

Pièce C : Notice explicative

**RD 914 – RN 314 - REQUALIFICATION  
URBAINE DU BOULEVARD DE LA  
DEFENSE ET DE LA RUE FELIX EBOUE  
ENTRE L'AVENUE FRANÇOIS ARAGO A  
NANTERRE ET LE BOULEVARD  
CIRCULAIRE DE LA DEFENSE A  
PUTEAUX (92)**



## I. Sommaire

<b>PIECE C : NOTICE EXPLICATIVE</b>	<b>1</b>		
<b>I. SOMMAIRE</b>	<b>3</b>		
<b>1 PRESENTATION GENERALE DU PROJET</b>	<b>5</b>		
<b>2 CONTEXTE ET JUSTIFICATION DE L'OPERATION</b>	<b>6</b>		
2.1 LE CONTEXTE ACTUEL	6		
2.2 OBJECTIFS DE L'OPERATION	7		
<b>3 ETUDES PREALABLES ET DECISIONS ANTERIEURES AYANT CONDUIT AU CHOIX DU PROJET</b>	<b>8</b>		
3.1 RAPPEL DES ETUDES ET DECISIONS ANTERIEURES	8		
3.1.1 Etudes préliminaires	8		
3.1.2 La concertation préalable	8		
3.1.3 L'enquête publique	8		
3.2 PRESENTATION DES PRINCIPALES SOLUTIONS DE SUBSTITUTION	9		
3.3 BILAN DE LA CONCERTATION	9		
3.4 AJUSTEMENT DU PROJET A L'ISSUE DE LA CONCERTATION PREALABLE	9		
<b>4 PRESENTATION DU PROJET SOUMIS A L'ENQUETE</b>	<b>10</b>		
4.1 PRESENTATION GENERALE DU PROJET	10		
4.2 AMENAGEMENTS PROPOSES PAR SECTION HOMOGENE	11		
4.2.1 Section courante entre les carrefours François Arago et Célestin Hébert (RD 914)	11		
4.2.2 Section courante entre les carrefours Célestin Hébert (RD 914) et Aimé Césaire	14		
4.2.3 Section courante entre le carrefour Aimé Césaire et le boulevard Circulaire de La Défense	16		
4.2.4 L'aménagement des carrefours Léonard de Vinci, Tour des jardins de l'Arche, de la Folie et de la Demi-Lune	20		
4.2.5 Les aménagements piétons et cyclables entre le carrefour Aimé Césaire et le boulevard Circulaire	23		
4.3 CONDITIONS D'EXECUTION DES TRAVAUX	25		
4.3.1 Planning global des travaux	25		
4.3.2 Les principes généraux d'exécution et phasage	25		
4.3.3 Les travaux de terrassement	25		
4.3.4 Les travaux d'ouvrages d'art	26		
4.4 LE CHOIX ET L'ACHEMINEMENT DES MATERIAUX	26		
4.4.1 La réutilisation des matériaux en phase travaux	26		
4.4.2 L'acheminement des matériaux	26		
<b>5 PRINCIPALES MESURES D'INSERTION ENVIRONNEMENTALE</b>	<b>27</b>		
5.1 PRINCIPES D'ASSAINISSEMENT	27		
5.2 LE RISQUE GEOTECHNIQUE	30		
5.3 LA PRISE EN COMPTE DES PROJETS URBAINS CONNEXES	31		
5.4 CADRE DE VIE	32		
5.4.1 Qualité de l'air	32		
5.4.2 Environnement sonore	32		
<b>6 SITUATION DU PROJET VIS-A-VIS DES DOCUMENTS D'URBANISME</b>	<b>33</b>		
6.1 COMPATIBILITE AVEC LE SCHEMA DIRECTEUR REGIONAL D'ILE-DE-FRANCE (SDRIF)	33		
6.2 COMPATIBILITE AVEC LE PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS D'ILE-DE-FRANCE (PDUIF)	33		
6.3 COMPATIBILITE AVEC LES PLANS LOCAUX D'URBANISME (PLU) DE NANTERRE, COURBEVOIE ET PUTEAUX	33		
6.3.1 Compatibilité avec le PLU de Nanterre	33		
6.3.2 Les effets sur le Plan Local d'Urbanisme de la ville de Courbevoie	33		
6.3.3 Les effets sur le Plan Local d'Urbanisme de la ville de Puteaux	33		
<b>7 CONDITIONS D'EXPLOITATION DE LA VOIRIE</b>	<b>35</b>		
7.1 STATUT DE LA VOIRIE	35		
7.2 EMPRISES DU PROJET	35		
7.3 EXPLOITATION ET ENTRETIEN	35		
<b>8 PLANNING PREVISIONNEL</b>	<b>36</b>		
<b>II. TABLE DES ILLUSTRATIONS</b>	<b>37</b>		

## 1 PRESENTATION GENERALE DU 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 1 400 mètres, consistant à requalifier le boulevard de la Défense (dénomination de la RD 914 et de la RN314 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, 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 correctes.

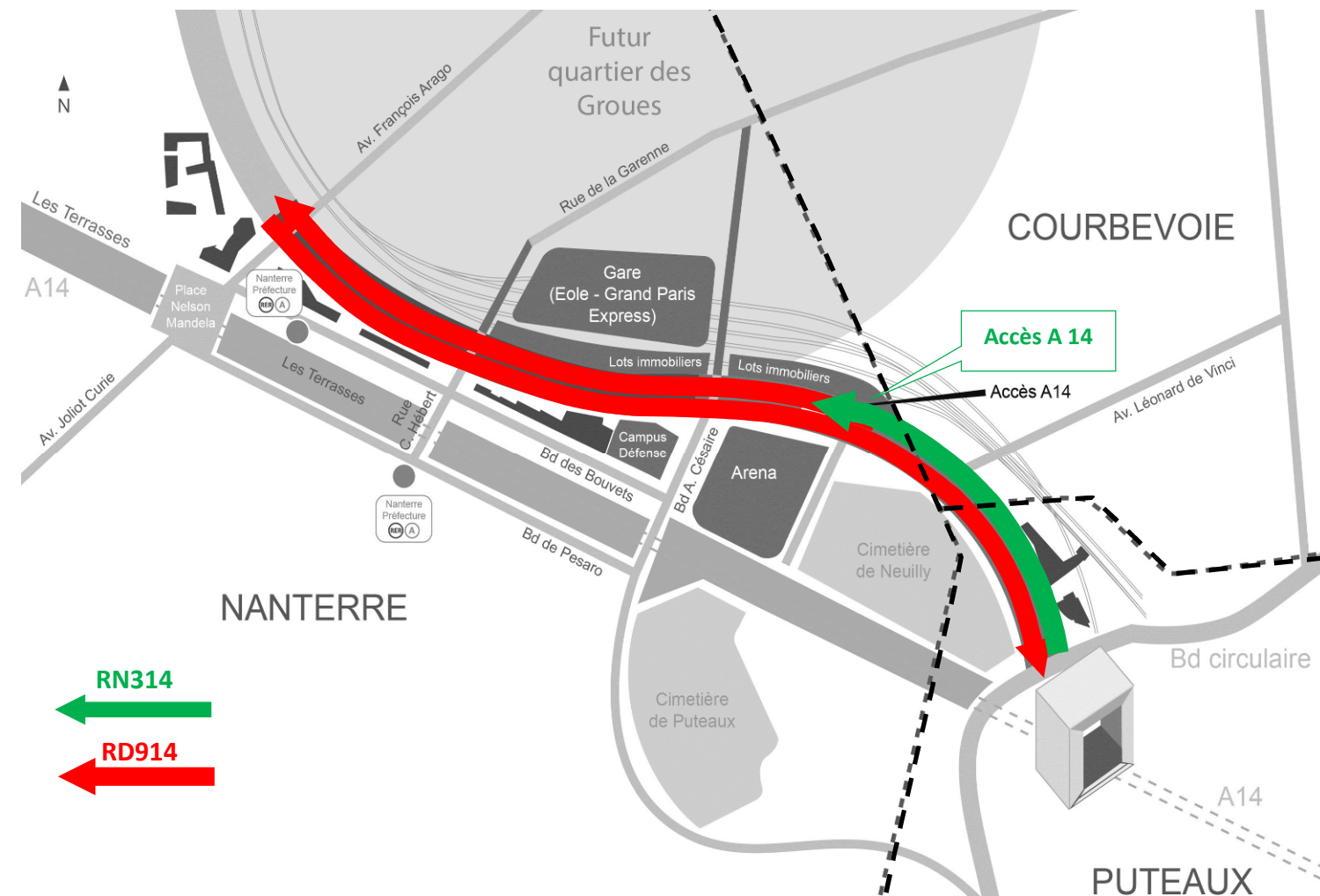


Figure 1 : Présentation générale du projet



## 2 CONTEXTE ET JUSTIFICATION DE L'OPERATION

### 2.1 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 l'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.

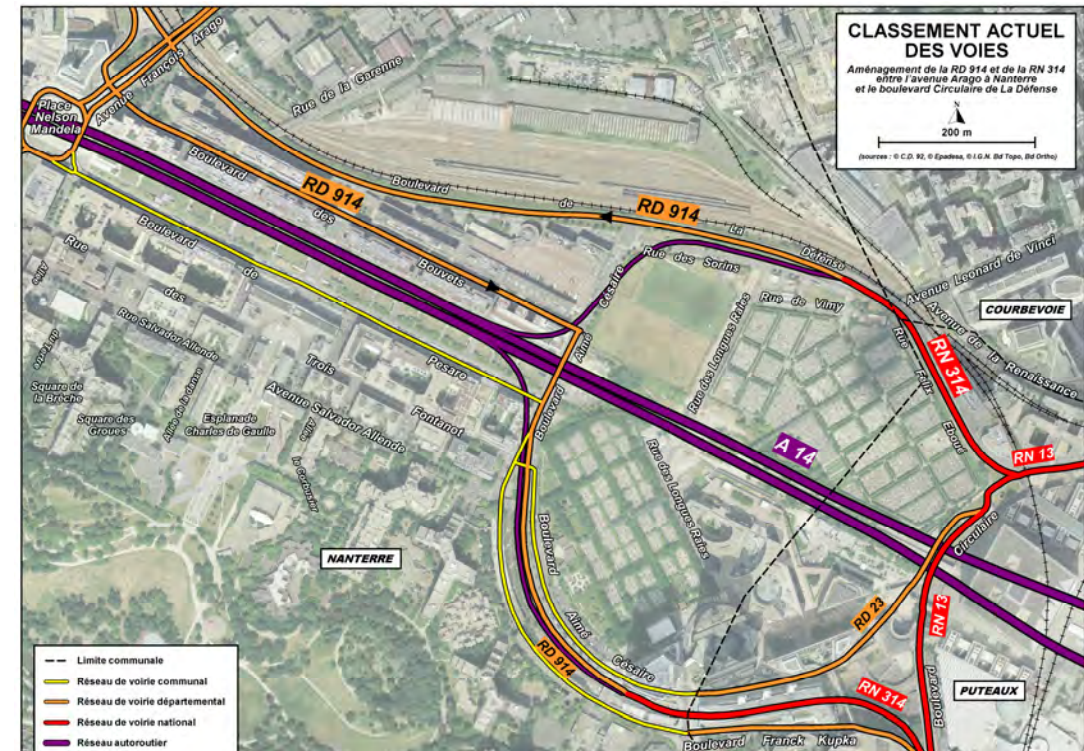


Figure 2 : Domanialité actuelle des voiries sur la zone d'étude

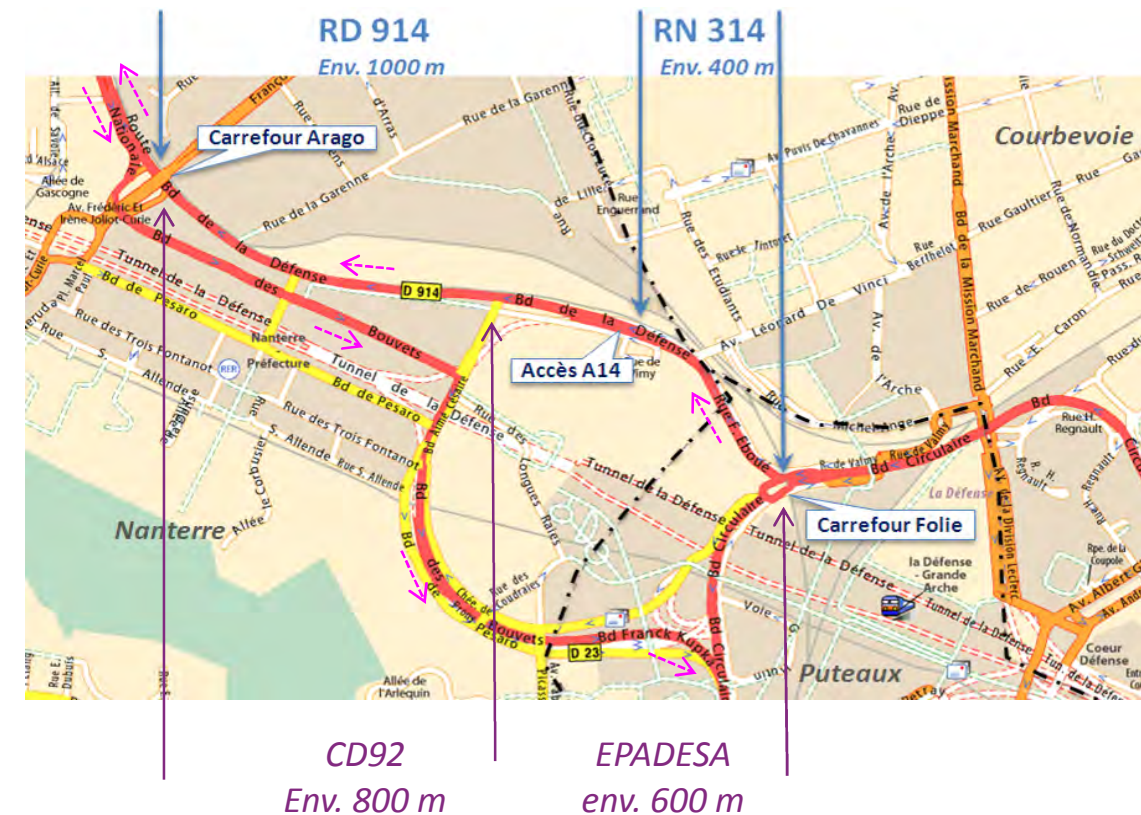


Figure 3 : Domanialité actuelle et répartition de la maîtrise d'ouvrage des études préliminaires



## 2.2 OBJECTIFS DE L'OPERATION

Le projet consiste à requalifier le boulevard de La Défense à Nanterre et Courbevoie et la rue Félix Eboué à Puteaux en boulevard urbain, dans l'objectif d'accompagner l'urbanisation et permettre l'accès aux nombreux programmes immobiliers en façade des voiries réaménagées tout en assurant des conditions de circulation correctes.

L'infrastructure aura en effet pour rôle de soutenir et faciliter les flux ainsi que les nouvelles mobilités générées par les nouveaux besoins de desserte, notamment des nouvelles gares Eole, du Grand Paris Express et des autres projets urbains en cours ou à venir (Arena, quartier des Groues, siège social de Vinci, Campus-Défense, Quartier des Jardins de l'Arche et la tour éponyme).

Les objectifs à terme sont les suivants :

- 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, tout 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 3<sup>ème</sup> voie en amont du carrefour de la Demi-Lune.

La figure en page suivante illustre les principaux projets urbains en façade de la RD 914 et de la RN 314.

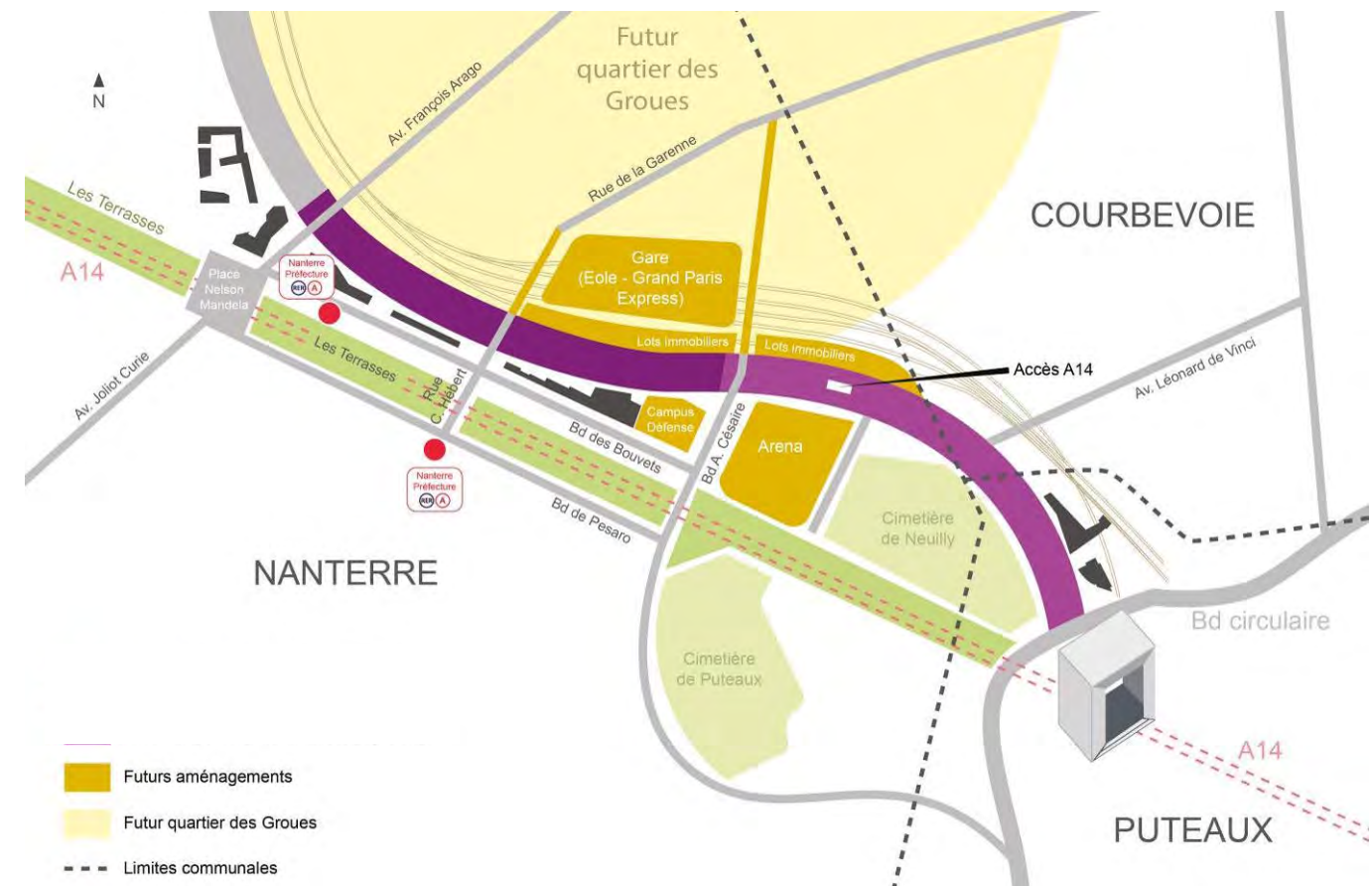


Figure 4 : Répartition des sections à aménager et localisation des principaux projets urbains et immobiliers prévus à proximité

### 3 ETUDES PREALABLES ET DECISIONS ANTERIEURES AYANT CONDUIT AU CHOIX DU PROJET

#### 3.1 RAPPEL DES ETUDES ET DECISIONS ANTERIEURES

##### 3.1.1 Etudes préliminaires

###### 3.1.1.1 L'étude d'opportunité du projet d'aménagement de la RN 314 et de la RD 914

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) mais à un moindre niveau de détail, puisque cette section ne fait pas partie du réseau routier national.

**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 ci-dessous :
- 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 RN314. 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 RN314 ;
- 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 devra présenter un dossier d'études préalables au sens de l'Instruction technique relative aux modalités d'élaboration des opérations d'investissement et de gestion sur le réseau routier national du 06/02/2015

###### 3.1.1.2 Les études initiales d'aménagement de la RD 914 et de la RN 314.

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.

###### 3.1.2 La concertation préalable

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 inclus 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, joint en annexe du dossier de DUP, a été réalisé à l'issue de cette phase de concertation.

###### 3.1.3 L'enquête publique

La réalisation d'ouvrages ou de travaux, exécutés par des personnes publiques ou privées, doit être précédée d'une enquête publique :

- Lorsque ces travaux nécessitent une expropriation pour cause d'utilité publique ;
- Lorsqu'en raison de leur nature, de leur consistance ou du caractère des zones concernées, ces opérations sont susceptibles d'affecter l'environnement.

L'enquête publique constitue l'occasion de présenter à nouveau au public, le projet et des propositions faisant écho à la concertation préalable.



### 3.2 PRESENTATION DES PRINCIPALES SOLUTIONS DE SUBSTITUTION

Le présent chapitre a pour objet de présenter les différentes options d'aménagement qui ont été envisagées puis écartées au fur et à mesure de l'avancée des réflexions pour aboutir au projet retenu.

Le conseil départemental des Hauts-de-Seine, la ville de Nanterre et l'EPADESA partagent une réflexion commune pour l'aménagement de la RD 914 et de la RN 314 entre la RD 131 (avenue Arago) et le boulevard Circulaire de La Défense.

La première partie de la réflexion 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 au parti d'aménagement retenu.

Tout d'abord, l'analyse a porté sur la comparaison AVEC aménagement et SANS aménagement :

- **La variante 1 (variante SANS projet)** : 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 (variante AVEC projet)** : 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** : Maintien de la RN 314 à son niveau actuel ;
- **Une variante 2** : Le rehaussement de la RN 314 au niveau du Pont Leonard de Vinci.

### 3.3 BILAN DE LA CONCERTATION

*Le bilan de la concertation est joint en annexe du présent dossier. Il détaille notamment les modalités de la concertation : les outils d'information mis en place, les différents moyens, d'expression utilisés, le bilan*

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 salut 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 donc été constructive. 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.

**Le bilan de la concertation préalable a été approuvé par le Conseil départemental des Hauts-de-Seine le 11/12/2014 et par l'Epadesa le 20/01/2015.**

### 3.4 AJUSTEMENT DU PROJET A L'ISSUE DE LA CONCERTATION PREALABLE

Le projet initial a été affiné et les principales améliorations ont porté sur :

- **L'optimisation au maximum des itinéraires cyclables** le long du projet, en tenant compte des contraintes d'emprises (faisceau 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 RN314** 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 Neuilly...).

## 4 PRESENTATION DU PROJET SOUMIS A L'ENQUETE

L'aménagement proposé est détaillé sur le Plan Général des Travaux (Pièce D du présent dossier).

La description détaillée du projet est présentée au chapitre « VII Description du projet » de la pièce G.

### 4.1 PRESENTATION GENERALE DU PROJET

Le projet d'aménagement de la RD 914 et de la RN 314 vise à requalifier cet axe structurant en boulevard urbain, 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.

L'infrastructure aura en particulier pour rôle de soutenir et faciliter les flux multimodaux ainsi que les nouvelles mobilités générées par les nouveaux besoins de desserte notamment de la nouvelle gare Eole et des autres projets urbains à venir, en particulier le futur quartier des Groues.

Ce projet de requalification de voirie a pour objectif :

- 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 la tour éponyme ;
- 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 améliorant cette fonctionnalité dans le sens Ouest-Est par la création de la nouvelle chaussée sur la RD 914 et la RN 314, tout en retirant ce trafic de la voirie de desserte locale (boulevard des Bouvets et Pesaro, Aimé Césaire au niveau du secteur des Croissants) ;
- Reconstituer la 3<sup>ème</sup> voie en amont du carrefour de la Demi-Lune.

Les aménagements consistent à :

- **Mettre à 2x2 voies la RD 914 et la requalifier en boulevard urbain :**
  - Larges cheminements et pistes cyclables ;
  - Création d'une « place à feux » et d'un carrefour à feux ;
  - Stationnements longitudinaux ;
  - Espaces paysagers qualitatifs.
- **Requalifier la RN 314 en boulevard urbain tout en maintenant sa capacité d'écoulement du trafic :**
  - Réduction de la longueur de la voie affectée à l'accès à l'A 14 en la transformant en voie de tourne-à-gauche urbaine pour permettre la mise à double sens de la RD 914 tout en maintenant l'accès à l'A 14 ;
  - Réduction de la largeur des voies pour répondre aux objectifs de voie urbaine en agglomération limitée à 50 km/h et réduire ainsi les vitesses pratiquées,
  - Création d'une traversée piétonne et de deux carrefours à feux.

Ces aménagements s'accompagnent 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 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, pour les carrefours existants, de modifier la forme de ces carrefours et de créer des nouveaux carrefours pour permettre d'insérer la nouvelle chaussée dans le sens Ouest-Est, 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 un délestage, le projet vise aussi à proposer un profil adapté à cette fonctionnalité (2x2 voies de circulation) et des aménagements permettant d'assurer des conditions de circulation correctes.

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 être décomposé en trois sections courantes :

- La section courante entre les carrefours François Arago et Célestin Hébert, sur le domaine public départemental (RD 914) ;
- La section courante entre les carrefours Célestin Hébert et Aimé Césaire, sur le domaine public départemental (RD 914) (nécessite l'acquisition foncière) ;
- La section courante entre le carrefour Aimé Césaire et le boulevard circulaire de la Défense, sur le domaine public départemental et national (RD914 et RN 314), comprenant également le carrefour de la Demi-Lune.

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 maîtres d'ouvrage en cours de rédaction.

D'autres parcelles publiques éparses et non régularisées doivent faire l'objet d'un transfert de gestion à l'occasion de la déclaration d'utilité publique objet du présent dossier (Cf. Pièce I).

## 4.2 AMENAGEMENTS PROPOSES PAR SECTION HOMOGENE

### 4.2.1 Section courante entre les carrefours François Arago et Célestin Hébert (RD 914)

En section courante, les aménagements sont les suivants :

- Une voirie à 2x2 voies dans chaque sens de circulation (auquel s'ajoute un tourne-à-gauche à proximité du carrefour Arago) ;
- Du stationnement longitudinal en bordure de chaussée à proximité du carrefour Hébert ;
- Au sud (côté bureaux) : Un alignement de féviers est réalisé au sein d'un espace vert. Le cheminement piéton se fait sur un trottoir très large. Une prairie ponctuellement plantée occupe les sur-largeurs en bordure d'emprise privées ;

#### 4.2.1.1 L'aménagement du carrefour Arago

Le carrefour Arago a fait l'objet de nombreuses esquisses successives, par ordre chronologique :

- Une solution dénivelée ;
- Une solution giratoire à feux ;
- Une solution oblongue ;
- Une solution en croix non dénivelée ;
- Une solution oblongue optimisée ;
- Une solution place à feux avec anneau central optimisé mais permettant de stocker de front 4 véhicules légers (11m de largeur circulable).

C'est la solution place à feux avec anneau central de 11 m de largeur qui a été retenue suite aux différentes analyses géométriques et fonctionnelles menées au cours des études préliminaires et ayant fait l'objet d'une concertation approfondie entre le Département, l'Epadesa et la Ville de Nanterre (Cf. « 3. Présentation des principales solutions de substitution et raisons pour lesquelles le projet a été retenu »). Ce projet permet en effet de préserver une qualité urbaine en matière d'insertion tout en ménageant des capacités correctes de stockage de véhicules et d'écoulement des mouvements tournants antagonistes.

Le carrefour Arago comprend :

- Un terre-plein central planté de vivaces et de graminées ;
- Deux files de circulation dans chaque sens ;
- Des espaces verts latéraux accueillent les deux alignements d'érables lacinié ou similaire ;
- Une piste cyclable latérale dans chacun des sens ;
- Des trottoirs larges le long des prairies ;
- Au nord (côté voies ferrées) : Un espace vert de largeur variable accueille l'alignement de féviers. Au-delà, une piste cyclable à double sens est créée, ainsi qu'un trottoir de largeur variable.



Figure 5 : Vue en plan paysagère du carrefour François Arago réaménagé



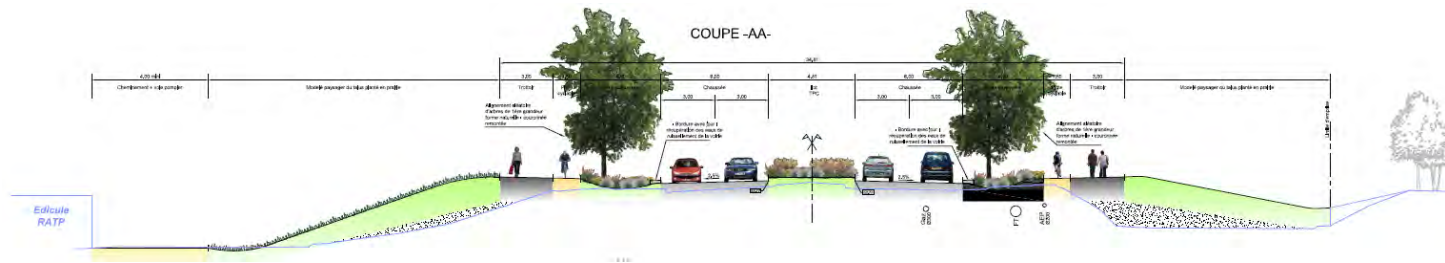


Figure 6 : Coupe A -A du carrefour Arago

#### 4.2.1.2 Les orientations paysagères

Les orientations paysagères sont les suivantes :

- Intégrer les espaces rendus disponibles entre la voirie et les constructions périphériques ;
- Conserver des possibilités d'extension du foncier bâti ;
- Aménager le carrefour en rapport avec les différents quartiers qu'il dessert par une composition des aménagements et des circulations adaptées : transparence horizontale et non cloisonnement des espaces, continuité transversale des cheminements, utilisation récurrente de composante et lignes de constructions ;
- Conserver et souligner la continuité visuelle et physique selon l'axe du boulevard Arago ;
- Atténuer la présence de ce nouveau carrefour sous les fenêtres des bâtiments qui l'encadrent ;
- Création d'un cadre arboré d'arbres de grande hauteur autour du carrefour ;
- Rompre avec l'aspect très fonctionnel et figé des équipements d'infrastructures routières ;
- Structuration végétale verticale importante, mais non régulière ;
- Multiplication des strates végétale et travail sur toute l'épaisseur disponible, pas d'alignement ni de régularité pour les écartements entre les arbres ou entre les masses végétales ;
- Palette végétale d'aspect naturel et souple : pas d'essences d'alignement à la silhouette géométrique figée, diversité d'espèces et de formes, mélange de cépées et de formes libres en tiges plus ou moins hautes ;
- Habillage (selon disponibilités foncières) des murs de soutènements rendus nécessaires par les infrastructures routières à l'aide de plantes grimpantes plantées en pied de treillages ou par une base de végétation les dissimulant et assurant un décor pour les bâtiments leur faisant face ;
- Transformation de l'accès technique à l'édicule RATP en espace de circulation et d'arrêt pour les piétons circulant autour du Via Verde. Création d'un escalier de cheminement direct ;
- Limiter la gestion et l'entretien des espaces par des aménagements simples :

- Réalisation de prairies fleuries à l'image des compositions et de la végétation d'aspect relativement naturelle des espaces bordant l'avenue Joliot-Curie ou des dernières terrasses aménagées de la perspective de l'Arche de La Défense.
- Séparation entre chaussée et autres circulations (sécurisation) par plantation de bandes de végétation reprenant la typologie végétale du TPC de l'avenue Joliot-Curie ;
- Plantation en légères cuvettes en bordure de la chaussée récupérant les eaux de ruissellement permettant un prétraitement et autorisant aisément une végétation luxuriante. En conséquence, végétation adaptée à des grandes amplitudes d'humidité ;
- Mise en valeur particulière du carrefour du fait de son positionnement singulier au croisement de tous les regards et dans l'axe principal des perspectives. Aménagement décoratif soumis à définition plus précise ultérieurement.

**Les orientations paysagères proposées ci-dessus pourront faire l'objet de discussions et seront affinées au cours des phases ultérieures du projet.**

Les coupes C-C et D-D ci-dessous présentent l'aménagement proposé entre les carrefours François Arago et Célestin Hébert (RD 914) :





COUPE -CC-



COUPE -DD-

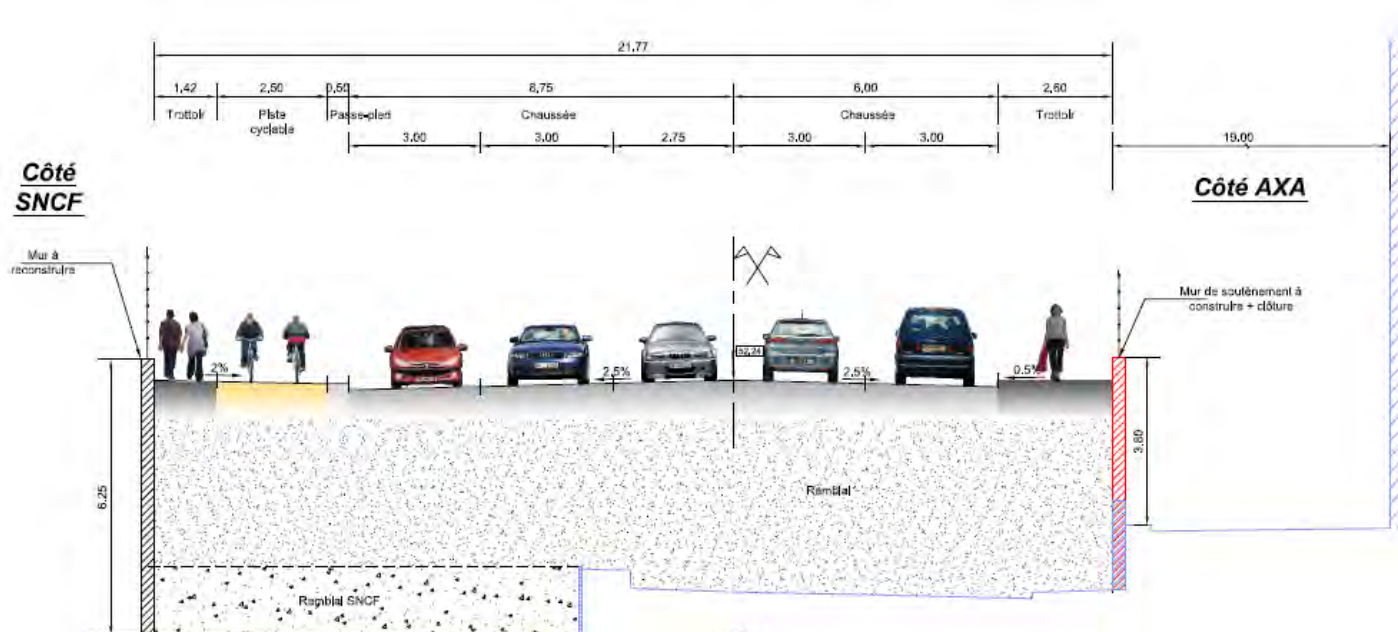


Figure 7 : Profil en travers à proximité du carrefour François Arago

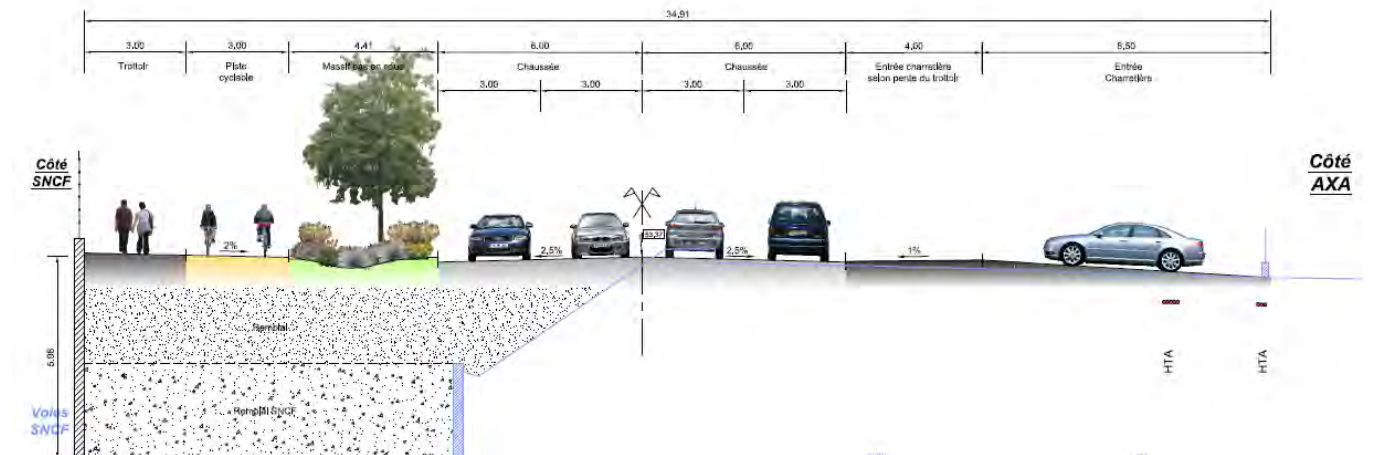


Figure 8 : profil en travers à proximité du carrefour Célestin Hébert



#### 4.2.2 Section courante entre les carrefours Célestin Hébert (RD 914) et Aimé Césaire

Sur cette section il est prévu côté voies ferrées, la réalisation d'un Hall Voyageur dans le cadre du projet Eole ainsi que la réalisation du projet immobilier Vinci attenant. De l'autre côté, les espaces de bureaux sont en mutation notamment par la réalisation du projet Campus Défense.

L'aménagement proposé sur la RD914 comprend :

- Une chaussée à 2x2 voies pour chaque sens de circulation avec ajout de voies de tourne-à-gauche en arrivant sur les carrefours ;
- Au sud (côté bureaux) : un trottoir accueillant un alignement d'arbre ;
- Au nord (côté voies ferrées) : du stationnement longitudinal en alternance avec un alignement de féviers avec un passe-pied ;
- Une piste cyclable bidirectionnelle et un cheminement piéton pavé comprenant des espaces verts ainsi qu'une bande multifonctionnelle occupent l'emprise côté voies ferrées.

##### 4.2.2.1 L'aménagement des carrefours Célestin Hébert et Aimé Césaire :

- L'aménagement du carrefour Célestin Hébert

Du fait de la création du pont Célestin Hébert dans le prolongement de la rue éponyme, le carrefour se présente désormais sous la configuration d'un carrefour « en croix ». Le nouveau pont réalisé dans le cadre du projet Eole disposera d'une voie pour tous véhicules et d'une voie pour transports en commun à l'entrée du carrefour. Le pont n'est accessible depuis le carrefour que pour les véhicules de transports en commun, selon les éléments établis dans le plan guide des Groues. A l'exception de la RD 914 est qui dispose en plus d'une voie de tourne-à-gauche en direction de la rue Célestin Hébert, les branches du carrefour disposent toutes de deux voies en entrée.

La piste cyclable bidirectionnelle se connecte aux aménagements projetés sur l'ouvrage. Des rampes spécifiques ainsi qu'une piste unidirectionnelle à hauteur de la ligne de feu ouest permettent aux cyclistes d'être connectés à la rue Hébert.

- L'aménagement du carrefour Aimé Césaire

Du fait du projet, la rue des Sorins devient départementale et constitue à terme une section du nouveau sens de circulation Ouest -> Est. Le carrefour compte désormais une configuration proche de celle du carrefour Arago. Il s'agit d'un carrefour à feux à îlot central, disposition largement mise en œuvre partout en France pour des carrefours en contexte urbain avec un important trafic. Au centre du carrefour, l'îlot central est non franchissable et planté de pins d'Alep ou similaire. Les deux branches de la RD914 disposent de trois voies en entrée du carrefour dont une voie de tourne-à-gauche ; en sortie elles disposent de deux voies. Le boulevard Aimé Césaire compte deux voies en entrée et une seule en sortie. Dans son prolongement, l'ouvrage Césaire, enjambant les voies ferrées ne dispose que d'une voie dans chaque sens.

Afin de garantir les continuités cyclables, des pistes et traversées spécifiques sont mises en place au nord et à l'ouest du carrefour. Sont ainsi liés les pistes présentes le long de la RD 914 et celles présentes sur le pont et le boulevard Césaire. Des traversées piétonnes sont présentes sur chacune des amorces de voies.

##### 4.2.2.2 Les orientations paysagères

Entre le carrefour François Arago et la rue Célestin Hébert, des bandes plantées d'épaisseur variables déconnectent les circulations douces de la circulation automobile. Elles sont composées d'une strate basse de vivaces et de graminées, ponctuées d'arbres en port naturel. Lorsque l'épaisseur de la bande le permet des noues paysagères plantées d'arbres seront installées pour permettre le prétraitement et l'infiltration des eaux de ruissellement.

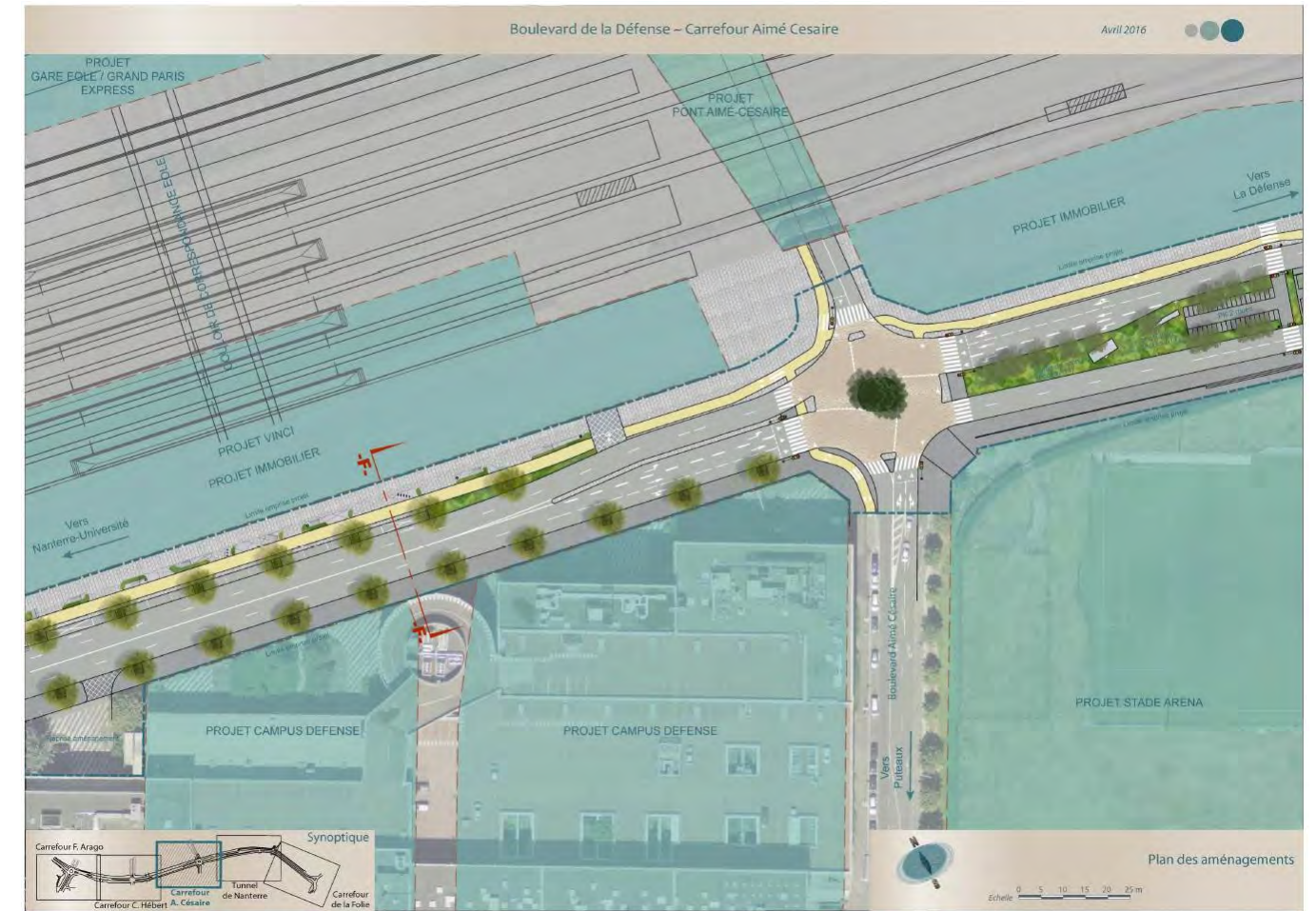
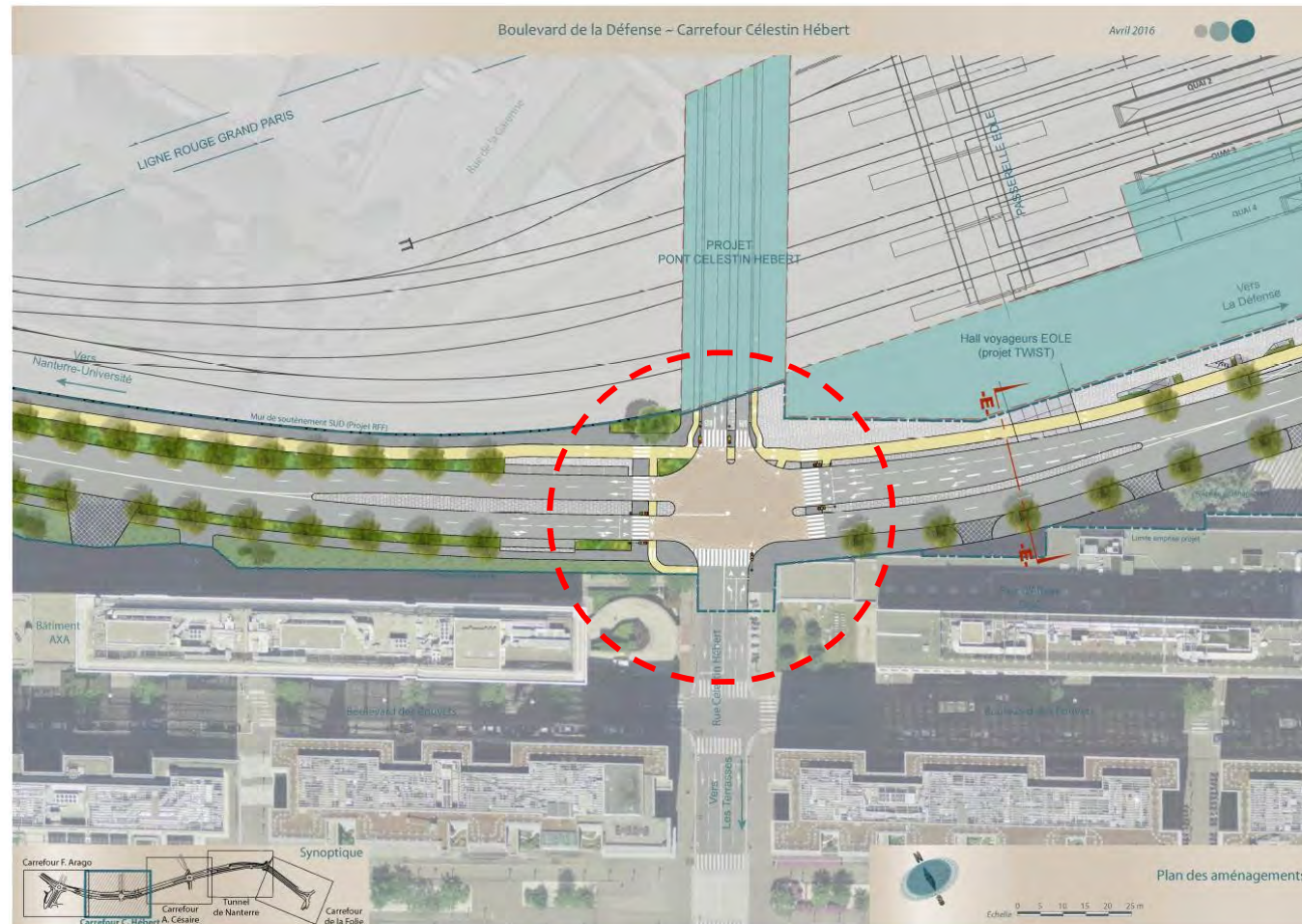
La seconde section du boulevard comprise entre les carrefours Célestin Hébert et Aimé Césaire représente la frange Sud du futur quartier des Groues et de la gare Eole.

Ici, la présence d'une future façade urbaine à vocation tertiaire, implique un traitement des espaces empreint de plus d'urbanité que sur le reste de la section et où les cheminements, les mobiliers de repos ou dédiés aux deux roues devront être plus présents. On retrouve au pied des façades une organisation de l'espace qui est à la fois urbaine et fonctionnelle, à l'image des « Terrasses de La Défense ». Elle correspond aux futurs usages de cette séquence urbaine particulière du projet :

Selon la section, l'alignement d'arbres pourra intégrer des stationnements longitudinaux, en particulier côté nord. Les pieds d'arbres sont plantés sauf sur le trottoir Sud entre les carrefours C. Hébert et A. Césaire où une grille d'arbre permettra d'optimiser la circulation piétonne.

Les coupes E-E et F-F ci-dessous présentent l'aménagement proposé entre le carrefour avec la rue Célestin Hébert et le boulevard Aimé Césaire. Le premier présente la situation à proximité du carrefour Hébert, le second à proximité du carrefour Césaire.





COUPE -EE-

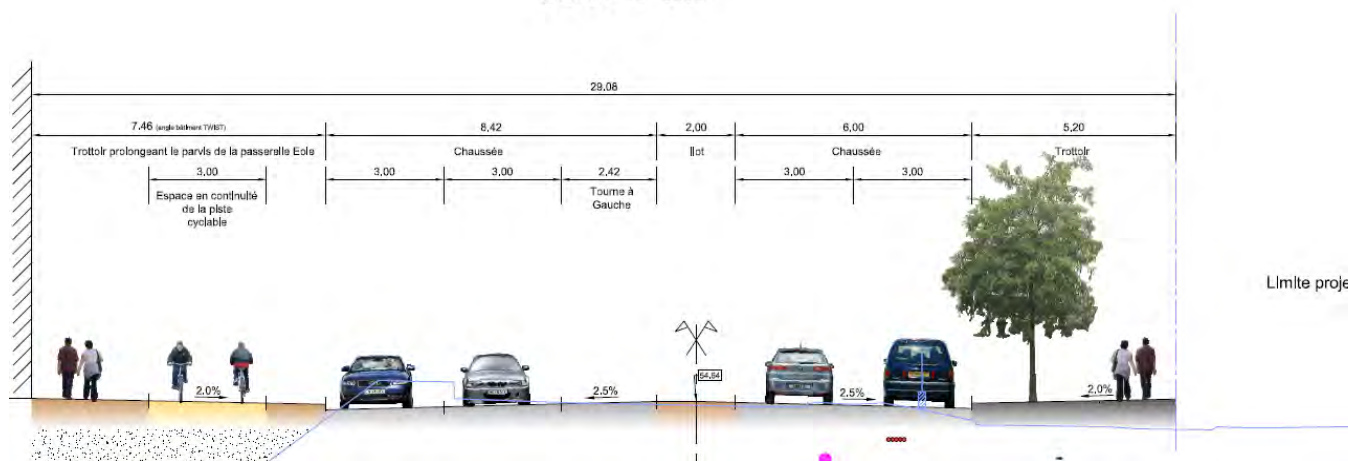


Figure 9 : Profil en travers à proximité du carrefour Hébert

COUPE -FF-

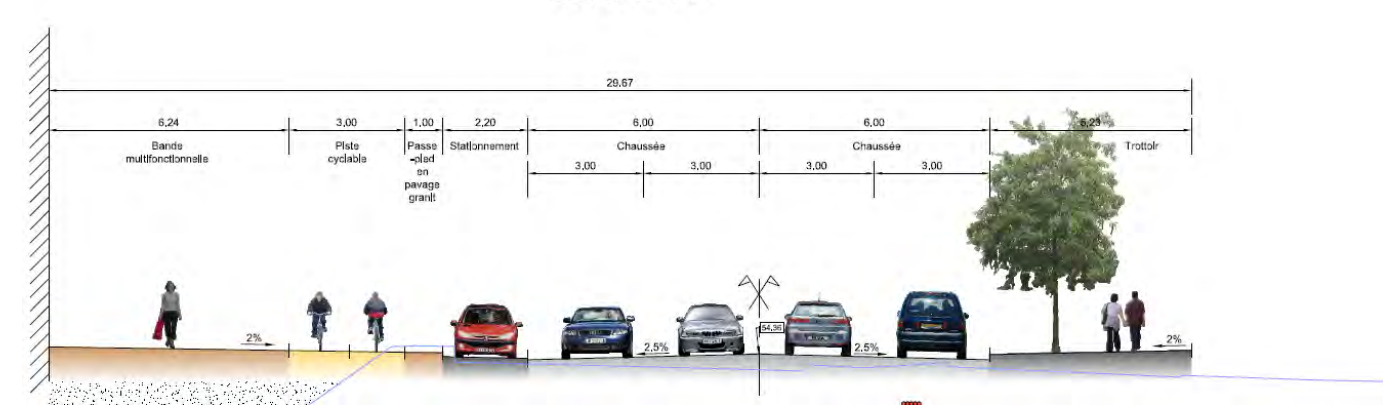


Figure 10 : Figure 131 : Profil en travers à proximité du carrefour Césaire



### 4.2.3 Section courante entre le carrefour Aimé Césaire et le boulevard Circulaire de La Défense

#### 4.2.3.1 Profil général

Il a été retenu pour la section entre les carrefours Aimé Césaire et le boulevard Circulaire les éléments géométriques principaux suivants :

- Un profil à 2 x 2 voies, comme sur le reste de l'itinéraire ; les voies mesurent 3 m de large ce qui est conforme aux recommandations du CEREMA pour les voiries urbaines limitées à 50 km/h et de nature à modérer les vitesses pratiquées. Une troisième voie est insérée pour les mouvements de tourne-à-gauche aux carrefours le nécessitant ;
- Un Terre-Plein Central (TPC) réduit afin d'améliorer la visibilité à certains endroits (distance d'arrêt à 50 km/h) et d'élargir au maximum les trottoirs latéraux. Le TPC est constitué d'une bande médiane délimitée par des bordures non franchissables (T2) ; il permet en outre une séparation physique entre la chaussée dans le sens Est-Ouest qui est la RN 314 jusqu'à l'entrée de l'A 14 et la chaussée créée dans le sens Ouest-Est qui est la RD 914 ;
- De larges trottoirs de part et d'autre de l'axe sauf rétrécissement ponctuel le long du cimetière ;
- Une piste cyclable bidirectionnelle côté Nord se prolongeant en un double sens cyclable jusqu'au quartier des Faubourgs de l'Arche.

#### 4.2.3.2 Les orientations paysagères

Les aménagements paysagers sur cette section se feront dans la continuité de ceux prévus sur le boulevard Circulaire Nord mais aussi dans la continuité de ceux prévus par le département des Hauts-de-Seine sur la RD 914.

En plus des orientations reprises des sections précédentes, cette section a fait l'objet d'une attention particulière sur les éléments suivants :

- Le choix de matériaux et de mobiliers urbains soignés, comme c'est habituellement le cas en ville ;
- Des plantations en bordure de voie, en alignement ou isolées, sur les trottoirs et les terre-pleins centraux, réparties selon trois strates (haute, moyenne et basse), apportant de la biodiversité et de l'ombrage. Elles joueront également un rôle « sécurisant » pour les piétons ;
- L'habillage des murs et installations connexes : il est prévu de maintenir la végétalisation du mur de cimetière et d'habiller en pierres le mur de soutènement de la rue de Valmy,
- L'habillage de l'issue de secours : L'édicule de secours du tunnel de l'A 14 va changer de situation puisqu'il va se trouver au milieu du parking 2 roues, alors qu'il est aujourd'hui inaccessible. Il doit donc être ré-habillé aussi bien pour des raisons esthétiques que de sécurité. Ce travail a déjà été réalisé au niveau des terrasses de Nanterre. Cet habillage pourrait se faire en bardage bois ou avec le même matériau que pour le mur de soutènement.

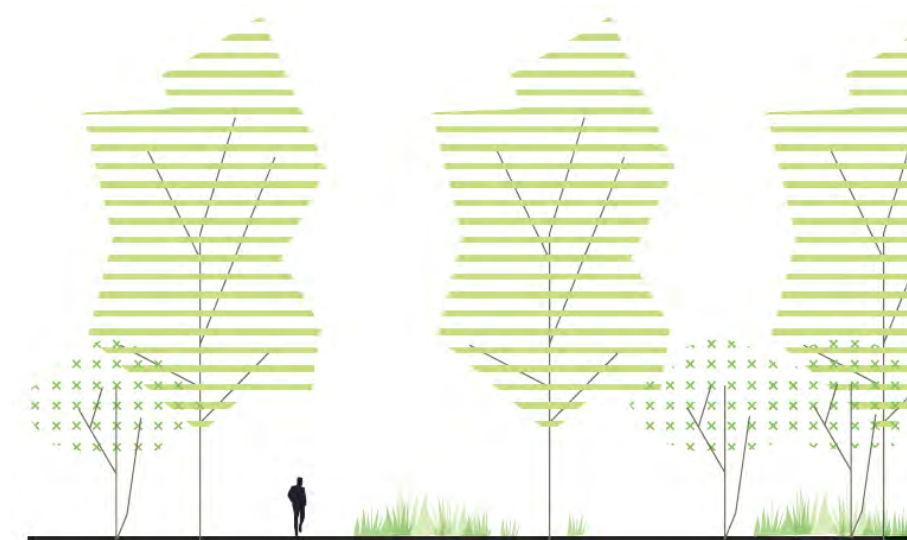


Figure 11 : Schéma de principe des trois strates végétales



Figure 12 : Mur du cimetière végétalisé (Lierre) et exemple d'habillage en pierre (mur de la trémie de l'A 14)



Figure 13 : Etat actuel de l'édicule de secours de l'A 14 et exemple de bardage en bois



Les coupes G-G à L-L ci-dessous présentent l'aménagement proposé entre le carrefour avec la rue Aimé Césaire et le boulevard Circulaire.

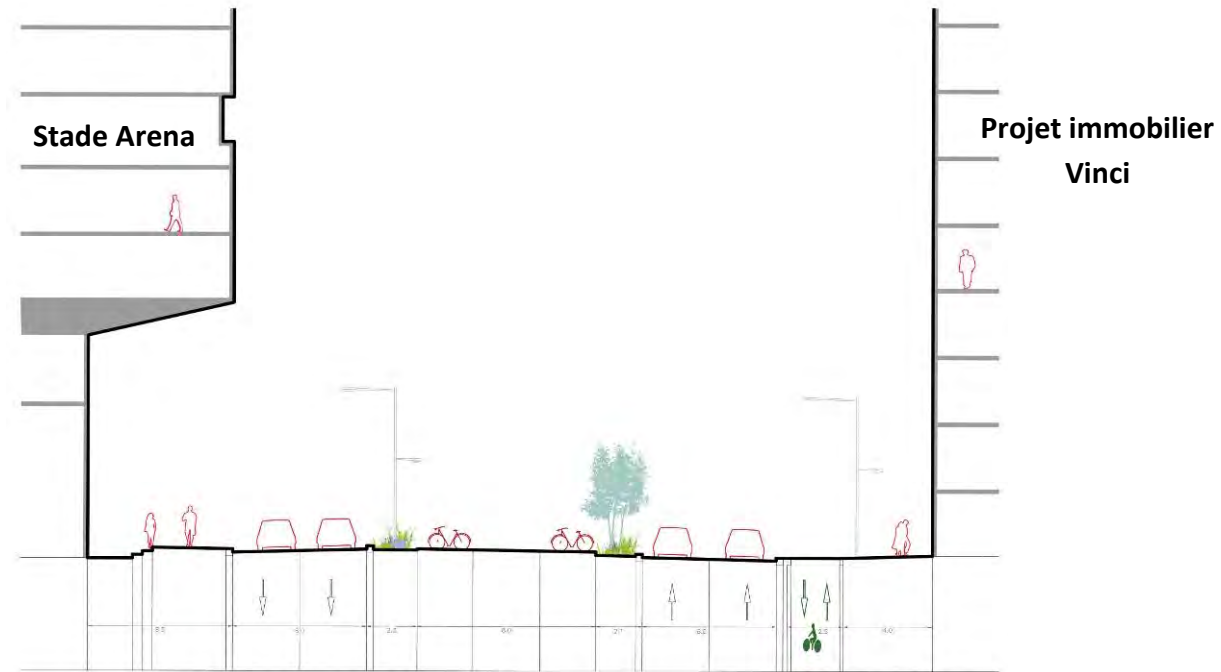


Figure 14 : Coupe G-G sur le boulevard de La Défense, après le carrefour Césaire, en direction de Paris

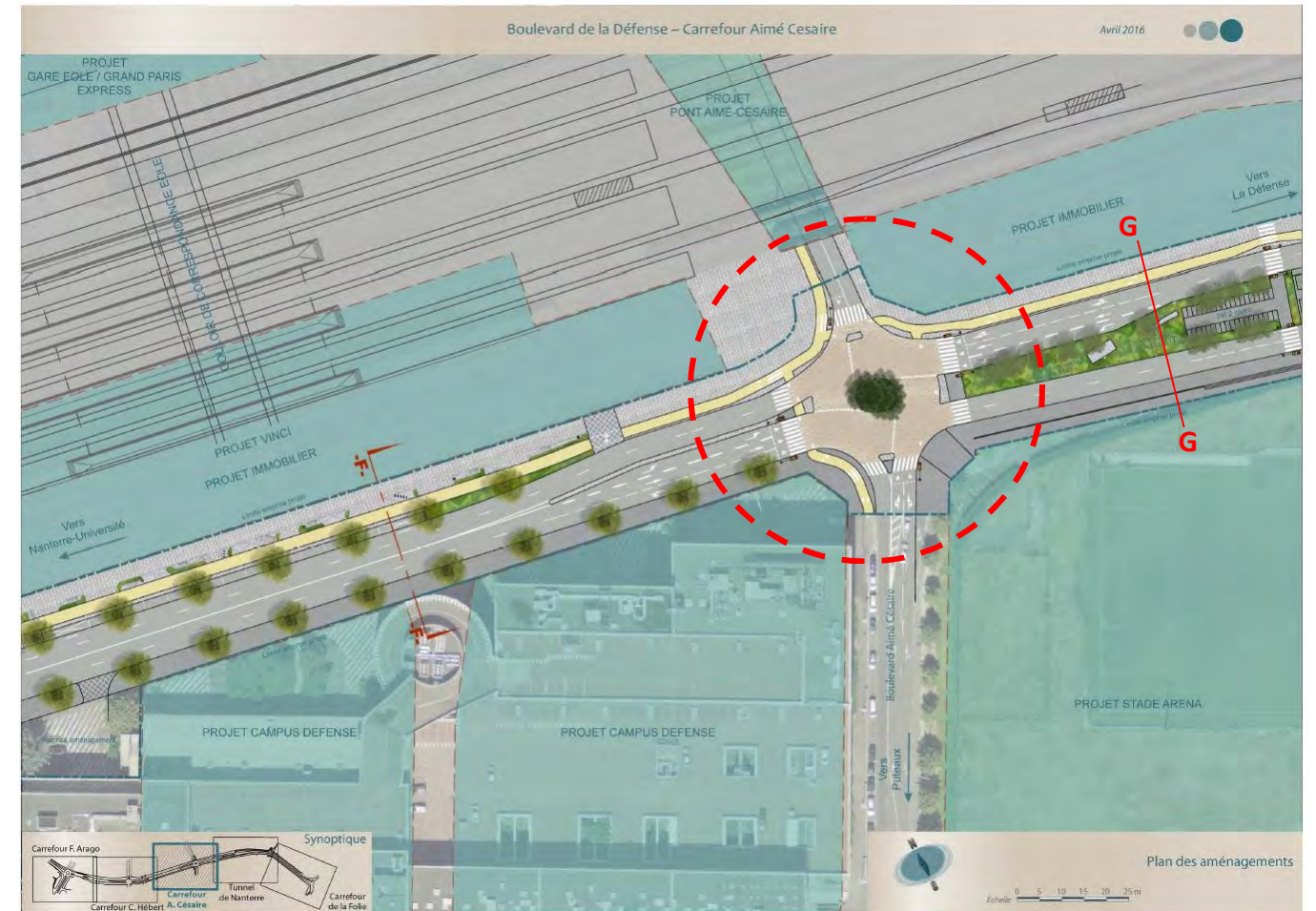


Figure 15 : Vue en plan paysagère au droit du carrefour Aimé Césaire



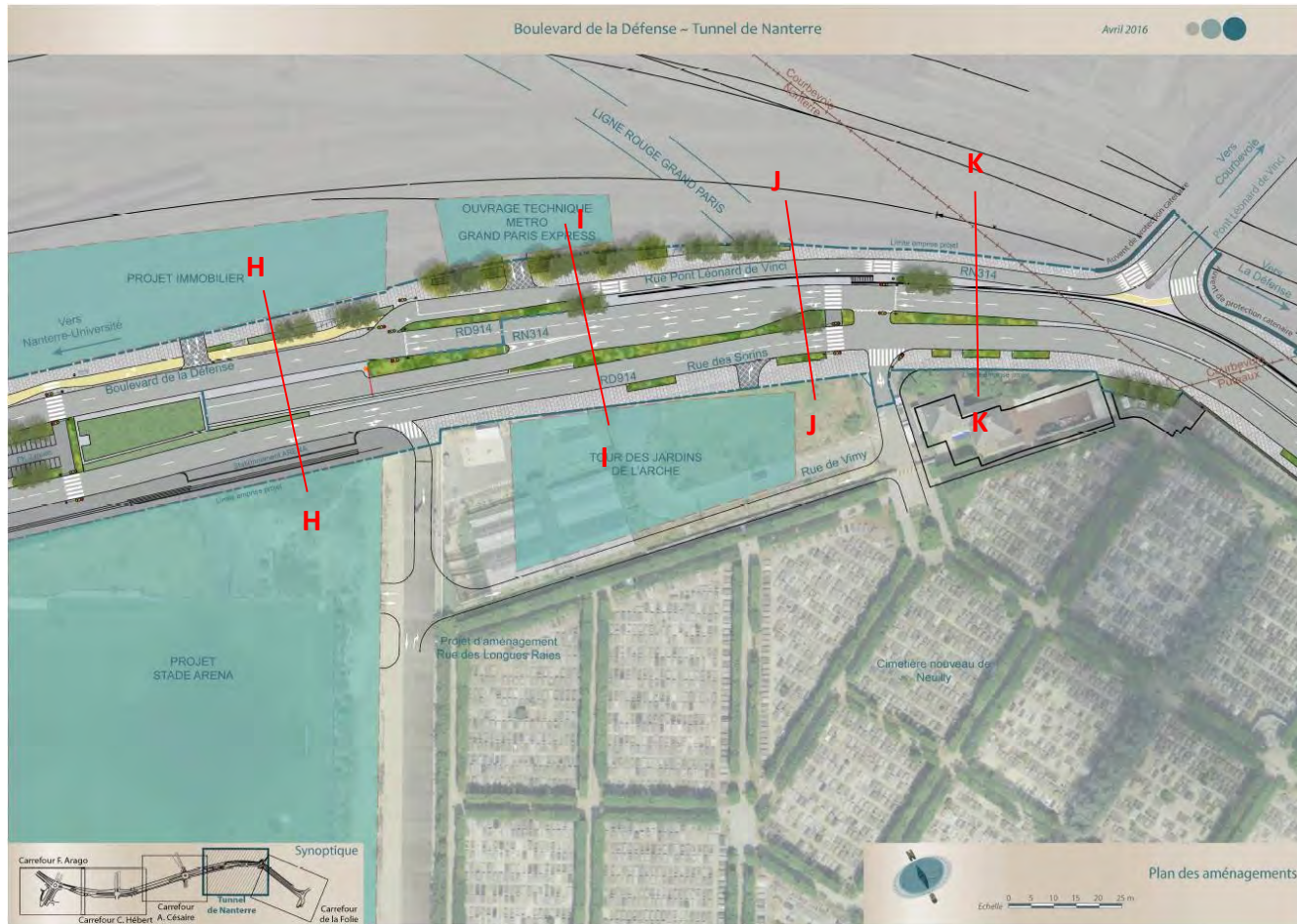


Figure 16 : Vue en plan paysagère de l'aménagement du boulevard de La Défense

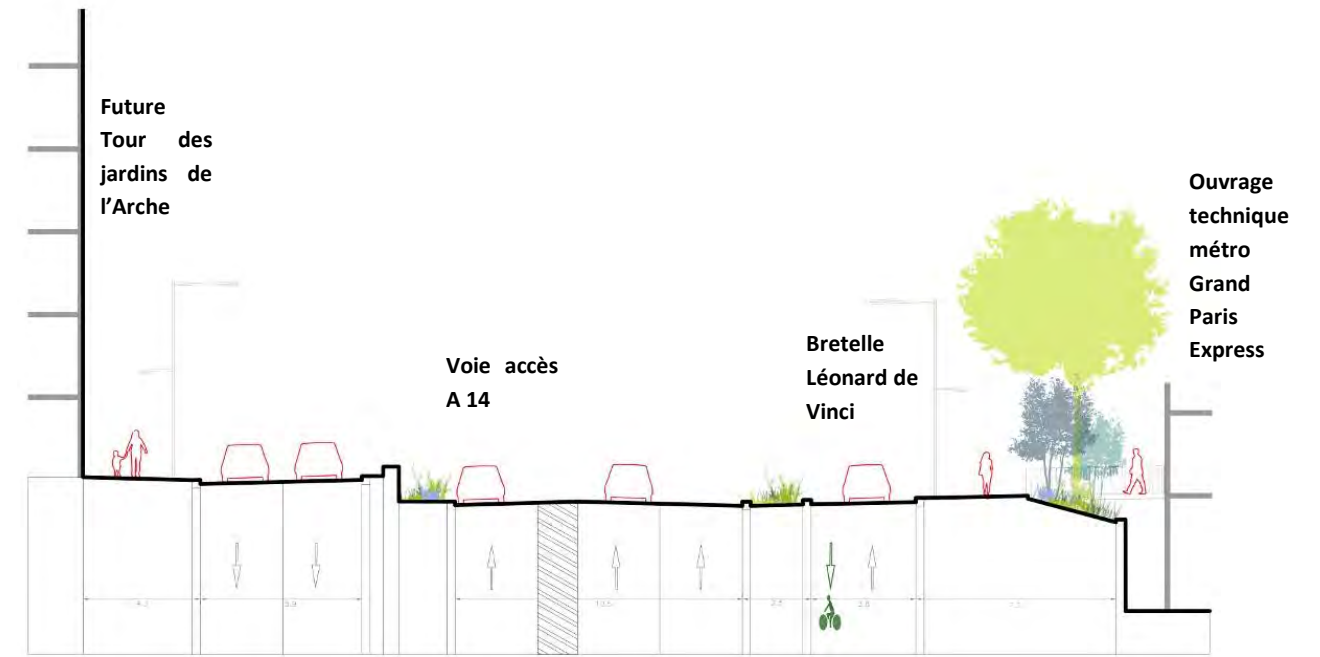


Figure 18 : Coupe I-I au droit de l'ouvrage technique du métro du Grand Paris Express et de la Tour des Jardins de l'Arche

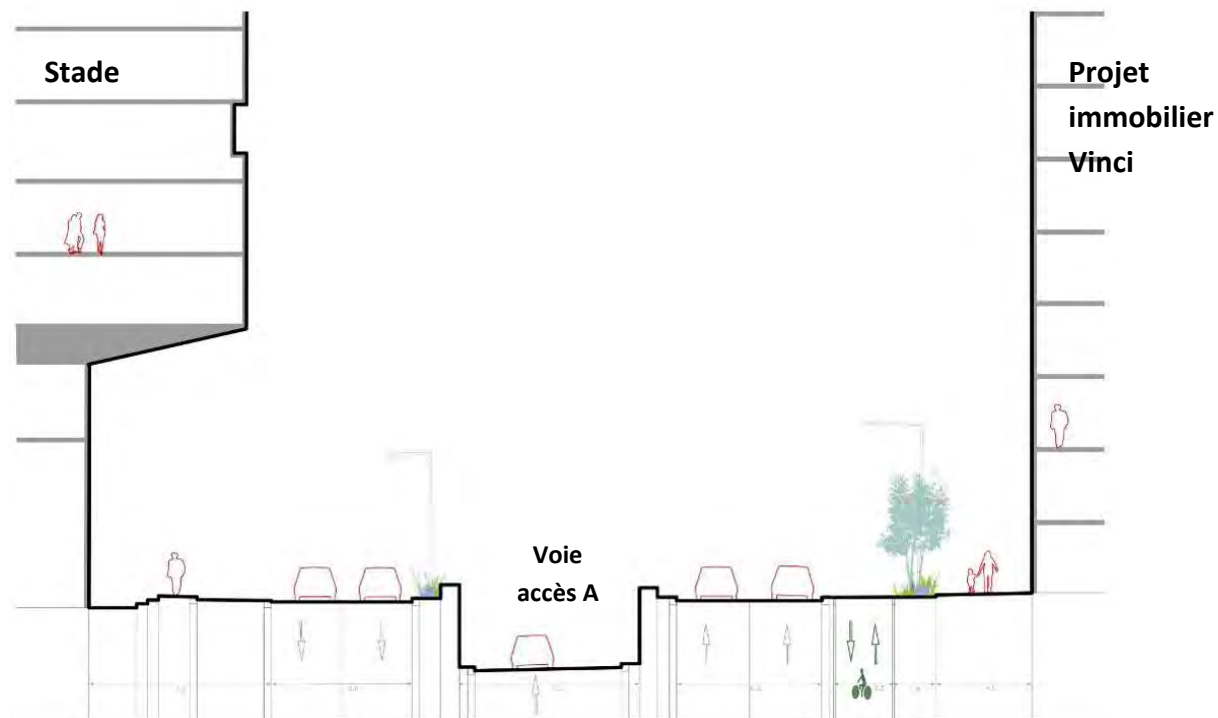


Figure 17 : Coupe H-H sur le boulevard de La Défense, au droit du stade Arena et des projets immobiliers des Groupes

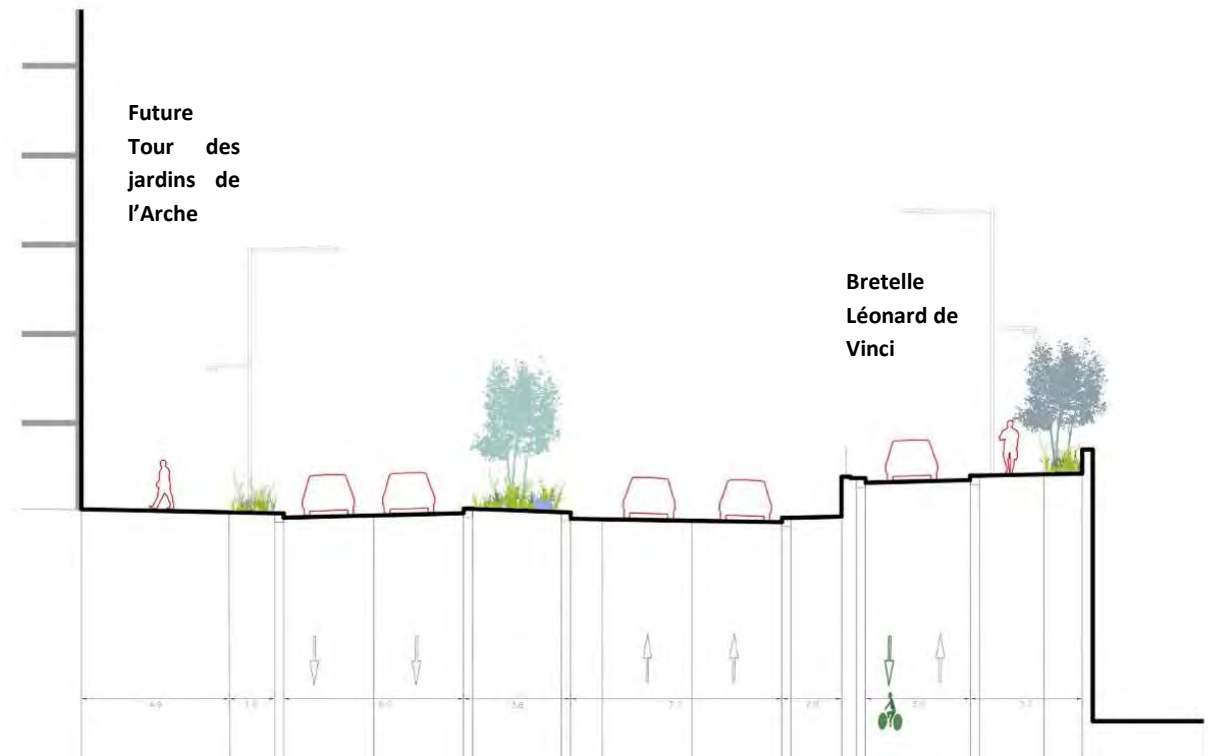


Figure 19 : Coupe J-J au droit de la rue du Pont Léonard de Vinci



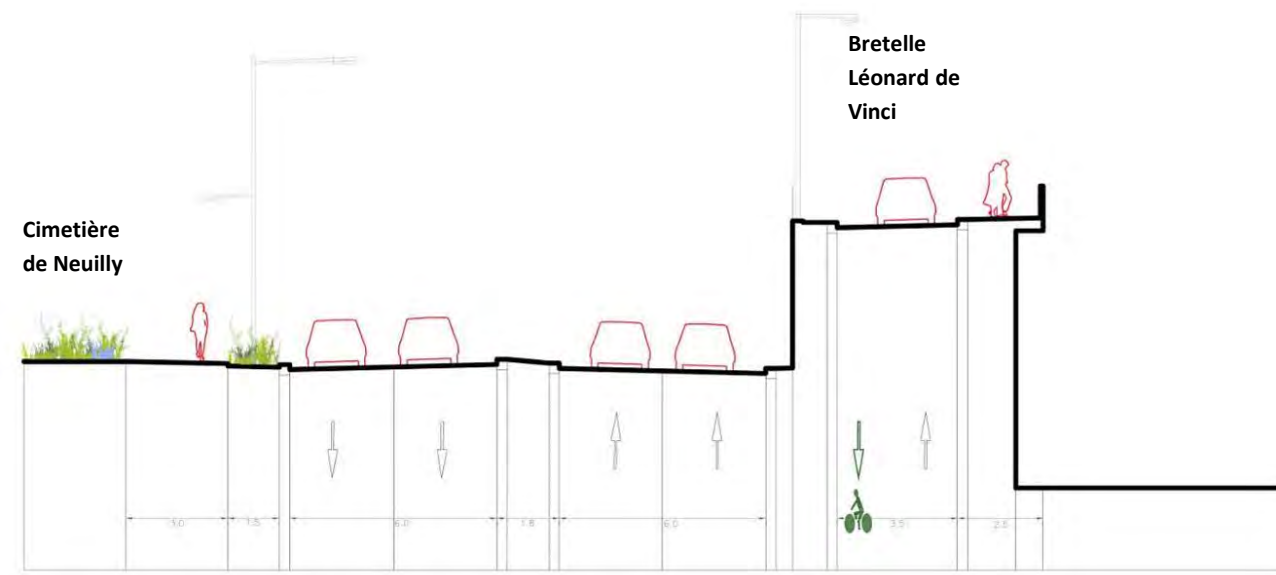


Figure 20 : Coupe K-K au droit de la rue du Pont Léonard de Vinci

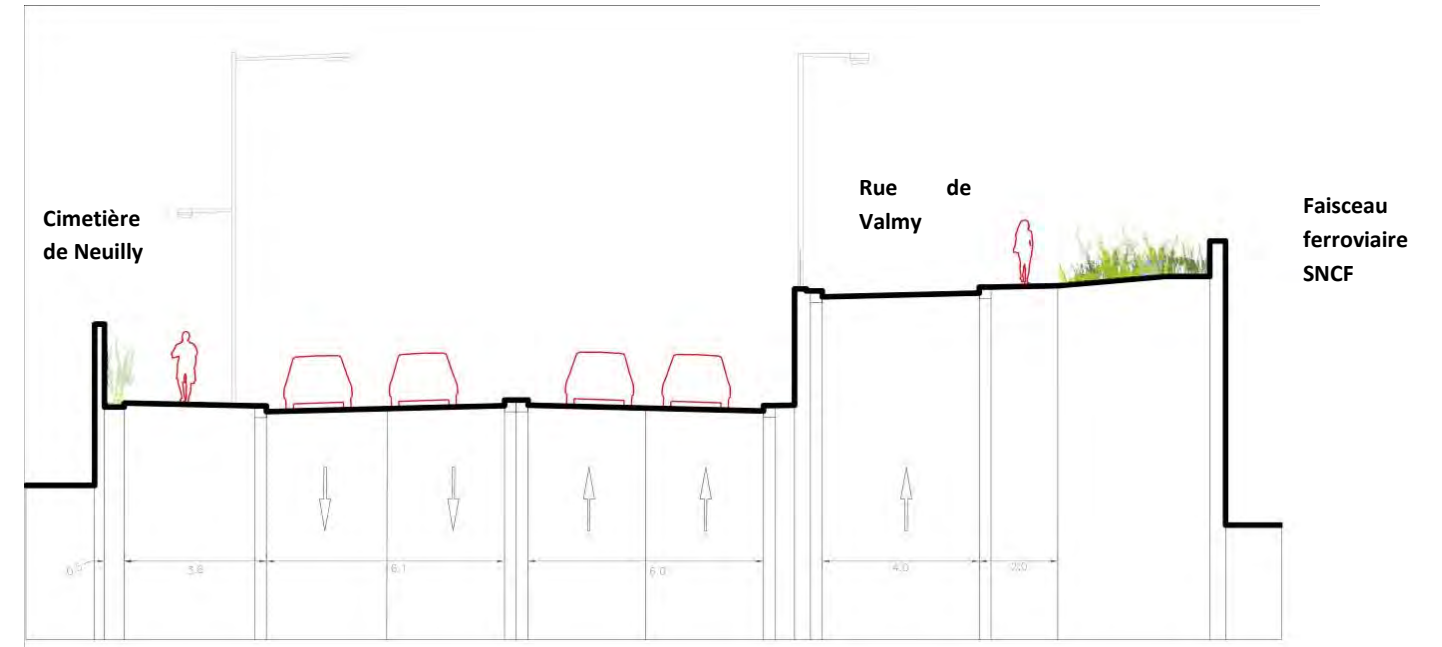


Figure 22 : Coupe L-L au droit du cimetière de Neuilly et de rue de Valmy



Figure 21 : Vue en plan paysagère de l'aménagement de la rue de Valmy, rue Félix Eboué et du carrefour de la Folie

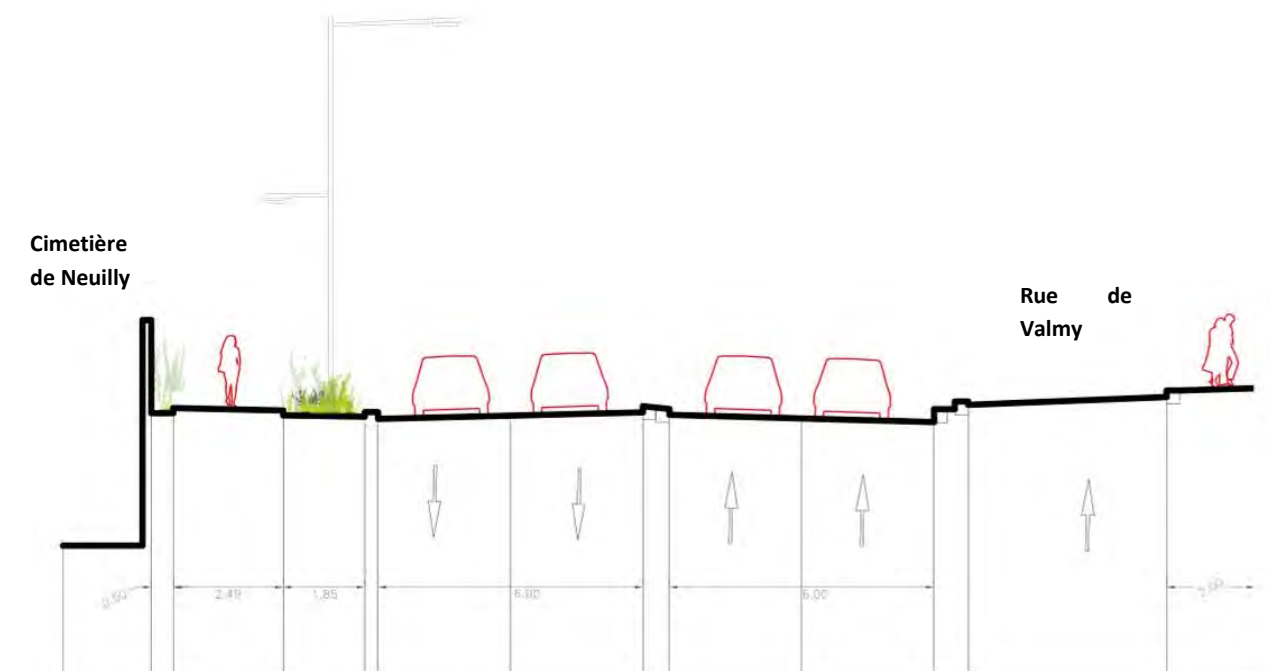


Figure 23 : Coupe M-M au droit du cimetière de Neuilly, avant le carrefour de la Folie



#### 4.2.3.3 Zoom sur les rues de Valmy et le Pont Léonard de Vinci

La rue de Valmy présente actuellement un trottoir très étroit qui s'arrête brusquement obligeant les piétons à cheminer sur l'herbe pour rejoindre le Pont Léonard de Vinci. Un vrai trottoir sera créé sur cet axe de 2 m de large pour améliorer et sécuriser ces cheminements, comme l'illustre le zoom suivant :

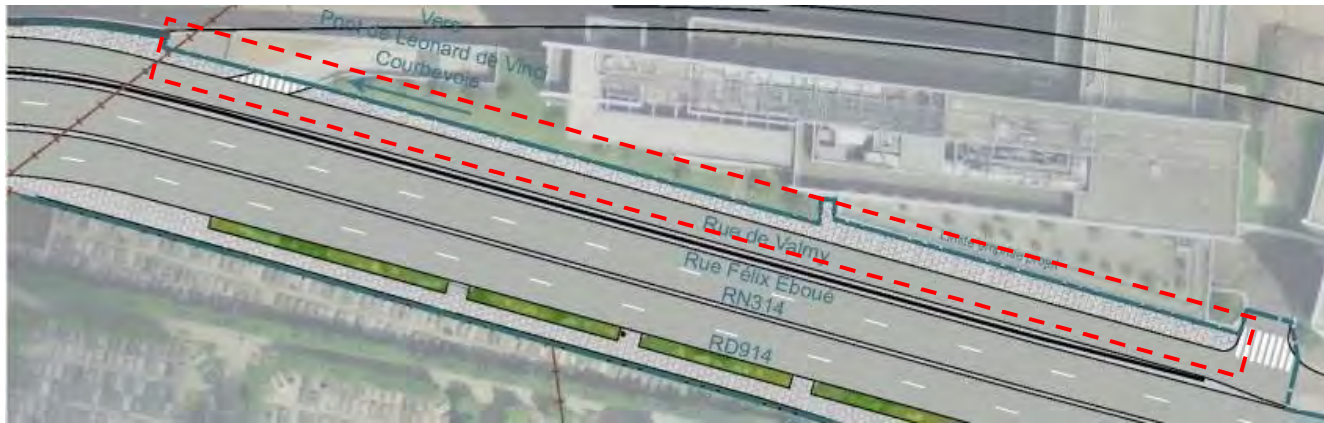


Figure 24 : Zoom sur le trottoir le long de la rue de Valmy

La bretelle Léonard de Vinci dispose actuellement d'un petit trottoir de service et d'une ambiance de bretelle autoroutière avec des vitesses pratiquées élevées en descente. Cette voie sera transformée :

- La pente de cette voie est retravaillée pour que les Personnes à Mobilité Réduite (PMR) puissent cheminer à partir du Pont Léonard de Vinci vers le carrefour Césaire, l'Arena et l'ensemble des immeubles en bordure de voie ;
- Cette voie est, à l'aide de plateaux ralentisseurs, transformée en « zone 30 » pour accueillir les cyclistes en double sens et permettre aux piétons et PMR de traverser pour rejoindre le côté Arena et la tour des Jardins de l'Arche ;
- Un vrai trottoir est créé avec des espaces verts et une largeur confortable. Compte tenu des contraintes avec la voie ferrée en contre bas, un encorbellement léger est créé pour constituer ce trottoir sur la partie supérieure de la rue ;
- Un lien entre le quartier des Faubourgs de l'Arche à Courbevoie et les quartiers et équipements situés sur la commune de Nanterre est créé par cette transformation.

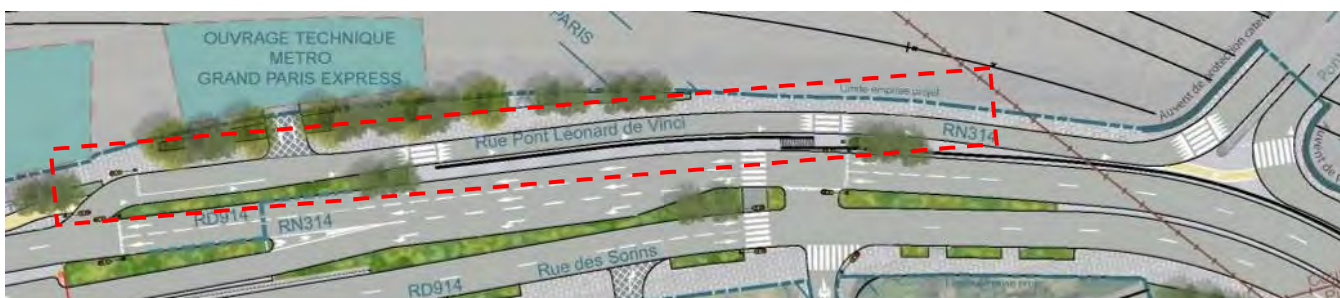


Figure 25 : Zoom sur la bretelle Léonard de Vinci

#### 4.2.4 L'aménagement des carrefours Léonard de Vinci, Tour des jardins de l'Arche, de la Folie et de la Demi-Lune

##### 4.2.4.1 L'aménagement du carrefour de la RD 914 avec la rue Léonard de Vinci

Dans le dossier d'opportunité de l'Etat du, le débouché du raccordement de la rue Léonard de Vinci sur la RD 914 était traité par un « STOP ». L'Etat a demandé dans son avis du 5 août 2015 l'amélioration de cette configuration vis-à-vis des conditions de visibilité et de sécurité pour les usagers.

La géométrie de ce raccordement a donc été modifiée afin de rendre le carrefour plus lisible. Les études de trafic ainsi que le débouché de la piste cyclable se transformant dans la rampe Léonard de Vinci en double-sens cyclable nécessite que le carrefour soit géré par feux permettant de sécuriser les échanges. Sa coordination avec les carrefours amont et aval limitera les remontées de file en amont sur la RN 314.

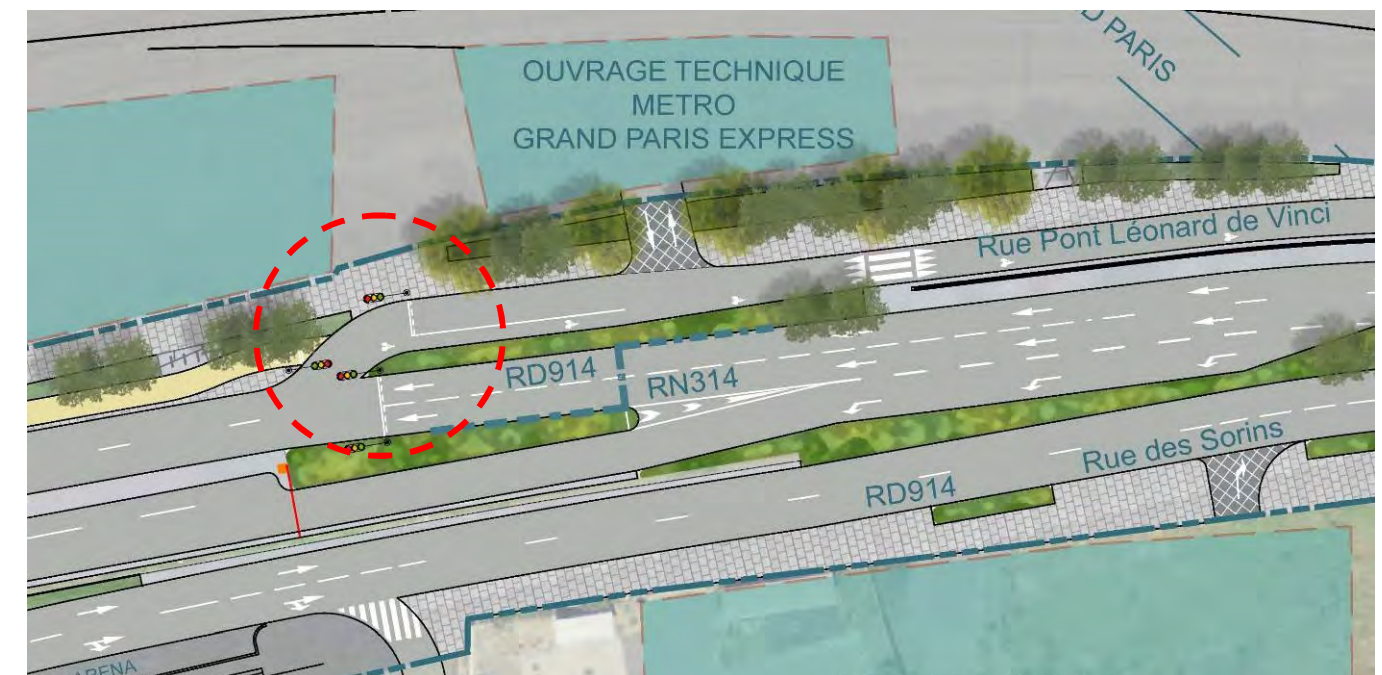


Figure 26 : Aménagement du carrefour Léonard de Vinci



#### 4.2.4.2 L'aménagement du carrefour de la Tour des Jardins de l'Arche avec la RD 914

Ce nouveau carrefour est d'une grande importance. Il permettra en effet :

- De gérer la sortie du cimetière de Neuilly, de la Tour des Jardins de l'Arche, du futur siège du département des Hauts-de-Seine, de l'Arena et des habitations rue des Longues Raies ;
- De permettre à tous ces usagers d'aller vers La Défense ou vers l'A 86 ;
- De limiter les vitesses des usagers provenant du boulevard Circulaire avant d'arriver à la zone la plus urbanisée ;
- De permettre aux piétons d'aller du secteur de l'Arena et de la tour des Jardins de l'Arche à Nanterre, vers Courbevoie et le quartier des Faubourgs de l'Arche.

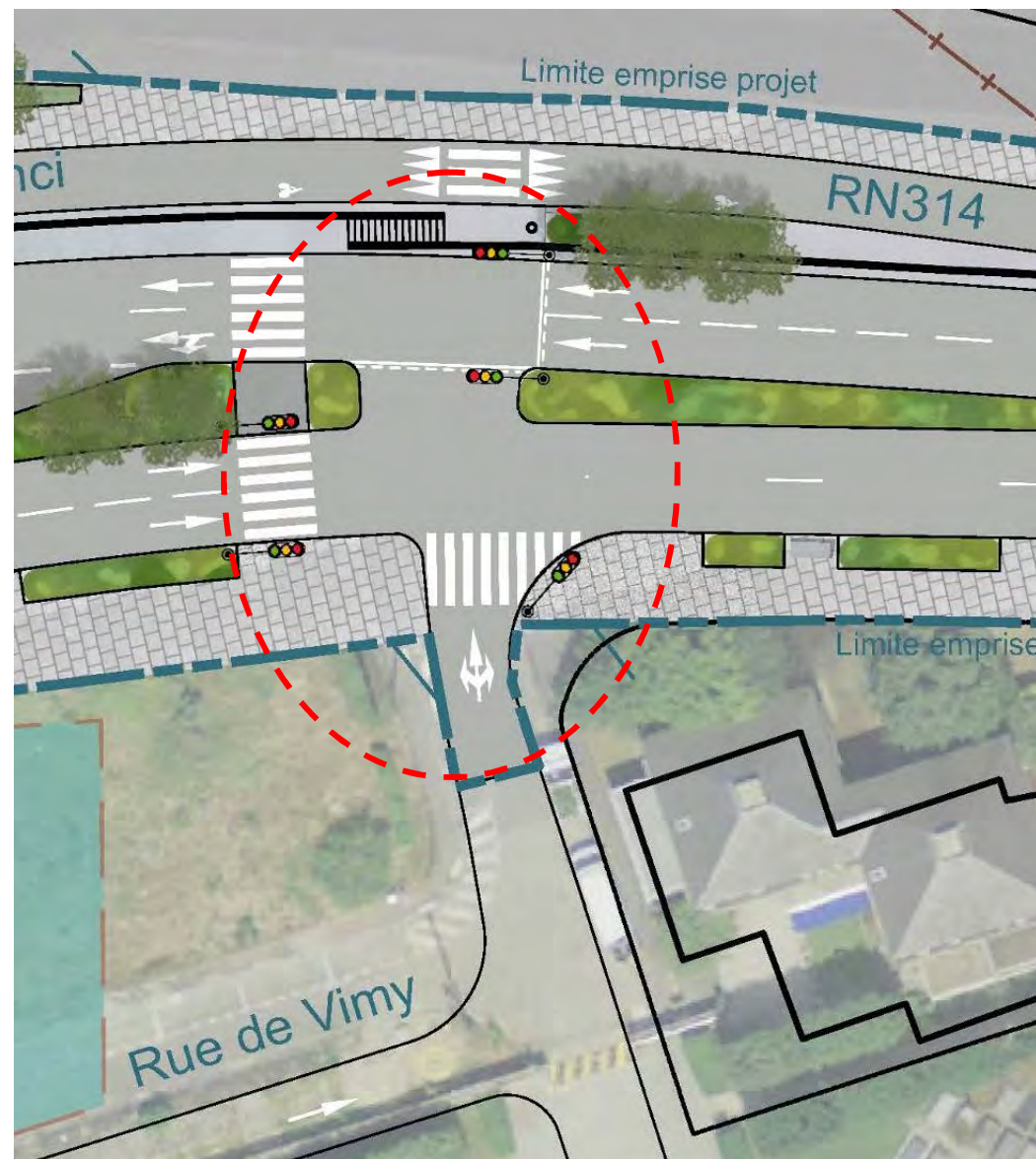


Figure 27 : Carrefour de la Tour des Jardins de l'Arche

#### 4.2.4.3 L'aménagement du carrefour de La Folie

Ce carrefour est réaménagé et optimisé pour accueillir la chaussée Ouest-Est de la RD 914 :

- La lisibilité du carrefour est améliorée, en alignant la géométrie de chacune des voies du carrefour, simplifiant ainsi les mouvements et améliorant la sécurité ;
- Il est végétalisé en maintenant l'œuvre d'art en son centre ;
- Les cheminements piétons le long du cimetière sont requalifiés et « coupés » de la circulation par des espaces végétalisés ;
- En termes de capacité d'écoulement du trafic, le sas central est optimisé pour absorber le trafic qui s'y stocke de façon à ne pas bloquer le carrefour.





Figure 28 : Géométrie du carrefour de La Folie

#### 4.2.4.4 L'aménagement du carrefour de la Demi-Lune

Les études de trafic préconisent trois voies sur le boulevard Circulaire avant le carrefour de la Demi-Lune sur une longueur de 90 m environ. Cette voie a été rajoutée à la place de la 3ème voie existante en contre-sens.

La figure ci-dessous illustre l'aménagement de la troisième voie sur le boulevard Circulaire en amont du carrefour de la Demi-Lune. Il s'agit de reconstituer la voie qui existait auparavant et qui est neutralisée à l'heure actuelle dans le cadre des travaux de réhabilitation de la grande Arche.

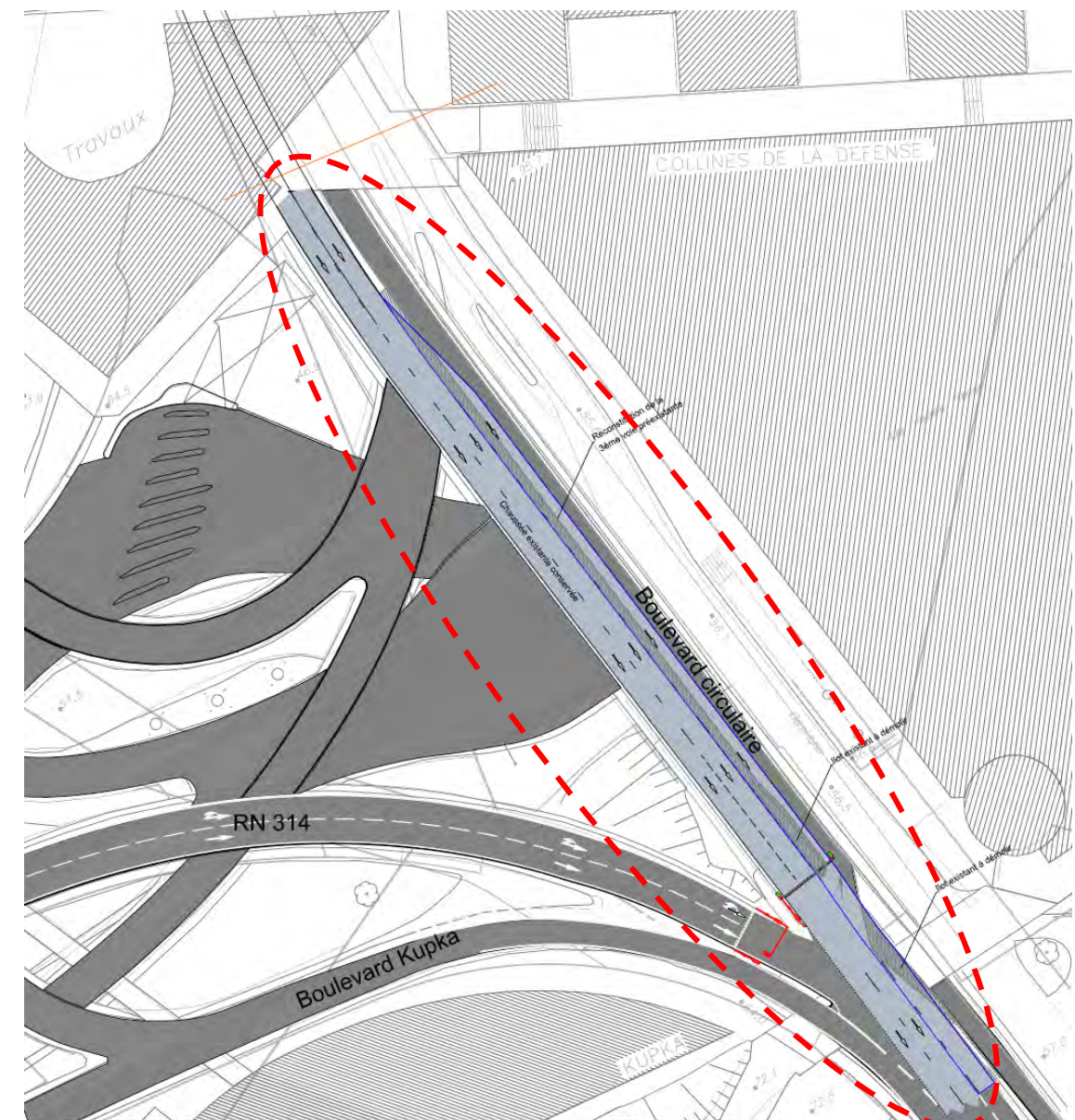


Figure 29 : Aménagement d'une troisième voie en amont du carrefour de la Demi-Lune



#### 4.2.5 Les aménagements piétons et cyclables entre le carrefour Aimé Césaire et le boulevard Circulaire

##### 4.2.5.1 La traversée piétonne au droit du stade Arena

Une traversée piétonne est créée au droit du stade Arena permettant de relier le trottoir Sud au trottoir Nord. Le passage est régulé par feux afin de sécuriser les traversées et sera coordonné avec les carrefours amont et aval. Un parking deux-roues motorisés est positionné sur le large terre-plein central permettant une utilisation optimisée de cet espace et permettant de désencombrer les trottoirs de ces véhicules. Cette traversée est indispensable pour permettre à ces usagers de rejoindre leur lieu de travail (stade et bureaux du département, lots d, e et f de Vinci) et de loisir.

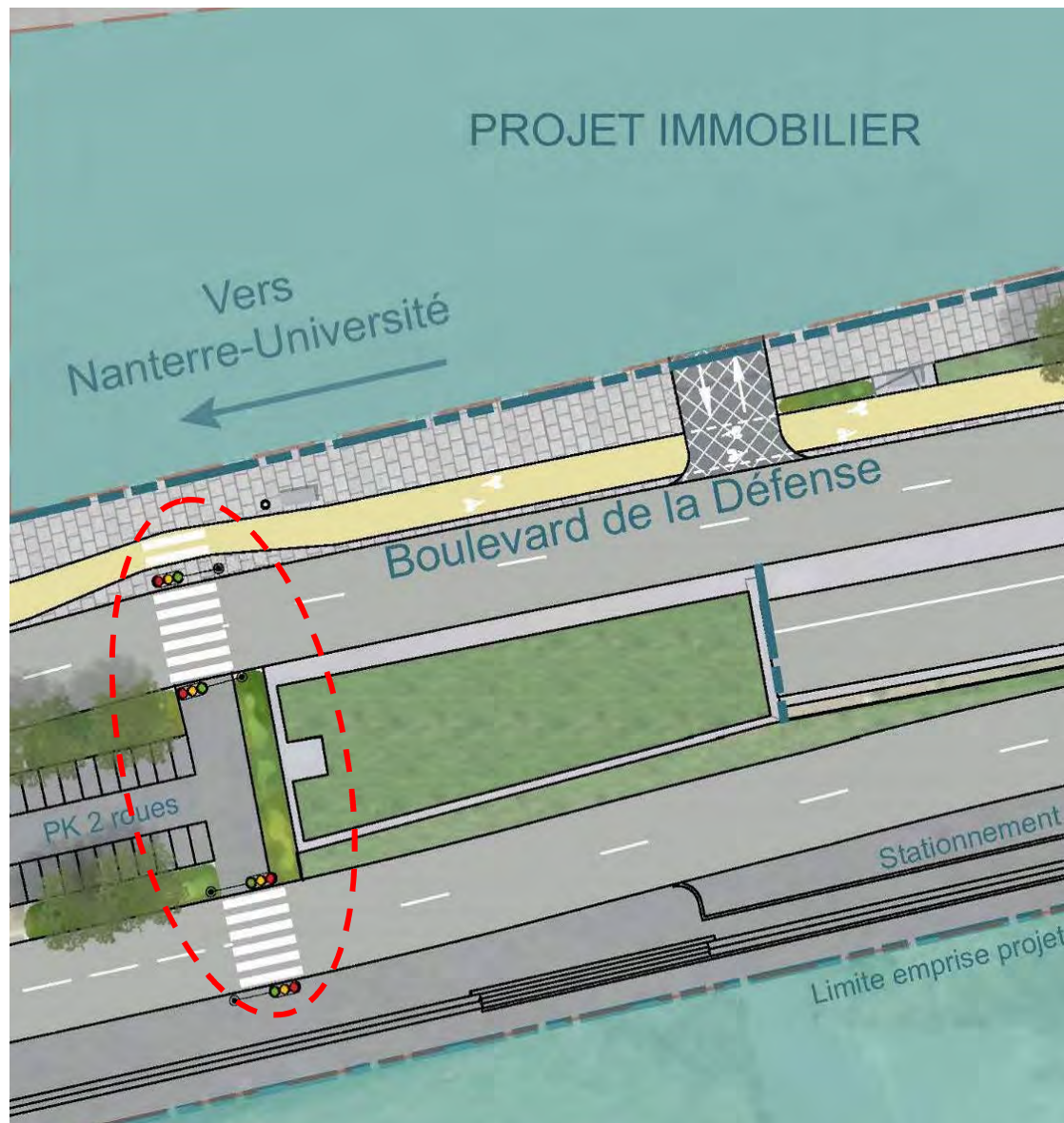


Figure 30 : Passage piéton et deux roues motorisés au droit du stade Arena

##### 4.2.5.2 La traversée piétonne de la tour des Jardins de l'Arche

Une seconde traversée piétonne est localisée au droit de la future tour des Jardins de l'Arche permettant de rejoindre la rue du Pont Léonard de Vinci et le quartier des Faubourgs de l'Arche.

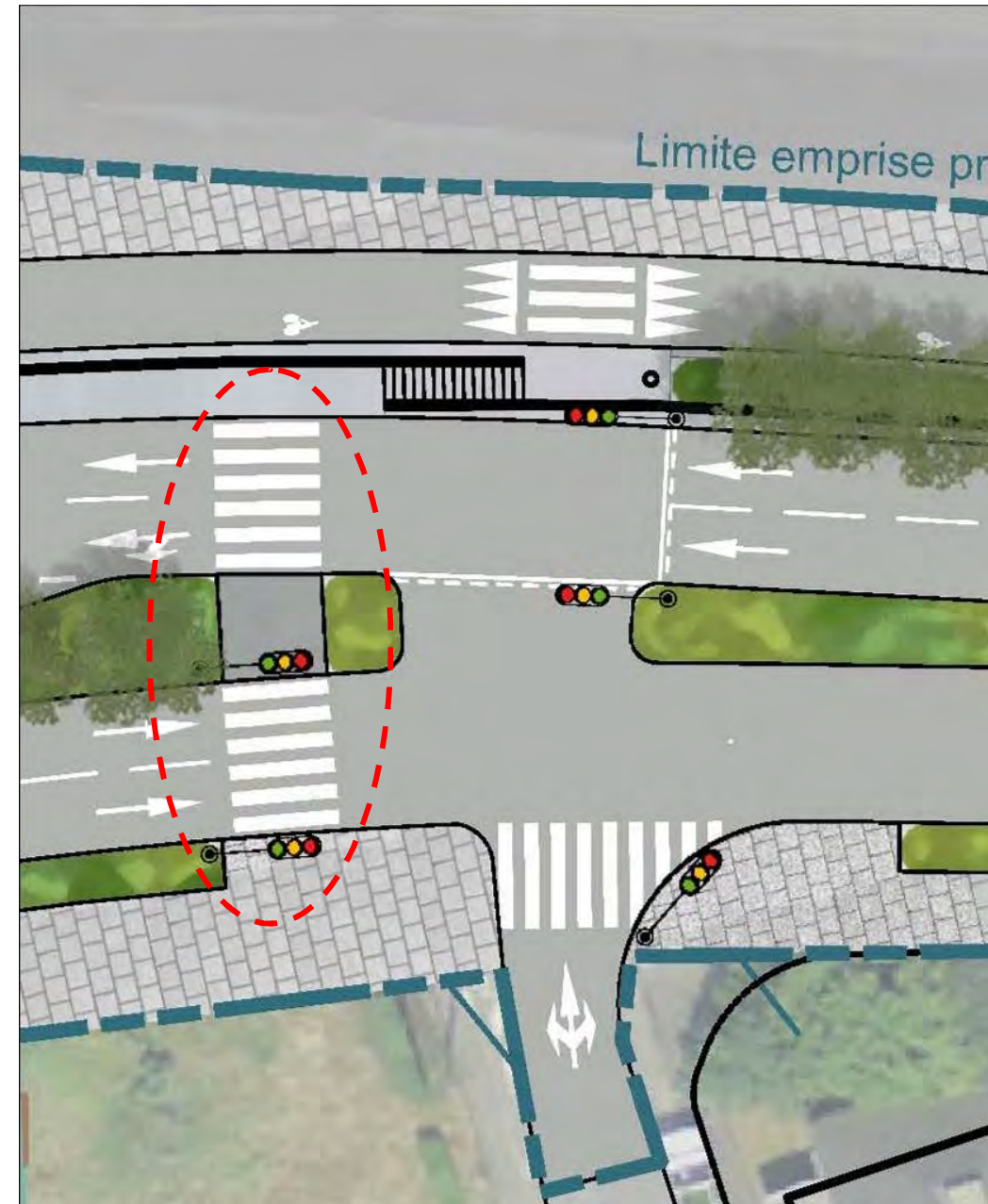


Figure 31 : Passage piéton au droit de la tour des Jardins de l'Arche

#### 4.2.5.3 Les itinéraires cyclables

Sur le tronçon Césaire-boulevard Circulaire de la RD 914-RN 314, une piste cyclable bidirectionnelle est créée le long de la RD 914 en continuité de l'aménagement de la section précédente.

Depuis le carrefour Césaire, la piste cyclable bidirectionnelle de 2,5 m emprunte le large trottoir nord jusqu'à la bretelle Léonard de Vinci. Elle se transforme en double-sens cyclable dans cette rue transformée en « zone 30 » de façon à apaiser la circulation. Le double sens cyclable permet de rejoindre le pont Léonard de Vinci et de se connecter ainsi au futur itinéraire cyclable prévu dans le schéma cyclable de Defacto pour rejoindre la dalle de La Défense

**Le projet permet donc de créer un itinéraire cyclable complet entre la dalle de La Défense et l'avenue François Arago**



### 4.3 CONDITIONS D'EXECUTION DES TRAVAUX

#### 4.3.1 Planning global des travaux

Au stade actuel des études, le délai global indicatif des travaux est estimé à **36 mois**, travaux préparatoires compris.

Ce délai de réalisation sera affiné lors de l'élaboration de l'avant-projet.

La mise en service peut être envisagée de façon progressive (phasage par secteur d'aménagement) depuis le début des travaux prévus à partir de **début 2018**.

**La mise en service totale de l'aménagement est prévue pour décembre 2020. Compte-tenu de l'imbrication du présent projet avec les nombreux projets alentours et en particulier sa forte dépendance du planning du prolongement d'Eole à l'Ouest, ce planning est susceptible d'évoluer en fonction de l'évolution de ces plannings et notamment du planning du projet Eole sous maîtrise d'ouvrage SNCF réseau.**

#### 4.3.2 Les principes généraux d'exécution et phasage

Les travaux d'aménagement de la RD 914-RN 314 vont entraîner inévitablement des perturbations sur le fonctionnement urbain (aspects circulations et déplacements général) et sur le cadre de vie des riverains.

Ces travaux interviendront de façon concomitante avec les projets connexes suivants :

- **Lots immobiliers Vinci du quartier des Groues**, au nord de la RD 914 et de la RN 314 (lots A,B,C,D,E et F) :
  - Début des travaux immobiliers lots A, B, C en juillet 2017 pour 32 mois ;
  - Début des travaux immobiliers lots D, E, F en janvier 2018. Livraison lot D en même temps que les lots A, B et C. Livraison des lots D et F fin 2020.
- **La Tour des Jardins de l'Arche** : début des travaux en Juillet 2018 pour 42 mois ;
- **Le projet Campus-Défense** : début des travaux en Janvier 2018 pour 36 mois ;
- **Le Grand Paris Express** : Début des travaux de Génie Civil de l'Ouvrage Annexe 271 de la SGP en août 2018 pour 30 mois ;
- **Les travaux SNCF Réseau - Projet Eole** :
  - Mur de soutènement Sud livré en Juillet 2018 ;
  - Ouvrage Arago livré en Septembre 2019 ;
  - Ouvrages Hébert et Césaire livrés en Décembre 2017 ;
  - Mise en service d'Eole et notamment de la gare de Nanterre-La Folie prévue à l'heure de l'édition du présent dossier en 2020.

La livraison du stade Arena est quant à elle prévu au 1<sup>er</sup> septembre 2017 et ne devrait avoir aucune incidence avec les travaux d'aménagement de la RD 914 et de la RN 314.

Toutes les mesures destinées à limiter l'impact direct et cumulé des travaux et à en réduire la durée font partie intégrante de la réflexion initiale et sont prises en compte dans l'organisation des futurs chantiers.

Les travaux seront réalisés sous circulation ; deux voies de circulation maintenues dans le sens Est-Ouest durant toute la durée des travaux, avec pour objectif la livraison des travaux pour la fin de l'année 2020.

Les travaux d'aménagement de la RD 914 et de la RN 314 se dérouleront sur 8 phases. Les travaux débuteront d'abord sur la RN 314 au moment du démarrage des travaux des lots immobiliers, puis ensuite ils interviendront sur la RD 914.

#### 4.3.3 Les travaux de terrassement

Les travaux de terrassement concernent la création des points d'échanges et des rétablissements, la création de trottoirs, les modelés de terrain pour les aménagements paysagers.

Les volumes de déblais/remblais nécessaires ont été estimés au stade des études de faisabilité, ces données seront affinées en phase d'Avant-Projet. :

Aménagements	Déblais (m3)	Remblais (m3)
Carrefour Arago	750	9 600
Arago-Hébert	830	11 300
Carrefour Hébert	260	2 900
Hébert - Césaire	1 800	6 850
Carrefour Césaire	-	1 350
RD 914 Sud (du carrefour Césaire au carrefour de la Folie)	450	2 650
RN 314/RD 914 Nord (du carrefour de la Folie au carrefour Césaire)	480	450
Rue Léonard de Vinci	-	
<b>Total</b>	<b>4 570</b>	<b>35 100</b>
	<b>Bilan</b>	<b>+ 30 530</b>

*Les volumes de déblais sont évalués à 4 570 m<sup>3</sup> et les remblais à 35 100 m<sup>3</sup> soit un bilan présentant un déficit de déblais estimé à 30 530 m<sup>3</sup>.*

#### **4.3.4 Les travaux d'ouvrages d'art**

La réalisation du projet d'aménagement de la RD 914-RN 314 nécessite des travaux de démolition et de construction d'ouvrages d'art. Ainsi, l'aménagement nécessite :

- Modification et renforcement du mur en terre armée au niveau du carrefour Arago, et entre le carrefour François Arago et le carrefour Célestin Hébert ;
- Remblaiement de la trémie au niveau du carrefour François Arago ;
- Reconstruction du soutènement en limite de propriété Icade (secteur Arago) ;
- Démolition et reconstruction d'une partie du mur existant entre la RN314 et la rue Léonard de Vinci ;
- Adaptation des murs de soutènements existants en amont de la trémie d'accès à l'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 RN314 et les rues Valmy et Léonard de Vinci ;
- Reprise du profil en long de la rue Léonard de Vinci.

### **4.4 LE CHOIX ET L'ACHEMINEMENT DES MATERIAUX**

#### **4.4.1 La réutilisation des matériaux en phase travaux**

Dans le cadre du projet, les entreprises chargées des opérations de terrassement devront avoir recours à toutes les possibilités de réemploi en remblai des excédents de déblais (dès lors qu'ils sont inertes) soit dans le cadre du projet, soit pour un projet indépendant mais concomitant, sous réserve de compatibilité avec les qualités géotechniques attendues.

Des obligations contractuelles entre la Maîtrise d'ouvrage et les entreprises imposeront un agrément préalable des solutions de réemploi et de mise en dépôt des déblais ainsi que la mise en place d'un système de traçabilité (dates, lieux, volumes et itinéraires des camions).

Les déblais non réemployés seront envoyés vers des filières de traitement adaptées.

Les matériaux supplémentaires nécessaires aux remblais proviendront de carrières autorisées de la Région.

#### **4.4.2 L'acheminement des matériaux**

Les préconisations du Plan Régional d'Élimination de Déchets de Chantiers (PREDEC) seront prises en compte dans la gestion des matériaux par les entreprises.

Pour le transport des déblais et des matériaux de démolition non réutilisables sur le chantier ainsi que pour l'acheminement des matériaux de construction, le mode routier par camions sera essentiellement utilisé. Toutefois, dans la mesure du possible, le maître d'ouvrage pourra à une phase ultérieure des études envisager des modes de transport alternatifs notamment par voie ferroviaire.

Les transports de matériaux par la route entraînant de fait des passages de camions sur les axes routiers du secteur ; ces véhicules (bétonnières, camions de matériel et matériaux, véhicules personnels des employés) vont augmenter le trafic routier et risquent donc de perturber les conditions de circulation des usagers de la route.



## 5 PRINCIPALES MESURES D'INSERTION ENVIRONNEMENTALE

Outre l'insertion paysagère et la prise en compte des modes actifs qui font parties intégrantes du projet, les principales questions environnementales concernent le traitement de l'assainissement, la gestion du risque géotechnique au droit du carrefour Arago, la prise en compte des projets urbains connexes et la prise en compte du cadre de vie.

### 5.1 PRINCIPES D'ASSAINISSEMENT

Les dispositions prévues dans le cadre du présent aménagement ont pour objectif la gestion des apports de ruissellement supplémentaires par un **système de réseau enterré et des dalots sous chaussée**.

Ainsi, les eaux pluviales seront rejetées dans le réseau départemental unitaire avec un débit régulé de 2 L/s/ha après stockage dans des canalisations et dalots. En outre, des ouvrages de régulation rustiques seront privilégiés de manière à garantir la pérennité des ouvrages (facilité d'entretien).

Les hypothèses prises en compte pour le calcul d'assainissement des eaux pluviales sont celles données par le schéma directeur d'assainissement des Hauts-de-Seine, de la SEVESC et de la ville de Nanterre :

- Débit de rejet vers un réseau existant : 2 L/s/ha ;
- Raccordement sur les ovoïdes existants au moyen d'un diamètre 300 minimum et à 30 cm du radier.

7 dalots avec un débit de rejet de 2l/s/ha seront donc disposés sous la chaussée.

- Un dalot de 100 m<sup>3</sup> localisé entre le carrefour de la Folie et la tour des Jardins de l'Arche ;
- Un dalot de 140 m<sup>3</sup> localisé entre le carrefour Césaire et la tour des Jardins de l'Arche ;
- Un dalot de 160 m<sup>3</sup> localisé au niveau du carrefour Césaire ;
- Un dalot de 228 m<sup>3</sup> localisé entre les carrefours Hébert et Césaire ;
- Un dalot de 243 m<sup>3</sup> localisé à l'est du carrefour Arago ;
- Un dalot de 99 m<sup>3</sup> localisé à l'ouest du carrefour Arago ;
- Un dalot de 59 m<sup>3</sup> localisé au sud du carrefour Arago.

**Ces principes d'assainissement pourront être ajustés et affinés lors des études ultérieures de projet (avant-projet et projet).**

Les plans en pages suivantes illustrent le réseau d'assainissement mis en place ainsi que la localisation des différents dalots disposés sous la chaussée depuis le carrefour de la Folie jusqu'au carrefour Arago à Nanterre :

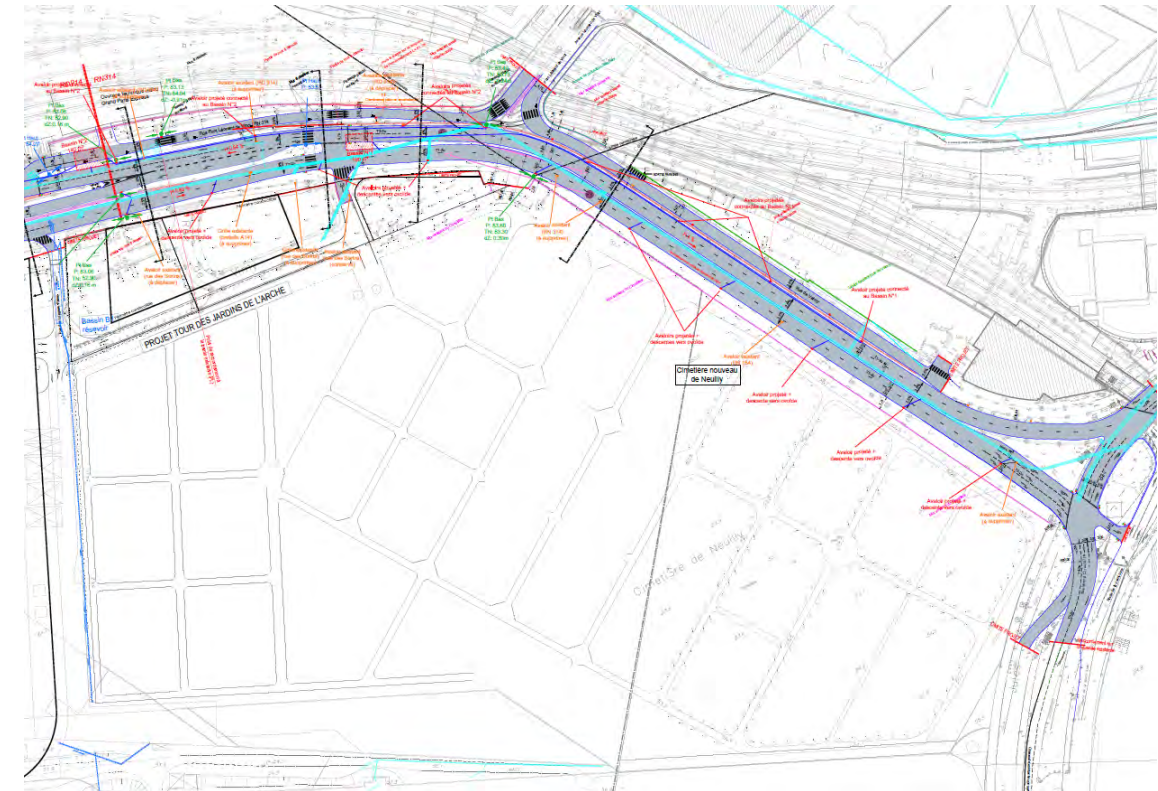


Figure 32 : Dalot localisé entre le carrefour de la Folie et la tour des Jardins de l'Arche

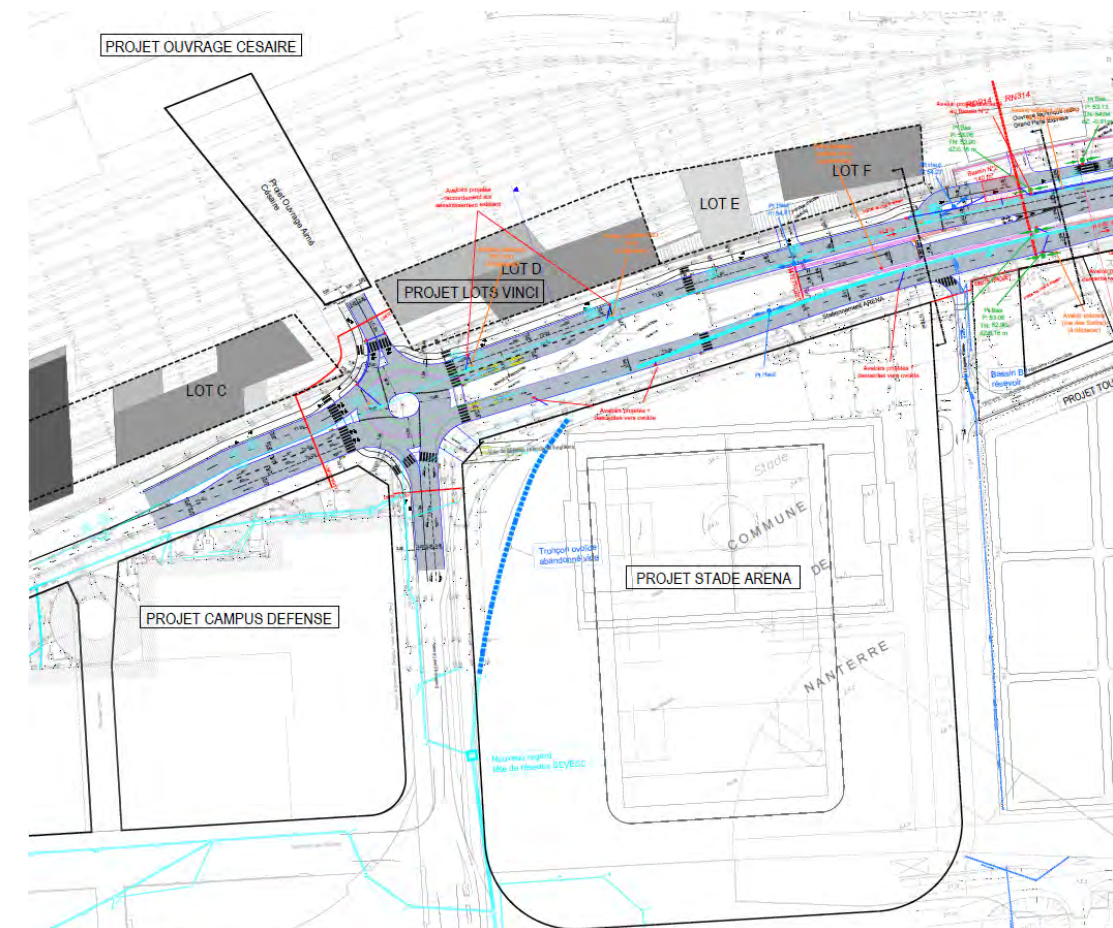


Figure 33 : Dalot localisé entre le carrefour Césaire et la tour des Jardins de l'Arche



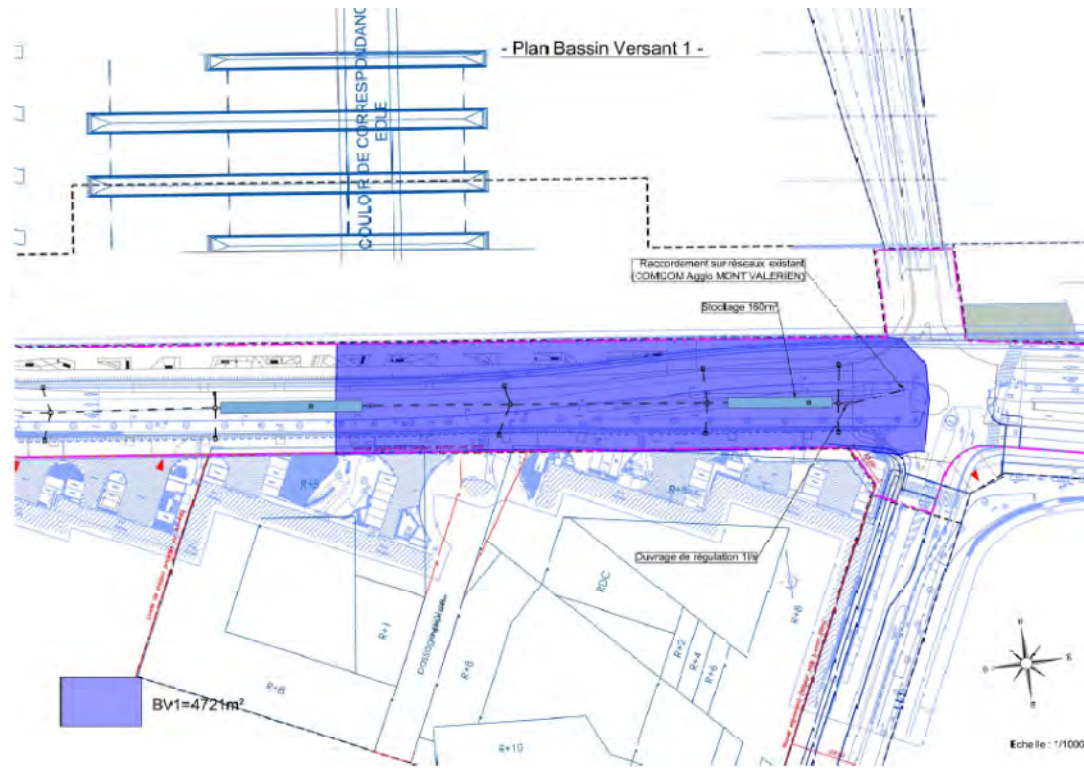


Figure 34 : Dalot localisé sous le carrefour Aimé Césaire

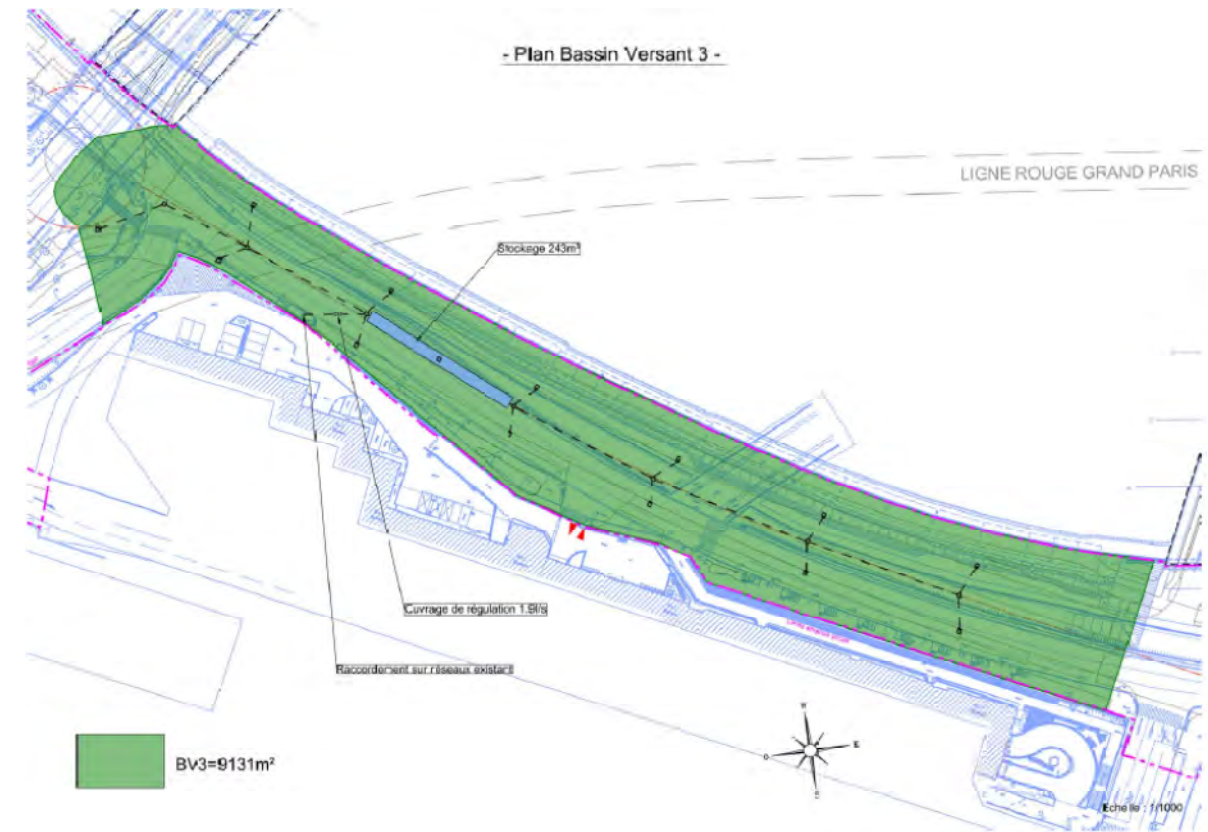


Figure 36 : Dalot localisé à l'est du carrefour Arago

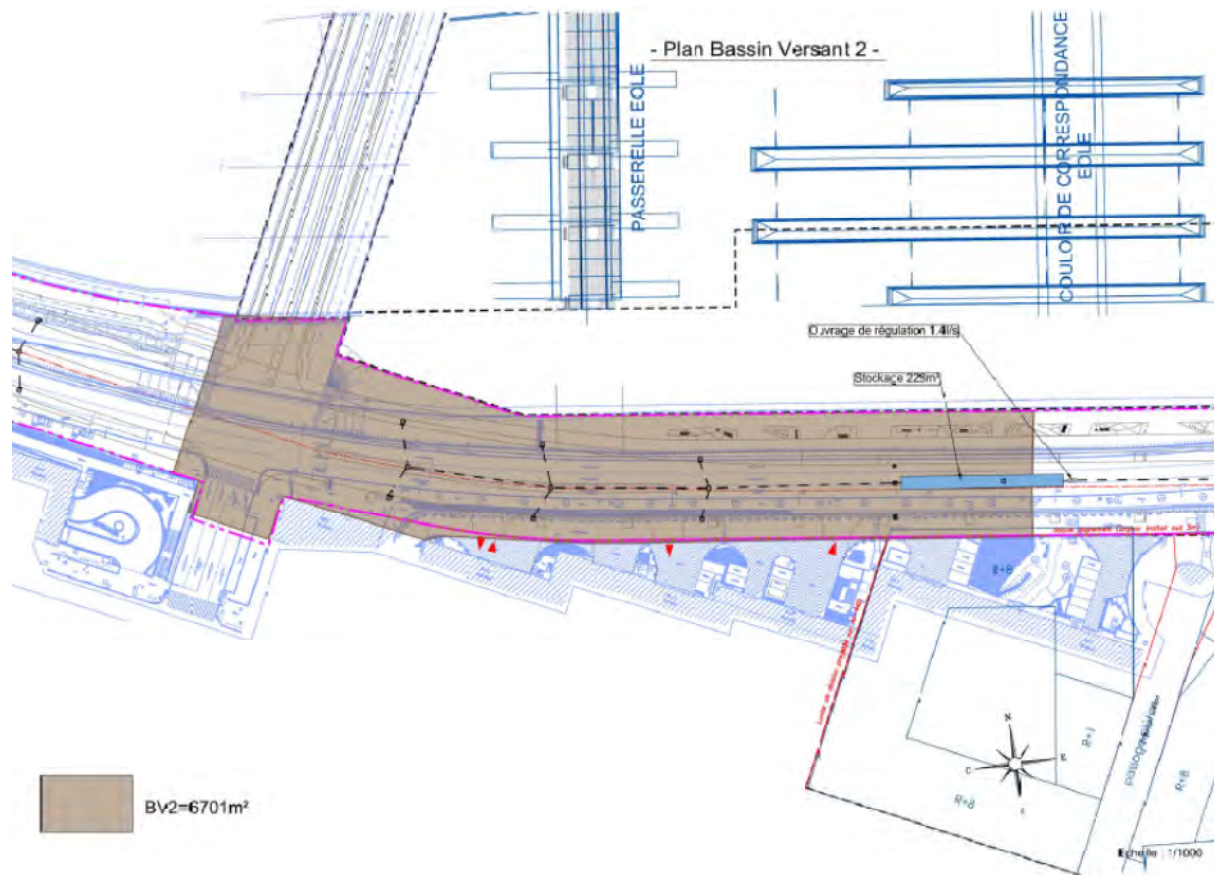


Figure 35 : Dalot localisé entre les carrefours Hébert et Césaire

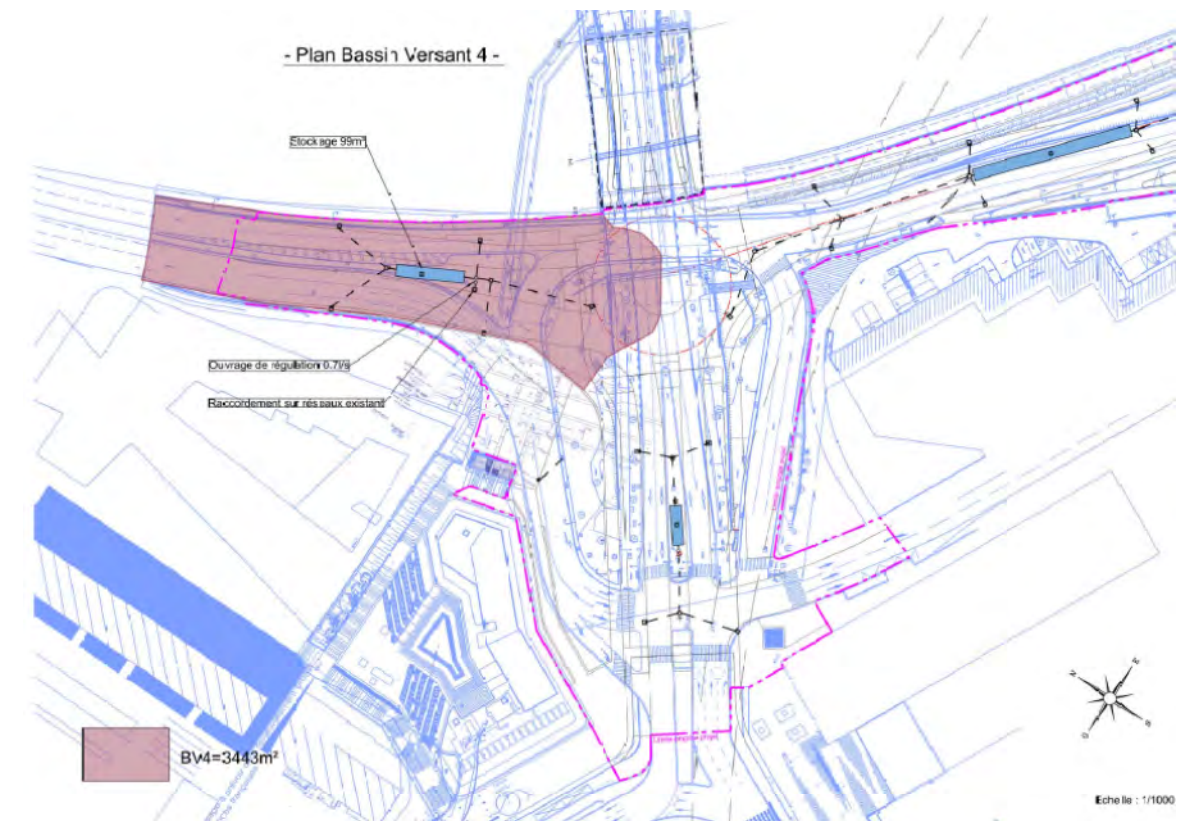


Figure 37 : Dalot localisé à l'ouest du carrefour Arago



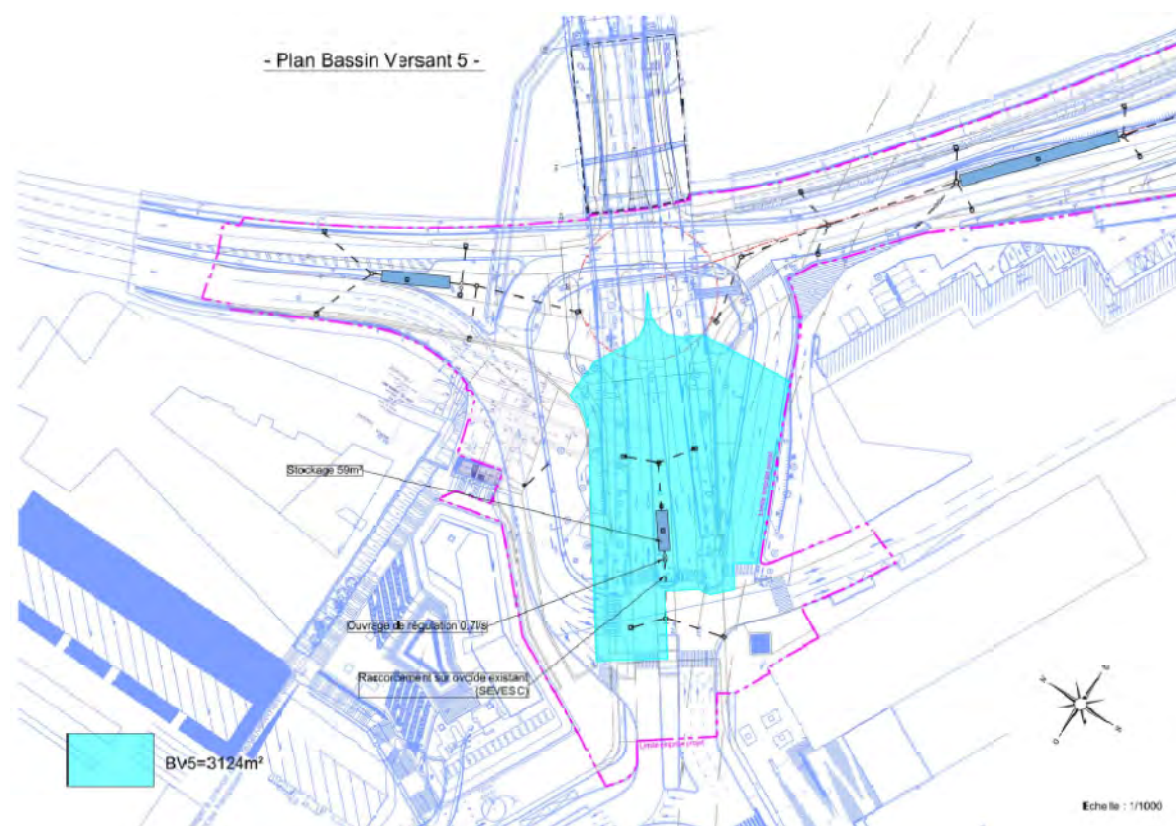


Figure 38 : Dalot localisé au sud du carrefour Arago



## 5.2 LE RISQUE GEOTECHNIQUE

La commune de Nanterre est soumise à des risques de mouvement de terrain de fiabilité forte qui se manifeste par des effondrements, liés à l'existence d'anciennes carrières souterraines. Elle est ainsi concernée par un PPRMT lié aux anciennes carrières.

L'extrait suivant illustre le périmètre du PPRMT lié aux anciennes carrières.

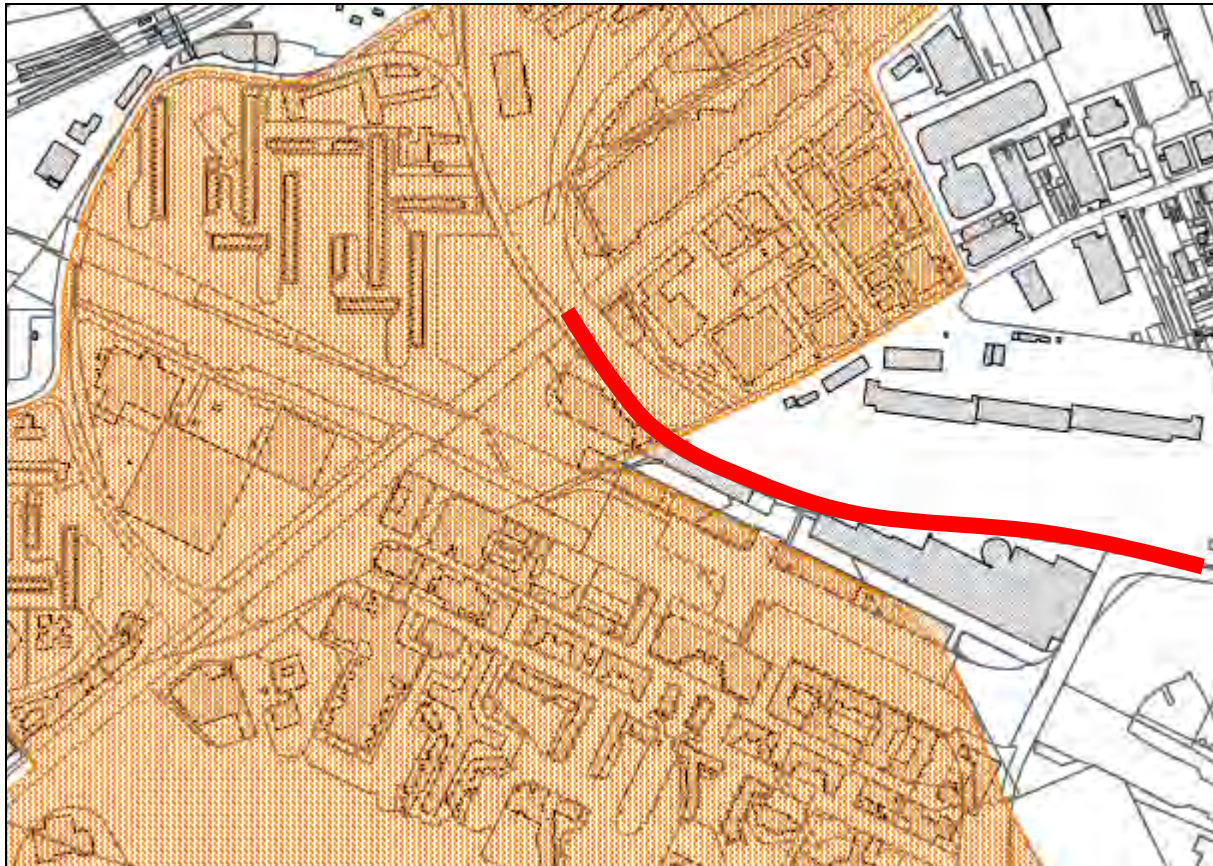


Figure 39 : Périmètre du PPRMT lié aux anciennes carrières - Source : Servitudes d'utilité publique du PLU de Nanterre - 2015



La zone à proximité de l'ouvrage Arago a connu des exploitations de carrières à ciel ouvert et souterraines au début du 20ème siècle (carrière de la Folie et carrière Pascal). Ces carrières ont été comblées dans les années soixante, ce qui a permis les travaux du RER A.

L'extrait suivant du plan IGC-Paris-Hauts-de-Seine montre la situation des anciennes carrières La Folie et Pascal.

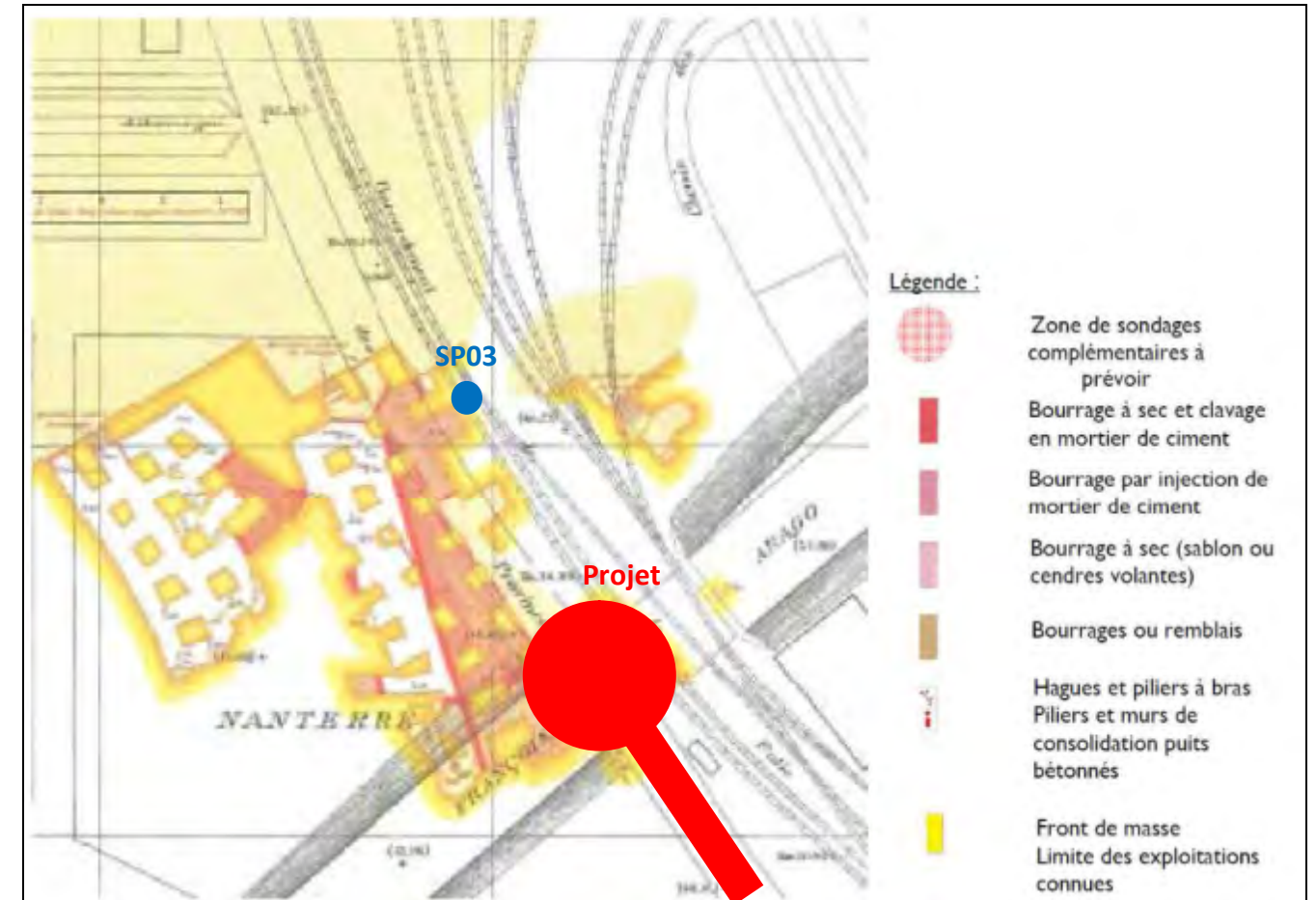


Figure 40 : Identification des anciennes carrières – Source : IGC - Commune de Nanterre

Malgré le comblement de ces carrières et la réalisation d'une étude géotechnique réalisée dans le cadre du projet Eole, des vides non comblés pourraient toujours subsister.

Ainsi, les mesures suivantes sont prévues pour éviter et réduire le risque d'effondrement lié à ces anciennes carrières au droit du futur carrefour Arago :

### Mesures d'évitement :

- Réalisation d'une géotechnique en phase opérationnelle au droit du carrefour Arago (anciennes carrières) ;
- Recueil de données cartographiques et des études réalisées dans le cadre du projet Eole par la SNCF en phase amont ;
- Saisine de l'IGC en phase opérationnelle.



Mesures de réduction :

- Mise en place des dispositifs constructifs visant à limiter le risque d'effondrement ;
- L'étude géotechnique permettra de préciser, le cas échéant, les secteurs à risque.

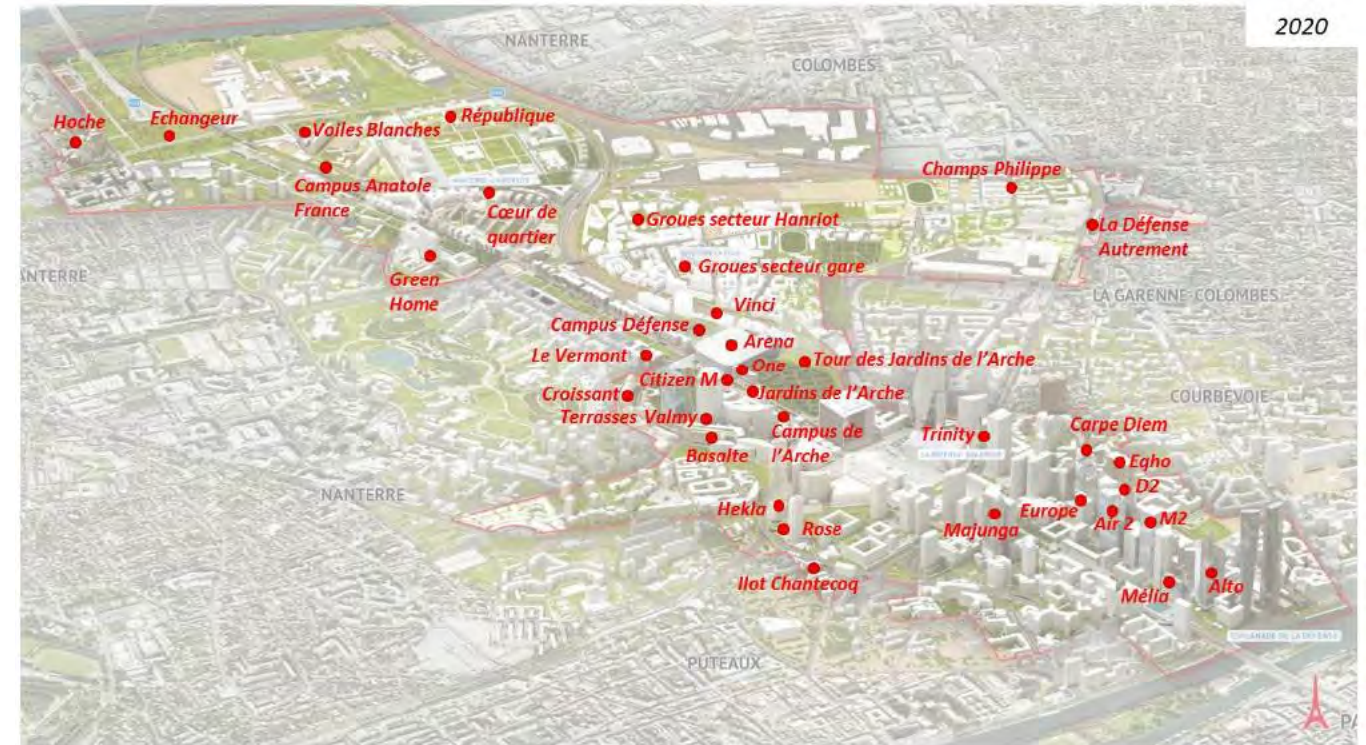
**5.3 LA PRISE EN COMPTE DES PROJETS URBAINS CONNEXES**

Le projet de requalification urbaine de la RD 914 et de la RN 314 est localisé à proximité de nombreux projets connexes. Parmi ceux-ci les principaux :

- La création de la Gare Eole dans le cadre du prolongement de la ligne E du RER francilien jusqu'à Mantes-la-Jolie (horizon de mise en service prévisionnel : 2020) ;
- La création de la Gare du Grand Paris Express dans le cadre du projet de la ligne 15 Ouest (tronçon Pont-de-Sèvres-Saint-Denis Pleyel), ligne rouge du réseau de transport public du Grand Paris ;
- Le projet de construction « Campus La Défense » (2020-2021) ;
- Le projet de construction du stade Arena (2017) ;
- Les espaces publics des Jardins de l'Arche (2017) et la tour des Jardins de l'Arche (2021) ;
- Les premiers lots immobiliers de la ZAC des Groues, en particulier le futur siège social du groupe Vinci le long du boulevard de la Défense (2020).

Ces projets ont été intégrés dans le parti d'aménagement retenu afin de répondre aux objectifs de desserte de ces projets depuis la RD 914 et la RN 314 ; au-delà ce sont l'ensemble des projets de l'OIN la Défense Seine Arche qui ont été considérés couplés aux évolutions des populations et emplois définis par l'IAU<sup>1</sup>IdF pour les zones hors OIN.

De même, **le fonctionnement de l'infrastructure et de ses carrefours a été vérifié en prenant en compte les générations de trafic de tous les programmes immobiliers envisagés, au moyen d'une étude de trafic à l'horizon 2020** (à la mise en service) et à l'horizon 2030, correspondant à la livraison de l'essentiel des opérations urbaines du secteur d'étude. Puis pour déterminer les niveaux de trafics à l'horizon 2040, soit 20 ans après la mise en service de l'infrastructure, conformément à la réglementation, un facteur de croissance a été appliqué entre 2030 et 2040.



Opérations urbaines prises en compte à l'horizon 2020



Opérations urbaines prises en compte entre 2020 et 2030

<sup>1</sup> Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la région Ile-de-France



## 5.4 CADRE DE VIE

### 5.4.1 Qualité de l'air

La qualité de l'air à l'horizon 2020 et 2040 se dégrade sur la bande d'étude, que ce soit en situation avec projet ou sans projet. Toutefois, la qualité de l'air s'améliore au droit du boulevard des Bouvets, au droit du secteur d'habitation des Terrasses 17 de Nanterre, mais elle se dégrade sur la RD 914 et la RN 314 réaménagées. Cette dégradation s'explique par l'augmentation du trafic lié aux nombreux projets immobiliers générateurs de trafic, que ce soit à l'échelle de la zone d'étude, qu'à une échelle plus large (échelle régionale).

La pollution atmosphérique liée à la circulation routière peut être limitée de deux manières :

- Réduction des émissions de polluants à la source ;
- Intervention au niveau de la propagation des polluants.

Les émissions polluantes dépendent de l'intensité des trafics, de la proportion des poids lourds, de la vitesse des véhicules et des émissions spécifiques aux véhicules. Ainsi, outre une modification technique sur les véhicules (par ailleurs en évolution permanentes), on peut limiter les émissions en modifiant les conditions de circulation (limitation des vitesses, restrictions pour certains véhicules...).

La requalification de la RD 914 et de la RN 314 en boulevard urbain prévoit de nombreux carrefours sur les sections aménagées, limitant ainsi la prise de vitesse des véhicules et l'émission de polluants dans l'air.

Par ailleurs, plusieurs mesures d'accompagnement sont mises en place dans le cadre du projet, permettant de réduire la pollution atmosphérique, comme la végétalisation des terre-pleins et des trottoirs, la création d'alignements d'arbres limitant la diffusion des polluants. De même, les nombreux immeubles en façade de la RD 914 et de la RN 314 joueront le rôle de barrière contre les polluants.

Enfin, le projet aura un impact positif sur le boulevard des Bouvets, puisqu'il permettra une diminution du trafic sur le boulevard et donc de ce fait, une diminution des polluants dans l'air.

### 5.4.2 Environnement sonore

Dans le cadre de l'opération de mise à double sens de la RN 314 et de la RD 914, il a été réalisé des mesures acoustiques et une modélisation de l'état initial sur le secteur pour caractériser l'ambiance sonore du site.

Les résultats des mesures montrent que l'ambiance sonore est plutôt non modérée sur les périodes diurne et nocturne.

Le projet est un réaménagement d'un axe routier existant. Dans ce cas de figure, la réglementation impose des seuils réglementaires à respecter si le projet est une transformation significative.

Une transformation est dite significative lorsque la contribution sonore de l'axe routier en projet est supérieure de plus de 2 dB(A) après les travaux d'aménagement par rapport à la contribution sonore du même axe routier dans sa configuration actuelle.

#### Mesures :

La comparaison des contributions sonores montre :

- Une augmentation supérieure à 2 dB(A) : le projet d'aménagement de la RD 914 et de la RN 314 est donc une transformation significative de l'axe routier existant ;
- Une diminution de 1,5 dB(A) sur le Boulevard des Bouvets, en raison du report de trafic sur la RD 914 et la RN 314 après aménagement en double sens.

Sachant que les bâtiments en façade de la RD 914 et de la RN 314 sont des bureaux et qu'ils se trouvent actuellement en zone d'ambiance sonore non modérée, il n'y a aucun seuil à respecter.

Il n'y a donc pas d'obligation réglementaire de mettre en oeuvre des protections phoniques. De plus, le vaste programme de rénovation immobilière engagé le long du projet permettra aux nouveaux bâtiments de bénéficier des dernières normes en vigueur en matière d'isolation phonique.

Enfin, le projet aura un impact très positif sur le Boulevard des Bouvets, en réduisant les nuisances sonores sur ce dernier puisqu'il sera délesté du trafic transit qui passe actuellement sur le boulevard.



## 6 SITUATION DU PROJET VIS-A-VIS DES DOCUMENTS D'URBANISME

### 6.1 COMPATIBILITE AVEC LE SCHEMA DIRECTEUR REGIONAL D'ILE-DE-FRANCE (SDRIF)

Le projet d'aménagement de la RD 914 et de la RN 314 répond à certains objectifs du SDRIF :

- Il accompagne le développement de l'offre de transports en commun sur la zone (Eole et Grand Paris Express) ;
- Il est fondamental dans son rôle de desserte du futur quartier des Groues et des nombreux projets immobiliers tertiaires sur la zone ;
- Il permet de valoriser des équipements attractifs, comme le stade Arena.

*Le projet d'aménagement de la RD 914 et de la RN 314 s'avère donc compatible avec les objectifs du SDRIF en vigueur.*

### 6.2 COMPATIBILITE AVEC LE PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS D'ILE-DE-FRANCE (PDUIF)

Le projet est concerné par le PDUIF d'Ile-de-France approuvé par vote du Conseil régional d'Ile-de-France le 19 juin 2014. Les principaux défis et actions qui en découlent sont les suivantes :

- Défi 1 : Une ville plus favorable aux modes alternatifs à la voiture ;
- Défi 2 : Rendre les transports collectifs plus attractifs ;
- Défis 3 & 4 : Redonner à la marche de l'importance dans la chaîne de déplacements et donner un nouveau souffle à la pratique du vélo ;
- Défi 5 : Agir sur les conditions d'usage des modes individuels motorisés ;
- Défis 6 : Rendre accessible aux PMR l'ensemble de la chaîne de déplacements ;
- Défi 7 : Rationaliser l'organisation des flux de marchandises et favoriser l'usage de la voie d'eau et du train ;
- Défi 8 Construire un système de gouvernance responsabilisant les acteurs ;
- Défi 9 : Faire des Franciliens des acteurs responsables de leurs déplacements.

*Le projet d'aménagement de la RD 914 et de la RN 314 est compatible avec le PDUIF :*

- *Il redonne de l'importance aux modes actifs (piétons et cycles) ;*
- *Il accompagne le développement des Gares Eole et du Grand Paris Express, participant ainsi à l'augmentation de l'attrait pour les transports collectifs ;*

*- Il sera largement accessible aux PMR, grâce à de larges trottoirs et un mobilier urbain adapté.*

### 6.3 COMPATIBILITE AVEC LES PLANS LOCAUX D'URBANISME (PLU) DE NANTERRE, COURBEVOIE ET PUTEAUX

#### 6.3.1 Compatibilité avec le PLU de Nanterre

Le projet prend place sur la commune de Nanterre disposant d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé le 16 janvier 2016.

Au regard des dispositions du règlement des zones UEa et UFd du PLU de Nanterre, et en particulier des orientations particulières d'aménagement qui identifie la RD 914 comme voirie à aménager en vue du développement du quartier des Groues et de la configuration du présent projet, il est à considérer que le projet est compatible avec le PLU de Nanterre.

#### Mesures :

*Le projet est compatible avec les dispositions du PLU de Nanterre, aussi aucune procédure de mise en compatibilité n'est nécessaire en vertu des articles L.123-16 et R.123-23 du Code de l'Urbanisme. Aucune mesure particulière n'est donc à mettre en œuvre.*

#### 6.3.2 Les effets sur le Plan Local d'Urbanisme de la ville de Courbevoie

Le projet prend place sur la commune de Courbevoie disposant d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé le 27 septembre 2010.

Au regard des dispositions du règlement des zones UF et UGa1 du PLU de Courbevoie, il est à considérer que le projet est compatible avec le PLU de Courbevoie.

Toutefois, le projet est localisé au droit de l'emplacement réservé n°10 : « Mise en relation de la RD 914 avec le pont Léonard de Vinci », au bénéfice de la commune sur une surface de 2 834 m<sup>2</sup>.

#### Mesures :

*Le projet nécessite la mise en compatibilité du PLU de Courbevoie, afin de modifier l'ER n°10, et de créer un nouvel emplacement réservé au bénéfice de l'Epadesa.*

#### 6.3.3 Les effets sur le Plan Local d'Urbanisme de la ville de Puteaux

Le projet prend place sur la commune de Puteaux disposant d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé le 16 février 2012.

Au regard des dispositions du règlement de la zones UE du PLU de Puteaux, il est à considérer que le projet est compatible avec le PLU de Puteaux.

Le PLU de Puteaux est actuellement en cours de révision. L'enquête publique a eu lieu du 18 avril au 20 mai 2016. Le projet du nouveau PLU ne modifie pas le zonage et le règlement de la zone UE au droit du projet d'aménagement de la RD 914 et de la RN 314.

**Mesures :**

*Le projet est compatible avec les dispositions du PLU de Puteaux ainsi que le projet du nouveau PLU. Aucune procédure de mise en compatibilité n'est nécessaire en vertu des articles L.123-16 et R.123-23 du Code de l'Urbanisme. Aucune mesure particulière n'est donc à mettre en œuvre.*

*Aucune mesure particulière n'est préconisée.*



## 7 CONDITIONS D'EXPLOITATION DE LA VOIRIE

### 7.1 STATUT DE LA VOIRIE

La voirie à requalifier est composée actuellement :

- D'une première section, entre le carrefour François Arago à Nanterre et l'entrée de la trémie de l'A 14, appartenant au réseau départemental des Hauts-de-Seine, sous la dénomination RD 914 ;
- D'une seconde section, depuis l'entrée de la trémie de l'A 14, jusqu'au boulevard Circulaire de La Défense à Puteaux. Cette section appartient au réseau routier National sous la dénomination RN 314.

La rue des Sorins actuelle constituera une section du nouveau sens de circulation dans le sens Ouest-Est et aura un statut départemental. Un léger déplacement du musoir d'entrée de l'A 14 sera toutefois nécessaire.

La requalification qui comprend une mise en double sens de la voirie actuelle, nécessite de l'espace supplémentaire au droit de la rue de Vimy, au sud de l'infrastructure. Cette voie communale sera à terme classée dans le réseau départemental sous la dénomination RD 914.

Les autres voiries locales à proximité sont des voiries communales. Il est également prévu le déclassement du boulevard des Bouvets jusqu'à la sortie de la bretelle de l'A 14 au sud.

Le statut actuel des voies et le classement/déclassement prévu dans le cadre de la procédure de Déclaration d'Utilité Publique, est présenté dans la Pièce J.

### 7.2 EMPRISES DU PROJET

Le projet s'insère sur des parcelles publiques (propriété de l'Epadesa, des communes de Nanterre, Courbevoie et Puteaux), des parcelles appartenant à la SNCF ainsi qu'une parcelle privée, propriété d'ICADE.

Cette opération nécessite l'acquisition de la parcelle d'ICADE.

### 7.3 EXPLOITATION ET ENTRETIEN

Sauf évolution ultérieure, 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 d'aménagement relatifs au projet et compris entre le carrefour Césaire et le boulevard circulaire se feront sous maîtrise d'ouvrage de l'Epadesa.

Une convention de coordination entre l'EPADESA et le département viendra préciser les limites d'intervention de chacun des maîtres d'ouvrages, susceptibles d'évolution par rapport au schéma décrit ci-avant qui a fait foi jusqu'au présent dossier d'enquête publique.

L'entretien de la voirie, des ouvrages d'art et des dalots d'assainissement sera assuré par le Conseil départemental des Hauts-de-Seine sur la RD 914, et par les services de l'Etat, l'EPGD (Defacto) ou les villes sur la RN 314 selon qu'il s'agit de la chaussée, de l'éclairage, des plantations ou des trottoirs. Les modalités d'entretien précises seront précisées et validées dans les phases ultérieures du projet en fonction de son avancement et des prérogatives des différents acteurs concernées.

L'entretien des espaces verts sera assuré par les villes concernées sur la RD 914 et par le Conseil départemental des Hauts-de-Seine en ce qui concerne les arbres. En ce qui concerne la RN 314, les services de l'Etat, l'EPGD (Defacto) ou les villes sur la RN 314 assureront ce rôle, en fonction des décisions et négociations futures établies par des conventions ad-hoc

## 8 PLANNING PREVISIONNEL

Le planning prévisionnel du projet d'aménagement de la RD 914 et de la RN 314 est détaillé ci-après :

- Dépôt du dossier d'enquête publique à la préfecture des Hauts-de-Seine et saisine de la CIA : Juillet 2016
- Rapport de la commission inter-administrative (CIA) : Août 2016
- Saisine de l'AE : Septembre 2016
- Avis de l'autorité environnementale : Novembre 2016
- Procédure d'enquête publique (désignation du CE par le TA, publicité, enquête, rapport du CE) : Novembre à Décembre 2016 ;
- Déclaration d'Utilité Publique valant Déclaration de projet : fin 2017
- Etudes opérationnelles et appels d'offres : Janvier 2017 à septembre 2018
- Début des travaux : 2<sup>ème</sup> semestre 2018
- Fin des travaux : décembre 2020.

Les Maîtres d'Ouvrage assureront la coordination des interventions sur le domaine public. A ce titre, ils seront chargés du bon déroulement de l'ensemble des travaux (coordination des différents prestataires externes, gestion des délais...).

**Le planning et le phasage des travaux proposés dans la présente étude ne sont donnés qu'à titre indicatif. Ces données seront affinées à un stade ultérieur des études, lors des études opérationnelles réalisées par les Maîtres d'Œuvre.**

Au stade actuel des études, le délai global indicatif des travaux est estimé à **environ 2 ans et demi**.

La mise en service peut être envisagée de façon progressive (phasage par secteur d'aménagement) depuis le début des travaux au début de l'année 2018.

**La mise en service totale du projet d'aménagement de la RD 914 et de la RN 314 est prévue pour décembre 2020.**



## II. Table des illustrations

Figure 1 : Présentation générale du projet .....	5	Figure 27 : Carrefour de la Tour des Jardins de l'Arche .....	21
Figure 2 : Domanialité actuelle des voiries sur la zone d'étude .....	6	Figure 28 : Géométrie du carrefour de La Folie .....	22
Figure 3 : Domanialité actuelle et répartition de la maîtrise d'ouvrage des études préliminaires .....	6	Figure 29 : Aménagement d'une troisième voie en amont du carrefour de la Demi-Lune .....	22
Figure 4 : Répartition des sections à aménager et localisation des principaux projets urbains et immobiliers prévus à proximité .....	7	Figure 30 : Passage piéton et deux roues motorisés au droit du stade Arena .....	23
Figure 5 : Vue en plan paysagère du carrefour François Arago réaménagé.....	11	Figure 31 : Passage piéton au droit de la tour des Jardins de l'Arche.....	23
Figure 6 : Coupe A -A du carrefour Arago .....	12	Figure 32 : Dalot localisé entre le carrefour de la Folie et la tour des Jardins de l'Arche.....	27
Figure 7 : Profil en travers à proximité du carrefour François Arago .....	13	Figure 33 : Dalot localisé entre le carrefour Césaire et la tour des Jardins de l'Arche .....	27
Figure 8 : profil en travers à proximité du carrefour Célestin Hébert .....	13	Figure 34 : Dalot localisé sous le carrefour Aimé Césaire .....	28
Figure 9 : Profil en travers à proximité du carrefour Hébert .....	15	Figure 35 : Dalot localisé entre les carrefours Hébert et Césaire .....	28
Figure 10 : Figure 131 : Profil en travers à proximité du carrefour Césaire.....	15	Figure 36 : Dalot localisé à l'est du carrefour Arago .....	28
Figure 11 : Schéma de principe des trois strates végétales .....	16	Figure 37 : Dalot localisé à l'ouest du carrefour Arago .....	28
Figure 12 : Mur du cimetière végétalisé (Lierre) et exemple d'habillage en pierre (mur de la trémie de l'A 14).....	16	Figure 38 : Dalot localisé au sud du carrefour Arago .....	29
Figure 13 : Etat actuel de l'édicule de secours de l'A 14 et exemple de bardage en bois .....	16	Figure 39 : Périmètre du PPRMT lié aux anciennes carrières - Source : Servitudes d'utilité publique du PLU de Nanterre - 2015 .....	30
Figure 14 : Coupe G-G sur le boulevard de La Défense, après le carrefour Césaire, en direction de Paris .....	17	Figure 40 : Identification des anciennes carrières – Source : IGC - Commune de Nanterre.....	30
Figure 15 : Vue en plan paysagère au droit du carrefour Aimé Césaire .....	17		
Figure 16 : Vue en plan paysagère de l'aménagement du boulevard de La Défense.....	18		
Figure 17 : Coupe H-H sur le boulevard de La Défense, au droit du stade Arena et des projets immobiliers des Groues.....	18		
Figure 18 : Coupe I-I au droit de l'ouvrage technique du métro du Grand Paris Express et de la Tour des Jardins de l'Arche .....	18		
Figure 19 : Coupe J-J au droit de la rue du Pont Léonard de Vinci .....	18		
Figure 20 : Coupe K-K au droit de la rue du Pont Léonard de Vinci.....	19		
Figure 21 : Vue en plan paysagère de l'aménagement de la rue de Valmy, rue Félix Eboué et du carrefour de la Folie .....	19		
Figure 22 : Coupe L-L au droit du cimetière de Neuilly et de rue de Valmy .....	19		
Figure 23 : Coupe M-M au droit du cimetière de Neuilly, avant le carrefour de la Folie.....	19		
Figure 24 : Zoom sur le trottoir le long de la rue de Valmy .....	20		
Figure 25 : Zoom sur la bretelle Léonard de Vinci .....	20		
Figure 26 : Aménagement du carrefour Léonard de Vinci.....	20		



