



Contact.fne92@gmail.com

Avis de France Nature Environnement Hauts-de-Seine sur l'enquête publique :

REQUALIFICATION DE LA RD 7 SUR LES COMMUNES DE SURESNES (92) ET SAINT-CLOUD (92) ENTRE LE PARC DU CHÂTEAU À SURESNES ET LA PLACE GEORGES CLEMENCEAU À SAINT-CLOUD.

France Nature Environnement Hauts-de-Seine (ex. Environnement 92) est une association régie par la loi du 1er juillet 1901 ayant pour objet la protection de l'environnement et du patrimoine. FNE 92 fédère aujourd'hui une cinquantaine d'associations alto-séquanaises partageant les mêmes valeurs dans la défense de la nature, de la biodiversité et du patrimoine.

Le Schéma d'aménagement et de gestion durables de la Seine et de ses berges, approuvé par le Conseil général des Hauts-de-Seine en février 2006, initiait le projet de « Promenade bleue », qui ambitionnait d'accéder à terme à 66 km de berges piétonnes. Pour sa mise en œuvre, le département des Hauts-de-Seine s'est donné pour mission d'aménager les berges de Seine, en partenariat avec les communes riveraines, et d'entretenir le patrimoine des ouvrages de protection contre les crues. En 1991, les Berges de Seine à Paris sont classées au patrimoine mondial de l'UNESCO. En rive gauche, 2,3 km sont réservés aux piétons, entre le Pont Royal et Pont de l'Alma jusqu'au Musée d'Orsay et rive droite, 4,5 km entre le tunnel des Tuileries et le tunnel Henri IV. Depuis Paris, la « Promenade bleue » se déploie progressivement dans le département des Hauts-de-Seine en commençant par l'aménagement de la « Vallée Rive Gauche » (Issy-les-Moulineaux, Meudon et Sèvres) sur 4,2 km de berges. C'est dans cette continuité que la requalification de la RD 7 sur les communes de Suresnes et de Saint-Cloud s'inscrit et France Nature Environnement Hauts-de-Seine (FNE 92) soutient la démarche de faire des berges de Seine un vrai corridor écologique.

En revanche, dans le dossier présenté dans le cadre de l'enquête publique relative au projet, des manques d'informations sur des sujets capitaux suscitent une réserve de la part de FNE 92 à donner un avis favorable au projet. Ces sujets concernent :

- 1 – L'abattage de 436 arbres d'alignement ;
- 2 – L'accès pompier aux logements-bateaux ;
- 3 – Raccordement des bateaux-logements au réseau d'assainissement ;
- 4 – Réorganisation de la Marina de l'Avre.

1 – Abattage 436 arbres d’alignement

Le patrimoine arboré que constituent les arbres d’alignement le long des voies de circulation joue un rôle majeur en matière de régulation climatique, de réduction du carbone, de prévention des risques d’inondation, etc.

Pour rappel, dans le rapport de l’enquête publique environnementale préalable à la déclaration d’utilité publique du 02 juillet 2021 en vue de la requalification de la RD 7 sur les communes de SURESNES et SAINT-CLOUD, dans le paragraphe sur l’environnement, il était précisé que : « *En synthèse, le patrimoine arboré actuel compte environ 700 arbres dont 470 dits d’alignement (côté ville ou côté Seine) et 230 sur les talus des berges. Le projet issu des études préliminaires et présenté en enquête publique comprend la suppression de 436 d’entre eux pour la très grande majorité des arbres d’alignement. Chaque arbre abattu sera replanté et le plus possible le long de la RD7, ou à défaut compensé à proximité.* ».

Vu l’ombrière remarquable que forment ces alignements d’arbres dans des perspectives très paysagères aux voies et la perméabilité tissu urbain / voies publiques ainsi créée ;

Vu que dans le Dossier d’Étude d’impact – Tome 1 du Dossier d’autorisation environnementale de novembre 2024 réalisé par le Pôle Attractivité, Culture et Territoire de la Direction des Mobilités du Département des Hauts-de-Seine, décrit un patrimoine naturel d’exception : « *Le platane est l’essence dominante avec 83 % du patrimoine, suivi par le peuplier d’Italie (5%). Les 14 % restants sont des emplacements vides. Les jeunes sujets sont peu présents sur le patrimoine étudié, avec seulement 1% des effectifs. La majeure partie des arbres sont adultes (89%) et 10% des individus sont arrivés à maturité. Il est ressorti de cette étude que la majorité des arbres bordant les quais de Seine sur les communes de Suresnes et de Saint-Cloud est peu dégradée. Ils forment des alignements remarquables ayant un fort potentiel d’avenir hormis les sujets matures et les peupliers.* »

Vu que dans le même document, en page 270, il est fait mention des conclusions du diagnostic phytosanitaire qui déclare que : « *la majorité des arbres bordant les quais de Seine sur les communes de Suresnes et de Saint-Cloud est peu dégradée. Ils forment des alignements remarquables ayant un fort potentiel d’avenir hormis les sujets matures et les peupliers. L’étude conclut qu’il est nécessaire de prendre toutes les mesures indispensables à la protection de ces arbres.* » ;

Vu que l’article L.350-3, créé par la loi « biodiversité » du 8 août 2016, reconnaît que les allées 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. A ce titre, ils doivent faire l’objet d’une protection spécifique. Il pose ainsi l’interdiction, maintenue dans le projet de loi « 3DS », d’abattre ou de porter atteinte à un arbre ou 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 ;

Vu le décret n° 2023-384 du 19 mai 2023 relatif au régime de protection des allées d’arbres et alignements d’arbres bordant les voies ouvertes à la circulation publique qui précise les modalités d’application de l’article L. 350-3 considérant les opérations nécessaires pour les besoins de projets d’aménagements comme procédure d’exception dérogatoires à l’interdiction de « porter atteinte à un arbre ou 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 » et en exige une demande d’autorisation ;

Vu que dans les pièces requises, qui vont permettre de juger de la nécessité de déroger à la protection des arbres d'allée et d'alignement, il est demandé les éléments permettant de démontrer que la préservation de la biodiversité peut être obtenue par d'autres mesures, dans le respect des dispositions des articles L. 411-1 et L. 411-2 ;

Vu l'article L. 181-2 du Code de l'environnement qui précise que lorsque le projet prévoit l'abattage des arbres, il implique également la délivrance d'une autorisation environnementale en plus de l'autorisation préfectorale ;

Vu le rôle de « trame du vivant » que forme l'alignement des arbres de la RD7 entre Saint-Cloud et Suresnes comme support de biodiversité qui se manifeste de plusieurs manières : habitat, cavités de l'arbre, sous l'écorce, pour le repos des oiseaux, insectes, chiroptères ; croissance des mousses et des lichens, des plantes parasites comme le gui ; site de reproduction, de nidification ; source de collecte de nourriture : fruits, graines, pollen, nectar, mais aussi tiges, feuilles, bourgeons, bois, racines, en tenant compte du fait que cette source de nourriture est apportée à des moments de l'année très différents, source indirecte de nourriture, par exemple en permettant le développement de pucerons, qui vont à leur tour jouer un rôle dans la chaîne alimentaire, etc. ;

Vu que France Nature Environnement Hauts-de-Seine proposera, pour le projet du prochain PLUi de POLD, sur l'exemple du PLUi de Rennes, les recommandations suivantes : « Tout arbre supprimé doit être compensé par la plantation d'arbre d'essence équivalente, selon des modalités liées à la circonférence du tronc calculé à 1 m du sol :

- Circonférence jusqu'à 25 cm (diamètre 8 cm): 1 arbre nouveau pour 1 supprimé
- Circonférence entre 26 et 60 cm (diamètre 9 à 20 cm): 2 arbres nouveaux pour 1 supprimé
- Circonférence entre 61 et 120 cm (diamètre 21 à 40 cm): 3 arbres nouveaux pour 1 supprimé
- Circonférence entre 121 et 180 cm (diamètre 41 à 60 cm): 4 arbres nouveaux pour 1 supprimé
- Au-delà d'une circonférence de 181 cm (diamètre supérieur à 60 cm): 5 arbres nouveaux pour 1 supprimé ;

Vu la perte de bienfaits qu'apporte un grand arbre (et donc un arbre plus âgé) par rapport à une jeune pousse et que les chances de survie des arbres en milieu urbain sont loin des 100%. Ils sont mis à rude épreuve par la sécheresse, les températures plus élevées et les polluants. Les conditions de plantation (quantité d'eau, qualité du sol et volume du sol à disposition) importent également. Cela veut dire que chaque compensation est risquée car on n'a pas la certitude d'avoir des futurs arbres en bonne santé. Compenser un arbre abattu, même si c'est par trois jeunes, c'est un pari risqué.

Vu l'injustice sociale causée par le fait que l'endroit choisi pour la nouvelle plantation est rarement le même que pour l'ancien arbre et que ce sera une perte immense pour ceux qui habitent à proximité ou pour ceux qui en profitent régulièrement. Savoir qu'on en plante d'autres arbres ailleurs n'y changera rien.

Vu le barème de valeur des arbres et les mesures de compensation pour les atteintes aux Espaces d'Intérêt paysager ou écologique (L151-19, L151-23), précisés dans le « Guide de gestion contractuelle de l'Arbre des Hauts-de-Seine » et le Plan Arbre 2030 du 18 septembre 2023, ainsi que le coût induit par l'ampleur des travaux (voir la valeur des arbres sur www.baremedelarbre.fr) ;

Vu l'absence dans le dossier de l'enquête publique de descriptif et de calendrier des mesures de compensation envisagées en plus de celles nécessaires en application des articles L.163-1 à L163-5 du Code de l'Environnement ;

Vu l'absence des explications des raisons pour lesquelles la compensation ne peut pas être faite à proximité de l'allée ou de l'alignement, et la distance prévue (article R.350-20) ;

France Nature Environnement Hauts-de-Seine ne peut aujourd'hui se prononcer sur le projet car le dossier fait l'impasse sur les conséquences de l'abattage de 436 arbres sains, adultes et riche de biodiversité. Nous attendons une justification argumentée de la compensation exigée par les réglementations environnementales pour donner un avis favorable au projet.

Contact.fne92@gmail.com

2 – Accès pompier aux bateaux-logements

Sur les plans de composition de l'ensemble du projet, près de 90 péniches et Etablissement Recevant du Public (ERP) sont identifiés. Soit, en cas d'accident ou d'incendie, en plus du danger physique des habitants, un potentiel de pollution conséquent est possible et ce alors qu'aucun accès pompier n'est prévu (pas de voie pompier, pas d'aire de stationnement dédié, pas de plan d'installation de Points d'Eau Incendie (PEI), pas de rampe de mise à l'eau d'embarcation de sauvetage, etc.).

L'intervention pour feu dans ces établissements est complexe associant une Marche Générale des Opérations (MGO) classique de feu d'habitation ou d'ERP, à la spécificité des feux de bateaux : feux en espace clos, en milieu nautique et par des accès et cheminements exigus.

Une opération de secours devra dans le même temps :

- déterminer un chemin d'accès sécurisé et praticable ;
- assurer la coupure des fluides (coffrets sur le quai) ;
- limiter les propagations (péniches proches ou locaux sur les quais) ;
- attaquer le sinistre comme un feu en infrastructure en privilégiant l'utilisation de mouillant et de mousse ;
- assurer la sécurité des personnels ;
- préserver les chutes dans l'eau ;
- identifier la présence de bouteilles de gaz ;
- éviter la submersion de l'embarcation : due au sinistre ou en raison des eaux d'extinction.

Même si les Brigades de Pompiers sont dotées de capacité nautique (spécialistes en intervention aquatique (SIA), spécialistes en intervention subaquatique (SIS), Embarcation de Sauvetage et de Secours à Victime (ESAV), Canot de Sauvetage Léger (CSL), Embarcation de Sauvetage et de Secours à Victime et aux Incendies (ESAVI), compétences d'officiers nautiques et de conseillers techniques, etc.), en intervention elles devront coordonner ;

- sauvetage, mises en sécurité et évacuation des occupants de l'embarcation ou dans l'eau ;
- reconnaissance et surveillance de coque, du tirant d'eau, fermeture ou obturation des orifices pouvant laisser entrer l'eau (hublots, fenêtres, etc..), amarrage si besoin ;
- attaque du sinistre depuis le côté fleuve ;
- épuisement des eaux d'extinction ;
- sécurité des intervenants : point de repli côté fleuve, amarrage des passerelles ;
- contact et coordination avec la police fluviale et VNF (Voies navigables de France) ;
- anticipation d'une éventuelle pollution.

Le dossier de réaménagement de la RD7 ne fait pas mention de l'avis de la Défense Extérieure Contre l'Incendie (DECI) qui a pour objet de prévoir l'alimentation en eau des moyens des services de secours par l'intermédiaire de points d'eau identifiés à cette fin, en vue d'assurer la défense de bâtiments considérés par nature, comme des risques à prendre en compte, ainsi que toutes les stratégies d'accès et d'intervention sur ce type particuliers de logement afin de répondre aux exigences du Schéma Interdépartemental d'Analyse et de Couverture des Risques.

3 – Raccordement des bateaux-logements au réseau d'assainissement

Le rejet dans l'eau des eaux « noires » (celles des toilettes) et « grises » (celles des douches, machines à laver, vaisselle) est interdit depuis 1934. Si la loi olympique du 27 mars 2018 prévoit l'obligation pour les propriétaires de péniche de se raccorder au réseau des eaux usées de la ville de Paris, cette obligation risque d'être généralisée.

Dans un article du journal Le Parisien, le 5 décembre 2019, Vincent Rocher, responsable expertise et prospective du SIAAP (Syndicat interdépartemental pour l'assainissement de l'agglomération parisienne), confirmait : « La création de bassins d'orages, l'automatisation des réseaux d'assainissement, la modernisation des stations d'épuration, la végétalisation des espaces urbains pour retenir l'eau au maximum, tous ces efforts ont permis une réelle amélioration de la qualité de l'eau. Pour les matières fécales par exemple, elles ont été divisées par deux à Choisy-le-Roi (Val-de-Marne) à l'amont de Paris et par 10 à Poissy (Yvelines) en aval. »

Le réaménagement de la RD7 est l'occasion d'implanter une infrastructure de tout à l'égout pour que les péniches puissent s'y raccorder et évacuer leurs eaux usées « proprement », sans polluer la Seine.

4 – Réorganisation de la Marina de l'Avre

La Seine est un domaine public fluvial (DPF) géré, dans les Hauts-de-Seine, par l'établissement Voies Navigables de France (VNF) et Ports de Paris (PdP). VNF et PdP n'ont pas l'obligation d'entretenir ou de garantir la sécurité des berges. Aussi l'entretien est-il de la responsabilité de la commune après autorisation d'occupation temporaire du DPF accordée par VNF et PdP, préalable nécessaire au démarrage de travaux sur les berges. Or le dossier de l'enquête publique sur la requalification de la RD7 ne fait à aucun moment référence au partenariat avec VNF et PdP (Haropa Port).

Aucune information non plus sur les bouleversements induits par le chantier d'aménagement sur les bateaux-logements (déplacements éventuels, mode d'amarrage, raccordement aux réseaux, accès...).

Sans études et sans plans de réorganisation de la Marine de l'Avre, le projet ne peut recevoir un avis argumenté et donc FNE 92 demande de pouvoir consulter les propositions de VNF et PdP sur le dossier de réaménagement des berges de la RD 7. Une étude des aspects pratiques sur le chantier sera également à fournir en amont sachant que les équipements privatifs sur le domaine public seront démantelés et qu'il faudra déplacer les bateaux lors des travaux.