COMMUNES DE NANTERRE
COURBEVOIE ET PUTEAUX

DEPARTEMENT DES HAUTS DE SEINE

ENQUETE DUP ET MISE EN COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME DE LA COMMUNE DE COURBEVOIE POUR LE PROJET DE REQUALIFICATION URBAINE RD 914-RN 314

ENQUETE PUBLIQUE 5 décembre 2016 au 13 janvier 2017

RAPPORT DU COMMISSAIRE-ENQUETEUR

SOMMAIRE

I	INTRODUCTION	3
II	LES DOCUMENTS DE L'ENQUETE	4
III	LE PROJET	5
IV	ETUDE D'IMPACT	11
V	ENQUETE PARCELLAIRE	12
VI	DEROULEMENT DE L'ENQUETE	12
VII	EXAMEN DES OBSERVATIONS RECUEILLIES	14

ANNEXES

I Plans des aménagements
II Déroulement du chantier
III Certificats d'affichage
IV Compte rendu de la réunion publique d'information

I - INTRODUCTION

L'enquête publique qui s'est déroulée du lundi 5 décembre 2016 au vendredi 13 janvier 2017, était une enquête publique, préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) et pour la mise en compatibilité du document d'urbanisme de la commune de Courbevoie nécessaire à la réalisation du projet de requalification urbaine des RD 914-RN 314.
Ce projet concerne les communes de Nanterre, Courbevoie et Puteaux et est sous la responsabilité de deux Maitres d'Ouvrage, le Département des Hauts-de-Seine et l'EPADESA.
Cette enquête était conjointe à l'enquête parcellaire en vue de l'acquisition des parcelles nécessaires à la réalisation de l'opération, indiquées sur l'état parcellaire figurant au dossier d'enquête parcellaire.

Cette enquête a fait suite

- à la concertation préalable qui s'est déroulée du 16 septembre 2014 au 17 octobre 2014,
- à la convention de coordination et de partenariat, en date du 27 mai 2015, entre le Département des Hauts-de-Seine et l'EPADESA, relative à la réalisation des études pour une mise à double sens de la RD 914 et de la RN 314,
- à la délibération du 21 septembre 2015 de la Commission permanente du Département des Hauts-de-Seine autorisant le Président du Conseil Départemental des Hauts-de-Seine à engager les procédures d'enquête préalable à la DUP valant mise en compatibilité du document d'urbanisme de la commune de Courbevoie et d'enquête parcellaire nécessaire à la réalisation du projet de mise à double sens de la RD 914 et de la RN 314,
- à la demande d'ouverture d'enquête publique unique au bénéfice du Département des Hauts-de-Seine et de l'EPADESA, respectivement représentés par Monsieur Patrick Devedjian et Monsieur Patrick Jarry, formulée par le Président du Conseil Départemental des Hauts-de-Seine, en sa qualité de coordonnateur des Maîtres d'ouvrage, dans son courrier du 22 juin 2016,
- aux dossiers d'enquête préalable à la DUP, déposés le 18 août 2016, de mise en compatibilité du document d'urbanisme de la commune de Courbevoie et d'enquête parcellaire,
- au compte-rendu de la réunion de clôture de la concertation inter-administrative tenue le 12 octobre 2016,
- au procès-verbal de l'examen conjoint tenu le 20 octobre 2016,
- à l'avis de l'autorité environnementale sur le projet en date du 20 octobre 2016,
- au mémoire en réponse des Maîtres d'ouvrage à l'avis de l'Autorité Environnementale,
- à l'avis de la Mission Régionale d'Autorité Environnementale (MRAE) de la DRIEE d'Ile-de-France sur le document d'urbanisme de la commune de Courbevoie.

La décision du Président du Tribunal Administratif de Cergy-Pontoise n° E16000089/95, en date du 20 octobre 2016, a désigné Monsieur Michel Tinturier en qualité de commissaire-enquêteur titulaire et Monsieur Patrick Rolland en qualité de commissaire-enquêteur suppléant.
Monsieur le Préfet des Hauts de Seine a signé l'arrêté préfectoral ordonnant l'enquête publique le 9 novembre 2016.

II - LES DOCUMENTS DE L'ENQUETE

Ces documents sont conformes à ceux exigés par la législation, en particulier par le

- Code de l'Expropriation pour cause d'utilité publique Art. L 110-1 et suivants et Art. R. 110-1 et suivants,
- Code de l'Environnement Art. L 123-1 à L 123-19 et R 123-1 à R 123-27
- Code de l'Urbanisme Art. L 153-54 et suivants et Art. R 153-14

Le dossier d'enquête était constitué de :

- L'objet de l'enquête – informations juridiques et administratives
- La notice explicative.
- Le plan de situation.
- Le plan général des travaux.
- Les caractéristiques principales des ouvrages les plus importants.
- L'estimation sommaire des dépenses.
- L'étude d'impact, comprenant en particulier le résumé non technique, l'analyse de l'état initial de la zone, les principales solutions de substitutions avec les raisons pour lesquelles le projet a été retenu, l'analyse des effets négatifs et positifs, les mesures pour éviter ou réduire ou compenser les effets négatifs.
- Le dossier d'enquête parcellaire.

Dans le dossier d'enquête figuraient également

- Le dossier de mise en compatibilité du PLU de Courbevoie
- Le classement/déclassement des voies
- L'avis de l'Autorité Environnementale et réponses du Maître d'ouvrage

Les annexes :

- Décision d'opportunité du 18 aout 2015
- Convention de coordination et de partenariat entre le Département des Hauts-de-Seine et l'EPADESA
- Convention de transfert de Maîtrise d'ouvrage Etat-EPADESA
- Arrêté du 12 mai 2014 sur le lancement de la concertation préalable
- Délibération du Conseil d'Administration de l'EPADESA sur le lancement de la concertation
- Approbation du bilan de concertation du Département des Hauts-de-Seine et décision de lancement de la procédure d'enquête publique du 11 décembre 2014
- Approbation du bilan de concertation par le Conseil d'Administration de l'EPADESA
- Délibération du Département des Hauts-de-Seine sur le lancement des procédures préalables à la DUP, à l'enquête parcellaire et à la mise en compatibilité du 21 septembre 2015
- Décision de la DRAC sur l'absence de prescriptions archéologiques
- Guide de bonne tenue de chantiers du Conseil Départemental des Hauts-de-Seine
- Charte des chantiers à faibles nuisances de l'EPADESA

III - LE PROJET

Le présent dossier concerne la mise à l'enquête publique du projet d'aménagement de la RD 914 et de la RN 314 sur 1400 mètres, consistant à requalifier le boulevard de la Défense (dénomination de la RD 914 et de la RN 314 au sein de la commune de Nanterre) et la rue Felix Eboué (dénomination de la RN 314 au sein de la commune de Puteaux), entre l'avenue François Arago à Nanterre et le Boulevard circulaire de La Défense à Puteaux (92). Le projet s'accompagne également de la reconstitution d'une troisième voie de circulation en amont du carrefour de la Demi-Lune sur le boulevard Circulaire de la Défense.

Le projet d'aménagement de la RD 914 et de la RN 314 vise à requalifier cet axe structurant en boulevard urbain et de le mettre à 2X2 voies, dans la perspective de développement de l'urbanisation aux abords, tout en maintenant ses capacités circulatoires nécessaires pour assurer à la fois sa fonction d'itinéraire de substitution de l'A 14 mais aussi pour décharger le trafic qui passe aujourd'hui par des voiries locales.

Cet aménagement intègre de larges cheminements piétons et des pistes cyclables côté voies ferrées, pour permettre un accès aisé aux futures gares Eole et du Grand Paris Express. Ces aménagements de chaussée et d'espaces publics permettront de faciliter les échanges entre la future gare Eole et du Grand Paris Express, le quartier des Groues, le stade Arena, le quartier des Jardins de l'Arche, le quartier des Faubourgs de l'Arche et l'ensemble des projets connexes localisés de part et d'autre de l'infrastructure.

Le projet s'accompagne également de l'aménagement de nombreux carrefours importants: carrefour François Arago, Célestin Hébert, Aimé Césaire, bretelle Léonard de Vinci, tour des Jardins de l'Arche, carrefour de la Folie et de la Demi-Lune sur le boulevard Circulaire. Il s'agit de modifier la forme de ces carrefours, pour ceux qui existent, et d'en créer de nouveaux pour permettre d'insérer la nouvelle chaussée créée dans le sens Ouest-Est. Il s'agit également de requalifier ces espaces fondamentaux et de permettre un écoulement correct du trafic.

Il prévoit également la reprise de nombreux ouvrages d'art -principalement des murs de soutènement- et comprend le rétablissement des accès aux installations techniques de la RATP et le maintien de l'accès à l'A 14.

Cet axe étant l'itinéraire de substitution du tunnel de l'A 14 en cas de problème de sécurité nécessitant la coupure de l'autoroute, donc un délestage du trafic, le projet vise aussi à proposer un profil adapté à cette fonctionnalité (2x2 voies de circulation en section courante) et des aménagements permettant d'assurer des conditions de circulation courante.

L'aménagement sera réalisé dans le cadre des emprises publiques actuelles à l'exception d'une parcelle appartenant à la société Icade.

Le projet étant partiellement situé sur des emprises publiques ferroviaires non

régularisées, les conditions de réalisation des travaux puis de régularisation foncière seront traitées par une convention spécifique entre la SNCF et les maitres d'ouvrage.

D'autres parcelles publiques éparses et non régularisées doivent faire l'objet d'un transfert de gestion à l'occasion de la DUP objet du présent dossier.

III – 1 LE CONTEXTE ACTUEL

Le projet d'aménagement de la RD 914 et de la RN 314 se situe entre les quartiers des Terrasses et le futur quartier des Groues à Nanterre et entre le cimetière de Neuilly à Puteaux et le quartier des Faubourgs de l'Arche à Courbevoie, à proximité immédiate du quartier d'affaire de La Défense et du boulevard Circulaire sur la commune de Puteaux.
le boulevard de La Défense, qui se prolonge par la rue Félix Eboué sur la commune de Puteaux, constitue l'un des axes principaux de desserte du quartier d'affaires de La Défense et du secteur Seine Arche au sein de !'Opération d'intérêt National La Défense Seine - Arche. Il est classé Route à Grande Circulation en raison de son rôle de délestage du tunnel de l'A 14 en cas de fermeture de cette dernière.
Actuellement, le boulevard de La Défense et la rue Félix Eboué sont à 2 ou 3 voies de circulation en section courante dans le sens Est-Ouest. Cela a pour effet de concentrer le trafic s'écoulant dans le sens Ouest-Est sur le boulevard des Bouvets puis sur le boulevard Aimé Césaire, voies bordées par de nombreux immeubles d'habitations exposés ainsi à des nuisances.
Le fonctionnement actuel est très routier, privilégiant la fonction de transit plutôt que celle de desserte. De plus, les circulations douces sont quasiment inexistantes du fait d'une géométrie inadaptée et de l'absence d'aménagements piétons et cyclables. Cela renforce ainsi l'effet de coupure urbaine entre le quartier des Terrasses et le quartier des Groues.
Enfin, les espaces verts sont très peu présents, renforçant ainsi le caractère routier de l'infrastructure.

III – 2 OBJECTIFS DE L'OPERATION

- Adapter la RD 914 et la RN 314 aux futurs développements du secteur par une mise à double sens et une requalification urbaine, permettant de maintenir des conditions correctes de circulation
- Accompagner la mise en service des futures gares Eole et du Grand Paris Express
- Accompagner la desserte des nombreux projets connexes : le futur quartier des Groues, le stade Arena, Campus-Défense, le quartier des Jardins de l'Arche et sa future tour
- Hiérarchiser les espaces dédiés aux circulations: véhicules, 2 roues motorisées, cycles, piétons, clarification des usages de chacun sur l'emprise publique
- Sécuriser les carrefours et les traversées piétonnes;
- Proposer des aménagements qualitatifs hiérarchisant et répondant aux différents usages des lieux
- Maintenir le rôle d'itinéraire de substitution de l'A 14 en cas de problème dans le tunnel, en améliorant cette fonctionnalité dans le sens Ouest-Est par la création de la nouvelle chaussée sur la RD 914 et la RN 314, toi.li: en retirant ce trafic de

la voirie de desserte locale, réduisant ainsi les nuisances sonores et la pollution (boulevard des Bouvets et Pesaro, Aimé Césaire au niveau du secteur des Croissants)
- Reconstituer la 3ème voie en amont du carrefour de la Demi-Lune.

III – 3 ETUDES PREALABLES ET CHOIX DU PROJET

Le dossier d'opportunité réalisé entre avril 2012 et juin 2013 porte sur le projet de mise à double sens de la RN 314 entre le Boulevard Circulaire de La Défense (RN 13) et la limite de domanialité entre RN 314 et RD 914 située au niveau de la bretelle d'entrée de l'A 14, peu après le carrefour Léonard de Vinci / RN 314. Les communes concernées sont Nanterre, Courbevoie et Puteaux.
Le dossier traitait également de la mise à double sens de la RD 914 entre la limite mentionnée ci-dessus et le carrefour RD 914 / RD 131 (avenue Arago).
Le dossier d'opportunité a été soumis aux services de l'Etat pour instruction le 8 juillet 2013. Il a fait l'objet d'un avis favorable du secrétaire d'Etat chargé des transports de la mer et de la pêche le 5 août 2015.
Les principales conclusions de l'avis rendu sont les suivantes :

Avis favorable à la poursuite du projet avec les recommandations principales :

- L'opération va créer une nouvelle section de la RD 914 dans le sens Nanterre Boulevard Circulaire, section n'ayant pas vocation à intégrer le réseau routier national y compris dans sa partie parallèle à la RN 314. La domanialité des voies ne doit donc pas être modifiée, le Réseau Routier National conservant la même consistance qu'actuellement
- Le carrefour de la Demi-Lune sur le boulevard circulaire doit être intégré au projet dans la suite des études et sa géométrie optimisée
- La géométrie du carrefour de la Folie doit être optimisée : des optimisations de la géométrie doivent être trouvées pour améliorer la visibilité et réduire les vitesses pratiquées sur la section RN 314
- L'ensemble des carrefours doit être étudié afin de s'assurer de leur bon fonctionnement à terme et le délestage de l'A 14 devra être examiné.

L'EPADESA a débuté en juillet 2012 l'étude d'un projet global d'aménagement de la RD 914 et de la RN 314 au niveau « étude de faisabilité ». Le Conseil Départemental des Hauts-de-Seine a souhaité ensuite mener lui-même les études de conception du projet d'aménagement pour la section RD 914, l'EPADESA poursuivant les études sur la section RN 314. Ces études « niveau faisabilité » ont permis de constituer le dossier d'opportunité mentionné ci-dessus. Les résultats de l'étude de conception réalisée par le département des Hauts-de-Seine montrent :
- Une compatibilité des projets dans les principes de traitement de la RD 914 (profil de la RD à 2X2 voies, largeur de voies, traitement des principaux carrefours) ;
- Un raccordement sans difficultés du projet de la RN 314 de l'EPADESA et du projet RD 914 du département des Hauts-de-Seine.

L'article L·300 2 du Code de l'Urbanisme fait obligation, pour les personnes publiques ayant l'initiative d'opérations d'aménagement, d'organiser le plus en amont possible des procédures administratives, la concertation, dans les conditions fixées après avis des

communes concernées, afin d'associer pendant toute la durée de l'élaboration du projet les habitants, les associations et les autres personnes concernées.

Dans le cadre du projet, une concertation préalable a été organisée du 16 septembre au 17 octobre 2014 indus afin d'informer le plus largement possible le public sur ce projet d'aménagement et sur son opportunité. Les riverains et usagers ont pu poser leurs questions, émettre leurs opinions et faire part de leurs suggestions sur le projet.
Un bilan a été réalisé à l'issue de cette phase de concertation :

Le principe d'aménagement de la RD 914 et de la RN 314 à 2x2 voies à double sens a reçu une adhésion très majoritaire. D'une manière générale, le projet rencontre une bonne adhésion de la population qui salue les effets bénéfiques du projet sur le cadre de vie et les déplacements.
La concertation préalable menée par le Conseil Départemental et l'EPADESA a été constructive car le public a révélé un grand intérêt au projet d'aménagement et à sa réalisation.
Les avis formulés ont été pris en compte et leur faisabilité technique ont été étudiés en préparation de l'enquête publique.
Les principales améliorations ont porté sur :

- L'optimisation des itinéraires cyclables le long du projet, en tenant compte des contraintes d'emprises (réseau ferroviaire au nord et bâtiments existants au sud)
- Le choix de la solution « à plat » pour le carrefour Arago, permettant de supprimer la coupure urbaine créée par la dénivellation existante, de procéder à des aménagements qualitatifs et paysagers de surface et de permettre de meilleurs échanges des mouvements routiers tournants
- Le maintien de la dénivellation existante de la RN 314 entre la rue de Valmy, le pont Léonard de Vinci et la RN 314 tout en prenant en compte le souhait exprimé de relier les rives de cet axe et de le rendre plus urbain
- La création de carrefours à feux supplémentaires entre Aimé Césaire et le Boulevard Circulaire pour réguler et apaiser le trafic ainsi que des traversées piétonnes et Personnes à Mobilité Réduite (PMR) entre Courbevoie (quartier des Faubourgs de l'Arche), d'une part, et, d'autre part, Nanterre (stade Arena, Terrasses de l'Arche), Puteaux (cimetière de Neullly...)

III - 4 PRINCIPALES SOLUTIONS ALTERNATIVES ENVISAGEES PUIS ECARTEES

La première partie de la réflexion entre le Conseil Départemental des Hauts-de-Seine, la ville de Nanterre et l'EPADESA a consisté à s'assurer que les conditions de circulations resteront correctes sur l'axe, ainsi que sur l'ensemble de la zone d'étude. En effet, le projet aura pour effet de délester la voirie locale au profit de la RD 914 et de la RN 314.
La seconde partie de la réflexion a consisté à s'assurer du bon fonctionnement des carrefours, en particuliers le carrefour Arago. Plusieurs géométries du carrefour ont été testées, avant d'aboutir à la solution retenue.
Ainsi, plusieurs variantes ont été proposées et comparées, avant d'aboutir à l'aménagement retenu.

Tout d'abord, l'analyse a porté sur la comparaison avec aménagement et sans aménagement :
- La variante 1: elle correspond au scénario sans projet d'aménagement de la RD 914 et de la RN 314. Le profil de la route est à trois voies dans un sens uniquement (Est Ouest)
- La variante 2: le projet consiste à réaménager la RD 914 en voirie urbaine à 2x2 voies et à requalifier la RN 314 en boulevard urbain à 2 voies, et une voie de tourne-à-gauche vers l'A 14

Ensuite, l'analyse a porté sur les différentes variantes d'aménagement du carrefour Arago :
- La variante 1: carrefour dénivelé « en croix » (présenté en concertation)
- La variante 2 : carrefour giratoire « à feux » ;
- La variante 3 : carrefour « oblong » (présenté à la concertation)
- La variante 4 : carrefour « en croix, à plat »
- La variante 5 : carrefour « oblong optimisé »
- La variante 6 : carrefour « place à feux »

Enfin, les variantes ont également porté sur le profil en long de la RN 314 au droit du pont Leonard de Vinci sur les communes de Nanterre, Puteaux et Courbevoie :
- Une variante 1: avec le maintien de la RN 314 à son niveau actuel
- Une variante 2 : avec le rehaussement de la RN 314 au niveau du Pont Leonard de Vinci

III – 5 DESCRIPTION DES AMENAGEMENTS **(Annexe 1 : Plans des aménagements)**

L'aménagement sera réalisé dans le cadre des emprises publiques actuelles à l'exception d'une parcelle appartenant à la société Icade.
Le projet peut se décomposer en 3 sections :
- Entre les carrefours Arago et C. Hébert : voirie à 2X2 voies dans les deux sens, du stationnement, une plantation d'arbres, l'aménagement du carrefour Arago avec feux et anneau central, pistes cyclables, aménagement d'espaces verts
- Entre les carrefours C. Hébert et A. Césaire : voirie à 2X2 voies dans les deux sens, un trottoir avec alignement d'arbres, du stationnement, une piste cyclable bidirectionnelle, l'aménagement en croix du carrefour C. Hébert pour tenir compte du nouveau pont qui sera réalisé dans le cadre du projet Eole, l'aménagement du carrefour A. Césaire avec feux, îlot central, pistes cyclables et aménagement d'espaces verts .
- Entre le carrefour A. Césaire et le boulevard Circulaire de la Défense : voirie à 2X2 voies dans les deux sens, un terre-plein central, des trottoirs de part et d'autre, une piste cyclable bidirectionnelle, l'aménagement de la rue de Valmy et du pont Léonard de Vinci, l'aménagement des carrefours Léonard de Vinci, Tour des jardins de l'Arche de la Folie et de la Demi-Lune, les traversées piétonnes

III – 6 CARACTERISTIQUES DES OUVRAGES LES PLUS IMPORTANTS

La réalisation du projet nécessite des travaux de démolition et de construction d'ouvrages d'art, et en particulier :
- Modification et renforcement du mur en terre armée au niveau du carrefour Arago et entre ce carrefour et le carrefour C. Hébert

- Remblaiement de la trémie au niveau du carrefour Arago
- Reconstruction du soutènement en limite de propriété Icade
- Démolition et reconstruction d'une partie du mur existant entre la RN 314 et la rue Léonard de Vinci
- Adaptation des murs de soutènement existants en amont de la trémis d'accès à la A 14
- Renforcement du mur existant entre le nouveau cimetière de Neuilly et le carrefour de la Folie
- Création d'un trottoir en console sur le mur existant côté voies ferrées
- Arasement du mur existant entre la RN 314 et les rues Valmy et Léonard de Vinci
- Reprise du profil en long de la rue Léonard de Vinci

Le délai global indicatif des travaux est estimé à 36 mois.
La mise en service peut être envisagée de façon progressive depuis le début des travaux prévus début 2018. **(Annexe II : Déroulement du chantier)**
Ce planning peut être modifié en fonction de l'évolution des nombreux projets alentours et en particulier du prolongement d'Eole SNCF à l'ouest, des lots immobiliers Vinci du quartier des Groues, de la Tour des Jardins de l'Arche, du projet Campus-Défense, du Grand Paris Express, du stade Aréna.
Les travaux d'aménagement de la RD 914 entre le carrefour Arago et le carrefour Césaire se feront sous maîtrise d'ouvrage du Conseil Départemental des Hauts-de-Seine.
Les travaux compris entre le carrefour Césaire et le boulevard circulaire se fero,t sous maîtrise d'ouvrage de l'EPADESA.

III – 7 PRINCIPALES MESURES D'INSERTION ENVIRONNEMENTALE

L'assainissement des ruissellements sera géré par un système de réseau enterré en liaison avec le réseau départemental unitaire.
Le risque géotechnique, lié à l'existence d'anciennes carrières, sera particulièrement étudié.
Ce projet de requalification a été étudié en tenant compte de la réalisation des nombreux projets d'aménagements connexes, en particulier dans le fonctionnement des infrastructures en fonction des générations de trafic de tous les programmes immobiliers envisagés.
Enfin le cadre de vie a fait l'objet d'études, en particulier en ce qui concerne la qualité de l'air et l'environnement sonore.

III – 8 SITUATION DU PROJET VIS-A-VIS DES DOCUMENTS D'URBANISME

Ce projet est compatible avec le Schéma Directeur Régional d'Ile-de-France (SDRIF) car il accompagne le développement de l'offre de transports en commun et il dessert le futur quartier des Groues et les nombreux projets immobiliers sur la zone.

Ce projet est compatible avec le Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France (PDUIF) car il redonne de l'importance aux piétons et cycles et il accompagne le développement des gares Eole et du Grand Paris Express.

Ce projet est compatible avec les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) de Nanterre et de Puteaux.
En revanche, ce projet nécessitera la mise en compatibilité du PLU de Courbevoie, car il est localisé au droit de l'emplacement réservé N°10 au bénéfice de la commune « Mise en relation de la RD 914 avec le pont Leonard de Vinci ». Il faudra modifier cet emplacement réservé et créer un nouvel emplacement réservé au bénéfice de l'EPADESA.

III – 9 ESTIMATION SOMMAIRE DES DEPENSES

Le montant total des dépenses est évalué à 55 M € TTC, tous postes confondus.
Il se décompose comme suit :

- Etudes, contrôle :	4,9
- Travaux préparatoires :	4,25
- Terrassements :	4,2
- Voirie :	7,9
- Génie civil :	5,3
- Assainissement :	2,5
- Equipement de la voirie :	3
- Aménagements paysagers :	3,5
- Pistes cyclables :	0,6
- Assistance technique :	0,6
- Phasage :	1,45
- Emprises foncières :	1,6
- Somme à valoir :	6
Montant général HT	45,8
TVA	9,2
MONTANT TOTAL	55 M €

IV ETUDE D'IMPACT

Cette étude très détaillée comporte
- Un résumé non technique, avec les objectifs et les justifications de l'aménagement, l'état initial de la zone, les principales solutions examinées, les raisons pour lesquelles le présent projet a été retenu, les principales observations lors de la concertation et l'ajustement du projet suite à ces remarques.
- La description du projet
- L'analyse des effets positifs et négatifs, directs et indirects, temporaires et permanents, à court moyen et long terme du projet sur l'environnement et la santé, ainsi que les mesures pour éviter, réduire ou compenser ces effets
- L'analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus
- La compatibilité du projet avec l'affectation des sols définis par les documents d'urbanisme et les plans, schémas et programmes
- L'évaluation d'incidences NATURA 2000
- Présentation des méthodes utilisées et description des difficultés dans la réalisation de l'étude

Avis de l'Autorité Environnementale et réponses des Maîtres d'Ouvrage :

L'Autorité Environnementale (AE), la Direction Régionale et interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie d'Ile-de-France, a été saisi pour avis par le préfet des Hauts-de-Seine concernant ce projet de requalification urbaine.
Les principaux enjeux environnementaux concernent la gestion des déplacements, la qualité de l'air, les nuisances sonores, l'insertion paysagère ainsi que la prise en compte des risques naturels et technologiques.
Les principales recommandations de l'AE sont :

- Vérifier la cohérence du modèle de simulation employé pour l'étude de trafic et actualiser, le cas échéant, les résultats, notamment pour ce qui concerne les carrefours
- Intégrer le projet EcoCampus Seine à Nanterre, dans l'analyse des effets sur le trafic
- Exposer de façon plus précise les effets du projet sur l'ambiance sonore
- Approfondir l'analyse paysagère en précisant les principes d'insertion

D'une manière plus générale, l'étude d'impact devrait insister sur les avantages environnementaux générés par le projet.

Les Maîtres d'Ouvrage se sont attachés à répondre point par point à toutes les observations de l'AE.

V ENQUETE PARCELLAIRE

Le projet est situé en partie sur le domaine public ferroviaire, le transfert domanial de ce dernier vers le domaine routier fait l'objet de conventions en cours d'élaboration avec la SNCF.
La réalisation du projet nécessitera la régularisation foncière d'un certain nombre de parcelles et volumes publics, au bénéfice des gestionnaires des domaines impactés.
A Nanterre, la réalisation du projet ne nécessite l'acquisition que d'une parcelle privée, numérotée 24.
La parcelle 24, de 2400 m² appartenant au promoteur Icade est une bande de terrain qui permettra la réalisation d'un trottoir en pied de façade d'un nouveau programme immobilier. Ce nouveau contour foncier a fait l'objet de discussions préalables entre les différents acteurs.
Les parcelles publiques déjà situées sur le domaine routier feront l'objet d'une régularisation foncière.
Le dossier d'enquête parcellaire comprend la notice explicative, les plans parcellaires et l'état parcellaire.

VI DEROULEMENT DE L'ENQUETE

V – 1 AVANT L'ENQUETE

- Concertation préalable :
  Une concertation préalable a été organisée du 16 septembre au 17 octobre 2014 afin d'informer le public sur ce projet d'aménagement. Les riverains et usagers

ont pu poser leurs questions, émettre leurs opinions et faire part de leurs suggestions sur le projet. Un bilan a été réalisé à l'issue de cette phase de concertation.

- Concertation Inter Administrative :
  Deux réunions ont eu lieu le 23 septembre et le 12 octobre 2016.
  Etaient présents : France Domaine Hauts-de-Seine, Syndicat des Eaux d'Ile de France, EPADESA, Iris Conseil, Société du Grand Paris, Ville de Courbevoie, RATP, SNCF, Préfecture des Hauts-de-Seine.
  Ces deux réunions ont fait l'objet d'un compte rendu avec un tableau de synthèse des observations. Chaque administration a pu développer ses interrogations et ses suggestions, en particulier sur les interfaces du projet avec les domaines les concernant.

- Publicité et information du public :
  L'avis d'ouverture d'enquête publique a été affiché dans les trois mairies concernées, à l'extérieur et à l'intérieur, sur les tableaux d'affichage communaux, ainsi que sur les sites concernés.
  Les délais légaux ont été respectés et j'ai pu vérifier que cette publication a été faite dans de bonnes conditions.
  Les certificats d'affichage sont en Annexe III
  Des panneaux expliquant le contexte et la réalisation du projet ont été exposés durant l'enquête dans le hall de la mairie des Terrasses de Nanterre.
  L'avis d'enquête publique a été publié dans les journaux « Le Parisien » (édition Hauts-de-Seine) du 16 novembre, 30 novembre, 6 décembre 2016 et « Les Echos » du 16 novembre, 29 novembre, 6 décembre 2016.

- Réunions de présentation du projet :
  Avant le début de l'enquête, nous avons rencontré, le commissaire-enquêteur suppléant et moi-même, les Maitres d'Ouvrage, le 8 novembre 2016, afin de nous faire expliquer le contexte du projet et son utilité publique.
  Ont assisté à cette réunion :
  Messieurs C. Chemana, Directeur de la Voirie et J. Cuirot, Chef de Projet, pour Le Conseil Départemental des Hauts-de-Seine
  Monsieur G. Dos Santos, Chef de Projet, pour l'EPADESA
  Les modalités pratiques de l'organisation de l'enquête ont été examinées avec :
  Madame H. Parrouffe, Enquêtes Publiques, Préfecture des Hauts-de-Seine
  Monsieur A. Carraud, Direction de l'Infrastructure, Mairie de Nanterre
  Madame L. Coulibaly, Service Urbanisme, Mairie de Puteaux
  Madame N. Zmit, Service Permis de Construire, Mairie de Courbevoie

  Le 22 novembre 2016, une visite à pied du site, en compagnie des deux Maitres d'Ouvrage, nous a permis de détailler longuement le projet sur place.

V – 2 PENDANT L'ENQUETE

- Recueil des observations du public
  Pendant les heures d'ouverture des mairies, le public a pu consulter le dossier et a pu consigner ses observations sur les registres d'enquête qui étaient mis à sa disposition dans les trois mairies concernées.

- Permanences
  Six permanences se sont tenues régulièrement, deux dans chaque mairie, à Nanterre, Courbevoie et Puteaux :
  les samedi 10 décembre 2016 de 9 h. à 12 h.et vendredi 13 janvier 2017 de 9 h. à 12 h. à la mairie des Terrasses à Nanterre
  les mardi 13 décembre 2016 de 14 h. à 17 h. et jeudi 12 janvier 2017 de 14 h. à 17 h. dans le hall administratif de la mairie de Puteaux
  les lundi 12 décembre 2016 de 9 h. à 12 h. et mercredi 11 janvier 2017 de 13 h. à 16 h. dans le hall principal de la mairie de Courbevoie

- Réunion publique d'information
  A la demande principalement de Monsieur P. Jarry, Maire de Nanterre, une réunion publique d'information s'est tenue le 20 décembre 2016, de 19 h. à 21 h. à la mairie des Terrasses à Nanterre. La publicité de cette réunion a été faite par voie d'affichage sur les panneaux administratifs des trois communes concernées.
  Messieurs P. Jarry, Maire de Nanterre, P. Devedjian, Président du Conseil Départemental des Hauts-de-Seine, J-C. Gaillot, Directeur Général de l'EPADESA, C. Chemana, Directeur de la Voirie au Conseil Départemental des Hauts-de-Seine, J. Cuirot, Chef de Projet au Conseil Départemental des Hauts-de-Seine, G. Dos Santos, Chef de Projet à l'EPADESA, Madame C. Crestin, Directrice de l'Aménagement à l'EPADESA et le commissaire-enquêteur ont pu présenter le projet avec tous les supports visuels et répondre aux questions du public.
  Le débat a été animé par un modérateur, Monsieur G. Milot.
  Environ une cinquantaine de personnes ont assisté à cette réunion publique d'information qui s'est déroulée dans un climat de dialogue constructif.
  Un compte rendu détaillé est joint au présent rapport. (Annexe IV)

- Prolongation de l'enquête
  L'information du public ayant été faite en conformité avec les règlements en vigueur et compte tenu de l'organisation d'une réunion publique d'information, il ne m'a pas paru utile de demander une prolongation d'enquête.

VII EXAMEN DES OBSERVATIONS RECUEILLIES

VI – 1 PV DE SYNTHESE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

A l'issue de l'enquête, il a été remis aux Maitres d'Ouvrage, au cours d'une réunion qui s'est tenue le 19 janvier dans les bureaux du Département, le PV de synthèse des observations du public.

Pendant la durée de l'enquête publique, du 5 décembre 2016 au 13 janvier 2017, le public a pu s'exprimer lors des permanences du commissaire-enquêteur ou en consignant des observations sur les registres mis à disposition dans les mairies des 3 communes concernées par le projet et également durant la réunion publique d'information qui a eu lieu à Nanterre le 20 décembre.
Durant cette réunion, 13 questions ont été soulevées.

Sur les registres, 3 commentaires ont été faits à Courbevoie, aucun à Puteaux, tous les autres, 15 au total, ont été faits à Nanterre. Cette constatation est logique dans la mesure où ce projet impacte principalement la commune de Nanterre.
Les questions abordées ont été émises par des personnes physiques et par des associations. En outre, la municipalité de Nanterre nous a remis un document donnant son avis sur le projet.
Il est à noter qu'il n'y a, dans toutes ces observations, aucune opposition au projet. Au contraire, la majorité des personnes qui se sont exprimées souhaitent voir la réalisation débuter le plus tôt possible.
Il faut remarquer également que seule l'enquête DUP a été l'objet de commentaires, l'enquête parcellaire associée n'a soulevée, elle, aucune question.
Dans un souci de simplification, nous avons classé l'ensemble de toutes les questions en 5 grandes catégories :

- **Questions sur les aménagements**
- **Questions sur le planning de réalisation et les difficultés lors des travaux**
- **Questions sur les pistes cyclables**
- **Questions particulières**
- **Contribution de la municipalité de Nanterre**

Questions sur les aménagements :

- Que deviennent les places de stationnement entre la place N. Mandela et le carrefour Arago ? Il faudrait prévoir des arrêts minute pour la poste
- Il serait souhaitable de prévoir des radars pour faire respecter le code de la route
- Aucun stationnement n'est prévu pour les bus des futures dessertes des gares
- L'accès au parking du stade Aréna en venant de la Défense n'est pas possible en tournant à gauche directement, provoquant ainsi un engorgement du carrefour A. Césaire
- Des questions se posent au sujet de la régulation du trafic au carrefour Arago aux heures de pointe
- Monsieur P. Binet suggère que l'escalier prévu pour accéder au pont Léonard de Vinci soit remplacé par une passerelle piétons permettant le franchissement de la RN 314, autorisant ainsi l'accès aux poussettes et aux personnes handicapées
- L'Association Naturellement Nanterre , par son Président M. Champesme, regrette que la passerelle des Fauvelles soit destinée à être démolie avant la mise en service du pont Hébert, des centaines de personnes utilisant cette passerelle quotidiennement pour éviter un détour d'au moins 500 mètres
- M. Etienne, Président Association des résidents Central Parc : comment se passe l'accès à A14 depuis l'ouest ?
- M. Bornier, Vice-président Acri-Liberté : avez-vous bien pensé à la giration tournante à gauche des poids lourds sur le nouveau carrefour rue de Vimy - boulevard de la Défense ?
- M. Martin, Conseiller municipal de Nanterre pose la question générale des traversées piétonnes, leurs emplacements et leurs fonctionnements
- M. Le Lann, Conseiller municipal de Nanterre, au sujet de l'école Lucie Aubrac : qu'est-il prévu pour que le changement altimétrique de la RD914 au niveau du carrefour Arago n'ait pas un impact négatif (effet mur) sur l'école ?

- M. Matisse, Président de l'association ABERPA et membre du collectif vélo Nanterre pose la question du déclassement de la petite section de la RN314 reliant le boulevard circulaire à la RD914
- M. Parisot, riverain de la résidence Central Parc : pourra-t-on rejoindre le pont et l'avenue Léonard de Vinci depuis l'ouest ?
- M. Lurawski, Collectif vélo Nanterre : sera-t-il possible de végétaliser le mur de soutènement de la section RN ?
- M. Lesage, riverain de la résidence La Liberté : qu'est ce qui peut être fait pour que les deux-roues n'envahissent pas les Terrasses comme ils le font aujourd'hui
- L'association Naturellement Nanterre regrette que le projet n'apporte aucune précision sur la desserte bus du quartier

Questions sur le planning de réalisation et les difficultés lors des travaux

- Association Acri – Liberté par son Président M. Perraudin, appuyé par des courriers du Préfet des Hauts-de-Seine et du Président du Conseil Départemental des Hauts-de-Seine, souhaite que la réalisation de ce projet se poursuive à un rythme soutenu. Il souhaite également que la mise à double sens de circulation du boulevard entre le carrefour Hébert et la Défense soit avancée prioritairement dans le planning prévisionnel des travaux
- L'association Naturellement Nanterre s'inquiète du retard pris par ce projet par rapport à la mise en service du stade Aréna, avec tous les désagréments que cela comportera pour les habitants du quartier
- M. Martin exprime son inquiétude sur le phasage des travaux : que se passera-t-il les soirs de matchs ?
- M. Le Lann : comment sont assurées les circulations pendant les travaux de démolition/reconstruction du pont Arago ?
- M. Matisse souhaite la mise en place d'un comité de suivi des travaux lors de la réalisation du projet

Questions sur les pistes cyclables

- M. Martin se félicite de la prise en considération des suggestions émises pour la circulation douce lors de la concertation préalable, mais pose la question de la matérialisation des pistes cyclables, de préférence en dehors des trottoirs
- M. Pillot souhaite que le cheminement des voies douces ne soit pas uniquement étudié pour le seul usage loisir
- M. Matisse donne sa préférence à des pistes cyclables sur trottoir et demande une étude approfondie pour les traversées de carrefours
- L'Association Village pose la question des pistes cyclables sur la route de la Demi-Lune

Questions particulières

- La Société de la Tour Eiffel vient d'acquérir l'immeuble Défense 3, situé sur le boulevard près du carrefour Arago. La présence du futur mur de soutènement condamnera le principal accès à cet immeuble. La solution consiste en l'élargissement de la voie reliant le boulevard des Bouvets à l'immeuble en agrandissant son rayon de courbure, pour permettre le passage de camions et l'élargissement de l'accès prévu au droit de l'immeuble Défense 4. La présence du mur de soutènement pose également les problèmes de limite des droits sur le

terrain, des fondations du mur, de l'emprise des travaux et de la gêne visuelle causée par ce mur

- L'association Naturellement Nanterre se plaint des conditions d'accueil de la mairie de Nanterre pour la consultation du dossier pendant l'enquête. Elle regrette également que le dossier soit difficile à lire à cause de son format. De plus, le résumé non technique est noyé dans la très volumineuse étude d'impact
- L'association Naturellement Nanterre regrette qu'il ne soit fait dans le dossier aucune mention du site Enertherm
- Madame Clavier s'étonne de ne pas avoir été informée de la réunion publique de concertation préalable de septembre 2014. Elle craint également que les nombreux projets nouveaux dans ce quartier se superposent sans pilotage global.

Contribution de la municipalité de Nanterre

La municipalité de Nanterre accueille favorablement la requalification du boulevard de la Défense qui doit s'inscrire dans le projet plus vaste de la refonte totale du quartier (nouveau quartier des Groues, gares ferroviaires, opérations immobilières, stade Aréna....), avec tous les enjeux que cela implique, en particulier pour les déplacements.
La municipalité donne ses préconisations dans le détail des aménagements de chaque section du projet : cheminement et matérialisation des pistes cyclables, aménagements paysagers, largeur de trottoir, séquences des feux, places de stationnement, interfaces avec les opérations immobilières.....

VI – 2 COMMENTAIRES DES MAITRES D'OUVRAGE

- Entre la place N. Mandela et le carrefour Arago, il est prévu la suppression des places actuelles pour laisser place à un aménagement paysager (alignement d'arbre) et à une piste cyclable. Les Maitres d'Ouvrage proposent de réserver tout de même deux places d'arrêt minute pour un accès plus facile à la poste et aux commerces environnants.
- La pose de radars dépend de trois critères principaux : l'accidentologie avérée, la difficulté pour les forces de l'ordre d'appréhender les contrevenants à des endroits donnés (topographie, conformité des lieux,..) et la logique d'itinéraire (limitation de vitesse cohérente et prolongée sur un axe). Un arbitrage au niveau national est ensuite fait sur base de l'analyse de ces critères. Dans le cas du projet RD914, s'agissant d'un projet comprenant une importante refonte de la voirie existante, le recul sur l'accidentologie avérée n'est pas suffisant et les deux autres critères ne sont pas remplis. Toutefois, après un délai d'observation, et si nécessaire, la question de la pose de radars pourra être reposée.
- La question des échanges multimodaux au niveau des gares Eole et Grand Paris fait l'objet d'une réflexion en cours. Un comité de pôle piloté par l'EPADESA auquel participent le Département et la ville de Nanterre a bien pris en compte l'aspect de l'organisation des échanges multimodaux à proximité des gares. Des arrêts bus seront bien prévus mais leur localisation définitive n'est pas actée. La restructuration des circuits bus correspondant à l'ouverture des gares Eole et Grand Paris est en effet encore en cours de définition. De plus, il est nécessaire de tenir compte d'une façon équilibrée des autres besoins en circulations actives et stationnements d'autres types (vélos, dépose minute etc..) dans un espace assez contraint.
- Le parking souterrain de l'Arena n'est pas destiné à recevoir du public en grand nombre (320 places maximum environ). Ces places sont réservées aux VIP au

moment des évènements et à certains agents du Département en journée. En conséquence le flux engendré par le parking souterrain sous l'Arena restera maîtrisé. L'important est de bien informer les spectateurs de la localisation des parkings publics de la Défense destinés à recevoir l'immense majorité d'entre eux (billets couplés, jalonnement). Par ailleurs, le trafic induit par la Tour des Jardins de l'Arche et les bureaux situés dans l'Arena, a été pris en compte dans les prévisions de trafic.

- Le projet du carrefour Arago constitue un compromis longuement débattu avec la ville de Nanterre et l'EPADESA entre insertion urbaine et capacité d'écoulement. La ville a notamment fortement exprimé son souhait de ne pas réaliser un carrefour possédant une géométrie trop routière en cohérence avec l'objectif de requalification urbaine de l'axe RD914/RN314 (transformation de l'ambiance routière en une ambiance urbaine). Toutefois il n'est pas non plus concevable d'abaisser trop fortement le niveau de service du carrefour qui doit permettre de gérer des flux antagonistes importants de véhicules. Aussi, après l'étude de différentes variantes de géométrie, la réactualisation des hypothèses de développement urbain et de nouvelles simulations de trafic, il a été possible de proposer une géométrie de type urbain (place à feux circulaire) mais doté d'une capacité de stockage de 4 véhicules de front dans l'anneau. Ce compromis a permis de recueillir le consensus des différents partenaires du projet. Par ailleurs le raccordement de ce carrefour au système de gestion centralisé des feux Siter permettra d'optimiser en temps réel le fonctionnement du carrefour.
- Pour accéder au pont L. de Vinci, le projet tel que présenté à l'enquête permet la circulation des personnes à mobilité réduite moyennant un allongement de parcours par rapport à l'itinéraire offert par l'escalier. En effet la pente de la rampe descendante depuis le pont L de Vinci offrira une circulation piétonne aux normes PMR. La réalisation d'une passerelle ne résoudrait pas la circulation PMR, hormis par l'installation d'un ascenseur complémentaire, car la pente nécessaire serait excessivement longue.
- La passerelle des Fauvelles doit en effet être démolie pour les besoins du projet Eole (RER E) mais pas en raison du projet RD914 / RN314. Les Maitres d'Ouvrage et la ville de Nanterre ont demandé à la SNCF de conserver le plus longtemps possible cette passerelle, l'objectif étant de limiter au maximum la durée entre la démolition de la passerelle et l'ouverture du nouveau pont Hébert.
- L'accès à l'A14 depuis l'ouest sera possible en empruntant la rue des Longues Raies puis la voie de contournement de la tour des Jardins de l'Arche et le nouveau carrefour créé entre cette voie et le boulevard de la Défense. Cette possibilité n'existe pas actuellement, elle sera créée par le projet.
- Les épures de girations permettent bien les mouvements tournants de véhicules lourds au carrefour rue de Vimy/boulevard de la Défense.
- Les durées de traversées piétonnes feront l'objet d'un temps incompressible pour chaque cycle de feux, calculé dans le cadre de l'élaboration des plans de feux. Les traversées piétonnes seront situées à chaque carrefour le long de l'axe du projet. Une traversée piétonne supplémentaire est à l'étude dans la section Hébert/Césaire.
- Le changement altimétrique de la RD914 s'accompagne aussi d'un éloignement de la RD914 des façades de l'école à l'approche du carrefour Arago et donc légèrement les sources de nuisance correspondantes, ce qui constitue un effet positif. Afin d'atténuer l'effet « mur » qui pourrait être ressenti, les Maitres d'Ouvrage proposent de travailler de façon très qualitative les aménagements

paysagers de la surface libérée par l'ancienne voirie aux abords de l'école ainsi que l'habillage végétal ou le talus à réaliser devant le nouveau mur de soutènement. Ces éléments seront mis au point avec la ville de Nanterre.

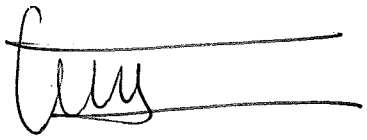
- La RN314 sera déclassée du domaine routier national vers le domaine routier départemental en même temps que le boulevard Circulaire.
- Il sera possible de rejoindre le pont L de Vinci depuis l'ouest en faisant demi-tour au carrefour de la Folie, grâce au nouveau sens de circulation créé par le projet.
- La végétalisation du mur de soutènement de la section RN est techniquement assez difficile du fait de l'étroitesse du pied de mur disponible pour les plantations. Par ailleurs il sera nécessaire d'obtenir l'accord du futur exploitant pour l'entretien végétal. Une étude comparative de revêtement minéral ou de végétalisation du mur sera réalisée avant le choix définitif.
- La verbalisation des circulations abusives des deux roues est souhaitée. Pour réduire le problème, des places de stationnement pour deux roues seront prévues sur le terre-plein devant le stade Arena.
- Une desserte bus du quartier sera bien mise en place mais le détail du fonctionnement de celle-ci n'est pas connu à ce stade. Elle dépend notamment de l'étude de restructuration bus menée par le STIF ainsi que des projets d'extensions de lignes des exploitants.
- Cette opération de requalification du boulevard fait partie des projets prioritaires des Maitres d'Ouvrage. Les procédures administratives sont toutefois longues. Le phasage général du projet comprend bien aujourd'hui la réalisation du nouveau sens de circulation vers la Défense en phase 1 entre le boulevard Césaire et le boulevard Circulaire. Le phasage de l'opération fait l'objet d'une étude de coordination générale réactualisée à l'avancement des études techniques. Les Maitres d'Ouvrage feront leur possible pour accélérer le calendrier pour la section entre le carrefour Hébert et la Défense.
- Le projet n'est pas strictement nécessaire au fonctionnement de l'Arena même s'il contribue à un meilleur fonctionnement du secteur. Le projet est prioritaire pour les Maitres d'Ouvrage mais soumis à des procédures administratives longues et des études complexes (technique, environnement, impact trafic....)
- Les zones principales de parking pour les spectateurs sont situées à la Défense. En conséquence, les politiques d'information, de communication (billets couplés, site internet) ainsi que le jalonnement routier devront inciter et diriger les spectateurs vers ces zones tout en contournant la zone immédiate de l'Arena et de chantier des RD914 et RN314. Par ailleurs, cette crainte est à relativiser par la temporalité différente entre les horaires de chantier et ceux des événements dans le stade.
- Durant les travaux, la circulation sur le pont Arago restera possible mais sera réduite (1 voie dans chaque sens). Dès la mise en service du pont Hébert, un itinéraire de contournement de la zone de travaux du pont Arago sera ouvert à la circulation.
- L'EPADESA pense organiser des comités de suivi sur les opérations dont il a la charge, notamment immobilières, et propose d'acter le principe d'un comité équivalent à l'échelle de l'aménagement de ce secteur du boulevard de la Défense. La question du chantier routier sera abordée à cette occasion.
- Les Maitres d'Ouvrage précisent que les avis des cyclistes divergent sur l'opportunité d'un aménagement cyclable sur chaussée ou sur trottoir. Vu le niveau de trafic routier sur cet axe, les Maitres d'Ouvrage suggèrent a minima le

principe d'une circulation cyclable clairement séparée du flux routier. Pour des raisons d'insertion et de qualité urbaine la solution sur trottoir a été retenue, car elle offre le meilleur compromis entre tous les enjeux et contraintes de déplacement.

- Les circulations douces n'ont pas été étudiées uniquement dans l'objectif d'un usage loisirs. Des améliorations sur le côté direct et rectiligne des pistes cyclables ont déjà été prises en compte depuis les premières esquisses. Par ailleurs, des sas vélos seront créés sur la chaussée à tous les carrefours, permettant aux cyclistes souhaitant se déplacer rapidement de se placer devant les automobiles aux feux. La mise au point du projet continuera en tenant compte de cet objectif.
- La volonté de l'EPADESA est de lancer une étude complète d'amélioration des pistes cyclables existantes dans le secteur Défense en 2017 (notamment au niveau des carrefours). Les associations cyclistes seront associées à cette étude.
- Le projet n'a pas d'impact sur le débouché de la route de la Demi-Lune sur le carrefour de la Folie. Toutefois le transfert du trafic induit par le projet sur une partie du boulevard Circulaire (vers le sud) a conduit l'état à demander une adaptation du carrefour dit « de la Demi-Lune » (ajout d'une voie de circulation pour accueillir le trafic). Il n'est pas prévu de création d'une piste cyclable sur le boulevard Circulaire mais la question sera reposée dans le cadre des futurs projets de requalification de celui-ci.
- Les Maitres d'Ouvrage étudieront les demandes de la société de la Tour Eiffel et réalisera les travaux visant à compenser la perte d'un accès au bâtiment et la présence d'un nouveau mur de soutènement. Le projet préalable sera mis au point en concertation avec la société de la Tour Eiffel. La solution d'un accès requalifié sur le boulevard des Bouvets est tout particulièrement envisagée.
- La mairie de quartier des Terrasses a été choisie du fait de sa localisation proche du projet, elle dispose d'une salle d'attente dans laquelle une exposition décrivant et résumant le projet était installée. Le dossier est en effet très complet mais il obéit aux nécessités de la réglementation en la matière qui impose un sommaire et un contenu auquel il n'est pas possible de déroger.
- Le dossier évoque bien la présence de la chaufferie Enetherm mais pas dans le périmètre d'études immédiat. La présence de la centrale n'a pas d'impact direct sur la conception du projet. Les Maitres d'Ouvrage seront toutefois attentifs aux évolutions ultérieures de la réglementation sur ce type d'installations dans la suite du projet si besoin.
- La concertation préalable de 2014 a fait l'objet d'une information diffusée par la mise à disposition de 1000 plaquettes d'information et la distribution en boite aux lettres de 12000 flyers. La réunion publique de septembre 2014 a rassemblé un public de 80 personnes environ. La coordination générale des projets du secteur est assurée à ce jour par l'EPADESA qui dispose d'un assistant à maîtrise d'ouvrage pour cette mission et organise des réunions mensuelles avec tous les Maîtres d'Ouvrage concernés. Cette coordination a déjà permis d'optimiser les itinéraires camions et les espaces dévolus aux différents chantiers dans l'objectif d'une minimisation des nuisances et d'une moindre consommation d'espace. Toutefois chaque projet doit se conformer aux exigences de ses procédures administratives propres.
- Les Maitres d'Ouvrage associeront la ville de Nanterre dans la suite de la mise au point du projet comme ils l'ont fait dans les phases préalables. La conception

du projet tiendra notamment compte des contraintes d'exploitation ultérieures qu'elles soient départementales ou communales.

Fait à Boulogne-Billancourt le 1er février 2017



Le Commissaire-enquêteur
Michel Tinturier