'ils mettent fin à ce projet ahurissant

530 - Déposée le 12/05/2021 à 17:56

Monsieur le commissaire,

J'ai appris très tardivement, par le biais de connaissances personnelles, les modalités du projet de requalification de la RD7.

La présentation du projet dans Saint-Cloud Magazine (cf. copie en PJ) est fortement biaisée. Elle indique que l'objectif est de "mieux partager l'espace", mais se garde bien d'indiquer que le projet prévoit une voie de circulation supplémentaire, l'arrachage de 400 arbres et la bétonisation des berges.

Si la population de St-Cloud avait été convenablement informée, le nombre de personnes s'opposant au projet aurait été bien supérieur.

Je suis défavorable à ce projet qui augmentera la pollution dans notre ville, dégradera durablement notre environnement, et fait la part belle au trafic motorisé au lieu de rendre attractive la circulation à vélo, grâce à une piste cyclable de largeur suffisante, et côté Seine.

[En PJ le scan de la page n° 16 du magazine de Saint Cloud \(n°383 - Avril 2021\)](#)

531 - Déposée le 12/05/2021 à 17:56 - BOULOGNE BILLANCOURT

Ce tronçon de la RD7 entre St Cloud et Suresnes aurait dû faire l'objet d'une proposition tenant compte de données nouvelles à la lumière de la crise sanitaire en cours:

- maintenir des arbres d'alignement,
- réduire l'emprise dédiée à la voiture: l'augmentation du nombre de voies ne permet jamais une fluidification du trafic, au contraire, elle attire davantage de véhicules et conduit à des engorgements plus nombreux,
- aménager les berges en promenade ombragées permettant à des circulations piétonnes et cyclistes d'être en sécurité,
- améliorer la continuité entre fleuve et ville en permettant des traversées nombreuses et sécurisées vers les berges.

Il est vraiment dommage de ne pas avoir profité de cette requalification pour transformer cette voie routière en boulevard urbain en proposant des modèles valorisant cette boucle de la Seine. Pour cette raison, je suis défavorable à ce projet passéiste

532 - Déposée le 12/05/2021 à 17:57 - SAINT-CLOUD

Je vote CONTRE, voici pourquoi:

Un arbre d'environ 20 ans pesant une tonne absorbe 40 kg de CO2 par an !

La capacité de stockage de carbone varie de 400 kg/m3 (peuplier) à 1000 kg/m3 (charme).

Pour produire 1 m3 de bois, un arbre absorbe près d'un million de m3 d'air pour transformer le CO2 .

Le transport routier est la première source d'émissions de CO2, principal responsable du réchauffement climatique. Il est responsable de 33% des émissions de CO2 en France. C'est le moyen de transport qui émet le plus de CO2 dans l'atmosphère. (Ministère de la transition écologique et solidaire 14 juil. 2020)

Les véhicules des particuliers représentent à eux seuls 15 % des émissions de gaz à effet de serre en France. (CITEPA 2017).

Pour une voiture essence, 1 litre de carburant émet 2 392g de CO2.

Les émissions de CO2 d'une voiture essence consommant 5 litres/100 kilomètres sont donc de $5 \times 2\,392/100 = 120\text{g}$ de CO2/km. (3 nov. 2020)

Si l'on admet 10.000 véhicules/jour sur cet axe, calculez la quantité de CO2 dégagée au km !

La dernière évaluation quantitative d'impact sanitaire (EQIS) réalisée par Santé publique France a établi une estimation nationale en France continentale du poids sanitaire de la pollution par les particules fines PM2,5 en lien avec l'activité humaine. Ce "fardeau" est ainsi estimé à 48 000 décès par an, ce qui correspond à 9 % de la mortalité en France et à une perte d'espérance de vie à 30 ans pouvant dépasser 2 ans.

Le conseil de la Métropole du Grand Paris (MGP) a voté le 12 novembre 2018 l'extension aux 79 communes de la zone dense de la région parisienne des restrictions de circulation à l'intérieur de l'A86, déjà imposées à Paris.

La MGP interdira les véhicules Crit'Air 4 en 2021 et les Crit'Air 3 en 2022.

2040 C'est à cette date qu'auront disparu les voitures à moteur thermique en France, à condition que la France se conforme à ses objectifs.

(Le Monde)

Plutôt que les arracher, la solution est de planter des arbres (qui stockent du carbone) pour compenser nos émissions de CO2 !

Plutôt que de chercher à compenser les dégâts que nous causons, ne ferions-nous pas mieux de travailler à réduire ces dégâts ?

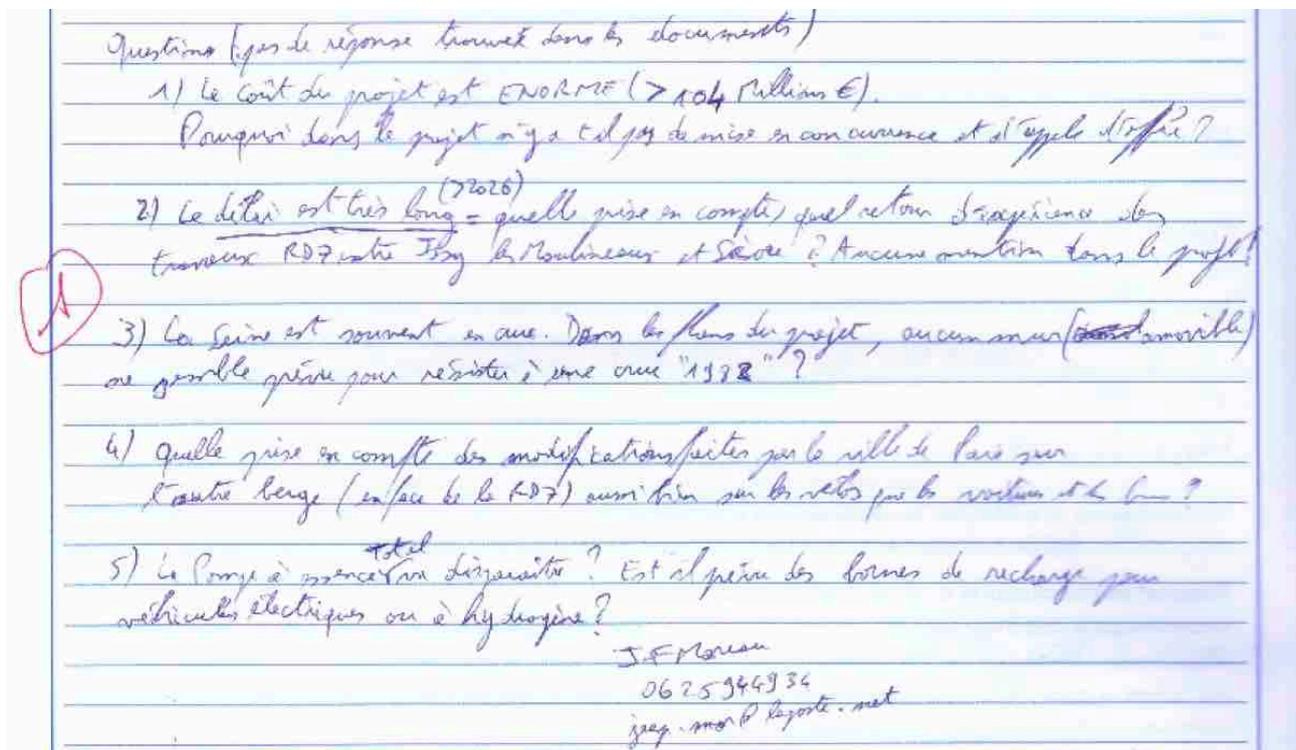
Le véritable enjeu réside dans le maintien ou la restauration des écosystèmes en place.

En plantant des arbres, et donc en stockant du carbone, il serait alors possible de contribuer à la réduction des émissions carbone de nos déplacements en voiture.

II - Registres papiers

Suresnes

Observation n°1



Observation n°2

Observation n°3: voir Lettre n°7 et annexe n°11

Saint-Cloud

Observation n°1

Le 5 Mai 2021.
 Habitant au 45 Quai Carnot, sur les quais,
 (1) je suis opposé au projet de requalification RD 7
 pour le bruit de la circulation.

(2) n'ayant été proposé avec 1 doss. des questions !!

- 2; Je postule le variante de 2017 tout en développant
 la possibilité de se gaver côté fleuve. Projet le + équilibré
- 3; Je pense que les pts de crue de la Seine seront réglés avec
 les travaux envisagés en amont de Paris avec des bassins
 de rétention des crues. Donc pas besoin de leur.
- 4; Enfin il est bien de calmer la circulation sur les voies
 en raison d'un axe important comme de la pollution
 des voies en amont de Suresnes.
- 5; Je postule un revêtement antibruit pour les voies de
 circulation.
- 6; Je n'ai pas bien saisi si la circulation en amont de la
 place Magenta pour aller vers N 118 permet toujours
 d'échapper à cette place (vers N 118 le long du parc de
 St Cloud).

J. Abadir

Observation n°2

III - Courriers annexés au registre de Saint-Cloud

Lettre n°1

AGE 16

ville en marche

L'argent des "contribuables" en fare jette
Profit inutile à Argent par la finitoe -
100.000 contribuables à 1000 € chacun à
sur 3300 m = 35.000 € par mètre ...

REQUALIFICATION DE LA RD 7

VOTRE AVIS NOUS INTÉRESSE

Le Département des Hauts-de-Seine souhaite requalifier en boulevard urbain la route départementale numéro 7, entre le pont de Suresnes et le Domaine national de Saint-Cloud, et ouvre une enquête publique à partir du 8 avril.

Ce projet ambitieux qui s'étend sur 3,3 km, et dont les travaux se dérouleront sur trois ans (de 2023 à 2026), a pour objectifs de mieux partager l'espace public entre les différents modes de déplacement : voitures, piétons, vélos, d'améliorer la fluidité du trafic, de sécuriser les circulations, de redessiner l'espace public, de rendre la Seine aux Alto-Séquanais, d'intégrer les circulations douces et de mettre en valeur le patrimoine.



Projet d'aménagement de la RD 7.

Participez à l'enquête publique

Une enquête publique est organisée du 8 avril au 12 mai inclus afin de permettre aux habitants de s'informer, d'échanger ou de donner leur avis sur le projet. Pour y participer, prenez rendez-vous avec monsieur Michel, Commissaire enquêteur. Des ateliers se tiendront en présentiel les jeudi 8 avril de 14 h à 17 h, samedi 24 avril de 9 h à 12 h et mercredi 12 mai de 14 h à 17 h à l'hôtel de ville. Vous pourrez également vous renseigner lors de deux permanences téléphoniques, les mercredis

28 avril et 5 mai de 17 h à 20 h ou participer à la réunion publique dématérialisée qui aura lieu le jeudi 15 avril de 19 h à 21 h. Les registres papier sont également à votre disposition en mairie et une version dématérialisée disponible sur le site Internet du Département. ■

Le projet est présenté sur le site Internet du Département des Hauts-de-Seine : <https://hauts-de-seine.fr/rd7>

Pour accéder à l'enquête publique, prendre rendez-vous avec le commissaire enquêteur, consigner un avis dans le e-registre il faut se rendre sur le site dédié :

<http://rd7-suresnes-saintcloud.enquetepublique.net>

Le public pourra également envoyer ses remarques directement par courrier postal au siège de l'enquête publique :

Mairie de Saint-Cloud, 13, place Charles-de-Gaulle ou par mail à l'adresse : rd7-suresnes-saintcloud@enquetepublique.net

En plus des permanences physiques en mairie, le commissaire enquêteur se tiendra également à la disposition du public par téléphone au 01 83 62 45 74 (du lundi au vendredi de 9 h à 12 h et de 14 h à 17 h).



Projection de la place Georges Clemenceau.



[À NOTER] En chiffres

- Calendrier du projet : 2017-2026
- Phase des travaux : 2023-2026
- 3,3 km d'aménagement le long de la RD 7
- Des pistes cyclables aménagées d'une largeur de 2,50 à 3 mètres
- Des traversées piétonnes sécurisées par un flot central d'une largeur d'au moins 2 mètres
- Un budget du projet estimé à 104,1 millions d'euros HT (valeur 2017)

100.000 fctes →
à 1000 € (31.525 €/m)

ce venant avant le daten, merci

Lettre n°2: voir annexe 11

Lettre n°3

Courrier n°3 - Regle 08 avril 2021 - 2 pages

**Participation Enquête Publique sur la requalification de la RD 7
Aménagement de la RD 7 Suresnes et Saint-Cloud**

8 Avril 2021

Le projet tel qu'il se présente est un projet daté, celui des années 1990-2000 tendant à permettre une meilleure fluidité automobile en milieu urbain, Débuté en 1985 du coté du Puteaux suresnes, puis à partir des années 2000 vers Issy les moulineaux, ce qu'on appelle l'aménagement annoncé de la RD 7 n'est que le point final de ce vaste ensemble.

Mais qu'en est-il de sa pertinence en 2020 au moment où les effets du réchauffement climatique commencent à se faire sentir et que « la révolution de la bicyclette bouleverse les villes » (Le Monde 30 Mars 2020),

On ne peut que s'étonner dans ce contexte général que les recommandation de l'autorité environnementale sur ce projet (avis n°n°Ae : 2019-105) n'aient pas été suivies :

Le projet constitue une importante amélioration du cadre urbain autour de la RD 7 et de la place Clémenceau, l'insertion paysagère de cette dernière restant néanmoins encore à travailler, et porte une attention marquée aux modes actifs. Le coût du projet apparaît élevé au regard de ses bénéfices environnementaux. Le projet se traduit par une forte augmentation des trafics, de l'ordre de 50 %, porteuse de conséquences importantes en termes de bruit, de qualité de l'air et d'émissions de gaz à effet de serre, dont l'analyse et les mesures sont à renforcer.

Les principales recommandations de l'Ae visent à conforter l'analyse des variantes à différents niveaux et à prolonger les analyses :

- en précisant si une variante de requalification des berges de Seine assortie d'une restructuration routière plus limitée a été étudiée et, le cas échéant en présentant les raisons pour lesquelles elle n'a pas été retenue ;

En effet :

Concernant la circulation.

L'expérience montre que les aménagements de ce type (passage à 4 voies de circulation) loin d'améliorer le trafic constitue en réalité des aspirateurs à automobiles comme l'indique l'avis de l'AE. Les usagers tendent en nombre à converger vers ce qui leur semble pouvoir améliorer leur déplacement. Et le nombre de feux rouges envisagés ne pourra alors que créer de nouveaux bouchons tout aussi nombreux qu'actuellement et qui se déplaceront d'un feu tricolore à l'autre

Concernant la piste cyclable

Dans l'aménagement paysager, il est envisagé de placer la piste cyclable du coté immeuble pour isoler phoniquement les habitants (...!). Comme l'avenir est à la voiture électrique quasi silencieuse, cet argument se révèle sans valeur. La considérable augmentation du nombre de cyclistes sur la route a démontré le caractère particulièrement accidentogène de la cohabitation voiture vélo et la nécessité pour ce dernier à disposer de voies très sécurisées. A cet égard dans le projet actuel qui verra 13 croisements (!) en 2,5 km de cette piste avec des rues perpendiculaires est particulièrement inquiétant pour la sécurité des cyclistes dont on le sait la principale préoccupation est de circuler sur des voies sans interruption du flux.

Cette voie en outre débouchera par une arrivée sur sur le carrefour Georges Clemenceau à l'aménagement particulièrement complexe du fait de la densité de la circulation qui y convergera. Tous ces éléments concourt à l'idée de replacer cette piste cyclable du coté Seine tel qu'envisagée au départ du projet tout à la fois :

- Par la sécurité qu'elle apporte au cycliste
- Par la facilité de franchir la place Clemenceau sous le pont de Saint Cloud
- Par la continuité qui peut être alors envisagée avec la piste cyclable qui provient de Meudon en utilisant le bas du parc de Saint Cloud

Tel que conçu actuellement ce projet réussit ainsi :

- à faire abattre 400 arbres au moment où l'augmentation des périodes de canicule nécessite plus que jamais le présence dès maintenant d'arbres centenaires à l'ombrage important
- à placer la piste cyclable non pas du coté de la Seine mais du coté des immeubles avec donc 13 passages de rue perpendiculaires en un peu moins de 2km (1 tous les 143 m !)

1/2

Je n'habite pas Suresnes mais je constate également que rien n'est indiqué explicitement, et il conviendrait qu'il le soit, sur ce belvédère qui serait construit en prolongement du Parc du château (au-dessus sur le parc du château et la Seine). On ne sait rien sur son ampleur, les moyens mis en œuvre pour surmonter la RD7, l'encorbeillement sur la Seine, l'emplacement accordé à la piste cyclable ?

On peut penser aussi que la mise en service de ce projet, compte tenu des multiples procédures de recours qui ne manqueront pas d'intervenir, ne se fera pas avant 2030, c'est à dire au moment où en région parisienne ne seront plus autorisés à circuler que les véhicules Crit'air 1. Ce projet a-t-il intégré cette exigence posée par la Région Ile de France dans son Plan Climat présenté le 7 Juin 2018 ?

Ainsi plutôt qu'être un exemple d'aménagement de cette voie dans le cadre de la transition écologique, ce projet commencé dans les années 80 du côté de Puteaux, Suresnes, puis à partir de 2000 vers Issy les Moulineaux, s'avère être un dernier représentatif de l'époque « tout auto » du XX^e siècle !

En conclusion :

On sait que pour faire face au réchauffement climatique, il faut développer les moyens de circulation douce, protéger les arbres, utiliser les voitures électriques (par nature même non bruyante).

Il convient donc de reprendre ce projet par rapport à un avenir tel qu'il se dessine et non par rapport aux conceptions d'un passé automobile totalement révolu.

Une recommandation p9 de l'AE est précise à ce sujet :

*« L'AE relève qu'il n'est pas présenté de variante de requalification des berges de Seine et de restructuration routière sur la base d'une circulation à **trois voies réorganisée, limitant l'effet d'« appel d'air » vis-à-vis du trafic** (cf. § 2.2.1) et préservant une part plus importante des alignements d'arbres existants ».*

Additif :

A défaut et ce serait bien triste, il faudrait à minima revoir cette aberration pour des cyclistes de placer cette voie le long des immeubles (sous couvert de gain phonique...!) et de leur demander de s'arrêter tous les 150m au croisement des rues perpendiculaires. Il ne faut n'avoir jamais fait de vélo pour penser que cela n'entraînera pas des comportements des plus erratiques et donc dangereux de la part des cyclistes. Et croire que cela encouragera des cyclistes des rues perpendiculaires à venir emprunter cette voie accidentogène est une vue de l'esprit démagogique utilisée pour justifier le changement intervenu par rapport à ce qui était énoncé dans le projet initial ((voie du côté Seine)

Comme l'indique l'article du Monde du 31 Mars 2021 :

« Les recettes sont désormais connues : itinéraires continus, passerelles lancées au-dessus des cours d'eau, des voies ferrées ou des autoroutes, nouveaux plans de circulation. Le coût de ces infrastructures, qui serviraient à tous, implique des dépenses publiques de 30 euros par an et par habitant pendant plusieurs années, selon une étude publiée en 2020 sur l'impact économique et le potentiel des usages du vélo en France.

« On n'en est plus très loin » assure Nicolas Mercat, coauteur de ce rapport et maire (DVG) du Bourget-du-Lac, en Savoie. Parmi les vingt-huit maires de l'agglomération Grand Lac, « plus un seul ne considère que les aménagements cyclables ne servent à rien », constate-t-il, et les investissements de l'agglomération devraient atteindre « 20 euros par an et par habitant ».

https://www.lemonde.fr/economie/article/2021/03/28/des-voitures-thermiques-aux-velos-a-assistance-electrique-les-bouleversements-qui-attendent-les-villes-francaises_6074773_3234.html

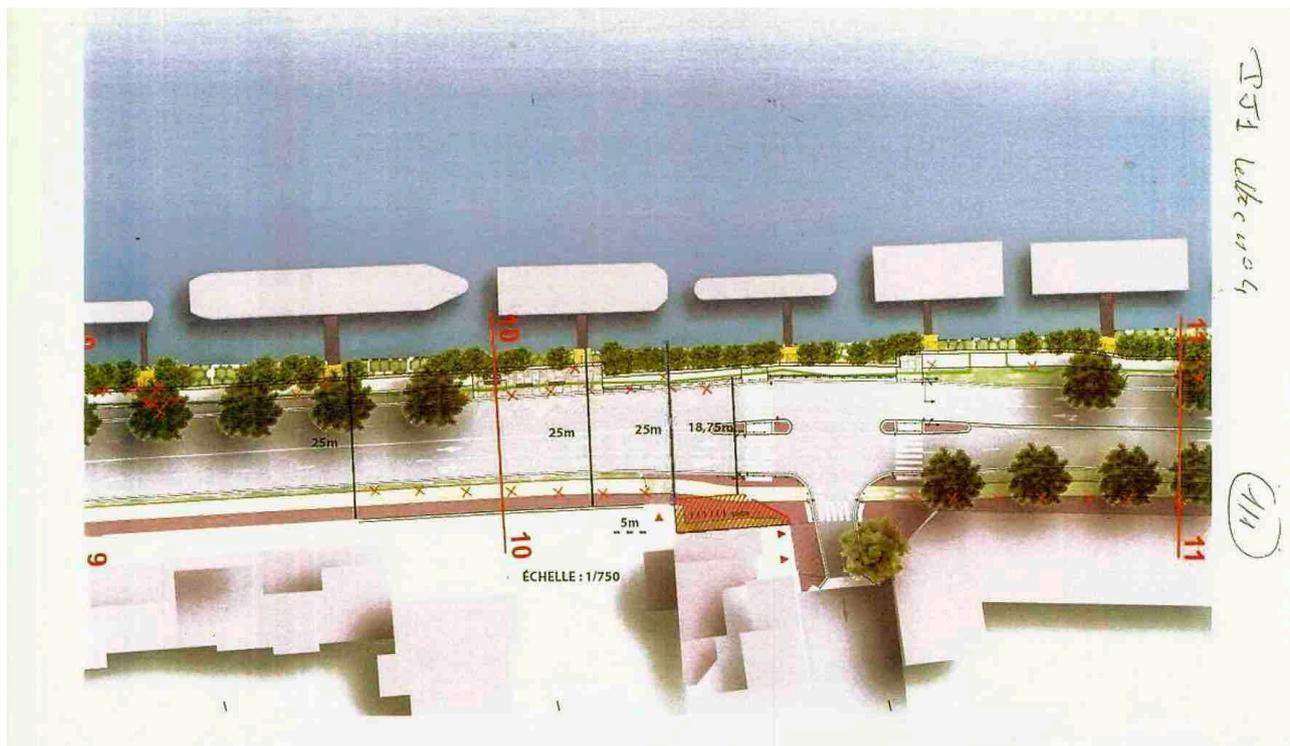
2/2

Yves Btonch
yves@free.fr

Lettre n°4:

Courrier remis à la permanence du 24 avril 2021 par Mme Isabelle JOETZJER - 6 pages (1/6 à 6/6) - Le texte de ce courrier est identique à celui de l'observation n°181 déposée sur le registre dématérialisé le 01 mai 2021 à 19h21. (Dans cette observation, une conclusion a été rajoutée).

La lettre comprend une pièce jointe, reproduite ci après.



Lettre n°5:



Monsieur Michel
Commissaire Enquêteur aménagement RD7
Mairie de Saint Cloud

Saint Cloud, 30 avril 2021

Bonjour Monsieur Michel

Faisant suite à notre entretien du samedi 24 avril à la mairie de Saint Cloud, et dont je vous remercie, avec Monsieur Robert Faimali ancien président du Football Club de Saint Cloud, je reviens vers vous dans le cadre de l'enquête publique sur l'aménagement de la RD7 dont les travaux doivent s'étendre entre 2023 et 2026.

D'après le plan des aménagements, le stade Martine Tacconi, propriété de la ville de Saint Cloud, ne serait pas touché. Des rumeurs laissent présager la construction d'un parking souterrain sous le stade Tacconi avec bien sûr, dans ce cas, la suppression provisoire du terrain actuel. La conséquence pour l'association Football Club de Saint-Cloud (650 adhérents) serait l'impossibilité de pratiquer notre sport pendant plusieurs mois.

Notre réflexion serait d'associer les travaux d'aménagement de la RD7 à la construction du parking souterrain sous le stade. Cela permettrait de mettre en parallèle ces travaux en réduisant les délais d'indisponibilité ainsi que les coûts. Dans l'impossibilité d'effectuer simultanément ces travaux, peut-on établir un calendrier en vue de trouver de façon préventive des solutions pour permettre la reprise de notre activité au stade Tacconi.

En souhaitant que nos remarques soient prises en compte, nous vous prions de croire, cher Monsieur, en l'assurance de toute notre considération.

Bernard Delaume,
Président du Football Club de Saint Cloud



Copie : Monsieur Berdoati Maire de Saint Cloud



Football Club de Saint - Cloud Foyer des sportifs
33, Quai Carnot 92210 Saint - Cloud. Tél./Fax : 01 46 02 05 24
N° de SIRET : 383 923 687 00016 - code APE 9312Z

Lettre n°6:

Courrier reçu en mairie le 07 mai 2021, comportant le courrier daté du 06 mai 2021 de M. Philippe BÉLAVAL - Centre des Monuments Nationaux (CMN) à M. Le Président du CD92. À ce courrier de 2 pages est annexé l'avis de M. Sylvain MICHEL, conservateur des monuments nationaux (6 pages)

Ce courrier et sa pièce jointe constituent également l'observation n°256 et sa pièce jointe déposée sur le registre dématérialisé le 06 mai 2021 à 15h40 et reproduit en annexe n°3..Lettre n°7 de M. Le Maire de Suresnes

Lettre n°7 de M. Le Maire de Suresnes

Voir annexe n°12

Lettre n°8

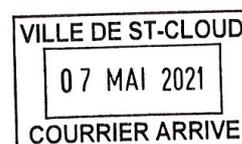
OBSERVATIONS :

Nous sommes
~~Je suis~~ résident à Saint Cloud au 2 Bis Avenue de Longchamp.

Nous sommes
~~Je suis~~ directement touché par le projet, car le département a acquis la maison mitoyenne au 2 Avenue de Longchamp, en vue de la démolir. L'objectif affiche est d'élargir la voie.

Les conséquences pour ~~ma~~ *notre* maison seront graves, si une analyse des problèmes et des risques n'est pas menée de manière sérieuse. Le département s'est montré très inconséquent sur cet aspect, renvoyant à une analyse d'après démolition, pour les dommages éventuels. Or le risque d'effondrement du mur commun est souligné par tous les experts que nous avons consultés à nos frais. Notre maison risque d'être mise à nu.

*Alex et Flavio Dominique
Bessonau
2 bis av de Longchamp
St-Cloud*



Nous avons été en procès avec le département depuis 2015, sur cette affaire, par une procédure, curieusement initiée par le département.

Une médiation a échoué. Aujourd'hui, le département a abandonné sa demande.

Nous demandons instamment que le département mandate une étude des risques exhaustive, que les experts choisissent la méthode de démolition la plus adaptée, notamment celle consistant à maintenir le mur mitoyen et à le consolider.

Nous avons été indignés, de la façon dont nous avons été traités par nos élus. Nous attendons beaucoup de cette consultation, que nous prenons très au sérieux.

Bien entendu, notre réponse n'est pas sur l'opportunité du projet lui-même, mais sur les dommages collatéraux de ce projet, dont nous sommes un exemple. On ne peut les dissocier.

Marie-Dominique
Bensaouan

TM Bensaouan

Alexis Bensaouan

2 bis av de la gachan
s + cloud

Note: nous avons pu examiner le projet + nous en
à l'e registre, c'est pour quoi nous adressons
cette note.



Page 2/2



Lettre n°9 de M. Le Maire de Saint-Cloud

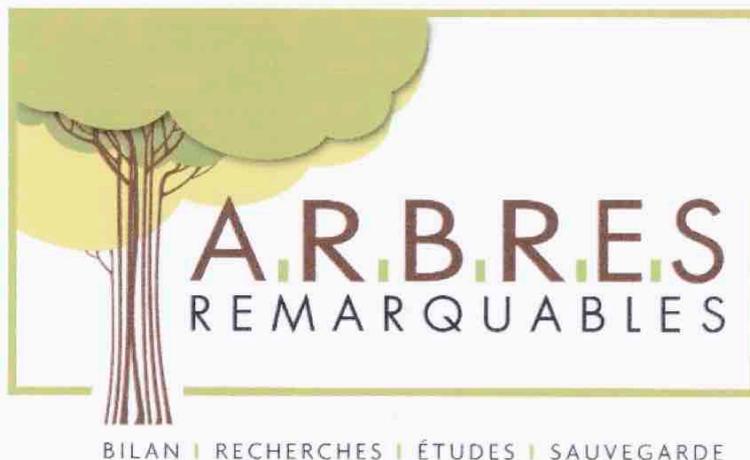
Voir annexe 13

Lettre n°10

- Le texte de l'observation n°254 du registre dématérialisé (4 pages numérotées 1/7 à 5/7)
- 2 pages numérotées 6/7 et 7/7, reprenant l'observation n°255 du registre dématérialisé.
- Une annexe de 4 pages, numérotées de A1/4 à A4/4, sur le thème "ARBRES REMARQUABLES reproduit ci après)

Lettre n°10 - Annexe

Louis Vallin ASSOCIATION ARBRES REPRÉSENTANT POUR LES HAUTS DE SEINE AVEC LE SOUTIEN DE GEORGES FETERMAN PRESIDENT



Louis Vallin

A large, stylized handwritten signature in blue ink, which appears to be 'Louis Vallin'.

Lettre n°10 - Annexe



DECLARATION DES DROITS DE L'ARBRE

proclamée, lors du Colloque, à l'Assemblée Nationale le 5 avril 2019

Article 1

L'arbre est un être vivant fixe qui, dans des proportions comparables, occupe deux milieux distincts, l'atmosphère et le sol. Dans le sol se développent les racines, qui captent l'eau et les minéraux. Dans l'atmosphère croît le houppier, qui capte le dioxyde de carbone et l'énergie solaire. De par cette situation, l'arbre joue un rôle fondamental dans l'équilibre écologique de la planète.

Article 2

L'arbre, être vivant sensible aux modifications de son environnement, doit être respecté en tant que tel, ne pouvant être réduit à un simple objet. Il a droit à l'espace aérien et souterrain qui lui est nécessaire pour réaliser sa croissance complète et atteindre ses dimensions d'adulte. Dans ces conditions l'arbre a droit au respect de son intégrité physique, aérienne (branches, tronc, feuillage) et souterraine (réseau racinaire). L'altération de ces organes l'affaiblit gravement, de même que l'utilisation de pesticides et autres substances toxiques.

Article 3

L'arbre est un organisme vivant dont la longévité moyenne dépasse de loin celle de l'être humain. Il doit être respecté tout au long de sa vie, avec le droit de se développer et se reproduire librement, de sa naissance à sa mort naturelle, qu'il soit arbre des villes ou des campagnes. L'arbre doit être considéré comme sujet de droit, y compris face aux règles qui régissent la propriété humaine.

Article 4

Certains arbres, jugés remarquables par les hommes, pour leur âge, leur aspect ou leur histoire, méritent une attention supplémentaire. En devenant patrimoine bio-culturel commun, ils accèdent à un statut supérieur engageant l'homme à les protéger comme « monuments naturels ». Ils peuvent être inscrits dans une zone de préservation du patrimoine paysager, bénéficiant ainsi d'une protection renforcée et d'une mise en valeur pour des motifs d'ordre esthétique, historique ou culturel.

Article 5

Pour répondre aux besoins des hommes, certains arbres sont plantés puis exploités, échappant forcément aux critères précédemment cités. Les modalités d'exploitation des arbres forestiers ou ruraux doivent cependant tenir compte du cycle de vie des arbres, des capacités de renouvellement naturel, des équilibres écologiques et de la biodiversité.

Ce texte a pour vocation de changer le regard et le comportement des hommes, de leur faire prendre conscience du rôle déterminant des arbres au quotidien et pour le futur, en ouvrant la voie à une modification rapide de la législation au niveau national.

A2/4



Association A.R.B.R.E.S.
MVAC boîte n°17
181 av Daumesnil
75012 Paris

Déclaration des Droits de l'Arbre (D.D.A.)

Une D.D.A. pourquoi ? Est-ce nécessaire ?

L'arbre joue un rôle fondamental dans l'équilibre écologique de la planète.

Or, nous constatons tous une profonde contradiction entre la nécessité de protéger les arbres, en milieu urbain surtout, et l'indifférence, voir la maltraitance dont ils sont parfois l'objet sous la pression foncière constante qui incite à abattre et à limiter leur plantation.

L'association A.R.B.R.E.S recueille des signalements allant dans ce sens de façon continue.

L'arbre est un être vivant sensible aux modifications de son environnement et ne peut être réduit à un simple objet. Nos connaissances scientifiques sur l'arbre connaissent depuis dix ans une évolution radicale et nous savons maintenant qu'il existe des interactions entre eux tels que la communication, les échanges, le contact, les réactions aux agressions extérieures. Il nous faut réagir au fait que le code civil présente les arbres comme des objets dont les propriétaires peuvent faire, à peu près, ce qu'ils veulent. Il est évident qu'un changement de point de vue s'impose, que le regard et le comportement des hommes doivent évoluer : Que la loi reconnaisse que les arbres ne sont pas des objets mais **des êtres vivants, et traités comme tels !**

De façon plus large, des personnalités, des élus, des scientifiques mettent en avant la notion de « bien commun », le droit à l'environnement, la personnalité juridique de la nature, la possibilité d'accorder des droits aux arbres, et jugent nécessaire et indispensable de **redéfinir le statut de l'arbre en France**. L'association A.R.B.R.E.S. s'associe à cette nécessité de mieux les protéger et y contribue. C'est l'objet de sa D.D.A.

Dans les communes les maires sont parfois particulièrement confrontés à des choix mettant en péril la vie de certains arbres, surtout si ces derniers ne sont pas protégés dans le cadre du P.L.U. L'adoption de la DDA pourrait être une **disposition visant à une meilleure protection** des arbres, une incitation à penser et réaliser un projet qui prenne en compte l'aspect être vivant de l'arbre, et qui tienne compte de toutes les aménités qu'il procure. Notre D.D.A. veut être une aide allant dans ce sens. A ce jour une commune au moins, à notre connaissance, l'a adoptée.

Depuis le 16 février 2015 les animaux domestiques ne sont plus considérés dans le code civil comme des « biens meubles » mais comme des êtres vivants. **Serions-nous prêts à reconnaître aux arbres des droits ?** C'est en tout cas l'idée et l'espoir de l'association nationale ARBRES.

A3/6

Lettre n°10 - Annexe

Notre DDA, élaborée avec l'aide de scientifiques, a été adoptée à l'unanimité lors d'un colloque dans les locaux de l'assemblée nationale le 5 avril 1919. Au législateur de s'en emparer. Aux communes d'en faire sienne.

Il est clair que la société est en train de changer de regard sur l'arbre. Faisons aussi changer la loi. Commençons par adopter et mettre en application cette DDA dans nos villes et villages.

Georges Feterman président de A.R.B.R.E.S. www.arbres.org

Annexes

1. **Observation n°194 - Contribution Collectif Velo IdF (17 pages)**
2. **Observation n°235 - Brochure RERV (7 pages)**
3. **Observation n°256 et lettre n°4 - CMN
Courrier du CMN (2 pages) et avis du conservateur (6 pages)**
4. **Observation n°261 - Contribution de la société B&C France (6 pages)**
5. **Observation n°310 - Contrat Eau, TVB.. POLD (3 pages)**
6. **Observation n°319 - Courrier de Marie-Cécile et Michel HAAS (8 pages)**
7. **Observation n°369 - Contribution Association Suresnes Bord de Seine (5 pages)**
8. **Observation n°410 - Contribution LPO - Agir pour la Biodiversité (2 pages)**
9. **Observation n°420 - Pièce jointe - échanges de mails (2 pages)**
10. **Observation n°421 - Demande de suspension de l'enquête (3 pages)**
Les pièces jointes ne sont pas reproduites.
11. **Lettre n°2 - (5 pages) - la 5^o page est la première d'une pétition de 80 signatures**
(pages 2/6 à 6/6 non reproduites)
12. **Lettre n°7 de M. Le Maire de Suresnes (2 pages)**
13. **Lettre n°9 de M. Le Maire de Saint-Cloud (4 pages +4 pages d'annexes avec 12 photos)**

Annexe 1 - Observation n°194 - Contribution Collectif Velo IdF (17 pages)



Annexe 1 - PJ à l'observation n°194 - (17 pages 1 à 17)

30 avril 2021

Contribution enquête publique Projet D7 Suresnes Saint-Cloud

Résumé des demandes

- Un itinéraire côté Seine, afin d'offrir aux usagers au long cours un tracé particulièrement fluide et sécurisé, sans intersections. Le maillage avec le réseau viaire des communes traversées doit être particulièrement soigné, pour permettre la connectivité du réseau avec les villes traversées.
- Des largeurs adaptées à l'ambition attendue sur cet axe, conforme au cahier des charges du RERV comme aux recommandations du Cerema : 4,00 m pour une piste bidirectionnelle, entre 2,20 et 2,50 m dans le cas de pistes unidirectionnelles.
- Une continuité complète de la séparation : pas de mélange dans un parking, pas de mixité sur des trottoirs ou à l'entrée des parcs.
- Une lisibilité soignée entre piste et chaussée : régimes de priorités aux intersections, continuité de revêtement sur toutes les traversées prioritaires, continuité de revêtement et d'itinéraire à l'entrée du domaine de Saint-Cloud.
- Une lisibilité soignée entre piste et trottoir : une définition claire du domaine piéton, du domaine cyclable, et une différenciation nette de l'espace non circulé entre piste et chaussée, qui n'est pas un trottoir.
Pas d'inversion entre trottoir et piste au cours de la section courante, poussant à la confusion des usagers.
- Un traitement soigné des intersections : régimes de priorité, traitement des traversées et des fils d'eau, rayons de courbure, aussi bien sur l'itinéraire principal que vers et depuis les rues transversales (dans le cas d'une piste maintenue côté bâti).
- Rondpoint George-Clemenceau : maintien de la traversée par feux telle que prévue au projet (y compris feux de sortie de carrefour). Phasage de feux ne multipliant pas les arrêts. Trajectoires fluides.
- Pont de Saint-Cloud : une piste unidirectionnelle large de chaque côté, en cohérence avec les pistes unidirectionnelles de la route de la Reine à Boulogne.



Le Collectif

Le Collectif Vélo Île-de-France rassemble 39 associations, dans une centaine de communes, représentant 7 000 adhérents. Depuis sa création en mars 2019, il a pour objectif de faire de l'Île-de-France une région cyclable, où toutes et tous peuvent se déplacer à vélo de manière sûre, confortable et efficace, quels que soient leur âge et leur niveau.

Dans le secteur concerné par le projet de requalification de la D7, le Collectif porte les revendications des associations suivantes :



Un axe essentiel pour le vélo

Les bords de fleuve sont naturellement des itinéraires à privilégier pour les déplacements à vélo, grâce à la lisibilité naturelle de leur itinéraire, et à la topographie, qui s'y prête particulièrement bien. Les berges de Seine dans les Hauts-de-Seine n'y échappent pas, et représentent une longue liaison nord-sud parmi les plus densément peuplées et riches en emploi d'Île-de-France. La D7, comme le tramway T2 qui la longe, relie le grand quartier d'affaires européen **Paris La Défense** et le **quartier d'affaires Val-de-Seine** (Boulogne-Billancourt, Issy-les-Moulineaux et Paris 15ème).

À ce titre, l'axe est identifié de très longue date par les associations cyclables comme étant stratégique pour la mobilité à vélo. Aujourd'hui pourtant, les berges sont particulièrement hostiles, étant constituées d'une voie rapide constituée de deux files par sens sur l'essentiel de l'itinéraire, avec des trémies sous chaque pont et d'échangeurs quasi-autoroutiers pour communiquer avec les ponts.

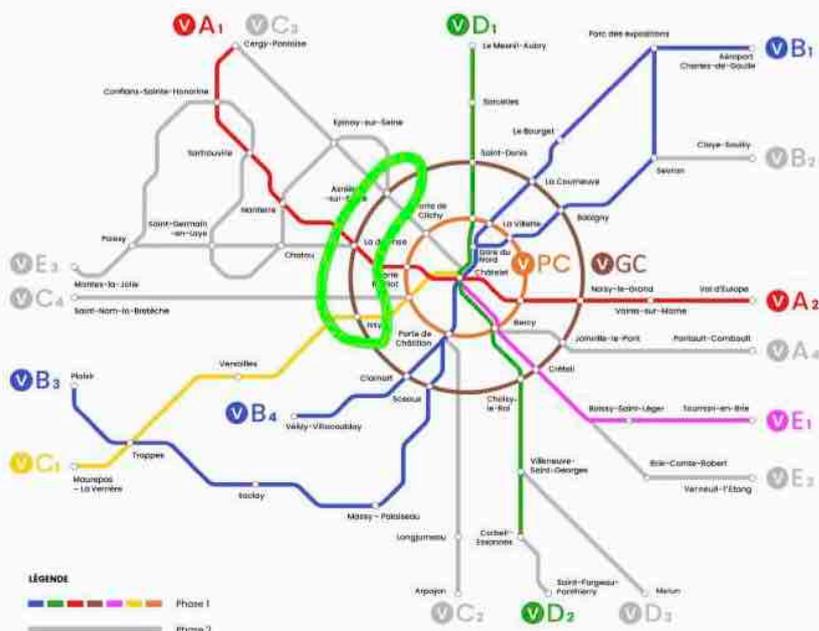
Le quartier de Paris La Défense est un parc de plus de 180 000 salariés, premier complexe d'échange de transports en commun d'Europe, avec 500 000 passagers par jour. Depuis 2020, la circulation des vélos pour rejoindre ce pôle a été multipliée, grâce aux coronapistes et autres voies cyclables ouvertes avec l'accord de la préfecture des Hauts-de-Seine, les sociétés encourageant désormais de plus en plus leurs salariés par des



mesures incitatives. Le réaménagement attendu de la D7 entre Saint-Cloud et Suresnes nécessite de répondre au projet de vie, de développement économique et écologique des 30 prochaines années et de prendre en compte le changement de paradigme des mobilités actives largement plébiscitées par les citoyens. Une piste cyclable sécurisée et roulante répondra à cette attente.

Une ligne essentielle du RER V

Dans le projet de [RERV](#) proposé par les associations en 2019, chaque rive de Seine est identifiée comme un axe potentiel à haut niveau de service pour le vélo. Dans sa délibération de 2020, la Région, qui reprend le projet à son compte, dessine une ligne de RER V de rocade, passant par Asnières-sur-Seine, La Défense et Issy-les-Moulineaux. Si le tracé exact n'a à ce jour pas été discuté, il semble naturel qu'il s'agisse d'une des deux rives de la Seine, et, compte tenu de la concentration des logements et des emplois, il semble pertinent qu'il s'agisse de la rive gauche, donc de la D7 :



Le RERV est un réseau cyclable à haut niveau de service : dans son cahier des charges, il définit que ce réseau structurant doit répondre aux besoins des cyclistes du quotidien en matière de :

- confort,
- sécurité, sentiment de sécurité,
- continuité,
- efficacité,
- lisibilité,
- capacité,



- priorité au cycliste.

Notamment, ce réseau doit respecter plusieurs principes techniques, dont :

- tracé direct,
- permettre le dépassement confortable entre cyclistes,
- permettre aux cyclistes de circuler à deux de front,
- efficacité : garantir la possibilité d'une vitesse moyenne confortable,
- revêtement de qualité,
- continuité et lisibilité pour le cycliste de l'aménagement aux intersections.

Sur le trafic vélo existant et attendu, le dossier d'enquête publique n'en fait, sauf erreur, pas mention. Sur la base des boucles de comptages cyclistes installées par le département, prises sur 4 points de comptage à proximité, voici les chiffres que nous avons pu retrouver :

- le long de la D7 : section Issy–Meudon et Puteaux–Suresnes,
- les ponts : Saint-Cloud et Suresnes.

Comparatif moyenne journalière entre 2019 et 2021 :

Axe	Réf compteur	2019 ¹	2021 ²	Variation
D7 – Issy	MEU-RD7	741	1078	+ 45 %
D7 – Suresnes	SUR-RD7	392	509	+ 30 %
Pont de Saint-Cloud ³	SCL-RD907	251	381	+ 52 %
Pont de Suresnes	SUR-RD3	948	3058	+ 223 %

De cet esprit découle les demandes des associations, qui suivent.

¹ 2019 : année entière. Source :

https://www.hauts-de-seine.fr/fileadmin/user_upload/DM-UPDU - Rapport_frequentation_velo_2019v2.pdf

² 2021 : 4 premiers mois. Prendre en compte confinement en avril, et télétravail généralisé.

Source : <https://www.eco-public.com/ParcPublic/?id=6062>

³ Sur le pont de Saint-Cloud, seuls 50 % des cyclistes passant sur le pont sont comptabilisés par les compteurs : les comptages réalisés par l'association Saint-cloud @ vélo montre que l'autre moitié passe sur la route ou sur l'autre trottoir (<https://www.saint-cloud-a-velo.fr/comptage-velo-resultats>).



Aménagement côté Seine

Le placement de la piste nous semble plus judicieux côté Seine. Ce placement garantit, pour les longs trajets, d'avoir le minimum d'intersections, et donc d'avoir un trajet direct avec un minimum d'interruptions. Ce choix est par ailleurs cohérent avec la plupart des autres aménagements de bord de cours d'eau de la région, notamment la même D7 à Issy-les-Moulineaux, le projet prévu sur la D1 à Boulogne, les quais de Seine à Paris ou les bords de Seine et de Marne dans le Val-de-Marne.

Afin de conserver un maillage maximal avec la ville et le réseau de rues, la piste doit en revanche être finement connectée aux rues transversales. Chaque rue doit ainsi faire l'objet d'une traversée vélo pour pouvoir être rejointe ou en venir.

Dans le dossier d'enquête publique, un tableau récapitulatif des avantages et inconvénients nous est donné page 55. On y apprend notamment qu'une piste cyclable côté Seine aurait impliqué des discontinuités plus fréquentes (interruptions de la piste et du trottoir pour des zones partagées). Cette justification nous semble surprenante : tant que la place pour les vélos est réservée dans le profil en travers, le côté duquel se trouve la piste ne devrait pas avoir d'impact sur sa continuité.

Largeurs

Les largeurs doivent être largement revues à la hausse. 2,50 m sont notoirement insuffisants pour une piste bidirectionnelle, encore plus pour une piste bidirectionnelle destinée à être confortable et capacitaire. Cette largeur rend difficiles les croisements et les dépassements de cyclistes sitôt qu'ils sont en groupe (à partir de 2).

Nous demandons une piste cyclable à 4 mètres de large. Cette largeur est la largeur retenue aussi bien pour le RER V, que dans les [recommandations du Cerema](#) pour des pistes dont la fréquentation attendue est supérieure à 3 500 cyclistes par jour :

Piste cyclable unidirectionnelle	
Débit cycliste souhaité (par jour et par sens)	Largeur roulable minimum
0 - 1500	2 m
> 1500	2,5 m
Piste cyclable bidirectionnelle	
Débit cycliste souhaité (par jour, dans les deux sens)	Largeur roulable minimum
0 - 1500	3 m
1500 - 3000	3,5 m
> 3500	4 m

Continuité absolue

Un réseau structurant comme celui-ci se doit être continu de bout en bout.

C'est le cas dans l'essentiel du projet, à l'exception des abords du rondpoint Georges-Clemenceau, de chaque côté de celui-ci :



Au nord

La piste cyclable passe dans un parking :



Cette interruption est une rupture de continuité et de sécurité pour les usagers. Elle signifie jeter des milliers de cyclistes par jour au milieu des voitures qui manœuvrent pour se garer en arrière. Cela ne répond pas aux objectifs d'un réseau cyclable structurant.

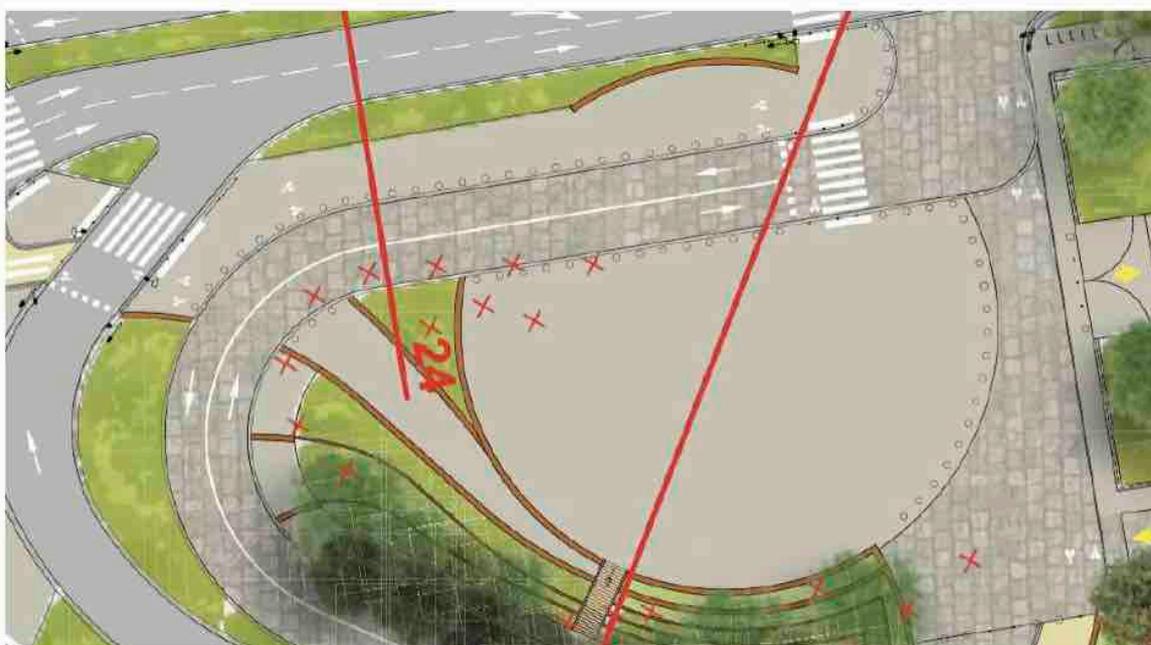


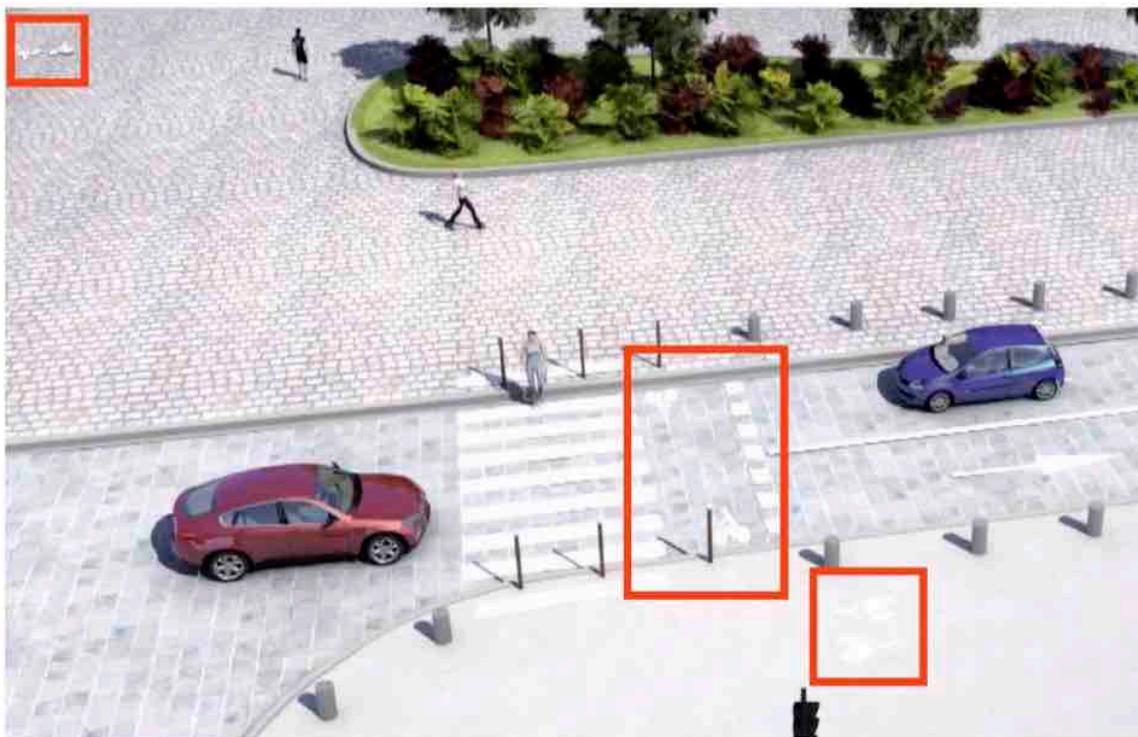
Au sud

Au sud du rondpoint, l'itinéraire cyclable devient illisible :



Les vélos n'ont plus d'espace réservé et sont invités à circuler tour à tour sur le trottoir ou sur les pavés de la chaussée ou du parvis du domaine de Saint-Cloud :





Cette proposition est illisible pour les piétons, incompréhensible pour les cyclistes, génératrice de conflits piétons/vélos, inconfortable pour tous les usagers de la voirie, et incompatible avec les besoins des piétons malvoyants et avec la réglementation nationale (voir [condamnation de la communauté urbaine de Strasbourg en 2013](#) pour des aménagements similaires).

Liaison par le domaine de Saint-Cloud

Bien qu'hors projet, les cyclistes souhaitant continuer vers le pont de Sèvres sont toujours renvoyés à travers le parc de Saint-Cloud. Or celui-ci n'est pas ouvert toute la journée (fermeture à 20 h l'hiver), constituant ainsi une **rupture de continuité** pour les cyclistes en-dehors des heures d'ouverture (la chaussée est dissuasive pour la majorité des usagers est n'est pas une option).

Les associations demandent que soit aménagée une continuité cyclable non soumise à des horaires d'ouverture. **Dans le cadre du projet, nous demandons que soit réservée, à l'arrivée sur le rondpoint, une emprise hors du domaine de Saint-Cloud**, pour un futur projet de prolongement de la continuité cyclable jusqu'au pont de Sèvres. Le choix du côté de l'emprise est bien sûr dépendant du choix du côté de la piste.



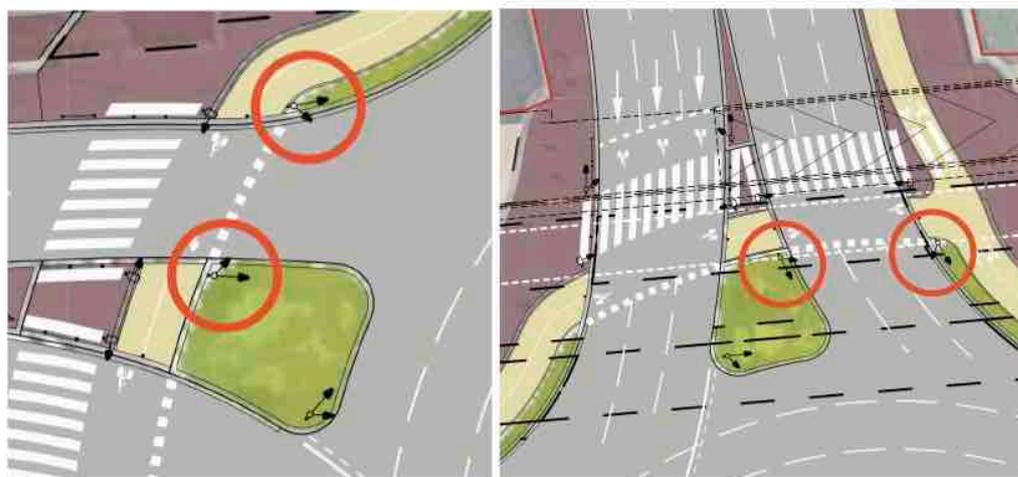
Note : de nombreux cyclistes et piétons accèdent/viennent au pont de Saint-Cloud par le haut du parc au niveau de la grille d'honneur. Cet axe routier dessert uniquement le parc de Saint-Cloud : il pourrait être aménagé en une zone apaisée.



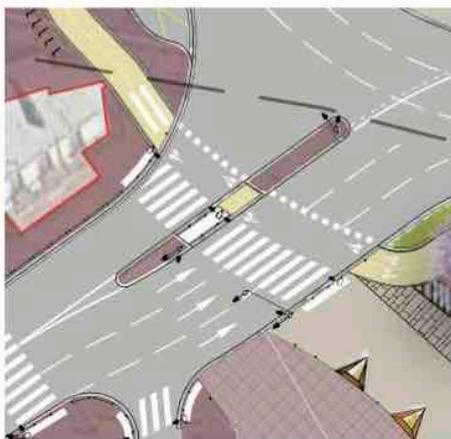
Rondpoint Georges-Clemenceau

Le carrefour est aménagé sous forme de rondpoint à feux. Le danger de ces rondpoints se concentre aux sorties lorsque ceux-ci se font sans feux de sortie de carrefour, à plus d'une voie de circulation.

Dans le projet, presque toutes les sorties sont équipées de feux de sortie de carrefour. **C'est un point très positif** pour la sécurité des cyclistes et des piétons et nous encourageons fortement le maitre d'ouvrage à **rester sur ce fonctionnement** :



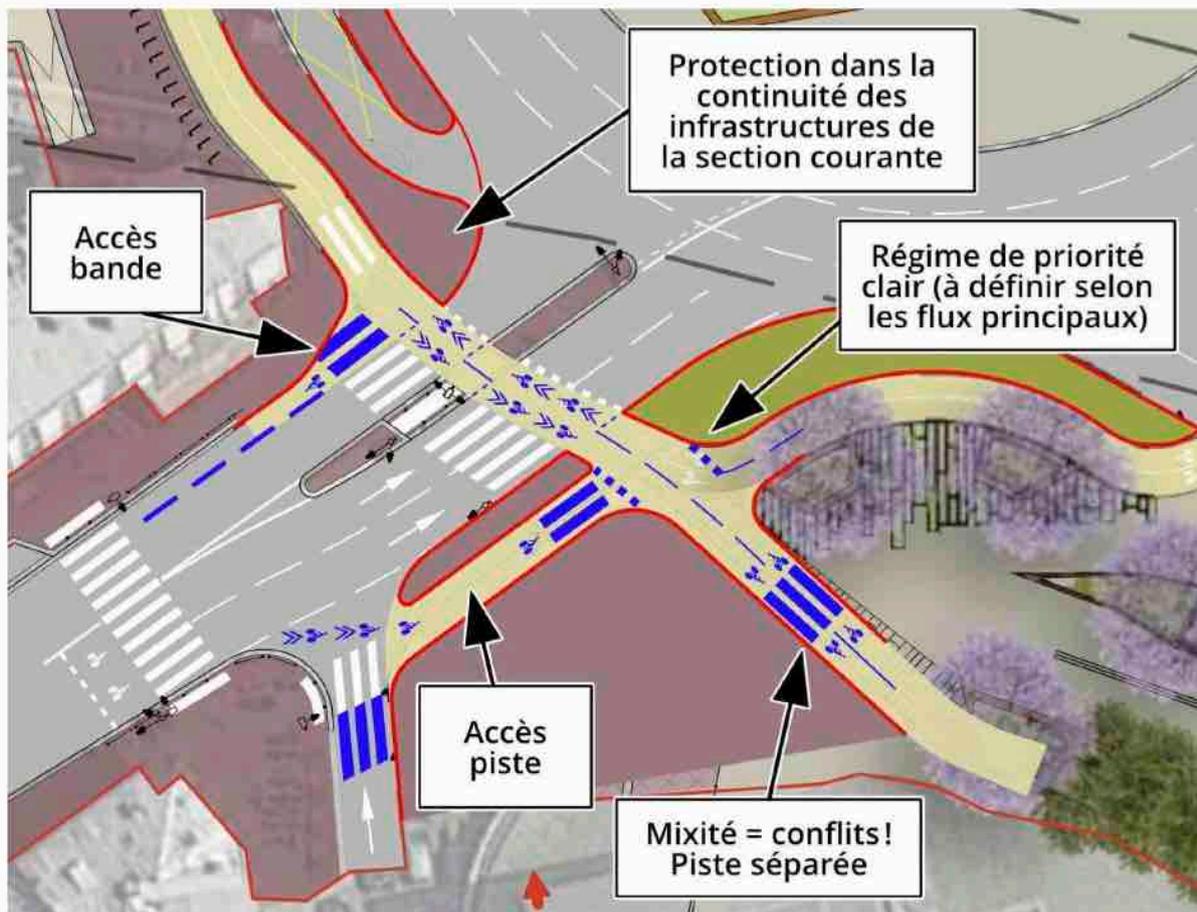
Seule une sortie semble ne pas l'être : la sortie vers la rue Dailly (D907) :



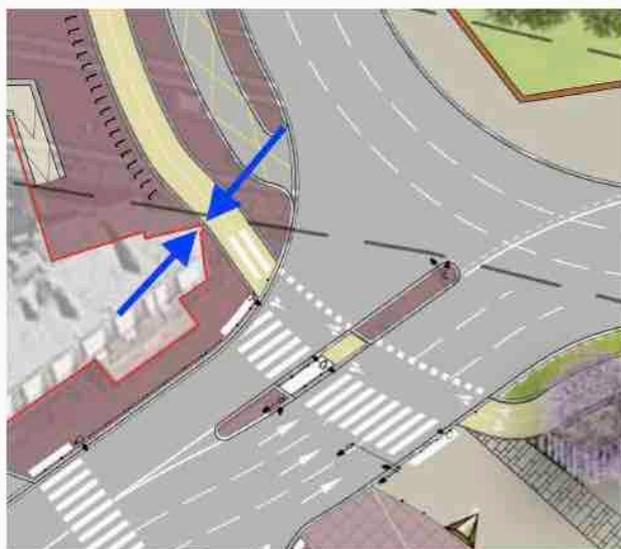
Pour garantir la sécurité des cyclistes et des piétons, nous demandons :

- soit que la sortie soit **équipée de feux**, à l'instar des autres sorties,
- soit que la sortie soit bien **à une voie**, sans surlargeur susceptible à deux véhicules de sortir de front, avec un espace de stockage (prévu en l'état dans le projet) d'au moins 5 m entre l'anneau du rondpoint, et un régime de priorité clair (priorité aux cyclistes qui traversent), par un marquage au sol transversal adéquat, des pictogrammes vélos renforcés, et une continuité de revêtement dans l'intersection.

Notons que la rue Dailly est dotée d'une bande cyclable dans le sens de la montée (réalisée en 2020), et qui n'apparaît pas sur le schéma du projet. La piste cyclable autour du rondpoint doit prendre en compte les aménagements existants et offrir une liaison avec ceux-ci.



Attention, à cette sortie, le trottoir disparaît à l'angle du bâtiment :



Cette configuration ne laisse pas d'autre choix au piéton que de marcher sur la piste!
Le conflit est garanti.



Rayons de giration

Dans les points de vigilance de ce carrefour, nous demandons également au maître d'ouvrage de bien vérifier tous les rayons de courbure des pistes cyclables, afin de vérifier qu'ils permettent bien à tous types de vélos de tourner en restant dans la piste et sans déborder sur les trottoirs ou la file de circulation inverse de la piste.

Pour rappel, les valeurs communément admises pour les girations sont :

- 5 m (au minimum 3) pour les changements de direction,
- 10 à 20 m pour les trajectoires directes.

Des logiciels permettent aujourd'hui de vérifier l'adéquation des rayons de giration proposés avec les différents vélos en circulation.

Phasage de feux

Il est important, pour la crédibilité de l'aménagement et pour l'incitation à la circulation à vélo, que les feux rouges successifs soient **le moins désynchronisés possible**. Ainsi, nous demandons au maître d'ouvrage de bien s'assurer que :

- **les traversées de chaque branche se font bien en une fois** (pas de traversées en deux temps),
- les mouvements principaux (du nord vers le pont et vice-versa, du pont vers le sud et vice-versa, et du nord vers le sud et vice-versa) puissent bénéficier, dans la mesure du possible, d'une forme d'onde verte, ou d'un temps d'attente réduit.

Pont de Saint-Cloud

Dans le dossier d'enquête publique, le pont de Saint-Cloud est présenté avec un trottoir de chaque côté, distinct de la piste cyclable, tandis que dans la vidéo de présentation, la piste cyclable prend l'ensemble du trottoir sud :





En tout état de cause, les trottoirs neutralisés sur les ponts ne fonctionnent pas. C'est le fonctionnement actuel du pont, et d'après une observation-comptage faite par les associations sur place le 22 septembre 2020 entre 8 et 9 h le matin :

- 85 % des cyclistes qui vont vers Saint-Cloud n'utilisent pas la piste cyclable, et 75 % sont sur la route.
- 30 % des cyclistes qui vont vers Boulogne n'utilisent pas la piste cyclable, et la moitié d'entre eux sont sur la route.

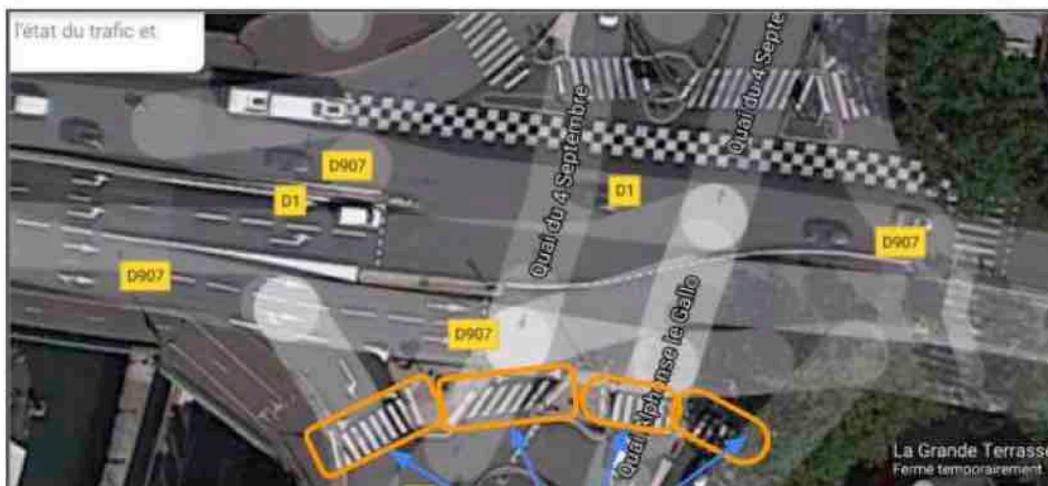
Par ailleurs, du côté de Boulogne, la route de la Reine est actuellement équipée de pistes temporaires, unidirectionnelles de chaque côté. Dans l'éventualité (que les associations locales soutiennent) d'une pérennisation sous cette forme, une bidirectionnelle sur le pont de Saint-Cloud conduirait à une double-traversée sur quelques centaines de mètres seulement.

Ainsi, les demandes des associations pour le pont de Saint-Cloud sont :

- d'aménager deux pistes cyclables larges de chaque côté plutôt qu'une bidirectionnelle d'un seul côté,
- dans tous les cas, de prévoir un trottoir suffisant de chaque côté,
- de soigner l'aménagement côté Boulogne, en proposant une trajectoire fluide et crédible pour la trajectoire cyclable :



Cette sortie du pont de Saint-Cloud vers Boulogne se fait à l'aide de quatre passages piétons/cyclistes, dont les feux sont désynchronisés. Les associations demandent des traversées en une fois, ou au moins avec un cycle de feux minimisant les attentes.



4 passages piétons et cyclistes pour faire 30m.
Feux désynchronisés. 2minutes.

Par ailleurs, il est indiqué dans Le dossier d'enquête publique que les aménagements cyclables présents sur le pont de Saint-Cloud et la place Georges-Clemenceau sont considérés comme finalisés ; les photos ci-dessous montrent la qualité insuffisante de l'aménagement actuel.



Traversée des terre-pleins



Arrivée sur trottoir

Intersections

À chaque intersection, il est essentiel :

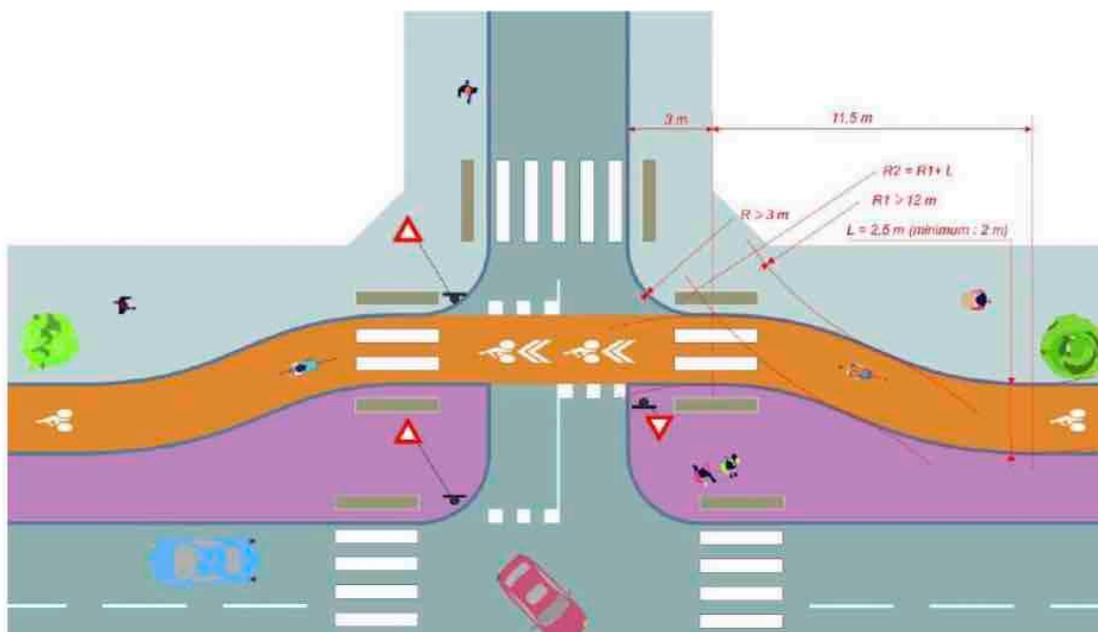
- de rappeler par un marquage clair et par une continuité de revêtement la priorité réglementaire des cyclistes circulant dans la piste sur les véhicules quittant la D7



pour s'engager dans la rue transversale – à ce titre, la perte de priorité des cyclistes est incompatible avec un réseau structurant, et avec les dispositions du code de la route (articles R415-3 et R415-4) :

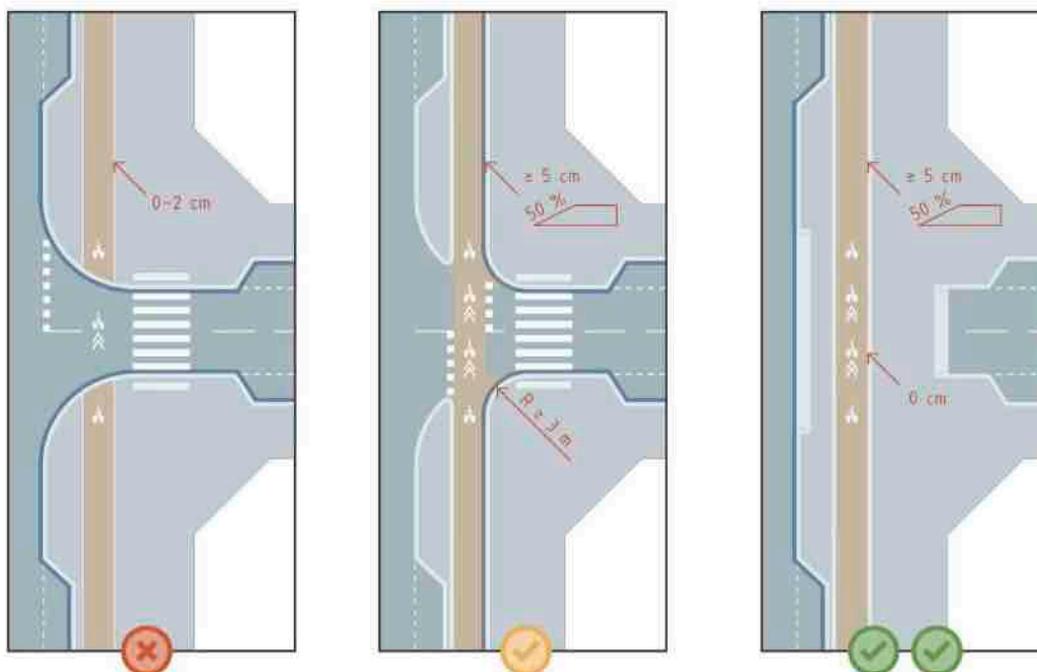


- de prévoir les courbures nécessaires à sortir de la piste pour rejoindre la rue transversale, ou d'entrer dans la piste en venant de la rue transversale :



Extrait des [recommandations du Cerema](#)

Pour des questions de lisibilité (selon les principes évoqués ci-dessus consistant à arrêter visuellement le trottoir au niveau de la piste et à le distinguer de l'espace entre la chaussée et la piste) autant que pour se prémunir contre les jonctions trottoir-chaussée ratées (raccordements pas parfaitement à niveau et entraînant des ressauts), nous suggérons de **ne pas prévoir de bordure en travers de la piste cyclable aux intersections** :



Cohabitation piétons/vélos

Afin de permettre la bonne compréhension des espaces mutuels entre piétons et cyclistes, il est indispensable de soigner la lisibilité de chacun des espaces :

- un trottoir suffisamment large pour le confort des piétons, dont l'élément de délimitation visuelle (la bordure de trottoir) est placé en bordure de piste (et non en bordure de chaussée),
- une piste cyclable à une hauteur inférieure au trottoir, d'au moins 5 cm, si possible par une bordure chanfreinée avec une pente entre 25 et 50 %,
- un espace entre la piste et la chaussée, qui soit clairement identifié comme n'étant pas un trottoir.

En effet, l'espace piéton est en effet intuitivement perçu comme allant **du bâti à la bordure large**. Les bordurettes étroites n'ont pas cet effet de marquage de la fin de l'espace piéton.

Ainsi, un trottoir aménagé comme à gauche, sera intuitivement perçu comme à droite :





Tandis qu'un trottoir aménagé comme à gauche (et dont la répartition est exactement la même), sera intuitivement perçu comme à droite :

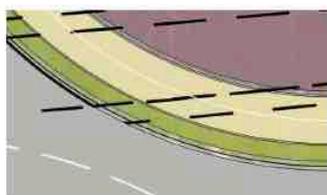


Afin de renforcer encore cette lisibilité, nous suggérons d'offrir un **revêtement différent** entre la partie ouvertement destinée aux piétons, entre le bâti et la piste, et l'espace tampon, constituant plutôt une bande multifonctionnelle, entre la piste et la circulation motorisée.



Rotterdam : espace tampon enherbé ; Scheveningen : revêtement briques

Ce principe est appliqué au niveau du rondpoint George-Clemenceau ; nous suggérons de le généraliser à tout le projet :



Par ailleurs, toujours dans cet effort de lisibilité pour tous, **nous demandons que l'emplacement de la piste et du trottoir reste constant tout au long du projet**, et non que la piste soit parfois côté chaussée, parfois côté bâti, comme actuellement envisagé.

Conclusion

Le Collectif est favorable à la requalification de cet axe, et souhaite que le maître d'ouvrage mette l'accent sur des aménagements cyclables de qualité, continus et capacitaires.

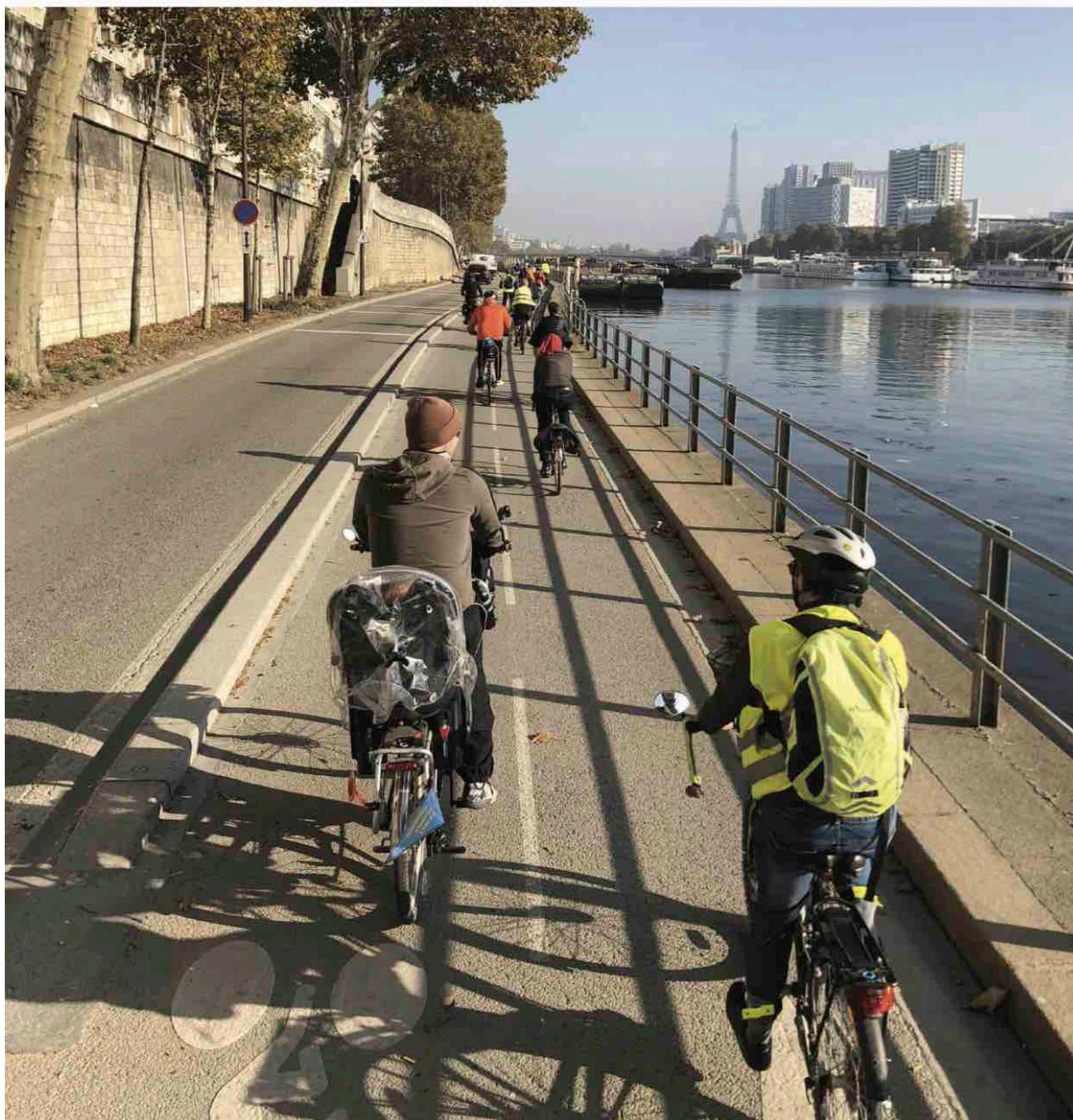
Annexe 2 - Observation n°235 - Brochure RER V (7 pages)

Collectif Vélo Île-de-France

Annexe 2 - PJ à l'observation n°235 - (7 pages 1 à 7/7)

RER 

LE RÉSEAU VÉLO
D'ÎLE-DE-FRANCE



Chaque jour, des millions de Franciliens parcourent l'Île-de-France à bord du RER. Ses cinq lignes forment un réseau régional cohérent permettant des déplacements rapides dans toute la région. Si cela fonctionne pour les transports en commun, pourquoi pas pour le vélo ? Les cyclistes ont eux aussi besoin d'infrastructures de qualité connectées les unes aux autres. Un tel réseau n'existe pas aujourd'hui en Île-de-France. Se déplacer à vélo relève encore du parcours du combattant, faute d'aménagements sécurisés et continus. Le Collectif Vélo Île-de-France appelle donc les élus franciliens à construire un RER V, un Réseau express régional vélo. Ses 9 lignes cyclables reliant les grands pôles de notre région permettront, demain, à toutes et tous de se déplacer à vélo en sécurité et avec efficacité.

LE RER V, UN BESOIN POUR LES FRANCILIENS

Le projet de RER V est né d'un double constat. Celui tout d'abord d'une demande qui explose, avec **des Franciliens toujours plus nombreux à vouloir se déplacer à vélo**. Selon les derniers chiffres de l'Enquête globale transport menée par Île-de-France Mobilités (IDFM) les déplacements à vélo ont augmenté de 30% entre 2010 et 2018. De même, le nombre de répondants au Baromètre des villes cyclables de la FUB a été multiplié par deux entre 2017 et 2019, avec plus de 31 000 réponses pour l'Île-de-France.

Le RER V répond aussi à un besoin. Devant des routes congestionnées, des transports en commun de plus en plus saturés et des liaisons inter-banlieues compliquées, **il est urgent d'offrir aux habitants de la Région une alternative de déplacement efficace et agréable**. Le vélo peut être cette solution, à une condition : le rendre accessible à toutes et tous.

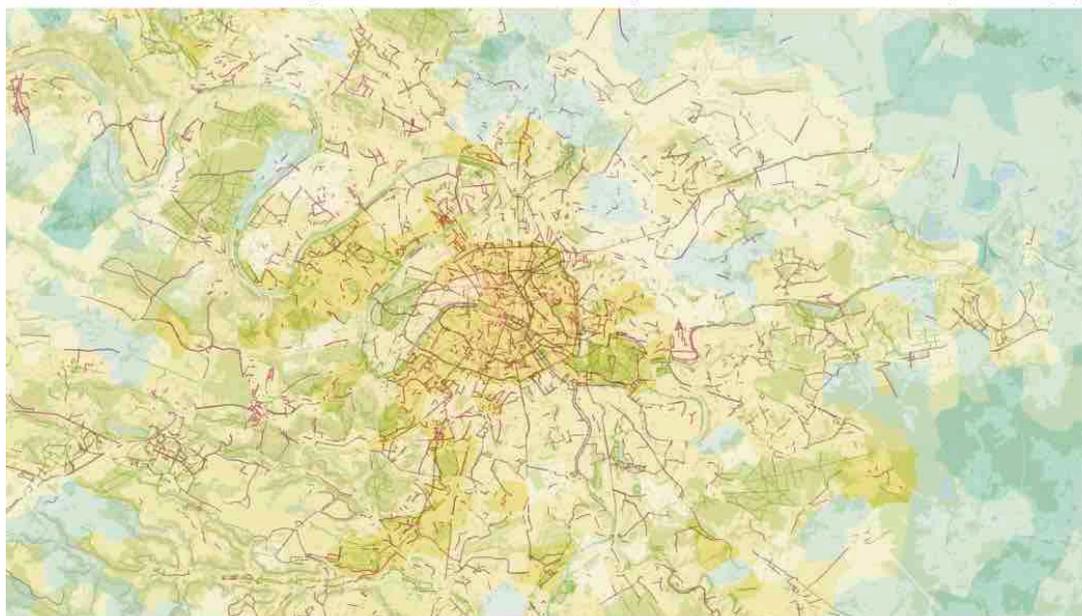
Car faire du vélo aujourd'hui en Île-de-France reste compliqué. Il existe des aménagements cyclables, et parfois

même de très bons, mais ils sont dispersés sur la carte de la région tels des confettis. Une piste par-ci, une bande ou une voie de bus par-là, entrecoupées de départementales intimidantes ou de carrefours sans protections. Nous sommes très loin de l'idée que l'on se fait d'un réseau de transports. Imagine-t-on demander à un passager de descendre du tramway pour marcher 300 m au milieu des voitures, traverser un rond-point dangereux pour ensuite continuer son trajet à bord de la même ligne de tram ?

Le vélo, une solution face à la saturation des routes et des transports

Face à ce besoin et pour permettre à tous les Franciliens de se mettre au vélo, le Collectif Vélo Île-de-France porte le projet d'un RER V, à l'image du RER pour les transports en commun. Il s'agit d'un **réseau régional de voies cyclables continues qui permettent des déplacements à vélo quotidiens sécurisés, efficaces et confortables entre les grands pôles d'activités de notre Région**.

Aujourd'hui, une offre de pistes « en confettis » (en rouge)



D'autres métropoles ont déjà fait ce choix. Londres développe depuis plusieurs années ses *Cycle Superhighways*, des « autoroutes à vélo » qui, là où elles ont été mises en place, ont permis en très peu de temps une augmentation de plus de 50 % du nombre de cyclistes. Plus près de nous, Grenoble, Strasbourg ou encore Paris ont mis en place leur réseau express vélo. Le résultat dépasse déjà toutes les attentes : la pratique du vélo explose, et ce n'est qu'un

début. À Grenoble, le nombre de déplacements à vélo a progressé de 30 % depuis 2009, alors qu'à Paris les nouveaux aménagements du REVe ont été capables d'accueillir deux à trois fois plus de cyclistes que le reste de l'année lors des grèves dans les transports en commun en décembre 2019.



Grenoble a déjà son réseau express vélo, le Chronovélo.

UN AN DE TRAVAIL ASSOCIATIF

Le RER V est parti d'une feuille blanche. En mars 2019, une dizaine de bénévoles du Collectif Vélo Île-de-France se réunissent avec leur connaissance du terrain et leurs feutres pour tracer quelques grandes lignes sur une carte. Ce premier jet doit être complété. Le Collectif lance alors **un appel à contribution au sein de son réseau de 4 000 adhérents**. Qui mieux en effet que les 33 associations de terrain qui composent le Collectif pour identifier les aménagements existants et ceux à construire ? Les messages se multiplient, chacun y va de sa proposition.

Après plusieurs mois de travail, il faut trancher entre toutes les contributions. Ce sont finalement neuf grandes lignes qui sont retenues : cinq radiales (A, B, C, D, E), deux voies le long de la Seine et de la Marne (S et M) et deux circulaires (PC et GC). Elles sont à la fois ambitieuses et réalistes. Le Collectif a en effet veillé à ce qu'elles recoupent autant que possible les aménagements cyclables existants ou projetés par les collectivités. Le RER V comprend ainsi déjà 45% d'aménagements cyclables sécurisés (pistes ou voies vertes), dont une partie peut d'ores et déjà être intégrée à un réseau sécurisé, confortable et efficace. Le 7 décembre 2019, les 33 associations du Collectif Vélo Île-de-France votent à l'unanimité les tracés définitifs du RER V.

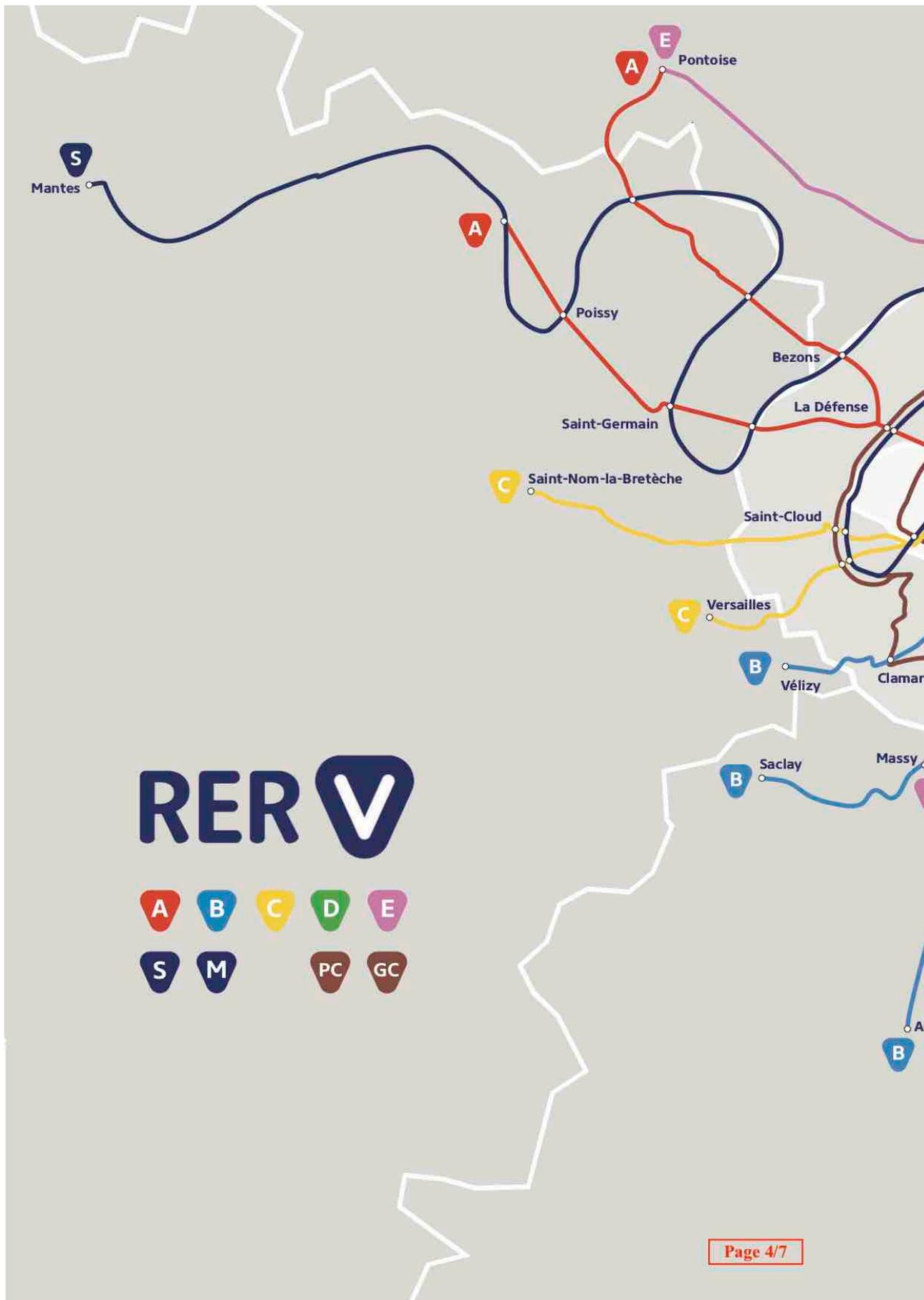
LE RER V EN CHIFFRES

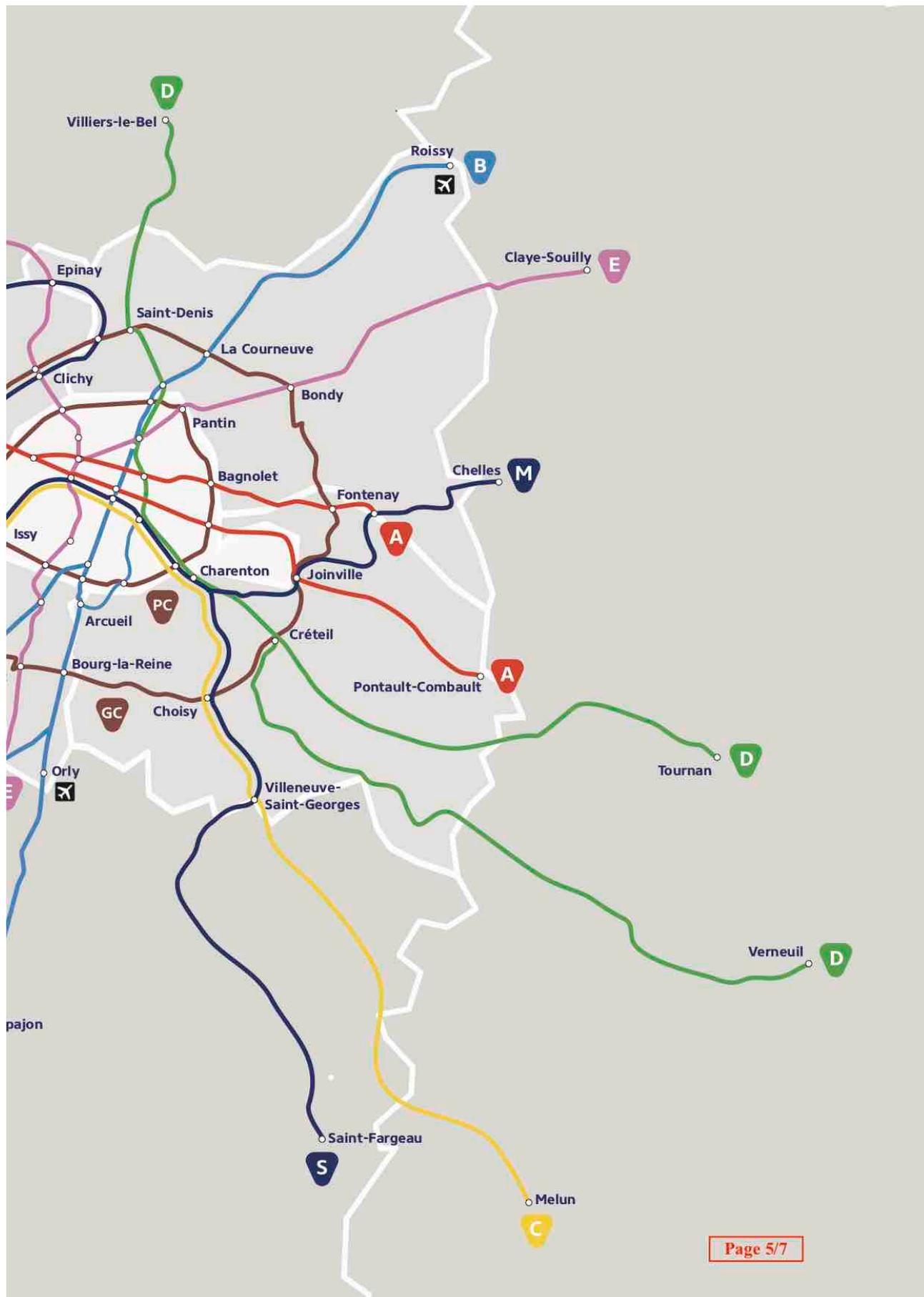
9 lignes cyclables larges, continues, confortables et sécurisées à travers l'Île-de-France

650 km d'itinéraires vélo, dont 200 km le long des voies d'eau

500 MILLIONS D'EUROS de budget, soit à peine 2% du coût du Grand Paris Express

Un réseau qui comprend déjà **45%** d'aménagements cyclables sécurisés (pistes et voies vertes)





LE RER V, À QUOI ÇA RESSEMBLE ?

Le RER V est plus qu'un réseau de simples pistes cyclables. Pour permettre des déplacements véritablement efficaces et sécurisés, il doit répondre à quatre grands principes.

La continuité

Le RER V ne s'interrompt pas à chaque pont ou à chaque intersection. Le cycliste bénéficie en permanence d'une infrastructure cyclable de qualité.

La haute capacité

Les lignes du RER V doivent être dimensionnées pour accueillir un grand nombre de cyclistes. Elles doivent permettre de rouler à deux de front, et de doubler en toute sécurité.

L'efficacité

Le RER V emprunte l'itinéraire le plus direct et le plus évident entre deux points. Il garantit également au cycliste un déplacement à vitesse constante en limitant le relief et en favorisant la priorité aux intersections. La qualité du revêtement a aussi un impact sur l'efficacité : le vélo roule plus confortablement sur un enrobé lisse que sur un sable stabilisé qui se dégrade avec la pluie et le froid.

Le jalonnement

Comme un automobiliste ou un usager des transports en commun, le cycliste qui roule sur le RER V doit savoir où il se trouve et vers où il se dirige. Cela implique de mettre en place des panneaux avec des indications de lieu et de temps ainsi qu'une signalisation au sol qui rend le RER V identifiable par tous.

Ces grands principes sont déclinables en différents types d'infrastructures cyclables selon les situations. Le RER V peut prendre quatre formes.



Piste cyclable unidirectionnelle

Dès lors que l'axe à équiper bénéficie d'une vie locale de chaque côté de la rue (commerces, habitations, services), le modèle à privilégier est une piste unidirectionnelle de chaque côté. Ces pistes sont larges de 2,50 m idéalement, 2,20 m au moins, et séparées des piétons et le plus largement possible de la circulation automobile. La piste est à gauche du trottoir, et à droite du stationnement.



Piste cyclable bidirectionnelle

En absence de vie locale le long de l'axe à aménager, ou le long d'une coupure urbaine (cours d'eau, voie rapide, etc), une piste cyclable bidirectionnelle peut être envisagée. Celle-ci est large de 4,00 m et séparée des piétons et le plus largement possible du trafic motorisé. Elle reste du même côté de la chaussée aussi longtemps que possible. C'est la configuration que l'on retrouve sur le Réseau express vélo parisien rue de Rivoli ou sur les quais hauts rive gauche.



Voie verte

En zone peu dense, et là où les piétons sont peu nombreux, le RER V peut emprunter les voies vertes partagées avec les promeneurs. Il s'agit d'un aménagement en site propre réservé à la circulation non motorisée. La voie verte peut emprunter des chemins de halage le long des cours d'eau, des routes forestières ou encore des voies ferrées désaffectées.



Vélorue

Il n'y a pas toujours la place de créer sur les grands axes des aménagements cyclables séparés des voitures et des piétons. Dans ce cas, le RER V peut passer par de petites rues parallèles, mais à la condition que la circulation automobile soit réduite au strict minimum grâce à un travail sur le plan de circulation. Les cyclistes doivent pouvoir s'approprier la chaussée sans stress, et bénéficier de la priorité aux intersections avec les rues transversales. C'est en quelque sorte une grande piste cyclable où l'automobiliste ponctuel est toléré. La vélorue est en double sens pour les cyclistes.

AUX COLLECTIVITÉS DE SE SAISIR DU RER V

Le Collectif Vélo Île-de-France a dessiné le RER V, c'est maintenant aux collectivités de s'en saisir et de le réaliser. **Pour qu'un tel projet voie le jour, l'engagement politique et financier de tous est nécessaire** : Région, Île-de-France Mobilités, la Métropole du Grand Paris, les départements, les établissements publics territoriaux, les intercommunalités et les communes. Il est temps de dépasser le millefeuille administratif francilien comme cela a été fait pour les grandes infrastructures routières et de transports en commun. Le Collectif est prêt à accompagner toutes les collectivités volontaires pour la réalisation du RER V.

Faire le choix du RER V, c'est offrir une nouvelle solution de mobilité aux Franciliens. C'est dire aux automobilistes qu'abandonner leur voiture pour un mode de déplacement plus efficace et moins polluant est possible. C'est désengorger progressivement les transports en commun en transformant des passagers en cyclistes. C'est enfin faire de l'Île-de-France la grande métropole cyclable qu'elle mérite d'être, et que les habitants appellent de leurs vœux.

À PROPOS DU COLLECTIF VÉLO ÎLE-DE-FRANCE



Le Collectif Vélo Île-de-France rassemble **33 associations vélo, dans plus de 80 communes** représentant

4 000 adhérents. Il a pour objectif de faire de l'Île-de-France une région cyclable, où toutes et tous peuvent se dé-

placer à vélo de manière sûre, confortable et efficace quels que soient leur âge et leur niveau.

Les associations membres du Collectif sont :

Île-de-France :

Mieux se Déplacer à Bicyclette
Paris en Selle

Seine-et-Marne :

Avon la Vie à Vélo
Ensemble Bien Vivre à Villeparisis (EB2V)
Opti'vélo
Vélo Sud 77

Yvelines :

ARC Rambouillet
Green'Houilles
Réseau Vélo 78
Un vélo qui roule
Vélo Versailles Grand Parc

Essonne :

La Fédération pour les Circulations
Douce en Essonne (FCDE)
FFVélo 91

Hauts-de-Seine :

Cyclonade Suresnes
Collectif Vélo Paris Ouest La Défense
Dynamo Malakoff
FARàVélo
Les Dérailleurs de Clamart
BicyclAide
Rueil à Vélo
La Rustine de Nanterre
Vélo Piéton Châtillon

Seine-Saint-Denis :

Atelier Solidaire de Saint-Ouen
Collectif Vélo Aubervilliers
RosnyCyclettes

Val-de-Marne :

Fontenay Vélo
La Cour Cyclette
Le Nez au Vent
Partage Ta Rue 94
Place au Vélo Saint-Maur
Vélo Club de la région de Mandres
Vincennes à Vélo

Val-d'Oise :

Allez-y à Vélo

Annexe 3 - Observation n°256 et lettre n°4 - CMN

Courrier du CMN (2 pages) et avis du conservateur (6 pages)



**CENTRE DES
MONUMENTS NATIONAUX**

Le Président

Annexe 3 - PJ à l'observation n°256 - (8 pages 1 à 8/8)

Paris,
le 6 mai 2021

 Monsieur le Président,

Par courrier du 22 mars 2021, vous avez informé le ministère de la Culture que Monsieur le préfet des Hauts-de-Seine avait prescrit l'ouverture d'une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) et parcellaire au bénéfice du conseil départemental des Hauts-de-Seine concernant le projet de requalification de la RD7 sur les communes de Suresnes et Saint-Cloud, en vue de l'acquisition par voie amiable ou d'expropriation des emprises nécessaires à ce projet.

Le Centre des monuments nationaux (CMN) a pour mission d'entretenir, conserver, restaurer et présenter au public les monuments nationaux, dont le Domaine national de Saint-Cloud qui lui a été remis en dotation par convention d'utilisation du 21 mai 2015.

À ce titre, Monsieur le directeur général des patrimoines et de l'architecture m'a transmis ce courrier et les pièces jointes afférentes qui appellent de ma part les observations suivantes.

Le projet de requalification de la RD7 affecte le Domaine national de Saint-Cloud de façon conséquente à plusieurs titres :

- le projet conduit à reprendre l'intégralité de l'aménagement de la place Clemenceau et de l'architecture de l'échangeur routier formant l'extrémité occidentale du Pont de Saint-Cloud, ce qui va modifier l'accès principal au Domaine ;
- les travaux peuvent avoir un impact sur le fonctionnement du Domaine et sur ses ressources. En effet, l'accès de la grille d'honneur est soumis à un abonnement payant et permet aux véhicules d'échapper à l'encombrement de l'A13 pour atteindre les pôles d'activité de Boulogne, la Défense et Sèvres. L'impossibilité de rejoindre aisément cet accès aura pour conséquence une forte baisse des ressources et pourra contraindre le Domaine à revoir son plan de circulation, déjà fortement contraint ;
- enfin, le projet engendre le transfert de propriété au profit du département des Hauts-de-Seine d'un terrain de 1 883 m², situé à l'extrémité nord de la parcelle E 52 et appartenant à l'État.

Sur ce point précisément, il conviendra de recueillir les observations des représentants de l'État/ministère de la Culture, propriétaire de cette parcelle, le CMN n'en étant que le gestionnaire.

Monsieur Georges SIFFREDI
Président du Conseil départemental des Hauts-de-Seine
Hôtel du Département
57, rue des Longues Raies
92000 NANTERRE

Page 1/8

1

Hôtel de Sully - 62, rue Saint-Antoine - 75186 Paris Cedex 04 - Téléphone 01 44 61 20 00 - www.monuments-nationaux.fr



J'attire néanmoins votre attention sur le fait que le domaine national de Saint-Cloud bénéficie d'un double régime de protection au titre du code du patrimoine en tant que monument historique classé et au titre du code de l'environnement en tant que site classé. Pour rappel, un immeuble classé au titre des monuments historiques ne peut être compris dans une enquête aux fins d'expropriation pour cause d'utilité publique qu'après que l'autorité administrative ait été appelée à présenter ses observations (article L. 621-20 du code du patrimoine) et ne peut être aliéné qu'après observations du ministre chargé de la culture prises après avis de la Commission nationale du patrimoine et de l'architecture lorsqu'il appartient à l'État (article L. 621-29-9 du code du patrimoine).

De surcroît, au regard de son lien exceptionnel avec l'histoire de la nation, le Domaine national de Saint-Cloud fait actuellement l'objet d'études pour figurer parmi les domaines nationaux au titre de l'article L.621-34 du code du patrimoine.

Enfin, je vous prie de bien vouloir trouver en pièce jointe l'analyse de Monsieur Sylvain Michel, architecte et urbaniste en chef de l'État et conservateur du domaine de Saint-Cloud.

Je vous remercie par avance de prendre en considération ces observations, ainsi que celles de Monsieur Sylvain Michel dans le cadre de la procédure d'enquête publique susvisée.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.

avec mon espoir de voir



Philippe BÉLAVAL

Pièce jointe :

- Avis de Sylvain Michel, architecte urbaniste en chef de l'État, conservateur du domaine national de Saint-Cloud en date du 26 avril 2021.

Copie :

- M. Arnaud Vuille, administrateur du Domaine national de Saint-Cloud
- M. Jean-François Hébert, directeur général des patrimoines et de l'architecture
- M. Dominique Michel, commissaire enquêteur
- M. Laurent Roturier, Directeur régional des affaires culturelles d'Ile-de-France
- M. Jean-Marc Zuretti, Chef du service métropolitain de l'architecture et du patrimoine
- M. Antoine-Marie Préaut, Conservateur régional des Monuments historiques
- M. Benoît Léothaud, ABF – Chef de l'UDAP 92
- Mme Laurence Vidal, Inspectrice des sites



Direction de la conservation des monuments et des collections

Le conservateur des monuments nationaux

Architecte et urbaniste en chef de l'État

Paris, le 26 avril 2021

Avis du conservateur

Réf. : DCMC/SYM/663

Objet : Saint-Cloud (92) – Domaine national de Saint-Cloud – Enquête publique environnementale unique préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) et parcellaire relative au projet de requalification de la RD7 de Suresnes à Saint-Cloud du Département des Hauts-de-Seine – Place Clemenceau – 92210 Saint-Cloud

Références dossier : Dossier de DUP, Courrier du Département des Hauts-de-Seine en date du 22 mars 2021, courriel du 23 avril 2021 du Ministère de la Culture/DGPA/SP/SDMHSP.

Le Département des Hauts-de-Seine souhaite procéder à la requalification de la RD7 entre les communes de Suresnes et de Saint-Cloud. Cet axe routier structurant du département, longeant la Seine selon un axe nord-sud permet de desservir à l'échelle métropolitaine les pôles de La Défense au nord, et la « Vallée de la culture » du département, qui est centrée sur l'Île Séguin et ses abords. Il permet également à Boulogne-Billancourt d'accéder à l'autoroute A13 selon un axe est-ouest.

Le projet constituera le volet « nord » d'un territoire en mutation, qui prévoit notamment la création du Musée du Grand Siècle sur l'emprise de l'ancienne caserne Sully. Il doit s'articuler avec l'arrivée de la Ligne 15 Ouest sous la maîtrise d'ouvrage de la Société du Grand Paris. Au sud il se raccroche aux projets de requalification du Pont de Sèvres et des travaux déjà engagés par le Département sur la « Promenade des Jardins » et la Cité des métiers d'art.

Le CMN est donc particulièrement intéressé, mais également fortement impacté par le projet sur plusieurs points :

- La requalification de la RD 7 va conduire à reprendre l'intégralité de l'aménagement de la place Clemenceau et de l'architecture de l'échangeur routier formant l'extrémité occidentale du Pont de Saint-Cloud. L'accès principal au Domaine va donc être modifié.
- La parcelle E02 52 dont la maîtrise foncière relève de l'Etat/Ministère de la Culture, a été confiée au CMN et couvre notamment l'un des accès au Bas-Parc du Domaine national de Saint-Cloud (DNSC). Le Département initie par la voie de l'enquête parcellaire une procédure d'acquisition d'une partie de cette parcelle d'une surface de 1.883m² nécessaire à la réalisation de son projet.
- Les travaux peuvent avoir un impact sur le fonctionnement du DNSC, notamment en contraignant les ressources issues de la circulation pendulaire traversant le Domaine et de l'organisation des manifestations au sein du Bas Parc.

La requalification de la place Clemenceau est toutefois un objectif auquel peut souscrire le CMN dans la mesure où celle-ci peut permettre de requalifier et de valoriser ses accès aujourd'hui fortement altérés et disqualifiés par l'usage routier. L'enjeu est également de permettre un meilleur accès piéton depuis le terminus de la ligne de métro 10 particulièrement disqualifiant et discret.

On regrettera que le CMN n'ait pas été associé au préalable dans le cadre de la consultation inter-administrative préalable au lancement de la DUP.

Les services du Département en charge du projet ont tenu informé le CMN par l'intermédiaire du DNSC. Toutefois l'ensemble des remarques émises n'ont pas été intégrées et méritent d'être repoussées comme axes d'amélioration au projet. D'un point de vue général, on regrettera l'aspect essentiellement routier du projet et, malgré les intentions de valorisation du patrimoine affichées,

que celles-ci méconnaissent les enjeux patrimoniaux et réglementaires, et soient essentiellement concentrées sur le seul projet du Musée du Grand Siècle également porté par le Département.

Analyse des enjeux



Étienne Allegrain, *Vue Générale du Château et du parc de Saint-Cloud, vers 1675, Détail*

L'entrée nord-est du Domaine national de Saint-Cloud a complètement été déstructurée (pour ne pas dire mutilée) par les aménagements issus de la création de l'autoroute A13, du nœud routier, puis par la réalisation de l'ensemble des Bureaux de La Colline. Les axes structurants du Domaine restent néanmoins en place (rampe conduisant à la Grille d'honneur, allée conduisant à la Grande Cascade) bien que complètement marginalisés. Les entrées historiques du Domaine ont disparu ou ont été largement remaniées.

Aujourd'hui, les passages souterrains sont peu engageants et dévalorisent les circulations piétonnes et douces. L'accès routier nécessite une connaissance de l'échangeur et peut être rapidement raté.

Les limites ne sont plus clairement visibles et les parcelles cadastrales n'ont plus de réalité visuelle sur le terrain. La grille de fermeture du Bas-Parc a été déposée et remplacée par un barriérage provisoire qui n'est pas en adéquation avec la préservation et valorisation du Domaine. Le Département a d'ailleurs sollicité le CMN pour envisager la restauration de cette grille dans le cadre de l'accompagnement de son projet de Musée du Grand Siècle.

L'accès de la Grille d'honneur est un point stratégique, qui durant la semaine travaillée, voit passer une circulation pendulaire dimensionnée à 250 véhicules/heure en pointe. Ce pendulaire permet d'échapper à l'encombrement de l'A13 et atteindre les pôles d'activité de Boulogne, La Défense et Sèvres. Il est la raison d'être du système d'abonnement au péage du Domaine dont sont issues les principales recettes du Domaine, celui-ci étant gratuitement accessible aux piétons (hors recettes liées aux occupations du domaine public).

La place Clemenceau commande également l'accès au Bas-Parc et est utilisée comme entrée principale lors de manifestations d'ampleur comme Rock-en-Seine ou le Grand Feu.

Une recomposition de la place Clemenceau, outre un accès en sécurité pour les piétons, doit permettre de redonner à lire les limites historiques du Domaine dans lequel s'inscrit la caserne Sully mais également la linéarité du grand axe nord-sud longeant la Seine.

Situation juridique et foncière

La parcelle E02-52 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 (Article 3.3, page 20 du dossier de DUP) et les impératifs en découlant. Les travaux sont donc assujettis à une autorisation au titre des monuments historiques instruite par

la DRAC, et non pas sur le seul régime des abords de monuments historiques requérant l'avis conforme de l'Architecte des bâtiments de France.

La parcelle est également couverte par le classement du Domaine au titre des sites de 1923. Le Département indique qu'une procédure est en cours pour un déclassement (article 3.2 page 19 du dossier du DUP). Renseignement pris auprès de l'inspection des sites, il est indiqué qu'aucune procédure n'est en cours d'instruction et que celle-ci aurait peu de chance d'aboutir (un décret en Conseil d'Etat est nécessaire). Il semble y avoir une confusion avec la procédure de déclassement du domaine public.

Le Domaine national de Saint-Cloud est pressenti pour être inscrit parmi les Domaines nationaux tels que prévus par la loi LCAP et retranscrits dans le code du patrimoine (articles L. 621-34 et suivants), consacrant ainsi le caractère inaliénable, imprescriptible et inconstructible de l'ensemble et posant clairement la question du maintien de la cohésion de l'ensemble historique, ce sur des parcelles ne relevant pas de la seule maîtrise foncière de l'Etat.

En outre, au regard de la vocation et de l'usage public du DNSC, l'application de l'article L. 3111-1 du Code général de la propriété des personnes publiques a déjà été avancée pour avancer un caractère inaliénable et imprescriptible du Bas-Parc, comprenant de fait la parcelle E02-52.

Enfin, il est indiqué dans le dossier de DUP (article 3.4) que le SRA avait été sollicité pour engager une procédure au titre des articles L 523-1 et R 523-1 et suivants du Code du patrimoine. Le CMN n'a pas été ni saisi, ni informé de cette demande concernant la parcelle dont il a la charge. Le Département devra solliciter une convention d'occupation temporaire du domaine public pour effectuer ce diagnostic, qui devra prendre en considération les demandes et besoins du CMN en matière de continuité d'exploitation et d'ouverture et de sécurité du domaine au public.

Ainsi, 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.

Sur le fond, au regard de l'état actuel de l'aménagement de la place Clemenceau et de la charge portée par la gestion d'un espace qui n'a plus de caractère patrimonial, le CMN pourrait se montrer favorable à la proposition du département de redonner une limite claire au domaine sans porter atteinte à son intégrité. Toutefois ceci ne peut se faire sans intégrer à la réflexion les éléments d'analyse patrimoniaux, historiques, fonctionnels et urbains du site et notamment les liens entretenus avec l'actuel Domaine et l'ancienne caserne Sully.

Conséquences du projet sur le DNSC

La valorisation patrimoniale s'entend en améliorant les conditions de conservation de l'ancien domaine historique de Saint-Cloud et notamment en atténuant les blessures résultant de la construction des infrastructures routières. Le Département initie une démarche louable mais poursuit sa réflexion sur l'amélioration et l'augmentation de la circulation routière.

Dans le cadre de cette analyse, la spécificité de l'usage routier du DNSC mériterait d'être complétée :

- Le pendulaire n'est que peu évoqué et fait l'objet d'un comptage d'un niveau inférieur à celui calculé par le Domaine (pointe à 213 véhicule/heure Annexe 2 mémoire en réponse : Rapport de simulation de la RD7 V4 du dossier de DUP par rapport à un débit de 250 v/h).
- Les besoins en circulation pour le fonctionnement du DNSC ne sont pas identifiés (véhicules de livraison des diverses concessions, restaurants, tournages cinéma, événementiels, véhicules de secours et d'intervention). Le Domaine pourra être ainsi amené à revoir son plan de circulation, déjà fortement contraint.

Le projet du Département devrait s'appuyer sur une étude historique du site et une analyse précise de la circulation. Les besoins issus du futur Musée du Grand Siècle seraient à intégrer plus finement.

La congestion, ou l'impossibilité de rejoindre aisément le DNSC en véhicule, va entraîner un impact direct sur le pendulaire qui est l'une des principales ressources du Domaine. Indirectement, il peut également avoir des conséquences sur les activités du Domaine qui génèrent également des ressources (occupations du domaine public précitées).

En phase chantier, dans un contexte rendu complexe par la multiplication des projets (réalisation de la ligne 15 par la SGP, création du Musée du Grand Siècle, ...), la mobilisation des accès au DNSC (accès véhicules par la Grille d'Honneur, et piétons au Bas Parc) va également impacter ce fonctionnement. L'organisation du chantier est à concevoir pour limiter ces impacts et maintenir les flux.

De la même manière, les installations de chantier doivent être précisées. Leur empiètement sur le DNSC est à limiter. Dans le cas où elles seraient indispensables, une AOT conclue à titre onéreux est à envisager. Le site devra être protégé et les lieux remis en état.

La possibilité de mutualisations avec le Musée du Grand Siècle est à étudier par le Département pour limiter les nuisances et opérer des économies d'échelle et d'espace.

Enfin les travaux sont susceptibles d'avoir un impact sur les réseaux existants. Le dossier renvoie vers des études ultérieures notamment pour les ouvrages d'assainissement. Deux points seraient à prendre en considération compte-tenu du contexte particulier lié à la construction du DNSC :

- D'une part la plupart des alimentations de l'ancienne caserne Sully et son régime d'assainissement et d'évacuation des eaux de pluie sont dépendants du Bas Parc. Le projet du Musée du Grand Siècle prévoit une indépendance de ces systèmes à terme mais les études ne sont pas finalisées. Celle-ci nécessite de prévoir les interventions nécessaires avant le réaménagement de la place Clemenceau.
- D'autre part, l'ensemble du réseau hydraulique gravitaire du DNSC est orienté vers la Seine. Des ouvrages anciens ont souvent été transformés pour assurer l'assainissement, d'autres, oubliés, restent en place et sont découverts à l'occasion de travaux. Il conviendrait d'alerter sur cette réalité pour qu'à l'occasion des travaux prévus par le département les modifications n'engendrent pas des désordres pernicious en interrompant les circulations d'eaux ou des ouvrages.

Dernier élément à valoir, le contexte local, très sensibilisé sur les atteintes paysagères et patrimoniales dans le département, et plus particulièrement sur le DNSC, induit un risque élevé d'opposition au projet. Le Département doit prévoir des campagnes de communication adaptées.

Axes proposés d'amélioration du projet



Le réaménagement de la place Clemenceau doit reconstruire un espace formant l'entrée principale du domaine de Saint-Cloud, tant dans ses parties gérées par l'Etat, que par celles acquises par le Département des Hauts-de-Seine avec l'ancienne caserne Sully, futur Musée du Grand Siècle. Cette « pointe » doit être en continuité du Domaine et en cohésion avec son emprise historique présidant à marquer l'entrée et la limite nord-est en préfiguration de la future inscription en domaine national selon les termes de la loi LCAP.

L'esprit des vues anciennes et notamment celle d'Allegrain figurant en illustration ci-dessus est à privilégier. Les deux équipements culturels publics sont à mettre en synergie et non pas en concurrence. Les modalités de mise en cohérence des projets sur ces équipements culturels majeurs à des niveaux d'avancement différents seraient à préciser.

Le compartimentage des espaces en unités autonomes (parvis, rond-point) est à limiter pour privilégier la linéarité de la grande perspective paysagère conduisant vers le nord.

L'aspect fonctionnel routier du projet conduit à multiplier les voies d'accès entre l'autoroute A13 et les entrées du Domaine et du futur musée. Ces dispositions viennent à l'encontre du développement de la piétonisation et des circulations douces et ne permettent pas d'améliorer significativement l'accès à la rampe au Domaine, qui est l'un des axes principaux de sa composition paysagère. L'affirmation de cette rampe historique en tant qu'axe structurant serait à retravailler et compléter par un accès direct sur le rond-point.

Le parvis serait à dégager de tout encombrement routier comme constructif pour participer des grandes perspectives en s'intégrant dans la continuité des axes et alignements végétaux.

Les différences de hauteur restent à traiter en continuité des structures étagées en terrasses venant marquer le grand paysage de cette rive de la Seine, notamment en préservant ou poursuivant les murs de soutènement pouvant être surmontés d'alignements végétaux. La construction du Domaine s'est réalisée en assurant ce jeu de belvédères sur la Seine et Paris.

On s'inquiétera néanmoins de l'objectif de l'augmentation du trafic routier motivant le projet et multipliant les nuisances environnementales à terme. Cette orientation fonctionnaliste se positionne dans la continuité historique des infrastructures de transports qui ont morcelé et altéré l'ancien domaine royal devenu impérial avant d'être national. A l'image de la voie George Pompidou sur Paris, le projet amène à terme le développement de la portion de la RD7 sise entre la place Clemenceau et la Cité de la Céramique comme voie rapide. Il vient couper encore plus le Domaine de son lien avec les berges de la Seine et de l'Île Monsieur avec laquelle il compose pourtant une unité historique, paysagère et environnementale. La voirie devrait au contraire s'effacer à terme au profit d'une plus grande porosité entre le parc et la berge de la Seine.

Accords préalables et compensations

Outre le règlement des modalités de maîtrise foncières de la partie de la parcelle E52 concernée et de l'occupation domaniale pour le chantier à trancher, en fonction du régime juridique qui sera finalement consenti pour permettre la réalisation du projet du Département, sont à préciser :

- Les modifications des conventions liant le CMN aux réseaux concessionnaires sur les terrains dont il a la charge ;
- Les régimes de servitudes mutuelles concernant les accès.

Le Département a déjà approché l'administration du monument pour permettre sur l'emprise du DNSC la replantation d'un nombre de grands sujets en compensation de ceux supprimés sur le reste du linéaire de la RD7 en projet. Cette approche peut constituer une opportunité pour le CMN sous réserve de la restitution, restauration ou réparation d'entités historiques sous le régime de maîtrise d'œuvre imposé par la réglementation, et sous réserve de l'obtention des autorisations administratives.

La logique voudrait de privilégier une intervention sur le Bas-Parc. Le doublement de l'alignement de tilleuls le long de l'allée du Bord de l'eau qui avait imposé sa réalisation dans le cadre d'une ancienne demande de restauration, mais qui n'a jamais été réalisé pour permettre la tenue de Rock-en-Seine déjà fortement contraint spatialement, risque de ressortir et créer des obligations pour le CMN. Le Bas-Parc est de surcroît la zone qui sera impactée par les travaux de la SGP et qui nécessitera des reprises dont le calendrier prévisionnel de réalisation est plus tardif.

A moins d'une nouvelle opération, seules les restaurations de la Grande Cascade et de ses quinconces, ainsi que du grand Axe de Marnes sont prêtes et en attente de compléments de financements, notamment à travers un appel au mécénat.

Au regard de la création du Musée du Grand Siècle et des demandes du Département de revaloriser l'entrée Clemenceau, celui-ci pourrait prendre en charge financièrement l'étude et les travaux de reprise de cette entrée comprenant :

- La restauration et remise en place de la Grille Clemenceau ;
- La reprise des alignements et allées en mitoyenneté sud et est de la caserne Sully où le Département sollicite des ouvertures sur le DNSC et appelle un recalibrage du végétal.

6

Une convention cadre avec le Département articulante les projets de la RD7 avec celui du Musée est à envisager.

Conclusions

Le dossier de DUP transmis par le Département présente un objectif de requalification de la place Clemenceau et de pacification du nœud routier organisé entre l'accès à la A13 et le Pont de Saint-Cloud permettant ainsi un meilleur accès aux piétons. Le CMN partage cet objectif dans la mesure où il peut participer à valoriser le patrimoine dont il a la charge et en améliorer les conditions de conservation et de présentation. Toutefois, le prisme purement routier actuel du projet et la méconnaissance du contexte juridique patrimonial applicable fragilisent la faisabilité du projet et sa capacité à répondre à ces enjeux.

Une demande d'étude complémentaire prenant en compte le traitement de l'axe majeur de la rampe de la grille d'honneur et sa connexion directe sur le rond-point est à soutenir par une analyse plus fine du fonctionnement du trafic sur le Domaine et une meilleure prévision de son articulation avec celui du futur musée du Grand Siècle.

Le réaménagement de la place Clemenceau doit être consolidé par une étude historique sur les limites du Domaine et ses dispositifs de clôture. L'articulation avec le Musée est encore une fois à anticiper. L'étude permettra également de disposer des éléments de fond pour le montage juridique le plus pertinent sur la parcelle E02-52, la demande du Département de cession ne semblant pas pouvoir prospérer.

Cette proposition est en cohésion avec l'avis de l'autorité environnementale préconisant d'affiner l'étude du projet sur la place Clemenceau.

Le maintien de la parcelle dans le domaine de l'Etat, et dans le futur périmètre du domaine national au titre de la Loi LCAP semble préférable pour conserver le contrôle des accès au Bas-Parc à la réserve près de la voirie routière (RD7 ou rond-Point), qui peut en être exclu. Toutefois, le CMN n'a pas vocation à gérer et entretenir des espaces extérieurs en continuité de l'espace public urbain sur lequel il n'aura pas de plus-value. Un accord pour la prise en charge par le Département ou la ville est à formaliser.

Il y a un risque commun pour le Département et le CMN d'être violemment pris à parti par les opposants au projet dans un contexte sociétal très tendu. Une participation ambitieuse du département sur la reprise de l'entrée Clemenceau et de ses alignements pourrait participer des compensations.

Une copie de l'avis du CMN serait à transmettre aux services de la DRAC (CRMH, SMAP, SMAP92) et l'inspection des sites.

Sylvain MICHEL

Sylvain Michel
conservateur des monuments nationaux
architecte et urbanisme de l'état

Copies :

- M. Guiry, directrice générale par intérim
- D. Christophe, directrice de la conservation des monuments et des collections, ; L. Mortier, expert gestion jardins et grands domaines ; DCMC
- Lucile Prévot, directrice, S. Denizet, M. Pucheu, DAJF
- A. Vuille administrateur, DNSC

Annexe 4 - Observation n°261 - Contribution de la société B&C France (6 pages)



Annexe 4 - PJ à l'observation n°261 - (8 pages 1 à 6/6)

Paris le 7 mai 2021

Monsieur le Commissaire-Enquêteur,

La société B&C France Property Management représente les intérêts de SOFIDY mandataire de la SCI SYREF 5, devenu propriétaire de volumes situés sur un ensemble immobilier cadastré section Y numéro 78, 1-3 quai Marcel Dassault à Suresnes (92150) suivant un acte authentique en date du 27 septembre 2019.

1.

Un immeuble à usage de bureau dénommé HELYS a été construit à l'intérieur de ces volumes en 2005 et développe 21.658 m² sur 4 étages et 2 niveaux de sous-sol.

Suresnes – Immeuble HELYS



Le taux d'occupation de l'immeuble est de 100%, l'ensemble des surfaces étant loué actuellement par trois locataires.

Page 1/6

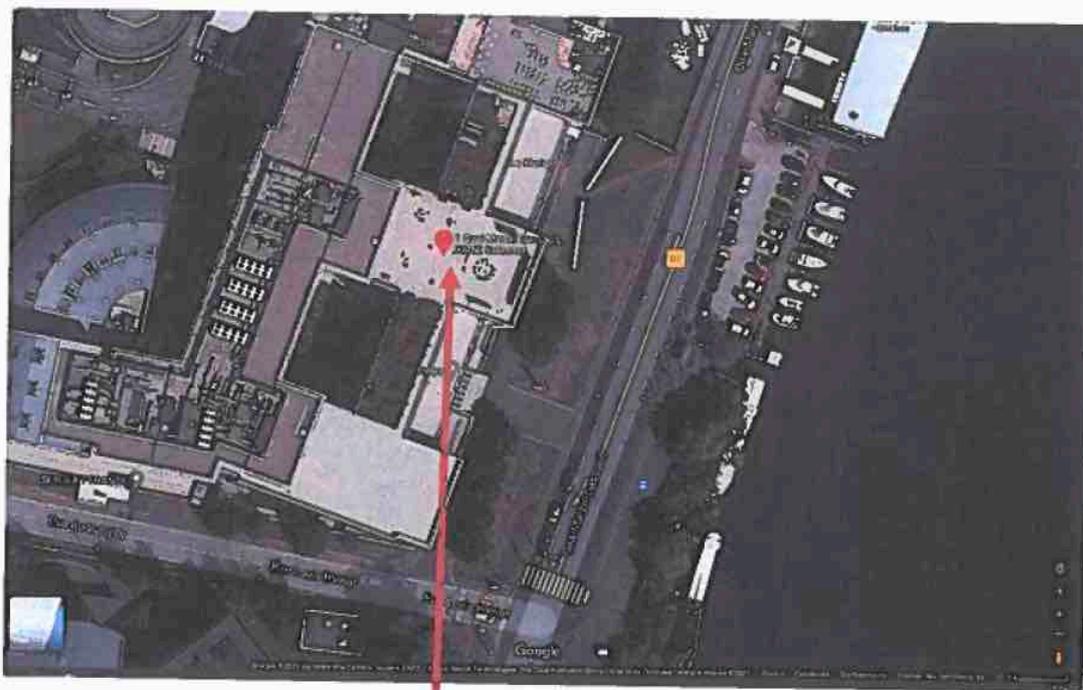
B&C France Property Management – SARL au capital de 10.000 € - SIRET 528 747 462 000 34 – APE : 6832 A - N° TVA : FR40 528747462
89, avenue Victor Hugo - 75116 PARIS - Tel : +33 (0)1 45 00 02 02
Titulaire de la carte professionnelle « Gestion Immobilière - Transaction – Syndic » n° CPI 7501 2017 000 017 410 délivrée par la CCI de Paris Ile-de-France
Garantie par la Compagnie Européenne de Garanties et Cautions 16 rue Hoche – Tour Kupka B – TSA 39999 – 92919 LA DEFENSE Cedex
pour un montant de 2.000.000 €
www.bcf France.com

A l'avant de l'immeuble Quai Marcel Dassault entre les parcelles Y80 et Y83, est implantée une voie pompier (accès camion échelle) donnant accès à l'immeuble, tel qu'il est possible de le constater sur la photographie ci-après :



L'accès principal à l'immeuble se fait par l'avant de l'immeuble au 1-3 quai Marcel Dassault.
L'accès au parking se fait par la rue du Val d'Or et seul un petit accès piéton se fait par la rue du Val d'Or.

La toiture centrale au R+4 est accessible aux locataires et a été aménagée comme terrasses paysagées par les occupants.



Terrasse HELYS

Ces derniers ont installé des potagers citadins sur les terrasses.

Ces terrasses bénéficient d'une belle vue directe sur la Seine, actuellement très arborée.



2.

Le 22 mars 2021, le Département des Hauts-de-Seine a notifié le dépôt en mairie du dossier d'enquête publique unique préalable à la déclaration d'utilité publique et enquête parcellaire notamment pour les parcelles cadastrales Y80 et Y83 appartenant au propriétaire de l'immeuble ci-dessus décrit.

Cette déclaration d'utilité publique est envisagée pour le projet d'aménagement de la Route Départementale n°7 (RD7) et des berges de Seine sur les communes de Suresnes et de Saint-Cloud.

L'enquête publique, portant à la fois sur les travaux d'aménagement et sur l'enquête parcellaire, a débuté le 8 avril 2021 et sera clôturée le 12 mai prochain.

L'analyse du dossier d'enquête publique démontre que le projet d'aménagement de la RD7 et des berges de Seine par le Département des Hauts-de-Seine présente de très lourds impacts négatifs au regard des conséquences positives très faibles de ce projet.

Enfin, ce projet, s'il devait aboutir, s'accompagnerait d'une acquisition amiable, voire forcée des parcelles Y80 et Y 83 appartenant à la SCI SYREF 5, et entrainerait nécessairement une forte diminution de la valeur de l'immeuble lui appartenant, au 1-3 quai Marcel Dassault.

3.

A titre liminaire, il convient de rappeler les raisons pour lesquelles le projet a été retenu selon le département des Hauts-de-Seine dans le dossier d'enquête publique.

Les motifs mis en avant par le maître d'ouvrage pour justifier l'utilité publique du projet sont les suivants :

- Une amélioration de la **circulation**, grâce à la création d'une 2x2 voies et l'intégration des circulations douces (cycles, zones piétonnes, promenades paysagères et transports en commun) ;
- Une préservation de l'**environnement**, grâce à la création d'aménagements paysagers, d'espaces verts et d'une promenade paysagère ;
- Une mise en valeur du **patrimoine**, grâce à un objectif de continuité écologique limitant les impacts visuels, sonores et environnementaux, ainsi qu'une volonté de privilégier l'infiltration des eaux pluviales.

Toutefois, l'étude du dossier d'enquête publique permet de vérifier que le projet ne répond en rien à ces objectifs et aura, au contraire des impacts négatifs substantiels à la fois sur la circulation, l'environnement et le patrimoine.

4.

Le projet de requalification de la RD7 en 2x2 voies présente un « bilan coût / avantage » négatif, dans la mesure où les conséquences néfastes du projet sont importantes et disproportionnées (A) et les impacts positifs très insuffisants (B).

Par ailleurs, l'étude d'impact présente des carences majeures, sans lesquelles un autre projet aurait incontestablement été retenu (C).

A) L'autorité environnementale, les instances départementales (SMAP-Pôle 92 et UD 92-DRIEA), ainsi que les associations environnementales locales alertent sur les conséquences dommageables du projet.

En effet, la création d'une 2x2 voies a pour conséquence directe l'augmentation du trafic routier et par conséquent, des nuisances environnementales, sonores et visuelles importantes.

- Concernant la **pollution de l'air**, l'autorité environnementale déduit des études, une augmentation du trafic de l'ordre de 50%, qui entraînera une dégradation de la qualité de l'air et notamment un dépassement des valeurs limites réglementaires concernant plusieurs polluants.
- S'agissant des **nuisances sonores** une fois les travaux achevés, les simulations effectuées montrent des modifications significatives de bruit et notamment des contributions sonores dépassant, sur l'ensemble du secteur, de jour comme de nuit, les seuils fixés pour la définition des points noirs bruit.
- Au sujet de la **pollution visuelle et environnementale**, la réalisation du projet suppose également d'abattre 424 arbres centenaires¹, ce qui a pour conséquence, une disparition importante de la faune et de la flore, ainsi qu'une bétonisation des berges classées « espace naturel sensible » et soumises aux prescriptions du plan de prévention des risques d'inondation.
- Enfin, l'**impact financier** est très négatif et l'analyse des avantages pour la collectivité n'est pas favorable au projet. L'utilisation des deniers publics ne semble pas pertinente, puisqu'aucun scénario moins coûteux n'a été envisagé.

B) Au regard des impacts dommageables du projet susvisés, seules la fluidification du trafic et l'intégration des circulations douces sont présentées comme justifiant l'utilité publique du projet.

¹ Alors même que le décompte des arbres abattus n'est pas exhaustif, dans la mesure où il ne prend en compte que les arbres de l'alignement, mais ignore les centaines de tiges hautes des berges et tous les arbustes.

- Or, concernant la **fluidification du trafic**, la réalisation d'une 2x2 voies risque, au contraire, de créer un « appel d'air » augmentant considérablement le nombre de véhicules amenés à emprunter cette voie.

L'étude d'impact note, toutefois, une réduction des taux de saturation et une circulation légèrement plus fluide, permettant un gain des temps de parcours entre 1 et 4 minutes, selon l'heure et le sens de la circulation. Cet avantage restreint de gain des temps de parcours, de l'ordre de quelques minutes seulement, n'est absolument pas proportionné aux coûts environnementaux et financiers engagés, alors même qu'une simple réorganisation de la circulation aurait pu conduire au même résultat².

- La **réalisation des voies de circulation douces**, compte tenu de leur conception actuelle, est parfaitement insuffisante pour justifier l'utilité publique du projet, dans la mesure où :
 - aucune végétation ne permet de séparer les voies piétonne et cyclable de la 2x2 voies ;
 - la piste cyclable est destinée à être située côté route et non côté quai, ce qui induit une dangerosité de cette organisation pour les cyclistes, contraints, à la fois de traverser cette 2x2 voies pour rejoindre les quais et de s'arrêter à chaque intersection de rue perpendiculaire au quai Marcel Dassault ;
 - la voie piétonne telle que projetée, construite sur les berges de la Seine, aggrave l'imperméabilité des sols, alors que la zone est soumise au PPRI et détruit le corridor écologique que constituent les berges de la Seine, selon l'avis même de l'Autorité Environnementale.

Ainsi, les aspects positifs du projet étant dérisoires au regard des impacts environnementaux démesurés et du coût financier liés à la restructuration de la RD7, il paraît incontestable qu'un projet moins coûteux et plus respectueux de l'environnement pourrait être mis en œuvre. Or, aucun projet alternatif n'a été étudié, contrairement aux recommandations des différentes autorités ayant donné leur avis sur le projet. L'absence d'alternative à la 2x2 voies s'explique par les carences substantielles de l'étude d'impact.

C) Les carences substantielles de l'étude d'impact

L'absence d'étude d'autres projets, proposant une **restructuration routière plus limitée**, démontre que le projet n'a pas été mis à jour et se contente, en réalité, de reprendre des postulats datés, utilisés pour des projets obsolètes de restructuration de la RD7.

L'étude d'impact se base uniquement sur des **arguments hypothétiques** afin de justifier ses carences. Aucun document probant n'est apporté permettant de confirmer les suppositions du maître d'ouvrage concernant : la potentielle diminution du trafic routier, le développement supposé des véhicules électriques ou encore l'augmentation des temps partiels.

La requalification de la RD7 en 2x2 voies apparaît **en contradiction totale avec les projets actuels en matière de mobilités** (fermeture des voies aux véhicules, objectif de diminution des pollutions aérienne, visuelle et sonore) et n'a fait, de plus, l'objet d'aucune concertation avec la ville de Paris ou avec l'Etat.

L'étude d'impact fait totalement **l'impasse sur le devenir de la voie réservée actuellement aux pompiers**. Le dossier ne comporte, en effet, aucune mention de cette voie et semble la supprimer de manière définitive³, sans prévoir d'itinéraire alternatif pour les pompiers, ni étudier les impacts de cette suppression.

² Voir en ce sens, l'avis n°2019-105 de l'Autorité environnementale, en date du 22 janvier 2020 (avant dernier paragraphe du 2.1).

³ Les plans de section de l'aménagement du quai Marcel Dassault, page 158 de l'enquête publique, font clairement apparaître la suppression de la voie pompier.

Conclusion : La requalification de la RD7 en 2x2 voies est un projet conséquent aux impacts environnementaux importants.

Au regard du budget et des travaux à entreprendre, il semble que le projet présente des avantages très réduits, compte tenu des nombreuses conséquences néfastes qu'il engendre.

Il semblerait, par conséquent, plus opportun de privilégier un projet de moins grande ampleur (type 3 voies), qui permettrait de limiter les impacts sur l'environnement, tout en réduisant les coûts pour la collectivité. Des projets alternatifs doivent donc être étudiés afin de s'inscrire dans les objectifs actuels de mobilité, privilégiant la réduction du trafic et des nuisances afin de promouvoir les circulations douces.

Le projet de restructuration de la RD7 aura également de graves incidences pour la SCI SYREF 5 :

Tout d'abord, l'expropriation d'une partie de son ensemble immobilier affectera la valeur patrimoniale de son bien.

Ensuite, la création d'une 2x2 voies dégradera fortement les conditions de jouissance actuelles des utilisateurs de l'ensemble immobilier.

Enfin, cette dégradation des conditions de jouissance entrainera nécessairement une perte financière pour la SCI, du fait de la perte d'attractivité de son bien, qui sera alors situé dans un environnement pollué, bruyant et au paysage dégradé.


Olivia LIBERCIER
Gérant


B&C France
PROPERTY MANAGEMENT
SARL au capital de 10.000 €
89 avenue Victor Hugo - 75116 Paris
Tel : 01 45 00 02 02 - Fax : 01 45 01 62 55
RCS Paris n° 528 747 482 - N° TVA : FR40 528747482

Page 6/6

Annexe 5 - Observation n°310 - Contrat Eau, TVB.. POLD (3 pages)



Établissement public territorial
Métropole du Grand Paris
Immeuble La Lumière - 91 rue Jean Jaurès
CS 30850 - 92806 Puteaux CEDEX
Tel: 01 55 69 31 50
www.parisouestladedefense.fr

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉCISIONS
DU BUREAU TERRITORIAL

SÉANCE DU 12 DECEMBRE 2019

Annexe 5 - PJ à l'observation n°310 - (3 pages 1 à 3/3)

Membres du bureau présents :	06
Membres du bureau ayant donné pouvoir :	02
Membres du bureau absents, non représentés :	03

Le quorum étant atteint, le bureau territorial peut délibérer valablement en application de l'article L.2121-17 du Code général des collectivités territoriales. (Pour le détail nominatif, se reporter à la décision n°01 d'ouverture de séance.)

Décision du bureau n°03 (85/2019)

Objet : Contrat Eau, trame verte et bleue, climat des Plaines et coteaux de la Seine centrale urbaine 2020-2024

Le plan climat air énergie (PCAÉ) de l'établissement public territorial (EPT) Paris Ouest La Défense, adopté à l'unanimité le 25 juin 2019 engage notamment à aménager et organiser le Territoire en préservant le patrimoine naturel, la santé et la qualité de vie, ainsi qu'à promouvoir une consommation responsable.

Le Territoire est déjà engagé depuis plusieurs années dans des démarches de préservation de la ressource en eau, de la biodiversité et de la santé dans le cadre du contrat de bassin des Plaines et Coteaux de la Seine centrale urbaine 2014-2018 :

- identifier les continuités écologiques du Territoire et développer une culture commune ;
- utiliser les documents d'urbanisme et les projets d'aménagement comme outils d'amélioration de la biodiversité et du cadre de vie pour tous ;
- préserver, restaurer et recréer des continuités écologiques fonctionnelles ;
- encourager chacun à contribuer à la restauration et la préservation de la trame verte et bleue.

Par ailleurs, l'EPT Paris Ouest La Défense a initié l'élaboration de son schéma directeur d'assainissement et des eaux pluviales.

Le Contrat Eau, trame verte et bleue, climat des Plaines et Coteaux de la Seine centrale urbaine 2020-2024, établi à l'initiative de l'Agence de l'Eau Seine-Normandie, du Conseil régional d'Île-de-France et de la métropole du Grand Paris, poursuivra la dynamique du contrat de bassin. Il s'inscrit dans une démarche pour la préservation de la ressource en eau, la protection et la restauration de la biodiversité, de la nature en ville, ainsi que l'adaptation au changement climatique. Il permettra en particulier d'améliorer la gestion à la source des eaux pluviales, de restaurer et protéger les milieux naturels (écosystèmes aquatiques et humides, corridors et réservoirs terrestres), d'améliorer la qualité et d'économiser la ressource en eau et de renforcer la résilience des territoires aux inondations avec une adaptation au changement climatique. Il constitue un engagement entre les maîtres d'ouvrages et les partenaires financiers sur un programme d'études et de travaux d'une durée de 5 ans.

Le Contrat Eau, trame verte et bleue s'articule autour de 4 grands enjeux :

- enjeu A : gérer à la source les eaux pluviales et lutter contre les îlots de chaleur en concourant à la mise en œuvre du Plan Vert d'Île de France ;
- enjeu B : améliorer la qualité des eaux, économiser et protéger la ressource ;
- enjeu C : restaurer le milieu naturel et poursuivre la mise en œuvre d'une trame verte et bleue régionale en adéquation avec le schéma régional de cohérence écologique ;
- enjeu D : Sensibiliser à l'éducation, à l'environnement, suivre et coordonner des actions.

Page 1/3

Pour être éligible au Contrat, les projets doivent :

- répondre aux objectifs du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux du bassin Seine-Normandie, du 11ème programme d'intervention de l'Agence de l'eau Seine-Normandie (2019-2024), du Plan Vert d'Île-de-France, du schéma régional de cohérence écologique, de la stratégie régionale de la biodiversité ainsi que de la stratégie nature et le PCAE de la métropole du Grand Paris ;
- s'inscrire dans le programme des aides des partenaires financiers.

L'association Espaces assure une mission d'animation de ce contrat et de coordination des projets.

L'adhésion de l'EPT Paris Ouest La Défense au Contrat Eau, trame verte et bleue constitue l'opportunité de proposer, dans le cadre de ses compétences, un plan pluriannuel, constitué d'actions structurantes et opérationnelles, permettant de mettre en œuvre ses engagements.

Il est proposé au bureau d'approuver le Contrat Eau, trame verte et bleue, climat des Plaines et Coteaux de la Seine centrale urbaine 2020-2024 et d'autoriser le Président, ou le vice-président délégué, à signer la déclaration d'engagement pour l'adaptation au changement climatique du bassin Seine-Normandie.

Après en avoir délibéré, le Bureau,

Vu le Code général des collectivités territoriales, et notamment ses articles L.5211-10 et L. 5219-5,

Vu le Code de l'environnement, notamment l'article L.371-2,

Vu le schéma régional de cohérence écologique (SRCE) d'Ile-de-France adopté par le conseil régional le 26 septembre 2013 et arrêté par le Préfet de région le 21 octobre 2013,

Vu la délibération n°10/2016 du conseil de territoire du 18 janvier 2016 portant délégation du conseil de territoire au Bureau,

Vu l'approbation de la stratégie d'adaptation au changement climatique du bassin Seine-Normandie par le comité de bassin en décembre 2016,

Vu la décision n°04 (15/2017) du bureau territorial du 20 avril 2017 portant signature de la charte de l'eau « Plaines et coteaux de la Seine centrale urbaine »,

Vu la décision n°18 (31/2019) du bureau territorial du 26 mars 2019 portant signature de la charte trame verte et bleue « Plaines et coteaux de la Seine centrale urbaine »,

Vu la délibération n°05 (53/2019) du conseil de territoire du 25 juin 2019 adoptant le plan climat-air-énergie de l'EPT Paris Ouest La Défense,

Vu le diagnostic du bassin versant Plaines et Coteaux de la Seine centrale urbaine réalisé en 2013 et le diagnostic Trame verte et bleue réalisé en 2019,

Vu le Contrat Eau, trame verte et bleue, climat des Plaines et Coteaux de la Seine centrale urbaine (2020-2024) et ses quatre enjeux,

Vu le plan d'actions ci-annexé,

Vu la déclaration d'engagement ci-annexée,

APPROUVE le Contrat Eau, trame verte et bleue, climat des Plaines et Coteaux de la Seine centrale urbaine 2020-2024.

APPROUVE les objectifs et le contenu de la stratégie d'adaptation au changement climatique du bassin Seine-Normandie.

S'ENGAGE à respecter les objectifs et les priorités du Contrat Eau, trame verte et bleue, climat des Plaines et Coteaux de la Seine centrale urbaine 2020-2024 et à mettre en œuvre les actions inscrites dans le plan d'actions annexé pour lesquelles l'EPT Paris Ouest La Défense est maître d'ouvrage pour un montant estimatif total de 4 020 000 € HT.

AUTORISE le Président ou le vice-président délégué à signer le Contrat Eau, trame verte et bleue, climat des Plaines et Coteaux de la Seine centrale urbaine 2020-2024 et les documents correspondants, ainsi que la déclaration d'engagement pour l'adaptation au changement climatique du bassin Seine-Normandie.

Décision adoptée par

Votes pour : 08

Votes contre : 00

Abstentions : 00



Le Président

Jacques Kossowski
Maire de Courbevoie

Décision transmise en Préfecture le 18 DEC. 2019

Décision affichée au siège de l'établissement public territorial le 18 DEC. 2019

Page 3/3

Annexe 6 - Observation n°319 - Courrier de Marie-Cécile et Michel HAAS (8 pages)

Marie-Cécile et Michel Haas
Péniche ROC 2
894 quai du président Carnot
92210 Saint Cloud

Annexe 6 - PJ à l'observation n°319 - (8 pages 1 à 8/8)

Saint Cloud, le 9 mai 2021

Monsieur le commissaire enquêteur,

Habitant depuis six ans sur une péniche quai Carnot à Saint Cloud, nous sommes aujourd'hui tiraillés entre le soulagement de voir que le réaménagement de la RD7 sur le tronçon Saint Cloud-Suresnes progresse enfin, et une très grande inquiétude liée aux conséquences environnementales du projet tel qu'il nous est présenté.

Ce projet est très ancien, et nous sommes le dernier tronçon à ne pas avoir été aménagé. Très clairement, l'entretien de la chaussée et surtout de ses abords (trottoirs, contre-allées, espaces verts, mobilier urbain) a été « oublié » depuis longtemps, dans l'attente sans doute de la requalification, contribuant à dégrader encore plus une situation déjà très problématique.

- Les trottoirs côté berges sont la plupart du temps soit inexistant, soit de portion congrue et défoncés, rendant la circulation piétonne très difficile et l'accessibilité aux bateaux logeuse.
- Un parcours vélo quasi impossible, et très accidentogène pour les 2RM
- La circulation, devenue encore plus dense depuis la création de la piste cyclable sur la RD1, est saturée une grande partie de la journée, avec un flux en accordéon dû aux rétrécissements récurrents de 2 à 1 voie, générant bruit et pollution.
- En l'absence de radars si efficaces sur d'autres tronçons de la RD7, la vitesse de circulation le soir y est très excessive, notamment pour les poids lourds très nombreux et au gabarit très impressionnant.
- Le sentiment d'insécurité pour les piétons, lorsqu'ils doivent traverser ou simplement attendre le bus, est particulièrement accentué du fait du souffle provoqué par ces poids lourds, qui passent au ras du piéton, avec des pics de vitesse le soir et la nuit en anticipation des rétrécissements de voirie ;
- De nombreux véhicules habitués du secteur n'hésitent pas à brûler le feu pour tourner à gauche (rue des Milons), mettant en danger les piétons qui ont déjà peu de créneaux et de temps pour traverser.

Bref, la RD7 sur ce tronçon est dégradée, embouteillée, anxiogène, sale, polluée et bruyante ! C'est dire à quel point la requalification promise depuis plus de vingt ans est attendue et nécessaire.

Nous sommes bien conscients de la gageure que représente ce projet, qui cherche à concilier dans un espace public très contraint des enjeux parfois contradictoires : le maintien (voire le renforcement tel que c'est annoncé) d'un axe de grande circulation et la création d'une promenade paysagère, la cohabitation des poids lourds et des modes doux, le boulevard urbain et le corridor écologique, les impératifs de mobilité nécessaires à l'activité

Page 1/8

économique et ceux des loisirs. Et ce alors que les usages liés tant à la mobilité qu'au travail sont en pleine mutation, accélérée par la pandémie, rendant les projections à moyen et long terme très hypothétiques.

1/ UN PROJET ROUTIER AVANT TOUT, QUI PRIVILEGIE LES MOBILITES DURES (VOITURES, CAMIONS) AU DETRIMENT DES MOBILITES DOUCES (VELOS, PIETONS)

La transformation de la RD7 en 2x2 voies est un projet routier qui date d'il y a près de trente ans.

Le premier tronçon réalisé entre Suresnes et Puteaux reflète l'idéologie du tout-voiture de l'époque : les mobilités douces et la végétalisation n'ont pas été prises en compte, l'accès à la Seine est inexistant. La promenade côté bâti est sans intérêt et peu fréquentée hormis quelques riverains venant faire leurs besoins à leur chien, et de rares cyclistes (dont nous sommes) obligés de rouler à vitesse réduite pour slalomer entre les chiens et leur maître, et éviter les véhicules aux multiples intersections.

Les travaux réalisés plus récemment sur **la section Issy les Moulineaux-Meudon reflètent une première évolution appréciable, intégrant au projet routier les modes doux, une promenade confortable côté Seine et un effort de végétalisation** (même si le rendu final est beaucoup plus minéral que les images projetées à l'époque). La circulation a été fluidifiée et apaisée, comme promis, la promenade et piste cyclable réalisées côté Seine sont devenues une destination familiale prisée par les riverains et bien au-delà ainsi qu'un axe fréquenté par les vélos.

Le tronçon Saint Cloud-Suresnes arrive en phase réalisation alors que le contexte en termes d'usages et d'attentes des mobilités est en profonde mutation, accélérée par la pandémie : création du T2, lancement du projet de L15 de la SGP, création de la ZFE, essor rapide du vélo, développement du télétravail ... Très clairement, ces évolutions n'ont pas du tout été prises en compte par le Département, obsédé par l'objectif d'achever coûte que coûte la 2x2 voies. On voit ici la limite de ces gros projets publics d'infrastructures qui mettent des années à aboutir, et qui, faute d'un minimum de souplesse et d'agilité dans les process, se retrouvent au moment de la livraison complètement déphasés par rapport au nouveau contexte et aux attentes des citoyens.

Voirie / circulation voitures et PL

Nous regrettons le parti pris « non négociable » de la 2x2 voies sur ce tronçon.

La seule justification du Département est sa volonté de ne pas changer de grille de lecture par rapport aux tronçons déjà réalisés. Ce dogmatisme hérité d'une époque révolue a des conséquences très néfastes sur le tronçon de Saint Cloud-Suresnes, qui ne dispose pas d'une emprise foncière suffisante pour créer des aménagements dédiés aux mobilités douces confortables, en addition d'une route aussi large.

L'Autorité environnementale avait pourtant suggéré d'étudier d'autres solutions, notamment un passage à 3 voies avec réorganisation du plan de circulation des deux communes. Nous regrettons que cela n'ait pas été fait.

Les études présentées dans le dossier sont parfois très anciennes, et ne tiennent pas compte des évolutions de circulation et de l'offre de transports en commun mentionnées plus haut. Les plans sont incomplets. L'étude acoustique est plus récente mais elle a été réalisée sur des bases biaisées : ainsi, notre bateau a été équipé d'un enregistreur pour mesurer le bruit au moment même où la Seine était très basse, mais surtout la circulation sur le quai était coupée la nuit !

Certes, le projet constituera une vraie amélioration par rapport à l'existant pour la rationalisation des flux (ce qui n'est pas bien difficile!). Mais la conséquence annoncée (et d'ailleurs parfaitement assumée par le maître d'ouvrage) sera la **création d'un appel d'air**. L'Autorité environnementale estime à **+ 50% l'augmentation de la circulation**, alors même que l'Ile de France connaît une diminution de la circulation depuis 2010, et que tout laisse à penser que c'est une tendance lourde. Avec en effet collatéral une **augmentation prévue de la pollution atmosphérique et sonore, et le dépassement des seuils critiques pour les riverains !**

Nous avons pu constater depuis quelques années une forte augmentation du nombre de poids-lourds fréquentant ce tronçon de la RD7, ainsi que de leur gabarit très impressionnant. Un certain nombre de ces engins seraient liés au chantier du Grand Paris Express. On nous dit que nous sommes l'itinéraire d'évitement du duplex de l'A86, et qu'ils ne peuvent pas passer par la RD1 car la hauteur sous le pont de Suresnes est insuffisante : tout le flux est ainsi concentré sur la RD7. **On peut légitimement s'interroger sur l'attractivité de la future « promenade paysagère » située dans cet environnement essentiellement routier, avec une telle concentration de poids lourds à proximité immédiate des passants !**

Face à ce bilan catastrophique annoncé, rien n'est prévu pour limiter la vitesse et les nuisances créées par les véhicules.

Il est indispensable de doter le tronçon, comme à Issy les Moulineaux, de radars réguliers, de feux synchronisés, d'appels de feu piéton et d'enrobé anti bruit.

Si l'objectif du Département est bien de favoriser également les mobilités douces, piétons et vélos, il faut trouver des moyens pour protéger leurs cheminements et les isoler des camions et autres véhicules.

Piste cyclable / circulation vélos

La piste cyclable bidirectionnelle est prévue côté bâti. Les motivations de ce choix, **en rupture avec le parti pris réussi du dernier tronçon réalisé à Issy les Moulineaux-Meudon**, sont assez minces : les « critères techniques, socio-économiques et environnementaux » détaillés dans le tableau synthétique (p55) ne font pas apparaître de réel avantage côté bâti, jugé en revanche accidentogène **par les cyclistes**. Une simple comparaison des usages et succès respectifs remportés par la piste existante à Suresnes-Puteaux, implantée côté bâti, et celle d'Issy-les-Moulineaux-Meudon, implantée côté Seine, permet de comprendre l'absurdité de ce choix, qui va à l'encontre des exigences et pratiques actuelles, en particulier sur des grands axes comme celui-ci qui a vocation à intégrer le plan RER-V ! De plus, ce choix permet certes d'éloigner la voirie du bâti, mais cela entraîne mécaniquement son décalage vers la Seine, ce qui à certains endroits oblige à prendre sur la berge, entraînant une artificialisation du sol par la création d'un mur de soutènement en béton qui s'étendra sur 1,6 km et fera par endroits 2,20m de hauteur !

PROPOSITION 1

Nous proposons que la piste cyclable soit implantée côté Seine.

Cette solution présente de nombreux avantages :

- Suppression des nombreuses intersections sur le parcours des cyclistes, ceux-ci ne devant traverser la RD7 qu'en entrée et/ou sortie de parcours
- La voirie n'est plus déportée vers la Seine, ce qui permet de préserver la berge et d'éviter une artificialisation devenue inutile
- la piste cyclable est un aménagement léger qui peut s'adapter facilement aux contraintes variables des emprises foncières, contournant certains arbres, passant sur passerelle en surplomb de la berge plantée, etc
- la piste ajoutée au trottoir permet d'avoir côté Seine un espace plus conséquent dédié aux mobilités douces, plus apte à devenir une destination de promenade (à condition de bien l'isoler de la voirie).

PROPOSITION 2

Nous proposons de prolonger le mur acoustique prévu dans la section « ESEO Paris place Clemenceau », sur toute la section stade Tacconi jusqu'à la passerelle de l'Avre, par une palissade acoustique en bois, si possible végétalisée.

Celle-ci présentera deux avantages majeurs :

- 1) elle isolera la promenade de bord de Seine en protégeant physiquement les promeneurs qui sont très proches des voitures et poids lourds. Le corridor ainsi créé deviendra un itinéraire protégé permettant de relier deux poumons verts de l'ouest parisien : en partant du parc de Saint Cloud, le promeneur pourra parcourir en toute sécurité et sérénité le bord de Seine pour rallier la passerelle de l'Avre, très prisée, puis rejoindre le Bois de Boulogne.
- 2) Elle constituera une protection acoustique pour les habitations fluviales qui vont être très impactées par l'augmentation de la circulation et la suppression de la végétation.

Le maître d'ouvrage affirme que cette option va à l'encontre de son objectif de créer des percées visuelles vers la Seine ... mais les seules personnes qui seront gênées par une seront les conducteurs des véhicules, ce qui semble plutôt bénéfique pour la sécurité routière ! Les promeneurs, piétons ou vélos, pourront quant à eux admirer le fleuve en toute quiétude.

➤ Stationnement

Le projet entraîne la suppression de nombreuses places de stationnement. Notre proposition de transfert côté Seine de la piste cyclable, ainsi que la création d'une bordure de protection tout au long de la promenade cycle+vélos, entraînera de surcroît la suppression des quelques emplacements de stationnement résiduels côté Seine, en maintenant si possible quelques emplacements de dépose minute (au niveau des passages piétons par exemple) pour faciliter l'accès livraison et PMR des bateaux logements.

Il faudra identifier des solutions de stationnement dans les secteurs les plus impactés (par exemple co-stationnement entreprises/particuliers).

La création **d'un parking sous le stade Martine Tacconi est une bonne réponse** pour le secteur des Milons, mais elle est évoquée de façon lapidaire et conditionnée à l'initiative de la commune. Il s'agit donc de la sécuriser.

Il est à noter par ailleurs que rien n'est dit dans le projet sur le développement de stationnements et de bornes de recharge pour les véhicules électriques.

2/ UN PROJET DONT LES GRANDS PERDANTS SONT LA FAUNE, LA FLORE ET LA SANTE DES HABITANTS

Ce projet reflète deux formes de dogmatisme. Nous ne reviendrons pas sur le dogmatisme de la 2x2 voies à tout prix, même quand l'emprise foncière est insuffisante. Mais il y a également du dogmatisme à vouloir créer partout des « promenades paysagères », même si cela implique de saccager les paysages existants, même si l'environnement urbain et routier immédiat ne se prête pas du tout à la flânerie bucolique. Il y a enfin un drôle de paradoxe à prétendre « rendre la Seine aux habitants », au détriment des habitants, de la faune et de la flore de la Seine !

La RD7 révèle sur ce tronçon de véritables atouts naturels : un alignement d'arbres majestueux, des berges très végétales, une faune variée.

Le dossier du projet affirme que peu d'espèces sont présentes et que de rares oiseaux, plutôt communs, ont été identifiés (« contactés ») : une affirmation proprement stupéfiante ! Les habitants des péniches observent et côtoient quotidiennement cygnes, canards, poules d'eau, hérons, mouettes et moineaux, libellules, papillons et abeilles. Chaque printemps amène la naissance sur la berge de fratries de cygnons et de canetons. Le soir, elle est animée par le ballet des chauves-souris. La LPO, en avril 2021, notait d'ailleurs la présence de pinsons, de mésanges bleues, de mésanges charbonnières, de bergeronnettes grises, de bergeronnettes des ruisseaux, de chevaliers guignettes, d'hirondelles des cheminées et de troglodytes mignons.

Le dossier indique également qu'il n'a pas été décelé de frayères. Nous pouvons témoigner que chaque année, des poissons viennent en nombre passer plusieurs jours entre notre péniche et la berge pour se reproduire avec force remous et éclaboussures, spectacle tout à fait édifiant !

Il est consternant de constater que le projet du Département fait fi de ces atouts et prévoit un aménagement radical qui entraînera **l'abattage pur et simple de tous les arbres d'alignement (425 arbres), pour la plupart parfaitement sains, et, sur certaines sections, de toute la végétation des berges (arbres et haies) !**

Sur les sections où l'emprise de la voirie sera élargie, il est prévu non seulement d'abattre tous les arbres et arbustes mais encore de créer un grand linéaire de mur de soutènement en béton ! **Une artificialisation du sol renforcera significativement l'imperméabilisation des berges.**

Ces arbres et haies sont des éléments essentiels au bien-être des riverains. Ils permettent de lutter contre les îlots de chaleur, d'absorber la pollution de l'air et la pollution sonore. Leur système racinaire permet de retenir la terre et de filtrer l'eau, fonction de plus en plus indispensable alors que les crues se multiplient. Ils abritent une foultitude d'oiseaux qui y nichent. Ils sont partie intégrante du corridor écologique constitué par la Seine et ses deux berges arborées.

Certes, des arbres seront replantés, mais en nombre bien inférieur. Combien d'années faudra-t-il attendre pour qu'ils atteignent une dimension comparable ?

Certes, la berge a besoin d'être nettoyée et stabilisée à certains endroits : elle n'est entretenue que par les habitants des péniches, qui suppléent comme ils peuvent à la carence du gestionnaire alors qu'il s'agit du domaine public, et les crues successives l'ont fragilisée, provoquant chutes d'arbres et glissements de terre. L'intervention du Département y est bienvenue, **à condition qu'elle respecte l'identité végétale et le caractère naturel des lieux, qu'un soin particulier soit apporté à replanter des végétaux suffisamment denses, et que l'entretien des végétaux soit assuré par la puissance publique pour garantir leur pérennité.**

La multiplication des épisodes de crue nous rappelle, si besoin était, l'urgence de changer nos modes de vie, de déplacements, et de préserver la planète. Ce projet sacrifie les arbres pour faire passer une 2x2 voies...

PROPOSITION 3

Nous demandons que soient préservés **les arbres d'alignement**, en adaptant le gabarit de la voirie à l'existant plutôt que l'existant au gabarit désiré.

Pour ce faire, le transfert de la piste cyclable côté Seine permettrait d'adapter celle-ci aux contraintes rencontrées sur son parcours : parfois sur chaussée, parfois sur trottoir, parfois sur passerelle légère en surplomb de la berge, avec un tracé qui peut se permettre d'être sinueux, jouant des arbres et du paysage. Nul besoin d'abattre massivement les arbres pour faire passer les vélos, contrairement aux voitures et camions !

3/ DES CONSEQUENCES LOURDES POUR LES RIVERAINS FLUVIAUX TOTALEMENT OCCULTEES

La présence sur ce tronçon de nombreux bateaux logements, péniches ou house-boats, contribue à créer une atmosphère pittoresque très appréciée des promeneurs : la vue depuis la passerelle de l'Avre, avec en premier plan la boucle de la Seine, les péniches et le corridor verdoyant, et en arrière fond la *skyline* de La Défense, est emblématique de cette diversité de paysages urbains que propose la Vallée de la Seine.

Des habitants du fleuve injustement stigmatisés

Depuis des années, la berge de ce tronçon est laissée à l'abandon par le gestionnaire public. Les habitants de la Seine, qui paient une COT pour bénéficier d'un emplacement sécurisé et viabilisé, se sont substitués à VNF pour entretenir comme ils le pouvaient la berge, ramassant les détritiques, coupant les branchages, et parfois même débitant les arbres emportés par la crue. Les cheminements privatifs ou semi privatifs ont été réalisés avec l'accord tacite de VNF, pour permettre d'assurer l'accès aux logements.

Que la berge soit enfin prise en charge est une bonne nouvelle. Les crues successives ont révélé ses fragilités. A condition que cela se fasse dans le respect de son caractère végétal, avec des replantations en nombre, le minimum d'artificialisation et un entretien régulier postérieur aux travaux d'aménagement. Si les travaux sont réalisés par le Département sur le domaine public de VNF, qui sera en charge de la maintenance ?

Des informations lacunaires sur l'aménagement de la berge et les conséquences pour les habitants du fleuve

Le projet qui nous avait été présenté en 2017 prévoyait le maintien d'un chemin bas sur la berge, qui permettait l'accès pour la maintenance mais aussi l'accès aux logements. Il n'en est plus question aujourd'hui. Nous comprenons que les bateaux devront raccrocher leur passerelle à une plateforme située sur le quai : cette solution ne prend pas en compte la différence de niveau entre le quai et le fleuve et paraît totalement irréaliste. Chaque bateau a sa spécificité : longueur, hauteur, type de passerelle, ... **un traitement au cas par cas est incontournable sur le plan technique, et souhaitable pour préserver le charme du paysage fluvial.**

Par ailleurs, **le maître d'ouvrage doit proposer des solutions pour protéger les riverains de l'impact de son projet.** Seulement deux murs anti bruits sont prévus, en bordure du parc du Château et de la future promenade entre la place Clémenceau et l'A13, pour protéger les oreilles des éventuels promeneurs, mais rien n'est prévu pour les habitants des péniches, aux premières loges de cette circulation accrue, alors que le rideau végétal va être complètement détruit !

Or, il n'est prévu aucune mesure pour les accompagner : en particulier pas **d'isolation acoustique** pour les péniches contrairement au bâti (au prétexte mystérieux qu'isoler une péniche est impossible !). La création évoquée ci-dessus d'une barrière acoustique (palissade ou haie) entre la route et la promenade modes doux permettrait également de protéger les habitations fluviales du bruit.

Rien n'est dit non plus sur la reprise des amarrages ou la mise en conformité des réseaux. Tous ces sujets ont sans doute vocation à être précisés ultérieurement. Mais ils suscitent légitimement notre inquiétude car la transformation de la RD7 va entraîner de multiples conséquences pour nos logements. Nous demandons à bénéficier a minima du même traitement que les péniches d'Issy les Moulineaux, en **particulier le financement des ducs d'albes remis aux normes, la remise à niveau des réseaux (eau, assainissement, fibre), ainsi que d'une subvention pour financer la collecte centralisée des eaux usées.** Nous pourrions ainsi remplir la promesse d'une Seine propre pour Paris 2024, et éviter de reproduire les erreurs passées (le tout-à-l'égout aménagé à Issy mais des bateaux qui ne s'y raccordent pas car les travaux sont coûteux).

Les premiers principes du **phasage des travaux** précisent que les interventions sur les berges devront se faire en amont (suppression des arbres et autres végétations gênantes, démontage des aménagements privés). Les terrassements généraux auront lieu en même temps que ceux de la RD7, ainsi que l'installation des enrochements et des murs de soutènement en béton. Les travaux de plantation interviendront en dernier lieu, après l'installation des revêtements (enrobés, pavages, etc.). Les aménagements privés sont pour la plupart des chemins et escaliers qui permettent d'accéder aux logements. S'ils sont supprimés dès le démarrage du chantier, il faudra veiller à prévoir des cheminements alternatifs sécurisés.

CONCLUSION

Certains voudraient croire ou faire croire que les habitants du fleuve ne sont que des usurpateurs de l'espace public, qu'ils veulent garder la Seine pour eux et refusent d'y accueillir les autres habitants.
C'est tout le contraire.

Nous sommes heureux que le Département se propose de remettre de l'ordre dans cette voirie, d'organiser les flux, d'y accueillir une piste cyclable, dans une vision proche des travaux réalisés à Issy les Moulineaux.

Nous sommes très heureux aussi de cette volonté de valoriser le paysage fluvial auquel nous sommes tellement attachés que nous avons choisis d'en faire notre cadre de vie.
Que les habitants de la ville se réapproprient les berges est un très bon objectif !

Mais appeler « promenade paysagère » un petit trottoir accolé à une 4 voies dédiée à la grande circulation et aux poids lourds, et dont tous les arbres d'alignement auront été préalablement abattus, relève de la manipulation sémantique.

Il s'agit donc d'améliorer le projet. Pour mieux concilier mobilités dures, mobilités douces, préservation de l'environnement et valorisation de la Seine.

Nous espérons que nos propositions y contribueront.



Marie-Célie et Michel Haas

Annexe 7 - Contribution Association Suresnes Bord de Seine

Observation n°369 - (5 pages)

Annexe 7 - PJ à l'observation n°410 - (5 pages - 1 à 5/5)

Association Suresnes Bord de Seine

120 quai Marcel Dassault, 92150 Suresnes

Représentant les bateaux logements de Suresnes

Présidente : Corentine Préel

Mail : corentine.preel@gmail.com

A l'attention de Monsieur le Commissaire-enquêteur,

Objet : Avis complémentaire sur le projet de requalification de la RD7 tel que soumis à enquête publique du 8 avril 2021 au 12 mai 2021

Monsieur le commissaire-enquêteur,

En complément de notre observation n°229 et de notre rendez-vous de ce jour, vous trouverez ci-joint un fichier pdf de présentation d'une solution alternative à la « promenade bétonnée » proposée par le Conseil Départemental sur tout le tracé de l'opération faisant l'objet de l'enquête.

Nous proposons que la promenade soit réalisée sur une structure légère, reposant sur des pilotis. Cette promenade regrouperait côté Seine le cheminement piéton et la piste cyclable bidirectionnelle. Elle serait séparée des voies de circulation par des jardinières en béton servant à la fois à protéger la promenade des véhicules, et à planter une haie végétale pour renforcer le côté arboré de la promenade.

Conformément à nos observations précédentes, nous vous confirmons penser que le passage à 4 voies est une profonde erreur, et qu'une solution à 3 voies de circulation réorganisées permettrait d'obtenir la fluidité suffisante sans provoquer d'appel d'air et d'augmentation de la circulation automobile. La RD1 passant prochainement de 2 à 3 voies, la RD7 pourrait en faire de même de façon symétrique, dans une approche globale des flux pendulaires nord-sud de circulation.

Cependant, notre proposition de promenade est pensée pour être compatible avec les deux profils.

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

- Il permet de sauver la quasi-totalité des arbres en les intégrant dans la promenade, comme montré dans les photographies ci-jointes,
- Il permet de transférer la piste cyclable côté Seine, favorisant une circulation sans carrefour, donc plus rapide et plus sûre,
- Il permet de ne plus avoir à construire le mur de soutènement en béton, mur très coûteux et totalement inesthétique, puisque la route sera repoussée de 3m vers la ville grâce au transfert de la piste cyclable côté Seine,

Page 1/5

1

- Outre les arbres, Il permet aussi de préserver la quasi-totalité de la végétation haute et basse des berges, sa faune nombreuse et son rôle d'absorption des eaux de pluie et des possibles crues du fleuve,
- Ce système léger, en respectant le profil naturel des berges, n'hypothèque pas l'avenir contrairement à une solution bétonnée et permettra aux collectivités locales de faire évoluer les aménagements au fur et à mesure des futurs usages,
- Il permet de connecter les passerelles des péniches en toute sécurité, contrairement aux plateformes au niveau du trottoir proposées par le maître d'oeuvre, ces dernières étant totalement inadaptées car imposant des angles bien trop importants pour les passerelles (parfois près de 45 degrés !),
- Il est bien moins coûteux qu'une solution minérale nécessitant de très lourds travaux.

Pour que le transfert de la piste cyclable côté Seine ne rapproche pas les voies de circulation des riverains côté ville, notamment à Saint Cloud, nous proposons que la voie de stationnement soit placée côté ville, offrant ainsi également un alignement arboré de ce côté (l'alignement d'arbres côté Seine n'étant plus abattu).

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

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

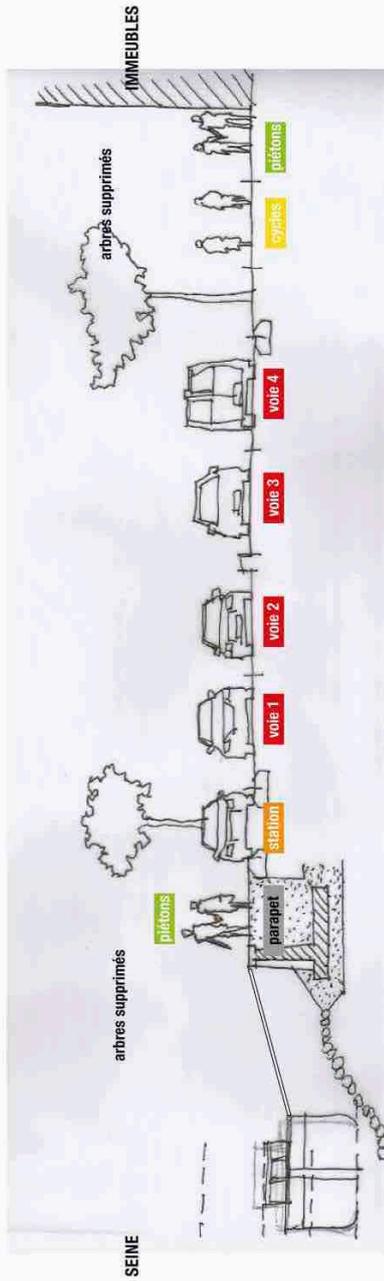
Dernier point, le registre de l'enquête publique étant clôturé mercredi 12 mai à 18h, pourriez-vous mettre à disposition du public une version téléchargeable complète des observations apportées au projet ?

En vous remerciant pour votre écoute constructive et la qualité de nos échanges, veuillez recevoir, Monsieur, l'expression de notre considération respectueuse.

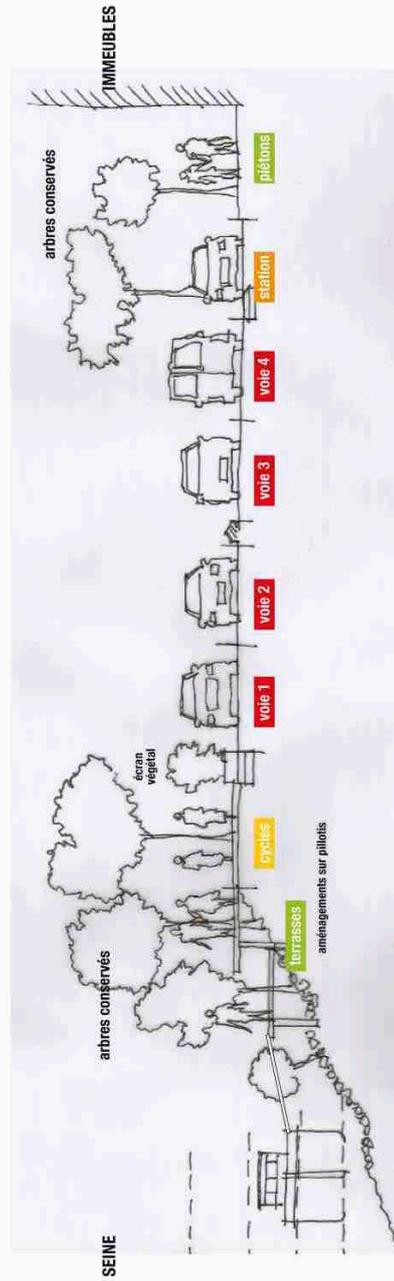
Corentine PRÉEL

Pour l'Association Suresnes - Bord de Seine

PROJET PROPOSÉ : LA PROMENADE LE LONG DES IMMEUBLES



PROJET ALTERNATIF : LA PROMENADE LE LONG DE LA SEINE



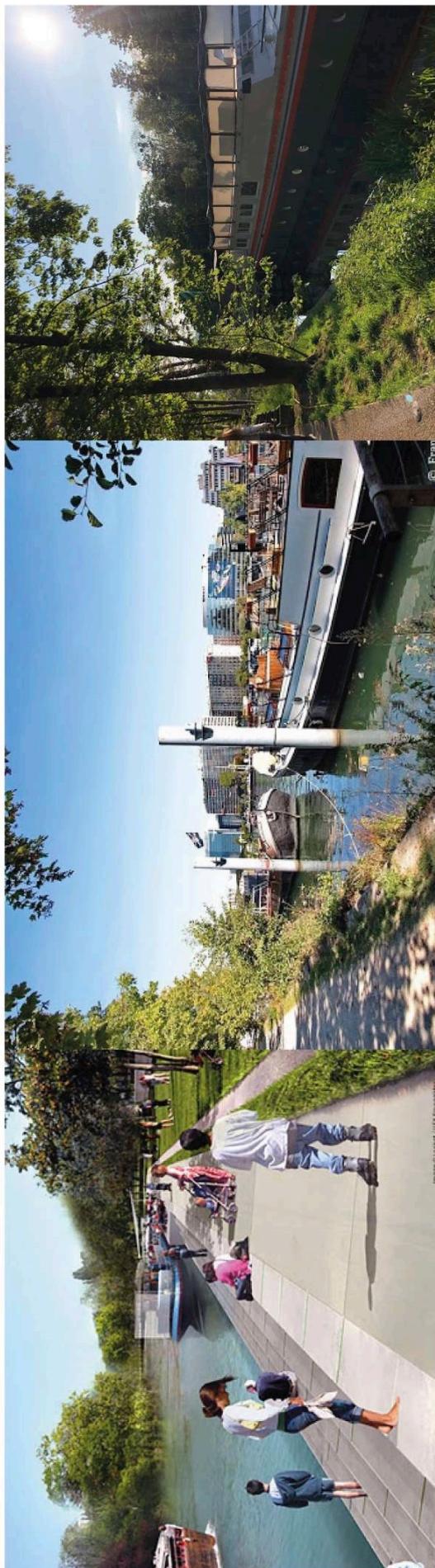


PROJET PROPOSÉ : LA PROMENADE LE LONG DES IMMEUBLES





PROJET ALTERNATIF : LA PROMENADE LE LONG DE LA SEINE



Annexe 8 - Observation n°410 - Contribution LPO - Agir pour la Biodiversité (2 pages)



AGIR pour la
BIODIVERSITÉ
ÎLE-DE-FRANCE

Annexe 8 - PJ à l'observation n°410 - (2 pages)

A l'attention de Monsieur le commissaire enquêteur,

Paris, le 12 mai 2021

Objet : Réponse à enquête publique unique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) et parcellaire relative au projet de requalification de la RD 7 de Suresnes à Saint-Cloud.

Monsieur,

Après lecture attentive du dossier, nous souhaitons vous communiquer une synthèse de nos remarques.

La démarche engagée de requalification de la RD 7 constitue une atteinte forte à la biodiversité décrite dans l'étude d'impact. Si celle-ci montre une diversité faunistique faible du fait d'un environnement urbain, il est néanmoins possible de recenser 19 espèces d'oiseaux, des insectes et trois chiroptères à enjeux majeurs (espèces protégées).

Cette démarche est donc non seulement préjudiciable à la biodiversité mais également à la société toute entière. En effet, nous ne sommes pas dans une politique de conservation de l'existant en essayant de s'y adapter et de l'améliorer mais dans une politique de faire table rase de tout ce qui existe, en négligeant tous les enjeux environnementaux, sociaux et les attentes des riverains, pour reconstruire en plus "moderne" dans son sens archaïque, c'est-à-dire quelque chose de « tout beau tout propre ». De fait, tout sera artificialisé, l'aménagement repose trop encore sur une vision ornementale et paysagère plutôt qu'environnementale.

Nous entendons bien les arguments concernant la sécurisation du trafic et le partage de l'espace public entre les différents usagers pour rendre les déplacements piéton et cyclable plus sûrs. Mais ces aménagements sont ici utilisés comme prétextes. Ils sont tout à fait réalisables indépendamment de l'ouvrage prévu, pour des coûts bien inférieurs et des bénéfices, pour les riverains et la biodiversité, bien supérieurs.

Impact des travaux sur les alignements d'arbres présents

Est prévue la coupe de 424 arbres, pour 340 plantés ensuite (espèces très homogènes avec un port modéré pour limiter l'entretien et le débordement sur la route). Nous perdons donc des arbres centenaires qui constituent aujourd'hui le peu d'écosystème urbain qu'il reste dans la zone, un écosystème déjà fragile mais qui a résisté et qui s'est adapté au lieu avec tout un panel d'espèces qui l'occupe.

C'est une zone de nidification (des nids ont été relevés), d'abris, de ressources mais également un corridor écologique pour des espèces menacées.

Améliorons plutôt que de détruire ! Il est indispensable de préserver les derniers réservoirs de biodiversité sur la zone, et ce n'est certainement pas parce que cette biodiversité est relativement faible que l'on doit accepter sa disparition.

LPO Ile-de-France

Parc Montsouris • 26 boulevard Jourdan • 75014 PARIS
Tél. 01 53 58 58 38 • Email : ile-de-france@lpo.fr • Site internet : lpo-idf.fr





AGIR pour la
BIODIVERSITÉ
ÎLE-DE-FRANCE

Impact des travaux sur la Trame Verte et Bleue

Nous ne voyons pas de quelle façon la TVB a été prise en compte dans ce projet. Deux réservoirs de biodiversité (Bois de Boulogne & le parc de Boulogne – Edmond de Rothschild) se trouvent à proximité.

L'alignement d'arbres actuel sert de liaison en tant que sous-trame arborée et est à l'évidence une zone de passage pour des espèces menacées sur le territoire (Pic épeichette & Tarier des prés), sa "faiblesse écologique" semble encore assurer son rôle de corridor. Les aménagements verts prévus (arbres plantés dans le béton) ne constitueront pas un corridor écologique et ne remplaceront certainement pas l'ancien qui, lui, semble fonctionnel.

Autre corridor touché par les travaux : la Seine. Vous parlez de « préserver au maximum », elle sera donc bien impactée. Le peu de biodiversité qu'il reste s'éteindra pendant cette phase de travaux. La pollution sonore, lumineuse et à proximité de la Seine auront également des impacts sur le vivant et la qualité de vie des riverains.

En conclusion, ce n'est pas un projet en phase avec notre temps. Nous devons repenser la ville autrement, favoriser le végétal, réduire le trafic et promouvoir les transports doux. Dans ce cadre, ce projet de quasi-autoroute le long de la Seine est anachronique. S'il y a suffisamment d'espace pour quatre voies, il y en a aussi pour améliorer la trame verte en restaurant les continuités écologiques avec la rive droite qui est l'un des plus grands réservoirs de biodiversité de la région.

C'est donc un projet contre lequel il y a des raisons écologiques fortes de s'opposer, des raisons relatives au développement durable et des raisons concernant l'aménagement de notre ville de demain. C'est un projet qui mériterait d'être repensé sur le fond, c'est-à-dire sur sa nécessité et son bénéfice réel.

Nous vous remercions par avance de prendre en considération ces observations dans le cadre de cette procédure d'enquête publique.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de nos sentiments distingués,

Emmanuel DU CHÉRIMONT
Délégué régional
LPO Île-de-France

LPO Ile-de-France

Parc Montsouris • 26 boulevard Jourdan • 75014 PARIS
Tél. 01 53 58 58 38 • Email : ile-de-france@lpo.fr • Site internet : lpo-idf.fr



Annexe 9- Observation n°420 - Pièce jointe - échanges de mails (2 pages)

Annexe 9 - PJ à l'observation n°420 - (2 pages)

Le lun. 5 avr. 2021 à 14:36, SANSONETTI Thomas - PACT/DM/SMOA <tsansonetti@hauts-de-seine.fr> a écrit :

Bonjour Madame,

Nous nous sommes effectivement rencontrés pour évoquer les objectifs de ce projets et discuter de divers sujets impactant les bateaux logements.

Nous avons depuis achevé le dossier d'enquête publique et l'avons transmis à la préfecture.

L'enquête publique est donc prévue du 8 avril au 12 mai inclus et vous trouverez ci-joint l'avis d'enquête qui vous permettra de prendre connaissance des diverses façons dont vous pouvez participer à cette enquête.

Il ne nous est pas possible de vous rencontrer pendant cette phase d'enquête ni dans l'attente du rapport final du commissaire enquêteur qui devrait nous parvenir à l'été.

En parallèle, sur ce même projet, nous avons contractualisé avec un maitre d'œuvre qui aura la charges des études approfondies à la suite de cette enquête.

Comme nous nous étions engagés à la faire précédemment, nous vous rencontrerons avec notre maitre d'œuvre dans sa phase Avant-Projet pour échanger sur les sujets qui vous souhaitez aborder.

Je vous propose de revenir vers vous en début d'été pour convenir du meilleur moment pour vous rencontrer.

Enfin, je vous informe que le chef de projet Jonathan Boetsch a quitté ses fonctions et a été remplacé par Mme Laure Cavalier, en copie.

Cordialement,

Thomas SANSONETTI

Chef du service de Maitrise d'ouvrage

Directions des Mobilités

01.41.37.11.16 / 06.99.43.29.62



Page 1/2

De : Isabelle Marchand [<mailto:isabelle@elixirdesign.fr>]

Envoyé : lundi 5 avril 2021 11:33

À : CARON Philippe - PACT/DM <PCARON@hauts-de-seine.fr>; SANSONETTI Thomas - PACT/DM/SMOA <tsansonetti@hauts-de-seine.fr>; BOETSCH Jonathan - PCVAU/DV/SMO/UIR <jboetsch@hauts-de-seine.fr>; MOBILITES CD92 <mobilites.cd92@hauts-de-seine.fr>

Cc : ERIC ROSSIGNOL <rossignoleric1@gmail.com>

Objet : Association des bateaux de St Cloud - Projet RD7

Bonjour,

Depuis notre rencontre de juin 20019, dans le cadre du projet d'aménagement de la RD7 de St Cloud à Suresnes, celui-ci s'est précisé.

Les représentants de notre association qui fédère les bateaux logement et d'activités stationnés à St cloud, souhaiteraient vous rencontrer rapidement afin d'échanger sur les aspects du projet nous concernant.

Pourriez-vous nous indiquer vos disponibilités ?

Vous en remerciant vivement à l'avance

Très cordialement

Isabelle Marchand-Joetzjer

secrétaire générale

Tél : +33 (0)6 07 41 25 45

Annexe 10- Observation n°421 - Demande de suspension de l'enquête (3 pages)

Louis COFFLARD

Avocat à la Cour

20 avenue Daumesnil - 75 012 Paris
Téléphone : 01.86.95.34.35
Télécopie : 01.86.95.34.33
Courriel : cofflard.louis@avocat-conseil.fr
SIRET : 53224754100040

Annexe 10 - PJ à l'observation n°420 - (3 pages)

Département des Hauts-de-Seine
Direction des Mobilités
Service Maîtrise d'ouvrage
Pôle Attractivité, Culture et Territoire
Hôtel du Département
57, rue des longues raies
92 000 Nanterre

Paris, le 11 mai 2021

| Par LRAR & par courriel : mobilites.cd92@hauts-de-seine.fr

A l'attention de M. Philippe CARON, Directeur des Mobilités au département des Hauts-de-Seine.

Cc : Monsieur Dominique MICHEL, commissaire enquêteur, par dépôt sur le registre électronique

Objet : TRES URGENT - demande de suspension de l'enquête publique.

Monsieur le Directeur des Mobilités,

J'ai l'honneur de vous saisir, au nom et pour le compte de mes clientes, les associations « Les bateaux de Saint-Cloud », « Suresnes Bord de Seine », « Val de Seine Vert », « Association Fluviale De Longchamp », « PEEP Saint-Cloud Centre Coteaux Louis Pasteur » et « Préservation des vues, perspectives et du bâti remarquable de la partie nord des Coteaux à St Cloud », d'une demande de suspension de l'enquête publique unique environnementale préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) et parcellaire relative au projet de requalification de la RD 7 de Suresnes à Saint-Cloud.

En effet, en vertu des dispositions du I de l'article L. 123-14 du code de l'environnement, le maître d'ouvrage d'un projet peut décider de suspendre l'enquête publique :

« I.-Pendant l'enquête publique, si la personne responsable du projet, plan ou programme visé au I de l'article L. 123-2 estime nécessaire d'apporter à celui-ci, à l'étude d'impact ou au rapport sur les incidences environnementales afférent, des modifications substantielles, l'autorité compétente pour ouvrir et organiser l'enquête peut, après avoir entendu le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête, suspendre l'enquête pendant une durée maximale de six mois. Cette possibilité de suspension ne peut être utilisée qu'une seule fois.

Pendant ce délai, le nouveau projet, plan ou programme, accompagné de l'étude d'impact ou du rapport sur les incidences environnementales intégrant ces modifications, est transmis pour avis à l'autorité environnementale prévue, selon les cas, aux articles L. 122-1 et L. 122-7 du présent code et à l'article L. 104-6 du code de l'urbanisme ainsi que, le cas échéant, aux collectivités territoriales et à leurs groupements consultés en application du V de l'article L. 122-1. A l'issue de ce délai et après que le public a été informé des modifications apportées dans les conditions définies à l'article L. 123-10 du présent code, l'enquête est prolongée d'une durée d'au moins trente jours.(...) »

Au cas présent, comme l'indique très clairement l'observation n°229 déposée par l'association « Suresnes Bord de Seine » (**pièce n°2**), le déroulement de l'enquête publique s'effectue dans un contexte de pandémie empêchant une participation du public effective, de surcroît pendant les vacances scolaires.

En outre, et il s'agit là d'un point crucial, le dossier soumis à concertation préalable diffère très substantiellement du projet actuellement soumis à enquête publique, notamment par l'ampleur de son emprise sur les berges.

Louis COFFLARD

Avocat à la Cour

20 avenue Daumesnil - 75 012 Paris
Téléphone : 01.86.95.34.35
Télécopie : 01.86.95.34.33
Courriel : cofflard.louis@avocat-conseil.fr
SIRET : 53224754100040

Enfin, plusieurs observations du public relatent une même demande de suspension justifiée par des critiques circonstanciées (**pièces n°1 à 7**).

Sans rappeler les nombreuses critiques dont fait l'objet le projet s'agissant de son impact sur l'environnement et la santé humaine, il apparaît plus que déraisonnable qu'un projet d'aménagement puisse avoir pour conséquence « *une dégradation de la qualité de l'air au niveau de la place Georges Clemenceau et le long de la RD 7 due à l'augmentation du nombre de véhicules* » (**Pièce E, tome I, page 137**) à l'heure où la France, à raison notamment de l'agglomération d'Ile-de-France, se trouve en situation d'infraction grave vis-à-vis de la Directive 2008/50 relative à la qualité de l'air (CE, N°428409, 10 juillet 2020 ; CJUE, N° C-636/18, 24 octobre 2019).

* *

*

Il résulte donc de ce qui précède que le projet soumis à enquête publique **requiert des modifications substantielles** visant à revenir au dossier initialement soumis à concertation ou à engager une nouvelle concertation.

C'est donc par ces motifs et au nom et pour le compte de mes clientes que j'ai l'honneur de vous saisir d'une demande de suspension de l'enquête publique unique environnementale préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) et parcellaire relative au projet de requalification de la RD 7 de Suresnes à Saint-Cloud.

Veillez bien recevoir, Monsieur le Directeur des Mobilités, l'expression de ma respectueuse considération.

Louis COFFLARD
Avocat à la Cour



PJ : liste des pièces

Louis COFFLARD

Avocat à la Cour

20 avenue Daumesnil - 75 012 Paris
Téléphone : 01.86.95.34.35
Télécopie : 01.86.95.34.33
Courriel : cofflard.louis@avocat-conseil.fr
SIRET : 53224754100040

LISTES DES PIÈCES

Pièce n°1 : observation n°96

Pièce n°2 : observation n°229

Pièce n°3 : observation n°239

Pièce n°4 : observation n°253

Pièce n°5 : observation n°305

Pièce n°6 : observation n°369

Pièce n°7 : avis complémentaire et contre-proposition observation n°369

Pour le texte des pièces 1 à 7 se reporter aux observations citées

Annexe 11- Lettre n°2 - (5 pages)

La 5° page est la première d'une pétition de 80 signatures (pages 2/6 à 6/6 non reproduites)

Courrier n°2 - remis le 08/11/21
2 pages 1/2 et 2/2
PJ 2 photos (PJ1)
PJ2 - pétition

1/2

PROBLEMATIQUE DES PLATANES QUAI CARNOT - SAINT-CLOUD

Annexe 11 - Lettre n°2 - (5 pages)

RESUME ET CHRONOLOGIE DES FAITS

- **Octobre 2003** : pétition des résidents = 90 % des résidents des 44 et 45 quai Carnot demandent un élagage conséquent et régulier pour bénéficier de la vue sur la Seine et du soleil...
- **3 décembre 2003** : demande des résidents à M. Le Maire.
- **5 élagages décidés et menés régulièrement par la ville de Saint-Cloud, sous le contrôle de M. SOULIE et M. HELLEC.... à la plus grande satisfaction des résidents, les...**
 - 2 février 2004
 - 13-14 mars 2006
 - 21 janvier 2008
 - 1-2 février 2010
 - 27 décembre 2010
- **2011** : reprise de la gestion des arbres d'alignement des routes départementales par le Conseil Général.
- **18 juillet 2012** : élagage très limité à quelques branches basses par EVEN générant des mécontentements des résidents.
- **24 juillet 2012** : lettre au Maire demandant de faire procéder à un réel élagage .
- **7 août 2012** : Le Maire demande au Conseil Général, MME DUJARDIN, de procéder à l'élagage uniquement des branches les plus hautes...
- **14 septembre 2012** : lettre du Président du Conseil Général au Maire donnant une description de la situation sur les élagages, en réalité, non effectués et totalement inexacte
- **4 février 2013** : lettre des résidents et de la Sté TECHNIOLOR, au Maire, demandant un élagage qui n'a toujours pas été réalisé.
- **13 mai 2013** : rencontre sur place avec M. FEUILLARD : proposition et engagement "d'éclaircir" les hautes branches"... jamais tenu...
- **27 juin 2013** : lettre du Président du Conseil Général qui promet des opérations encore une fois non réalisées.
- **13 janvier 2014** : rencontre sur place : MME MONS, M.BAYET(Conseil Général) MM SOULIE, MARTIN (Mairie) pour constater la demande des résidents. Proposition d'un élagage "sélectif" jamais réalisé.
- **août 2014** : arrivée de l'équipe EVEN qui ne fait rien (après de 30 minutes de présence et sur un appel téléphonique, interruption immédiate et départ sans aucune opération d'élagage....)
- **25 juin 2015** : simulacre d'élagage par EVEN. (comment élaguer 15 platanes en 4 H. de travail par "2 élagueurs apparemment pas professionnels" ... qui trouvent dangereux de grimper dans les arbres. et limitent leurs actions à une ou deux branches coupées ici ou là sur 3 ou 4 platanes....sur 15 ?).

Page 1/5

PROBLEMATIQUE DES PLATANES QUAI CARNOT - SAINT-CLOUD

2/2

- 25 novembre 2015 : nouvelle pétition rassemblant 80 résidents mécontents demandant l'élagage des platanes (ci-jointe)
- 1^{er} avril 2016 : abattage de 3 platanes malades, face au 2 immeubles du 45 quai Carnot.
- Aucun élagage n'a été réalisé depuis 5 ans. Les platanes ont grimpés de 5 à 8 mètres...
- La Seine ne demeure visible qu'en hiver et le soleil n'est reçu, également qu'en hiver.

VOIR PHOTOS.

DEMANDES DES RESIDENTS DES 44 et 45 QUAI CARNOT

- **LIBERER LA VUE SUR LA SEINE** et mieux bénéficier du soleil... en contrepartie des nuisances créées par la circulation sur le quai.
- **ARBRES** : Adopter des arbres ne dépassant pas le 2^e étage en phase adulte afin de CACHER le passage incessant des véhicules et LIBERER la vue sur la Seine pour les étages supérieurs. (entretien réduit, pas d'élagages, ...économies).
- **PISTE CYCLABLE** : A implanter, comme à Meudon, du côté de la berge afin d'éviter les risques d'accidents résultant des flux de véhicules entrant et sortant des résidences et de la station service TOTAL. ... Et faire du vélo en longeant la berge est plus agréable qu'en longeant des clotures d'immeubles.
- **ILOT CENTRAL** : Maintien d'un îlot central, même réduit, sur toute la longueur de la RD7 pour éviter les demi-tour des véhicules (livreurs...) qui existent toujours malgré une ligne continue.
- Adoption d'un revêtement silencieux pour la chaussée,

JEAN-PAUL MICHAUD

Président du Conseil Syndical de la Résidence « Belles Rives » pendant 8 ans et toujours membre de ce Conseil,

45 quai Carnot, 92210 Saint-Cloud --- 01 46 02 39 46 --- jeanpaulmichaud@orange.fr

Pièces jointes ; 2 Photos du quai – hiver / été

Pétition de nov. 2015 - 6 pages - 80 signataires

Saint-Cloud, le 8 avril 2021.

Page 2/5

15.03.2015 - 14h - 45 : Equis Lorraine - 12 km v. n. v. s.

PJ-1 au conseil n° 09
-1/2





Page 4/5

*PJ2 au
Carnet n°2
6 pages
80 signatures*

**PETITION DES HABITANTS DES RESIDENCES
"LES RIVES CLAIRES et "LES BELLES RIVES"
44 et 45 quai Carnot - 92210 - Saint-Cloud
octobre - novembre 2015**

qui subissent depuis 2012 les nuisances générées par une croissance incontrôlée et excessive des platanes implantés sur les deux côtés du quai Carnot générant aussi une dépréciation de leur patrimoine.
Ils demandent qu'il soit réellement procédé dans les meilleurs délais à un élagage conséquent de tous ces platanes afin que l'ensoleillement, la lumière et la vue sur la Seine qu'ils ont connus et appréciés leur soient intégralement rendus.

NOM	SIGNATURE
-----	-----------

Nota du C.E.: Les noms de cette page comme ceux des 5 pages suivantes n'ont pas été reproduit par le commissaire enquêteur pour des raisons de confidentialité.
L'original de cette pétition comme ceux de toutes les observations transmises par courrier et sur les registres, ont été transmis à la Préfecture des Hauts-de-Seine

PAGE 1/6 - 15 signatures

Page 5/5

Annexe 12- Lettre n°7 de M. Le Maire de Suresnes (2 pages)



Annexe 12 - Lettre n°7 de M. le Maire de Suresnes - (2 pages)

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ
DÉPARTEMENT DES HAUTS DE SEINE

Le Maire

Commissaire-enquêteur
Monsieur Dominique MICHEL

AMENAGEMENT ET DEV. TER. ENV. ET TRANSP. COMMERCE
ET ARTISANAT

Votre correspondant : MORGANT Maxime
N/Réf : D21-VS-02524
Tél : 01 41 18 17 42
E-Mail : mmorgant@ville-suresnes.fr

Objet : Observations de la ville de Suresnes sur le projet de requalification de la RD 7

Monsieur le Commissaire-enquêteur,

La ville de Suresnes souhaite vous faire part de plusieurs observations sur le projet de requalification de la RD 7 dans le cadre de l'enquête publique se déroulant du 8 avril au 12 mai 2021.

Lors de la phase de concertation, des remarques ont été émises par les habitants sur les aménagements envisagés. Nous souhaitons ici faire écho aux attentes des Suresnois sur ce projet structurant de notre territoire.

Dans un premier temps, nous vous rappelons le soutien de la ville au principe de création d'une promenade aménagée en bord de Seine, néanmoins cela ne pourra pas se faire sans proposer des solutions concrètes aux Suresnois pour préserver notre environnement. Le projet du Département a mis en avant plusieurs ambitions que nous accueillons favorablement pour apaiser la circulation sur cet axe, réduire les nuisances liées aux circulations et améliorer la gestion des eaux.

Cependant, nous souhaitons également la prise en compte des observations suivantes :

- **Positionnement de la piste cyclable et de la promenade piétonne** : il serait souhaitable de positionner la promenade piétonne au plus proche de la Seine en contrebas du niveau de la voie de circulation automobile afin de ne pas exposer les parcours piétons aux nuisances provoquées par cet axe de circulation et améliorer la relation visuelle des usagers avec le fleuve.

La piste cyclable devrait être positionnée côté Seine plutôt que côté ville afin de fluidifier la circulation des cyclistes et éviter les interruptions des parcours au niveau de chaque intersection. De même, les circulations piétonnes devraient être uniquement positionnées côté Seine, au niveau du parc du château, afin de réduire l'emprise des circulations et ainsi permettre la préservation des arbres existants le long de la voie.



Page 1/2

HOTEL DE VILLE
2 rue Carnot - 92151 Suresnes Cedex - Téléphone 01 41 18 19 20 - suresnes.fr

- **Abattage des arbres :** toutefois, si l'abattage des arbres restait nécessaire malgré les propositions du paragraphe précédent, il conviendra de préserver au maximum les arbres pouvant être conservés et compenser les abattages.
- **Aménagement des bords de Seine :** la commune souhaite que, parallèlement aux travaux de la RD 7, soit engagée une réflexion au titre des aménagements des bords de Seine en lien avec Voies Navigables de France et le Département... Cette opération devra prévoir des espaces réservés d'intérêt général permettant, par exemple, la création de zones d'embarquement et de débarquement pour la mise en œuvre d'une navette fluviale entre Suresnes et Paris.
- **Parc du château :** renforcer le lien entre le parc du château et la Seine au travers d'une passerelle ou d'un promontoire donnant sur le fleuve. Il est également nécessaire, de mettre en place dans le cadre des aménagements, un véritable mur anti-bruit tout le long du parc du château.
- **Biodiversité :** dans le cadre de la préservation de la faune sauvage, prévoir un passage pour les amphibiens.

Nous vous demandons de bien vouloir faire état des observations exposées précédemment afin que ce projet puisse faciliter une réappropriation des berges du fleuve et permettre aux habitants de bénéficier des qualités paysagères du site. En effet, à travers ce projet du Département des Hauts-de-Seine, nous avons en commun l'ambition d'ouvrir la ville sur la Seine et enrichir le cadre de vie des Suresnois.

Je vous prie de bien vouloir agréer, Monsieur le Commissaire-enquêteur, l'expression de mes salutations distinguées.



Guillaume BOUDY

Page 2/2

Annexe 13- Lettre n°9 de M. Le Maire de Saint-Cloud

(4 pages + 4 pages d'annexes avec 12 photos)



Annexe 13 - Lettre n°9 de M. le Maire de Saint-Cloud - (lettre 4 pages) Annexe - Photos (4 pages)

**Lettre n°9 remise en mains propres le 12 mai 2021
4 pages + 13 pages de l'annexe1 (sommaire + 12 photos)**



Monsieur Dominique MICHEL
Commissaire enquêteur

À Saint-Cloud, le 11 mai 2021

Réf : n° EB/NB/ 202100024
Suivi par : Nathalie BERNARD
Objet : Contribution de la ville de Saint-Cloud dans le cadre de l'enquête publique relative à la Requalification de la RD7 sur les communes de Suresnes et Saint-Cloud

Monsieur le Commissaire enquêteur,

L'enquête publique relative à l'aménagement de la Route Départementale n°7 (RD7) et des berges de Seine et de la place Georges Clemenceau à Saint-Cloud est actuellement en cours, du 8 avril au 12 mai 2021.

Ce projet, porté par le Conseil départemental des Hauts-de-Seine, vise à la requalification complète de la RD 7, sur un linéaire d'un peu plus de 3 km, depuis le pont de Suresnes jusqu'à la place Georges Clemenceau à Saint-Cloud.

Avant de préciser la position de la ville de Saint-Cloud, il me semble important de rappeler que la route départementale 7 est un axe qui relie du nord au sud les villes de Villeneuve-la-Garenne à Issy-les-Moulineaux. Sur l'intégralité du trajet, excepté la portion située entre le Pont de Suresnes et le Pont de Saint-Cloud, un aménagement en 2 x 2 voies est déjà réalisé. Le dernier aménagement en date est celui réalisé entre le Pont de Sèvres et le Pont d'Issy-les-Moulineaux. Chacun reconnaît la qualité de cette réalisation.

La situation spécifique du tronçon situé entre le Pont de Suresnes et le Pont de Saint-Cloud crée indubitablement un goulot d'étranglement extrêmement préjudiciable aux riverains directs des quais, mais aussi aux Clodoaldiens habitant à proximité des quais dans des rues qui sont, aux heures de pointe, envahies par une circulation de transit. Ces voies communales paisibles ne sont pas dimensionnées pour accueillir un tel trafic.

Outre cette problématique, il est également important de préciser que sur la commune de Saint-Cloud le front bâti présent sur les quais est principalement constitué d'immeubles d'habitation. Plus de 2 800 riverains habitent dans ces logements construits pour la plupart dans les années 1960-1990.

La situation actuelle dégrade quotidiennement la qualité de vie de l'ensemble de ces riverains et il est urgent d'y mettre un terme.

1/4



Hôtel de Ville - 13, place Charles-de-Gaulle - 92211 SAINT-CLOUD CEDEX - Tél : 01 47 71 53 00 - www.saintcloud.fr



Suite de la lettre n°9

Le projet de requalification porté par le Département apporte sans nul doute une amélioration significative des conditions de vie pour les riverains mais plus généralement pour le quartier dit des Coteaux et des Bords de Seine.

Les ambitions du projet répondent aux propositions générales d'aménagement suivantes :

- améliorer les mobilités en accueillant de manière confortable **l'ensemble des modes de déplacement** ;
- préserver l'environnement et **favoriser une continuité écologique** ;
- **ouvrir la ville sur la Seine** par la réalisation d'une promenade piétonne paysagère et la mise en valeur du panorama sur le fleuve ;
- **valoriser le patrimoine** par une mise en lumière des points d'intérêt et la mise en place d'une signalétique adaptée.

Ce projet d'aménagement a fait l'objet de nombreux échanges entre les services départementaux et ceux de la Ville.

En 2017, un projet tenant compte des adaptations formulées par la ville de Saint-Cloud a fait l'objet d'une concertation préalable qui a fait ressortir 4 enjeux forts sur les nuisances liées au trafic routier, la demande en stationnement, l'impact des aménagements sur le milieu fluvial et notamment l'occupation riveraine et l'impact sur le patrimoine végétal.

La version finalisée du projet avant enquête publique, prévoit ainsi :

- L'aménagement d'un boulevard urbain à 2X2 voies, à l'image de ce qui a déjà été réalisé à Issy-les-Moulineaux, Meudon, Sèvres ;
- Des carrefours équipés de feux et de traversées piétonnes munies d'îlots centraux, qui assurent au mieux la sécurité des piétons ;
- Un trottoir confortable le long du front bâti, longé par une piste cyclable bidirectionnelle ;
- Du stationnement longitudinal de part et d'autre de la chaussée pour répondre aux besoins des riverains en la matière ;
- Une promenade paysagère côté Seine, agrémentée d'espaces verts ;
- L'aménagement de la place Georges Clemenceau en carrefour giratoire à 3 voies, contrôlé par feux tricolores.



Suite de la lettre n°9

S'agissant du projet en lui-même et de son impact sur l'environnement, il est constant qu'il est positif :

- Le passage de cette dernière section à 2X2 voies (à l'identique des traitements amont et aval) participera au désengorgement du secteur, y compris des voies communales parallèles qui sont aujourd'hui utilisées comme itinéraires de « délestage » ;
- La création d'une piste cyclable, d'îlots de protection aux passages pour piétons, l'aménagement d'une promenade sur les berges sont autant de dispositions qui favorisent les modes de déplacement doux.

Concernant le choix de la piste cyclable bidirectionnelle côté bâti, cette solution a été retenue sur la base de la comparaison des critères techniques, socio-économiques et environnementaux.

Cette implantation permet aux cyclistes d'accéder plus facilement aux immeubles de bureaux et d'habitations et a pour principale caractéristique d'éloigner la chaussée du bâti implanté en front de Seine. Ce choix est justifié par les nombreux immeubles d'habitation déjà existants sur le quartier des Coteaux, représentant plus de 2 800 habitants.

Afin de tenir compte des intersections, à hauteur de chaque croisement, les cyclistes disposent de traversées réservées, parallèles aux traversées piétonnes, signalées par des pictogrammes vélos. Cette piste se prolonge tout autour de la place Clemenceau permettant aux cyclistes de relier les différentes voies débouchant sur celle-ci. La piste se prolonge également sur le pont de Saint-Cloud du côté Sud. Les cyclistes disposent ainsi d'un aménagement sécurisé, éloigné de la circulation importante transitant par la place.

La piste permet un accès facilité au Domaine National de Saint-Cloud. Les cyclistes venant de Boulogne rejoignent le Parc via la piste cyclable puis le parvis. Venant de Saint-Cloud, ils peuvent emprunter l'actuel passage souterrain converti en piste cyclable bidirectionnelle qui relie directement la rue Dailly à l'entrée du Parc. Les aménagements cyclables se connectent côté bâti aux aménagements déjà réalisés à hauteur du pont de Suresnes. Les cyclistes issus des rues adjacentes en zone 30 peuvent rejoindre facilement le cheminement cyclable.

- Le renforcement de la présence végétale le long de cette même promenade favorisera le développement de la biodiversité, déjà présente sur les berges (qui seront protégées au titre de leur intérêt écologique) ;
- Le projet prévoit la désimperméabilisation de près de 10 000 m², action qui s'inscrit dans la ligne du contrat de bassin « Trame Verte et Bleue » dont la ville de Saint-Cloud est signataire.

Au vu de l'ensemble de ces dispositions, la ville de Saint-Cloud est favorable à cet ambitieux projet, qui représente une réelle opportunité d'améliorer le cadre de vie des 2 800 habitants le long des quais et l'environnement actuel de la RD7. Le conseil municipal s'est d'ailleurs déjà exprimé sur ce sujet lors de sa séance du 21 novembre 2019.



Suite de la lettre n°9

Toutefois, il reste regrettable que ce projet conduise à l'abattage de plus de 400 arbres, justifié à la fois par l'emprise de 22 mètres nécessaire à sa réalisation et par la modification de l'altimétrie du futur espace public. Ce point devra faire l'objet, lors des études de conception, de toute l'attention des bureaux d'étude pour préserver le maximum de sujets. La Ville sera très attentive à cette exigence et également à celle de la replantation d'un nombre de grands sujets visant à compenser les abattages prévus sur le linéaire de la RD7.

Le nombre de places de stationnement est lui aussi réduit (de 373 à 305 places). A ce sujet, la Ville est actuellement en discussion avec le Département pour fixer les modalités techniques et financières de la création d'une offre en parking souterrain qui compenserait cette diminution. Le projet à l'étude de la création d'un parking sous le terrain de football du stade Martine TACCONI fait d'ores et déjà apparaître une contenance comprise entre 150 et 200 places, ce qui offre donc à terme une centaine de places supplémentaires.

Enfin, concernant l'aménagement de la place Georges Clemenceau :

- Une étude de circulation est demandée afin de s'assurer du fonctionnement efficient du carrefour giratoire à 3 voies ;
- La Ville souhaite aussi une réflexion sur la mise en place de solutions innovantes pour fluidifier et sécuriser le trafic routier, dès lors que les expérimentations qui vont avoir lieu sur le boulevard circulaire de la Défense auront été conduites.

Je vous prie de croire, Monsieur le Commissaire enquêteur, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.



Éric BERDOATI

Éric BERDOATI

Annexe 1 : Photos des quais de Seine et des berges (11 mai 2021)

Lettre n°9 - Annexe - page 1/13

ANNEXE 1

Ces photos prises sur les quais de Seine le mardi 11 Mai 2021 démontrent une situation environnementale et sanitaire loin d'être exemplaire. Une réhabilitation des quais ne pourra dès lors que l'améliorer.

A-1/4



A-2/4



A-3/4



A-4/4