

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

Dossier d'autorisation environnementale

Résumé non technique du Mémoire en réponse à l'avis n°2 de l'Autorité
Environnementale
Février 2025

Pôle Attractivité, Culture et Territoire
Direction des Mobilités

L'Autorité Environnementale ou Ae a émis son avis sur le présent dossier d'étude d'impact le 19 décembre 2024. Il s'agit du second avis de l'Ae qui portait sur l'étude d'impact du projet dans le cadre de sa demande de Déclaration d'Utilité Publique. Le premier avis avait été émis en date du 22 janvier 2020.

L'avis de l'Ae porte sur la qualité de l'étude d'impact présentée et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet.

L'Autorité environnementale (l'Inspection Générale de l'Environnement et du Développement Durable - IGEDD) a procédé à un examen approfondi de l'étude d'impact environnementale mise à jour en 2024. Elle formule au maître d'ouvrage un total de **13 recommandations**, de portées diverses sur des champs thématiques multiples.

Chacune de ces recommandations fait l'objet d'une réponse du maître d'ouvrage.

Les recommandations de l'Ae sont reprises dans les encadrés bleus. Les réponses apportées par le maître d'ouvrage sont intégrées après l'expression « Éléments de réponse du Maître d'ouvrage ».

Recommandation n°1 :

(Page 11 de l'avis)

L'Ae recommande de mettre à jour les caractéristiques et dimensions des différentes voies, en particulier la voie cyclable, et de préciser sur chaque tronçon les contraintes et les solutions trouvées pour adapter les voies.

Éléments de réponse du Maître d'ouvrage :

Il est rappelé que le projet consiste, d'une part, en la requalification de la RD7 à Suresnes et Saint-Cloud, et d'autre part, en le réaménagement de la place Clémenceau à Saint-Cloud.

En section courante, la voirie actuellement constituée de 3 voies de circulation sera portée à 4 voies.

Les éléments suivants sont notamment rencontrés au droit du **profil en travers** :

- Un trottoir côté bâti ;
- La chaussée à 2x2 voies (5,80 à 6,00 m, voire 6,20 m) ;
- Des tourne-à-gauche (TAG) présents ponctuellement ;
- Un terre-plein central/ séparateur/ bande plantée/ îlot refuge ;
- Des stationnements ;
- Les alignements d'arbres ;
- La piste cyclable bidirectionnelle côté Seine qui **fera une largeur minimale de 3 m. Cette largeur ne peut être augmentée en raison des contraintes de conservation des arbres existants dans un espace contraint ;**
- Un cheminement piéton côté Seine ;
- Par endroit, une promenade basse à fleur d'eau ;
- Les aménagements sur les berges de Seine, qui entraînent un reprofilage important sur ces dernières.

Aussi, le parti pris du projet a été de s'appuyer sur les qualités existantes du site en limitant les impacts sur les structures paysagères déjà présentes. Concernant les alignements d'arbres existants, ces derniers ont été

considérés comme des invariants. Pour ce faire, il a fallu adapter le dessin de l'infrastructure en l'optimisant pour limiter son caractère intrusif. Un travail de nivellement et d'insertion de la chaussée a permis de sauvegarder une majorité des alignements de platanes encadrant la RD7. Ainsi le projet a été pensé sur-mesure afin de s'insérer entre le bâti environnant côté ville et les arbres existants côté Seine. Le respect des caractéristiques actuelles est, dans la mesure du possible, respecté. Cela permet de conserver en partie le côté naturel de la berge actuelle et de le développer encore à certains endroits.

A noter que le profil en travers varie toutefois tout au long du projet et ne comprend pas forcément l'ensemble de ces éléments.

Le carnet de coupes et des profils en travers du projet est exposé en Annexe 2 du DAE. Les dimensions des voies y sont notamment précisées.

Au niveau de la place Clémenceau, les voiries et cheminements des modes actifs seront entièrement modifiés. Ce nœud routier complexe est transformé en une place tournante où chaque mode de déplacement bénéficie de parcours dédiés lisibles et confortables. Ce nouvel espace urbain devient une entrée de ville harmonieuse et permet la desserte du bas parc du Domaine National de Saint-Cloud et du futur Musée du Grand Siècle. Enfin, cette nouvelle place ouvre l'espace sur la berge de Seine. L'emploi de matériaux nobles et qualitatifs comme la pierre naturelle renforcera l'attractivité du site pour les piétons et les cycles et permettra de créer un écho contemporain à ce lieu chargé d'histoire.

Recommandation n°2 :

(Page 12 de l'avis)

L'Ae recommande de présenter une analyse de solutions de substitution raisonnables et pas seulement de variantes du projet.

Éléments de réponse du Maître d'ouvrage :

La RD 7 constitue véritablement une « épine dorsale » pour la mobilité dans le Département, et il s'agit ici du dernier tronçon de cette voie qui n'est pas encore aménagé entre la sortie de Paris à Issy-les-Moulineaux et l'autoroute A 86 au nord, en croisant de nombreuses autres voies magistrales (RN 118 et 315, A 13, A 14) et en passant par le secteur de la Défense.

Le choix d'un aménagement à 2 files de circulation par sens s'impose et repose sur :

- La mise en cohérence avec les aménagements amont et aval déjà réalisés avec 2 files de circulation par sens : il s'agit du seul tronçon non modernisé et le goulot existant aujourd'hui génère des nuisances très importantes sur des axes non préparés à ces circulations (itinéraires d'évitement et report de trafic sur les voiries communales). L'étude d'impact démontre par ailleurs l'allègement du trafic sur ces voies avec la réalisation du projet.
- Le fait que **la RD7 est classée « route à grande circulation » par décret n°2010-578 du 31 mai 2018 et doit donc « assurer la continuité de itinéraires principaux, et notamment le délestage du trafic, la circulation des transports exceptionnels (itinéraire TE 120 avec prescriptions particulières), des convois et des transports militaires et la desserte économique du territoire.... »**. Le classement implique la nécessité de dimensionner la voie pour accueillir un trafic important. Le projet vise à mettre la voie en conformité avec

la hiérarchisation du réseau de voirie en confortant la circulation de transit sur la RD7 et en évitant les reports sur la voirie locale adjacente en cas de congestion.

- Ce classement entraîne également la nécessité de garantir des gabarits routiers minimum en particulier pour la circulation des Poids Lourds. La RD1 ne saurait être une solution de délestage de la RD7 en raison de son gabarit contraint qui n'y autorise pas le passage des Poids Lourds
- Une solution à 3 voies de circulation, favorisant un sens de circulation pour le soir et un autre pour le matin, n'est pas envisageable en raison de l'absence de pendularité de la circulation sur cet axe.
- Enfin, cet aménagement, permettant de fluidifier la circulation, de la sécuriser et de diminuer le temps de parcours des usagers aura également un effet « gain de stress » pour ces derniers. Ces effets, exception faite de l'effet « gain de stress », sont évalués dans l'étude socio économique.

Dans les faits, le choix de faire ce réaménagement avec 2 files de circulation par sens a été privilégié du fait de la nécessité de la mise en cohérence de la RD7 avec l'organisation et la hiérarchisation du réseau routier départemental.

Néanmoins, un certain nombre de variantes ont été étudiées afin de répondre aux objectifs du projet d'une part, et sont bien d'autre part des solutions raisonnables d'aménagement (en termes technique et financier). Le choix de la solution retenue est justifié sur la base de critères environnementaux discriminants.

Remarque de l'Ae ne faisant pas l'objet d'une recommandation en gras n°1 :

(Page 12 de l'avis)

Les mesures de déviation des itinéraires nécessaires en phase chantier ne sont pas précisées. Les potentiels effets cumulés sur les transports des autres projets situés à proximité, comme les travaux de la future ligne 15 de métro de la Société des Grands Projets (SGP), ne sont pas explicités, ni la manière dont les reports de circulation sont prévus durant les travaux (deux ans), en précisant les options retenues pour le passage des poids lourds, dont des transports exceptionnels, notamment.

Éléments de réponse du Maître d'ouvrage :

Le projet de requalification de la RD7 à Suresnes et Saint-Cloud s'inscrit dans le projet d'aménagement du territoire commun Cœur & Seine. (pour en savoir plus : <https://www.hauts-de-seine.fr/mon-departement/les-hauts-de-seine/les-grands-projets/la-voirie-departementale/le-secteur-de-sevres>)

Cœur & Seine regroupe plusieurs projets conduits par le Département des Hauts-de-Seine et ses partenaires, la Ratp et la Société des grands projets (SGP) qui sont en cours le long de la Seine entre Boulogne-Billancourt et Suresnes. Ils visent à simplifier et sécuriser les déplacements des piétons, cyclistes et automobilistes mais aussi d'améliorer le cadre de vie et le bien-être des habitants.

Ce projet ambitieux qui s'étend sur les communes de Boulogne-Billancourt, Chaville, Saint-Cloud, Sèvres, Suresnes.

Les objectifs de ce projet sont de :

- Favoriser, fluidifier et sécuriser les circulations piétonnes ;
- accompagner les nouveaux besoins liés à l'essor du vélo en créant des pistes cyclables ;

- garantir une accessibilité pour tous, y compris les personnes à mobilité réduite ;
- offrir des aménagements paysagers de qualité ;
- mettre en valeur l'environnement et le patrimoine existant ;
- garantir l'entretien des infrastructures.

Ce projet regroupe plusieurs chantiers menés par les Département des Hauts de Seine sur:

- le pont de Saint-Cloud
- le pont de Sèvres
- l'échangeur de la Manufacture de Sèvres
- la requalification de la RD 910 à Sèvres et Chaville
- l'aménagement de l'entrée de ville des Suresnes (RD 905)
- l'aménagement de la RD 907 à Boulogne-Billancourt (route de la Reine et avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny)
- l'aménagement des abords de Seine entre Sèvres et Suresnes,
- les abords du pôle gare et de l'avenue du général Leclerc à Boulogne-Billancourt

Et des chantiers menés par les acteurs partenaires :

- le chantier de réfection de l'étanchéité du tramway T2 à Saint-Cloud.

Le chantier des travaux de la ligne 15 du Grand Paris Express se déroule également en partie à proximité des chantiers du projet Cœur & Seine sur le territoire des villes de Saint-Cloud et de Sèvres.

Dans ce contexte, le département a mis en place un OPC IC (Ordonnancement, Pilotage, et Coordination Inter-Chantiers) chargé de la coordination inter-chantiers et de la synthèse des DESC (Dossier d'Exploitation Sous Chantier) et de définir les mesures visant à limiter l'impact des travaux sur la circulation.

Ainsi, le trafic de poids-lourds en lien avec ces travaux, dont celui de la ligne 15 également, sera pris en compte globalement à l'échelle du territoire.

Les mesures de déviation en phase chantier seront donc précisées globalement à l'échelle du territoire mais aussi plus localement grâce à l'organisation du chantier décrite dans le dossier d'exploitation sous chantier et au phasage des travaux.

Des informations utiles relatives à l'avancement de chaque chantier et de leur coordination sera disponible sur le site internet du Département à la rubrique « Cœur et Seine ».

Remarque de l'Ae ne faisant pas l'objet d'une recommandation en gras n°2 :*(Page 13 de l'avis)*

Aucune carte détaillant les emplacements de stationnement n'est jointe au dossier.

Éléments de réponse du Maître d'ouvrage :

Les emplacements de stationnements figurent sur les vues en plan du projet, présentés dans le dossier des annexes (Annexe 2 « Carnet de coupes – profils en travers » et Annexe 3 « Plan des aménagements projetés »). Les places de stationnement correspondent à la légende « revêtement pavé granit clair scié joints secs – sable ou gazon ».

Remarque de l'Ae ne faisant pas l'objet d'une recommandation en gras n°3 :*(Page 13 de l'avis)*

Au Sud, cette piste se prolonge tout autour de la place Clemenceau et également sur le trottoir sud du pont de Saint-Cloud. Il n'est toujours pas précisé si des projets d'amélioration du cheminement et de la sécurité des cycles sont envisagés conjointement par les communes sur les voies transversales ni comment les aménagements cyclables s'intègrent dans le réseau départemental.

Éléments de réponse du Maître d'ouvrage :

Trois Schémas vélos existent. Il s'agit de celui du Département des Hauts-de-Seine à large échelle, et de ceux des villes de Saint-Cloud et de Suresnes à échelle communale.

La RD7 entre le pont de Saint-Cloud et l'Allée de Longchamp, projet objet du présent mémoire, ainsi qu'entre le pont de Sèvres et le pont de Saint-Cloud (au sud), figure au titre du développement d'un réseau cyclable structurant dans le schéma directeur, par un programme de maîtrise d'ouvrage départementale de liaisons cyclables.

De leur côté, les Villes de Saint-Cloud et Suresnes ont recensé leurs aménagements cyclables.

- La Ville de Saint-Cloud dans son plan des aménagements cyclables de 2023 : le maillage local ne présente pas d'aménagement cyclable permettant de relier les différents quartiers de la ville de façon continue en-dehors de leurs axes routiers structurants. Le projet de réaménagement de la RD7 et de la Place Clémenceau permettra donc aux usagers de bénéficier d'une infrastructure continue entre Sèvres et les aménagements départementaux le long de la Seine, jusqu'aux aménagements existants au Nord.
- La Ville de Suresnes a recensé ses aménagements cyclables dans un document de novembre 2021. Ce plan présente les aménagements existants, à créer à court et long terme. Le projet de réaménagement de la RD7 s'arrêtant au pont de Suresnes, les pistes qu'il créera relieront le pont de Suresnes et la rive droite de la Seine, ainsi que la piste existante jusqu'au pont de Puteaux. En centre-ville de Suresnes, le plan représente des nouveaux aménagements qui seront créés à long terme et desserviront notamment les gares de Suresnes-Longchamp (T2) et Suresnes-Mont Valérien (Transilien).
- Le projet cyclable départemental est donc compatible avec les projets communaux et permet à ces derniers une connexion à un itinéraire cyclable continu et rapide (avec peu de croisements) en bord de Seine.

Recommandation n°3 :*(Page 13 de l'avis)*

L'Ae recommande de fournir des données récentes de trafic et d'expliquer en quoi ces données conduisent ou non à ajuster les études de trafic.

Éléments de réponse du Maître d'ouvrage :

Les données de trafics mises à jour selon les comptages de 2022 sont fournies en annexe de ce document.

Il ressort de ces études mises à jour que les tendances d'évolution du trafic à un horizon de +20 ans vont dans le sens d'une baisse globale du trafic par rapport au dossier présenté au public en 2021 (enquête DUP), et donc des nuisances engendrées autour du projet. Cela est dû à la légère réduction de l'usage de la voiture dans les déplacements suite à la crise COVID ainsi qu'au développement du télétravail et du covoiturage.

Ces études sont présentées en annexes 1 et 2 du mémoire en réponse à l'avis de l'Ae.

En conséquence, le maître d'ouvrage n'a pas procédé à une étude d'impact complète réactualisée très couteuse qui aurait conduit à des écarts de résultats à la baisse très faibles. Seul le volet bruit a été mis à jour pour le dimensionnement des mesures compensatoires (isolation de façade etc.). La différence de résultat reste toutefois marginale.

Recommandation n°4 :*(Page 15 de l'avis)*

L'Ae recommande de préciser la situation des points noirs de bruit à la mise en service de l'infrastructure et d'engager leur résorption rapide. Il convient de prendre dès à présent contact avec les riverains, de budgéter ces travaux et de vérifier leur efficacité par des campagnes de mesures.

Éléments de réponse du Maître d'ouvrage :

Compte tenu du fait que les études de trafics basées sur les comptages réalisés 2022 montrent que les évolutions vont dans le sens d'une légère baisse globale du trafic, et donc des nuisances engendrées autour du projet, il n'a pas été fait de nouvelle modélisation de l'environnement sonore. Les localisations des Points Noirs Bruits ont été complétées.

L'étude d'impact du projet sur l'environnement sonore a été mise à jour sur la base de l'étude de trafic mise à jour et les bâtiments exposés à des niveaux sonores supérieurs à 65 dB(A) le jour et 60 dB(A) la nuit, sans que ces derniers soient des points noirs bruit (PNB) Les bâtiments PNB exposés à sonores supérieurs à plus de 70 dB(A) le jour ou/ et 65 dB(A) la nuit ont été identifiés et localisés sur les cartes présentées dans le mémoire en réponse à l'avis de l'Ae.

Les calculs d'isolement nécessaire pour résorbés les PNB ont été menés et les coûts des travaux d'isolation sur les bâtiments identifiés ont été estimés.

Les étapes à venir d'un diagnostic d'isolation des façades exposées ont été décrites et présentées dans le mémoire en réponse à l'avis de l'Ae.

Recommandation n°5 :*(Page 17 de l'avis)*

L'Ae recommande de prendre en compte les nouvelles valeurs guides de l'Organisation mondiale de la santé de 2021 et la nouvelle VTR de l'Anses pour les PM_{2,5}.

Éléments de réponse du Maître d'ouvrage :

Compte tenu du fait que les études de trafics basées sur le comptages réalisés 2022 montrent que les évolutions vont dans le sens d'une légère baisse globale du trafic, et donc des nuisances engendrées autour du projet, il n'a pas été fait de nouvelle modélisation de la qualité de l'air. Pour donner suite à la demande de l'Ae, les résultats de ces modélisations ont été analysés au regard des nouvelles valeurs guides de l'OMS de 2021 pour les trois polluants PM₁₀, PM_{2.5} et le NO₂ et de la nouvelle VTR de l'Anses pour les PM_{2,5}.

Les nouvelles valeurs guides de l'OMS pour le NO₂, PM₁₀ et PM_{2.5} pour l'exposition aiguë par voie respiratoire sont plus exigeantes que celle de 2005.

Les nouvelles VTR de l'OMS pour les PM₁₀ et le NO₂ pour l'exposition chronique non cancérigène par voie respiratoire sont plus exigeantes que celle de 2005.

Les conclusions de cette étude sont les suivantes :

➤ **Exposition aiguë et mise à jour des valeurs guides de l'OMS :**

La révision des valeurs guides de l'OMS pour l'exposition aiguë révèle que les seuils sont dépassés pour trois polluants : le NO₂, les PM₁₀ et les PM_{2.5}.

Ce dépassement est observé dans tous les scénarios étudiés.

La cause principale de ces dépassements est la pollution de fond déjà très élevée, qui contribue à augmenter les niveaux de ces polluants.

➤ **Exposition chronique aux substances à effets de seuil :**

La mise à jour des valeurs guides de l'OMS pour l'exposition chronique montre également des dépassements des seuils pour deux polluants : le NO₂ et les PM₁₀.

Cela concerne les substances ayant un effet uniquement au-delà d'un certain seuil de dose, confirmant une exposition chronique à des niveaux nuisibles.

➤ **Révision des valeurs de référence des PM_{2.5} par l'Anses en 2023 :**

En 2023, l'Anses a révisé les valeurs de référence pour les PM_{2.5}, ce qui a conduit à un dépassement des seuils pour ce polluant.

Ce dépassement concerne l'exposition chronique aux substances à effet sans seuil de dose, c'est-à-dire des substances qui peuvent avoir un impact même à faibles concentrations sur le long terme.

Recommandation n°6 :*(Page 18 de l'avis)*

L'Ae recommande de produire un bilan carbone complet du projet, en phase travaux et en phase d'exploitation, et de présenter les mesures prises pour l'améliorer.

Éléments de réponse du Maître d'ouvrage :

La maîtrise d'ouvrage n'a pas produit de bilan carbone à ce jour car il s'agit d'un exercice très dépendant des choix faits en matière de méthodes et de procédés d'entreprise. Toutefois, dès la consultation, le marché prévoit que les entreprises de travaux doivent fournir un bilan carbone via le logiciel SEVE. Ce bilan prévisionnel sera un des critères environnementaux de sélection des candidats.

Pendant les travaux, l'entreprise titulaire devra assurer un suivi du bilan carbone via le logiciel Altaroad ou équivalent. L'objectif sera de connaître et de minimiser ces émissions autant que possible.

Recommandation n°7 :*(Page 21 de l'avis)*

L'Ae recommande de s'assurer de l'ordre des actions prévues par l'écologue pour éviter tout impact mortel sur les chauves-souris, notamment de la bonne installation et utilisation des gîtes avant l'abattage des arbres concernés.

Éléments de réponse du Maître d'ouvrage :

Le protocole d'abattage des arbres gîtes est décrit précisément dans l'étude d'impact (Tome 2) et rappelé dans le mémoire en réponse à l'avis de l'Ae et la période favorable (Septembre-Octobre) est précisée. De plus, des gîtes artificiels seront installés avant les abattages.

Recommandation n°8 :*(Page 22 de l'avis)*

L'Ae recommande de préciser la faisabilité des différentes méthodes prévues pour désimpermeabiliser et niveler les berges et leur hiérarchisation en fonction de l'importance de leurs incidences environnementales. La localisation des installations de chantier, l'analyse de leurs incidences potentielles sur l'environnement, et la proposition de mesures d'évitement, de réduction voire de compensation sont également nécessaires.

Éléments de réponse du Maître d'ouvrage :

La désimpermeabilisation des berges résultera de la substitution des perrés en bétons par des enrochements libres et des renforcements de berges via des techniques de génie végétal partout où cela sera possible. De grandes surfaces sont concernées. Ces structures étant très dégradées il est nécessaire, ne serait-ce que pour des raisons de sécurité (résistance aux crues), de les remplacer par de la terre d'apport consolidée par des enrochements en pied et des plantations et aménagements issus du génie végétal adaptés au site et à la région. A certains endroits, des soutènements verticaux seront réalisés.

Les différentes méthodes de désimperméabilisation et nivellement des berges ont fait l'objet d'une étude au stade PRO (projet) concernant leur faisabilité et présentée dans l'annexe 3 du mémoire en réponse à l'avis de l'Ae.

La zone d'installation de chantier est prévue sur l'actuel parking Indigo « Saint-Cloud – Carnot », qui sera à terme du projet supprimé

Cette zone, totalement imperméabilisée, ne présente pas d'enjeu écologique. L'alignement d'arbres, composé de Tilleuls (*Tilia sp.*), au Nord du parking a été identifié comme un habitat favorable à la chasse et/ou à la reproduction de l'avifaune. L'enjeu associé est modéré.

Par ailleurs, lors des inventaires de terrains, les arbres ont été inspectés et leurs potentialités en termes de gîte pour les chiroptères ont été évalués à faibles.

Pour l'installation de chantier, les arbres pourront être élagués (en période favorable conformément à la mesure de réduction n°5 (MR5) mais ne seront pas abattus. Cette contrainte sera ajoutée au DCE des entreprises travaux. Les arbres présents au sein du parking Indigo et faisant partie de l'aire d'étude rapprochée du projet, ont déjà été pris en compte lors de l'évaluation des impacts.

Le choix d'une surface aménagée et imperméabilisée pour les installations de chantier ainsi que les mesures d'évitement et de réduction déployées garantissent l'absence d'impact supplémentaire lié à ces installations.

Les mesures à mettre en place sont les suivantes :

- Conservation des arbres du parking Indigo ;
- Mesures environnementales génériques en phase chantier ;
- Adaptation des périodes de travaux selon le calendrier biologique ;
- Délimitation des emprises chantier et mise en défens des habitats sensibles ;
- Gestion des éclairages nocturnes en cas de travaux de nuit.

La mise en œuvre de l'ensemble des mesures citées ci-avant permet d'avoir un impact résiduel non significatif sur le risque de destruction d'individus et d'habitats favorables. L'impact résiduel est également non significatif concernant le dérangement en phase chantier.

Recommandation n°9 :

(Page 23 de l'avis)

L'Ae recommande d'harmoniser le dossier en précisant la valeur de surface initiale de zone humide avant travaux.

Éléments de réponse du Maître d'ouvrage :

La surface initiale de zone humide est 1.3 ha. La surface impactée par le projet 1.1ha. Le projet prévoit un aménagement d'habitats humides d'environ 0.88ha. Ainsi, l'impact sur les zones humides est de 0.22ha. Le besoin compensatoire sur les zones humides est donc de 0.22 ha.

Recommandation n°10 :

(Page 23 de l'avis)

L'Ae recommande de préciser les différents espaces de stockage des remblais et des matériaux durant les travaux.

Éléments de réponse du Maître d'ouvrage :

Les espaces dédiés au stockage des remblais et des matériaux durant les travaux seront précisés comme suit :

Localisation des aires de stockage :

Les remblais et matériaux seront stockés sur des zones définies avec la maîtrise d'œuvre en amont des travaux, en tenant compte des contraintes du site ;

Ces aires seront situées sur des terrains stabilisés, hors zones sensibles.

Un plan de localisation des zones de stockage sera édité par l'entreprise et soumis à la validation du maître d'œuvre et du maître d'ouvrage.

Compte tenu du volume des terres polluées estimé dans le cadre des travaux de terrassement pour ce projet, celles-ci ne seront pas stockées sur site mais directement évacuées vers les décharges adéquates. En cas de découverte de quantités fortuites, des analyses complémentaires sont prévues, et tout stockage éventuel se fera hors du périmètre du projet.

Des mesures de gestion et de prévention des remblais et matériaux sont prévus dans le marché de travaux

Recommandation n°11 :

(Page 24 de l'avis)

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

Éléments de réponse du Maître d'ouvrage :

Le détail des mesures prises concernant le captage AEP de Suresnes ont été présentées dans le dossier loi sur l'eau. **À noter que l'ARS a déjà émis un avis lors de l'instruction du dossier, ses remarques ayant été intégrées.**

Recommandation n°12 :*(Page 27 de l'avis)*

L'Ae renouvelle sa recommandation de compléter le dispositif de suivi pour les thématiques liées au bruit, à la qualité de l'air et aux aménagements paysagers.

Éléments de réponse du Maître d'ouvrage :

❖ Mesures de suivi du bruit

Pendant la phase de chantier, conformément aux exigences du **Code de l'Environnement** et des **arrêtés préfectoraux**, le maître d'ouvrage **s'engage** à mettre en place des mesures visant à limiter les nuisances sonores générées par les travaux.

Ces mesures sont détaillées dans le mémoire en réponse à l'avis de l'Ae

En phase d'exploitation, une fois l'infrastructure mise en service, un suivi continu du bruit sera assuré par des campagnes de mesures bruit pour vérifier si les niveaux sonores générés par la circulation dépassent les seuils définis par la réglementation, en particulier dans les zones sensibles.

❖ Mesures de suivi de la qualité de l'air

• En phase chantier

Les poussières émises seront dues à la fragmentation des particules du sol ou du sous-sol. Elles seront d'origines naturelles et essentiellement minérales. Les émissions particulières des engins de chantier seront négligeables compte tenu des mesures prises pour leur contrôle à la source (engins homologués).

De plus, l'émission des poussières sera fortement dépendante des conditions de sécheresse des sols et du vent. Le risque d'émission est en pratique limité aux longues périodes sèches, peu fréquentes compte tenu de la climatologie du site. Des mesures permettent en revanche de contrôler l'envol des poussières comme l'arrosage des pistes par temps sec.

En ce qui concerne l'émission des gaz d'échappement issus des engins de chantier, celle-ci sera limitée, car les véhicules utilisés respecteront les normes d'émission en vigueur en matière de rejets atmosphériques. Les effets de ces émissions, qu'il s'agisse des poussières ou des gaz, sont négligeables compte tenu de leur faible débit à la source.

Enfin, pendant les travaux, l'entreprise titulaire devra assurer un suivi des émissions de gaz à effet de serre via le logiciel Altaroad. L'objectif sera de connaître et de minimiser ces émissions autant que possible.

• En phase exploitation

Une fois la route mise en service, l'impact sur la qualité de l'air pourrait être principalement lié aux émissions des véhicules (notamment les gaz d'échappement) ainsi qu'à l'entretien de la route. Pour garantir que les seuils réglementaires ne soient pas dépassés, le suivi continu de la qualité de l'air sera effectué par **Airparif**, à travers des mesures directes et des modélisations.

Il est néanmoins prévu de réaliser une campagne de mesures ponctuelles dans les zones sensibles un an après la mise en service de la route. Cette campagne viendra compléter le suivi continu effectué par Airparif, en permettant une évaluation spécifique de l'impact local sur la qualité de l'air.

Suivi à long terme

Airparif continuera à surveiller l'évolution des concentrations de polluants au fil des années, à travers des mesures et des modélisations régulières.

❖ Suivi des aménagements paysagers

Pour assurer une intégration harmonieuse du projet dans son environnement, un suivi spécifique des aménagements paysagers sera mis en place. Un état des lieux du paysage et du couvert végétal sera réalisé avant les travaux, et une évaluation de la reprise des plantations sera effectuée à intervalles réguliers après leur mise en place. L'entretien des espaces végétalisés sera assuré par des interventions adaptées, incluant l'arrosage, la taille et le remplacement des végétaux non repris. Un contrôle sera également réalisé pour s'assurer de la stabilité des sols et des talus végétalisés afin de prévenir les risques d'érosion. L'évaluation de l'intégration paysagère se fera à travers des comparaisons avec les simulations initiales et des retours des parties impliquées. Si des ajustements sont nécessaires, des mesures complémentaires seront mises en œuvre, comme l'ajout de haies, le renforcement de certaines zones par des plantations supplémentaires ou la collaboration avec des associations locales pour favoriser la biodiversité.

Recommandation n°13 :*(Page 27 de l'avis)*

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

Éléments de réponse du Maître d'ouvrage :

Voir texte ci-dessus

