

Enquête publique unique

Préalable à l'autorisation environnementale requise au titre des articles L181-1 et L 214-3 du code de l'environnement pour l'aménagement des berges de Courbevoie entre le pont de Courbevoie et le parc de Bécon au droit du quai du Maréchal Joffre sur la commune de Courbevoie

du 13 mars 2023 au 15 avril 2023

Conclusions du Commissaire Enquêteur

Murielle Lescop



1 Préambule

La présente enquête publique portant sur l'aménagement des berges de Courbevoie, du pont de Courbevoie au parc de Bécon en aval, est une enquête préalable à une autorisation environnementale. Elle s'est déroulée sans incident jusqu'à son terme, du 13 mars 2023 au 15 avril 2023 inclus, conformément à l'arrêté DCPAT n°2023, pris par le préfet des Hauts-de-Seine en date du 16 février 2023.

Le projet est soumis à autorisation environnementale au titre de la Nomenclature Eau définie à l'article R214-1 du Code de l'Environnement

Le projet d'aménagement des Berges en aval du pont de Courbevoie est concerné par différentes rubriques nécessitant une déclaration, et la rubrique 3.1.1.0 soumise au régime de l'autorisation environnementale :

- Rubrique 3.1.1.0 : Installations, ouvrages, remblais et épis, dans le lit mineur d'un cours d'eau, constituant un obstacle à l'écoulement des crues.

1.1 Présentation du projet

Le projet se situe entre le pont de Courbevoie et le parc de Bécon en aval du pont de Courbevoie. Il consiste à élargir le chemin sur le perré construit au droit du mur de soutènement de la route départementale RD7, le long du quai du Maréchal Joffre, sur 550 m. Il sera constitué d'une dalle en débord soutenue par des pieux.

Elle s'inscrit dans le prolongement d'aménagements déjà réalisés au niveau du pont de Courbevoie. La transition avec les aménagements déjà réalisés en amont présentera une section assez large accueillant des espaces verts et des agrès sportifs. La promenade réalisée en débord sur le perré, offrira en section courante une largeur de 2.65 m et sera bordée d'une bande de terre de 0.60 m de largeur en alternance avec des bancs et des jardinières. La dalle sera dimensionnée pour permettre le passage des véhicules d'entretien. Cinq respirations d'une sur largeur de 5.5m ponctueront le cheminement et offriront un mobilier destiné à la détente ; lit de soleil, hamacs, agrès sportifs et des pergolas.

En fin de parcours, la promenade débouchera sur un espace plus large formant une placette, et remontera à travers des gradins bordés de plantations vers le quai dans l'axe du parc de Bécon. Deux salons accessibles depuis la placette seront suspendus sur la Seine à l'aide de ducs d'Albe positionnés à chaque angle. Entre les salons, une barge flottante accueillera un jardin flottant.

L'ensemble sera soutenu par des pieux et des micropieux qui viendront renforcer le perré pour lutter contre le risque de glissement.

1.2 Enjeux environnementaux

1.2.1 Enjeux sur le risque inondation

Le premier risque au titre duquel l'autorisation est demandée à la DRIEAT et le service de la Police de l'Eau, concerne le risque de crue.

La crue de 1910 de retour centennal, qui constitue les plus hautes eaux connues pour la Seine, présente une menace sur ce segment du fleuve fortement anthropisée pour maintenir un tirant d'eau favorable à la circulation fluviale. Le secteur est également soumis au retour d'un nombre important de crues et tout aussi impactantes sur le périmètre. L'adjonction d'un axe routier structurant en bordure des berges réduit la possibilité de création de zone d'expansion des crues. Par conséquent, tout aménagement ne peut soustraire plus de volume au lit du

fleuve ni créer un obstacle à l'écoulement de l'eau sans aggraver le risque de crue. Le PPRI¹ interdit tout remblai non compensé en volumes.

L'incidence du projet sur les écoulements de la Seine en période de crue a été étudiée à l'aide d'un logiciel de modélisation hydraulique, testé pour vérifier la robustesse de ses résultats. Les calculs ont pris pour référence la crue de 1910. Afin de préserver les surfaces d'expansion du lit du fleuve, les remblais seront compensés par la reprise du talus de la berge et son nivellement.² Le risque de d'obstruction à l'écoulement des eaux a été identifié par le risque de constitution d'embâcles au niveau des salons et de la promenade. L'impact a été mesuré sous l'hypothèse d'une obstruction totale.³

Les résultats entre l'état actuel et l'état du projet font apparaître un très faible écart de l'ordre d'un 1 cm en amont et aval du projet. On observe quelques écarts supérieurs au droit des élargissements de la promenade de l'ordre de 3 à 6 cm et de 5 à 10 cm au droit des salons. Cependant ces variations n'ont pas d'incidence sur la ligne d'eau mesurée en amont du projet⁴, au barrage de Suresnes.

La surface active du bassin versant des berges est diminuée avec le projet car il permettra la création de surfaces perméables (espaces verts), notamment au pied des murs de soutènement. Le projet aura donc un impact positif sur l'écoulement des eaux, même s'il demeure mesuré.

Les travaux seront organisés pour tenir compte de la survenue éventuelle de crues et limiter la pollution des eaux :

- Travaux effectués depuis une barge.
- Filets de protection pour prévenir toute pollution accidentelle depuis les barges.
- Eloignement des bases de vie.
- Suivi des alertes météorologiques.
- Système de récupération des déchets en pied de berges pour récupérer les eaux de ruissellement.
- Acheminement des eaux de ruissellement vers des points de récolte.

En phase projet le risque de pollution sera quant à lui très faible en raison de l'absence de véhicules thermique sur le site à l'exception des véhicules d'entretien.

1.2.2 Enjeux sur le milieu aquatique

Les enjeux sur le milieu naturel sont mesurés en présence d'un milieu très minéral où la faune et la flore sont peu présentes. On note le passage de Chauve-souris. Le milieu aquatique doit toutefois attirer l'attention du porteur de projet car il présente un enjeu moyen, non négligeable :

- La présence d'herbiers qui servent de frayère notamment à la Vandoise espèce lithophile⁵
- Ces herbiers abritent des espèces rares dans la région à préserver dont le potamot perfolié (Potamogeton perfoliatus)

Les berges abritent deux espèces de plantes hygrophiles⁶ considérées comme rares : le Rorippe des Bois (Rorripa Syvestris) et le jonc comprimé (Juncus compressus)

¹ PPRI de la Seine : Plan de Prévention du risque Inondation approuvé le 9 janvier 2004, modifié le 7 juillet 2017

² Dossier d'autorisation environnementale, bilan surfacique entre l'état projet et l'état initial en surface inondable

³ Il est précisé dans le dossier d'autorisation environnementale « L'évaluation tient compte de l'aménagement du pied de berge aval permettant de compenser les superficies prises à la crue par le projet » p 147

⁴ Dossier d'autorisation environnementale p.161

⁵ Lithophile : qualifie des poissons dépendant des fonds pierreux et frayant sur un substrat composé de pierres.

⁶ Hygrophile : Qualifie les végétaux qui croissent dans les lieux humides, et plus particulièrement dans les milieux soumis à une inondation se comptant en semaines (mais non en mois, dans ce cas voir : hydrophile).

Le chantier constitue l'incidence la plus menaçante pour ces milieux. Le maître d'ouvrage a prévu des mesures dans le cadre de la démarche Eviter, Réduire Compenser (ERC) :

- Les travaux se feront en-dehors des périodes de frai (avril à juillet) pour ceux qui auraient une incidence directe.
- L'éclairage du chantier et son activité seront adaptés pour limiter les incidences sur le transit des Chauve-souris suivant le guide de l'OFB « Trame-Noire-méthode d'élaboration et outils pour sa mise en œuvre ».
- Les habitats à végétation hydrophytique (frayères) présentant un intérêt important pour la faune piscicole feront l'objet de prélèvement qui seront mis en jauge à proximité du chantier, puis réimplantés en fin de chantier.

Des mesures de suivi par un écologue seront mises en place jusqu'au constat du retour à l'initial aussi bien en termes de surface que de fonctionnalités. En phase projet, il n'y aura pas d'incidences.

1.3 Avis consultés par la DRIEAT

Dans le cadre de l'instruction du dossier, les services de la Police de l'eau de la DRIEAT et le maître d'ouvrage ont consulté les avis de :

- La Fédération interdépartementale de Paris, Hauts-de-Seine, Seine-Saint-Denis, Val-de-Marne pour la Pêche et la Protection du Milieu Aquatique
- L'Office Français de la Biodiversité
- L'ABF

Ces organismes ont émis un avis favorable en soulignant l'importance de certains enjeux :

- Les Frayères à lithophiles.
- Les espèces rares de plantes hygrophiles telles que le Rorippe des Bois et le Jonc comprimé.
- La cohérence de l'axe du parc de Bécon et des berges.

Ils ont émis des suggestions qui ont été reprises intégralement par le maître d'ouvrage à la demande de la Police de l'eau :

- Inclusion du Jonc comprimé (*Juncus effusus*) et la Rorippe des Bois (*Rorippa sylvestris*), « toutes deux en régression à l'échelle Francilienne » dans le projet.
- Suivi des préconisations du guide OFB « Trame noires – méthodes d'élaborations et outils pour sa mise-en-œuvre ».
- Réalisation du suivi de la végétation après la phase chantier jusqu'au rétablissement de l'état écologique initial préconisé par l'OFB.
- Mise en place de caches piscicoles Biohuts ou équivalent en couplage avec le jardin végétalisé étudiée
- Jonc Comprimé (*Juncus effusus*) et Rorippe des Bois réimplantés.
- Suivi écologique jusqu'au retour à l'état initial.

Il a également répondu aux demandes de l'ABF, notamment avec la proposition de serrureries de style aux abords du parc de Bécon.

1.4 Attendus du projet

Le projet répond à la fois à des contraintes dictées par le milieu naturel et les aléas liés au risque de crue présent sur le périmètre tout en poursuivant des objectifs d'accessibilité au fleuve et de valorisation du paysage. Ainsi le projet répond à plusieurs enjeux déterminés à différents niveaux.

1.4.1 Schéma d'aménagement Départemental des berges de la Seine 2022

Ce plan d'aménagement est issu du Schéma Départemental adopté en 2006. Ce dernier visait à rendre la Seine aux habitants à travers une promenade bleue avec les objectifs suivants :

- Aménager un cheminement sur l'ensemble du linéaire.
- Rééquilibrer l'offre en espaces verts entre le nord et le sud du département.
- Resserrer les liens entre la ville et le fleuve, améliorer le cadre de vie, valoriser un patrimoine à vocation touristique.
- Ouvrir la ville sur le fleuve et retrouver une liaison visuelle et physique entre ces deux entités.
- Participer à la lutte contre les inondations.

Le schéma départemental 2022 reprend ces objectifs en s'inscrivant : « *dans la continuité de la politique menée par le Département depuis 2006, tout en amorçant une nouvelle dynamique, un nouveau cycle dans la reconquête des berges de Seine, prenant en compte les évolutions du territoire, les nouveaux enjeux environnementaux, économiques, ainsi que les pratiques et attentes émergentes des habitants.* »⁷

1.4.2 Consolider le perré et les berges.

La berge supporte l'axe routier structurant RD7 sujet à fort trafic. Il est donc indispensable de consolider le perré qui participe au soutènement de la voirie. La reprise du perré et son renforcement par des pieux permettra de répondre au risque de glissement des sols.

1.4.3 Améliorer la lutte contre les crues

Le projet a établi un calibrage des ouvrages en fonction de l'impact sur l'écoulement des eaux, en l'absence d'espace pour augmenter les zones d'expansion des crues. Il a pu agir pour réduire légèrement le ruissellement des eaux de pluies vers le fleuve.

1.4.4 Maintenir la biodiversité des milieux aquatiques

Dans un environnement fortement minéralisé, l'état initial présente peu d'enjeux importants. Toutefois un certain nombre de mesures devraient permettre la restauration des milieux après la phase travaux.

1.4.5 Créer des espaces verts dans un milieu fortement minéralisé

L'objectif du projet est bien de répondre à la forte urbanisation du secteur et de rééquilibrer les espaces verts entre la partie Sud et la partie Nord de la vallée de la Seine. Il doit permettre aux habitants de retrouver un peu de naturalité et des espaces récréatifs en donnant accès au fleuve.

⁷Schéma d'aménagement Départemental des berges de la Seine 2022 p.4
Enquête publique n° E22000048/95 - Conclusions

2 Organisation de l'enquête

1.1. Réunions préparatoires à l'enquête

J'ai rencontré le maître d'ouvrage au cours d'une réunions préparatoire qui s'est tenue le 4 janvier 2023 dans ses bureaux, puis lors d'une visite sur site le 24 janvier 2023.

Le maître d'ouvrage a souhaité une large information du public. Il a été décidé conjointement d'organiser une réunion publique d'information dans le cadre de l'enquête publique. Une visite préparatoire du lieu de cette réunion a été effectuée le 13 mars 2023.

1.2. Information effective du public

1.2.1. Arrêté prescrivant l'ouverture de l'enquête

L'arrêté préfectoral d'ouverture DCPAT n°2023 prescrivant l'ouverture d'une enquête publique 13 mars 2023 au 15 avril 2023 pris le 16 février 2023 par le préfet des Hauts-de-Seine a fixé le siège de l'enquête à la mairie de Courbevoie.

1.2.2. Affichage

L'avis au public, format A2, présentant la taille de caractère réglementaire sur fond jaune portant sur l'arrêté, faisant connaître l'ouverture et les conditions de l'enquête, ainsi que le nom et les coordonnées du responsable du projet, a été affiché du 24 février 2023 au 17 avril 2023 inclus :

- A la mairie de Courbevoie.
- A la mairie annexe de Bécon.
- Sur site en 7 points d'affichage dans un rayon de 500 m autour du linéaire du projet :
 - 6 dans la ville de Courbevoie à proximité des quais.
 - 1 dans la ville de Neuilly sur l'île de la Jatte.

Ces points ont été contrôlés par huissier les 27 et 28 mars 2023 et déposés le 17 avril 2023 sous contrôle d'huissier. Une affiche manquait à Neuilly.

Par ailleurs la ville de Courbevoie a diffusé une information sur l'ensemble des panneaux administratifs de la ville pendant toute la durée de l'enquête.

1.2.3. Publications légales

L'avis au public a été publié 18 jours avant l'ouverture, et dans les 8 premiers jours de l'enquête dans les journaux suivants :

- Les Echos, le jeudi 23 février 2023.
- Le Parisien, édition des Hauts-de-Seine, le mercredi 22 février 2023.
- Les Echos, le mardi 14 mars 2023.
- Le Parisien, édition des Hauts-de-Seine, le mardi 14 mars 2023.

1.2.4. Autres publications

Une information sur les différents médias municipaux a été publiée :

- Presse municipale
 - Bulletin municipal Courbevoie Mag n°189 février 2023 un encart dans la rubrique Actualités.
 - Bulletin municipal Courbevoie Mag n°190 mars 2023, une double page.

- Sur le web :
 - Site internet de la Ville.
 - Sur les comptes Tweeter et Facebook.

1.2.5. Autres canaux d'information

Un boitage dans le secteur de la ville proche des berges a été effectué. De plus, un document d'information de format A4 a été diffusé sur les lieux de l'enquête lors de la réunion publique d'information et lors des permanences.

1.2.6. Dossier de l'enquête

1.2.6.1.1. Composition du dossier

Sur le lieu de l'enquête, outre le registre d'enquête, le dossier à la disposition du public comprenait 4 éléments :

1. Pièce 0. Objet de l'enquête, informations juridiques et administratives comprenant :
 - a. L'avis d'ouverture d'enquête
 - b. L'arrêté préfectoral prescrivant l'ouverture de l'enquête publique
 - c. La décision de l'Autorité environnementale
 - d. Arrêté préfectoral en date du 7 novembre prescrivant la prolongation du délai d'instruction de la demande d'autorisation environnementale
2. Pièce 1 :
 - a. Plan de situation
 - b. Mémoire technique
 - c. Note de justification des choix de l'aménagement
 - d. Plan des aménagements
3. Pièce 2 :
 - a. Résumé non technique
 - b. Dossier d'autorisation environnementale
 - c. Annexes du dossier d'autorisation environnementale
 - d. Courrier de demande de compléments en date du 4 août 2022

En pièce complémentaire, le maître d'ouvrage a fourni un plan des aménagements à l'échelle 1/200 à ma demande.

1.2.6.1.2. Appréciation du dossier d'enquête

Le dossier était complet, contenant les éléments mentionnés à l'article R151-13 et plus particulièrement son 4^{ème} alinéa. Le maître d'ouvrage a ajouté des éléments au dossier pour répondre aux demandes de la Police de l'eau dans sa demande de complément d'information :

- Il a développé les mesures d'assainissement qui seront mises en place durant la phase travaux : il en a précisé les incidences quantitatives sur les eaux superficielles.
- Il a présenté la compatibilité du projet avec :
 - Les orientations du PGRI 2022-2027⁸ et du PPRI notamment sur les Grands objectifs 1 et 2⁹ sur lesquels le projet apporte une certaine amélioration.
 - Les dispositions du PPRI.
- Il a suivi les préconisations de l'OFB, de la Fédération interdépartementale de Paris, Hauts-de-Seine, Seine-Saint-Denis, Val-de-Marne pour la Pêche et la Protection du Milieu Aquatique et de l'ABF.

1.2.6.2. Consultation du dossier

Le dossier pouvait être consulté :

- Sur les lieux de l'enquête.
- Sur une tablette informatique à la disposition du public dans le hall de la mairie de Courbevoie.
- Sur le site internet de la préfecture des Hauts-de-Seine sur le lien : <https://www.hauts-de-seine.gouv.fr/Publications/Annonces-avis/Enquetes-publiques/Enquetes-publiques-2023-projets/COURBEVOIE>.

⁸ Plan de gestion des risques d'inondation (PGRI) du bassin Seine Normandie 2022-2027 approuvé le 3 mars 2022

⁹ Grand objectif 1 Aménager les territoires de manière résiliente pour réduire leur vulnérabilité

Grand objectif 1 Agir pour l'aléa pour augmenter la sécurité des personnes et réduire le coût des dommages

Enquête publique n° E22000048/95 - Conclusions

du 13 mars au 15 avril 2023

- Sur le site <http://amenagement-des-berges-courbevoie.enquetepublique.net>.

1.2.7. Dépôt des observations

Le public pouvait déposer ses observations sur plusieurs relais :

- Un registre d'enquête coté et parafé par mes soins, consultable sur les lieux de l'enquête désignés ci-dessus.
- Un registre dématérialisé sur le site dédié à l'enquête : <http://amenagement-des-berges-courbevoie.enquetepublique.net>.
- A l'adresse électronique suivante : amenagement-des-berges-courbevoie@enquetepublique.net.
- A l'adresse dédiée de la Préfecture des Hauts-de-Seine : pref-enquetes-publiques-dre@hauts-de-seine.gouv.fr.
- Par courrier postal à l'attention du commissaire enquêteur à l'adresse de la mairie de Courbevoie 2, place de l'Hôtel de Ville.

3 Déroutement de l'enquête

3.1 Lieu, durée de l'enquête et permanences

L'enquête s'est déroulée du 13 mars 2023 au 15 avril 2023 inclus, dans la commune de Courbevoie. Le dossier était consultable dans la mairie de Courbevoie, 2 place de l'Hôtel de Ville et dans la mairie de quartier Bécon, 86, rue Armand Sylvestre, aux horaires d'ouverture des mairies :

- Mairie principale :
 - Lundi, mercredi, et vendredi de 8h30 à 17h30
 - Mardi de 13h00 à 17h30
 - Jeudi de 8h30 à 19h30
 - Samedi de 9h00 à 12h00.
- Mairie de quartier Bécon :
 - Mardi, jeudi, vendredi : de 8h30 à 12h00 et de 13h00 à 17h30
 - Mercredi de 8h30 à 12h00 et de 13h00 à 13h30

J'ai assuré cinq permanences :

- A la mairie de Courbevoie :
 - Le lundi 13 mars 2023 de 9h00 à 13h00
 - Le jeudi 30 mars de 16h00 à 19h30
 - Le samedi 8 avril de 9h00 à 12h00
 - Le samedi 15 avril de 9h00 à 12h00
- A la mairie de quartier Bécon :
 - Le mercredi 22 mars 14h00 à 17h00

3.2 Climat de l'enquête

Le public a été accueilli dans de bonnes conditions et les équipes de la commune ont mis à disposition leurs moyens pour assurer une publicité efficace à l'enquête.

3.3 Réunion publique d'information

Une réunion publique d'information a été organisée dans des locaux mis à disposition par la ville de Courbevoie le 22 mars 2023 à 19h00. Le maître d'ouvrage a noté la présence d'environ 40 à 50 personnes dans la salle. On comptabilise 17 interventions de la part du public réparties sur les thématiques indiquées dans le tableau suivant.

Thème	Ergonomie du projet et usages	Prolongement de la promenade	Sécurité des berges	Circulation automobile et sécurité piétons	Accessibilité vélos	Nuisances sonores et pollutions
Nombre d'intervention	7	5	4	4	3	2

L'aménagement de la promenade et son ergonomie ont fait l'objet de nombreuses interventions. L'accessibilité pour les personnes âgées, les familles, les poussettes et des vélos préoccupent le public, ce qui témoigne également d'une forte attente pour cet aménagement. Le souhait de la prolonger plus loin la future promenade maintes fois évoqué la confirme. Les interventions ont porté principalement sur la largeur de la promenade jugée insuffisante et sur le confort des bancs. Les intervenants estiment que les bancs envisagés sont certes esthétiques, mais inconfortables. La présence d'accoudoirs et de dossiers permettrait à des personnes souffrant de problèmes musculaires de se relever plus facilement. Ce qui englobe les personnes âgées mais aussi les personnes souffrant de pathologies du dos.

Le maître d'ouvrage a répondu en expliquant les contraintes liées au respect du bon écoulement des eaux en cas de crues. Concernant le mobilier, il s'est montré ouvert à d'autres solutions.

Le deuxième thème qui a animé le public portait sur les problématiques liées à la sécurisation de la traversée des quais pour rejoindre la promenade depuis le parc de Bécon et ainsi que celle des trajets vélos. Le maître d'ouvrage a présenté les aspects du projet qui pouvait répondre à cette problématique sans menacer l'écoulement des voitures, autre préoccupation des riverains. Il a expliqué qu'il travaillait en partenariat avec le service de voirie qui demeure compétent sur l'aménagement des quais. Il a rappelé que les quais constituaient un axe stratégique et par conséquent une contrainte forte et limitante pour tout aménagement.

Les thématiques de la pollution et du bruit liée au trafic ont été abordés. Mais les solutions restent limitées en raison des contraintes liées à la lutte anticrues et l'impossibilité de modifier les murettes anti-crues pour faire écran à la circulation.

La sécurité de berges en elles-mêmes et leur entretien est apparu comme un sujet de préoccupation majeure chez les riverains. Le maître d'ouvrage a convenu que le respect des lieux reposait en grande partie sur la civilité des usagers qui sera encouragée. L'entretien devrait revenir à terme à la commune de Courbevoie qui aura ainsi la possibilité de mieux maîtriser ces éléments.

3.4 Issue de l'enquête

A la fin de l'enquête, j'ai remis le procès-verbal de synthèse au maître d'ouvrage lors d'une réunion qui s'est tenue le 20 avril 2023 dans ses bureaux.

3.5 Participation du public

La participation est plutôt bonne avec 41 contributeurs sur les registres. Ces derniers, tous supports confondus ont recueilli en tout 43 observations¹⁰.

Les contributeurs sont principalement des habitants de la Ville. On note toutefois la participation d'habitants de villes proches telle que Neuilly et Clichy et de l'association Environnement 92

3.5.1 Permanences

En tout 25 personnes se sont présentées aux permanences. Un grand nombre de participants résidaient à proximité des quais. Ils sont particulièrement concernés par cet aménagement. J'ai reçu aussi quelques résidents de l'île de la Jatte à Neuilly et des habitants du centre-ville lors des dernières permanences.

3.5.2 Observations écrites

Les participants ont préféré massivement s'exprimer sur le registre électronique mis à leur disposition, beaucoup plus compatible avec les emplois du temps de chacun.

La consultation du site internet de l'enquête dépasse également le nombre d'observations déposées dans un ratio de 7 consultations pour 1 observation, ce qui confirme l'intérêt du public pour le projet.

Il est à noter qu'au moins trois personnes m'ont fait part de leurs difficultés à consulter le dossier et à déposer une observation sur le registre dématérialisé.

Le site internet a été fermé le vendredi 14 avril à 12h00. Dans le cadre de cette enquête, on peut considérer que le public n'a pas été empêché dans la mesure où il disposait de 24 heures pour déposer ses observations par un autre canal et qu'une personne a ainsi déposé un courrier agrafé au registre d'enquête

3.5.3 Observations orales lors de la Réunion publique

Les thématiques abordées lors de cette réunion ne diffèrent pas des observations écrites et orales. Cependant le débat sur les usages et les incivilités a paru plus présent au cours de cette réunion ainsi que la question cruciale de l'entretien des berges.

¹⁰ Les contributions représentent un nombre légèrement supérieur car certains habitants ont déposé deux observations.

3.5.4 Observations orales lors des permanences

Lors des permanences les visiteurs ont témoigné d'une certaine incompréhension devant les choix du mobilier urbain et d'une inquiétude sur les nuisances liées aux usages prévisibles de la future promenade tels que l'usage de stupéfiants, les incivilités etc. L'autre grande inquiétude concernait la sécurisation de l'accès aux berges pour les familles, témoignant du vif désir de profiter des bords de Seine. Les participants ont apporté des précisions sur l'usage actuel des berges, effectuant ainsi un diagnostic intéressant qui permettent d'affiner les attentes : plus de loisirs, plus d'espaces de repos, plus de végétation.

Les jardins flottants ont suscité l'enthousiasme des habitants. Cette solution leur parait un moyen idéal de s'adapter aux crues tout en répondant à des besoins insuffisamment pris en compte dans le projet tels que le développement de la végétation, ou l'accueil d'espaces de restauration.

4 Analyse des Observations recueillies

4.1 Réception du projet

La réception du projet est globalement bonne dans la mesure où la promenade est attendue. Un nombre significatif de remarques sont élogieuses, tandis qu'un seul avis est réellement négatif. L'ensemble des observations visent à l'amélioration du projet, et non à son rejet.

On note toutefois, de manière générale, une déception quant au manque d'ambition du projet, cristallisée sur deux points :

- L'étroitesse de la promenade.
- La liaison entre le pont de Courbevoie et le pont de Levallois.

Un troisième point inquiète les habitants : il s'agit de l'accessibilité à la promenade.

J'ai relevé 8 thèmes au travers des diverses observations :

Thèmes	Nombre d'observations	%
Thème 1 Ergonomie du projet et usages	20	47%
Thème 6 Circulation automobile et sécurité piétons	20	47%
Thème 2 Végétalisation des berges/ faune/ biodiversité	14	33%
Thème 8 Prolongement de la promenade	12	28%
Thème 4 Nuisances sonores et pollutions	11	26%
Thème 7 Stationnement RD7	8	19%
Thème 3 Sécurité et entretien des berges	5	12%
Thème 5 Accessibilité des cycles	5	12%

Le public a largement commenté la conception du projet et s'est penché sur les problématiques d'accessibilité et de sécurité, centrales dans l'appréciation que les habitants ont portée sur le projet. C'est pourquoi on peut regrouper ces thématiques sous deux grands chapitres, Conception du projet et Accessibilité du projet.

4.2 Conception du projet

4.2.1 Ergonomie et usage du projet

Thème 1 : observations n°5, 6, 11, 17, 21, 22, 24, 27, 28, 29, 31, 33, 34, 35, 37, 38, 39, 40

« Dommage que la promenade ne soit pas plus large. (Sur pilotis ?) pour qu'il y ait de la place pour les nombreux piétons âgés à la marche hésitante, coureurs à pied, les trottinettes, les cyclistes, les skateurs, il faut faire plus large pour permettre à chacun d'en profiter en sécurité. » Observation n°17

« Le mobilier urbain projeté nécessite également du mobilier adapté pour les personnes âgées ou présentant des besoins particuliers : assises avec dossiers et accessibles sans avoir à monter des marches » Observation n°38

4.2.1.1 Étroitesse de la promenade

L'étroitesse de la promenade est soulignée car les habitants estiment que la promenade attirera un public nombreux composé de familles, enfants en poussettes, personnes âgées éventuellement appareillées, sportifs et cyclistes.

En effet, ce projet répond à un désir profond de profiter des bords de Seine dans une ville très minérale où le parc de Bécon apparait comme un poumon vert essentiel, mais limité pour la promenade. Il apparait que les habitants se tournent vers l'île de la Jatte dont les berges ont été réaménagées, récemment pour se promener.

Les habitants craignent donc que la promenade ne soit insuffisante en capacité d'accueil de tous ces publics et ne rende la déambulation difficile. De plus les cyclistes déplorent l'absence d'aménagement pour eux, ce d'autant plus que la RD7 constitue une coupure urbaine inaccessible aux mobilités douces en raison de la dangerosité du trafic. Enfin, l'accessibilité pour les PMR¹¹ interroge dans cette promenade à l'espace contraint.

Concernant l'é étroitesse de la future promenade, le maître d'ouvrage a précisé la largeur minimale qui est de 2,65 m. Elle est appliquée sur un linéaire d'environ 330 m, le reste de la promenade étant plus large.

A titre de comparaison, il a présenté les dimensionnements de tronçons déjà réalisés à Issy-les-Moulineaux qui pourraient se comparer à la promenade projetée :



Promenade de largeur 1,6 m



Promenade de largeur 1,9 m



Promenade de largeur 2,6 m



Promenade de largeur 2,6 m

Si le contexte des berges d'Issy-les-Moulineaux diffère, on observe une largeur similaire, avec une bande végétale de dimension comparable ainsi que des sections plus étroites. Actuellement cette promenade accueille un nombre de promeneurs important les weekends. On peut observer que cela fonctionne plutôt bien, qu'il n'y a pas de gêne réelle.

La future promenade sera réduite en largeur sur un linéaire de 300 mètres sur les 550 mètres prévus. On est donc sur une longueur relativement courte qui sera élargie en 5 points entre les deux extrémités. Ce qui veut dire que tous les 60 mètres en moyenne (les écarts ne sont pas réguliers), il y aura une possibilité de s'écarter. On peut donc affirmer que la largeur sera adaptée à des groupes, car la gêne sera passagère.

¹¹ PMR : Personnes à Mobilité Réduite

Toutefois, il existera peu de profondeur en dehors du passage de 2.65 m. Il est important de comprendre le choix qui a été fait. Le maître d'ouvrage rappelé les contraintes auxquelles il a dû faire face : « *Le projet s'inscrit¹² dans le domaine public fluvial, relevant de VNF et réglementé notamment par la DRIEAT. Sa réalisation implique donc la mise en œuvre d'une convention d'occupation temporaire avec VNF.*

Le gabarit projeté de la promenade est conditionné par le respect des règles du PPRI (Plan de Prévention du Risque Inondation), les contraintes géotechniques et, localement, par la préservation du chenal de navigation de la Seine. Ces éléments limitent la largeur possible de la promenade.

En effet, tout volume créé doit être compensé par un volume retiré pour ne pas impacter les crues et créer de nouvelles inondations en aval de l'aménagement, en ayant pris du volume d'expansion des crues à l'amont. Par ailleurs, tout volume créé peut générer des embâcles en retenant les éléments charriés par la Seine en cas de crue (branches, (...))

Il a aussi été envisagé, pour élargir la promenade de décaisser plus vers la voirie départementale pour compenser les volumes de « remblais » (cf. plus haut). Or, suite aux études géotechniques, il a été montré qu'au vu de la structure de soutènement de la RD7, il y avait une limite de décaissement possible au-delà de laquelle le projet mettrait en péril la stabilité du mur de soutènement de la RD7. (Le bureau d'études géotechniques Fondasol indique dans son rapport de 2017 : « il convient donc en tout point de maintenir au minimum un encastrement de la semelle de 0,80 m pour assurer la garde hors et gel et se prémunir de risques de glissement sur la base ».)

A l'issue de l'analyse de l'ensemble de ces contraintes, la promenade en encorbellement dans sa largeur retenue est donc apparue comme le meilleur compromis. Les pieux qui soutiennent la promenade permettent également de stabiliser le perré face au phénomène de grand glissement.

Par ailleurs, au niveau des « salons » face au parc, VNF a demandé de réduire l'emprise du projet sur la Seine pour ne pas impacter le chenal de navigation et le sécuriser. »

Prolonger les encorbellements prévus pour les Respirations « reviendrait à élargir la promenade et nécessiterait d'identifier de nouveaux volumes de déblais pour garantir l'équilibre déblai/remblai. »

On comprend que la consommation de volumes supplémentaires n'aurait pu être compensée dans un contexte contraint par la présence de la RD7. Le mur de soutènement ne permet pas de décaisser plus. La création de volume d'embâcles à chaque surface supplémentaire ajoutée réduit encore plus les possibilités d'extension. Le maître d'ouvrage a donc cherché un compromis « *paramétrique issu de l'ensemble des études menées sur le sujet.* »

Les suggestions apportées par les contributeurs se heurtent à des contraintes techniques difficiles à contourner.

Envisager d'autres techniques que l'emploi d'une dalle sur pilotis comme des structures autotendantes ainsi que le suggérait un contributeur n'apporterait pas nécessairement moins de contraintes.

4.2.1.2 Usages pour les PMR

L'ergonomie de la future promenade adaptée au plus grand nombre figure parmi les préoccupations majeures du public.

On peut distinguer trois aspects du projet pointés du doigt par les contributeurs :

- Accessibilité de la risberme :

L'accessibilité à la risberme est une demande qui a émergé au cours des permanences. Elle est portée également par les pêcheurs. Les habitants souhaitent préserver les usages actuels et sa sécurisation par l'adjonction de rampes sur les escaliers d'accès. (Observation n°37)

- Les rampes d'accès :

Les rampes PMR d'accès depuis les quais ne sont pas bien identifiées et semblent en nombre insuffisant, de même que les accès depuis les quais.

- Le mobilier.

L'ajout de rampes sur les escaliers menant à la risberme est bien prévue et confirmée par le maître d'ouvrage. Son accessibilité sera sécurisée par des rampes, c'est donc un point d'amélioration pour les usages apporté par le projet.

Les participants aux permanences trouvaient que le nombre d'accès à la promenade était limité, et le linéaire un peu long, sans échappatoire. L'accessibilité et le besoin de procéder à des haltes est un critère important pour les personnes à mobilité réduite. Ce vocable englobe un public très large. Il désigne aussi bien la femme enceinte que la personne souffrant d'une insuffisance cardiaque ou une personne en fauteuil roulant.

¹² Réponse du Département des Hauts-de-Seine au procès-verbal de synthèse remis le 11 mai 2023

Le maître d'ouvrage a répondu sur la possibilité d'introduire un accès PMR à mi-parcours en soulignant qu'il existe déjà deux accès à chaque extrémité : « *Au-delà de la contrainte volumétrique de la rampe vis-à-vis de l'équilibre déblais/remblais en zone inondable, l'ajout d'une rampe PMR en milieu de parcours viendrait à créer un ouvrage conséquent. En effet, la différence altimétrique entre la RD7 et la promenade étant plus importante en se dirigeant vers le pont de Courbevoie, on se retrouverait avec une hauteur à mi-parcours de 1,60 m. En appliquant la pente en long maximale de 4% pour les PMR, l'ouvrage à créer posséderait une longueur de 40 m. Cette rampe viendrait empiéter sur la largeur circulaire de la promenade (3,25 m comprenant la bande plantée) ne garantissant plus la circulation des PMR sur la promenade (largeur trop faible). »*

Le maître d'ouvrage souligne : « *Dans le cas d'une rampe PMR intermédiaire, les usagers seraient dans l'obligation de longer le trottoir jusqu'au prochain passage piéton.* »

Il faut convenir que le trottoir sur les quais n'est pas propice à la circulation PMR ou piétonne en raison du caractère inhospitalier de la RD7. L'intérêt d'une troisième rampe serait donc limité.

La longueur précise des segments du linéaire de la promenade entre les différents accès depuis les quais a été précisée par le maître d'ouvrage :

- *Escalier d'accès du Pont de Courbevoie jusqu'à l'escalier existant n°1 : 144 m*
- *Escalier existant n°1 jusqu'à escalier existant n°2 : 126 m*
- *Escalier existant n°2 jusqu'aux gradins créés : 210 m »*

Dans une géométrie contrainte, avec la proximité de la RD7 qui forme une véritable coupure urbaine, il n'est pas envisageable ni très productif d'inclure une autre rampe d'accès à mi-parcours.

Dans la mesure où des escaliers seront maintenus pour d'éventuels secours, la possibilité de sortir ou de rejoindre la promenade sur les longueurs de segments précisées par le maître d'ouvrage est raisonnable. Par ailleurs la promenade offrira de nombreux bancs pour effectuer une halte.

4.2.1.3 Mobilier

Le mobilier urbain proposé ne répond pas aux besoins des différents publics, grands-parents, parents accompagnés d'enfants, PMR. Lors des permanences, beaucoup de critiques ont porté sur les éléments tels que les transats en pierre, perçus soit comme inconfortables, soit comme facilement dégradables. Les bancs ont donné lieu à un véritable débat sur leur ergonomie :

- *Souhait d'une meilleure assise, la pierre étant perçue comme un matériau dur et inconfortable.*
- *Souhait d'un dossier pour un meilleur maintien du dos.*
- *Souhait d'accoudoirs pour bénéficier d'un appui quand on se relève.*

Les hamacs et les modules Mobile Surf de Streetlife (Observation n°27) ont suscité le scepticisme chez un grand nombre d'habitants, les jeunes générations ont toutefois attaché moins d'importance à ce mobilier de loisir. Les attentes envers les bancs et mobilier de détente sont cependant transgénérationnelles.

Le maître d'ouvrage a entendu les arguments du public : « *Des bancs plus ergonomiques avec accoudoirs et dossiers seront intégrés pour le confort des futurs usagers dans les phases suivantes du projet. Ils remplaceront certains bancs cubiques et sans dossier présentés en réunion publique et dans le dossier d'enquête publique.* »

On doit se féliciter de cette réponse. L'amélioration de l'ergonomie participera au succès du projet. Il faut cependant souligner qu'il serait dommage que le maître d'ouvrage renonce à une recherche de design épuré, appréciée en elle-même,

En revanche la demande matériaux plus confortables que la pierre ou le granit risque d'être plus difficile à contenter car « *Les phénomènes d'embâcle et d'immersion potentielles liés aux crues, l'exposition sud, la fréquentation et l'entretien, ont amené à choisir des matériaux particulièrement résistants par rapport à d'autres, tels que la pierre naturelle et le béton : mais des alternatives à ces matériaux, alliant qualité de confort et de résistance seront étudiées.* »

Le commissaire enquêteur estime que la pérennité des installations qui accompagneront le projet doit être la priorité dans les choix de matériaux avant tout, au regard de la vulnérabilité du périmètre aux crues. L'enjeu est à la fois environnemental et financier.

Dans le détail les modules de mobilier Surf Streetlife présentés dans le dossier d'enquête publique paraissent très encombrants pour les espaces proposés. Un autre modèle moins encombrant, tourné uniquement vers la Seine que l'on pourrait proposer en plus grand nombre d'exemplaires pourrait être plus judicieux. Le maître d'ouvrage a objecté : *« Les deux modules Streetlife qui sont envisagés pour le mobilier du premier salon permettent de proposer une mixité de fonctions : une assise classique en périphérie des modules qui oriente les futurs utilisateurs dans les 4 directions, et une plage ondulée évoquant les vagues et offrant la possibilité de s'allonger dans différentes positions.*

Toutefois la dimension du salon ne permet pas, pour des raisons de pratiques sécuritaires et de circulation aisées, de multiplier de façon trop importante les équipements. Dans les prochaines phases du projet, un travail précis sera engagé avec la Ville de Courbevoie, future gestionnaire du site, pour mieux cibler les attentes des futurs usagers et mettre en place des équipements les mieux adaptés. »

On peut s'interroger sur la pertinence d'encombrer un espace contraint avec des assises qui profiteront à peu de gens (en France le public a du mal à partager les équipements avec des inconnus). Néanmoins, il ne faudrait pas rejeter totalement ce type d'assises qui répondent au besoin de délasser et de contemplation des usagers. Une réflexion doit effectivement être poursuivie pour affiner les propositions.

4.2.2 Reconquête de la Seine

« L'idée d'aménager des salons suspendus équipés d'une pergola représente un plus pour apprécier le paysage dans de bonnes conditions. » Observation n°39, *« Prévoir endroits pour s'asseoir au calme plus grand, exemple sur les avancées. »* Observation n°43

Les habitants souhaitent et attendent un lieu de promenade, cela ne fait aucun doute. Dans le même temps, ils souhaitent pouvoir faire des pauses et contempler la Seine qui offre à cet endroit une grande ouverture sur le bras de la Seine très large à cet endroit, et l'île de la Jatte. Les réaménagements récents de cette île sont largement cités et procurent un but de promenade pour les Courbevoisins.

Les salons prévus au niveau du parc de Bécon sont bien perçus même s'ils paraissent un peu sous-dimensionnés. Certains soulignent que les activités de concert prévues font doublon avec le théâtre de verdure situé dans le parc de Bécon. (Observation n°38)

D'autres y voient plutôt l'opportunité d'y installer des bancs en retrait de la promenade pour pouvoir contempler la Seine. Les contributeurs regrettent l'absence d'assises sur le deuxième salon qui ne servira qu'occasionnellement pour des animations. Ils soulignent que les usagers ne se sont pas appropriés le salon présent dans la partie aménagée des berges situées en amont où rien n'a été installé à la différence de celui exploité par le restaurant. Globalement, le public y discerne deux fonctions :

- S'asseoir à l'écart de flux de promeneurs.
- Contempler le paysage en s'avancant sur la Seine.

Devant la superficie modeste des deux salons, il a été suggéré de réunir les deux salons pour créer un espace plus confortable. Le maître d'ouvrage a souligné que si cette possibilité était envisageable, cependant elle : *« amènerait à faire disparaître la barge flottante qui apporte une végétalisation adaptée au milieu aquatique, favorable au développement de la biodiversité, appréciable pour le projet dans le cadre contraint urbain où il se situe. La Fédération Interdépartementale de Pêche a indiqué dans son avis être « favorable à l'installation de la barge végétalisée et (...) cette option peut être une bonne option pour remplacer l'implantation d'une ripisylve et ainsi créer de l'ombrage sur le fleuve. Nous pensons toutefois, qu'il serait également intéressant de coupler cette structure avec des caches piscicoles de types Biohut »*

L'ensemble est cohérent avec deux salons symétriques de part et d'autre de la barge. Cette configuration répond à la perspective du jardin de Bécon dont le parc est ordonné comme un jardin à la Française. Le jardin flottant a suscité l'enthousiasme des participants. Il serait dommageable pour le projet de la supprimer. Les salons par ailleurs présentent un aspect intimiste intéressant.

Le deuxième salon laissé vide pour accueillir des animations proposées par la Ville, a été un sujet de questionnement. Le maître d'ouvrage a argumenté le parti-pris adopté :

« Le second salon a été intentionnellement conçu plus sobre en mobilier pour permettre son appropriation par notamment des animations locales diversifiées pouvant évoluer au cours du temps et des saisons.

La ville de Courbevoie, dans les prochaines phases du projet, sera sollicitée sur cette question en tant que futur gestionnaire de cet espace, tant sur les animations qu'elle souhaiterait y organiser que sur la mise en place d'aménagements ponctuels, dynamiques ou statiques. Ainsi, à ce stade, rien n'empêche que la ville puisse apporter ponctuellement pour une animation, des bancs sur cet espace lorsqu'elle le souhaite. »

Le commissaire enquêteur estime que la commune de Courbevoie devra bien analyser les besoins du public pour que cet espace trouve une fonction auprès des usagers. Le besoin de contemplation de la Seine est un des thèmes qui est ressorti lors de cette consultation. En parallèle, le public a clairement exprimé le souhait de venir en famille, incluant grands-parents, parents et enfants, sur la future promenade. Des idées comme des foodtruck, ou petites installations de restauration rapide, glaces etc., ont été évoquées. Ce sont des attentes qui pourront être étudiées tout en tenant compte des synergies avec les services développés dans le parc de Bécon. La venue d'un nouveau public pourrait engendrer une surfréquentation des installations situées dans le parc de Bécon, à la fin du parcours de la future promenade.

4.2.3 Sécurité et entretien des Berges

Thème 3 : observations n°2, 3, 27, 29, 38, 40

« Les hamacs vont-ils servir de poubelles dont on ne perçoit pas la présence sur ce beau parcours. L'accès va-t-il être sécurisé, notamment de nuit. Que devient le parcours le long des quais avec les chiens ? » Observation n°27 *« J'ai pu assister graduellement à la dégradation et à la vétusté de la Berge de la Seine depuis le pont de Courbevoie en aval vers le pont de Levallois et également à celles en surface, et ceci depuis plus de 10 ans. »* Observation n°40 *« Tranquillité : les pontons ne semblent pas une bonne idée ; il est à craindre qu'un espace trop grand conduise à des attroupements festifs ou prétendus tels mais en réalité bruyants avec hurlements, beuveries, et débordements divers, détritiques et pollution »* Observation n°30

Ce thème revient assez souvent. Il englobe les comportements incivils tels que : déchets laissés sur les lieux, passage de trottinettes, vélos et motos, mais aussi usage de stupéfiants, tapages nocturnes, troubles à l'ordre public etc. Les habitants sont frappés par le manque d'entretien actuel sur les parties déjà aménagées.

Cela amène des questions sur l'entretien des berges. Plus spécifiquement les hamacs risquent de laisser passer toutes sortes de détritiques. Certains doutent de la facilité à garder propre cet équipement, car comment récupérer les déchets sous les châssis ?

De même les promeneurs sortent actuellement les chiens sur les berges. Cet usage sera-t-il compatible avec le projet ?

La vulnérabilité aux crues du secteur interroge sur la capacité des aménagements à résister aux crues dans le temps, notamment dans le choix de matériaux, mais aussi dans leur conception. Dans ce contexte de vulnérabilité, l'entretien est un axe stratégique pour éviter le rejet des déchets vers le lit du fleuve.

Afin de prévenir les conflits d'usage, le maître d'ouvrage a précisé : *« Cet espace sera uniquement dédié à la circulation piétonne. Des affichages de communication positive en entrée de promenade rappelleront les bonnes pratiques de circulation. Mettre en place d'autres moyens pourrait contraindre la circulation des PMR (Personnes à Mobilité Réduite) et rendre difficile l'accès aux véhicules d'entretien de la ville, gestionnaire du site. »*

Les participants à l'enquête ont évoqué la possibilité de poser des bornes d'accès rétractables. Cependant le maître d'ouvrage a souligné les inconvénients majeurs de ces dispositifs : *« Les bornes rétractables et les potelets pivotants à clé ne contraignent pas les accès aux 2 roues par exemple. En revanche les PMR pourraient être bloquées par ces dispositifs si les espaces inter-plots sont trop étroits. Par ailleurs, les bornes rétractables sont des dispositifs onéreux et sources de maintenance à répétitions car pouvant être en panne régulièrement. »*

Le commissaire enquêteur estime que le projet, essentiellement récréatif, ne justifie pas des coûts d'entretien onéreux. La commune pourra éventuellement se tourner vers cette solution si le retour d'expérience sur ce type de matériel s'améliore

dans le futur. Le passage des véhicules d'entretien interdit un certain nombre de dispositifs, qui ne sont pas toujours efficaces devant la volonté de certains de franchir les limites.

Le public craint également l'installation de troubles telles que des beuveries sur les aux salons, le soir. D'autres se demandent si les chiens seront autorisés. Le maître d'ouvrage a montré que la ville aura un levier pour réguler les usages nocturnes de la future promenade.

« La Ville souhaite que la Promenade puisse être fermée la nuit. A cette fin, des portillons et portails sécurisés ont été intégrés au projet. La ville décidera de l'autoriser ou non de l'accès à la promenade aux chiens (relèvera de sa réglementation des parcs) »

Des interrogations demeurent :

- Y-aura-t-il des poubelles sur les futurs aménagements ?
- Quelles sont les mesures prévues pour éviter les déjections canines sur la future promenade ?

Le maître d'ouvrage a répondu que la ville de Courbevoie préférerait *« privilégier des poubelles au niveau du trottoir de la RD7 mais c'est un point qui sera ré évoqué lors des prochaines phases de l'étude. »*

Concernant la gestion des déjections canine *« La ville, future gestionnaire, décidera des mesures qu'elle souhaite mettre en œuvre sur ce sujet. »*

La présence de poubelles dans un contexte de crue rajoute une source de pollution éventuelle. Il en est de même pour les dispositifs de sacs pour les déjections canines. Ce sont des points de détails qui complexifient l'installation de ces équipements. La commune devra y être attentive dans ses décisions. On peut imaginer aussi que les affichages de communication positive reprennent ces thématiques.

La mise en place de mobiliers spécifiques tels les hamacs Pro Urba pourrait rendre l'entretien des berges problématiques, car les déchets pourraient glisser sous les filets de ce dernier. Le maître d'ouvrage a précisé

« Chaque hamac disposera d'un filet de protection métallique sous celui-ci, destiné à la sécurité des personnes et non pas à la récupération des déchets (mailles plus importantes que sur les hamacs). Comme sur toute la promenade, le public sera sensibilisé pour ne pas jeter de détritrus sur le perré ou dans la Seine. Un panneau situé devant les hamacs indiquera aussi de prêter attention aux biens personnels placés dans les poches. Ces installations resteront démontables pour récupérer les déchets.

Les avantages et inconvénients de la mise en place de ces hamacs seront à nouveau discutés dans les prochaines phases du projet, avec la ville de Courbevoie, future gestionnaire de cet espace. »

Les comportements incivils pourraient engendrer une pollution des eaux supplémentaire non négligeable, même si la conception du mobilier semble l'écartier. Une sensibilisation sur ces aspects pourrait intervenir auprès du public.

Si l'originalité du projet réside également dans la proposition de mobilier permettant la diversification des fonctions de cette promenade, les arbitrages ne devront pas négliger ni les mesures, ni les coûts supplémentaires liés à l'entretien de la promenade et de ses équipements.

L'entretien des berges actuellement, effectué par VNF gestionnaire du domaine fluvial sera confié à la ville de Courbevoie grâce à *une convention spécifique entre VNF et la Ville de Courbevoie comme c'est le cas, actuellement sur la partie en amont, inaugurée en 2013 : « L'entretien des berges sera assuré par la ville de Courbevoie, tant sur la propreté que sur l'entretien des végétaux.*

La promenade étant accessible aux petits véhicules d'entretien, la Ville réalisera le nettoyage des revêtements et des mobiliers, le ramassage des détritrus, le contrôle de l'arrosage automatique et de l'éclairage public, la taille des végétaux et le nettoyage raisonné des adventices dans les espaces verts.

Par ailleurs le Département, depuis plus de 15 ans, fait intervenir régulièrement des bateaux nettoyeurs sur le fleuve et les berges de Seine de son territoire afin de ramasser les déchets flottants (800 tonnes annuelles sont ainsi collectées) »

Le transfert de compétence assurera une meilleure maîtrise de l'entretien des aménagements. En effet la commune aura la capacité d'assurer le suivi par sa proximité géographique et des moyens logistiques adaptés. VNF n'a pas vocation à entretenir des espaces paysagers tandis que la Ville possède déjà les équipes spécialisées.

En revanche, le choix des matériaux en amont du projet sera décisif pour l'entretien et la pérennité de l'ouvrage. Le public s'est interrogé sur la résistance des matériaux et des structures aux crues. Le maître d'ouvrage a répondu : « *Les matériaux et le mobilier sont choisis pour tenir compte de la nature fluctuante du fleuve, comme par exemple la pierre naturelle ou le béton évoqué dans la partie 2.1.1.3.2 sur le mobilier. Cette réflexion fait partie intégrante du programme d'aménagement rédigé par le Département des Hauts-de-Seine. Les ouvrages seront bien conçus pour résister aux crues de la Seine. Des études géotechniques ont été menées pour s'assurer de la solidité des ouvrages projetés en cas de crue, ainsi que du mur de soutènement de la RD7 avec les nouveaux aménagements créés.* »

Le risque de glissement du perré a été identifié par les études géotechniques et sera compensé par des pieux. La consolidation du perré constitue une des justifications du projet et un préalable déterminant pour la conception de la dalle qui accueillera la future promenade. L'instruction du dossier par la DRIEAT prend en compte la résistance des structures aux crues dans le dossier présenté par le maître d'ouvrage. Lors de la réunion publique la Ville a fait part de son retour d'expérience sur les essences de bois résistantes à l'eau.

4.2.4 Végétalisation et biodiversité

Thème 2 : observations n°6, 7, 12, 19, 28, 31, 33, 34, 36, 37, 38, 39, 42, 43

« *Le choix des arbres et arbustes doit dépendre de l'épaisseur de terre végétale très variable sur la zone du projet. Il serait souhaitable qu'un maximum d'arbres/arbustes d'essence variées soient plantés afin d'atténuer l'aspect minéral du lieu et d'offrir des habitats à la faune sauvage.* » Observation n°39 « *Il faut faire une place plus importante aux arbres adaptés au contexte et à une végétation plus dense pour apporter de la fraîcheur et absorber le carbone. Sinon ces réalisations ne seront pas durables dans le temps.* » Observation n°6

Les contributeurs souhaitent trouver un peu d'ombre et accueillent bien les pergolas prévues dans le projet. L'ensoleillement et la crainte de fortes chaleurs revient de manière assez récurrente dans les remarques. Ils voudraient un espace naturel plus présent La bande 60 cm paraît largement insuffisante pour permettre à la végétation de s'épanouir et rendre les services attendus tels que :

- Masquer le mur de soutènement
- Rafraîchir l'atmosphère dans une section des berges très ensoleillée

Les habitants ont conscience du rôle que joue la végétation qui :

- Réduit la surface active du bassin versant des eaux pluviales.
- Joue en faveur d'une zone d'expansion des crues.
- Accueille plus de biodiversité.

Dans l'ensemble, les riverains souhaitent plus d'arbres de haute tige, majestueux et une végétation plus présente dans un univers très minéral. Les habitants apprécient le square Alfred Sisley sur l'île de la Jatte à Neuilly qui offre une renaturation des berges et un contact avec le fleuve naturel. La promenade de l'île de la Jatte constitue pour les habitants une référence à la fois comme un modèle et comme but de promenade qu'ils pratiquent. Ils citent les zones de frayères qui y sont aménagées.

Environnement 92 a souligné l'importance de combattre la pollution lumineuse et suggère de respecter une extinction de la lumière entre 1 h et 5 h du matin.

Le maître d'ouvrage a répondu à ces préoccupations. Il a précisé que la bande de végétation ne serait pas continue et que le mur serait masqué par endroit par des plaques sérigraphiées en acier corten (cf. perspective ci-dessous). Les contraintes techniques déjà évoquées plus haut, limitent l'extension de cette bande et la plantation d'arbres de haute tige. Il assure cependant que : « *la maîtrise d'œuvre sera sollicitée, dans les prochaines phases du projet, sur la faisabilité de compléter par des plantes grimpantes la palette végétale afin de masquer plus le mur.* »



Il rappelle que : « que le projet prévoit, dans son état, d'offrir une surface plantée de 425 m², ce qui présente d'ores et déjà une amélioration par rapport à l'existant, essentiellement minéral.

En plus de ces m² de pleine terre, la promenade sera ponctuée de jardinières, là où la pleine terre est impossible (zones en surplomb de la Seine notamment, ou zones structurellement contraintes).

Enfin, un jardin flottant de 28 m² sera installé entre les deux salons (avancées au niveau de l'axe du Parc de Bécon). »

Il a souligné que l'île de la Jatte présentait un site très différent avec des profils plus importants de pleine terre accueillant des grands arbres, voire des profils avec enrochement offrant des hauts-fonds, sur lequel les possibilités de renaturation étaient réalisables.

La plantation d'espèces grimpantes est une bonne option pour amoindrir la minéralité du lieu. Le ratio de 425 m² sur 550 m de linéaire est un ratio qui n'est pas totalement négligeable offrira une possibilité de réduire les précipitations vers le fleuve. Dans un espace contraint, on peut cependant s'interroger sur la place prendront les arbustes à maturité dans l'allée réservée à la déambulation. Le maître d'ouvrage a répondu que « La végétation sera très variée sur la promenade, composée de vivaces couvre-sol et plus érigées, ainsi que d'arbustes divers de 50 à 200 cm de hauteur.

La largeur de la bande végétalisée sera de 60 cm. Donc la végétation n'excèdera pas 80 cm de largeur ponctuellement, de sorte que les véhicules d'entretien puissent passer librement. Les mesures d'entretien de la végétation prévoient de limiter le débord trop important éventuel de la végétation sur la promenade (taille). »

Le maître d'ouvrage a prévu d'adapter les végétaux choisis aux contraintes physiques, notamment en plantant des arbustes à port fastigié et des plantes choisies pour leurs capacités à développer un système racinaire adapté aux faibles volumes de terre disponible.

Le commissaire enquêteur observe qu'il est important de bien anticiper la croissance des végétaux en amont des plantations pour s'assurer que la taille soit adaptée à leur croissance et qu'ils ne dépérissent pas. Le commissaire enquêteur note que le port fastigié présente l'avantage de se développer en hauteur, ce qui peut compenser l'aspect minéral du site.

Il estime cependant que ce critère ne doit pas être le seul et qu'il est important les plantations choisies enrichissent la biodiversité du site en offrant de la nourriture aux différentes espèces de faune présente (oiseaux, petits mammifères, insectes etc.). Il est important de créer un « corridor » permettant aux graines, oiseaux, arthropodes et petits mammifères de passer d'un ensemble d'habitats à un autre.

Le maître d'ouvrage a précisé : « Un des objectifs des plantations prévues est de permettre le développement de la faune, en particulier des pollinisateurs.

Dans les futures phases du projet la maîtrise d'œuvre travaillera très particulièrement la palette végétale pour proposer plus d'espèces endémiques favorables au développement de la biodiversité.

Toutefois, il convient de rappeler que même si le projet favorise au mieux du possible la végétalisation, le contexte très minéralisé, porteur d'une infrastructure routière, et conçu depuis très longtemps pour « canaliser » le fleuve en vue de faciliter le transport fluvial, ne permettra pas localement une expansion significative de la biodiversité. Néanmoins, ce cordon

végétal participera à la mise en réseau des espaces verts alentours préexistants contribuant ainsi à développer des couloirs et refuges ponctuels. Par la multiplication d'actions de ce type telles que déclinées dans le Schéma d'aménagement des berges de Seine 2022 du Département des Hauts-de-Seine (Politique de l'eau 2022), la biodiversité retrouvera de plus en plus « d'aisance » dans le milieu urbain très anthropisé des villes de bords de Seine. »

Sans s'attendre à des miracles, favoriser un cordon végétal, même tenu peut renforcer la présence des espèces autour du fleuve et prévenir leur raréfaction dans un rayon étendu au-delà du périmètre du projet. Le commissaire enquêteur estime qu'une réflexion sur ce sujet n'est pas vaine et doit être menée en amont pour planter des espèces appropriées. Si le rôle des pollinisateurs est essentiel, élargir les actions à d'autres espèces qui participent au fonctionnement des écosystèmes ne doit pas être négligé. La plantation de plantes endémiques favorables à la chaîne alimentaire de la faune locale est un objectif positif, qu'il est important de tenir.

Un des points forts pour encourager la formation de ripisylve proposé par le projet réside dans l'installation d'une barge flottante. Le public a proposé de multiplier les jardins flottants. Le maître d'ouvrage a précisé que *« La mise en place de ces jardins relèvent dans un premier temps d'une expérimentation afin d'évaluer leurs développements, leurs rôles dans le développement de la biodiversité, y compris la faune piscicole et si la gestion en est aisée. Selon ce retour d'expérience, il pourra être envisagé de les multiplier ou non. »*

L'association environnementale Environnement 92 a préconisé d'éteindre les éclairages de 1 h à 5 h du matin afin de préserver les cycles de sommeil et d'éveil des espèces. Le maître d'ouvrage a répondu : *« Les moyens techniques seront mis en œuvre pour pouvoir le faire. Cette question sera abordée avec la ville de Courbevoie qui reprendra en gestion ces lieux une fois aménagés. »*

La possibilité de fermer la promenade rend cette proposition réalisable. Les économies d'énergie qu'elle permettrait s'ajoutent aux bénéfices de cette mesure.

Enfin, les riverains ont montré leur attachement aux arbres présents sur la RD7 qui devront être déplacés dans le cadre de la réalisation d'un accès aux berges pour les véhicules d'entretien. Le maître d'ouvrage a évoqué la possibilité de transplanter ces arbres, au droit des espaces verts avoisinants conservés. Un certain nombre d'arbres ayant déjà été abattus dans la proximité immédiate du pont de Courbevoie pour faciliter des aménagements routiers, les riverains sont particulièrement sensibles à l'abattage des arbres rescapés. Le commissaire enquêteur estime que le maître d'ouvrage doit faire son possible pour mettre en œuvre cette solution.

4.2.5 Nuisances sonores et pollution

Thème 4 : observations n°1, 7, 19, 26, 28, 33, 34, 35, 38, 39, 41,

« Bruit est une nuisance. Etude du bruit a-t-elle été faite ? » Observation n°7 *« Le mur de soutènement côté trottoir a actuellement une hauteur variable, décroissante depuis le pont jusqu'à avoir une taille inférieure à un être humain, ce qui fait que le promeneur qui s'aventure sur ce perré a le visage à hauteur des pots d'échappement de l'intense circulation quai du maréchal Joffre D7. »* Observation n°34

Les habitants indiquent que la RD7 qui surplombe la Seine et le périmètre du projet est un axe où les véhicules circulent à une vitesse élevée, ce qui entraîne bruit et pollution atmosphérique. Ainsi le projet ne répond pas à l'objectif affiché de reconquête des berges pour les habitants :

- Les murettes n'isolent pas du bruit. L'introduction d'un feu dans l'axe du parc de Bécon pour permettre la traversée de la RD7 accentuerait la pollution automobile et le bruit. Les habitants souhaiteraient une meilleure isolation du bruit.
- Une inquiétude transparait sur la hauteur de la promenade : elle conduirait à circuler au niveau de la chaussée de la RD7 toute proche et inhaler ainsi les gaz d'échappement automobile.

Concernant la pollution émise par les véhicules on peut se baser sur les données publiées sur le site Airparif, pour évaluer la pollution réelle sur les berges. Le tableau ci-dessous recense les moyennes annuelles mesurées sur la cartographie au niveau du quai Maréchal Joffre (RD7) :

Polluant	Moyenne annuelle	Dépassement valeurs réglementaires Seuil ¹³	Dépassement OMS Seuil ¹⁴
Particules PM10	22 µg/m ³ à 25 µg/m ³	40 µg/m ³	15 µg/m ³
Dioxyde d'Azote	28 µg/m ³ à 36 µg/m ³	40 µg/m ³	10 µg/m ³
Particules fines PM2,5	11 µg/m ³	25 µg/m ³	5 µg/m ³

On peut observer une exposition importante aux principaux polluants issus du trafic routier, bien au-dessus des recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS). Cependant la différence d'exposition avec les quartiers avoisinants n'est pas significative : mêmes valeurs pour les quartiers pavillonnaires que sur le secteur de projet pour les PM2,5, valeurs proches pour les PM10 : 21 µg/m³ rue Jean-Baptiste Charcot, 22 µg/m³ boulevard Saint Denis. Concernant le Dioxyde d'azote, la différence est plus marquante : 25 µg/m³ rue Armand Sylvestre contre 36 µg/m³ au pont de Courbevoie.

Ce qui paraît problématique dans le cadre de ce projet, c'est le rapprochement du niveau de la chaussée des voies respiratoires des promeneurs induisant une concentration importante avant leur dispersion. Les moyennes relevées lissent les taux de concentrations des polluants. Il est donc difficile de rendre compte de l'impact réel de la circulation sur la pollution atmosphérique qui sera inhalée par les futurs promeneurs en l'absence de mesures précises. Il est cependant probable que les niveaux soient importants.

Concernant le bruit le maître d'ouvrage a précisé qu'il « n'a pas été réalisé de campagne spécifique de mesure de bruit sur le secteur. Il est certain cependant qu'une atténuation du bruit de la circulation est réelle entre la RD7 et la berge actuelle. » D'après les cartes de mesure du bruit routier élaborées par Bruit Parif on observe les mesures suivantes :

- Quai du Maréchal Joffre : bruit supérieur à 75 Lden dBA
- Berges : bruit entre 75 et 70 Lden dBA
- Fleuve : entre 65 et 70 Lden dBA
- Parc de Bécon partie basse : entre 65 et 70 Lden dBA
- Parc de Bécon partie haute : entre 60 et 65 Lden dBA

L'indicateur Lden (pour Level day-evening-night) représente le niveau de bruit moyen pondéré au cours d'un jour, en donnant un poids plus fort au bruit produit en soirée (18-22h) (+ 5 dB (A)) et durant la nuit (22h-6h) (+10 dB (A)) pour tenir compte de la sensibilité accrue des individus aux nuisances sonores durant ces deux périodes. La valeur limite réglementaire de 68 dB(A) pour l'indicateur Lden.

Etant donné la pondération et l'aspect lissé de cette mesure, on peut imaginer que le bruit sera moins fort dans les périodes dédiées à la promenade : soirée, weekend, après-midi. L'abaissement du niveau de la promenade pourra peut-être amoindrir le niveau de bruit.

La perception du bruit sera moins forte dans un environnement apaisant à proximité de l'eau. Cependant, les niveaux de bruits restent importants. Il serait utile de travailler avec les services de la voirie afin de mettre en place des mesures pour abaisser le bruit routier sur la RD7. En effet les solutions proposées par les contributeurs telles que la pose de murs antibruit transparents ne sont pas envisageables. Le maître d'ouvrage a rappelé « Il n'est pas possible d'installer des structures supplémentaires sur les murettes anti-crue qui feraient offices d'obstacle à la crue. En effet, ces dernières pourraient bloquer l'expansion des crues ainsi que retenir les éléments charriés (tronc d'arbres, branches, ...) à l'origine d'embâcle, créant ainsi des désordres plus graves en aval. »

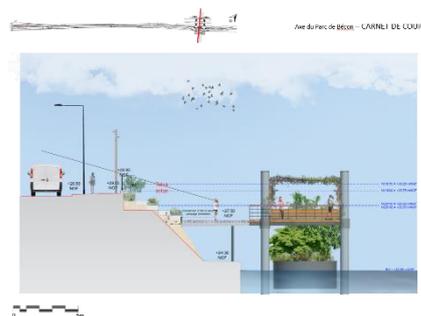
¹³ critères nationaux de qualité de l'air sont définis dans le [Code de l'environnement \(articles R221-1 à R221-3, le décret du 21 octobre 2010\)](#) et dans [l'arrêté du 16 avril 2021 relatif au dispositif national de surveillance de la qualité de l'air ambiant.](#)

¹⁴ Recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) annuelle et journalière

L'abaissement de la plateforme pour permettre une circulation piétonne en dessous du niveau de la route n'est pas non plus envisageable. En effet, les modifications des hauteurs du mur de soutènement se heurtent aux mêmes contraintes que celles de l'élargissement. Le maître d'ouvrage a précisé les hauteurs du projet : « une partie de la promenade (250 m) se situe bien en-dessous de la RD7 (supérieur à 2 m) ce qui permet de diminuer fortement l'influence acoustique de cette dernière.

Sur la section Nord (300 m), la promenade sera abaissée de 50 cm par rapport à l'existant, permettant ainsi d'augmenter la hauteur entre la promenade et la RD7 et d'ainsi réduire l'impact acoustique. La différence d'altitude entre la promenade et la route passera donc de 1,20 m à 1,70 m au point le plus bas de ce tronçon nord. La promenade sera également déportée de 7,50 m par rapport à la promenade actuelle avec la mise en place de gradins.

Par ailleurs, le haut des gradins qui séparent l'aménagement du trottoir de la RD7 sera végétalisé. Cette végétalisation permettra d'avoir une perception amoindrie du son, les végétaux ayant un effet apaisant, tout comme la proximité de la Seine. »



Projet d'aménagement des salons suspendus et jardin flottant face au parc Bécon (Source : Land'Act - 2022)

Profil de l'aménagement prévu sur l'axe du parc de Bécon (Source : Land'Act - 2022)

Le rapport du dossier Loi sur l'eau comprend des coupes (pages 41 à 45) qui montrent l'encaissement de la promenade par rapport à la RD7. »

Les mesures indiquées par le maître d'ouvrage ne se retrouvent pas dans le dossier d'enquête. Si l'on s'appuie sur le plan masse fourni par le maître d'ouvrage en pièce complémentaire, on relève les cotes suivantes et l'on peut établir les différentes hauteurs. Ces mesures sont toutefois approximatives. Cela donne cependant une idée plus précise du positionnement des futurs usagers par rapport à la chaussée et les gaz d'échappement.

Promenade

Point NGF trottoir	Point NGF Promenade point haut	Hauteur entre le trottoir et la promenade point haut	Point NGF Promenade point bas	Hauteur entre le trottoir et le promenade point bas	Longueur
29,61	27,74	1,87	27,79	1,82	190 m
29,46	27,84	1,62	27,79	1,67	
29,13	27,84	1,29	27,79	1,34	
29,09	27,84	1,25	27,8	1,29	
29,35	27,74	1,61	27,7	1,65	
29,43	27,93	1,50	27,89	1,54	
29,82	28,31	1,51	28,17	1,65	
30,32	28,17	2,15	28,13	2,19	200m
30,61	28,14	2,47	28,1	2,51	
30,92	28,17	2,75	28,22	2,70	
31,04	28,3	2,74	28,25	2,79	
30,72	27,34	3,38	28,29	2,43	
31,55	28,35	3,20	28,31	3,24	

Salons

Point NGF trottoir	Point NGF Promenade point haut	Hauteur entre le trottoir et la promenade point haut	Point NGF Promenade point bas	Hauteur entre le trottoir et le promenade point bas	Longueur
29,53	27,7	1,83	27,67	1,86	40 m
29,4	27,7	1,7	27,67	1,73	
29,42	27,72	1,7	27,7	1,72	

On s'aperçoit que sur un linéaire d'environ 190 m, les hauteurs ne protégeront pas réellement les promeneurs des émanations des véhicules roulant sur la chaussée. En revanche, au niveau des salons, la présence de végétation formera un écran protecteur. L'éloignement de la placette par rapport à la chaussée fera que les polluants seront suffisamment dispersés pour que les niveaux soient équivalents à ceux de l'air ambiant.

Si du point de vue sanitaire, on peut s'interroger sur le bien-fondé d'encourager la promenade sur un lieu qui peut potentiellement soumettre les populations à des niveaux de pollution excessifs, on doit tout de même considérer plusieurs aspects qui plaident en faveur du projet :

- Le trottoir actuel éloigne les voitures.
- La promenade sera élargie et augmentera la distance par rapport à la route.
- Les hauteurs sont problématiques sur un linéaire d'environ 190 mètres, ce qui représente approximativement un tiers de la future promenade ce qui limite le temps d'exposition. L'impact est donc ponctuel.
- Le développement de la voiture électrique aura un impact positif sur certains polluants tels que le Dioxyde de Carbone sur le long terme.

Cependant, il serait important que les futurs équipements sportifs soient positionnés en tenant compte de l'impact de la circulation routière sur la promenade.

Des solutions réduire le bruit sur la chaussée (revêtement, séparation des flux, abaissement de la vitesse) et accessoirement les émissions de polluants pourraient être incluse dans le projet. Le maître d'ouvrage a affirmé qu'il poursuivrait la recherche de solutions sur les retours d'expérience de situations comparables. Il souligne que l'aménagement de la RD7 et le pouvoir de Police n'entre pas dans son champ de compétence mais du préfet des Hauts-de-Seine, notamment en ce qui concerne la réduction de la vitesse. Par ailleurs : « *Il n'y a pas d'action de restructuration prévue dans le cadre du présent projet sur cette portion de la RD7 qui pourrait être à l'origine d'une réduction du bruit sur la chaussée. Le réaménagement de cette portion de voirie fait partie des intentions portées par le Département dans le cadre de la réalisation de son plan vélo.*

L'aménagement prévu d'une traversée piétonne permettra de diminuer la vitesse au droit du projet.

Pour information, le Département des Hauts-de-Seine mène une action de lutte contre le bruit depuis plusieurs années et porte un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement : <https://www.hauts-de-seine.fr/mon-departement/les-hauts-de-seine/missions-et-actions/environnement/le-plan-de-prevention-du-bruit-dans-lenvironnement>

Son action s'articule autour de 9 axes listés ci-dessous :

- *Participer au développement des tramways, des métros et des RER,*
- *Réaménager les routes départementales avec l'objectif de les moderniser*
- *Agir sur les sources de bruit routier*
- *Aménager l'espace public*
- *Agir sur l'isolation phonique des bâtiments*
- *Promouvoir les modes de transports moins bruyants*
- *Préserver et améliorer l'ambiance acoustique des zones calmes*
- *Améliorer le confort des équipements publics et des logements sociaux*
- *Sensibilisation au bruit »*

Ainsi les solutions viendront de la régulation du trafic et de la réduction de ses impacts encouragées par les diverses mesures prises dans le cadre des politiques publiques.

Les berges du fait de leur structure sur cette portion, constituent un ensemble indissociable de la voie RD7 dans la mesure où elles participent à son soutènement. Dans le cadre de la justification de ce projet, il aurait été cohérent d'associer les différents acteurs impliqués dans l'environnement immédiat du projet pour présenter des mesures plus détaillées. La pollution et le bruit induits par la RD7 peuvent annihiler certains des objectifs du projet tels que :

- L'exercice d'activités sportives.
- Procurer un lieu de détente et de loisirs.
- Réappropriation du fleuve par les habitants.

Le maître d'ouvrage doit avoir la capacité de saisir le préfet et d'entamer une réflexion avec les services compétents sur les mesures adaptées pour réduire les sources de bruits routiers sur cet axe et les émissions de polluants. Sans un accompagnement des services, le projet ne répondra que partiellement aux attentes fortes des habitants. On retrouve cette même problématique de synergie sur les divers sujets abordés par le public, notamment l'accessibilité.

4.3 Accessibilité de la promenade

4.3.1 Liaison entre les ponts de Courbevoie et le pont de Levallois

Thème 8 : observations n°4, 9, 21, 22, 23, 27, 28, 31, 32, 33, 39, 42

« Il serait souhaitable d'imaginer dès maintenant les possibilités de continuité vers le pont de Levallois et le pont d'Asnières afin d'assurer la jonction avec les berges d'Asnières. » Observation n°39, « le prolongement de cette promenade permettrait d'effectuer un circuit piéton qui passerait par l'île de la Jatte (promenade déjà aménagée sur l'île du côté de Levallois et de Neuilly) en passant par les deux ponts qui enjambent la Seine et limitent cette promenade. » Observation n°32

Les habitants souhaiteraient étendre la promenade jusqu'au pont de Levallois pour effectuer une boucle entre le pont de Courbevoie et l'île de la Jatte. Ils ne comprennent pas pourquoi la promenade s'arrête brusquement avant le pont, même si la liaison avec le parc de Bécon est bien perçue.

Les participants souhaiteraient au moins une prolongation jusqu'à la rue des Ajoux. Une remontée à cet endroit permettrait de traverser la RD7 grâce au feu de circulation installé à cette intersection. L'ascenseur qui permet d'accéder au pont de Levallois est situé à quelques dizaine de mètres de ce croisement.

Certains s'interrogent sur le fait que la promenade s'interrompte avant la fin du parc de Bécon, la limite exacte de la promenade n'est pas très précise dans les schémas présentés.

Enfin, une liaison entre les berges d'Asnières, réaménagées et le projet est également évoquée.

Concernant le coût des travaux, l'ensemble du public semble considérer qu'une rallonge budgétaire est possible, qu'elle est due au projet et aux habitants.

Le maître d'ouvrage a précisé la limite exacte du projet : il s'arrête 40 m avant le croisement du parc de Bécon et de la rue Jean-Baptiste Charcot. Il a estimé le coût d'une prolongation jusqu'au carrefour des Ajoux, sur une longueur de 920 mètres à 6.4 millions d'euros avec les réserves qu'impliquent une estimation sans étude préalable. Les coûts de mutualisation sont relativement marginaux : « En regardant le chiffrage du projet actuel, les prix forfaitaires qui pourraient être mutualisables, représentent au maximum 1 170 000 € TTC. »

Un participant a émis l'idée de mettre à contribution VNF qui est le gestionnaire de la voir fluviale. Le maître d'ouvrage a objecté que VNF n'a pas pour objectif principal la valorisation des berges, mais rendre le fleuve navigable. Lui demander de participer au financement du projet n'est donc pas envisageable.

Ce montant n'est pas finançable dans le cadre de ce projet, sans compter qu'il faudrait une nouvelle demande d'autorisation environnementale. Cela impliquerait une série d'études et d'autorisations qui ne feraient que retarder le projet.

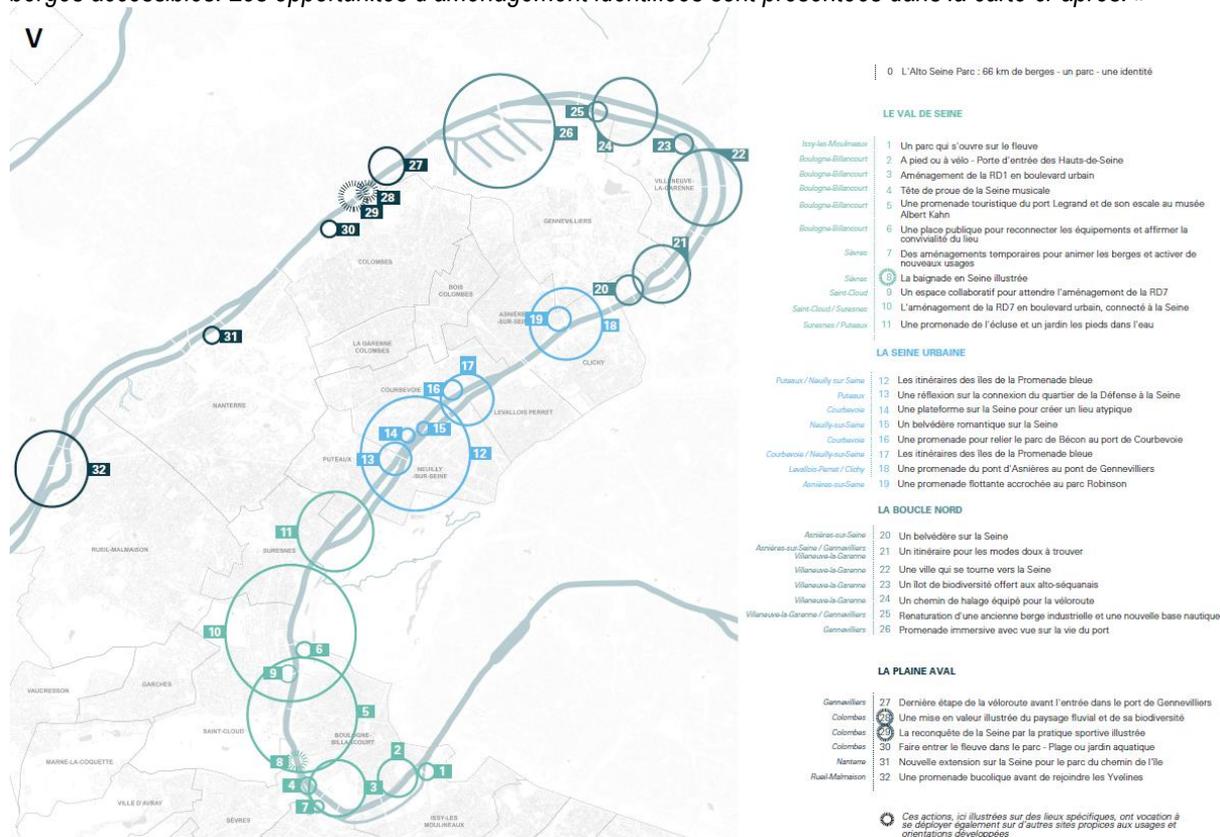
La prolongation des aménagements des berges est néanmoins inscrite dans le cadre du Schéma d'aménagement des berges de Seine 2022 porté par le Département des Hauts-de-Seine : il affiche « l'ambition de pouvoir poursuivre la

construction de la « promenade bleue » initiée en 2006 (Schéma d'aménagement et de gestion durable des berges de Seine) tout le long des berges de Seine.

De par les investissements en jeu, partagé depuis 2006 avec les villes, et les études à mener, cette promenade nécessite d'être réalisée en plusieurs phases. D'autres projets sont menés en ce sens et sont à différents stades de réalisation sur les communes de Villeneuve-la-Garenne, Boulogne, Asnières pour des réalisations à partir de 2025. La demande de prolonger la promenade conforte la position du Département de poursuivre le réaménagement les berges de Seine et pourra faire l'objet d'une prochaine étude de faisabilité. (...)

Le choix de cette limite aval a été décidée entre le Département et la ville de Courbevoie qui finance le projet à hauteur de 30% et qui en sera la future gestionnaire, impliquant des coûts de gestion annuels associés. »

Les réalisations et les projets programmés témoignent de la volonté politique portée par ce document. Le maître d'ouvrage a fourni un bilan de l'ensemble des opérations : « Actuellement, 25 km de berges ont été aménagées et rendues accessibles dont 14,5 km de promenade bleue à partir de 2007. A terme, le Département ambitionne de proposer au moins 39 km de berges accessibles. Les opportunités d'aménagement identifiées sont présentées dans la carte ci-après. »



Carte du programme d'intervention de reconquête des berges de Seine (extrait du schéma des berges)

« Le Département œuvre pour l'ensemble des communes des Hauts-de-Seine et décline une priorisation des actions en fonction des opportunités et des potentialités des sites, des volontés des communes concernées qui s'engagent notamment à reprendre en gestion les aménagements nouvellement livrés.

Quatre opérations entreront en phase de réalisation (travaux) à partir de 2025 :

- l'estacade des Mariniers à Gennevilliers et Villeneuve la Garenne,
- la promenade entre le pont d'Asnières et le pont de Clichy à Asnières-sur-Seine,
- l'aménagement des berges en aval de l'île Seguin,
- l'aménagement des berges au droit de Saint-Cloud et Suresnes.

Sont également prévus :

- Lancement d'une étude faisabilité quai de Clichy (Pont de Clichy – limite Saint Ouen),
- Lancement d'une étude de faisabilité du quai du petit Gennevilliers,
- Lancement d'une étude de faisabilité sur l'île du Pont au niveau du Pont de Neuilly,
- Lancement d'études pour un aménagement des berges sur Suresnes et Puteaux,
- Lancement d'études pour un aménagement des berges à Boulogne-Billancourt entre le Pont de Sèvres et le pont de Billancourt »

On note une vraie appropriation des berges par les communes et une volonté du Département de mettre en œuvre la promenade Bleue. Le projet des berges de Courbevoie s'insère lui-même dans le prolongement d'un aménagement déjà réalisé.

Etablir des liaisons entre les projets existants ou à prévoir devrait constituer un objectif à moyen terme autant que le maillage du fleuve en pointillé, en attendant l'aboutissement de la Promenade Bleue. Le coût d'une prolongation serait de 16 000 € par mètre environ. Ainsi le coût supplémentaire jusqu'à la rue Jean-Baptiste Charcot n'est pas démesuré par rapport au coût global du projet. Il apporterait plus de cohérence au projet en termes de paysage.

Les participants à cette consultation ont bien conscience que développer des continuités prend du temps et des financements. Accélérer la mise-en-œuvre des prolongements attendus relève d'un arbitrage sur lequel on ne possède pas d'éléments. On peut tout de même sensibiliser les décideurs sur l'importance d'établir des promenades continues autant que de créer de nouveaux tronçons épars rattachés dans un avenir lointain.

4.3.2 Liaison avec le parc de Bécon

Thème 6 : observations n°1, 5, 7, 9, 10, 11, 12, 13, 16, 17, 18, 21, 22, 25, 27, 29, 33, 36, 38, 42

Thème 7 : observations n°4, 5, 7, 12, 28, 29, 38, 40

Les habitants accueillent favorablement cette proposition, cependant plusieurs obstacles apparaissent :

- La traversée est perçue comme dangereuse, le feu tricolore proposé inopérant sur le trafic.
- Le stationnement des cars et autres véhicules de gros gabarits masquent la circulation et constituent un danger.
- Sous l'angle du grand paysage, il est noté que le stationnement constitue également un obstacle visuel à la perspective voulue entre le parc de Bécon et la Seine.
- Les entrées du parc de Bécon ne correspondent pas à la future traversée et à l'accès des berges.

Les participants ont fait plusieurs propositions :

- Abaisser la vitesse sur les quais (ce qui est une option retenue par le Département).
- Mettre des radars flashant sur les feux.
- Installer une passerelle entre le parc et la promenade.
- Supprimer le stationnement devant le parc de Bécon.

Le maître d'ouvrage a précisé qu'il était prévu une ouverture du parc de Bécon sur la promenade au niveau des gradins afin : « d'assurer la continuité entre le projet d'aménagement de berges et le parc. » C'est une précision qui conforte la synergie entre le parc de Bécon et la future promenade.

Concernant le stationnement, le maître d'ouvrage a répondu « Les stationnements seront supprimés au droit du passage piéton et dans un périmètre proche pour en permettre la création et améliorer la visibilité. Le passage se situant dans l'axe historique du parc de Bécon, une partie des stationnements visibles actuellement sera supprimée du cône de vision depuis la terrasse du parc de Courbevoie. La suppression du stationnement est en cours d'étude avec l'Etablissement Public Interdépartemental 78-92 (EPI 78-92) en charge de cette compétence. Néanmoins l'approche de cette question reste sensible et à travailler avec la ville de Courbevoie et l'EPI78-92. En effet une observation sur le registre dématérialisé indique « Merci de ne pas supprimer de places de stationnement mais au contraire d'en rajouter et de conserver la gratuité : c'est probablement un des seuls endroits gratuits sur Courbevoie ; le stationnement à cet endroit est d'ailleurs toujours très utilisé en journée. Le stationnement en ville est beaucoup trop cher pour les visiteurs, de province ou d'autres villes de banlieue, qui pour diverses raisons, familiales ou professionnelles, viennent visiter des Courbevoisiens. Une ville accueillante, c'est une ville où le visiteur n'est pas rançonné, n'a pas à tourner en rond interminablement en brûlant du carburant pour trouver une place. »

Le public a dans son ensemble, souhaité la disparition des places de stationnement au droit du parc de Bécon. Les places de stationnement sont principalement occupées par des véhicules utilitaires et des cars. Les quais sont excentrés par rapport à la Ville. Les visiteurs ont donc plutôt intérêt à se garer boulevard Saint-Denis où il est assez facile de trouver des places disponibles.

On observe dans de nombreuses villes d'Ile-de-France cette problématique de stationnement. Encourager le stationnement constitue un appel d'air à l'utilisation de la voiture alors que le sens de l'Histoire se dirige vers le développement de modes de déplacement moins polluants. Il est indéniable que le stationnement des professionnels, tels que les cars, puisse constituer un problème à résoudre pour les communes. Il revient à la commune et à l'EPI 78-92 de s'emparer de cette problématique de stationnement afin d'accompagner ce projet dans toute sa dimension.

En effet, le maintien de stationnements le long du parc de Bécon et des berges amoindrirait considérablement les efforts de valorisation de l'axe du parc de Bécon vers la Seine proposée dans le cadre de ce projet. La mise en perspective du fleuve en souffrirait tout autant que le parc de Bécon alors que ce dernier vient de faire l'objet d'une grande rénovation.

Le cône de vision prend en compte une partie des berges. Cependant les propositions restent insuffisantes.

Il serait donc souhaitable de supprimer totalement le stationnement des cars et véhicules utilitaires ainsi que des véhicules particuliers tout le long du parc de Bécon, sur les deux berges pour rendre à l'axe historique sa vraie grandeur et répondre aux attentes des habitants. Ainsi la covisibilité imposée par la présence de la protection du site serait respectée depuis les berges. Rien n'empêche de garder quelques places de stationnement handicapé, ainsi qu'il est suggéré par un habitant.

Les participants ont souligné la dangerosité du trafic et juge insuffisante la présence d'un feu pour la traversée entre les berges et le parc de Bécon. Ils suggèrent de mettre des radars flashant sur le futur feu.

Le maître d'ouvrage a affirmé que « Ces demandes seront remontées à l'EPI 78-92 qui prendra l'attache des services de l'Etat. En effet, l'instruction des dossiers d'installation de radars sanctions (vitesse, feux) et l'installation effective de ce type d'équipements sont réalisées par les services de l'Etat. »

Il est souhaitable que le maître d'ouvrage prenne attache avec les services compétents pour accompagner le projet dans toutes ses dimensions, et plus particulièrement la sécurisation de l'accès à la promenade. Ce dernier constitue un point final qui participe à l'attractivité du futur aménagement.

4.3.3 Accessibilité des cycles

Thème 5 : Observations 3, 5, 12, 28, 42

Les cyclistes demandent l'accès à la promenade en l'absence de piste cyclables sur les quais. Les quais sont trop dangereux pour leur permettre de circuler en toute sécurité.

Si la requalification de la RD7 n'est pas à l'ordre du jour ainsi que l'a précisé le maître d'ouvrage, il est prévu dans le cadre du plan vélo voté par le Département « *la volonté de développer un aménagement cyclable à terme, au-delà de 2028, sur la RD7, en tant que desserte urbaine principale* »

La création d'une piste cyclable serait bienvenue car il ne fait nul doute que les cyclistes seront tentés d'emprunter la promenade pour éviter la RD7. Le temps de la consultation est aussi un moyen de mieux connaître les attentes du public et d'encourager les volontés publiques sur certains axes de développement.

La réalisation d'une piste cyclable sur les quais dans un avenir certes lointain, pourrait constituer une opportunité de repenser l'apaisement de la RD7, sujet de préoccupation majeur souligné par les habitants dans le cadre de cette enquête publique.

5 Analyse de l'intérêt général du projet

5.1.1 Bénéfices du projet

On constate que dans un contexte urbain fortement minéralisé, les habitants attendent cette promenade sur les berges, peu accessibles et confidentielles actuellement. Les habitants proches l'utilisent pour différents usages : promenade de leur chien, jogging, promenade, voire cyclisme. Un grand nombre d'habitants venus dans les permanences ne l'utilisent pas mais sont très intéressés par la perspective de profiter du fleuve et d'élargir les possibilités de promenade dans leur ville.

La promenade permettra s'élargissement du chemin actuel situé en crête du perré. Ce dernier présente une largeur d'environ 1 m. Le projet portera le cheminement dédié aux piétons à une largeur de 2.65 m et il sera protégé par une rambarde assurant la sécurité des promeneurs. Des respirations ponctuelles sur 5 points permettront un élargissement supplémentaire propice à d'autres activités telles que l'exercice sportif, la détente, la contemplation.

Le commissaire enquêteur note qu'il permettra aux habitants de se réapproprier le fleuve en offrant des fonctions récréatives variées :

- Promenade dans le prolongement des aménagements existants en amont du pont de Courbevoie
- Repos et contemplation du paysage fluvial.
- Exercices sportifs grâce à des agrès.
- Liaison entre le pont de Courbevoie et le parc de Bécon.
- Jogging.
- Des animation grâce à un espace dédié.

Le projet permettra une végétalisation des berges en développant 425 m² de pleine terre où seront implantées des plantes et arbustes variés, plus des corbeilles de plantes.

Ainsi, la nature sera plus présente et permettra l'accueil d'une biodiversité un peu plus importante. Sur un site exposé intensément au soleil, l'implantation de pergolas permettra d'apporter un peu d'ombre et de fraîcheur

Le site sera amélioré qualitativement par rapport à l'existant de manière significative. Il valorisera la perspective depuis la terrasse du parc de Bécon qu'il reliera à la Seine à travers un espace mis en scène grâce à :

- L'aménagement d'un passage piéton et d'un îlot central.
- La transformation des trottoirs.
- L'implantation de gradins étagés donnant sur une placette prolongeant la terrasse.
- Le prolongement de cette placette par deux salons surplombant la Seine entourant symétriquement un jardin flottant.

Il apportera une réelle plus-value aux riverains en réduisant la coupure urbaine que constitue le quai du Maréchal Joffre (RD7) grâce à l'adjonction :

- D'un passage piéton.
- D'un feu sur appel.

L'impact du projet sur l'écoulement des eaux est limité. Il apporte même une légère amélioration en captant une part augmentée des eaux de ruissellement vers le fleuve. L'augmentation de surfaces perméables avec la création de pleine terre engendrera la réduction de la surface active du bassin versant des eaux pluviales. Elle aura donc un impact positif sur les crues. Ainsi, le projet répond aux objectifs des différents documents de cadrage et notamment le SDAGE et du PPRI qui visent à réduire les écoulements des eaux pluviales.

Le milieu naturel a bien été pris en compte. La replantation de deux espèces rares comme le Rorippe des Bois et le Jonc compressé sur le jardin flottant permettra leur développement. Les Frayères à lithophile seront préservées par l'arrêt du chantier pendant les périodes de fraie. La mise en place de caches piscicoles Biohuts ou équivalent offrira une possibilité de développement des espèces présentes sur le secteur de projet. Le commissaire enquêteur estime que le milieu aquatique sera bien pris en compte par le projet et sera potentiellement amélioré. Il retient la proposition d'Environnement 92 de fermer les éclairages dans une plage horaire de 1h à 5h du matin pour respecter les cycles de sommeil et d'éveil de la faune terrestre et aquatique.

5.1.2 Aspects limitants

Les habitants souhaiteraient que les fonctions de végétalisation et de loisirs soient plus développées et regrettent que le projet ne permette pas de rejoindre le pont de Levallois pour accéder à l'île de la Jatte, destination clé actuellement pour les habitants du secteur.

Un nombre important de facteurs liés à la présence du fleuve et de la RD7, axe majeur qui traverse le Département doivent être pris en compte.

Le maître d'ouvrage a répondu pour expliquer que les contraintes géotechniques ne permettaient pas d'étendre les plages de végétalisation, ni d'élargir la promenade. Dans le contexte très contraint des infrastructures dans lequel le projet s'insère, les possibilités d'élargissement des berges sont en effet limitées.

Le maître d'ouvrage a tenu compte des remarques des habitants. Il a affirmé qu'il étudierait :

- La plantation de plantes grimpantes pour mieux masquer le mur,
- La plantation de plantes indigènes pour enrichir la biodiversité présente,
- L'adaptation des plantations aux contraintes physiques des espaces libérés,

ce qui donne des garanties pour la pérennité du projet et sa naturalisation.

Le public aurait souhaité que l'on multiplie les barges pour abriter plus de jardins et des activités de restauration. Le maître d'ouvrage a affirmé qu'il était ouvert à cette demande, mais que ces techniques sont encore en cours d'expérimentation.

Les habitants déplorent que le projet n'intègre pas un réaménagement de la RD7 en parallèle. En effet, la RD7 apparaît comme la variable d'ajustement pour y inclure les modes de déplacements actifs tels que le vélo. Devant l'impossibilité de décaisser plus sans fragiliser la semelle du mur de soutènement, certaines fonctions ont été écartées au profit de la promenade et du loisir. Cependant le Département prévoit à terme, dans un temps long (à partir de 2028), d'aménager une piste cyclable le long de la RD7.

Les participants soulignent le fait que le quai demeure très inhospitalier et accidentogène. Sans une action sur la circulation routière, le projet semble beaucoup moins attractif. L'accessibilité au projet est donc un thème central sur lesquels les habitants attendent des réponses et des solutions. Le commissaire enquêteur rejoint les habitants sur ce point. Si dans un premier temps l'installation d'un feu et d'un îlot central devrait atténuer l'effet de coupure urbaine et offrir une meilleure accessibilité, les questions d'accidentologies relevées par les participants doivent faire l'objet de vigilance et être traitées. Le maître d'ouvrage a répondu pour expliquer les compétences sur le domaine de la circulation ne lui revenait pas, mais qu'il travaillait avec les services sur ces sujets. Le commissaire enquêteur estime que le maître d'ouvrage a un rôle à jouer en tant que pivot pour regrouper les synergies autour d'une architecture cohérente sur la sécurité.

La circulation extrêmement dense et rapide sur les quais induit une pollution sonore et atmosphérique importante. Les habitants jugent l'isolation des berges du trafic routier indispensable. On doit remarquer que la pollution et le bruit seront problématique sur un tronçon de 190 m environ sur les 550 m de promenade créée. Les autres parties de la promenade seront à l'inverse mieux isolées. Les leviers pour agir, sont comme il a été souligné, inexistant puisque l'on ne peut ni surélever les murettes, ni décaisser plus sans porter atteinte à la semelle du mur de soutènement de la RD7.

La seule possibilité réside dans la capacité du maître d'ouvrage à conduire les décideurs vers une réflexion sur la diminution des émissions de polluants et du bruit à la source. Ces deux objectifs relèvent de politiques globales, mais aussi particulières. En effet certains outils peuvent être testés : revêtements routiers, abaissement de la vitesse, radars de vitesse

etc. Le commissaire incite le maître d'ouvrage à sensibiliser les différents services compétents autour de ces risques. En effet, le projet ne pourra donner toute sa mesure tant que ces deux facteurs resteront à des niveaux élevés.

On peut toutefois espérer que dans un futur proche la RD7 qui constitue une coupure urbaine majeure entre le tissu urbain et les berges, bénéficiera d'un trafic apaisé avec le développement de véhicules dits propres et des politiques de reports sur d'autres modes de déplacement.

Le projet est jugé peu ambitieux et limité dans son linéaire. Le commissaire rejoint les participants sur ce point : il aurait été cohérent de prolonger le projet jusqu'au pont de Levallois.

Sa prolongation nécessiterait une enveloppe budgétaire importante qui n'est pour l'instant pas financée. On peut néanmoins se demander si les 40 mètres de quais à aménager pour remonter au droit de la rue Jean-Baptiste Charcot ne pourraient pas être financés dans le cadre de ce projet, ou dans un proche avenir. Si l'on reprend les chiffres avancés par le maître d'ouvrage avec la réserve qu'il s'agit d'une évaluation, le coût d'une prolongation jusqu'à l'angle formé par le parc de Bécon et la rue Jean-Baptiste coûterait environ 650 000 €.

5.1.3 Bilan

Les impacts négatifs du projet peuvent être énumérés ainsi :

- Exposition partielle des promeneurs au bruit
- Exposition partielle des promeneurs à la pollution automobile
- Relative étroitesse des cheminements piétons
- Absence de place pour les cyclistes.
- Dangerosité de la traversée de la RD7 sur le quai du Maréchal Joffre

Cependant, ces aspects négatifs seront compensés ou atténués par :

- Une présence plus importante de la végétation
- L'impact ponctuel des nuisances sur l'ensemble de la promenade
- Le ressenti apaisant que la présence de l'eau procure.
- La possibilité de s'éloigner en 5 points de l'axe de la promenade au plus près de l'eau, par ce que le maître d'ouvrage appelle les respirations
- La diversification des activités proposées : agrès sportifs, hamacs, bancs, salons pour des animations ponctuelles
- La liaison avec le parc de Bécon qui pourra s'insérer dans une boucle de promenade au sein d'un environnement urbain dense et minéral.
- L'amélioration de la perspective depuis le parc de Bécon sur la Seine
- L'enrichissement du grand paysage avec une présence plus importante de la végétation
- L'amélioration de l'accessibilité aux quais par la mise en place d'un feu d'appel et d'un îlot central
- La restauration du perré et la consolidation du soutènement des berges.
- L'impact positif sur l'écoulement des eaux
- La prolongation des aménagements déjà réalisés en amont du pont de Courbevoie
- La poursuite de la Promenade Bleue à laquelle le projet ajoutera une maille

Dans ce contexte très anthropisé, avec de fortes contraintes imposées par la lutte contre les crues, le maître d'ouvrage propose un projet qui respecte le milieu aquatique sans faire obstacle à l'écoulement des eaux. Le commissaire enquêteur estime que le projet met en valeur le fleuve en proposant une renaturation, certes très partielle mais présente. Il améliorera de manière très significative l'existant en termes d'accessibilité au fleuve. Les respirations permettront de contempler le fleuve qui s'élargit sur ce segment, face à l'île de la Jatte. La renaturation récente de cette dernière offre une valeur ajoutée au paysage. La beauté de cette partie du fleuve a été soulignée par les habitants. Faciliter l'accès à cette berge est particulièrement pertinent et compense la modestie des espaces de déambulation.

Les questions soulevées sur le mobilier urbain sont loin d'être anecdotiques. Elles participeront au succès de la future promenade en permettant aux habitants de s'emparer de toutes les fonctions attendues pour ce nouvel espace : repos, contemplation, marche, détente. Le maître d'ouvrage conscient de ces enjeux a répondu pour améliorer le projet sur le mobilier urbain et la présence de la végétation

J'estime donc que le projet est bénéfique dans sa globalité pour répondre à la grande attente dont a témoigné le public lors de cette enquête publique, même si l'on peut regretter que le projet ne relie pas le pont de Courbevoie au pont du Levallois et l'île de la Jatte.

Conclusions

Je soussigné, Murielle Lescop, désignée par décision du Tribunal Administratif de Cergy Pontoise du 8 décembre 2022, dans le cadre limité de l'enquête, qui m'interdit de me prononcer sur des éléments extérieurs à l'enquête, à la lecture attentive du dossier soumis à enquête publique, après avoir entendu toutes les personnes utiles à ma compréhension du projet, en toute indépendance, compte tenu que :

- En termes de publicité :
 - la publicité de l'enquête a été largement relayée sur la commune,
 - le public a pu s'exprimer sur le projet,
 - le maître d'ouvrage a répondu aux interrogations du public,

- En termes de bénéfices pour l'écoulement des eaux :
 - le projet apportera une amélioration sur la perméabilisation des sols et l'écoulement des eaux
 - le projet aura une incidence limitée et nulle sur la lame d'eau en cas de crue,
 - le projet répond aux prescriptions du PPRI

- En termes de bénéfices pour l'environnement :
 - le projet n'aura pas d'incidence sur le milieu en phase chantier car il a pris des mesures d'évitement et de suivi qui permettront de :
 - Restaurer les taxons prélevés
 - Préserver les périodes de frai
 - Récupérer les déversements accidentels de polluants
 - Eloigner les sources potentielles de pollution
 - La végétalisation des berges avec 425 m² d'espaces plantés, permettra :
 - le développement de la biodiversité
 - la mise en place d'un cordon végétal qui participera à la mise en réseau des espaces verts alentours préexistants contribuant ainsi à développer des couloirs et refuges ponctuels pour la faune.
 - Le projet pourra encourager le développement de la faune piscicole avec la mise en place de caches piscicoles au niveau des salons.

- Le maître d'ouvrage a prévu de maintenir les espèces rares en Ile-de-France, le Rorippe des bois et le jonc compressé sur les futurs aménagements conformément à la demande de l'OFB.
- En termes de bénéfices sociaux :
 - le projet améliorera l'accessibilité au fleuve
 - Il procurera un espace de promenade confortable et sécurisé
 - Il permettra la contemplation du grand paysage
 - Il encouragera la promenade et la pratique d'activités sportives
 - Le public a exprimé une vive attente vis-à-vis du projet
- En termes de valorisation paysagère
 - Le projet mettra en valeur le parc de Bécon classé au titre de la protection des sites et des Monuments historiques
 - Le projet atténuera la minéralisation du site et enrichira la vue depuis l'île de la Jatte.
 - Il donnera accès à un paysage remarquable au sein des boucles de Seine

J'estime que les bénéfices du projet l'emportent largement sur les inconvénients, que l'incidence sur l'écoulement des eaux est limitée voire améliorée, que l'incidence sur le milieu aquatique a été bien mesurée par le maître d'ouvrage, j'émetts donc un :

Avis favorable

pour l'autorisation environnementale des berges de Courbevoie, du pont de Courbevoie au parc de Bécon en aval

Avec les deux recommandations suivantes :

Recommandation n°1 : Devant les enjeux majeurs que représente la maitien de la biodiversité dans la Région Ile-de-France, je recommande que le maître d'ouvrage et les acteurs décisionnaires suivent la recommandation d'Environnement 92 concernant l'extinction de l'éclairage entre 1 heure et 5 heure du matin.

Recommandation n°2 : Etant donné l'importance de la perspective de l'axe du parc de Bécon avec les berges de la Seine pour le projet, j'encourage les acteurs décisionnaires à supprimer le stationnement le long du parc de Bécon, sur les deux rives de la RD7, à l'exception du quelques places PMR.

Fait à Issy-les Moulineaux le 31 mai 2023



Murielle Lescop,
Commissaire Enquêteur