



Table des matières

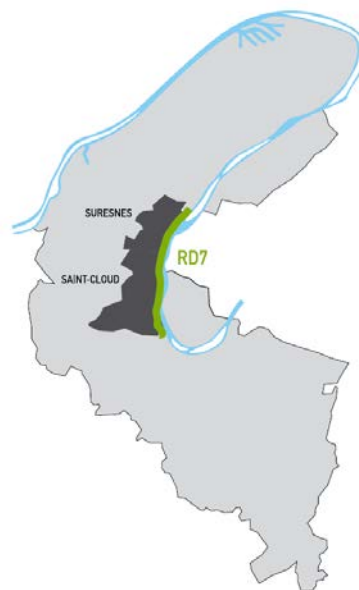
I.	LE PROJET	4
I.1	Introduction.....	4
I.2	Objectifs et caractéristiques principales	4
I.3	Objectifs de calendrier	5
II.	LE CONTEXTE REGLEMENTAIRE.....	5
III.	LES ACTEURS INSTITUTIONNELS.....	5
IV.	LES MODALITES DE LA CONCERTATION PREALABLE	6
IV.1	L’information et la communication.....	6
IV.2	Les échanges avec le public.....	9
V.	LE BILAN DE LA CONCERTATION PREALABLE	11
V.1	Les déplacements.....	13
V.2	L’environnement, les espaces verts	29
V.3	Les nuisances.....	35
V.4	Le stationnement	37
V.5	Les vélos	40
V.6	Les piétons.....	43
V.7	L’occupation fluviale.....	45
V.8	Les travaux et l’entretien	47
V.9	Le périmètre du projet	47
V.10	Le financement du projet.....	47
VI.	CONCLUSION	49

I. LE PROJET

I.1 Introduction

Le Département des Hauts-de-Seine est engagé dans l'aménagement de la Vallée Sud Rive Gauche de Seine. Ce projet a déjà permis d'aménager les quais de Seine sur les communes d'Issy-les-Moulineaux, de Meudon, de Sèvres, mais également sur une partie de Suresnes et de Puteaux.

Le Département des Hauts-de-Seine envisage désormais le réaménagement du tronçon restant, sur les territoires de Suresnes et Saint-Cloud, sur trois kilomètres compris entre l'allée de Longchamp à Suresnes et la place Georges Clémenceau à Saint-Cloud.



Localisation du linéaire de projet (en vert) dans les Hauts-de-Seine

I.2 Objectifs et caractéristiques principales

Le projet se décline suivant trois objectifs :

- Améliorer les mobilités ;
- Ouvrir la ville sur la Seine ;
- Valoriser le patrimoine.

De façon globale, le projet consiste à aménager :

- un boulevard urbain à deux files de circulation par sens ;
- des carrefours équipés de feux et de traversées piétonnes munies d'îlots refuges ;
- un trottoir confortable côté ville complété d'une piste cyclable bidirectionnelle ;
- du stationnement longitudinal de part et d'autre de la chaussée ;
- un trottoir confortable côté berges agrémenté d'espaces verts appelés « promenade paysagère ».

Plus spécifiquement, entre l'allée de Longchamp à Suresnes et la rue Feudon à Saint-Cloud, l'aménagement comprend une amélioration de la végétation sur les berges (retrait des espèces invasives, renforcement de la végétation) supposant un retrait des aménagements privatifs illicites qui s'y trouvent actuellement. Par ailleurs, entre la rue Feudon et la place Georges Clémenceau, le projet ambitionne de renaturer les berges en reportant la circulation sous le viaduc de l'autoroute A13.

Les supports de présentation figurant en annexe 9 permettent de disposer de plus de détail sur le projet.

I.3 Objectifs de calendrier

Le calendrier du projet présenté à la concertation est le suivant :

Approbation de l'étude de faisabilité le 16 septembre 2016

Concertation : du 16 octobre au 20 novembre 2017

Bilan de la concertation : le 14 mai 2018

Etudes complémentaires : 2018

Enquêtes publiques : 2019

Etudes de conception : 2019-2021

Dévoiements de réseaux : 2022

Travaux d'aménagement : 2023 -2026

II. LE CONTEXTE REGLEMENTAIRE

L'article L103-2 du code de l'urbanisme impose la tenue d'une concertation préalable pour tout projet susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement au titre de l'article L122-1 du code de l'environnement. Pour cette raison, le Département a organisé une concertation préalable pour l'aménagement de la route départementale n°7.

La phase de concertation préalable s'achève par la rédaction du présent bilan, prenant en considération les avis exprimés et les échanges tenus lors de cette période.

III. LES ACTEURS INSTITUTIONNELS

Le Département, propriétaire de la RD 7 et gestionnaire de son domaine public routier, pilote et porte le projet d'aménagement.

Les principaux partenaires de ce projet sont les communes des territoires concernés, à savoir Suresnes et Saint-Cloud ainsi que Voies Navigables de France, qui est propriétaire et gestionnaire du domaine public fluvial. Ils ont été associés dès les études préliminaires et ont été consultés préalablement à l'organisation de la concertation.

Plus en marge du projet, d'autres acteurs institutionnels sont identifiés sur le périmètre du projet, comme l'Etat, qui est propriétaire des ouvrages d'infrastructures de l'autoroute A 13 ainsi que du

Domaine national de Saint-Cloud, mais également la RATP qui exploite les infrastructures et les lignes de transport à proximité, comme le Tramway T2 et la gare routière « Parc de Saint-Cloud ».

IV. LES MODALITES DE LA CONCERTATION PREALABLE

La concertation préalable a pour vocation de présenter au public le projet du Conseil départemental en cours de réflexion, de recueillir les avis des usagers et de toute personne concernée, afin de se prononcer sur la suite à donner.

Par l'arrêté du 11 octobre 2017 (en annexe 1), le Président du Conseil départemental a décidé de lancer la concertation préalable, qui s'est déroulée du 16 octobre au 20 novembre 2017, dans les communes de Suresnes et de Saint-Cloud.

IV.1 L'information et la communication

Les dépliants

Près de 5 000 dépliants présentant succinctement le projet et les modalités de la concertation (exemplaire en annexe 2) ont été distribués dans les boites aux lettres : à Saint-Cloud, dans le quartier des « Coteaux » et du « Centre » et à Suresnes, dans les quartiers « République » et « Centre-ville ».



Zone de diffusion des dépliants dans la ville de Saint-Cloud (source : plan des quartiers de Saint-Cloud)



Zone de diffusion des dépliants dans la ville de Suresnes (source : plan des quartiers de Suresnes)

- *Les affiches*

Des affiches (exemplaire en annexe 3) informant de la tenue de la concertation ont également été mises en place sur les sites institutionnels des deux communes : une centaine dans chaque ville.

- *Les panneaux d'exposition*

Pendant toute la durée de la concertation, huit panneaux d'exposition (exemplaire format réduit en annexe 4), accompagnés de dépliants d'information en libre-service, ont été disposés dans les halls des deux Hôtels de Ville.



Registre à disposition dans le hall de la Mairie de Saint-Cloud pendant la concertation

- *Le site web du Département*

Le Département a également ouvert une page web dédiée au projet d'aménagement sur son site, afin de mettre à disposition en version numérique les dépliants, affiches et panneaux de l'exposition : <http://www.hauts-de-seine.fr/cadre-de-vie/voirie/rd-7/>

Les demi-échangeurs de l'A86

Viability hivernale

Les travaux en cours

Occupation du domaine public

▶ Initiatives durables

Objectifs et calendrier



La fluidité du trafic, la sécurisation des carrefours, l'intégration des circulations douces, la mise en valeur du patrimoine et la libération de l'accès aux berges sont autant de lignes directrices pour améliorer le cadre de vie des Alto-Sequanais.

Les objectifs :

- > **Améliorer les mobilités :** le projet accueillera l'ensemble des modes de déplacement (piétons, vélos) par des cheminements adaptés avec un itinéraire cyclable en site propre et des parcours piétons confortables. Par ailleurs, la desserte du tissu économique sera favorisée en harmonisant la largeur de chaussée à deux files par sens, tout en simplifiant les itinéraires et en améliorant la signalétique.
- > **Ouvrir la ville sur la Seine :** une promenade piétonne paysagère sera créée. Le panorama sur les berges sera revalorisé en améliorant la qualité végétale des talus et en créant de larges ouvertures visuelles sur la Seine.
- > **Mettre en valeur le patrimoine :** les points d'intérêt seront mis en lumière (viaduc, souterrain, place, monument), une signalétique différenciée sera installée entre les multiples zones d'intérêt (monuments, centre-ville, entreprises, itinéraires) et l'accessibilité aux futures Archives départementales situées dans la Caserne Sully sera améliorée.

Le calendrier :



Extrait de la page web du Département dédiée au projet

- *La publication dans les journaux locaux*

Les communes de Suresnes et de Saint-Cloud ont publié dans leur magazine mensuel un article informant des modalités de la concertation.



**CONCERTATION :
PROJET D'AMÉNAGEMENT
DES BERGES**

Le Conseil départemental doit poursuivre le réaménagement de la RD7 et des quais. Il s'agit maintenant de la portion Suresnes-Saint-Cloud. Une concertation se tiendra entre le 16 octobre et le 20 novembre dans le hall de l'Hôtel de Ville. On y retrouvera une exposition de 8 panneaux et un registre où les Suresnois seront invités à faire part de leurs remontées et questions. Le vendredi 10 novembre, de 15h à 20h, des agents de la Ville et du Département seront présents pour échanger avec les habitants sur le projet. Enfin, une réunion publique se tiendra le lundi 13 novembre à 19h à la salle des fêtes.

Extrait du numéro d'octobre du magazine de Suresnes

RÉAMÉNAGEMENT DES QUAIS

Le Département des Hauts-de-Seine prévoit de réaménager la Route départementale 7 (RD 7), entre l'allée de Longchamp à Suresnes et la place Georges-Clémenceau à Saint-Cloud, soit près de trois kilomètres.

Le projet consiste à aménager la RD 7 en un boulevard urbain à deux files de circulation par sens, intégrant une piste cyclable et, le long des berges, une prome-

nade piétonne et paysagère. Des espaces paysagers seront aménagés sous le viaduc de l'A13 tandis que l'accès aux futures Archives départementales, qui

seront installées dans la Caserne Sully, sera facilité et l'entrée du Domaine national de Saint-Cloud mis en valeur. Le début des travaux est programmé pour fin 2022.



Concertation préalable

Le Département des Hauts-de-Seine organise une concertation préalable du 16 octobre au 20 novembre : une exposition installée à l'hôtel de ville de Saint-Cloud présentera les grandes orientations du projet. Un registre sera mis à disposition afin de recueillir les avis et observations durant toute la durée de la concertation. Une permanence aura lieu en salle des mariages mardi 7 novembre de 15h à 20h. Enfin, une réunion publique se tiendra au Carré (3 bis, rue d'Orléans) mercredi 8 novembre à 20h30. ■

Extrait du numéro d'octobre du magazine de Saint-Cloud

Dans un article internet du Parisien du 10 octobre 2017, le Département également a communiqué sur la concertation :

Découvrez le futur visage de la D 7 entre Suresnes et Saint-Cloud

leparisien.fr/saint-cloud-92210/decouvrez-le-futur-visage-de-la-d-7-entre-suresnes-et-saint-cloud-10-10-2017-7322499.php



La route (D 7) qui longe la Seine depuis le parc du château à Suresnes jusqu'à la place Georges-Clémenceau à Saint-Cloud, soit près de 3 km, sera réaménagée par le département d'ici quatre ou cinq ans. La chaussée comprendra deux files par sens sur toute la longueur ; une piste cyclable en site propre et un chemin pour piétons, avec vue sur la Seine. Les ouvrages et bâtiments dignes d'intérêt (viaduc, monument...) seront illuminés et une signalétique indiquera les lieux d'activité (centre-ville, entreprises...). L'enquête publique est prévue en 2019 et le début des travaux est envisagé à partir de 2022.

A partir de cette semaine et jusqu'au 20 novembre, présentation du projet dans les mairies de Suresnes et Saint-Cloud aux heures d'ouverture. Site Internet : www.hauts-de-seine.fr

leparisien.fr
Saint-CloudRD7

IV.2 Les échanges avec le public

- *Un registre sur les lieux d'exposition*

Un registre a été mis à disposition sur les lieux d'exposition dans les halls des Mairies de Suresnes et de Saint-Cloud afin que le public puisse participer par écrit à la concertation. La copie des contributions figure en annexe 7.

- *Deux permanences*

Deux permanences ont été organisées afin d'informer le public sur le projet préalablement aux réunions publiques : le mardi 7 novembre 2017 à la Mairie de Saint-Cloud et le vendredi 10 novembre après-midi à la Mairie de Suresnes.



- *Deux réunions publiques*

Une réunion publique a été organisée le mercredi 8 novembre 2017 au Carré à Saint-Cloud et une autre le lundi 13 novembre 2017 à la Salle des Fêtes de la Mairie de Suresnes. Des feuillets libres dénommés « fiches d'expression », récupérés en fin de séance, ont été mis à disposition des participants pour qu'ils apportent leur contribution écrite.



- *L'adresse mail de la direction des mobilités du Département*

Le Département a mis à disposition l'adresse mail de la direction des mobilités (mobilites.cd92@hauts-de-seine.fr) pour que les participants puissent apporter leur contribution par voie électronique.

V. LE BILAN DE LA CONCERTATION PREALABLE

La participation en chiffres

Les deux réunions publiques ont permis d'associer près de 150 personnes : une centaine à Saint-Cloud et une cinquantaine à Suresnes. Chacune des deux réunions a fait l'objet de près de 30 interventions du public, dont la synthèse figure en annexe 5. Les participants ont également apporté, par écrit via les fiches d'expression, 8 contributions lors de la réunion publique de Saint-Cloud et 2 contributions lors de la réunion publique de Suresnes, soit un total de 10 contributions. Leur copie figure en annexe 6. La participation orale en réunion publique n'est pas intégrée dans les statistiques ci-dessous au même titre que les contributions écrites, en raison des conditions de participation spécifiques (notamment le temps imparti et la prise de parole en public), mais elle fait partie intégrante de la synthèse des contributions ci-après.

Ont été relevées 16 contributions sur le registre de Saint-Cloud et 14 contributions sur le registre de Suresnes, soit un total de 30 contributions. La copie des pages des registres figure en annexe 7.

Enfin, 32 contributions ont été apportées via la boîte mail du Département. Elles figurent dans le tableau des avis en annexe 8.

Au total, la concertation a permis de recueillir 72 contributions écrites, dont la compilation figure dans le tableau des avis en annexe 8.

Les thèmes récurrents abordés lors de la concertation sont développés ci-après.

Il est à noter que les éléments des contributions portaient le souvent sur plusieurs thèmes.

Thème abordé	Nombre de contributions ayant porté sur le thème
Déplacements	67
Environnement, espaces verts	69
Nuisances	36
Stationnement	26
Vélos	11
Piétons	40
Occupation fluviale	9
Travaux / entretien	11
Total	

Plus généralement, 21 contributions écrites font part d'une adhésion globale au projet. 14 contributions écrites font part d'une opposition globale au projet. Les autres contributions écrites comportent le plus souvent des réserves sur certains aspects (notamment les arbres, le stationnement) ainsi que des interrogations et des suggestions.

Le tableau des avis joint en annexe 8 permet de disposer de statistiques plus détaillées sur les sujets abordés.

La synthèse des contributions

Afin de répondre aux éléments abordés, le Département a, dans un premier temps, synthétisé les contributions équivalentes, tant écrites qu'orales, en faisant ressortir les réserves, suggestions et réclamations. Dans un second temps, il les a regroupées suivant les thèmes identifiés, auxquels viennent s'ajouter deux thématiques isolées : le périmètre et le financement du projet. Le Département a fourni une réponse à chacune d'elles en indiquant le cas échéant les éléments qu'il retient pour la suite du projet. La synthèse des contributions figure dans les pages qui suivent.

V.1 Les déplacements

V.1.A *Le projet donne trop de place à l'automobile. Il est à contre-courant des tendances actuelles.*

Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

La tendance actuelle est à un partage modal de la voirie en faveur de tous les usagers. Le projet du Département suit cette orientation puisqu'il envisage d'aménager une piste cyclable ainsi que des trottoirs confortables. Qui plus est, le projet rend accessibles les trottoirs côté berges et vise à ouvrir le panorama sur la Seine. L'aménagement d'une chaussée à deux files par sens de circulation ne compromet aucune de ces dispositions.

- *L'aménagement va entraîner une augmentation du trafic (de la pollution et des nuisances associées).*

Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

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.

- *Il faut faire en sorte que les gens prennent le moins possible leur voiture.*

Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

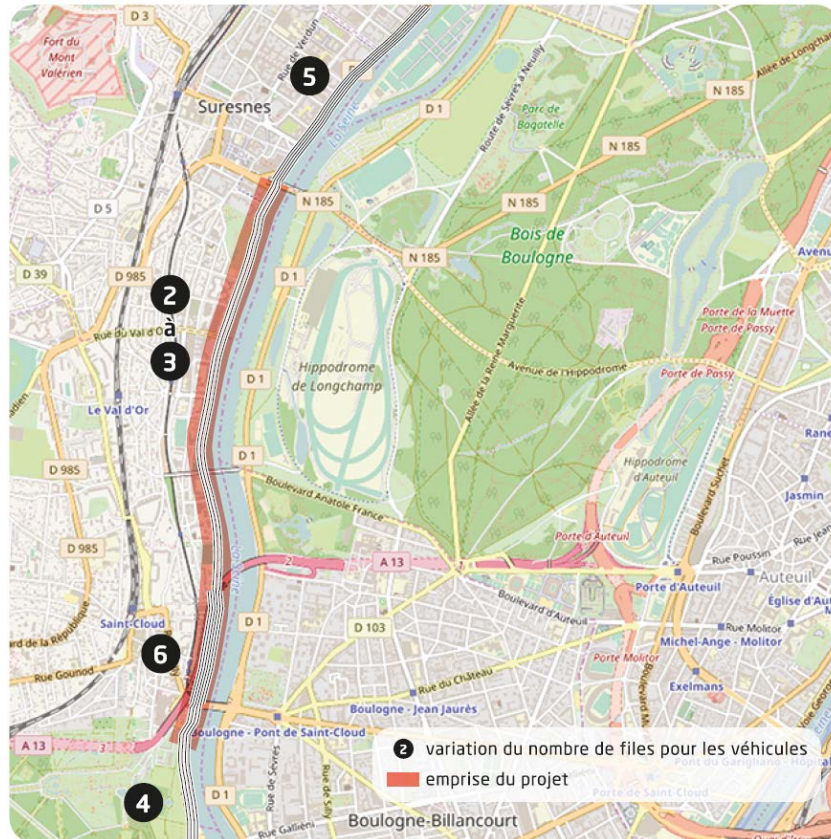
La route départementale n°7 est inscrite par arrêté préfectoral comme route à grande circulation. A ce titre, comme indiqué dans l'article 22 de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales, elle permet d'assurer « la continuité des itinéraires principaux et, notamment le délestage du trafic, la circulation des transports exceptionnels, des convois et des transports militaires et la desserte économique du territoire, et justifie, à ce titre, des règles particulières en matière de police de la circulation ». La circulation de transit est particulièrement importante sur le périmètre du projet, ce que confirment les comptages directionnels effectués par le Département en 2017. Dans le cadre de sa politique d'entretien de son réseau routier, le Département aménage ses routes départementales en veillant notamment à garantir leur fonction circulatoire.

- *Une voie par sens est suffisante pour absorber le trafic, dès lors que les carrefours sont assez bien aménagés pour le stockage des voitures.*

Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

Dans le cadre réglementaire évoqué plus haut, la RD 7 a été aménagée à deux files par sens de circulation plus en amont à Issy-les-Moulineaux, Meudon et Sèvres ainsi que plus en aval à Suresnes et Puteaux (voir carte ci-dessous). Sur le périmètre du projet, la RD 7 compte actuellement une file

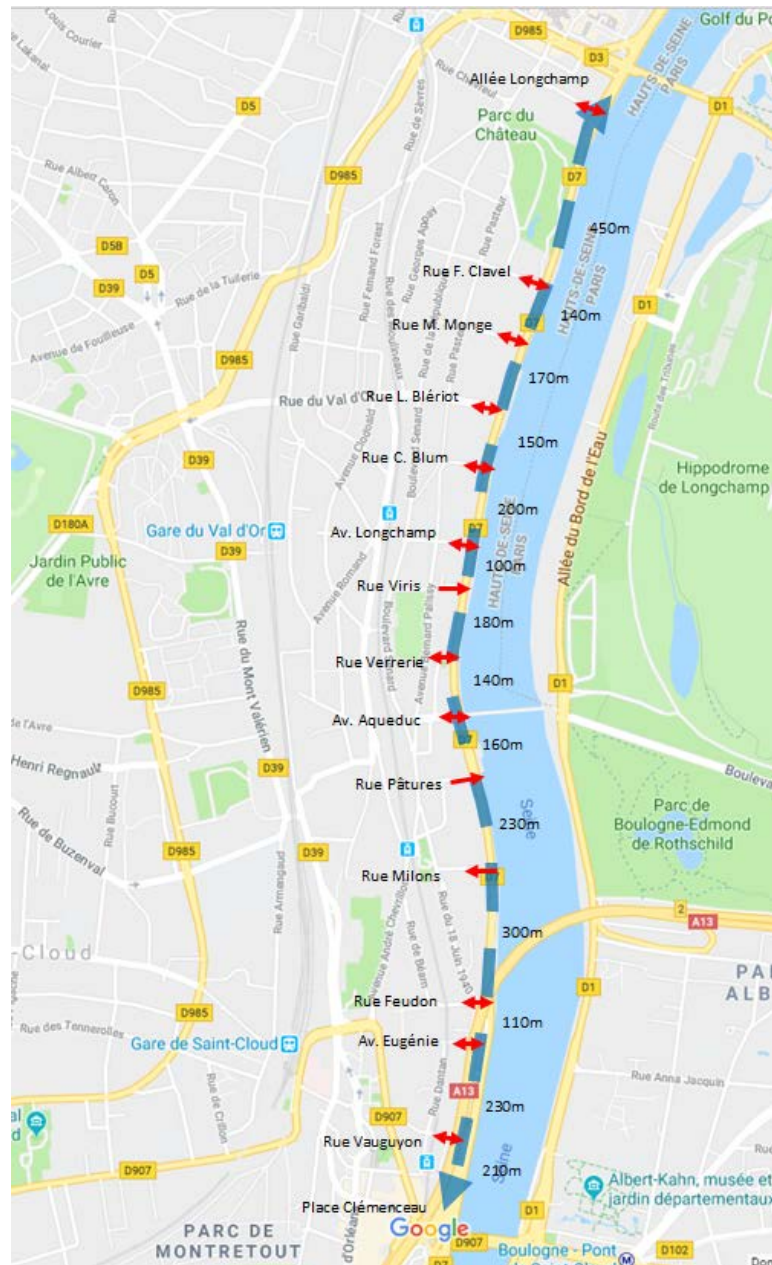
par sens de circulation avec généralement un élargissement à deux voies, sur 1 sens de circulation, aux intersections avec les rues communales.



Carte du nombre total de files sur la RD 7 autour du périmètre du projet

Ce tronçon constitue ainsi un goulot d'étranglement sur l'itinéraire départemental, ce qui génère une congestion automobile en heures de pointe, ce que confirment les comptages effectués par le Département en 2017. La situation amène les automobilistes soit à emprunter les rues communales de Suresnes et de Saint-Cloud, générant des nuisances en ville, soit à se déporter sur la RD 1 à Boulogne et Paris, encombrant les ponts de Suresnes et de Saint-Cloud.

Un aménagement à une file par sens de circulation sur ce tronçon n'est pas cohérent avec les aménagements à deux files par sens réalisés en amont et en aval de la RD 7. Les comptages effectués sur l'axe pourraient laisser entendre qu'une file par sens suffirait pour écouler le trafic, en élargissant la route à deux files au niveau des carrefours. Or sur le secteur, douze carrefours se succèdent à une interdistance moyenne de 175m (voir carte ci-dessous). Eu égard à la longueur nécessaire pour le stockage en entrée d'une part et le rabattement à une file d'autre part, la largeur de la RD 7 oscillerait fréquemment de quatre à deux voies et serait ainsi peu lisible. De plus, le linéaire avec seulement deux voies serait limité et constituerait un point faible en termes de circulation, puisque tout arrêt sur la chaussée générerait une congestion de la circulation. Ainsi, la RD 7 serait non seulement peu lisible mais également exposée à des possibles dysfonctionnements, ce qui est contraire à sa fonction de grande circulation. Un aménagement de la RD 7 en boulevard urbain à deux files par sens la dotera d'une géométrie homogène, permettra un fonctionnement plus souple notamment en heure de pointe et soulagera le réseau viaire communal des véhicules qui y transitent pour contourner la route départementale.



Carte des intersections sur le linéaire de projet de la RD 7
(en bleu le tracé du projet; en rouge les entrées/sorties aux intersections)

- *Des études de circulation devront démontrer l'intérêt du projet (avis relayé en réunion publique).*

Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

Dans tous les cas, en vue des enquêtes publiques, le Département engagera des études de trafic qui permettront d'objectiver les impacts du projet en termes de circulation.

V.1.B 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 (avis relayés en réunions publiques).

Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

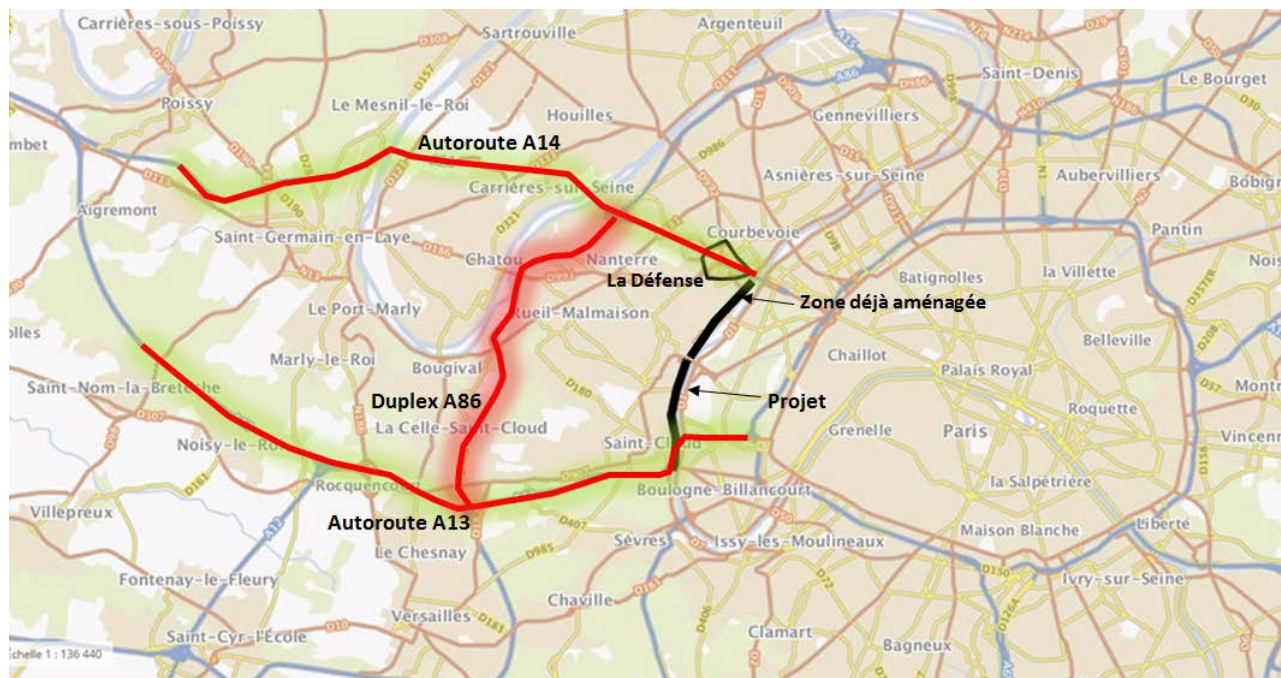
Les comptages effectués par le Département sur le secteur font état d'un trafic poids lourds représentant 7 % de la circulation, ce qui est très important. De plus, la technologie thermique embarquée dans les moteurs est source de nuisances comme indiqué par les usagers. Sur ce secteur, les nuisances et le danger sont d'autant plus fortement ressentis côté berges que le piéton y chemine à proximité immédiate, faute de stationnement longitudinal ou d'arbres, sur une largeur réduite généralement à moins de 1 mètre.

L'aménagement palliera les nuisances que génèrent les poids lourds. En effet, du stationnement longitudinal ainsi que des espaces verts se situeront entre le piéton et la route et les trottoirs auront une largeur confortable, rétablissant ainsi des conditions de cheminement acceptables. Les intersections seront équipées de feux et de traversées (voir carte page 15) munies d'îlots refuges. La mise en place d'enrobés phoniques contribuera également à une réduction notable du bruit routier.

- *Pourquoi ne pas Interdire aux camions la circulation sur la RD 7 ?*

Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

Comme indiqué plus haut, la RD 7 est une route à grande circulation. Elle relie Paris et le sud du département l'autoroute A13, la Défense, l'autoroute A14 (plus loin, l'autoroute A15 et l'A86 nord permettant d'accéder à l'autoroute A1) comme le montre la carte ci-dessous. Par ailleurs, elle constitue un itinéraire qui relie les mêmes axes autoroutiers que l'A86, mais ce dernier n'étant pas praticable par les poids lourds dans sa partie Duplex, c'est naturellement qu'une partie du flux s'oriente vers la RD7.

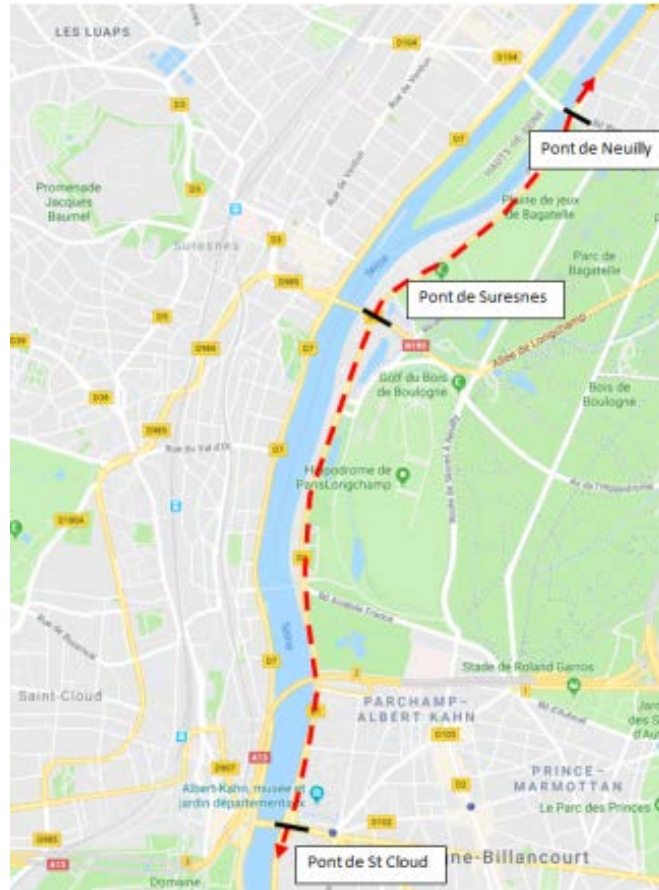


Carte du réseau routier autour de la RD 7 (linéaire de projet en noir ; source : openstreetmap.org)

- *Pourquoi ne pas mettre la RD 1 dans un sens de circulation et la RD 7 dans l'autre ?*

Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

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



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

- *Pourquoi ne pas installer un péage ?*

Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

De façon générale, la mise en place d'un péage semble se heurter à de fortes oppositions, comme l'a démontré récemment le déploiement avorté du dispositif écotaxe (taxe nationale sur les véhicules de transport de marchandise), prévu pour 2015 mais finalement suspendu par la ministre de l'Écologie en 2014.

Conformément à la loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement et plus particulièrement l'article 65 « Dans les agglomérations de plus de 300 000 habitants dotées d'un plan de déplacements urbains approuvé prévoyant la réalisation d'un

transport collectif en site propre, une tarification des déplacements effectués au moyen de véhicules terrestres à moteur, dénommée " péage urbain ", peut être instituée, à titre expérimental et à la demande de l'autorité organisatrice de la mobilité [...] pour limiter la circulation automobile et lutter contre la pollution et les nuisances environnementales ». Ainsi, pour mettre en place un péage urbain sur la RD 7 à Suresnes et Saint-Cloud, Ile-de-France Mobilités devrait le demander mais ne pourrait l'installer qu'après avoir mis en place les infrastructures de transport en commun permettant d'absorber la charge de trafic supplémentaire. Le tramway T2 est saturé, il faudrait donc préalablement créer une autre ligne de transport en commun en plus du Transilien et du T2, ce qui n'est pas prévu dans le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF).

La future Loi Mobilité devrait permettre la mise en place de péages urbains. Il est cependant à noter que ceux-ci nécessitent un investissement important pour la mise en place d'équipements de contrôle, notamment des portiques avec caméras lisant les plaques d'immatriculation.

V.1.C Il faut améliorer l'offre de transports collectifs afin de rapidement limiter les besoins en déplacements individuels motorisés.

Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

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

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

- *Qu'est-il prévu pour le bus longeant cette voie ?*

Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

Concernant la ligne de bus RATP n°175 longeant les quais sur cette section de la RD 7, le Département prévoit que dans le cadre de ce projet de réaménagement, les quais bus soient tous mis aux normes d'accessibilité. Il est d'ailleurs à noter que l'aménagement, capacitatif et qualitatif, prévu dans le cadre de ce projet, offrira une meilleure robustesse à la RD 7, permettant de mieux garantir la vitesse commerciale des lignes de bus qui l'empruntent.

- *Prévoir une station T2 supplémentaire du côté des futures Archives départementales ?*

Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

Le tracé et la localisation des stations du tramway T2 ont été déterminés par le STIF et ils répondent aux enjeux économiques, démographiques et techniques du territoire. Une station tramway existe déjà sur la place Georges Clémenceau, au niveau de la gare routière « Parc de Saint-Cloud ». Implanter une seconde station à 250m représenterait un coût d'investissement très élevé pour un service réduit. De plus, la faisabilité technique d'un tel choix n'est pas assurée. Qui plus est, une station supplémentaire si proche de l'existante risque de réduire la vitesse commerciale de la ligne de tramway qui est actuellement déjà saturée. Par ailleurs, l'intérêt d'une telle implantation est réduit puisque la nouvelle station se trouverait sur un territoire enclavé par la Seine, par le domaine national de Saint-Cloud et par l'entrée de l'autoroute. Le Département ne retient donc pas cette proposition.

- *Prolonger la ligne 10 du métro jusque sous la gare de Saint-Cloud et assurer son maillage avec la ligne 15 ?*

Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

Le prolongement de la ligne 10 du métro vers Saint-Cloud n'est pas inscrit au SDRIF adopté en 2008. D'autres projets ont été retenus sur le territoire, telle la réalisation du métro du Grand Paris Express.

L'extension de la ligne 10 a été examinée dès 2006, date à laquelle la complexité et les conséquences de sa réalisation ont été démontrées : dans l'hypothèse d'un passage sous la Seine, il serait nécessaire d'approfondir plusieurs stations à Boulogne-Billancourt et donc de les pénaliser pendant ces travaux ; dans l'hypothèse d'un passage aérien les têtes de pont deviendraient infranchissables en amont et en aval du pont, l'arrivée à la gare de Saint-Cloud ne pourrait se faire que par un cheminement souterrain en lacet, passant sous les fondations des immeubles (problème d'instabilité du sous-sol) pour aboutir à une station très profonde.

Cette question a une nouvelle fois été posée, le 16 décembre 2010, le conseil municipal de Saint-Cloud ayant alors demandé que la question du prolongement de la ligne 10 vers Saint-Cloud soit étudiée dans le cadre du débat sur le Grand Paris. Cependant, en réunion publique du 4 juillet 2014, la Société du Grand Paris a indiqué que, outre le coût très élevé de la proposition, celle-ci présenterait des risques importants liés au sous-sol, des problèmes de faisabilité technique (passage sous l'hôpital, pollution des sols) et que la solution a donc été écartée. Néanmoins, le projet du métro 15 du GPE prévoit une correspondance avec les lignes Transilien L et U à la station « Saint-Cloud », située à 550 mètres de la station de tramway T2 « Parc de Saint-Cloud ».

- *Faire que Suresnes soit desservie par le métro (ligne 2) comme demandé par le Maire à la Société du Grand Paris.*

Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

Cette demande a été relayée par le Maire de Suresnes notamment lors de la réunion publique organisée par la Commission Nationale du Débat Public sur le Grand Paris Express le 27 janvier 2011 à Suresnes. Cependant, elle n'a pas été retenue dans le cadre de la nouvelle ligne de métro 15 ni dans le SDRIF. Sans prendre en compte les coûts propres liés à la qualité du sous-sol, le Département avait estimé en 2012 le coût de ce projet à plus d'un milliard d'euros.

V.1.D L'aménagement en rond-point de la place Georges Clémenceau risque de générer des bouchons, notamment à cause du conflit entre véhicules venant de la rue Dailly et accédant à la place et ceux venant du pont de Saint-Cloud et empruntant la place pour accéder à l'autoroute.

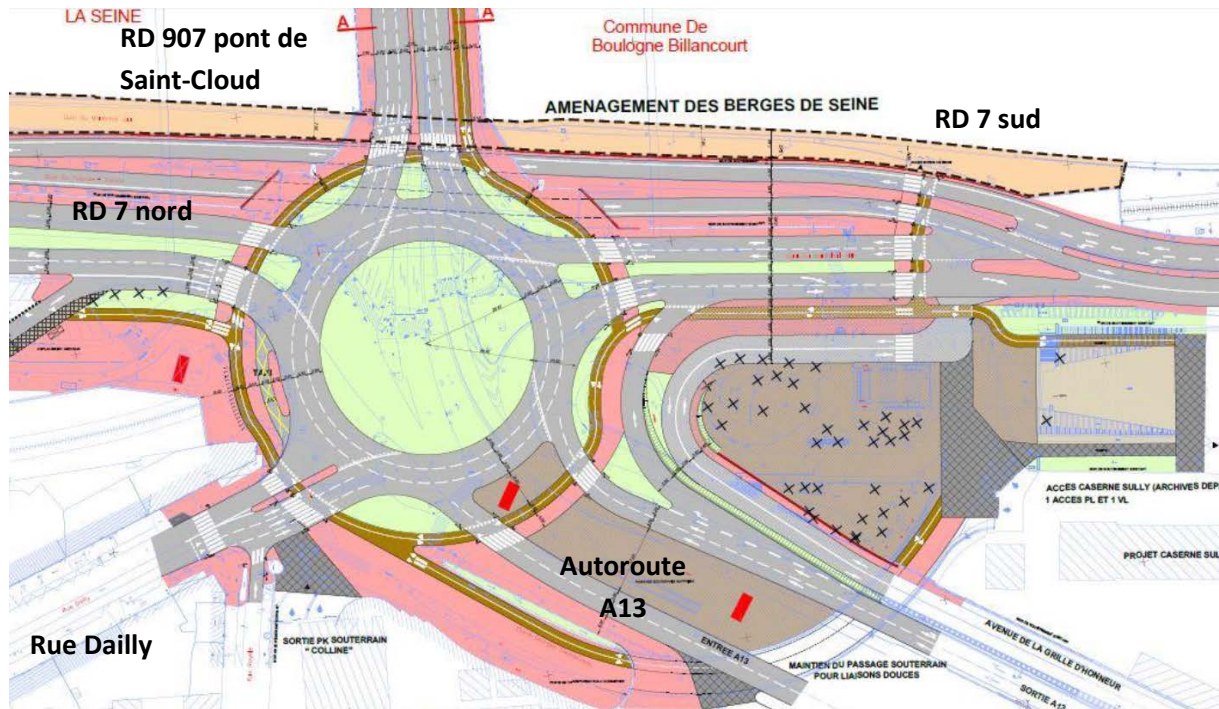
Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

Les deux flux principaux qui entrent en conflit sont les véhicules provenant de la RD 7 ou de la RD907 depuis le pont de Saint-Cloud et souhaitant rejoindre l'autoroute A13 d'une part, et les véhicules provenant de la rue Dailly et souhaitant rejoindre le pont de Saint-Cloud d'autre part (voir la carte ci-dessous). L'aménagement existant confère une position dominante à l'automobile sur l'espace public en dédiant des files spécifiques à chaque mouvement, à l'image d'un échangeur autoroutier. Cependant, ce parti pris ne permet pas d'absorber complètement le trafic en heures de pointe et des remontées de file sont observées depuis l'A13 jusqu'au carrefour.

Les études de trafic et de fonctionnement, réalisées pour le Département en septembre 2016, montrent qu'avec l'aménagement proposé au niveau de la place Georges Clémenceau, les niveaux de trafics sont tels que la plupart des sous-carrefours de la place fonctionneront correctement, des remontées de file seront cependant à prévoir sur la rue Dailly et sur la sortie de l'A13, même avec les voies d'évitement. Sur la sortie de l'A13, cette file d'attente se limitera à la voie de sortie.

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

Seules des études avenir plus poussées permettront de simuler les conditions de circulation aux heures de pointe selon divers cas de figure (présence de poids lourds, lignes bus, taxis, etc) et d'optimiser le fonctionnement du carrefour.



Plan du projet de la place Georges Clémenceau (source : IRIS Conseil et Aménagement)

- *Un accès direct à la place depuis les quais de Sèvres risque de détériorer la situation.*

Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

Actuellement, les véhicules provenant des quais de la RD 7 sud ne peuvent pas rejoindre la place Georges Clémenceau et doivent passer sous le pont de Saint-Cloud. Il leur est ensuite possible de rejoindre la place en faisant demi-tour au niveau du carrefour avec la rue Feudon. Le projet propose aux véhicules de s'engager directement vers le carrefour pour changer de direction. Ainsi, le trafic global entrant sur la place n'est pas modifié, il est seulement réparti différemment et le fonctionnement du carrefour sera adapté en conséquence.

- *La solution consisterait à maintenir sur l'autoroute deux files de circulation et d'y affecter la file supplémentaire présente dans le souterrain aux véhicules s'insérant depuis la place Georges Clémenceau.*

Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

Les voies d'entrée sur l'A13 sont encombrées aux heures de pointe. Selon un participant à la réunion publique de Saint-Cloud, cette situation serait due à la voie d'insertion, longue de 300 m, qui se rabat sur les voies circulées de l'autoroute alors que ces dernières bénéficient pourtant d'un élargissement de files légèrement en amont (voir photos ci-dessous). Une solution consisterait à attribuer la largeur supplémentaire à la file d'insertion, de façon à ce que les véhicules qui s'insèrent n'aient pas à se rabattre.



Autoroute A13 à Saint-Cloud : Voie circulée avant la bretelle d'insertion



Autoroute A13 à Saint-Cloud : Elargissement après la bretelle d'insertion (voie d'insertion à droite)



Autoroute A13 à Saint-Cloud : rabattement de la bretelle d'insertion

Le Département s'engage à relayer cette suggestion auprès de l'Etat, qui est propriétaire et gestionnaire de l'autoroute.

- Une autre solution consisterait à créer un accès supplémentaire sur l'autoroute à Boulogne, au niveau du Parc de Boulogne-Edmond de Rothschild.

Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

Une bretelle de sortie de l'autoroute A 13 existe à Boulogne-Billancourt (voir la carte ci-après), cependant elle est interdite aux poids-lourds, sa géométrie ne le permettant de toute façon pas, et débouche sur un tronçon de la RD 1, dont la circulation est également interdite aux poids lourds.



Plan de situation des échangeurs et bretelles de l'autoroute A13 à proximité de la RD 7

L'autoroute ne dispose pas de bretelle d'entrée pour différentes raisons : tout d'abord, la présence du parc de Boulogne Edmond de Rothschild, comportant plusieurs arbres remarquables et classés ainsi que des espèces faunistiques protégées; puis, le Château éponyme, situé en extrémité est du domaine et inscrit à l'inventaire supplémentaire des monuments historiques.

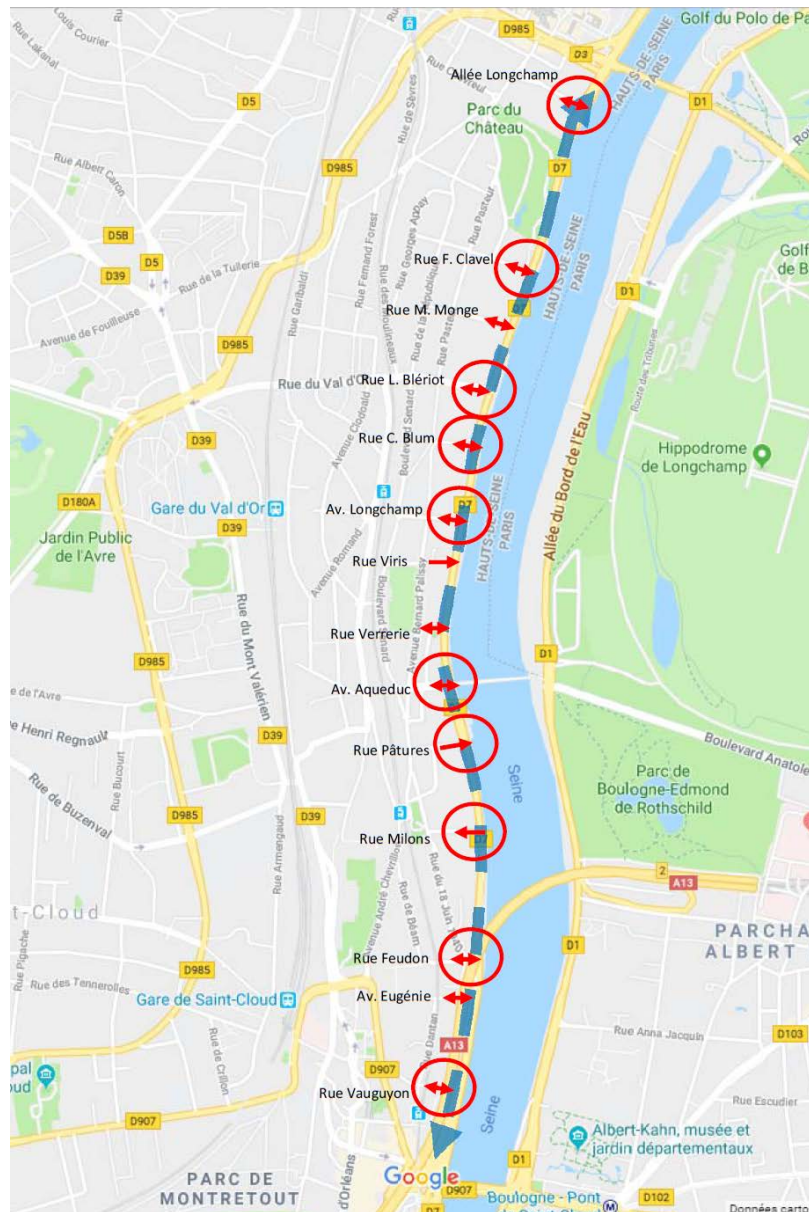
Au-delà du fait qu'il s'agit d'une prérogative de l'Etat, pour les motifs précédemment évoqués, le Département n'envisage pas de réaliser une bretelle d'entrée sur l'autoroute A13 ouest à Boulogne-Billancourt.

V.1.E La mise en place de feux à chaque intersection de rues communales risque de créer plus de bouchons (mais elle permet de sécuriser les traversées piétonnes).

Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

La RD 7 comportant un trafic d'environ 30 000 véhicules par jour, il serait difficile pour les véhicules provenant des rues adjacentes de s'insérer dans la circulation si les carrefours n'étaient pas munis de feux.

En heures de pointe, la situation est encore plus critique : en effet, 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. Les 14 intersections que compte le linéaire de projet (place Georges Clémenceau exclue) sont déjà équipées de feux, à l'exception des rues Marcel Monge, des Viris, de la Verrerie et Eugénie (voir la carte ci-dessous).



Carte des intersections avec la RD 7, place Georges Clémenceau exclue
(les carrefours actuellement équipés de feux sont entourés en rouge)

En situation future, les aménagements prévus, notamment la promenade paysagère, vont entraîner une augmentation du nombre de piétons. C'est pourquoi le Département prévoit d'équiper de feux chaque intersection et de mettre en place des îlots refuges pour les traversées piétonnes de la RD 7, en raison de leur longueur.

Le temps de vert nécessaire pour l'insertion des véhicules en provenance des rues adjacentes restera faible en raison du trafic marginal par rapport à celui de la RD 7. Cela impactera peu les conditions de circulation sur l'axe principal. De plus, le temps de dégagement piéton pour la traversée de la RD 7 en situation future sera limité grâce à la mise en place des îlots refuges. Enfin, les distances entre intersections sont de l'ordre de 150 m (100 m entre les rues Longchamp et Viris et entre les rues Feudon et Eugénie), ce qui garantit un stockage suffisant des véhicules sur la RD7. Ces dispositions permettent d'affirmer que l'installation de feux n'impliquera pas une congestion de l'axe.

- *La synchronisation des feux devra faire l'objet d'une attention particulière.*

Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

Comme suggéré par le public, le Département prévoira une synchronisation des feux permettant de préserver le gain circulatoire de l'aménagement à deux files par sens. Ce dispositif permettra également de mieux limiter les vitesses pratiquées sur la route départementale.

- *Prévoir plutôt des ronds-points sans feux ?*

Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

La réalisation d'un rond-point offre généralement une configuration de la voirie moins accidentogène que celle d'un carrefour en croix, mais elle nécessite des emprises plus importantes.

Un tel choix de conception présente de ce fait plusieurs inconvénients :

- Il compromettra nécessairement la continuité de l'alignement d'arbres, et réduira le bilan du stationnement ;
- Il induira localement des complications en termes de soutènement de la RD 7 en raison du rapprochement de la circulation automobile des talus de berges ;
- Il s'intégrera mal dans le projet paysager en générant des espaces à géométrie singulière ;
- Il génèrera un inconfort à la traversée pour les piétons en raison des trois facteurs suivants : l'évaluation difficile des créneaux de passage entre les véhicules, le danger ressenti par le piéton, plus important que sur un carrefour en croix et l'allongement des trajets piétons.

Pour ces raisons, le Département ne retient pas l'aménagement de ronds-points aux intersections à 3 branches du projet.

- *Prévoir plutôt des voies d'insertion (bretelles) pour les rues communales ?*

Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

La réalisation de bretelles d'insertion au niveau des intersections sur la RD 7 n'est pas retenue par le Département car elle ne correspond pas à une conception de voirie urbaine :

- Elle confisque des emprises importantes pour l'usage exclusif de l'automobile en raison de la longueur de voie d'insertion à prévoir ;
- Elle compromet à plus forte raison les alignements d'arbres du projet ;
- Elle impose une traversée de la RD 7 plus longue pour le piéton en raison de la largeur supplémentaire de chaussée à aménager.

V.1.F Ne pas retenir les files spécifiques (tourne à gauche) proposées pour quitter la RD 7 au niveau des carrefours à feux.

Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

Le Département a proposé deux solutions d'aménagement sur 8 carrefours du linéaire de projet (voir la carte ci-dessous):

- une première solution proposant une file dédiée aux mouvements tournants (véhicules souhaitant quitter la RD 7 direction nord pour rejoindre une rue adjacente), en plus des deux files par sens (voir l'extrait de plan ci-dessous) ;
- une seconde solution ne proposant pas cette file spécifique mais réservant un espace, entre les îlots refuges piétons, permettant le stockage de 2 à 3 véhicules légers (voir l'extrait de plan ci-dessous).



Croisement de l'avenue de Longchamp à Saint-Cloud
Première proposition d'aménagement
(avec file spécifique de tourne-à-gauche)



Croisement de l'avenue de Longchamp à Saint-Cloud
Deuxième proposition d'aménagement
(sans file spécifique de tourne-à-gauche)



Plan de situation des carrefours où le projet propose deux solutions d'aménagement

A Suresnes, le maintien ou l'abandon de file spécifique n'impacte pas la continuité paysagère de la promenade. En conséquence, le Département envisage, en réponse au souhait de la municipalité, de les maintenir aux intersections avec la rue Frédéric Clavel, avec la rue Marcel Monge et avec la rue Louis Blériot.

A Saint-Cloud, en raison de l'assiette disponible réduite, le maintien d'une file spécifique affecte la qualité architecturale du projet (notamment en interrompant l'alignement d'arbres et en réduisant le bilan du stationnement) sur les carrefours avec la rue Charles Blum, l'avenue de Longchamp, la rue de la Verrerie et la rue des Milons. De plus, les comptages directionnels effectués pour le Département en mars 2017 montrent qu'il n'est pas nécessaire d'aménager ces files spécifiques. Conformément à l'avis général exprimé à la concertation, le Département envisage donc de ne pas retenir la solution avec file spécifique sur ces 4 carrefours.

- *Sauf au niveau de l'avenue de Longchamp en raison de l'augmentation du trafic à venir, de l'afflux de piétons et des demi-tours pour aller à la station Total / aux résidences sur quais.*

Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

Au niveau de l'avenue de Longchamp, la présence de commerces et d'habitations ainsi que la proximité de la gare tramway T2 « Les Coteaux » (à 200m) constituent des facteurs d'attractivité. A ce titre, ils pourraient générer plus de mouvements tournant depuis la RD 7 vers l'avenue de Longchamp. Ce risque peut se voir renforcé par la résorption du trafic d'évitement de la RD 7 dans le réseau viaire communal, une fois celle-ci aménagée à deux files par sens. Le Département déterminera donc, sur la base des prochaines études prospectives de trafic, la solution à retenir, en concertation avec la ville de Saint-Cloud. Concernant les demi-tours vers la station-service, le Département devra s'assurer que ce mouvement ne perturbe pas le fonctionnement du carrefour une fois celui-ci réaménagé, à défaut de quoi le Département devra l'interdire. Une étude de fonctionnement permettra d'en décider.

- *Sauf en face de la rue des Milons.*

Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

Sur le carrefour des Milons, le Département privilégie l'abandon de la solution avec file spécifique, afin de restituer un alignement d'arbres devant le stade Martine Tacconi, en réponse aux nombreux avis exprimés faveur des arbres (voir V.2.A plus bas). Ce choix s'oppose à l'avis émis par l'un des participants à la concertation.

V.1.G Nous avons besoin de pouvoir accéder à la RD 7 direction nord depuis notre résidence située rue Eugénie.

Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

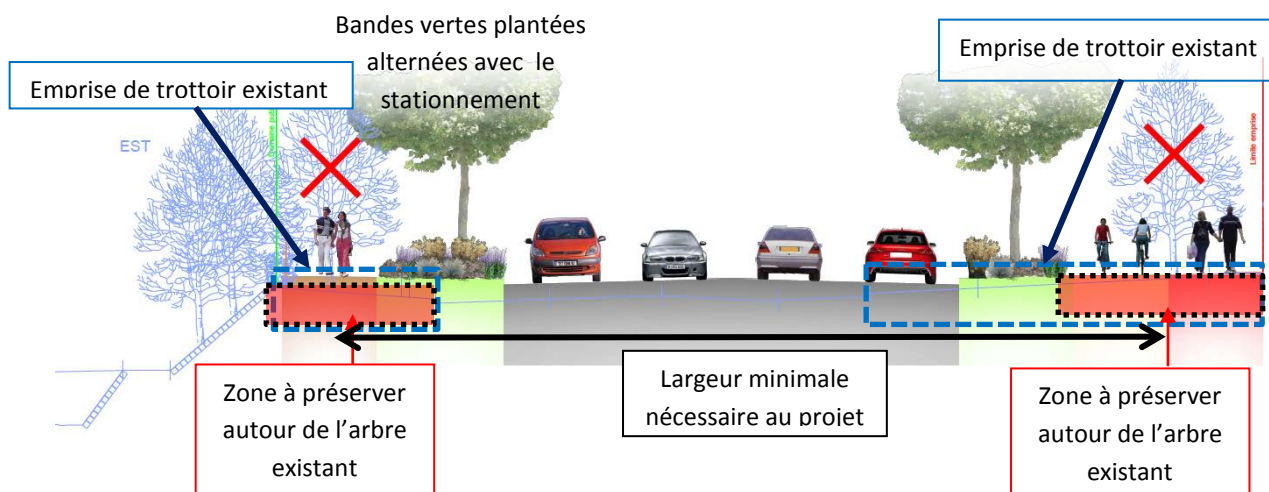
Un accès à la RD 7 direction nord depuis l'avenue Eugénie sera étudié, en concertation avec la ville de Saint-Cloud. Cependant, la faisabilité d'un tel aménagement reste à confirmer au regard de la proximité de cette intersection au carrefour avec la rue Feudon (voir carte page 15).

V.2 L'environnement, les espaces verts

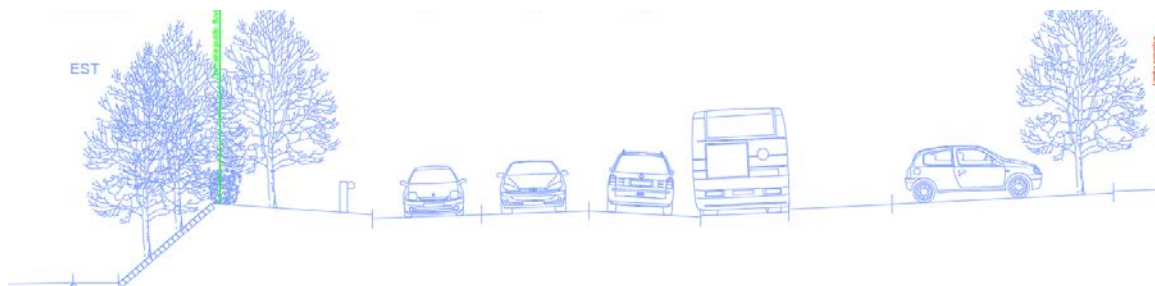
V.2.A Il ne faut pas abattre les arbres d'alignement / en abattre le moins possible / rétablir le même nombre d'arbres qu'actuellement. Ceux-ci constituent un patrimoine qualitatif et offrent des avantages comme l'absorption du CO2 (notamment les centenaires) et l'ombrage en été (avis relayé en réunions publiques). Il faut tout au moins les tailler pour limiter les nuisances auprès des riverains et dégager le panorama de la Seine.

Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

En section courante, sur les 2km nord du linéaire, la largeur aménageable est limitée par la présence de la Seine et des talus de berges (voir le profil ci-dessous). De plus, aménager une route à deux files par sens, du stationnement latéral, des trottoirs accessibles et une piste cyclable bidirectionnelle requiert une emprise d'au moins 22m de largeur (voir profil ci-dessous). Cette emprise ne peut être positionnée qu'entre le front bâti et le haut des talus de berges. Sur l'assiette aménagée, le tracé du projet sera complètement différent de l'aménagement existant. Ainsi, l'emplacement des bordures sera modifié (voir profil ci-dessous): côté ville, l'emprise de trottoir, qui fait actuellement office de « parking », sera réutilisée pour aménager une piste cyclable, un trottoir confortable et du stationnement. Côté berges, l'emprise de la promenade paysagère, qui comprend un trottoir et une bande végétalisée dans laquelle s'insère ponctuellement du stationnement, est actuellement occupée par du stationnement illicite et par de la chaussée.

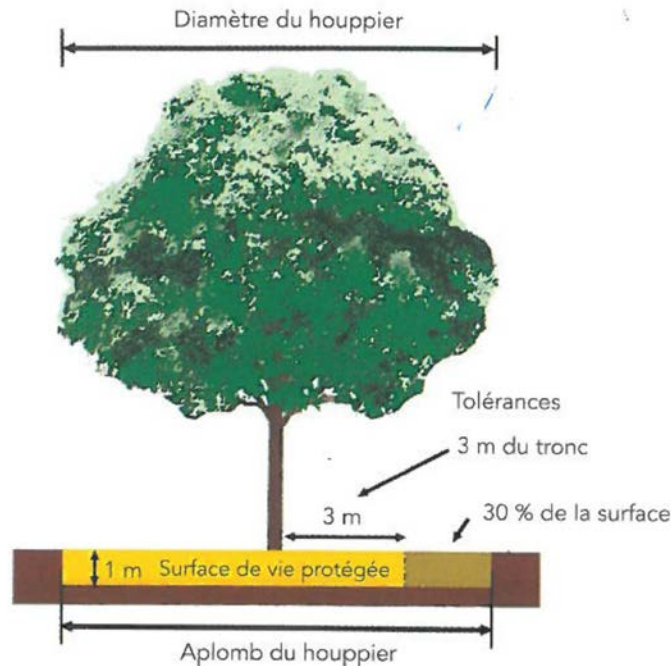


Profil type de l'aménagement envisagé (source : IRIS Conseil et Aménagement)



Profil type de l'existant

Le nivellement sera modifié puisque l'emplacement des bordures, et donc des fils d'eau, change. Cela nécessitera de reprendre les structures et donc de procéder à des terrassements pour changer la nature des sols. Comme indiqué en rouge dans le profil ci-dessus et sur le schéma plus bas, afin de maintenir un arbre en place lors d'un aménagement, une zone de 3m à partir du tronc et de 1m de profondeur ne peut être remaniée. Or, les travaux nécessaires au projet ne peuvent être conduits sans impacter fortement la zone de protection racinaire des arbres dont la survie serait alors gravement compromise.



Zone à protéger autour d'un arbre pour le maintenir en place pendant des travaux (source : Département des Hauts-de-Seine)

Pour ces raisons, le Département n'envisage pas de maintien de l'alignement existant. Le projet prévoit plutôt la réalisation d'un nouvel alignement, ce qui garantira une perspective arborée homogène. De plus, le projet prévoit de larges fosses d'arbres pour permettre leur bon développement et leur protection contre les créneaux de stationnement.

Concernant le bilan arbres, il convient de distinguer deux sections principales. Pour la première, entre l'allée de Longchamp et la rue Feudon, le projet prévoit à ce jour la coupe de 317 arbres, le maintien de 3 arbres et la plantation de 196 nouveaux arbres soit une réduction de 121 sujets. Pour la seconde section, comprise entre la rue Feudon et la place Georges Clémenceau, le projet prévoit l'abattage de 107 arbres, le maintien de 6 arbres et la plantation de 144 arbres, soit un renforcement de la présence d'arbre estimée à 37 arbres. Comme indiqué plus haut la baisse globale du nombre d'arbres (84 sujets) est la conséquence d'un meilleur partage des usages sur la route départementale.

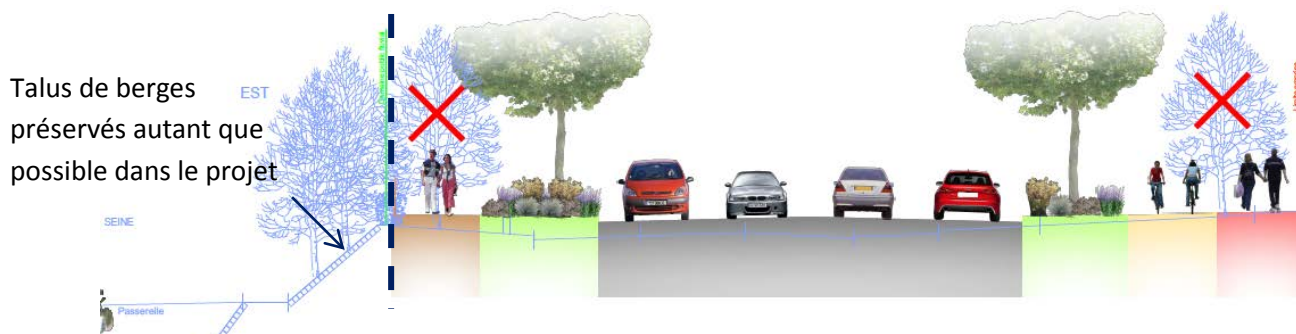
Le Département veillera toutefois, dans la suite des études, à offrir un maximum de plantations. Cependant, pour répondre au besoin exprimé en concertation de limiter l'ombre portée par les arbres sur les bâtiments, et d'ouvrir des perspectives sur le fleuve, le Département prévoit la mise en place d'espèces à port modéré côté ville et, côté berges, l'éclaircissement de l'alignement d'arbres.

V.2.B Le projet semble être fait au détriment de l'intérêt paysager et environnemental.

Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

Au contraire, l'environnement et le paysage sont une des principales composantes de ce projet. On peut sommairement distinguer trois séquences dans la proposition du Département. Une première, au nord sur 2 kilomètres, sera marquée par une promenade paysagère en surplomb du talus de berge, une seconde, au sud sur environ 1 km le long de l'ouvrage de l'autoroute, verra la création d'un reprofilage et d'une renaturation de la berge et une troisième, correspondant à la place Clémenceau, sera entièrement repensée pour valoriser le paysage de l'entrée de ville.

Sur la première séquence, il est prévu d'harmoniser, de préserver et de renforcer la végétation sur les talus de berges. Ces derniers, ainsi que l'espace de la promenade paysagère, seront libérés de l'occupation privative illicite actuelle. Devant l'habitat fluvial, le projet empiète le moins possible sur les berges pour limiter l'impact et pour ne pas les minéraliser. La coupe ci-dessous illustre l'aménagement prévu pour cette séquence et le soin particulier apporté à l'aspect paysager dans la limite des espaces disponibles.



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

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



Quai existant
(kilomètre sud du projet)



Projet de renaturation des berges
(kilomètre sud du projet, source : Paysage et Territoire)

Enfin, la place Georges Clémenceau, actuellement dédiée à l'automobile, fera l'objet d'un aménagement paysager ayant pour objectif de valoriser l'entrée de ville de Saint-Cloud (voir

perspective ci-dessous). On notera sur l'illustration ci-dessous le renforcement du végétal, l'ouverture de perspectives vers le fleuve et la caserne Sully, édifice remarquable en cours de réaménagement.



Place Georges Clémenceau actuellement (vue oblique Google Maps)



Perspective cavalière du projet paysager sur la place Georges Clémenceau (source : Paysage et Territoire)



Place Georges Clémenceau – partie nord



Projet d'aménagement paysager de la place Georges Clémenceau – partie nord (source : Paysage et Territoire)

Comme montré ci-dessus, les parties environnementale et paysagère font partie intégrante du projet.

V.2.C *Mettre en valeur l'entrée monumentale de l'entreprise Dassault par des plantations sur le trottoir?*

Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

Le Département rappelle que l'assiette disponible est limitée et ne permet pas de planter des arbres sur le trottoir devant l'entreprise Dassault. Le Département déterminera avec son paysagiste les moyens de mettre en valeur l'entrée monumentale, dans le respect du programme présenté en concertation.

V.2.D Avec une deux files par sens, la place manque pour maintenir le formidable corridor de biodiversité / de nature sauvage qu'offrent les berges. Il faut préserver le mieux possible la nature existante, faune et flore locale ainsi que l'agrément des usagers du quai.

Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

L'aménagement ne prévoit pas de réaménager les berges qui sont préservées au titre de leur intérêt écologique. Le projet va même plus loin car il prévoit des interventions visant à préserver et enrichir cet espace, notamment en luttant contre les espèces invasives, en renforçant la végétation et en consolidant les espaces endommagés.

D'autre part, comme indiqué précédemment, il est prévu une renaturation des berges côté sud, disposition qui là en encore va favoriser la richesse écologique du site et sa biodiversité.



Profil en travers type du projet dans le secteur d'habitat fluvial (source : IRIS Conseil et Aménagement)



© CD92 / Paysage et Territoire

Vue axonométrique du projet d'aménagement (devant l'entreprise Dassault)

- *Privilégier le génie végétal plutôt que les renforcements qui minéralisent la berge.*

Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

Le Département privilégiera dans son programme le génie végétal pour stabiliser les berges. Les modalités techniques de cet élément de programme seront précisées dans les études techniques ultérieures.

- *L'assiette aménageable étant limitée, cela risque de réduire à néant l'intérêt de la promenade. Réaliser la promenade en contrebas des berges ?*

Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

La promenade aménagée le long des berges présente l'intérêt d'assurer un cheminement piéton confortable avec des usagers qui profitent d'un panorama privilégié sur le fleuve. La bande végétale, située entre le trottoir et la chaussée, permet d'éloigner les piétons de la circulation automobile, et leur assure donc un certain confort.

Il n'est pas souhaitable d'aménager un cheminement piéton en quai bas, car cela impliquerait un profond remaniement des berges, et leur artificialisation, ce qui est contraire à l'objectif de préservation et de développement de la richesse écologique du site comme évoqué au chapitre ci-dessus.

V.3 Les nuisances

V.3.A *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.*

Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

A ce stade, les études ne permettent pas de mesurer les nuisances sonores engendrées par le projet et de les comparer à celles existantes. Dans le cadre des études d'impact à venir, qui seront présentées dans l'enquête publique, il sera précisé en chaque point du projet l'incidence sonore des aménagements envisagés. En tout état de cause, le département prendra toutes les mesures nécessaires pour éviter l'augmentation du bruit, et, au besoin, prendra des dispositions pour les réduire voire les compenser.

Toutefois, il peut d'ores et déjà être considéré que, contrairement à la situation de congestion actuelle générée par les élargissements et rétrécissements successifs de la chaussée, un aménagement à deux files par sens permettra un meilleur écoulement du flux automobile et devrait donc avoir un effet positif sur la situation acoustique.

- *Qu'est-il prévu pour réduire ces nuisances ?*

Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

Si la nuisance sonore augmente, des solutions acoustiques seront intégrées au projet. Dès à présent, des solutions sont envisageables et permettront de réduire le bruit routier, principalement généré par le contact du pneu au sol. Parmi les plus efficaces figure la mise en place d'un enrobé (couche superficielle de la chaussée) phonique. Le projet s'attache par ailleurs à éloigner les cheminements piétons et les lieux de résidences de la chaussée. Le stationnement longeant la route fait également office d'écran au bruit pour les piétons dans une certaine mesure. En dernier recours, le subventionnement de solutions chez le particulier (menuiseries et fenêtres) pourrait être envisagé.

- *Préserver le Parc du Château du bruit de la circulation (et de la pollution).*

Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

Le projet prévoit de remplacer la palissade en bois du Parc du Château par un mur acoustique.

- *La RD 7 en souterrain serait souhaitable, moins de bruits (moins de pollution, plus d'esthétique).*
- *Installer un mur anti bruit côté Seine entre la voie de circulation et le trottoir ?*

Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

Ces solutions, très lourdes de conséquences, n'ont pas été retenues :

- La réalisation de la RD 7 en souterrain est rendue impossible par la présence du collecteur d'assainissement départemental, par les coûts démesurés et les contraintes d'exploitation d'un tel ouvrage liées notamment au statut inondable de la zone concernée.

- L'implantation d'un mur acoustique entre la route et le trottoir serait contraire à l'objectif d'ouvrir la ville sur la Seine et créerait une séparation physique entre les différents usages de la voie. L'effet sur la qualité du paysage serait désastreux.

V.3.B 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 ».

- *Quelles mesures de compensation sont prévues face à l'augmentation de CO2 ?*
- *A Suresnes, faire cheminer les modes doux dans le parc du Château, à l'abri du bruit et de la pollution.*

Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

L'enquête générale transports (EGT 2010) de la Région Ile-de-France fait état d'une diminution de la part des véhicules motorisés dans les déplacements des alloséquanais et des franciliens. En l'occurrence, le projet ne vise pas à accroître le trafic routier. A ce stade, et en attendant les résultats des études d'impact, le rétablissement de conditions de circulation acceptables sur la RD 7 pourrait entraîner un report de trafic de la RD 1, qui contourne actuellement ce nœud de congestion. Cette remarque ne suppose pas une augmentation globale du trafic routier mais plutôt un rétablissement d'itinéraires optimaux dans les déplacements.

Néanmoins, la fluidification de la circulation contribuera à atténuer la pollution générée sur site. La conception du projet veillera à apaiser la circulation en limitant les vitesses, en sécurisant les traversées et en optimisant la part des aménagements contribuant à réduire et compenser d'éventuelles gênes (voir plus bas la réponse donnée réponse à l'avis n° 3.a).

Enfin, à échéance plus lointaine, dans une perspective de développement de véhicules électriques ou à faible émission, voire plus généralement de l'usage d'énergies propres, la corrélation entre trafic routier et pollution atmosphérique sera très probablement à réinterroger.

Plus spécifiquement à Suresnes, le parc du Château a des horaires d'ouvertures restreints et ne permet donc pas de se substituer à un trottoir. De l'autre côté de la chaussée, le piéton pourra cheminer à l'écart de la circulation sur le quai d'attente, à proximité du fleuve.

V.4 Le stationnement

V.4.A Il faut résoudre/limiter la pression à venir sur le stationnement (d'autant plus avec la résidentialisation à venir du secteur).

Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

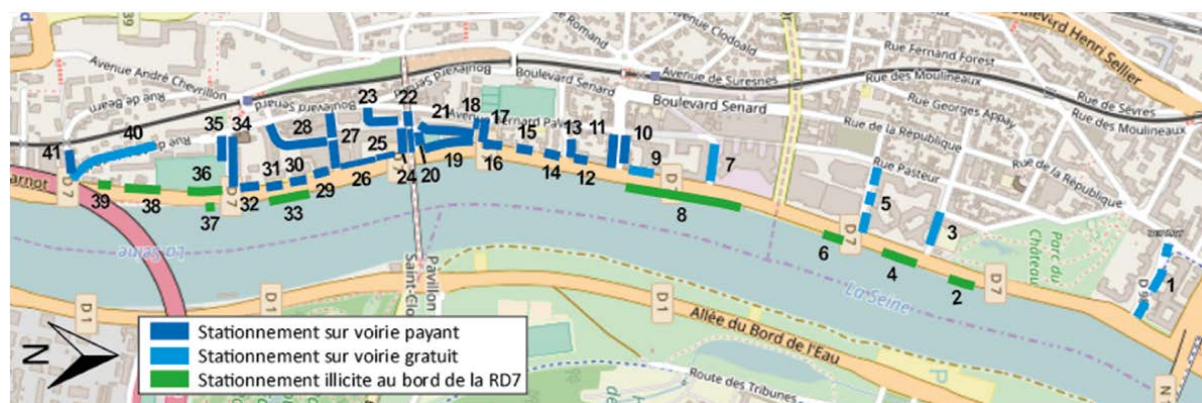
De façon générale, une politique de partage modal de la voirie implique une transition de l'usage actuellement automobile de la voirie vers des usages partagés : piéton, cycles, mobilités actives.

Pour répondre au défi du partage multimodal de la voirie, le PDUIF rappelle à juste titre qu'en « zone urbaine, l'espace public est rare. Le stationnement sur voirie utilise une part importante de cet espace au détriment de ses autres usages. L'organisation du stationnement doit permettre de mieux délimiter les espaces qui lui sont dévolus et encourager le stationnement dans les espaces privés ».

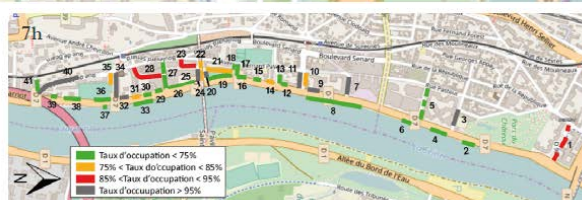
Dans cet esprit, le projet d'aménagement de la RD 7 prévoit une réorganisation du stationnement qui occupe actuellement une part importante de la voirie mais est globalement sous occupé en journée et occupé pour une part non négligeable par des voitures ventouses. Néanmoins, une augmentation de l'offre en stationnement du projet sera examinée dans les études ultérieures dans le respect de l'équilibre programmatique proposé.

Extraits de l'enquête stationnement réalisée en janvier 2017 pour le Département

(source : IRIS Conseil et Aménagement) :



Certains stationnements le long de la RD7 se remplissent au cours de la journée avec quelques secteurs avec une légère pression sur quelques tronçons notamment en journée (tronçons en orange et rouge).

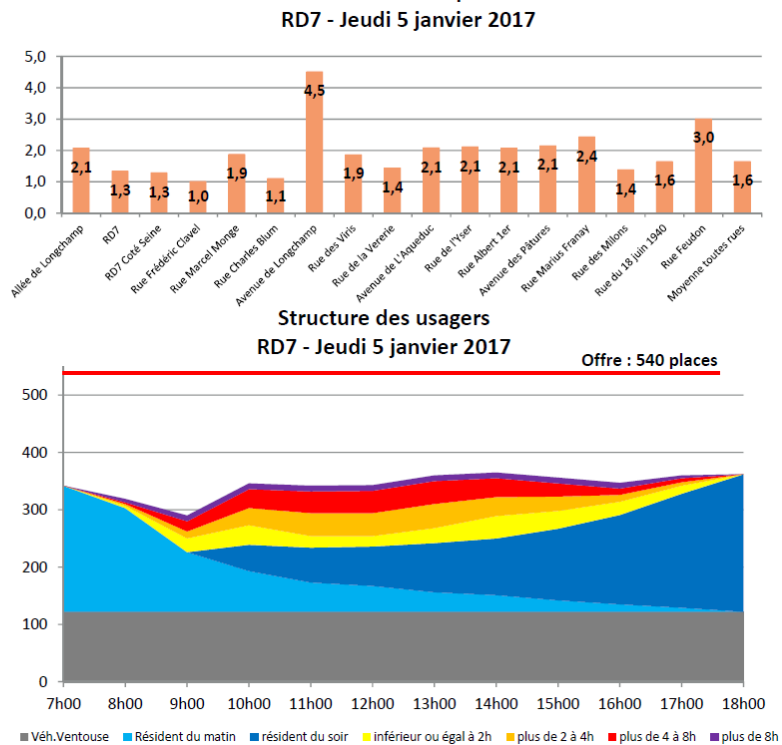


Le stationnement ventouse est extrêmement important puisqu'il occupe 1/4 de l'offre licite du secteur (122 places) ce qui induit un faible taux de rotation donc d'offre de places.

Le taux de rotation le plus élevé se trouve sur l'avenue de Longchamp (4,5) mais est plutôt généralement autour de 2 ce qui est très faible pour du stationnement payant.

Le taux de rotation est faible car les résidents disposent de macarons pour le stationnement résidentiel (abonnement).

Un stationnement résidentiel est donc flagrant et occupe l'espace viaire public.



- *La réduction du stationnement côté berges risque de compromettre l'activité fluviale.*

Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

Le Département rappelle que dans le projet, l'offre en stationnement est pourvue majoritairement côté promenade et donc à proximité des entreprises fluviales. Cette configuration permet de limiter l'impact sur le stationnement côté berges et donc à proximité des entreprises.

- *Réaliser du stationnement souterrain comme à Lyon.*

Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

L'aménagement de parkings souterrains n'est pas envisagé par le Département notamment en raison de la complexité technique de réalisation de tels ouvrages ainsi que de leurs coûts. Cela est encore accru par la proximité de la Seine et du collecteur départemental. De façon plus générale, proposer de tels aménagements n'entre pas dans les attributions du Département.

- *Prévoir des places privatives pour les habitants fluviaux.*

Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

Le Département finance un projet d'aménagement de son domaine public routier et ne saurait financer des aménagements privatifs.

- *Proposer des places pour deux roues motorisées, des places de dépose-minute et de taxi.*

Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

Le projet veillera à pourvoir plus de places pour deux roues motorisées dans les études ultérieures. La réalisation d'emplacements taxi/uber reste à déterminer en coordination avec les représentants des professions concernées et les villes qui gèrent la politique du stationnement sur leurs territoires.

V.5 Les vélos

V.5.A *L'itinéraire cyclable sur la RD 7 est un point intéressant du projet.*

Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

Cette remarque n'appelle pas de réponse de la part du Département.

V.5.B *Aménager une 2x2 voies et développer les modes doux semble contradictoire.*

Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

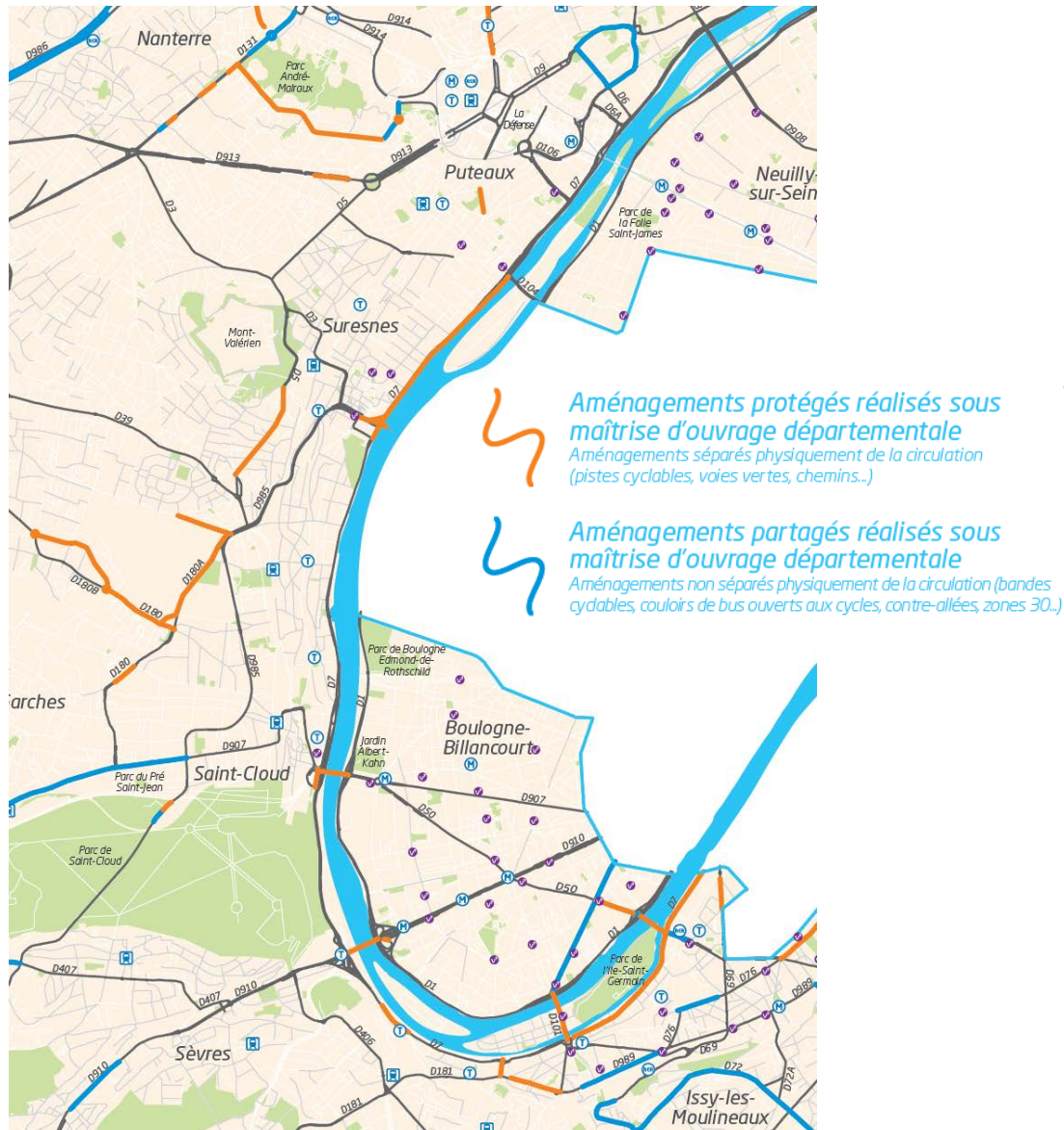
L'axe Seine est stratégique à plus d'un titre pour le Département. Il doit donc répondre à différents enjeux qui se traduisent par des réponses différentes qu'il convient de concilier dans le même espace. La RD 7 constitue un axe de transit à vocation économique qui doit assurer les circulations des automobiles et des poids lourds dans des conditions satisfaisantes de fluidité et de sécurité. En outre, cet axe de la vallée de la Seine doit accompagner l'ambition culturelle, écologique et de loisirs associée à ce lieu. Dans ce but, le programme prévoit des promenades paysagères, la mise en place de cheminements cyclables, la préservation des berges et leur renaturation. Cela traduit la volonté de ne pas opposer les usages les uns aux autres, mais bien de les faire coexister dans une logique de partage de l'espace public propre à satisfaire le plus grand nombre.

V.5.C *Il faut assurer une continuité de l'itinéraire cyclable jusqu'à la Défense.*

Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

Le Département mène une action volontariste en ce qui concerne l'aménagement des itinéraires cyclables (136 km réalisés à ce jour). L'axe Seine est bien évidemment stratégique pour le Département comme le quartier de la Défense. Le projet RD 7 Suresnes-Saint-Cloud contribuera à permettre à terme un itinéraire cyclable continu du pont d'Issy à la Défense. La continuité pourra être envisagée sur la route départementale 7 jusqu'au pont de Puteaux.

En ce qui concerne le trajet terminal vers La Défense, le Département n'est pas le seul acteur. En effet, l'établissement public territorial Paris-Ouest La Défense réfléchit à son plan vélo intercommunal. Il est par ailleurs à noter que de nombreuses rues de Puteaux sont aujourd'hui limitées à 30 km/h et permettent de rejoindre en sécurité les accès à la dalle de la Défense. Ces accès sont situés : passerelle Orme (rue Bellini), passerelle des Vignes (rue Paul Lafargue), place de la Pyramide (av Jean Moulin via le quartier Boieldieu). L'établissement Public Paris-La-Défense (en charge du quartier d'affaires) examine quant à lui les moyens d'améliorer les accès au quartier et à les rendre plus lisibles.



Extrait de la carte des voies cyclables sur le réseau routier départemental des Hauts-de-Seine au 1^{er} avril 2017
(Source : Département des Hauts-de-Seine)

V.5.D Le positionnement côté ville n'a pas d'intérêt car le vélo sera coincé le long de la route et ne verra pas les bords de Seine, il subira le bruit et la pollution automobile.

Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

Le positionnement côté Ville de la piste cyclable a été déterminé avec les Villes concernées. Ce positionnement, propice à un usage fonctionnel, présente plusieurs avantages :

- Ne pas avoir à traverser la RD 7, très fréquentée ;
- Connecter l'usager à la ville et à ses pôles de centralité ;
- Favoriser la cohabitation du cycliste et du piéton par un parcours rythmé de traversées imposant une pratique modérée des vitesses. Ces traversées n'imposent pas de temps d'arrêts importants puisque les temps de vert des rues adjacentes à la RD 7 seront courts, de l'ordre d'une dizaine de secondes.

En outre, la position retenue pour la piste cyclable permet de ne pas rapprocher la voirie du front bâti, et limite ainsi la gêne aux habitants.

- *Envoyer les vélos sur une rue parallèle ? (plus tranquille/pour récupérer de l'espace sur la RD 7)*

Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

La loi LAURE, notamment la partie retranscrite dans l'article L228-2 code environnement, impose au maître d'ouvrage d'un projet d'aménagement de voirie d'y intégrer un itinéraire cyclable. Par ailleurs, la RD7 présente une configuration qui se prête parfaitement à l'insertion d'un itinéraire vélo efficace, au sens où il est plat, sécurisé et direct. Il n'est donc pas question ici de reporter le cycliste vers un itinéraire alternatif sur des rues communales.

- *Faire circuler les vélos sur la chaussée ?*

Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

Reporter les cycles sur la chaussée est peu souhaitable du fait de la typologie de la voie « classée à grande circulation ». Au-delà de la coexistence avec les poids lourds, il faut aussi noter le risque de conflits entre les vélos empruntant des bandes cyclables sur chaussée et les manœuvres de stationnement longitudinal (créneaux, ouvertures de portières...). Compte tenu de ces éléments et de la configuration du site, l'aménagement de pistes cyclables sur trottoirs est privilégié dans le cas présent.

V.6 Les piétons

V.6.A *La promenade paysagère est un atout pour le projet.*

Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

Cette remarque n'appelle pas de réponse de la part du Département.

V.6.B *L'utilisation des quais bas est effective pour les péniches privées amarrées, alors pourquoi ne pas l'utiliser pour la promenade piétonne ?*

Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

Les berges constituent une réserve de biodiversité à ne pas détruire. Faire circuler le public en bas des talus des berges contredit cet impératif puisqu'il nécessite de réaménager et artificialiser les berges pour réaliser un cheminement accessible, notamment depuis les carrefours, alors que le programme prévoit au contraire la préservation de cet espace naturel.

De plus, le promeneur perdrait la qualité du panorama de la Seine en raison de la présence importante de bateaux de grands gabarits (péniches).

Enfin, ce cheminement serait beaucoup plus vulnérable aux risques d'inondation du fait de sa position très basse à proximité immédiate du fleuve.

V.6.C *Le long du parc du Château à Suresnes, le cheminement piéton est inconfortable car accolé à la chaussée et de largeur limitée.*

Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

La largeur de trottoir est ici contrainte par l'assiette disponible, la limite côté berges étant constituée par le maintien d'un quai bas d'attente en amont de l'écluse de Suresnes, l'autre côté étant bordé par le parc du château de Suresnes dont l'emprise est protégée au titre des sites classés.

Il est impossible d'élargir ce trottoir sans supprimer l'alignement d'arbres côté quai, or le projet souhaite privilégier la continuité des alignements d'arbres tout en conservant un trottoir aux normes d'accessibilité.

La piste est accolée au parc pour des raisons techniques, puisque de l'autre côté seront installés les candélabres et des émergences de réseaux (bouches d'égout), moins pénalisantes pour les circulations piétonnes. Cette disposition est également cohérente avec la continuité de la piste cyclable côté « ville ».

V.6.D *Assurer la sécurité des piétons*

- *Par une réduction de la vitesse des véhicules*

Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

La largeur de chaussée limitée prévue dans le projet, faible pour un axe à grande circulation, rendra difficile la pratique de vitesses excessives (limitées à 50km/h sur ce tronçon) avec la présence importante des poids lourds constatée sur l'axe. La tendance sera plutôt à une modération des vitesses. De plus, le phasage des feux sur la RD 7 sera étudié de façon à imposer des temps d'arrêt aux véhicules, de façon à limiter également la pratique de vitesses excessives.

- *Prévoir un éclairage suffisant*

Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

Les trottoirs ainsi que la promenade feront l'objet d'un éclairage qui répondra aux enjeux écologiques, par le choix de la technologie led (faible consommation), et à ceux de la sécurité, par des niveaux d'éclairement adaptés (20 lux sur chaussée, 10 à 15 lux sur trottoirs). Les études ultérieures permettront de préciser le dispositif d'éclairage qui devra contribuer à produire une ambiance lumineuse participant à la qualité architecturale du site.

- *Surélever les traversées piétonnes de la RD 7 et plus localement réaliser un terre-plein central au niveau de la station-service à Saint-Cloud*

Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

Compte tenu de la typologie de la voie, il n'est pas envisageable d'aménager des plateaux aux carrefours car cela implique nécessairement une limitation de la vitesse à 30km/h, incompatible avec la fonction de grande circulation.

Cependant, toutes les traversées piétonnes seront équipées de feux tricolores et d'îlots refuge afin de les rendre plus sécurisées.

Plus spécifiquement, sur le tronçon longeant la station-service, un terre-plein central pourra être étudié mais sa faisabilité n'est pas encore avérée.

- *Concevoir des places de stationnement suffisamment larges pour que l'utilisateur ne soit pas exposé au trafic important de la route*

Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

Les places de stationnement projetées ont une largeur de deux mètres, ce qui est usuel sur les axes départementaux. Cependant, en raison du trafic poids lourds important constaté sur la RD 7, le Département étudiera un élargissement à 2,20 m. Cela fera l'objet d'une adaptation au cas par cas.

V.6.E Est-il prévu des aménagements dédiés aux enfants ?

Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

Le projet ne prévoit pas d'aménagements pour enfants. Il est difficile de trouver la place pour cela. Néanmoins, le square municipal de l'Yser, situé rue de la Verrerie, dispose de tels équipements. De plus, aux extrémités du périmètre du projet, le parc du Château à Suresnes et le parc de Saint-Cloud mettent à disposition des espaces de loisirs pour la famille.

V.7 L'occupation fluviale

V.7.A *Ne pas compromettre l'occupation fluviale.*

Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

Le projet ne prévoit pas de modification du plan de stationnement des bateaux. Cela n'est pas de sa compétence et relève de Voies Navigables de France. En revanche, les équipements privatifs sur le domaine public seront démantelés.

V.7.B *Prévoir un raccordement à l'égout à la charge des collectivités. Coordonner le raccordement rendu obligatoire par l'arrêté interpréfectoral avec celui prévu dans le projet afin d'éviter des repiquages, qui impliquent des modifications de branchements très coûteux pour le riverain.*

Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

Un réseau de collecte des eaux usées des embarcations fluviales a été étudié par le Département, afin que leurs occupants aient une solution pour répondre à une éventuelle obligation de non rejet en Seine. Il s'agit là d'un élément de programme, pris en charge par le projet, qui est toutefois conditionné à la détermination d'un gestionnaire de ce réseau. Cette charge ne saurait être assumée par le Département dont les compétences d'assainissement n'incluent pas la collecte.

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

V.7.C *Installer des bornes individuelles de raccordement aux réseaux.*

Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

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

V.7.D *Homogénéiser les accès aux passerelles des bateaux.*

Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

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

V.7.E *Prévoir des plateformes d'accueil des passerelles des bateaux suffisamment larges, adaptées à leur configuration et aux variations des hauteurs d'eau. A notre endroit, nous avons plusieurs marches pour descendre à la passerelle qui arrive à mi-hauteur du bateau. Tel qu'il (le projet), est dessiné à ce jour, il serait impossible d'adapter notre passerelle (trop de pente) surtout que le projet raccourcit la distance. Prendre en charge les travaux d'amarrages et de modification des passerelles occasionnés par le projet comme sur la Vallée Rive Gauche.*

Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

Le projet ne prévoit pas de déplacer les accès existants des embarcations au domaine public mais de supprimer l'occupation illicite des talus de berges et de la voirie. En tout état de cause, le Département ne prévoit pas de financer des reprises d'amarrages.

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

V.7.F Prévoir des plantations aux abords des habitations fluviales : arbustes en massifs de part et d'autre des passerelles. Assurer un élagage soigné des plantations, un entretien des végétaux plantés, du perré et du fil d'eau rendus visibles et accessibles dans le projet (association des habitants fluviaux de Saint-Cloud). S'assurer du bon entretien des quais.

Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

Les études ultérieures prévoiront, lorsque cela n'est pas contradictoire avec l'objectif d'ouvrir la ville sur la Seine, de limiter les vis-à-vis directs avec les habitations fluviales.

Par ailleurs, le cheminement sur trottoir côté berges est actuellement rendu quasiment impossible pour le public et occupé majoritairement par les véhicules des riverains, il revient alors dans l'usage à un accès privatif dont l'entretien revient au particulier. Le projet propose plutôt d'aménager des largeurs de trottoir confortables côté berges, qui sont accessibles notamment aux personnes à mobilité réduite. Dans ces conditions, l'entretien des trottoirs revient à la commune ou à l'établissement public territorial.

Cependant, les talus de berges appartiennent au domaine public fluvial et à ce titre doivent être entretenues par leur gestionnaire, à savoir Voies Navigables de France.

V.7.G Rehausser de 10 cm les zones sur berges inondables qui sont habitées ?

Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

D'après le Plan de Prévention des Risques d'Inondation des Hauts-de-Seine, les zones sur berges du linéaire de projet sont situées en zone A dite « à fort aléas et à préserver pour la capacité de stockage de la crue ». A ce titre, les remblais y sont interdits. Rehausser ces zones paraît donc impossible au regard du bilan déblais/remblais imposé par la loi sur l'eau.

V.7.H Ne pas compromettre mon accès riverain.

Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

Les accès riverains existants sont maintenus dans le projet.

V.8 Les travaux et l'entretien

V.8.A *Bien coordonner les travaux avec la période des jeux olympiques de façon à ne pas générer de congestion de trafic aux périodes d'affluence.*

Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

Cette remarque sera prise en compte dans les prochaines étapes techniques du projet ; une grande vigilance sera apportée à la coordination de tous les projets et événements concomitants en phase travaux sur le secteur.

V.8.B *Prévoir un phasage et un déroulement des travaux en concertation avec les habitants du quai.*

Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage assurera des échanges réguliers avec les riverains pour identifier les contraintes particulières et leurs assurer une parfaite information sur le déroulé des travaux.

V.8.C *Qu'est-il prévu pour l'évacuation des déchets (gravats) et la ronde des camions (ou par des péniches) ? Il faut privilégier la voie fluviale.*

Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

Ces aspects doivent être déterminés dans les phases ultérieures d'étude. A ce stade, seul le programme a été défini et permet d'établir les grandes lignes d'aménagement et de préfigurer la conception du projet. Le maître d'ouvrage veillera à adopter les techniques d'évacuation des déchets les plus respectueuses de l'environnement dans la limite des possibilités et de coûts raisonnables.

V.9 Le périmètre du projet

V.9.A *Il faut assurer un aménagement des quais jusqu'au pont de Suresnes.*

Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

La réfection de ce tronçon sera incluse au programme de l'opération. Il convient toutefois de rappeler que le quai restera seulement accessible d'un seul côté et conservera donc sa configuration en impasse.

V.10 Le financement du projet

V.10.A *Qui finance le projet ?*

Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

Le financement du projet est assuré par le Département. Cependant, la renaturation du quai du Président Carnot devra faire l'objet d'une demande de subvention au titre du Schéma d'aménagement et de gestion durables de la Seine et de ses berges, qui prévoit une participation des communes pour les aménagements de berges. De plus, la mise en place de la piste cyclable ou

encore l'aménagement de la voirie peuvent éventuellement faire l'objet de subventions au titre des Plans « vélo » et « anti bouchons » de la Région Ile-de-France.

V.10.B Combien coûte le projet ?

Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

Le projet est à ce stade estimé à 99 millions d'euros. Ce montant comprend les frais d'études, les travaux, les acquisitions foncières et subventions accordées à Eau de Paris pour la reprise de la passerelle de l'aqueduc de l'Avre.

VI. CONCLUSION

Les modalités de la concertation préalable appliquées au projet de requalification de la RD 7 à Suresnes et Saint-Cloud sont conformes à l'arrêté du Président du Conseil départemental des Hauts-de-Seine du 11 octobre 2017.

Deux réunions publiques au sein des mairies de Saint-Cloud et de Suresnes ont été organisées.

La concertation préalable menée par le Conseil départemental a été constructive. Le public a montré son intérêt pour le projet d'aménagement.

Ces avis ont été considérés avec attention et les éléments retenus seront pris en compte. Leur faisabilité sera au besoin étudiée dans le cadre de la préparation de l'enquête publique.

La concertation préalable peut donc être considérée comme terminée.

Le Conseil départemental peut lancer la procédure d'enquête publique, selon d'une part, le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et d'autre part, le code de l'environnement.