

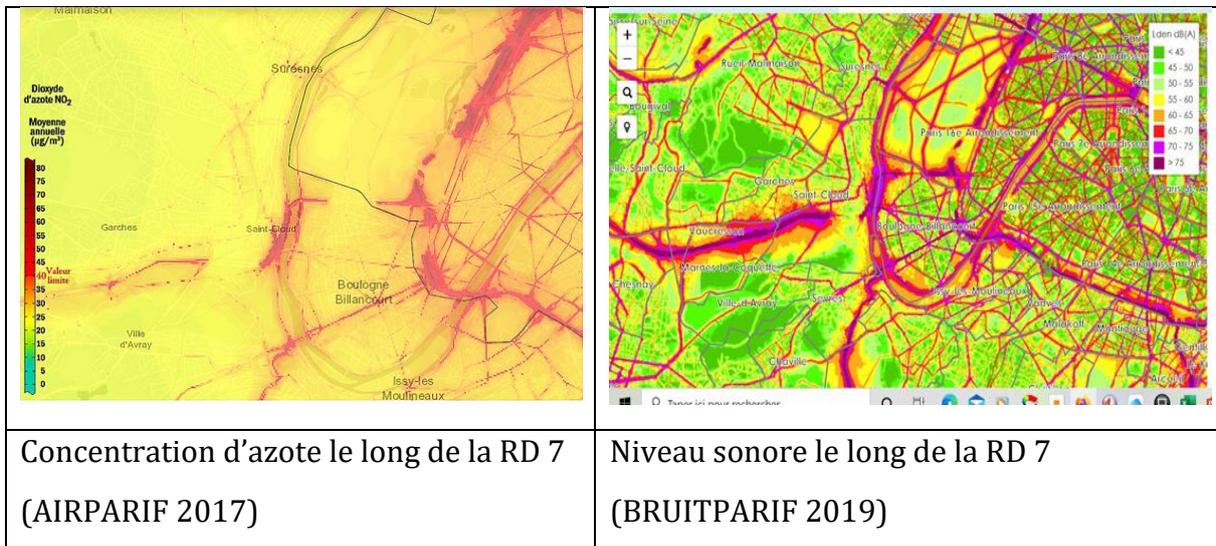
## **Avis sur l'enquête publique relative à la requalification de la RD7 entre Suresnes et Saint Cloud**

L'association Environnement 92, créée en 1991, fédère 49 associations de protection de l'environnement des Hauts de Seine. Environnement 92 est agréée pour la protection de l'environnement et habilitée au dialogue environnemental. Elle est affiliée à France Nature Environnement Île de France.

Ce projet de requalification de la RD7 dans le tronçon Suresnes-Saint Cloud doit être considéré comme la poursuite d'un projet vieux de plus de 20 ans qui vise à favoriser surtout le trafic routier sur la rive gauche de la Seine, au détriment de la santé des habitants, des mobilités douces et de la végétation (arbres et haies).

### **Une menace sérieuse sur la santé des altoséquanais**

La qualité de vie des altoséquanais vivant le long de la RD 7 ne doit pas être affectée par l'élargissement de la RD 7. Au regard des analyses fournies par AIRPARIF et BRUITPARIF sur les effets des pollutions sonores et aériennes, ces populations sont déjà très affectées par le trafic routier actuel. Les deux cartes ci-dessous montrent que la qualité de l'air et le niveau sonore le long de la RD 7 sont bien au-dessus des niveaux recommandés par la législation française et par l'Organisation Mondiale de la Santé. Plusieurs centaines de milliers d'altoséquanais sont soumis à ces deux pollutions. Par exemple, pour les particules de 10  $\mu\text{m}$  c'est 600 000 habitants sur 51 km<sup>2</sup> et 380 km de routes des Hauts de Seine qui sont soumis à des concentrations de plus de 20  $\mu\text{g}/\text{m}^3/\text{an}$  de ces particules (AIRPARIF et préconisations OMS). Pour les bruits routiers ce sont les milliers d'altoséquanais habitant le long des autoroutes (A13, N118, A14) et les RD 7 et RD 910, RD 920, N 13 etc. Pour l'île de France, ce sont plus de 10 000 décès anticipés chaque année par la pollution de l'air et pour les Hauts de Seine la perte de 6 à 9 mois de vie en bonne santé par la pollution sonore (BRUITPARIF 2019). Les coûts économiques de ces pollutions ont été chiffrés par le Sénat en 2014 pour l'air (Rapport L. Aïchi) et par l'Assemblée Nationale en 2015 pour le bruit (Conseil National du Bruit) ramenés à la personne la pollution de l'air coûte 1500 €/an et celle du bruit 1000 €/an soit au total 2500 euros/an.



L'élargissement de la RD 7 sur Saint-Cloud et Suresnes va accroître ces pollutions, au regard des coûts reconnus pour la santé, il est impératif et conforme au Plan Santé Environnement 3 de la région Ile-de-France de prévoir un aménagement qui porte en lui-même sa propre résilience : à savoir, un environnement végétal important et particulièrement efficient sur le plan de la captation des polluants de l'air.

## **Un projet en contradiction avec les politiques publiques régionales en vigueur en 2021**

Le plan vert de la région Île de France de mars 2017 affiche un plan de création d'espaces verts : la nature partout et pour tous.

La stratégie régionale de Biodiversité de novembre 2019 affiche les 4 orientations :

- A/Améliorer la santé et le bien-être de tous les Franciliens grâce à la nature
- B / Faire de la biodiversité un atout économique et d'innovation
- C / Placer la biodiversité au cœur de l'aménagement de nos territoires
- D / Protéger la nature, notre capital commun,

Un fort développement des transports en commun pour délester le trafic routier est appelé à monter en puissance :

- Dans le secteur concerné Suresnes-Saint Cloud, la future ligne 15 du Grand Paris Express prévue pour 2030 qui s'ajoutera au tram T1.
- Sur le département, avec le tram T1, T2, l'arrivée prochaine d'EOLE, la future ligne 15 (Ouest et Sud) du Grand Paris Express, l'allongement des lignes 4 et 14 par la RATP.

La RD7 est en Zone de Faible Emission (ZFE) de la Métropole Grand Paris comme toutes les voies en quais de Seine. On sait déjà que cette directive a contribué à la diminution des voitures à Paris et en petite couronne. En effet, La métropole du Grand Paris relève dans le dossier sur les ZFE 2021 dont la consultation publique s'est achevée le 31 mars dernier que « *D'après les premiers résultats de la nouvelle enquête globale de transport, les déplacements en voiture ont diminué à Paris et en petite couronne.* » (page 147).

## **La végétation victime de l'incitation au trafic routier en ville**

La réalisation de ce projet va conduire à abattre 425 arbres matures d'alignement, un grand nombre de haies sur les voies sur berge alors que ce sont des éléments de bien-être des riverains et celui des actifs qui travaillent à proximité.

Ces arbres et haies sont particulièrement utiles pour contrer les effets ilots de chaleur car ce sont des climatiseurs naturels à cause de l'évapotranspiration. ) : Ils permettent aussi d'absorber la pollution de l'air, et ont une capacité à absorber les carbone de l'air - Les arbres et les haies sont une arme formidable pour l'adaptation aux dérèglements climatiques dans les Hauts de Seine -

Ce projet va aggraver les constats du plan vert de la Région Île-de-France qui a désigné 21 communes carencées en espaces verts au sens de l'OMS, sur un total de 36 dans ce département. L'argument de replantation de jeunes sujets ne résout pas la question au moins pour les 50 à 80 ans à venir, le temps nécessaire à ce que cette végétation retrouve une frondaison équivalente à celle d'aujourd'hui.

La disparition des arbres d'alignement protégés au titre de l'article L 350-3 du code de l'environnement, et des haies conduit inexorablement à la disparition de la faune (oiseaux, insectes, chauve-souris etc...) qui en a besoin pour nicher et s'abriter. Les arbres d'alignement représentent un corridor écologique pour le déplacement de cette faune; les faire disparaître et les remplacer par du béton ou du bitume est une aberration. Les arbres et les haies qui contribuent à la biodiversité ordinaire sont une composante majeure de la nature en ville. Elle doit être préservée car elle disparaît partout de manière accélérée et dramatique.

Les trottoirs pour les piétons côté Berges de la Seine doivent être réduits à un cheminement qui existe en partie à hauteur de la rue du 18 juin, et qui pourrait être prolongé sur toute la longueur des quais pour garder un maximum de pleine terre. Les promeneurs apprécieront la proximité du fleuve et la végétation en ne se sentant plus dans un endroit bétonné.

La disparition concomitante des espaces verts en pleine terre, aggrave aussi l'artificialisation des sols et diminue la capacité à infiltrer les eaux de ruissellement, à atténuer les effets des inondations de la Seine dans la zone particulièrement vulnérable des berges du fleuve.

La requalification de la RD7 en une autoroute urbaine sur la rive gauche de la Seine va faire un appel d'air au trafic routier local et de transit, avec un élargissement des voies et une augmentation probable de la vitesse des véhicules, de la pollution de l'air et contribuer à l'augmentation des gaz à effet de serre.

La section de la RD7 entre Suresnes et Saint Cloud qui jouit actuellement d'un bel espace patrimonial tranche avec les autres sections situées dans des zones très minérales. Ce projet va donc uniformiser la voie RD7 en une autoroute urbaine au détriment des aménités locales alors que ***la solution d'avenir serait de restreindre la RD7 à 2 fois 1 voie pour le trafic routier, offrant un partage équilibré avec les voies cyclables et une chance de garder une majorité des arbres.***

### **Les solutions de mobilité cyclables insuffisantes du point de vue de la sécurité des usagers**

Ce projet de pistes cyclables doit faire partie du projet **RER vélo**, qui devrait assurer une continuité tout le long de la rive gauche de la Seine. Il n'existe une piste que sur un tronçon partiel au-delà de la requalification projetée jusqu'au pont de Puteaux. Le tronçon Pont de saint Cloud - Pont de Sèvres reste sans solution cyclable pour le moment. Où est la continuité des pistes indispensable pour attirer les usagers du vélo ?

La position de la piste cyclable est située côté bâti ; or cette solution n'est pas sécurisée car la piste va croiser un grand nombre d'intersections avec les voies transversales reliées à Suresnes et Saint Cloud. Pourquoi la solution **d'une piste bidirectionnelle côté Seine** a-t-elle été abandonnée ? Marcher ou rouler en vélo du côté des berges sous les frondaisons semble tellement plus logique que le choix retenu de contraindre les vélos entre le flux des voitures (4 voies) et les immeubles !

Les solutions de pistes cyclables sur le Pont de Saint Cloud et sur la place Georges Clémenceau ne sont pas compatibles avec une circulation sécurisée. Les solutions d'implanter une piste de chaque côté du pont de Saint Cloud ou d'identifier la piste sur la place Georges Clémenceau sur la base des innovations hollandaises (<https://www.weebot.com/blogs/eco-mobilite/carrefour-hollandais>) devraient être recherchées.

### **Conclusions**

Avec ce projet daté et peu innovant, le département des Hauts de Seine est néfaste pour la santé des altosequanais, tourne le dos à la lutte contre les dérèglements climatiques et la lutte contre le déclin de la biodiversité. Ce projet va au contraire favoriser le trafic routier et ses nuisances, sans donner un avenir attrayant pour les cyclistes. **Environnement 92 exprime ainsi un avis très défavorable à ce projet.**

Le 29 avril 2021,

Irène Nenner, Présidente,  
Officier dans l'Ordre de la Légion d'Honneur