

# Enquête publique

Préalable au projet de création de voies nouvelles de circulation à la limite des communes de Rueil-Malmaison (quartier de Rueil-sur-Seine) et de Nanterre (quartier des Guillaeraies) entre l'avenue de Chatou (RD 986) et la rue de l'Industrie.

du 27 août 2018 au 11 septembre 2018 inclus

## Conclusions du Commissaire Enquêteur

Murielle Lescop



VILLE DE  
**Rueil**  
MALMAISON

MAIRIE DE NANTERRE

# 1 Objet de l'enquête : le projet d'aménagement

Cette enquête a pour objet la création de voies nouvelles et relève du code de la Voirie Routière. Elle est organisée par le maire de Rueil-Malmaison conjointement avec le maire de Nanterre qui a délégué l'organisation de l'enquête à la ville de Rueil-Malmaison.

## 1.1 Présentation du projet

Le projet concerne la création de deux voies nouvelles dans un quartier d'affaires (Rueil-sur-Seine) qui jouxte une zone de logements située en bordure de Seine, à Rueil-Malmaison et la zone d'activité Les Guillaies, situées elle à Nanterre. Le secteur est bordé par l'avenue de Chatou (RD986) qui longe l'A86 entre Nanterre et le Pont de Chatou.

La future voie A débouchera sur le carrefour National qui permet de franchir l'A86 en direction du centre de Rueil-Malmaison et de repartir vers La Défense et Gennevilliers.

### 1.1.1 Emprise du projet

L'emprise du projet est couverte par plusieurs emplacements réservés inscrits dans les documents d'urbanisme des deux communes :

- Emplacement réservé n° 103 au PLU de Rueil-Malmaison destiné à la réalisation d'une voie nouvelle sur les parcelles suivante : section AB n°258, 286, 289, 292, 293, 294, 295, 297, 300, 302, 425, 453, 458, 483, 484, 486, 487, 488, 489 représentant une surface de 6525m<sup>2</sup>.
- Emplacement réservé n° 102 au PLU de Rueil-Malmaison destiné à la réalisation d'une voie nouvelle sur les parcelles suivantes : section ABn°302, 304, 489, 490,491 représentant une surface de 1123m<sup>2</sup>.
- Emplacement réservé n° 417 au PLU de Nanterre<sup>1</sup> pour une voie publique sur les parcelles suivantes : B199 (754m<sup>2</sup>) et B220 (1014m<sup>2</sup>).

### 1.1.2 Implantation des voies

Les voies nouvelles seront créées entre l'avenue de Chatou et la rue de l'Industrie.

- La première voie, dite voie A relie la rue de l'Industrie à l'avenue de Chatou parallèlement à la rue Sainte-Claire Deville.

---

<sup>1</sup> Inscrit au PLU de Nanterre en 2015

- La deuxième voie, dite voie B perpendiculaire à la voie A, reliera la rue Sainte Claire Deville à la nouvelle voie.
- Le sens de circulation permettant de relier la rue Sainte-Claire Deville au carrefour National grâce à un mouvement de tourne-à-Gauche sur l'avenue de Chatou, sera supprimé au profit de la nouvelle voie A qui débouchera directement sur le carrefour National.
- La voie B sera classée en zone 30.



### 1.1.3 Profil des voies

#### a. Voie A

Dimensionnement : largeur de 16 mètres et 20 mètres sur la partie à 3 voies. Elle comportera :

- Deux voies de circulation en double sens avec un doublement du sens de circulation Deville/avenue de Chatou à l'approche du carrefour National.
- Deux pistes cyclables (1.5 m de large) de part et d'autre de la chaussée dans un sens de circulation chacune.
- Trottoirs : entre 2.35 m et 2.5 m de large sur la rive Ouest (côté Rueil) et 1.75 m le long du Parc des Guillaeraies (côté Nanterre).
- Des places de stationnement (30 prévues).
- Des arbres de hautes tiges implantés sur le trottoir côté Ouest.

#### b. Voie B

Dimensionnement : largeur de 14 mètres. Elle comportera :

- Deux voies de circulation en double sens.
- Trottoirs : 1.85 m de large.
- Des places de stationnement (19 prévues)
- Des arbres de hautes tiges implantés sur les deux trottoirs.

### 1.1.4 Attendus du projet

L'objectif est de fluidifier le trafic aux heures de pointes. En effet, la rue Sainte-Claire Deville est saturée aux heures de pointes du soir en raison du tourne-à-gauche qui paralyse le croisement avec l'avenue de Chatou. Il provoque des embouteillages dans les parkings des sociétés présentes dans le secteur, obligeant les salariés à patienter.

Le projet améliorera le fonctionnement du carrefour National et de l'avenue de Chatou, notamment grâce à :

- La suppression du tourne-à-gauche à la sortie de la rue Sainte-Claire Deville qui fluidifiera le croisement entre cette dernière et l'avenue de Chatou.
- Le doublement des voies dans la nouvelle voie A au niveau du futur croisement avec le carrefour National
- La suppression de la voie dédiée qui effectuait un mouvement de tourne-à-droite sur le carrefour National. Elle permettra l'économie d'une sous-phase au niveau des feux sur la RD 986 (avenue de Chatou) qui entrainera la fluidification du trafic au niveau du carrefour National sur cette voie et la nouvelle voie A.

La circulation de l'avenue de Chatou se fera dans un seul sens. Le trafic vers le carrefour National sera reporté sur la nouvelle voie A, qui sera doublée en approche du carrefour National :

- La sortie des bureaux, problématique, sera améliorée et la connexion avec l'A86 plus rapide.
- Circulation prévue : 5000 véhicules par jour pour la voie A et 1500 véhicules par jour pour la voie B.

La création de nouvelles voies permettra également de :

- Désenclaver la zone d'activité des Guillaeraies.
- Alléger le trafic interne du quartier.
- Développer les mobilités douces grâce aux aménagements dont bénéficieront les nouvelles voies.
- Améliorer le cadre de vie par des espaces publics de qualité.

### 1.1.5 Appréciation sommaire des dépenses

Le coût de l'opération est estimé à 4 995 530 €. Les deux postes principaux sont les frais de déblai/dépollution/remblai et de construction de la voirie, soit un total de 4 144 600 € sur 4 995 530€.

### 1.1.6 Impact sur l'environnement

Le DRIEE a dispensé le maître d'ouvrage d'une étude d'impact considérant que l'impact du projet était faible.

## 2 Déroulement de l'enquête

### 2.1 Réunions préparatoires à l'enquête

#### 2.1.1 Réunion avec le maître d'ouvrage

Le projet a été présenté le 11 juillet 2018, lors d'une première réunion de travail. A cette occasion le bilan de la concertation préalable à cette enquête a été évoqué. Il en ressort que le projet en lui-même a reçu un avis très favorable du public. Le public a émis certaines préoccupations concernant les pistes cyclables et les problèmes de circulation sur les trajets pendulaires au niveau de l'A86 et du pont Chatou. Etaient présents à cette réunion :

- Marie-Pierre Chauzu Directeur Administratif et Financier, Direction Générale des Services techniques Ville de Rueil-Malmaison.
- Elodie Marnotte-Hamaide, Chargée de projet, Développement informatique et Aménagement de l'espace représentant la ville de Nanterre.
- Stéphane Foulon, Service Etudes et Déplacements.

- Le cabinet Néorama représenté par Fanny Fiorentino et Claire Delmotte.

### 1.1.1. Visite du périmètre de l'opération

Une visite du périmètre a eu lieu le 19 juillet 2018 avec M Jacquier, en charge du présent projet.

## 2.2 Information effective du public

### 2.2.1 Lieu, durée de l'enquête et permanences

L'enquête s'est déroulée du lundi 27 août 2018 au mercredi 11 septembre 2018 inclus, sur les communes de Rueil-Malmaison et de Nanterre où le dossier était consultable en trois points :

- A l'Hôtel de Ville de Rueil-Malmaison, Direction de l'urbanisme et de l'aménagement, 13, boulevard du Maréchal Foch à Rueil-Malmaison :
  - du lundi au vendredi de 8h30 à 12h et de 13h30 à 18h
  - le jeudi de 8h30 à 12h et de 13h30 à 20h, ainsi que le samedi matin de 8h30 à 12h30.
- Dans le hall du Parc des Sports et de Loisirs Michel Ricard situé près du site du projet, au n° 15, rue Sainte-Claire-Deville ouvert de 9h à 19h du lundi au samedi.
- A l'Hôtel de Ville de Nanterre, Direction de l'Infrastructure, 130 rue du 8 mai 1945, aux jours et heures d'ouverture de la mairie de Nanterre du lundi au vendredi de 9h à 12h et de 13h30 à 17h.

J'ai assuré deux permanences le samedi 8 septembre 2018 de 9h30 à 12h à Hôtel de Ville de Rueil-Malmaison et le mardi 11 septembre 2018 de 17h30 à 20h dans le hall du Parc des Sports et de Loisirs Michel Ricard.

### 2.2.2 Consultation du dossier

Le dossier pouvait être consulté sur les lieux de l'enquête et sur le site internet de la ville de Rueil-Malmaison où il était disponible en téléchargement.

L'ensemble des propriétaires ont fait l'objet d'une notification distribuée le 17 août 2018. Cette notification les informait de la tenue de l'enquête et des modalités de consultation du dossier.

### 2.2.3 Registre d'enquête

Le registre d'enquête coté et parafé par mes soins, pouvait être consulté sur place, avec le dossier d'enquête.

### 2.2.4 Courrier électronique

Une adresse mail était également à disposition du public : [enquetepubliquevoiesnouvelles@mairie-rueilmalmaison.fr](mailto:enquetepubliquevoiesnouvelles@mairie-rueilmalmaison.fr)

### 2.2.5 Affichage et publicité

L'avis au public, de 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 10 août 2018 au 11 septembre 2018 inclus dans les panneaux administratifs des communes de Rueil-Malmaison et de Nanterre, et dans les mairies respectives des deux villes. Cet avis est paru dans deux journaux, 12 jours avant l'ouverture de l'enquête et dans les 8 premiers jours de l'enquête :

- « La Croix » le 16 août 2018 et le 30 août 2018.
- « Le Parisien » le 16 août 2018 et le 30 août 2018.

### 2.2.6 Publications locales

Une information sur l'enquête publique est parue sur les sites internet respectifs des villes de Nanterre et de Rueil-Malmaison avec un lien vers la page où l'on pouvait télécharger l'ensemble du dossier.

## 2.3 Dossier de l'enquête

### 2.3.1 Composition du dossier

Sur le lieu de l'enquête, outre le registre d'enquête, le dossier à la disposition du public comprenait 10 documents :

1. Le plan de situation.
2. La Notice explicative.
3. Appréciation sommaire des dépenses.
4. Le plan d'aménagement du projet.
5. L'arrêté conjoint des maires en date du 30/07/2018.
6. L'étude de capacité du carrefour en date du 20/11/2014.
7. Détail des emprises foncières.
8. La liste des propriétaires des parcelles impactées.
9. L'avis de la DRIEE dispensant d'étude d'impact le maître d'ouvrage.

En pièces complémentaires :

10. Le bilan de la concertation tenue préalable.
11. L'avis d'information.
12. Les publications.

### 2.3.2 Appréciation du dossier d'enquête

Le dossier d'enquête était complet et comprenait l'ensemble des documents nécessaires. Les détails du projet étaient clairement présentés avec des illustrations pertinentes.

Dans la notice explicative, on peut regretter que les données de l'étude de trafic présentée en annexe n'apparaissent pas dans la présentation du projet.

L'étude de trafic présente des projections qui n'ont pas été réactualisées en fonction des projets immobiliers à venir ce qui laisse à penser que le trafic aux heures de pointes pourrait être supérieur.

### 2.3.3 Dépôt des observations

Le registre d'enquête coté et parafé par mes soins, était consultable sur les lieux de l'enquête désignés ci-dessus. Une adresse mail était également à la disposition du public : [enquetepubliquevoiesnouvelles@mairie-rueilmalmaison.fr](mailto:enquetepubliquevoiesnouvelles@mairie-rueilmalmaison.fr)

### 2.3.4 Climat de l'enquête

Les services en charge du projet et l'équipe municipale ont souhaité communiquer largement sur l'enquête publique et le projet. Ils ont déployé des moyens supérieurs à ceux requis par les obligations légales. La commune a déployé :

- Plusieurs points de consultation avec une bache extérieure annonçant l'enquête sur le secteur du projet.
- Une consultation du dossier sur le site de la Ville.
- Un mailing auprès des habitants du quartier les informant de la tenue de l'enquête.

### 2.3.5 Fin de l'enquête

J'ai rencontré l'équipe en charge du projet le 18 septembre 2018 pour leur présenter les interrogations soulevées par l'enquête et plus particulièrement celles sur la configuration de la piste cyclable. La Ville a confirmé son choix du positionnement de la piste cyclable entre la chaussée et le stationnement.

Il m'a semblé souhaitable que la Ville organise une rencontre avec les cyclistes pour justifier ses choix et recueillir l'avis des cyclistes.

La Ville a répondu à mes questions par mail le 25 septembre 2018.

## 3 Analyse des observations recueillies

### 3.1 Analyse de la participation du public à l'enquête

La participation a été plutôt bonne compte tenu de la brièveté des délais de l'enquête et de la période de rentrée traditionnellement dédiée à la préparation de l'année scolaire et des loisirs.

Le public s'est exprimé essentiellement par le biais de l'adresse courriel dédiée à l'enquête. J'ai reçu en tout 4 personnes au cours des deux permanences que j'ai tenues. Ces personnes étaient favorables au projet.

On compte 22 observations écrites représentant 20 personnes, parmi lesquelles on dénombre trois personnes morales : Le collectif Vélo Nanterre, L'association des Rives de Seine, association du quartier des Impressionnistes, La société Bürr Dental.

### 3.2 Analyse des thématiques abordées

L'analyse thématique fait ressortir des thèmes que l'on peut classer en deux grandes familles :

- L'usage du vélo dans le secteur avec des préoccupations centrées sur la sécurité des cyclistes.
- La congestion du secteur par le trafic automobile et ses conséquences.

La répartition des observations écrites par thème dans l'ordre d'importance montre que les préoccupations qui ressortent sont : la sécurité des cyclistes suivie par la mise en place de continuités cyclables et une inquiétude face à la congestion du quartier aux heures de pointe.

Thèmes	Nombre d'observations	%
Positionnement piste cyclable	16	80%
Continuité cyclable	6	30%
Sécurité des cyclistes	5	25%
Congestion du trafic et pollution	5	25%
Développement des transports en commun voie A et modes actifs	4	20%
Stationnement vélos	4	20%
Imperméabilisation des sols	2	10%
Relogement entreprises	2	5%

### 3.2.1 Voies cyclables

Les préoccupations des cyclistes concernent principalement la sécurité des parcours et leur développement :

- L'absence de piste cyclable sur la voie B et continuités cyclables.
- La sécurité de la géométrie proposée pour les pistes cyclables sur la voie A.
- La dangerosité du mobilier urbain et des aménagements pour les cyclistes.

### 3.2.2 Continuités cyclables

Observation n°1, 2, Mail n°3, 4, 6,8

Un certain nombre de contributeurs souhaitent la mise en place d'une piste cyclable bidirectionnelle dans la voie B et proposent de supprimer une rangée de stationnement pour ce faire. A défaut d'une piste cyclable, certains suggèrent une zone de rencontre.

Ces demandes sont motivées par la demande de continuités cyclables sur l'ensemble du quartier et de la ville afin d'assurer la sécurité des parcours cyclistes tout en les facilitant.

#### Précisions de la Ville

1. Quels seront les types de flux piétons attendus dans la voie B ?

*Les flux piétons seront liés à la desserte des immeubles qui donnent sur cette voie (l'immeuble de bureaux Novartis a des accès sur la rue Sainte Claire Deville), soit une faible fréquentation.*

*Le classement en zone 30 suffit pour les cyclistes, une zone de rencontre ne se justifie pas (elles sont aménagées aux abords d'établissements recevant du public, dans les centres-villes commerçants et les zones pavillonnaires). Concernant la voie A, les flux piétons seront faibles tant que la station de métro du Grand Paris ne sera pas réalisée, soit après 2030.*

#### Avis du commissaire enquêteur

La voie B sera limitée à 30 km/heures. Elle présente une largeur de 14 m, inférieure à celle de la voie A. L'installation de pistes cyclables y serait difficile. Elle mesure 90 m en longueur. Cette longueur est insuffisante pour prendre de la vitesse. Le partage des voies pourra donc se faire en garantissant la sécurité des cyclistes. Les continuités cyclables doivent effectivement être encouragées car elles contribuent au report de l'automobile vers le vélo. Les dispositifs tels que les zones de rencontre sont cependant plus adaptés dans des zones mixtes, où l'on rencontre un flux piétonnier important. Les entrées des immeubles seront positionnées sur la rue Sainte-Claire Deville. La voie nouvelle A sera réservée aux sorties des parkings. Les flux piétons seront donc relativement limités sur cette rue. La présence d'une gare du futur Réseau du Grand Paris Express risque d'accroître les flux piétonniers, mais on peut imaginer en parallèle une baisse du trafic automobile dans le secteur.

### 3.2.3 Positionnement de la piste cyclable sur la voie A

Observations n°1, 2, Mail n°3, 5, 6, 8, 9, 10, 12, 13, 14, 15, 17, 18, 19, 20, 21, 22, courrier agrafé n°1

Les habitants souhaitent majoritairement (80% des observations) modifier le positionnement de la piste cyclable prévue sur le tronçon A-A de la nouvelle voie A entre la chaussée et le stationnement automobile. Ils souhaitent placer la piste cyclable entre le trottoir et le stationnement automobile. Leurs arguments sont les suivants :

- La piste sera coupée par les véhicules qui se gareront.
- Les voitures en stationnement masqueront la visibilité des cyclistes.
- Les véhicules de livraison stationneront sur la piste cyclable obligeant les cyclistes à se rabattre sur la chaussée et l'accidentologie montre que ce phénomène engendre un réel danger.
- De nombreux poids lourds circulent dans le quartier et augmentent l'insécurité de la chaussée pour les cyclistes.
- Un risque de portières qui s'ouvrent sur la piste et effraie le cycliste ou provoque un accident.



Le positionnement adopté par la Ville est commandé par la préoccupation de ménager la visibilité maximum lors des sorties des entrées charretières. En effet, en éloignant la piste de la sortie on augmente la visibilité du cycliste en mouvement.

La seconde préoccupation à laquelle a répondu la Ville est celle de protéger les piétons et notamment les plus fragiles, que sont les enfants dont le comportement peut être imprévisible.

La Ville a prévu une bande d'une largeur de 75 cm entre le stationnement et la piste cyclable. Cette largeur est supérieure à celle préconisée par le CERTU qui recommande une largeur minimum de 50 cm.

### Précisions de la Ville

1. Quelle est la position de la Ville sur le souhait exprimé par les habitants, d'intervir la piste cyclable et le stationnement ?
  - a. Dans la configuration actuelle du projet, le stationnement ne masquera-t-il pas la visibilité des cyclistes ?  
*Cette configuration offre l'avantage de garantir une bonne visibilité entre cyclistes et automobilistes qu'ils soient en stationnement ou en circulation : le cycliste n'est pas 'caché' par le stationnement, ce qui ne surprend pas l'automobiliste au niveau des carrefours.*
  - b. Le CERTU recommande une visibilité de 5 m du cycliste en sortie d'entrée charretière. Au vu de la largeur des trottoirs (2.5 m), ne peut-on pas espérer une bonne visibilité de la piste en sortie de parking, même si elle est située plus près, entre le trottoir et le stationnement ?  
*Exposer un cycliste à 2m50 d'une entrée charretière n'est pas sécurisant : certains véhicules débouchent rapidement, surtout sur ce trottoir qui ne devrait pas être très fréquenté, l'accès piétons aux bâtiments étant situé côté Sainte Claire Deville.*
  - c. Un véhicule en manœuvre sur la piste cyclable ne constituera-t-il pas une zone de danger tant que le véhicule ne sera pas à l'arrêt ?  
*C'est le cas de figure habituel pour les voies non équipées de pistes/bandes (dans les zones 30, de rencontre ou 50km/h) et pour les voies équipées de bandes cyclables.*
  - d. Comment traiter le déport évoqué par les cyclistes sur un trafic très hétérogène (véhicules de livraison, coursier motorisés, etc.) engendré par un quartier d'affaires ? Ne sera-t-il pas un facteur de risque pour le cycliste ?  
*La police municipale déploie des caméras de vidéo-verbalisation (mises en place dans la rue Sainte Claire Deville depuis quelques mois) pour décourager les livraisons en pleine voie. Si le phénomène est constaté sur la voie nouvelle, la ville pourra en installer.*
  - e. Quels sont les inconvénients des pistes placées entre le trottoir et le stationnement, pour les cyclistes en vélo transport, pressés d'arriver à leur destination ?  
*Ce sont les piétons, surtout les personnes âgées ou en situation de handicap (malvoyants) qui n'apprécient pas la proximité des deux roues ; même avec une distinction (couleur, rang de pavés), les piétons débordent souvent sur la piste et gênent les cyclistes pressés.*
  - f. Quels sont les dispositifs connus pour freiner les cyclistes et les inciter à respecter les autres usagers ?  
*Des panneaux peuvent être posés pour rappeler les règles de bonne conduite (exemple sur les bords de Seine).  
Pour compléter, une réunion sur le sujet sera organisée dans les prochains jours avec le milieu associatif cycliste.*

### Avis du commissaire enquêteur

La Ville a maintenu son point de vue sur le positionnement de la piste qu'elle a justifié par les points suivants :

- Meilleure visibilité des cyclistes en sortie des entrées charretières pour les automobilistes.

- Protection des piétons les plus fragiles (handicapés, personnes âgées etc.).
- Possibilité de déployer des caméras de vidéo-verbalisation déjà en place rue Sainte-Claire Deville sur la voie A.

Les cyclistes ont massivement exprimé une crainte sur la sécurité du positionnement contiguë à la chaussée. Un véhicule en manœuvre sur la piste cyclable constituera une zone de danger tant que le véhicule ne sera pas à l'arrêt.

La Ville estime que les pistes seront principalement empruntées par des employés pressés d'arriver sur leur lieu de travail. La Ville craint que cet usage de vélo-transport n'incite les cyclistes à adopter une vitesse relativement élevée, qui pourrait provoquer des accidents avec les piétons et surprendre les automobilistes.

Même si l'on peut regretter que la concertation n'ait pas abouti à produire une solution consensuelle, il faut admettre qu'en l'état actuel du projet, la simple permutation de la piste avec la chaussée ne permettrait pas d'obtenir une solution satisfaisante pour tous les usagers.

En effet, la prise de vitesse peut être importante sur la voie A en raison de sa longueur et du type de cycliste attendu. Le retour d'expérience montre que des collisions entre cyclistes et piétons peuvent engendrer de très graves accidents. Par ailleurs, les passagers des automobiles ouvrant leur portière sur la piste cyclable seront moins attentifs qu'un conducteur qui ouvre sa porte directement sur la chaussée ou une piste cyclable.

En outre le projet présente certaines garanties sur les points soulevés par les cyclistes :

- La bande 75 cm permettra de sécuriser les ouvertures des portières entre la piste cyclable et les voitures en stationnement.
- La piste surélevée par rapport à la chaussée constituera un garde-fou pour éviter que les automobilistes ne mordent sur la piste cyclable en roulant.
- Le dénivelé sera suffisamment haut pour être perçu par les automobilistes et les cyclistes (5 cm).
- Les abords des entrées charretières ont été traités de manière à ménager un cône de visibilité important (absence de stationnement et d'obstacles) et permettront aux cyclistes de voir les véhicules sortir des parkings, et réciproquement pour les automobilistes.
- La mise en place d'une vidéo-verbalisation semble une solution efficace pour lutter contre le stationnement en double-file. Les effets positifs de ce dispositif mis en place rue Sainte-Claire Deville ne sont pas encore perçus par les habitants, mais se feront sentir dans la durée, le temps que les conducteurs intègrent cette nouvelle mesure.

La Ville a entamé des démarches pour rencontrer les cyclistes de la ville de Rueil-Malmaison ce qui devrait favoriser la compréhension du projet et permettre un dialogue.

### 3.2.4 Eléments de sécurité

Observations n°2, courrier agrafé n°1, Mail n°3, 6, 17

Les contributeurs ont fait des remarques et des suggestions sur les aménagements pour assurer la sécurité pour les cyclistes.

#### 1. La couleur des bandes cyclables :

Les habitants ont insisté sur le choix des couleurs qui doivent contraster avec la chaussée et le trottoir afin d'avertir les autres utilisateurs de la présence de la piste cyclable.

#### 2. Les séparateurs des bandes :

La distinction entre la piste cyclable et la chaussée ou le trottoir doivent être différenciés par la perception des changements de matériaux par le piéton, et plus particulièrement les personnes malvoyantes.

#### 3. Les potelets et barrières :

Certains contributeurs préconisent des aménagements bas pour les éléments séparateurs jugés dangereux.

#### 4. Les intersections avec la voirie :

L'intersection des pistes cyclables entre la voirie et les pistes cyclables présente un réel danger. Dans le projet, les pistes s'arrêtent sur le trottoir avant les intersections, puis sont matérialisées sur la chaussée. Les habitants souhaitent que la visibilité des pistes soient accrues, et qu'elles soient continues.

#### 5. Suivi de la maîtrise d'œuvre :

Il est souligné que parfois, certains éléments tels que la bande 75 cm prévue dans le projet peuvent être « oubliés » dans la mise en œuvre. « Il faut veiller à ce que cette bande, trop souvent négligée, soit réalisée. » Mail n°8

### Précisions de la Ville

#### 1. Quelle est la position de la Ville concernant la dangerosité des barrières et potelets.

##### a. Les éléments bas préconisés sont-ils réellement moins dangereux ?

*Les mobiliers bas sont remplacés au fur et à mesure par des potelets hauts pour répondre aux normes réglementaires (hauteur supérieure à 1m20) pour les personnes à mobilité réduite (en particulier les malvoyants).*

#### 2. Les intersections du projet présentent une interruption de la piste cyclable. Le fait que les angles des trottoirs soient partagés entre les piétons et les cyclistes (tel qu'on le comprend dans la présentation du projet) présente-t-il des avantages spécifiques ?

##### a. Quelle est la position de la Ville concernant la sécurité des intersections pour les cyclistes et les piétons ?

*Afin d'améliorer la sécurité des cyclistes au niveau des traversées, le projet pourra décaler la traversée pour éviter une confrontation directe avec les véhicules qui tourneront dans les voies secondaires, ce qui obligera également les cyclistes à ralentir à l'approche du carrefour en créant une chicane. Nous proposons également de créer un passage piétons/vélos 'surélevé' pour faire ralentir les véhicules qui s'engageront dans les voies secondaires (voie B et rue Paul Héroult) classées en zone 30.*

### Avis du commissaire enquêteur

Ces éléments ont bien été pris en compte dans le projet :

- Les pistes cyclables seront réalisées en béton désactivé beige clair, le trottoir en enrobé noir clouté et la chaussée en enrobé rosissant.
- Des bordures en granit bouchardé seront implantées de part et d'autre de la piste cyclable.
- Les intersections présentent une zone à risque. Les propositions de la Ville permettront d'agir à la fois sur la vitesse des cyclistes et celle des automobilistes aux intersections. La réduction de la vitesse permet aux usagers d'augmenter leur champ de vision et d'anticiper plus facilement le danger.

Il serait important que la Ville veille à ce que les pictogrammes des pistes cyclables et leur signalisation soient répétés sur les zones de danger, comme les entrées charretières ou les intersections.

#### 1.1.2. Stationnement des vélos

Observation n°2, Mail n°3, 4, 9

Certains ont souligné l'importance de prévoir des stationnements pour les vélos. Cet aspect est essentiel pour le développement de l'usage du vélo.

### Précisions de la Ville

#### 1. La Ville a-t-elle prévu des dispositifs de stationnement sur le projet ?

*Des appuis vélos seront posés aux abords des commerces (projet du Dami) et des immeubles de bureaux (destinés aux visiteurs – les employés ayant leur parking vélo sécurisé au sein des bâtiments).*

### **Avis du commissaire enquêteur**

Si certaines entreprises offrent effectivement des stationnements sécurisés à leurs salariés, conformément aux prescriptions du PDUIF, le stationnement à proximité des commerces et des bureaux offrira des possibilités supplémentaires de stationnement pour d'autres usages. Néanmoins, la sécurisation de ces stationnements devrait faire l'objet d'une réflexion.

### **3.2.5 Congestion du trafic automobile et pollution**

Observation n°3, 4, Mail n°6, 9

Certains habitants estiment que la création de voies nouvelles visant à fluidifier le trafic aura un effet contreproductif en incitant les usagers à utiliser l'automobile au détriment des autres modes de déplacements tels que les modes de déplacement actifs<sup>2</sup>, ou les transports en commun, moins impactants en termes de pollution de l'air. L'association ARS demande à :

« (...) faire beaucoup de pédagogie auprès des entreprises et des salariés pour inciter ceux-ci à utiliser d'autres moyens de transport que la voiture, développer les transports en commun publics ou privés et améliorer les transports existants, stopper cette double concentration (logements collectifs et entreprises) dans le quartier qui pénalise injustement ses habitants (pollutions diverses, encombrements de leurs rues, amplification de la canicule). »

L'ARS, trouve que la densification du quartier passée et à venir, engendre une saturation des réseaux viaires qui se reporte sur l'accès à l'A86 et au pont de Chatou. Les habitants constatent la paralysie du trafic aux heures de pointes du soir et dans une moindre mesure le matin. Elle engendre une difficulté réelle à sortir du quartier et congestionne également la rue résidentielle Guy de Maupassant. Cette paralysie du trafic aux heures de pointe handicape tout autant les salariés du secteur que les habitants.

### **Précisions de la Ville**

1. Pouvez-vous nous citer les principaux chantiers concernant les aménagements cyclistes et piétonniers à venir dans le secteur ?

*La ville a demandé au CD92 de finaliser les aménagements cyclables sur l'avenue de Colmar (RD991) entre le pont de Chatou et Nanterre ; il s'agit notamment d'aménager le trottoir nord situé entre la rue d'Estienne d'Orves et le boulevard National en y intégrant une piste cyclable à double sens. Les contre-allées sont déjà aménagées en double sens cyclable et classée en zone 30, les pistes ont été réalisées aux abords du Mobipôle. Sur la RD913 (avenues Paul Doumer et Napoléon Bonaparte), les aménagements cyclables sont prévus dans le cadre du projet du tramway T1 ; la requalification de la RD39 entre la RD913 et la rue de Gênes prévoit également la création de pistes cyclables, ce qui permettra de prolonger les aménagements déjà réalisés en amont sur les avenues Victor Hugo et du Maréchal Juin.*

2. Un habitant voulait conserver la voie dédiée pour ajouter une file vers l'A86, qu'en pensez-vous ?

*On passerait de deux voies à trois puis une vers l'A86 ; il est préférable de garder deux voies sur ce linéaire assez court car les réductions de files entraînent des retenues à l'arrière à cause des véhicules qui veulent se réinsérer dans la dernière file.*

3. Quelles sont les incitations mises en place par la Ville pour inciter les salariés à emprunter les transports en commun ou les modes de déplacement alternatifs ?

<sup>2</sup> Modes actifs : modes de déplacements tels que la marche, le vélo induisant la participation active de l'homme.

*Les entreprises doivent mettre en place des actions dans le cadre de leur Plan de Déplacements d'entreprises ; ces actions sont régulièrement rappelées dans le cadre des contacts entre la ville et les entreprises.*

### **Avis du commissaire enquêteur**

La Ville est consciente que les problèmes de circulation rencontrés aux heures de pointe dépassent largement le secteur et qu'ils sont issus autant d'un trafic de transit que de l'usage de l'automobile par les salariés du secteur. Les enjeux du secteur relèvent de la compétence du Département et de la Région. Un des objectifs affichés par l'ensemble des acteurs est de favoriser le report de l'usage de l'automobile vers d'autres modes de transport afin de réduire le trafic automobile et la pollution atmosphérique. Le PDUIF<sup>3</sup> encourage les modes actifs et les transports en commun, ainsi que le covoiturage.

Il serait donc souhaitable qu'en parallèle du projet, la Ville mette en place des actions envers les entreprises pour que ces dernières incitent véritablement leurs salariés à utiliser d'autres modes de déplacement que l'automobile. Une réflexion sur les continuités des itinéraires cyclables, sur l'accessibilité des espaces piétons paraît devoir être poursuivie à l'échelle de la commune pour renforcer l'existant. En effet, les grandes coupures urbaines que constituent l'A86, l'avenue de Colmar ou encore l'avenue Paul Doumer semblent autant d'obstacles à surmonter pour que les habitants se reportent massivement sur ces modes de déplacements.

On note que la Ville améliore petit à petit les continuités cyclables avec la création de nouvelles pistes cyclables, l'extension des zones 30. Le franchissement de ces grandes coupures urbaines sera facilité à terme. Le projet de requalification de l'avenue Paul Doumer entraînera une réappropriation de ces espaces par les piétons et les cyclistes.

Concernant le secteur du projet, l'étude de trafic prévoit une baisse de trafic dans la rue Sainte Claire Deville avec la mise en place du projet, soit 200 UVP/h le matin et 300 UVP<sup>4</sup>/h le soir supprimés au niveau du mouvement de Tourne-à-gauche sur la voie dédiée.

« Par rapport à la projection de trafic au fil de l'eau, on note les principales évolutions suivantes :

- Report des TàG<sup>5</sup> de la rue Ste-Claire-Deville vers la nouvelle voie (200 UVP/h le matin et 300 le soir),
- Meilleure attractivité du TàD<sup>6</sup> de la rue Ste-Claire-Deville suite au délestage de trafic engendré par l'interdiction de TàG,
- Equilibrage des flux entrants dans la ZAC avec l'arrivée de la nouvelle voie (délestage des TàD vers la rue Ste-Claire Deville au profit de la nouvelle voie),
- Ouverture d'un nouvel itinéraire pour rejoindre l'A86 via le Carrefour National et la nouvelle voie pour les usagers de la ZAC des Guillaies (TàD supplémentaire depuis la nouvelle voie en direction de l'A86E). »<sup>7</sup>

<sup>3</sup> Plan de Déplacements Urbain d'Ile-de-France approuvé le 19 juin 2014

<sup>4</sup> UVP/h : Unité Véhicule Particulier par heure

<sup>5</sup> TàG : mouvement de tourne à gauche

<sup>6</sup> TàD : mouvement de tourne à droite

<sup>7</sup> Etude du fonctionnement du Carrefour National, 20 novembre 2014, page 16

Le tableau ci-dessous reprend les projections de trafic réalisées dans cette étude à la suite de deux campagnes de comptages effectuées en 2009 et 2011.

Nombre de véhicules attendus	Projection 2015 sans le projet		Projection 2015 avec le projet		impact du projet sur le trafic	
	HPM <sup>8</sup> en UVP	HPS <sup>9</sup> en UVP	HPM en UVP	HPS en UVP	HPM en UVP	HPS en UVP
Segment						
Avenue de Chatou Entre le carrefour National et la rue Sainte-Claire Deville	1093	944	903	872	-190	-72
Avenue de Chatou Entre la rue Sainte-Claire Deville -entrée A86	655	761	712	858	57	97
rue Sainte-Claire Deville sens entrée depuis avenue de Chatou	495	322	180	277	-315	-45
rue Sainte-Claire Deville sens sortie vers avenue de Chatou	261	449	86	166	-175	-283
Voie dédiée mouvement de tourne-à-Gauche	204	310	supprimé	supprimé		
sortie nouvelle voie A vers carrefour National			204	310		
sortie nouvelle voie vers A86			28	70		
entrée nouvelle voie depuis avenue de Chatou			218	142		

La suppression du tourne-à-gauche qui ralentit la sortie de la rue Sainte-Claire Deville sur l'avenue de Chatou permettra de fluidifier le trajet vers le pont de Chatou grâce au report du trafic sur le carrefour National.

On observe par ailleurs que la baisse de trafic dans la rue Sainte Claire Deville sera supérieure au simple flux de la voie dédiée, les baisses des flux cumulés représentent respectivement 490 UVP pour l'heure de pointe du matin et 328 UVP pour l'heure de pointe du soir.

La création de la nouvelle voie (voie A), qui double la rue Sainte-Claire Deville est donc indispensable pour permettre, à la fois l'accès au carrefour National et fluidifier le trafic.

Son dimensionnement, avec le doublement des voies en approche du carrefour National permettra un stockage suffisant pour fluidifier à la fois la nouvelle voie et le carrefour en partie Nord, en direction de l'A86. En effet, la suppression de la voie dédiée permet d'économiser un feu, et fluidifiera cette partie. Dans la partie Sud du carrefour, le trafic ne sera pas dégradé, à défaut d'être amélioré.

Ainsi, les piétons seront les premiers bénéficiaires d'une baisse de trafic dans la rue Sainte Claire Deville. Cette dernière recevra les entrées des futurs immeubles. La rue Sainte Claire Deville directement accessible à partir de la passerelle qui relie le quartier à la gare RER, permettra un parcours beaucoup plus apaisé en termes de pollution et de niveau sonore pour les usagers pédestres.

La fluidification du trafic sur le secteur permettra de limiter la pollution automobile.

Pour répondre à la crainte exprimée par certains, d'encourager une augmentation de l'usage de la voiture par la création de voies nouvelles, il faut préciser que l'arbitrage entre la voiture et les autres modes s'effectue sur différents critères : temps de parcours, fréquence des transports en commun, accessibilité, stationnement, sécurité, coût financier.

<sup>8</sup> HPM : heures de pointes du matin

<sup>9</sup> HPS : heure de pointe du soir

L'amélioration d'un segment du parcours constitue donc un élément parmi un ensemble de critères qui déterminent le choix des salariés.

En revanche, la présence d'une piste cyclable sur la voie nouvelle A renforce la sécurisation des parcours cyclistes que met en place la ville de Rueil-Malmaison au fur et à mesure des réaménagements de la voirie.

Les continuités cyclables devraient petit à petit se créer et rendre l'usage du vélo plus attractif. Le déploiement du stationnement vélo qui accompagne ces projets participera à ce report souhaité. Le PDUIF affiche pour objectif :

- Un accroissement de 20 % des déplacements en transports collectifs.
- Un accroissement de 10 % des déplacements en modes actifs (vélo et marche).

### 3.2.6 Aménagement de la rue

Observation n°4, Mail n°6, 15, 16

Certains se sont inquiétés des conséquences directes de l'aménagement du projet sur l'environnement.

#### 3.2.6.1 Zone inondable

Observation n°4, Mail n°16

On remarque que la proximité de la Seine et la vulnérabilité du quartier au risque d'inondation ont poussé certains habitants à s'exprimer sur le risque d'imperméabilisation. Le DRIEE a souligné que le risque était maîtrisé par la Ville à travers le PPRI qu'elle doit appliquer. Dans le dossier d'enquête, la ville a présenté le dispositif de filtrage des hydrocarbures, principale source de pollution engendrée par le projet. « Les avaloirs seront équipés de systèmes de traitement des eaux pluviales de type Stoppol permettant d'éviter le rejet d'hydrocarbures en Seine. »<sup>10</sup>.

La Ville est tenue de présenter un dossier de Déclaration conformément au code de l'environnement : « *En effet, la nomenclature des opérations soumise à autorisation ou déclaration en application des articles L214-1 à L214-3 du code de l'Environnement stipule que les rejets d'eaux pluviales pour des projets supérieurs à 1 ha sont soumis à déclaration (rubrique 2.1.5.0).* » Observation n°4.

#### 3.2.6.2 Lutte pour la préservation de l'environnement

Deux propositions ont émergé sur ce thème :

- La végétalisation accrue du quartier en raison de la forte chaleur dégagée par les bâtiments et les trottoirs. Mail n°15
- La réduction de l'éclairage pendant certaines périodes nocturnes pour lutter contre la pollution lumineuse.  
« *Concernant l'éclairage, pour une nouvelle infrastructure, il serait judicieux de prévoir une diminution de l'éclairage après 23h ou 00h (et donc un capteur ou un double circuit), afin de lutter progressivement contre la pollution lumineuse.* » Mail n°6

### Précisions de la Ville

1. Les obligations en matière de Police de l'Eau :

« Au vu des rubriques de la nomenclature EAU qui pouvaient être concernées par le projet nous en avons identifiées trois : la 2.1.5.0, la 2.2.4.0 et la 3.2.2.0. Concernant les deux dernières nous sommes très en dessous des seuils, le projet est donc Non Classable au titre de ces deux rubriques. Pour la rubrique de 2.1.5.0, visée expressément dans l'enquête publique, les rejets ne se font pas dans le milieu naturel mais dans un collecteur pluvial existant par l'intermédiaire de grilles avaloirs équipées de dispositifs efficaces pour lutter contre d'éventuelles pollutions au niveau des nouvelles voies créées. Le projet ne nécessite donc pas de démarche particulière au titre de cette rubrique de la loi sur l'eau. »

<sup>10</sup> Notice explicative, page 22



## 2. Les surfaces imperméabilisées :

« Les surfaces minérales du projet resteront équivalentes par rapport à la situation avant travaux. En revanche, 35 arbres seront plantés sur l'ensemble du projet, ce qui améliorera la situation au regard du réchauffement climatique. »

Concernant les problématiques liées au risque inondation et à la vulnérabilité des berges voisines :

« Le projet est effectivement en zone inondable mais n'aura pas d'incidences néfastes lors d'une crue. Le projet sera légèrement décaissé par rapport à la topographie actuelle, il aura un effet positif certes minime en créant une capacité supplémentaire de rétention d'environ 1300 m<sup>3</sup>. Concernant l'imperméabilisation des sols il faut retenir qu'une bonne partie de ceux concernés par le projet sont déjà fortement imperméabilisés (cf. photo ci-dessous indiquant la situation avant travaux). Par ailleurs le projet présente un bassin versant très restreint et se situe en proximité de la Seine il n'engendrera donc pas d'aggravations des phénomènes de ruissellement. La collecte des eaux pluviales par un nombre adapté d'avaloirs, capables d'absorber des précipitations exceptionnelles, seront raccordés au collecteur « eau pluviale » préexistant dont le dimensionnement est très largement supérieur en termes de débit à ceux attendus en cas de précipitations exceptionnelles. La gestion des eaux pluviales en termes de quantité est donc assurée. Concernant la prévention des pollutions liées à la mise en service de nouvelles voies routières chaque avaloir d'eaux pluviales sera équipé d'un dispositif de traitement des eaux pluviales de type STOPPOL® 10CKF qui assure le dégrillage, la décantation (pour les matières en suspension) et la filtration (pour le traitement des pollutions dissoutes (HAP, DCO, métaux lourds...) des eaux de ruissellement pour des bassins versants < 1000 m<sup>2</sup>. Dans le cas présent chaque avaloir équipé traitera en moyenne 500 m<sup>2</sup>. Le dispositif sera entretenu 2 fois par an conformément aux recommandations du fabricant assurant la pérennité de l'efficacité du traitement. La gestion des eaux pluviales en termes de qualité est donc assurée.

## 3. La pollution lumineuse : la proposition du mail n°6 peut-elle être retenue ?

La ville a déjà mis en place ce dispositif de réduction de la puissance pendant la nuit dans certaines rues. Cela pourra être réalisé dans ce secteur.

La mise en place d'un éclairage public à LED permet des économies d'énergies importantes par rapport aux autres modes d'éclairages avec la possibilité de réduire l'intensité lumineuse pendant la période 23h00 à 5h00. Il est également possible de mettre en place un système de détecteur de présence afin d'assurer un sentiment de sécurité des passants durant ces heures de faible éclairage.

### Avis du Commissaire Enquêteur

La Ville a développé les informations sur le dispositif qui sera mis en place. Il présente des garanties suffisantes pour rassurer les habitants. La maintenance de l'ouvrage devra en revanche être fidèle aux recommandations du fabricant pour en assurer l'efficacité.

L'imperméabilisation des sols par le projet sera équivalente à l'imperméabilisation existante. En effet, l'emprise de la nouvelle voie A est actuellement occupée par des parkings extérieurs

La lutte contre le réchauffement climatique doit être prise en compte dans les constructions afin d'éviter la création d'îlots de chaleur, ou tout au moins l'aggravation de ces phénomènes. Cependant, ces aménagements relèvent de l'aménagement et sont traités dans le cadre des procédures d'urbanisme telles que l'élaboration du PLU ou encore d'opérations d'aménagement. Néanmoins, on peut observer des améliorations dans le projet présenté. Les alignements d'arbres fourniront une zone d'ombrage, qui actuellement n'existe pas. Ces alignements permettront en outre la création d'une nouvelle continuité écologique.

Enfin, la Ville étudie la proposition de réduire l'intensité lumineuse sur les plages horaires de 23h00 à 5h00 du matin et la mise en place d'un système de détecteur de présence pour assurer la sécurité des passants.



### **3.2.7 Relogement des entreprises**

Mails n°1 et 2

#### **Précisions de la Ville aux questions du Commissaire Enquêteur**

La société Bürr Dental a expliqué sa situation. Le projet nécessite le départ de l'entreprise de ses locaux actuels, donc elle cherche à présent un relogement de son entreprise.

1. Quelle est la situation de la société Bürr Dental ?

*La société est locataire d'un bien appartenant à un propriétaire privé, dont le bail arrive à échéance en 2020. Des négociations sont actuellement en cours entre le propriétaire et son locataire, notamment sur les indemnités en cas de départ anticipé de cette société.*

#### **Avis du commissaire enquêteur**

Le phasage des travaux permet d'étaler dans le temps les opérations. Ainsi, la plage de temps restant laisse penser qu'une solution sera trouvée avant le démarrage des travaux de la 3<sup>ème</sup> phase.

## 4 Analyse bilancielle du projet

### 4.1 Intérêt général du projet

Le projet répond à un besoin sectoriel qui vise à rendre attractif un quartier d'affaire vieillissant. Il fait l'objet aujourd'hui d'une réhabilitation complète. Par ailleurs, la congestion que connaît le trafic aux heures de sorties des bureaux dans le quartier (plus particulièrement la rue Sainte Claire Deville et le croisement avec l'avenue de Chatou) a incité la maîtrise d'ouvrage à créer un projet ambitieux dont le but est de fluidifier les sorties du quartier des salariés.

#### 4.1.1 Les impacts positifs

En termes d'amélioration du trafic le projet permet :

- La baisse significative du trafic dans la rue Sainte Claire Deville.
- L'amélioration du trafic sur la partie Nord du carrefour National qui est un carrefour stratégique pour rejoindre la partie Sud de la ville et le secteur de la Défense.
- La fluidification d'une partie de l'avenue de Chatou vers le Pont de Chatou, autre point névralgique.
- Un meilleur accès vers l'A86 à partir de la rue Sainte-Claire Deville en direction du Pont de Chatou et de Versailles.
- Un meilleur accès vers l'A86 en direction de Gennevilliers à partir du carrefour National.
- Permettra de désenclaver la zone d'activité des Guillaeraies

En effet, l'étude de circulation montre que la suppression du mouvement de tourne-à-gauche rue Sainte-Claire Deville vers le carrefour National permet de fluidifier le trafic en provenance de Nanterre sur la RD986 au niveau du carrefour National.

Par ailleurs, la suppression d'un sens de circulation sur la RD86 au débouché du carrefour économise une sous-phase au niveau des feux situés sur le carrefour avant le croisement de la RD986 avec la nouvelle voie et sur la nouvelle voie.

L'étude montre que le projet permettra un meilleur fonctionnement de ces feux, avec des réserves de capacité augmentées et des temps d'écoulement améliorés sur l'avenue de Chatou et la nouvelle voie A. Il en résultera donc une fluidification du trafic au niveau de la partie Nord du carrefour.

De même, le croisement de l'avenue de Chatou avec l'avenue Sainte-Claire Deville sera fluidifié par la suppression du mouvement de tourne-à-gauche et devrait améliorer l'écoulement du trafic, qui sera par ailleurs réduit.

L'implantation de la voie Nouvelle A donnera un nouvel accès au quartier des Guillaeraies par la mise en place d'un mouvement de tourne-à-droite au niveau du carrefour National.

Le doublement du sens de sortie de la nouvelle voie A sur le carrefour national, à contrario offrira des capacités de réserves confortables pour permettre la fluidification du trafic en provenance de l'ensemble du secteur (Sainte-Claire Deville, Guillaeraies).

En termes d'aménagement le projet permet :

- La desserte de l'arrière des bâtiments de bureaux qui bordent la partie Est de la rue Sainte-Claire Deville
- La création d'aires de livraison sur la voie nouvelle A qui soulageront la rue Sainte-Claire Deville
- La création d'une piste cyclable qui permettra d'agrandir le réseau cyclable du secteur et de sécuriser les parcours cyclistes.
- La structuration du quartier avec des îlots à l'échelle urbaine du secteur.
- La mise en place d'alignements d'arbres et de cheminements agréables et confortables

- A terme, la desserte d'une gare du Grand Paris

En effet, le quartier anciennement occupé par des entreprises industrielles et artisanales a été progressivement investi par des activités tertiaires. L'îlot sur lequel vont s'implanter les deux nouvelles voies constitue un large îlot inaccessible au public et ne permet pas de traversée ni piétonne, ni automobile. Les espaces libres comportent essentiellement des parkings bitumés. L'aménagement des deux voies apportera donc de nouvelles liaisons piétonnes et automobiles. Elles permettront une meilleure répartition des flux en séparant les entrées piétonnes des entrées automobiles reportées sur la nouvelle voie A. La gestion des véhicules de livraison devrait être améliorée et les incivilités relevées diminuer.

Du point de vue piéton, les trottoirs sont largement dimensionnés ainsi que les entrées charretières. Des revêtements qualitatifs seront mis en place aux intersections (dalles de granit).

Du point de vue environnemental, le traitement des eaux pluviales et des pollutions liées aux hydrocarbures sera assuré par la mise en place des « *dispositif de traitement des eaux pluviales de type STOPPOL® 10CKF qui assure le dégrillage, la décantation (pour les matières en suspension) et la filtration (pour le traitement des pollutions dissoutes (HAP, DCO, métaux lourds...)) des eaux de ruissellement pour des bassins versants < 1000 m².* »

Enfin la plantation d'arbres permettra d'apporter une continuité écologique dans le quartier et de rafraîchir les cheminements à terme.

En termes de sécurité, le projet prévoit :

- Une différenciation visible des différents espaces de circulation (piétons, cyclistes, automobilistes) par des matériaux et des coloris différenciés.
- Une surélévation de la piste cyclable qui permet de la séparer physiquement de la chaussée d'une hauteur adaptée.
- Un dimensionnement de la bande de protection entre le stationnement et la piste de 75 cm supérieur aux recommandations du CERTU (50 cm).
- Un traitement des intersections qui devrait favoriser la prise en compte des cyclistes par les automobilistes, (formation de chicanes, surélévation, dalles de granit).
- Une amélioration de l'offre de stationnement avec 49 places créées.

#### 4.1.2 Les impacts négatifs

Les impacts négatifs sont limités dans la mesure où :

- Les sols imperméabilisés sont équivalents à l'existant car la voie nouvelle s'implante sur une emprise occupée en grande partie par d'anciens parkings.
- La pollution lumineuse qui pourrait être augmentée sera réduite par l'emploi de luminaires adaptés et une gestion économe de l'éclairage de nuit.
- La fluidification du trafic dans le secteur ne sera pas de nature à augmenter sensiblement le nombre de voitures, car d'autres éléments entrent en ligne de compte pour l'usage de la voiture, et la perspective à long terme de voir s'implanter une gare du Grand Paris Express au débouché de la nouvelle voie A aura pour conséquence de faire baisser le trafic plus que de l'augmenter.

## Conclusions

Je soussigné, Murielle Lescop, désignée par décision du maire de Rueil-Malmaison conjointement à celle du maire de Nanterre, en date du 30 juillet 2018, 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 le public a pu s'exprimer sur le projet,
- que le maître d'ouvrage a répondu aux interrogations du public,
- que le projet est conforme aux orientations du PDUIF et au code de l'environnement qui prévoit en son article L228-2 « *A l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation.* »,
- que le quartier présente actuellement des difficultés de circulation de nature à congestionner les flux et à augmenter la pollution du quartier,
- que l'ensemble des motifs exposés plus haut font que le projet présente un réel intérêt pour l'ensemble des villes de Rueil-Malmaison et la ville de Nanterre,
- que le projet contribuera à l'aménagement du quartier en divisant l'îlot qui forme une coupure urbaine entre la rue Sainte-Claire Deville et le quartier des Guillaeraies,
- qu'il améliorera les circulations piétonnes et cyclistes dans le secteur,
- que le trafic sera largement fluidifié au niveau des deux carrefours qui permettent de sortir du quartier (Carrefour national et croisement avenue de Chatou et rue Sainte-Claire Deville),
- qu'il augmentera l'offre de stationnement dans le quartier et limitera ainsi le stationnement sauvage,

J'émet un :

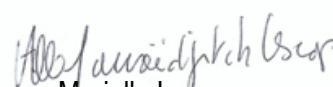
### Avis favorable

pour le projet de création de voies nouvelles de circulation à la limite des communes de Rueil-Malmaison (quartier de Rueil-sur-Seine) et de Nanterre (quartier des Guillaeraies) entre l'avenue de Chatou (RD 986) et la rue de l'Industrie.

Assorti des recommandations suivantes :

- Poursuivre le dialogue avec les cyclistes usagers du secteur pour assurer la pédagogie du projet.
- Poursuivre les actions de sensibilisation envers les entreprises du secteur sur les mobilités actives.

Fait à Issy-les Moulineaux le 2 octobre 2018.

  
Murielle Lescop,  
Commissaire Enquêteur