



Autorité environnementale

<http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/l-autorite-environnementale-r145.html>

**Avis délibéré de l’Autorité environnementale
sur la requalification de la RD 7 de Suresnes à
Saint-Cloud (92)**

n°Ae : 2019-105

Avis délibéré n° 2019-105 adopté lors de la séance du 22 janvier 2020

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Ae¹ s'est réunie le 22 janvier 2020 à La Défense. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur la requalification de la RD 7 de Suresnes à Saint-Cloud (92).

Ont délibéré collégalement : Nathalie Bertrand, Barbara Bour-Desprez, Marc Clément, Pascal Douard, Christian Dubost, Sophie Fonquernie, Bertrand Galtier, Louis Hubert, Christine Jean, Philippe Ledenvic, François Letourneux, Thérèse Perrin, Eric Vindimian, Annie Viu, Véronique Wormser.

En application de l'article 9 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

Étaient absents : Serge Muller

* *

L'Ae a été saisie pour avis par le préfet des Hauts-de-Seine, l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 22 octobre 2019.

Cette saisine étant conforme aux dispositions de l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R. 122-7 du même code, l'avis doit être fourni dans un délai de trois mois.

Conformément aux dispositions de ce même article, l'Ae a consulté par courriers en date du 8 novembre 2019 :

- le préfet de département des Hauts de Seine,
- le directeur général de l'Agence régionale de santé (ARS) de l'Île-de-France, qui a transmis une contribution en date du 26 décembre 2019.

Sur le rapport de Thérèse Perrin, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit.

Pour chaque projet soumis à évaluation environnementale, une autorité environnementale désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.

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

La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis. Une synthèse des consultations opérées est rendue publique avec la décision d'octroi ou de refus d'autorisation du projet (article L. 122-1-1 du code de l'environnement). En cas d'octroi, l'autorité décisionnaire communique à l'autorité environnementale le ou les bilans des suivis, lui permettant de vérifier le degré d'efficacité et la pérennité des prescriptions, mesures et caractéristiques (article R. 122-13 du code de l'environnement).

Conformément à l'article L. 122-1 V du code de l'environnement, le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L. 123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L. 123-19.

Le présent avis est publié sur le site de l'Ae. Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public.

¹ Formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD).

Synthèse de l'avis

Le Département des Hauts-de-Seine projette la requalification de la route départementale n° 7 (RD 7) entre le parc du château à Suresnes et la place Georges Clemenceau à Saint-Cloud, sur un linéaire d'environ 3 300 m situé en rive gauche de la Seine. Le projet prévoit : (1) la mise à 2 x 2 voies du tronçon actuellement à deux voies complétée de tourne-à-gauche ; (2) l'aménagement par giratoire de la place Clémenceau ; (3) le réaménagement des stationnements, des trottoirs, et de plusieurs carrefours ; (4) la création d'une voie cyclable et l'aménagement d'un cheminement piéton côté Seine ; (5) la création d'une trame verte en lieu et place de la végétation de berge et des alignements de platanes existants. Le dossier est présenté en vue de la déclaration d'utilité publique du projet.

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

L'étude d'impact est claire et de lecture facile, proportionnée aux enjeux et intégrant effectivement la démarche « éviter – réduire – compenser ». Certaines questions néanmoins méritent de trouver réponse dès ce stade du projet et donnent lieu à des recommandations. L'Ae attire également l'attention du maître d'ouvrage sur des sujets qui, sans pour autant motiver de recommandations, devront être approfondis dans la suite de la définition du projet et de son instruction et motiver une actualisation de l'étude d'impact, *a priori* à l'occasion de la procédure « loi sur l'eau ».

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 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.

L'ensemble des observations et recommandations de l'Ae est présenté dans l'avis détaillé.

Avis détaillé

1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1 Contexte du projet

Le Département des Hauts-de-Seine² projette la requalification de la route départementale n° 7 (RD 7) entre le parc du château à Suresnes et la place Georges Clemenceau à Saint-Cloud, sur un linéaire d'environ 3 300 m situé en rive gauche de la Seine.

Le projet vise l'amélioration de la circulation routière et des autres mobilités, l'ouverture de la ville sur la Seine et la mise en valeur du patrimoine. Il propose d'accueillir l'ensemble des modes de déplacements et de favoriser la desserte du tissu économique en harmonisant la largeur de chaussée (mise à 2 x 2 voies), en simplifiant les itinéraires et en améliorant la signalétique. Il intègre également la création d'une piste cyclable, la réalisation d'une promenade piétonne paysagère et l'amélioration de la qualité végétale des berges, créant de larges ouvertures visuelles sur la Seine, ainsi que la mise en lumière des points d'intérêt et la requalification de l'espace public au niveau de la place Georges Clemenceau.

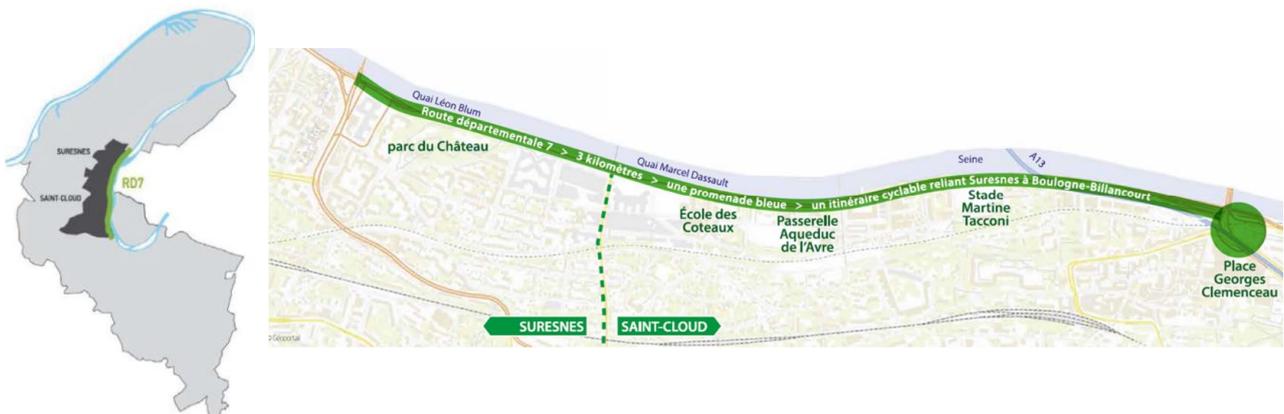


Figure 1 : Plan de localisation du projet (source : dossier)

Dans les trois quarts nord du linéaire du projet (quais Léon Blum et Marcel Dassault), la RD 7 est essentiellement à une voie de circulation par sens, ponctuellement dotée d'un terre-plein central, avec une succession de carrefours avec des voies communales qui présentent une troisième voie de tourne à gauche. Le secteur comporte des parkings privés et des places de stationnement. Le cheminement actuel des piétons peut s'effectuer des deux côtés mais, du côté des berges de la Seine, il est étroit et rendu difficile par des stationnements « sauvages ». Une passerelle permet de rejoindre le bois de Boulogne. La RD 7 bénéficie des deux côtés d'un alignement remarquable de platanes, le côté des berges offrant en outre un écran de végétation varié, ponctuellement ouvert sur la Seine et la cinquantaine de péniches en stationnement longue durée. Les berges ont fait l'objet d'aménagements privatifs sur les talus, tout autre accès aux berges étant rendu impossible du fait des clôtures et de la désorganisation des cheminements.

² Propriétaire de la RD 7 et gestionnaire de son domaine public routier, ainsi que des ouvrages d'assainissement implantés sous la voirie.

Le quart sud (quai du président Carnot), surplombé par l'autoroute A13, présente une emprise publique importante, de l'ordre de 50 mètres. Ce secteur est voué au transit sur six voies, au stationnement et à la desserte de la gare routière. L'alignement de platanes s'y prolonge côté ville. Une mince bande de végétation surplombe les berges en béton, non accessibles aux piétons.

La place Clemenceau constitue un nœud complexe qui voit se croiser deux axes départementaux, la RD 7 et la RD 907, qui traverse la Seine par le pont de Saint-Cloud sur sept voies, avec une présence imposante du viaduc de l'autoroute. Des voies, deux passages souterrains (tunnel routier et tramway) et des sorties de parkings sont connectés au carrefour. En entrée sud de la place, la RD 7 est à 2 x 2 voies (quai maréchal Juin) avec un séparateur central, sans accès piétons aux berges. Les véhicules de transit peuvent continuer sur la RD 7 en souterrain et ainsi éviter la place.

Le secteur est desservi notamment par la ligne de bus 175, sur la RD 7, et par la ligne de tramway T2. On dénombre au total 378 places de stationnements, incluant le stationnement sauvage. L'ensemble du linéaire présente une accidentologie routière marquée, dont des accidents graves, voire mortels. Les nombreuses traversées piétonnes ne sont pas aux normes de sécurité ni d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite (PMR). Les cycles ne bénéficient d'emplacements réservés ni sur les quais Léon Blum et Marcel Dassault, ni dans les rues adjacentes.

1.2 Présentation du projet et des aménagements projetés

Le projet comprend :

- l'aménagement de la RD 7, avec :
 - l'harmonisation de la largeur de chaussée à deux files par sens de circulation ;
 - la requalification des trottoirs côté bâti,
 - la création d'une piste cyclable bidirectionnelle sécurisée côté bâti,
 - le réaménagement de plusieurs carrefours, assortis de traversées piétonnes sécurisées et adaptées aux personnes à mobilité réduite,
 - la réorganisation des stationnements le long de la RD 7 (déprivatisation de certaines places de parking, optimisation des emplacements de stationnement, etc.).
- la requalification de la Place Georges Clemenceau, avec :
 - la création d'un giratoire, d'un espace public donnant accès à la caserne de Sully et au domaine de Saint-Cloud, et la requalification des berges de Seine avec réalisation d'un cheminement piéton dissocié de la voirie,
 - la restructuration des passages du bus, les onze arrêts de la ligne 175 étant restitués sur le linéaire de la RD 7 ;
- l'aménagement d'une promenade côté Seine comprenant :
 - une promenade piétonne,
 - une courte plateforme d'accès aux péniches, l'habitat fluvial étant maintenu avec une reprise collective des réseaux d'assainissement.
- la création d'une trame verte le long des berges et l'habillage des murs de soutènement, l'implantation de massifs et la reconstitution « *autant que possible* » des alignements d'arbres.

Le dossier décrit les aménagements prévus de manière détaillée, avec de nombreux plans et coupes permettant de visualiser le projet.

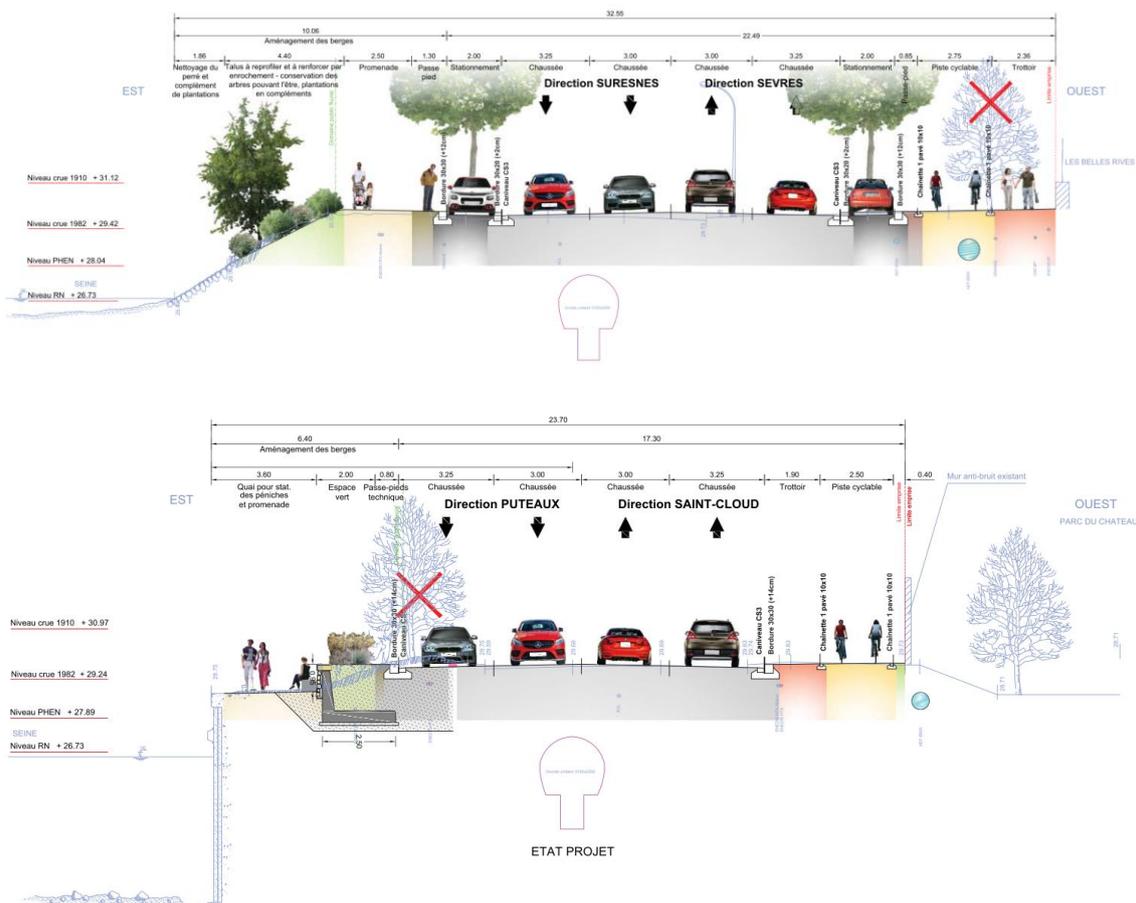


Figure 2 : Exemples de profils courants, avec divers types d'aménagements de berges ; le figuré bleu représente le profil actuel (source : dossier)

L'aménagement des berges est conçu en application du schéma directeur des berges par le Département pour l'ensemble du linéaire de Seine qui le traverse ; il serait intéressant de le joindre au dossier ou de mentionner comment le public peut y accéder. Il nécessite des reprofilages de berges variables selon les sections. Le décaissement est important au niveau du quai Carnot. Des murs de soutènement sont nécessaires sur 1 600 mètres, « ponctuellement » en avancées sur berges. L'ensemble des sections d'aménagement, de création de soutènement et de petites réparations et remises en état sont précisément localisées.

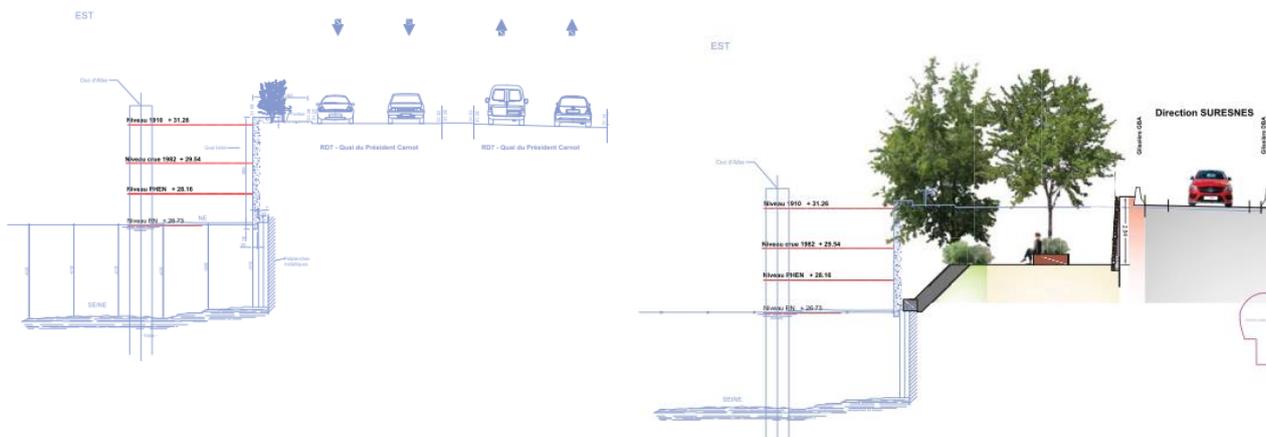


Figure 3 : Aménagement des berges au niveau du quai Carnot (source : dossier)

Les travaux sont prévus pour une durée globale de trois ans, soit un démarrage en 2023 pour une mise en service fin 2025.

Le coût total du projet incluant les études, les travaux, les mesures environnementales³ et les acquisitions foncières est de 109,7 millions d'euros hors taxes (valeur 2018).

1.3 Procédures relatives au projet

Le projet a fait l'objet d'une procédure de concertation préalable fin 2017. Il est compatible avec les documents de planification et d'urbanisme en vigueur, notamment les plans locaux d'urbanisme des communes.

La pièce A comportant les informations juridiques et administratives indique⁴ que le projet d'aménagement de la RD 7 est soumis à étude d'impact systématique au titre de l'article L. 122-1 du code de l'environnement en application de la rubrique 39 « Travaux, constructions et opérations d'aménagement » de la nomenclature annexée à l'article R. 122-2 du même code, du fait d'un terrain d'assiette des aménagements de plus de 10 ha. L'étude d'impact indique néanmoins de manière pertinente que le projet relève – au cas par cas – des rubriques 6a, s'agissant de la construction d'une route dans le domaine public routier du département, et 10, s'agissant d'un reprofilage et d'une artificialisation de cours d'eau de plus de 100 mètres. Ce point devra être complété dans la pièce A.

Le projet concerne directement ou indirectement cinq sites classés⁵ et nécessite une autorisation spéciale, de la compétence du ministre chargé de l'environnement⁶. En application de l'article R. 122-6 du code de l'environnement, l'autorité environnementale est l'Ae.

L'Ae a été saisie des dossiers :

- de déclaration d'utilité publique (DUP) du projet,
- d'enquête parcellaire, qui permet d'identifier les propriétaires concernés par la procédure d'expropriation.

Le projet est soumis à enquête publique⁷ conjointement au titre des deux procédures⁸.

Le dossier indique les autres procédures qui seront engagées simultanément ou postérieurement à l'enquête publique : déclaration ou autorisation au titre de la « loi sur l'eau »⁹ ; autorisation de travaux en site classé ; autorisation au titre de la protection des monuments historiques ; diagnostic archéologique ; autorisation d'occupation du domaine public ; bruit de chantier. À ce stade, il n'est pas prévu de demande de dérogation à la stricte protection des espèces.

³ Seuls sont identifiés les coûts liés : à l'assainissement (3,5 millions d'euros HT), aux aménagements paysagers des berges (30,2 millions d'euros HT) et aux isolations phoniques de façade (1,4 millions d'euros HT) venant compléter la rénovation d'un mur anti-bruit existant et la création d'une protection acoustique du cheminement de berge, également prévues mais non chiffrées.

⁴ Sur la base d'une demande d'examen au cas par cas et de la réponse de la DRIEE en date du 16 octobre 2018.

⁵ Articles L. 341-10 et suivants du code de l'environnement. Attachée à la protection des paysages, la politique des sites vise à préserver des lieux dont le caractère exceptionnel justifie une protection de niveau national, et dont la conservation ou la préservation présente un intérêt général au point de vue artistique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque. « *Les monuments naturels ou les sites classés ne peuvent ni être détruits ni être modifiés dans leur état ou leur aspect, sauf autorisation spéciale* » (Article L341-10 du Code de l'Environnement).

⁶ Article R. 341-10 du code de l'environnement.

⁷ Articles L. 110-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et L. 123-1 et R. 123-1 et suivants du code de l'environnement.

⁸ Articles L. 123-6 du code de l'environnement et R. 131-14 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

⁹ Articles L. 214-3 et R. 214-1 du code de l'environnement.

Les rubriques de la nomenclature « loi sur l'eau » pressenties et mentionnées par l'étude d'impact semblent pour l'Ae faire relever le projet de l'autorisation, mais le dossier ne se prononce pas. L'Ae rappelle qu'une procédure d'autorisation environnementale associée à une autorisation « loi sur l'eau » nécessitera une nouvelle enquête publique. Une actualisation de l'étude d'impact sera alors pertinente en fonction de l'avancement du projet, et des réponses données au présent avis.

L'étude d'impact vaut évaluation d'incidences Natura 2000¹⁰. Elle comporte les éléments prévus par la réglementation et conclut à l'absence d'incidence du projet quant à l'état de conservation des habitats et des espèces ayant justifié la désignation des sites potentiellement concernés. L'Ae n'a pas d'observation à formuler sur cette conclusion.

1.4 Principaux enjeux environnementaux du projet relevés par l'Ae

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 termes de bruit, de qualité de l'air et d'émissions de gaz à effet de serre ;
- l'apaisement des conditions de circulation routière, l'amélioration de l'insertion des modes actifs et la sécurisation de l'ensemble des accès aux voies ;
- la requalification des berges de la Seine et l'inscription de l'amélioration significative du cadre de vie urbain dans un projet plus global de reconstitution et d'amélioration du corridor écologique qu'elles constituent.

2. Analyse de l'étude d'impact

L'étude d'impact est claire et de lecture facile. Elle définit une aire d'étude rapprochée, constituée d'une bande de 100 mètres de part et d'autre de la RD 7, et une aire d'étude élargie constituée d'une bande de 250 mètres permettant d'englober la rive droite de la Seine. Il n'est pas formellement identifié de bande d'étude éloignée. Toutefois, l'analyse est étendue en tant que de besoin.

L'état initial est particulièrement didactique, avec un rappel général des définitions, enjeux, méthodes et cadrage réglementaire en introduction de chaque thématique ou sous-thématique, facilitant l'accès au sujet, et une synthèse des enjeux qui la concerne. Un scénario « au fil de l'eau », présentant l'état futur sans projet est très succinctement décrit dans le chapitre dédié. Il est plus détaillé concernant l'évolution des trafics et utilisé à bon escient dans le chapitre correspondant de la partie « impacts ». La limitation à 2030 de son horizon en réduit toutefois l'intérêt (cf. § 2.2.1).

L'analyse des impacts est proportionnée aux différents enjeux, elle est déroulée en application de la démarche « éviter – réduire – compenser ». Certaines questions néanmoins nécessitent de trouver réponse dès ce stade et donnent lieu à des recommandations de l'Ae. L'Ae attire également l'attention du maître d'ouvrage sur des sujets qui, sans pour autant motiver de recommandation de sa part, devront être approfondis dans la suite de la définition du projet et de son instruction et motiver une actualisation de l'étude d'impact, *a priori* à l'occasion de la procédure « loi sur l'eau ».

¹⁰ Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « habitats » sont des zones spéciales de conservation (ZSC)-et au titre de la directive « oiseaux » des zones de protection spéciale (ZPS).

En cas d'absence de procédure ultérieure motivant une nouvelle enquête publique, l'ensemble des réponses seraient à apporter dès ce stade.

2.1 Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu

Le dossier indique les évolutions du projet depuis près de quinze ans. Une autoroute urbaine était envisagée à l'origine. Les réflexions associant le Département, les collectivités, les associations, le public et les riverains ont progressivement conduit à un projet permettant une meilleure intégration de la voie de circulation dans son environnement et les bords de Seine.

Deux grandes variantes des sections courantes sont présentées, l'une dite « minimaliste », sans aménagement paysager ni ouvertures visuelles sur le fleuve et l'autre dite « maximaliste » avec un élargissement systématique à 29 mètres, permettant d'offrir l'ensemble des fonctionnalités routières mais nécessitant de construire sur la Seine. La variante retenue réduit certaines fonctionnalités au bénéfice d'un moindre impact environnemental, qu'il s'agisse des berges en elles-mêmes ou des conditions d'écoulement de la Seine, indispensables à garantir. De la même manière, la variante retenue pour le quai Carnot privilégie la restitution d'un vaste espace de promenade et de revégétalisation des berges au détriment des places de stationnement. La variante « giratoire » retenue pour la place Clemenceau optimise tant le fonctionnement du carrefour que la circulation des piétons et des vélos, l'intégration paysagère et l'accessibilité. Le choix de conserver la piste cyclable côté ville laisse les cyclistes au contact de la circulation routière et ralentit la circulation des vélos « de transit », en revanche cette option privilégie la desserte cycle locale et l'accès aux rues adjacentes, différencie clairement les cheminements des cycles et ceux des promeneurs et éloigne quelque peu le flux des voitures du bâti.

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. Il n'est en conséquence pas possible d'apprécier si une fluidification raisonnable du trafic était possible dans ces conditions, restant cohérente avec les conditions d'entrée et de sortie du tronçon, permettant de limiter l'accidentologie et de favoriser les modes actifs, ni quelles en étaient les limites ou impossibilités.

L'Ae recommande de préciser si une variante de requalification des berges de Seine assortie d'une restructuration routière moins conséquente a été étudiée, qui permettrait de limiter les nuisances dues au trafic, et le cas échéant de présenter les raisons pour lesquelles elle n'a pas été retenue.

2.2 État initial, incidences du projet et mesures d'évitement, de réduction et de compensation de ces incidences

2.2.1 Transports

Trafics routiers

Les données sur les trafics journaliers sont résumées dans la partie acoustique. Les trafics moyens annuels actuels, de l'ordre de 28 000 véhicules par jour sur le quai Léon Blum, 29 000 sur le quai Marcel Dassault, et 61 000 sur le quai Carnot (voies côté berge et voies côté ville confondues),

connaissent avec le projet une augmentation très importante, passant respectivement en 2030 à 56 000, 53 000 et 70 000.

Le chapitre relatif aux trafics fournit – sur la base d'une étude de trafic non annexée – des résultats détaillés pour les heures de pointe du matin (HPM) et du soir (HPS), en situation actuelle (« état 2017 »), à l'état futur sans projet (« scénario fil de l'eau ») et avec la requalification de la RD 7 (« scénario projet »), aux horizons 2026 (année de mise en service) et 2030. L'étude d'impact précise que le scénario « fil de l'eau » « *inclut les projets urbains et de transport impactant sur le réseau et la demande* ». Toutefois, il n'est pas fait un état détaillé des projets pris en compte.

Les cartes de restitution de ces analyses sont précises mais peu lisibles, notamment pour les nœuds les plus complexes (superposition des chiffres). La qualité des illustrations et de leur reproduction devra être améliorée. Le dossier indique concernant les autres projets connus que « *les incidences cumulées [en termes de conditions de circulation] en phase d'opération sont directement intégrées à la conception du projet et aux présentes études* » ce qui suppose une modélisation à large échelle qui n'est pas restituée par l'étude d'impact. En effet, les cartes sont bornées aux deux extrémités du projet et ne permettent pas d'identifier si des augmentations de trafics significatives sont attendues sur la RD 7 en dehors de la zone de travaux. En revanche, la restitution inclut les voies adjacentes et la rive droite de la Seine. L'interprétation de ces résultats est particulièrement succincte et confuse, se contentant, d'une part de la mention des augmentations de charge attendues du fait du projet (en ne rappelant que rarement les valeurs d'état actuel ou de fil de l'eau, et sans les exprimer en taux d'évolution) et, d'autre part, d'appréciations générales mal localisées. Un tableau, reprenant les principaux résultats par tronçon de la RD 7 et pour les voies principalement concernées, et une interprétation plus élaborée faciliteraient la lecture des cartes et leur donneraient du sens.

Les résultats mis en avant par l'étude d'impact, similaires aux horizons 2026 et 2030, sont une augmentation forte du trafic par rapport au scénario au fil de l'eau, dans les deux sens, plus marquée en HPM et au sud, de l'ordre de +700 unités véhicules de pointe par heure (UVP/h) et par sens. L'Ae déduit des cartes une évolution du trafic de l'ordre de +50 %, pouvant localement monter au-delà de +60 %. En corollaire, on note une diminution de la circulation sur les voiries adjacentes, modérée mais significative (- 100 à - 100 UVP/h), et sur l'autre berge de Seine (RD 1), trop faible pour avoir un impact visible sur son taux de congestion. Les éléments fournis sont trop circonscrits pour permettre d'apprécier s'il s'agit uniquement d'un effet de redéploiement local des trafics, ou si « l'appel d'air » opéré par le projet se fait connaître par une augmentation significative des trafics au nord et au sud, et sur quelle distance. Au nord immédiat du projet, les deux seules valeurs fournies sur les cartes permettent d'augurer que l'augmentation de trafic pourrait atteindre +25 %. En revanche les données au sud du projet ne sont pas cartographiées et l'étude d'impact précise que « *la forte diminution du trafic au niveau du carrefour de la place Clemenceau est un effet du modèle [car] les numéros de tronçons ne correspondent pas* ».

L'analyse des trafics est complétée par une analyse détaillée des niveaux de saturation et de congestion¹¹. L'étude d'impact note ainsi une réduction et une homogénéisation des taux de saturation le long de la RD 7, et donc des conditions de circulation plus fluides, avec une réduction des temps de parcours de 1,75 à 4 minutes selon le sens et l'heure de pointe. Elle conclut que « *on*

¹¹ Le niveau de saturation est le rapport du flux de véhicules à la capacité de la voirie. Un flux de véhicules de 750 UVP/h circulant sur une voirie ayant une capacité de 1000 UVP/h a donc un niveau de saturation de 0.75. Une voirie est congestionnée lorsque son niveau de saturation est égal ou supérieur à 0.9 (source : dossier)

observe un désengorgement de la voirie capillaire et une intensification des niveaux de trafic sur la RD 7. Les niveaux de saturation ainsi que les temps de parcours y sont cependant meilleurs que dans le scénario fil de l'eau ».

L'Ae relève en outre que l'horizon 2030 se situe quatre ans après la mise en service du projet, sans justification particulière du choix de cette échéance. Le maître d'ouvrage a invoqué, lors de son échange avec la rapporteure, la forte incertitude sur l'évolution des comportements routiers en milieu urbain à un horizon plus lointain. La circulaire sur le bruit des infrastructures de transport¹², directement lié au trafic, préconise une évaluation à un horizon de vingt ans après la mise en service. Elle intègre néanmoins la difficulté évoquée en mentionnant que « *Dans les régions urbaines denses, ces hypothèses peuvent être remplacées par celles correspondant à la saturation acoustique de la voirie, en période diurne* ».

L'Ae recommande de reprendre l'analyse des trafics :

- ***en précisant les hypothèses prises pour les scénarios « au fil de l'eau »,***
- ***en considérant l'échéance 2046 pour le scénario projet ou, à défaut, les trafics correspondant à la saturation acoustique de la voirie en période diurne,***
- ***en restituant les résultats sur la totalité des voies et tronçons connaissant une modification significative des trafics du fait du projet et, de manière plus large, permettant de comprendre la redistribution des***
- ***en améliorant la lisibilité des cartes, en fournissant les résultats sous forme chiffrée et en adoptant une présentation qui permette une comparaison claire et complète des valeurs de l'état actuel, du scénario au fil de l'eau et du scénario projet, ainsi qu'une compréhension de la redistribution des trafics en lien avec l'ensemble des projets de requalification routière avoisinants ;***
- ***en produisant une interprétation des résultats plus facilement compréhensible.***

Les mesures de déviation des itinéraires qui seront nécessaires en phase chantier seront à préciser lors de l'actualisation de l'étude d'impact.

Stationnement

L'occupation des stationnements est modérée au niveau de la RD 7, mais très forte à saturée dans les rues adjacentes. Le projet prévoit un nombre de places significativement moins important qu'à l'heure actuelle et du mobilier pour les deux-roues. Toutefois les informations sur la situation projetée ne sont pas cohérentes selon les pièces du dossier, 305 emplacements selon la pièce E1 et 198 selon la pièce E2, à comparer aux 378 places actuelles. L'Ae s'interroge par ailleurs sur le risque de diminution du covoiturage qui pourrait être pratiqué du fait de ces stationnements.

En compensation, le Département prévoit de contribuer au financement d'un parking souterrain, selon une participation qui reste à chiffrer.

L'Ae recommande de mettre les prévisions du nombre de places de stationnement en cohérence entre les pièces du dossier et d'évaluer les effets du projet sur les pratiques de covoiturage.

¹² Circulaire n° 97-110 du 12/12/97 relative à la prise en compte du bruit dans la construction de routes nouvelles ou l'aménagement de routes existantes du réseau national.

Modes actifs et transports collectifs

Le réseau de transports collectifs est inchangé. La gare routière est réorganisée avec la création de nouveaux quais pour les quatre lignes RATP qui l'utilisent. Les arrêts de la ligne n°175 seront peu modifiés. En phase d'exploitation, son passage devrait bénéficier de la fluidification du trafic.

Les modes actifs sont intégrés au projet par conception, avec des cheminements piétons et cycles permettant de relier les deux communes et une desserte plus fine des quartiers adjacents. Il serait pertinent d'indiquer si des projets d'amélioration du cheminement et de la sécurité des cycles sont envisagés conjointement par les communes sur les voies transversales et comment les aménagements cyclables s'intègrent dans le réseau départemental.

2.2.2 Nuisances sonores

Les niveaux sonores modélisés en façade des bâtiments à proximité immédiate de la RD 7 sont supérieurs à 65 dB(A) sur la période diurne (6 h - 22 h) et supérieurs à 60 dB(A) sur la période nocturne (22 h - 6 h). Ces niveaux sonores sont représentatifs d'une zone d'ambiance sonore préexistante non modérée au sens de la réglementation. Quelques bâtiments situés au niveau du quai Carnot, au sud du viaduc de l'autoroute A13, sont en situation de point noir de bruit (PNB), avec des niveaux sonores supérieurs à 70 dB(A) le jour et 65 dB(A) la nuit.

Les simulations effectuées à l'horizon 2030 montrent sur certains tronçons des modifications significatives de bruit au sens de la réglementation (contribution sonore à terme supérieure de plus de 2 dB(A) à celle qui serait connue hors projet). Toute la zone d'étude est globalement considérée en situation de modification significative. Bien que ce résultat ne soit pas commenté, les cartes mettent en évidence que les contributions sonores dépassent, sur l'ensemble du secteur, de jour comme de nuit, les seuils fixés pour la définition des points noirs bruit.

Il n'est pas identifié de bâtiments sensibles autres que des logements. Des mesures de réduction sont prévues sur ces derniers pour ramener les niveaux sonores aux valeurs admissibles applicables en zones d'ambiance non modérée, soit 65 dB de jour et 60 dB de nuit. La mise en œuvre d'écrans acoustiques n'étant pas adaptée notamment par manque de place, des isolations de façade sont prévues, qui seront mises en œuvre après diagnostic précis de chaque bâtiment et logement. S'agissant d'une ambiance non modérée, aucune obligation n'est applicable concernant les locaux à usage de bureaux. Par ailleurs, l'étude d'impact indique qu'aucune mesure n'est envisageable pour les péniches amarrées le long des quais, bien que certaines soient également en situation de modification significative avec des niveaux sonores admissibles dépassés. Il n'est pas indiqué si des mesures complémentaires de limitation de la vitesse sont envisageables, quelles améliorations du niveau sonore pourraient en être attendues et quels seraient les impacts en termes de circulation.

L'Ae rappelle que le respect de l'ensemble des valeurs admissibles prévues par la réglementation correspond à une obligation de résultat, qui vaut sur toute la durée de vie de l'infrastructure¹³. La question renvoie à l'information du riverain, et au suivi des mesures qui seront mises en place, sujet qui n'est pas abordé par l'étude d'impact (cf. § 2.4).

Par ailleurs, l'étude acoustique présente les mêmes faiblesses que l'étude des trafics en étant trop centrée sur la zone de travaux et en ne présentant pas de résultats à plus long terme. Les

¹³ Article R. 571-44 du code de l'environnement.

modélisations de trafic ont montré que les voies adjacentes connaîtront une baisse de la circulation, a priori favorable aux riverains. Par contre, l'étude d'impact ne permet pas de garantir l'absence de modification significative du bruit sur la RD 7 à une échelle plus large et notamment au nord et au sud du projet. Il convient, sur la base de l'étude des trafics consolidée, d'y déterminer si les contributions sonores sont susceptibles à terme d'augmenter de plus de 2 dB(A) et, le cas échéant, d'identifier l'apparition d'éventuels points noirs bruit. Le réseau sera ainsi parcouru jusqu'à aboutir aux « nœuds » au-delà desquels la modification n'est plus significative.

L'Ae recommande :

- ***d'étendre les analyses acoustiques sur l'ensemble du secteur affecté par des augmentations significatives du trafic réévalué, d'en apprécier les effets sur le bruit à terme, et le cas échéant de proposer des mesures de réduction complémentaires ;***
- ***d'indiquer les mesures de réduction de la vitesse qui pourraient être raisonnablement envisagées, et quels seraient leurs effets pour la réduction des nuisances sonores connues par les riverains.***

Le projet prévoit, à hauteur du Parc du Château de Suresnes, la réfection d'un mur anti-bruit entre le parc et la RD 7. Le cheminement piéton créé sur la promenade sera séparé de la chaussée par un mur anti-bruit au niveau du pont de Saint-Cloud.

2.2.3 Qualité de l'air et santé, émissions de gaz à effet de serre

L'étude d'impact se réfère à une circulaire de février 2005 sur la prise en compte des effets de la pollution atmosphérique des projets d'infrastructures routières sur la santé humaine. L'Ae rappelle que l'ensemble de l'approche méthodologique a été modifiée par la note technique du 22 février 2019¹⁴. Il conviendra de procéder à une revue de détail pour vérifier le respect des nouvelles instructions, même si, en première approche, l'Ae n'a pas relevé de défaut méthodologique flagrant¹⁵ en dehors des lacunes déjà relevées à propos de l'horizon de temps trop réduit. Le maître d'ouvrage avait fait le choix d'une étude de « niveau I », correspondant au niveau d'exigence le plus élevé assorti d'une évaluation des risques sanitaires, désormais requise du fait d'un trafic supérieur à 50 000 véhicules jour en zone urbaine. La liste des polluants étudiés est complète. Les émissions routières ont été modélisées en état 2017 et pour les scénarios fil de l'eau et projet à l'horizon 2030, sur la base du logiciel COPERT 5.

Le projet se situe dans le contexte d'un bruit de fond urbain dont les teneurs en polluants sont élevées, bien que respectant les valeurs limites réglementaires. 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. En proximité routière, les teneurs sont largement supérieures aux objectifs de qualité ou valeurs cibles, et des dépassements des valeurs limites réglementaires sont connus pour le dioxyde d'azote (NO₂).

¹⁴ [Note technique du 22 février 2019 relative à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact des infrastructures routières ; Guide méthodologique sur le volet « air et santé » des études d'impact routières](#), Cerema, février 2019.

¹⁵ La prise en compte du seul benzo(a)pyrène, au lieu des seize hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) préconisés par le guide méthodologique, au motif qu'il s'agit de la molécule la plus toxique, pourrait devoir être reconsidérée.

Les émissions connaissent une évolution directement corrélée à celle du trafic. Les effets sur l'air ambiant sont constatés sur une bande comprise entre 50 mètres et 200 mètres de part et d'autre des infrastructures routières en fonction des axes et des polluants. Une légère amélioration est attendue dans les quartiers situés à proximité mais on relève surtout une dégradation supplémentaire de la qualité de l'air par rapport à la situation actuelle sur la place Clemenceau et le long de la RD 7 (augmentation des teneurs maximales en polluants sur tous les paramètres, de 21 à 47 %). Sur ces secteurs, les dépassements des valeurs limites réglementaires concerneraient trois polluants :

- le dioxyde d'azote (NO₂) : augmentation des valeurs maximales de 64,22 µg/m³(en situation actuelle) à 66,13 µg/m³ (en situation projet),
- les particules en suspension¹⁶ PM 10 : augmentation de 31,71 µg/m³ à 44,65 µg/m³,
- les particules en suspension PM 2,5 : augmentation de 23,08 µg/m³ à 29,5 µg/m³,

et ce malgré les améliorations attendues au fil de l'eau du fait des progrès technologiques et du renouvellement du parc roulant.

En valeurs moyennes, le projet dégrade la situation au fil de l'eau (de 11 à 13 %), mais les teneurs restent inférieures à celles actuellement connues. Par exemple pour le dioxyde d'azote, la teneur moyenne sur la bande d'étude passerait de 34,18 µg/m³ en situation actuelle, à 32,36 µg/m³ pour le scénario 2030 au fil de l'eau et remonterait à 32,59 µg/m³ pour le scénario projet 2030 (la valeur limite étant de 40 µg/m³). Selon l'indice pollution population (IPP), indicateur sanitaire simplifié calculé sur l'ensemble de la bande d'étude, la population affectée par des teneurs supérieures à des valeurs limites réglementaires serait en très légère diminution pour le dioxyde d'azote et inchangée pour les particules, le dossier soulignant que l'intercomparaison des IPP doit être réalisée avec prudence. L'évaluation des risques sanitaires confirme l'exposition de la population à des effets chroniques, mais conclut que les dépassements ne sont pas directement imputables au projet, sans toutefois exclure l'augmentation du risque systémique à seuil pour les particules diesel et du risque pour les effets aigus des PM 2,5. Toutefois, les émissions par rapport au scénario au fil de l'eau pourraient encore croître au-delà de 2030.

L'étude d'impact considère que seules les mesures de réduction de trafic ou de restriction d'accès à certains véhicules sont des mesures efficaces pour limiter les émissions polluantes routières (les écrans physiques étant exclus dans le contexte) et rappelle le calendrier du renforcement des restrictions de circulations prévues à l'échelle du Grand Paris, sur lesquelles la commune de Suresnes s'est engagée, mais pas la commune de Saint-Cloud¹⁷. Les impacts effectifs de ces mesures ne sont pas évalués.

L'Ae recommande de compléter 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 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.

¹⁶ La qualité de l'air est notamment qualifiée par les particules en suspension (*particulate matter* ou PM en anglais) de moins de 10 micromètres microns (PM 10) respirables, qui peuvent pénétrer dans les bronches. On parle de particules fines à partir de PM 2,5.

¹⁷ Voir le site de la métropole de Paris : [Zones à faibles émissions métropolitaines](#).

Les effets du projet en termes d'émissions de gaz à effet de serre ne sont appréhendés qu'au travers du chapitre sur les coûts collectifs. L'Ae rappelle que le respect de l'objectif national de neutralité carbone à l'horizon 2050 nécessite que l'ensemble des porteurs de projets intègre cette question et conduise une démarche ERC.

L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact par une évaluation des effets du projet sur les émissions de gaz à effet de serre, en phase travaux et en phase d'exploitation.

2.2.4 Cadre de vie, paysage et sites

La zone d'étude est caractérisée par un tissu urbain dense. La RD 7 est longée par des immeubles de logements et de bureaux, et des espaces publics (gare routière à Saint-Cloud, parc du Château à Suresnes). L'inhospitalité actuelle de l'ambiance routière est atténuée par les alignements remarquables d'arbres composés à 83 % de platanes et 5 % de peupliers, le reste des emplacements des alignements étant vides, et par le rideau de végétation de berge, dont les bienfaits sont limités pour les modes actifs, du fait de la désorganisation des accès. La présence de la Seine est peu perceptible depuis l'espace public.

Le projet recoupe neuf périmètres de protection de monuments historiques à Saint-Cloud, le site patrimonial remarquable de Suresnes et jouxte deux sites inscrits ainsi que le site classé « Parc du château de Suresnes ». Il est inclus dans le périmètre du site classé « Entrée du bois de Boulogne aux abords du pont de Suresnes » et une partie de la place Clemenceau se situe dans celui du site classé « Ensemble du bois de Saint-Cloud et du parc de Villeneuve-l'Étang ».

Sur les 434 arbres d'alignement existants, 424 sont directement sur l'emprise des travaux et seront abattus (entre 3 et 13 seraient conservés selon les paragraphes de l'étude d'impact), ce qui constitue un impact particulièrement fort pour le cadre de vie et le paysage. La majeure partie des arbres sont adultes (89 %) et 10 % des individus sont arrivés à maturité ; 20 % sont considérés comme ayant des lésions irréversibles. Compte-tenu de l'ampleur des travaux, la pérennité des arbres conservés n'est pas assurée (risques d'atteinte au système racinaire ou aérien) en dépit des mesures de protection prévues.

Il est prévu la plantation de 309 arbres en reconstitution des alignements, soit une diminution finale de 115 spécimens. Les hauts de berges pourront être enrochés de pierre meulière et végétalisés pour favoriser l'intégration paysagère depuis la Seine. Le projet propose en outre de favoriser la diversité de l'aménagement végétal, en prévoyant de grands buissons avec de petits arbres, des massifs arbustifs denses, des plates-bandes herbacées, une bande plantée en milieu humide (bord de Seine près de la place Clemenceau), des parterres ornementaux, des espaces verts. Il est prévu que « la palette végétale sera composée d'un mélange d'essences à la fois très naturelles, en rapport avec les berges, et de quelques essences plus horticoles (feuillages particuliers...) en rapport avec la trame urbaine qui borde la RD 7 » avec une « strate basse composée en majorité de buissons et d'essences à l'aspect naturel évoquant les berges et de quelques essences horticoles minoritaires ».

La prévision d'un alignement mono-espèce (Orme champêtre « Wanoux ») n'apparaît pas vraiment cohérente avec la diversité annoncée et la question du risque sanitaire devrait être évoquée, bien qu'il semble s'agir d'une espèce résistante. L'amélioration voulue du cadre paysager est transcrite par des descriptions précises et illustrée par des coupes, vues en plan et schémas clairs. Il serait intéressant toutefois que ceux-ci permettent davantage de comprendre l'intégration du projet dans

l'ensemble du contexte urbain. Il n'est par ailleurs pas précisé si des compensations complémentaires sont prévues en application de l'article L. 350-3 du code de l'environnement¹⁸.

La couverture de la RD 7 au droit du Parc du Château pour accéder à un belvédère sur la Seine est évoquée, et non décrite. Le maître d'ouvrage a indiqué à la rapporteure que les discussions sont encore en cours sur cette option d'aménagement.

L'aménagement de la place Clemenceau constitue un autre point délicat du projet. Au-delà des qualificatifs pompeux (« *allégorie de la Seine* »), il paraît fonctionnel pour concilier le flux routier avec les flux piétons et cyclistes, ménageant les prévisions d'augmentation de ces derniers. Il est prévu un tunnel piétons et cycles, un giratoire végétalisé et une place côté ville, mais également, pour marquer l'entrée de ville, un parvis d'accueil du parc de Saint-Cloud et du site des archives départementales (réhabilitation de la caserne Sully). Ces aménagements restent à préciser en lien avec l'Architecte des bâtiments de France et en articulation avec le projet des archives départementales. Certains abattages d'arbres et de murs n'apparaissent pas répondre à une utilité évidente et « *la création d'un jardin dans cet univers très pollué pose la question de son appropriation et de sa fréquentation future* »¹⁹.



Figure 4 : Aménagement de la place Clemenceau (source : dossier)

Les deux sites classés affectés sont en cours de déclassement. Les raisons et calendrier du déclassement des sites ne sont pas exposés, ce qui ne permet pas d'en apprécier les enjeux associés. À ce stade, et dans l'attente des consultations qui seront opérées pour les autorisations en site classé, le dossier ne fait pas état de mesures particulières d'intégration paysagère, hormis l'évocation du camouflage des installations de chantier.

De manière générale, l'Ae considère que l'ensemble de ces questions sont à traiter de manière plus approfondie avant l'enquête de DUP, de manière à présenter des variantes étudiées avec l'Architecte des bâtiments de France, sur lesquelles le public aurait ainsi l'occasion de se prononcer dès ce stade.

¹⁸ « 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. (...) Le fait d'abattre ou de porter atteinte à l'arbre, de compromettre la conservation ou de modifier radicalement l'aspect d'un ou de plusieurs arbres d'une allée ou d'un alignement d'arbres donne lieu, y compris en cas d'autorisation ou de dérogation, à des mesures compensatoires locales, comprenant un volet en nature (plantations) et un volet financier destiné à assurer l'entretien ultérieur. »

¹⁹ Avis commun de la direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement (DRIEA) d'Île-de-France et de l'unité départementale de l'architecture et du patrimoine des Hauts-de-Seine, du 29 octobre 2019.

L'Ae recommande de poursuivre avant l'enquête publique les réflexions sur les variantes éventuelles de l'aménagement de la place Clémenceau et sur le belvédère envisagé au droit du parc du Château et de les présenter au dossier, ainsi que les mesures d'intégration paysagère spécifiques qui seraient nécessaires du fait des périmètres de sites classés.

2.2.5 Milieux naturels

Les milieux naturels terrestres présents sur le secteur représentent des enjeux écologiques réduits, confirmés par les prospections naturalistes menées en 2017 et 2018. Les alignements et surtout le rideau de végétation de berge permettent l'existence d'une biodiversité résiduelle, au sein de friches, zones et pelouses rudérales, de jardins, bosquets ornementaux et espaces entre les bâtiments. Les berges de la Seine possèdent néanmoins une fonction de corridor écologique, fréquenté essentiellement par les oiseaux et les chiroptères, dont la continuité est fragilisée par l'état très bétonné des berges du quai Carnot. Le site Natura 2000 le plus proche, la ZPS des Sites de Seine-Saint-Denis (FR1112013) est localisé à environ 10 kilomètres au nord du projet.

Le rideau végétal de berges est largement composé d'espèces exotiques envahissantes (notamment Robinier faux acacia et Ailante glanduleux). Trois espèces végétales patrimoniales ont été recensées (Orme lisse, Aconit napel, Alisier blanc) qui présentent un statut de conservation vulnérable ou quasi-menacé. Il est indiqué qu'il s'agit d'un enjeu faible, ces individus plantés ou « *échappés d'un jardin* » ne se développant pas actuellement dans leur milieu naturel. Toutefois l'étude d'impact n'indique pas le nombre d'individus concernés permettant d'apprécier effectivement ce niveau d'enjeu. Concernant la faune, le site accueille des insectes communs, des chiroptères protégés et d'intérêt patrimonial (Pipistrelle commune, Pipistrelle de Kuhl, Murin de Daubenton) et des oiseaux, certains protégés ou d'intérêt patrimonial (Pic épeichette, Mouette rieuse, Tarier des prés). Il s'agirait toutefois essentiellement pour ces derniers d'individus de passage. Les autres espèces sont souvent rencontrées dans ce type de contexte (Pie bavarde, Corneille noire, Étourneau sansonnet, pigeons, mésanges, Rouge-gorge familier, Canard colvert etc.). Seuls des nids de pigeons ou de Pie bavarde ont été observés, mais l'étude indique que d'autres espèces communes peuvent nicher dans les parties basses des arbres et arbustes, voire à terre ou dans des cavités des arbres.

En dépit de l'abattage quasi-total des arbres, et au regard des espèces présentes, l'impact sur les habitats est considéré comme modéré. Des mesures de réduction des impacts vis-à-vis des oiseaux et des chiroptères sont prévues pendant la phase de travaux : interventions hors des périodes de reproduction, stricte délimitation des emprises, protection des trois arbres conservés, règles générales de prévention de la dissémination des espèces envahissantes par arrachage systématique et broyage. L'Ae attire l'attention sur le fait que le broyage, même fin, ne dispense pas d'une élimination en décharge adaptée.

Les résultats concernant la présence de chiroptères sont confus. L'état initial indique que « *la zone d'étude constitue une zone de chasse mais ne semble pas offrir de gîtes favorables* », tandis qu'il est mentionné dans l'analyse des impacts que « *Il est à noter que quelques cavités et fissures ont été observées dans certains arbres en hauteur. Il est alors préconisé un abattage doux de ces arbres* » et « *Pour un gîte où la présence de chauves-souris est affirmée, et hors période de mise bas, il faudra attendre l'envol complet des individus partant chasser avant de couper l'arbre* ». L'Ae relève que la présence de gîtes d'hivernage réduit également la période possible d'abattage et rend indispensable une anticipation des colmatages des entrées de gîtes.

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.

L'étude d'impact affirme que la diversité végétale prévue permettra la création de nouveaux habitats pour la faune (oiseaux, chiroptères, insectes). Néanmoins seuls les principes d'aménagement sont énoncés, ainsi que des vues paysagères, ce qui ne permet pas d'apprécier la dimension écologique du projet, en termes de biodiversité et de stockage du carbone. Le présent avis a déjà relevé la faible biodiversité que représentent les alignements mono-espèce. L'inscription de l'amélioration du cadre urbain dans un projet plus ambitieux de consolidation du corridor écologique formé par les berges de Seine constitue selon l'Ae un enjeu du projet. Les aménagements conçus en ce sens devront être précisément présentés lors de l'actualisation de l'étude d'impact et permettre de visualiser les fonctionnalités et connectivités attendues. Le projet devra également intégrer davantage le temps nécessaire à la reconstitution de ces fonctionnalités, par exemple en prévoyant l'introduction de sujets adultes stratégiquement disposés.

L'Ae recommande de prévoir des plantations supplémentaires afin de compenser toutes les fonctionnalités affectées par le projet.

Les peuplements aquatiques sont d'une qualité moyenne à bonne, avec la présence de cinq espèces patrimoniales (Barbeau fluviatile, Brochet, Chabot, Vandoise, Anguille). Toutefois le secteur ne présente pas de zones de frayères potentielles, la partie en eau des berges étant bétonnée sur la quasi-totalité du linéaire. Les modalités de réalisation des travaux sur les berges devront être précisées afin d'établir le dossier « loi sur l'eau » et de prévoir des mesures adaptées pour limiter les effets sur ces peuplements. À ce stade, outre les mesures de prévention des pollutions accidentelles, il est prévu d'éviter la réalisation des travaux entre février et juillet, correspondant aux périodes de reproduction et de sensibilité des alevins et où subsiste un risque de colmatage des frayères à proximité du secteur d'étude. L'isolement total des zones de chantier en eau avec pose de batardeaux et pompage, nécessitant alors une pêche de sauvegarde préalable des poissons présents, pourrait être nécessaire. À titre de mesures d'accompagnement, il est prévu des actions d'amélioration des habitats aquatiques (enrochements de berge sans jointoiment, techniques végétales, reprofilage pour créer un plateau de faible hauteur d'eau, etc.), dont la faisabilité vis-à-vis de l'écoulement des eaux et du stationnement des péniches reste toutefois à vérifier. Tous ces points devront être précisés dans le dossier « loi sur l'eau ».

Concernant les zones humides, le secteur est identifié en classe 3 (forte probabilité de présence, à vérifier). L'étude d'impact évoque des prospections réalisées et conclut qu'elles n'ont pas mis en évidence de terrain à caractère humide, mais renvoie pour étayer cette affirmation à un paragraphe « 3.4.4 Expertise écologique » qui ne traite pas du sujet. L'Ae rappelle par ailleurs qu'en application de l'article L. 211-1 du code de l'environnement la satisfaction d'un seul critère (pédologie ou végétation) suffit à caractériser une zone humide, la loi n° 2019-773 du 24 juillet 2019 ayant conforté cette définition. L'actualisation de l'étude d'impact à mener devra confirmer l'absence de zones humides sur ces critères, et prévoir des mesures compensatoires dans le cas contraire.

2.2.6 Sol, sous-sol et terres

Le projet s'inscrit dans une zone plane qui ne présente pas de spécificité géologique. Les berges ne montrent pas de signe d'instabilité et les investigations géotechniques confirment un état stable

des talus. Toutefois le dossier indique une sensibilité très élevée au risque de remontée de nappe et les études de conception devront par ailleurs tenir compte du fait qu'en situation de décrue rapide (simulations faites pour 1 mètre de décalage du niveau d'eau dans les terrains par rapport au niveau de Seine), des glissements pourraient survenir. L'étude d'impact fait état d'une étude de faisabilité portant sur les murs de soutènement, réalisée en juillet 2019, qu'il serait intéressant d'annexer, et indique que des investigations et études complémentaires devront conforter les aménagements proposés, murs de soutènement « en L » et confortements ponctuels de berges.

La description du projet ne permet pas une vision synthétique des volumes mobilisés par les opérations de déblais et de remblais. Des enjeux sont identifiés concernant des pollutions du sol liées à de nombreux sites Basias²⁰, à un site Basol²¹ et au trafic routier. L'étude d'impact indique que 37 sondages ont été effectués en 2018 à des profondeurs comprises entre 1 et 6 mètres, et que des dépassements de certains critères de l'arrêté du 12 décembre 2014 relatif aux installations de stockage de déchets inertes sont constatés, qui nécessiteraient des mises en décharge adaptée. Toutefois elle ne fournit pas les résultats détaillés des analyses et ne les interprète pas en fonction de la profondeur. Le plan de maillage des sondages semble indiquer une présence faible de déblais nécessitant une mise en décharges spécifiques pour déchets dangereux, limitée au niveau de la place Clemenceau. Selon les indications transmises oralement par le maître d'ouvrage à la rapporteure, le caractère ponctuel des pollutions constatées ne permettrait pas de pressentir les proportions de déblais qui seraient concernés par les divers types d'évacuation, ni même à ce stade si le réemploi sur place serait envisageable.

L'actualisation de l'étude d'impact devra préciser les volumes de déblais et de remblais en jeu, fournir une appréciation des volumes réutilisables et à évacuer en décharge, selon des hypothèses de pollution à préciser, décrire précisément les lieux et modalités de stockage temporaire et indiquer les options modales retenues pour leur évacuation. Elle devra également fournir une description précise des soutènements et confortements de berges.

2.2.7 Ressource en eau

L'état initial rappelle les termes du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (Sdage) 2010–2015 du bassin Seine–Normandie²², ainsi que l'état des masses d'eau souterraines et superficielles concernées. Il liste les dispositions qui concernent le projet et confirme qu'elles lui seront intégrées. Il précise de même les dispositions du schéma départemental d'assainissement (SDA) 2005–2020 des Hauts–de–Seine que le projet devra respecter. Il est indiqué que la zone d'étude s'inscrit dans le contrat de bassin « des plaines et coteaux de la Seine centrale urbaine », dont l'étude d'impact rappelle les objectifs généraux, sans préciser quelles en sont les implications éventuelles pour le projet.

Le projet se traduit par une augmentation de l'imperméabilité des terrains, dont l'estimation est imprécise, de 9 % dans la description du projet et de 16 % (pour un total de l'ordre de 12 ha) dans l'analyse des impacts. Concernant l'assainissement pluvial, le dossier rappelle que le Sdage impose

²⁰ Basias : base de données des sites industriels et activités de service.

²¹ Basol : base de données des sites et sols pollués.

²² Il est mentionné que les dispositions du Sdage concernant les inondations sont communes avec celles du plan de gestion des risques d'inondation (PGRI), dont la compatibilité n'est en conséquence pas analysée. Toutefois le Sdage analysé est le Sdage 2010–2015, le Sdage 2016–2021 ayant été annulé dans le cadre d'un recours, et il conviendrait d'analyser le PGRI 2016–2021.

pour les rejets au milieu naturel un débit de fuite maximal de 1 litre par seconde par hectare (l/s/ha) pour une pluie décennale²³. Pour autant, le dossier prévoit des rejets en Seine de 10 l/s/ha, sans justifier cette valeur par l'existence d'études ou de doctrines locales. Les rejets au réseau d'assainissement départemental, unitaire sur le secteur, seraient quant à eux limités à 2 l/s/ha, respectant ainsi les conditions imposées par le SDA. L'Ae rappelle toutefois que le Sdage préconise des techniques de gestion des eaux pluviales à la parcelle, pour « *approcher un rejet nul d'eau pluviale dans les réseaux* », du fait de la saturation de ceux-ci. Aucun élément n'est donné sur les perspectives de répartition entre les deux modes de rejet. Ces différents termes conditionnent pourtant directement le dimensionnement des bassins de rétention à prévoir. Sans attendre le dossier « loi sur l'eau », des estimations plus précises sont nécessaires, qui permettront de prédéterminer la taille des bassins, et de pressentir leur localisation et l'espace nécessaire à leur réalisation.

L'Ae recommande de fournir des éléments de cadrage de la gestion des eaux pluviales permettant de vérifier la cohérence avec le Sdage et le schéma départemental d'assainissement et d'intégrer les bassins de rétention dans la conception du projet.

Les niveaux de la nappe alluviale sont en relation directe avec celui de la Seine, et des circulations ou rétentions peuvent être observées dans les terrains superficiels (remblais), qui peuvent varier fortement selon les saisons et les conditions météorologiques. L'étude d'impact énonce un ensemble de dispositions de chantier qui seront prises pour la prévention des pollutions accidentelles des eaux souterraines et superficielles. Ces éléments relèvent des bonnes pratiques en vigueur, sont globalement à un niveau de précision satisfaisant au stade d'un dossier de DUP et n'appellent pas d'observation particulière vis-à-vis de la protection des milieux aquatiques. Ils ont vocation à être précisés dans le cadre du dossier « loi sur l'eau ».

Plus spécifiquement, le projet est situé dans les périmètres de protection rapprochée, restreint et étendu de la prise d'eau potable en Seine de Suresnes située à moins d'un kilomètre à l'aval de l'extrémité nord du projet. Les prescriptions applicables ne sont pas fournies, l'étude d'impact se contentant d'affirmer que le projet les intégrera.

L'Ae recommande de fournir les termes de l'arrêté de protection de la prise d'eau en Seine de Suresnes et de décrire les mesures qui seront mises en œuvre pour en respecter les prescriptions, en situation de travaux et en phase d'exploitation.

2.2.8 Risque d'inondation

La RD 7 est située en zone inondable, d'aléa fort du plan de prévention des risques d'inondation de la Seine dans les Hauts-de-Seine, avec des hauteurs de submersion de l'ordre de 1 à 2 mètres pour la crue centennale. L'étude d'impact ne fournit pas les prescriptions applicables de manière exhaustive, mais s'intéresse principalement à celles qui concernent le maintien de la capacité de stockage de la crue. Le bilan des mouvements de terre n'ayant pas été réalisé à ce stade, l'étude d'impact indique uniquement que « *le projet prévoit d'importants déblais sur le quai du Président Carnot, pouvant compenser globalement à l'échelle du projet les remblais à prévoir sur talus de berges des quais Léon Blum et Marcel Dassault. Les études seront approfondies dans les phases*

²³ Un événement décennal, ou aléa décennal, est susceptible de se produire aléatoirement avec une probabilité de 1/10 chaque année. De la même manière pour un événement centennal (probabilité de 1/100) ou millénal (probabilité de 1/1000).

ultérieures du projet. » L'étude d'impact actualisée dans le cadre du dossier « loi sur l'eau » devra effectivement procéder aux études hydrauliques nécessaires et garantir la transparence hydraulique du projet, à l'amont comme à l'aval. Toutefois au stade de la DUP, il est attendu de l'étude d'impact une appréciation plus poussée des capacités du projet à respecter les prescriptions du plan de prévention des risques d'inondation (PPRI). L'Ae renvoie également le maître d'ouvrage à la note de doctrine²⁴ établie par la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie (DRIEE) d'Île-de-France, qui introduit notamment la nécessité d'une approche des volumes par cote altimétrique et de prévoir les compensations volumiques au plus près de la zone d'influence du projet.

L'Ae recommande de fournir une appréciation argumentée de la capacité du projet à respecter les termes du PPRI et de la doctrine hydraulique applicable en Île-de-France.

2.3 Analyses coûts avantages et autres spécificités des dossiers d'infrastructures de transport

Le projet n'est pas susceptible d'induire des conséquences notables sur le développement de l'urbanisation, aucun espace voué à être urbanisé n'est situé à proximité de ce tronçon de la RD 7.

L'étude d'impact présente le chapitre requis sur la monétarisation et l'analyse des coûts collectifs. De manière attendue au regard de l'analyse des impacts, elle met en évidence une augmentation à l'horizon 2030 des coûts annuels liés à la pollution atmosphérique, mais également aux émissions de gaz à effet de serre, respectivement de 267 000 et de 367 000 euros, représentant des écarts de 12 à 14 % par rapport au scénario au fil de l'eau.

Elle présente également une évaluation socio-économique qui fait état d'avantages actualisés cumulés sur la durée de l'évaluation (jusqu'en 2140) de 175 millions d'euros 2018. Les économies des usagers en termes de gains de confort apportés représentent près de la moitié de ces avantages, viennent ensuite les gains en matière de sécurité routière. Selon le dossier, les avantages pour la collectivité compenseraient les coûts à partir de 2057. Ces projections au-delà de trente ans semblent d'autant moins faire sens que les études de trafic sont réalisées à l'horizon 2030.

2.4 Suivi du projet, de ses incidences, des mesures et de leurs effets

L'étude d'impact n'aborde la question du suivi que par une courte mention d'une page et demie, sans que le sujet ne soit plus précisément évoqué au fil des analyses thématiques.

Les principes des suivis et contrôles de chantier sont indiqués avec un niveau de précision qui devra être approfondi à l'occasion de la prochaine actualisation de l'étude d'impact.

En phase d'exploitation, un suivi écologique des alignements d'arbres, massifs arbustifs et parterres herbacés, est prévu aux années N+1, N+2, N+5 et N+10. Concernant les autres thématiques, aucun suivi des effets du projet permettant de vérifier les prévisions de l'étude d'impact n'est proposé.

²⁴ « Aménagements impactant le libre écoulement des eaux », octobre 2010 ; « Aménagement en zones inondables : Guide d'application de la rubrique 3.2.2.0 de la nomenclature « eau » annexée à l'article R. 214-1 du code de l'environnement ».

L'Ae recommande de compléter le dispositif de suivi pour les thématiques liées au trafic, au bruit, à la qualité de l'air et aux émissions de gaz à effet de serre.

2.5 Résumé non technique

Le résumé non technique est de bonne facture, avec une synthèse des impacts et des mesures présentée sous forme d'un tableau détaillé. Il présente les mêmes qualités et faiblesses que l'étude d'impact.

L'Ae recommande de prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis.