

Pièce K : Avis de l'Autorité Environnementale
et réponses du Maître d'ouvrage

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

I. Sommaire

I. SOMMAIRE.....	3
II. INTRODUCTION	5
III. AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE	7
IV. REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE	13
1 INTRODUCTION.....	14
2 REPONSES DES MAITRES D'OUVRAGE AUX RECOMMANDATIONS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE	14

II. INTRODUCTION

L'Autorité Environnementale (AE), la Direction Régionale et interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie d'Ile-de-France, a été saisi pour avis par le préfet des Hauts-de-Seine concernant le projet de requalification urbaine du boulevard de la Défense et de la rue Félix Eboué entre l'avenue Arago à Nanterre et le Boulevard Circulaire à Puteaux (Hauts-de-Seine).

L'AE a émis un avis délibéré le 20 octobre 2016.

La présente pièce H vise à présenter l'avis de l'AE, ainsi que les éléments de réponse du maître d'ouvrage aux recommandations de l'AE émises dans l'avis.

III. Avis de l'Autorité Environnementale



PRÉFET DE LA REGION D'ILE-DE-FRANCE

Direction régionale et interdépartementale de
l'Environnement et de l'Energie d'Ile-de-France

Le 20 OCT. 2016

Évaluation environnementale des projets
Nos réf : EE-1200-16

**Avis de l'autorité environnementale
sur le projet de requalification urbaine du boulevard de La Défense
et de la rue Félix Eboué entre l'avenue Arago à Nanterre
et le Boulevard Circulaire à Puteaux (Hauts-de-Seine)**

Résumé de l'avis

Le présent avis porte sur l'étude d'impact du projet de requalification urbaine du boulevard de La Défense et de la rue Félix Eboué, présentée en co-maîtrise d'ouvrage par le Conseil Départemental des Hauts-de-Seine et l'Etablissement public d'aménagement de La Défense Seine Arche (EPADESA), dans le cadre de la procédure de déclaration d'utilité publique.

Le projet vise sur 1,4 kilomètres à transformer la voirie (actuellement en sens unique sur deux ou trois voies) en boulevard urbain destiné à accompagner et desservir les projets alentours : la ZAC des Groues, le Stade ARENA, la gare Eole ou encore le quartier des Jardins de l'Arche. A ce titre, le projet prévoit notamment d'établir un double sens de circulation en 2x2 voies et d'offrir des cheminements piétons et des pistes cyclables.

Les principaux enjeux environnementaux identifiés concernent la gestion des déplacements, la qualité de l'air, les nuisances sonores, l'insertion paysagère ainsi que la prise en compte des risques naturels et technologiques.

L'étude d'impact aborde l'ensemble des thématiques environnementales. Les principales recommandations de l'autorité environnementale portent sur les points suivants :

- vérifier la cohérence du modèle de simulation employé pour l'étude de trafic et actualiser, le cas échéant, les résultats, notamment pour ce qui concerne le fonctionnement des carrefours ;
- intégrer le projet EcoCampus Seine situé à Nanterre (8 500 emplois attendus) dans l'analyse des effets du projet sur le trafic routier à l'horizon 2020 ;
- exposer de façon plus précise les effets du projet sur l'ambiance sonore afin d'apprécier les écarts de niveaux ;
- approfondir l'analyse paysagère en précisant les principes d'insertion recherchés et en exposant davantage le parti paysager du projet (au moyen de croquis et illustrations supplémentaires).

Outre la recherche d'une meilleure desserte et d'une plus grande fluidité du trafic, l'étude d'impact gagnerait à davantage exposer les avantages environnementaux générés par le projet. La cohérence du projet avec les objectifs d'amélioration de la qualité de l'air gagnerait en ce sens à être plus étayée.

Avis disponible sur le site Internet de la préfecture de région et de la direction régionale et interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie d'Ile-de-France

1/9

AVIS

1. L'évaluation environnementale

1.1 Présentation de la réglementation

Le système européen d'évaluation environnementale des projets est fondé sur la directive 2011/92/UE du 13 décembre 2011 modifiée relative à l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement.

Les démarches d'évaluation environnementale portées au niveau communautaire sont motivées par l'intégration des préoccupations environnementales dans les choix de développement et d'aménagement. Dans ce sens, l'article R.122-6 du code de l'environnement désigne l'autorité environnementale prévue aux articles L.122-1 et L.122-7. Pour ce projet, l'autorité environnementale est le préfet de région.

Le projet de requalification urbaine du boulevard de La Défense et de la rue Félix Eboué entre l'avenue Arago à Nanterre et le boulevard Circulaire à Puteaux (Hauts-de-Seine) est soumis à la réalisation d'une étude d'impact en application des dispositions de l'article R. 122-2 du code de l'environnement (rubrique 6°b et 6°c).

1.2. Présentation de l'avis de l'autorité environnementale

L'avis de l'autorité environnementale vise à éclairer le public sur la qualité de l'étude d'impact et sur la manière dont l'environnement est pris en considération dans le projet, conformément à la directive 2011/92/UE modifiée.

Cet avis est rendu dans le cadre de la procédure de déclaration d'utilité publique. Il porte sur l'étude d'impact présentée par le Conseil départemental des Hauts-de-Seine et l'Etablissement public d'aménagement de La Défense Seine Arche (EPADESA), en date de juin 2016 (version 3). A la suite de la consultation du public, cet avis est un des éléments que l'autorité compétente prend en considération pour prendre la décision d'autoriser ou non le projet.

1.3. Contexte et description du projet

Le projet consiste à réaménager le boulevard de La Défense ainsi que la rue Félix Eboué. Il se situe entre les quartiers des Terrasses et le futur quartier des Groues à Nanterre ainsi qu'entre le cimetière de Neuilly à Puteaux et le quartier du Faubourg de l'Arche à Courbevoie, à proximité immédiate du quartier d'affaires de La Défense et du boulevard Circulaire situé sur la commune de Puteaux.

Le boulevard de la Défense¹, qui se prolonge par la rue Félix Eboué sur la commune de Puteaux, constitue l'un des axes principaux de desserte du quartier de La Défense et du secteur Seine Arche. Cet axe assure également le rôle de délestage de l'autoroute A14 en cas de fermeture du tunnel.

Actuellement en sens unique dans le sens est-ouest, le boulevard de la Défense et la rue Félix Eboué sont composés de deux ou trois voies selon les sections. L'étude d'impact précise que la desserte du quartier d'affaires, dans le sens ouest-est, s'effectue par le boulevard des Bouvets puis le boulevard Aimé César qui sont bordés par de nombreux immeubles d'habitation.

Le projet de requalification urbaine consiste à mettre le boulevard de La Défense et la rue Félix Eboué à double sens de circulation en 2x2 voies sur 1,4 kilomètres entre l'avenue François Arago à Nanterre et le boulevard Circulaire de La Défense.

¹ Le boulevard de la Défense est également dénommé RD914 et RN314 au sein de la commune de Nanterre. La rue Félix Eboué est également dénommée RN 314 au sein de la commune de Puteaux

2/9

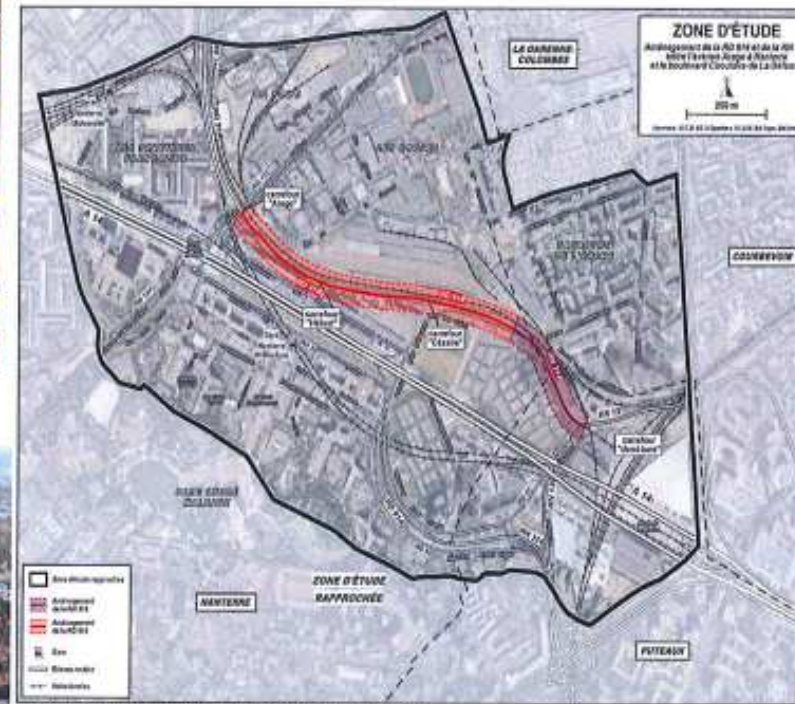
Sous co-maîtrise d'ouvrage du Conseil Départemental des Hauts-de-Seine (sur le linéaire de 800 mètres allant du carrefour Arago au carrefour Aimé Césaire) et de l'EPADESA (sur le linéaire de 600 mètres allant du carrefour Aimé Césaire au boulevard Circulaire), l'aménagement routier intègre également la reconfiguration de carrefours existants, la création de nouvelles intersections, la reprise de nombreux ouvrages d'art (principalement des murs de soutènement) ainsi que le rétablissement des accès aux installations techniques de la RATP et le maintien de l'accès à l'A14. De larges cheminements piétons et des pistes cyclables du côté des voies ferrées sont en outre prévus pour permettre un accès à la future gare Nanterre La Folie du RER E.



Localisation du projet - Source : Etude d'impact p 77



Source : Etude d'impact p 209



Localisation du projet : Source : Etude d'impact p 78

Le projet s'inscrit dans un territoire en forte mutation et vise ainsi à accompagner les futurs aménagements du secteur afin d'une part de faciliter leur desserte et d'autre part d'absorber les nouveaux besoins de déplacements générés.



Figure 2 : Répartition des sections à aménager et localisation des principaux projets urbains et installations existantes

3/9

En particulier, le projet de requalification urbaine a pour objectif d'accompagner la mise en œuvre des futures gares Eole et du Grand Paris Express ainsi que la desserte du futur quartier des Groues, du stade ARENA, du Campus Défense ainsi que du quartier des Jardins de l'Arche et de sa future Tour.

En termes de calendrier opérationnel, l'étude d'impact indique que le délai global des travaux est estimé à 36 mois avec un commencement prévu pour début 2018 et une livraison programmée en décembre 2020.

Le dossier indique que l'opération d'aménagement sera réalisée en maintenant deux voies de circulation dans le sens est-ouest pendant toute la durée des travaux et précise que ces derniers débiteront d'abord sur la RN 314 (rue Félix Eboué) avant d'intervenir sur la RD 914 (boulevard de La Défense). Le projet est programmé en huit phases opérationnelles (cf. p 247 et suivantes).

L'étude souligne que le planning des travaux est fortement dépendant du planning opérationnel du prolongement d'Eole à l'ouest et est donc susceptible d'évoluer en fonction des évolutions de ce dernier.

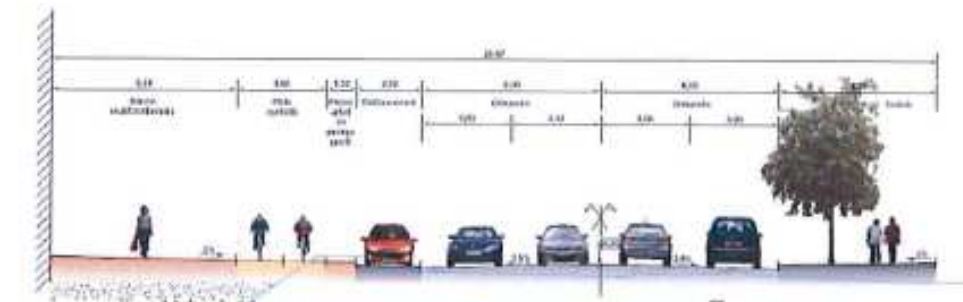


Figure 16 : Figure 131 : Profil en travers à proximité du carrefour Césaire

Source : Etude d'impact p 34

2. L'analyse de l'état initial du site

L'ensemble des thématiques environnementales est abordé dans la présentation de l'état initial.

Les principaux enjeux du projet concernent les déplacements, l'ambiance sonore, la qualité de l'air, le paysage, les risques technologiques ainsi que les risques naturels liés à la présence d'anciennes carrières.

Déplacements

Le fonctionnement du réseau routier sur le secteur d'étude est globalement correctement expliqué dans l'étude d'impact. Le boulevard de La Défense et la rue Félix Eboué constituent un axe de desserte est-ouest à sens unique permettant l'accès à l'autoroute A86 depuis le boulevard Circulaire à Nanterre. L'axe routier du projet constitue également un itinéraire de substitution de l'autoroute A14. Le dossier souligne que les logiques de circulations viaires sont assez complexes à appréhender du fait notamment de la densité urbaine, de l'existence d'un réseau en surface et en souterrain ainsi que des nombreuses voiries à sens unique. Sur ce point, le dossier précise que les circulations ouest-est sont principalement assurées sur les boulevards des Bouvets et Aimé Césaire qui sont bordés par des immeubles d'habitation.

En termes de trafic, l'étude d'impact explique que l'autoroute A14 est saturée aux heures de pointe du matin et du soir aussi bien en direction de Paris qu'en direction de la Province. La circulation sur le boulevard de la Défense et la rue Félix Eboué est également

4/9

très élevée avec des points de congestion rencontrés sur plusieurs carrefours (Arago/Place Mandela, Demi-Lune, Hébert/RD914 et Césaire/RD914). L'étude explique également que les voiries internes du quartier des Terrasses (boulevard des Boulets et boulevard de Pesaro notamment) sont très chargées en raison de leur rôle de transit ouest-est.

Afin de parfaire la compréhension du contexte actuel du trafic routier de la zone d'étude, l'autorité environnementale recommande d'exposer les origines et destinations des déplacements observés en lien avec la répartition des parts modales.

Les différentes offres de transports en commun présentes sur le secteur d'étude sont exposées dans le dossier. Le secteur est notamment desservi par le RER A avec la présence de la station Nanterre-Préfecture. Au nord, se trouvent également deux stations de la ligne du Tramway T2. L'étude souligne que le boulevard de la Défense et la rue Félix Eboué ne comportent aucune ligne de bus mais que sur les voies avoisinantes de nombreuses lignes de bus circulent.

L'étude explique que les aménagements cyclables sont en cours de développement sur le territoire de Nanterre avec une offre inégale selon les secteurs de la commune. A proximité du projet, le dossier souligne l'existence d'une piste bidirectionnelle le long du boulevard Pesaro au sud des Terrasses de l'Arche jusqu'à la place Nelson Mandela. L'autorité environnementale indique qu'il aurait été utile de présenter de façon précise la carte actuelle du réseau de pistes cyclables² sur le secteur d'étude afin d'appréhender l'état de continuité ou de discontinuité de ce réseau.

Par ailleurs, l'étude expose le plan vélo de La Défense (février 2013) qui prévoit notamment un itinéraire d'accès à la dalle de La Défense à partir du quartier du Faubourg de l'Arche et du pont Léonard de Vinci. Le dossier identifie ainsi un enjeu de connexion des aménagements cyclables sur la RD 914 et la RN 314 au Pont Léonard de Vinci.

Ambiance sonore et qualité de l'air

L'environnement sonore du secteur d'étude est exposé dans l'étude d'impact. Des mesures acoustiques in situ ont été réalisées en février 2015 permettant de modéliser (cf. p 189 et 190) des cartes de bruit du secteur. Il apparaît notamment, compte tenu de la forte fréquentation des voiries, que les habitations localisées à proximité de la section RN 314 et RD 914 (boulevards des Bouvets et Aimé Césaire) sont situées en zone d'ambiance sonore non modérée, diurne et nocturne.

En termes de qualité de l'air, des mesures in situ de deux polluants (dioxyde d'azote et Benzène) ont été réalisées en mars-avril 2015 sur le secteur d'étude. Les résultats ont montré un dépassement de seuil réglementaire sur tous les points pour ce qui concerne le dioxyde d'azote, avec de forts dépassements à proximité des grands axes RD914 et RN314. Pour ce qui concerne le benzène, l'étude indique que les concentrations mesurées sont inférieures au seuil de qualité.

L'autorité environnementale rappelle que les communes de Nanterre, Puteaux et Courbevoie sont classées en zone sensible pour la qualité de l'air selon le schéma régional climat, air et énergie (SRCAE) d'Ile-de-France et qu'à ce titre la mise en place d'actions en faveur de la qualité de l'air est prioritaire au sein de telles zones.

Paysage

L'étude d'impact décrit les différentes entités paysagères du secteur d'implantation en présentant les quartiers avoisinants l'emprise du projet (Terrasses de l'Arche, Parc Nord, Jardins de l'Arche,...). Le dossier précise que certains des quartiers (comme celui du stade Arena et celui des Groues) sont en pleine phase de chantier.

L'autorité environnementale indique que l'étude gagnerait à présenter la qualité paysagère de l'axe routier en expliquant l'effet de coupure qu'il génère dans le tissu urbain (accentué par la proximité immédiate des friches ferroviaires). Une analyse du contexte actuel de connexion de l'axe routier avec les quartiers avoisinants (état des perceptions visuelles

² L'étude d'impact présente la carte des zones cyclables existantes et projetées du territoire de la Communauté d'Agglomération du Mont-Valérien (cf. p 180)

notamment) permettrait de mieux appréhender les principes d'insertion poursuivis par le projet en vue d'effacer l'impression actuelle de césure urbaine.

Risques naturels

Le projet est situé, en partie (côté Nanterre), dans la zone de risques liés aux anciennes carrières définie par arrêté du 7 août 1985 (pris au titre de l'ancien article R. 111-3 du code de l'urbanisme et valant PPRMT³).

Ce risque de mouvements de terrain a été identifié dans l'étude d'impact. Le dossier indique que bien que les carrières aient été bouchées, des vides francs pourraient exister. En ce sens, une étude géotechnique sera réalisée, dans le cadre de la création du mur en terre armée nécessaire au rehaussement de la RD914, pour assurer l'absence de vide-franc et, le cas échéant, engager une opération de comblement des vides.

Risques technologiques et transports de matières dangereuses

Le site n'est pas concerné par un plan de prévention de risques technologiques (PPRT) en vigueur, ni par un périmètre d'étude préalable à l'élaboration d'un tel plan. Contrairement à ce qu'indique l'étude d'impact, une installation classée pour la protection de l'environnement (ICPE) existe au sein de l'aire d'étude, au n°2 de la rue d'Alençon sur la commune de Courbevoie. Il s'agit de la centrale de chauffage/climatisation de La Défense dont la gestion a été concédée à la société ENERTHEM. L'étude de dangers de cette activité est en cours d'actualisation. L'autorité environnementale indique que l'étude d'impact s'appuie donc sur des données susceptibles de minorer l'exposition du projet aux risques technologiques.

L'étude d'impact identifie correctement les enjeux liés au transport de matières dangereuses, notamment les voies routières du périmètre d'étude interdites à ce type de transport. La RD914 et la RN314 sont classées route à grande circulation en raison de leur rôle de délestage du tunnel de l'autoroute A14. Ce tunnel étant interdit au transport de matières dangereuses, la RD914 et la RN314 constituent un axe privilégié pour ce type de transport.

3. Impacts du projet et justification

3.1 Justification du projet retenu

La cohérence et la compatibilité du projet avec les documents de planification sont présentées pages 399 et suivantes. L'étude d'impact explique que le projet vise à répondre à certains objectifs du schéma directeur régional d'Ile-de-France (SDRIF) en permettant d'accompagner la desserte du futur quartier des Groues, en valorisant des équipements attractifs comme le Stade ARENA et en permettant d'accompagner l'offre de transports en commun sur la zone (Eole et Grand Paris Express).

Le dossier souligne également que la carte des orientations du projet d'aménagement et de développement durable (PADD) du plan local d'urbanisme de Nanterre indique que la RD914 et la RN314 sont identifiées comme « grands axes et voies structurantes/interquartiers à requalifier tout en assurant un meilleur partage de la voirie au profit des transports en commun et des mobilités actives ».

L'étude d'impact présente une analyse comparative des avantages et inconvénients d'un scénario avec et sans projet ainsi qu'une analyse comparative des différents scénarios d'aménagement du carrefour Arago et du profil (avec et sans rehaussement) de la RN314 au droit du pont Léonard de Vinci. L'autorité environnementale souligne l'intérêt de ces analyses comparatives.

Compte tenu de la sensibilité du secteur d'étude en termes de qualité de l'air et de nuisances sonores, il serait utile de préciser si, dans le cadre d'une réflexion plus large sur la desserte du quartier, des variantes au principe de mise à 2x2 voies (par exemple en

³ PPRMT : plan de prévention des risques liés aux mouvements de terrain

faveur de variantes permettant une réduction du trafic ou le développement de transports en commun) ont été étudiées en vue de réduire les émissions de polluants et d'apaiser les ambiances sonores.

3.2 Les impacts du projet et les mesures proposées par le pétitionnaire

Déplacements

L'analyse des effets sur le trafic routier est particulièrement complexe dans la mesure où de nombreux projets sont en cours ou à venir sur le secteur d'étude. L'autorité environnementale relève, à ce titre, que le projet tertiaire « Ecocampus Seine » (avec 8500 emplois attendus) qui s'implante sur le site des Papeteries à Nanterre est pris en compte en 2030 dans l'étude alors que sa livraison est prévue en 2020. Il conviendrait donc de reprendre les simulations de référence et de projet à l'horizon 2020 en intégrant le trafic généré par ce projet et en particulier les études de carrefours. De même, l'étude d'impact indique (cf. partie sur les effets cumulés) qu'un certain nombre de projets⁴ programmés à proximité du secteur n'auront pas d'impacts cumulés compte tenu du faible trafic généré par chacun d'entre eux. L'autorité environnementale souligne que même si le cumul de chacun de ces projets avec celui de la requalification urbaine de la RN314/RD914 apparaît comme non significatif, la somme de l'ensemble des effets cumulés peut en revanche avoir un impact non négligeable sur le trafic.

En ce qui concerne la modélisation employée, l'autorité environnementale note que les phénomènes de saturation observés actuellement sur les réseaux routiers rendent le calage du modèle délicat, offrant peu de garantie. Le modèle statique peut donc difficilement rendre compte de l'état du trafic à différents horizons d'étude sur le secteur. Pour examiner la répartition du trafic entre l'A14 et le réseau de surface à l'heure de pointe du matin, il conviendrait de comparer les temps de parcours donnés par le modèle pour ces itinéraires dans la mesure où le calage par comptage n'a pas de sens sur un arc saturé. Des éléments d'observations in situ supplémentaires permettraient de mieux connaître les itinéraires en concurrence ainsi que les principales zones émettrices/réceptrices et la composition des flux sur les axes structurants. L'autorité environnementale recommande à ce titre de compléter l'analyse de fonctionnement des carrefours.

L'autorité environnementale recommande par ailleurs de justifier précisément les hypothèses de parts modales employées pour les simulations de génération de trafic et d'expliquer l'impact du projet sur ces hypothèses.

En termes de transport en commun, aucun arrêt de bus n'est prévu le long de la RD914 et de la RN314 (p. 342). Pourtant l'étude d'impact présente l'implantation d'arrêts de bus / pôle bus au droit de la future gare Eole (cf. p.170). Cette contradiction mérite d'être clarifiée ainsi que le cas échéant, la compatibilité du projet avec le développement de l'offre de transports par bus qui accompagnera la création de la gare de Nanterre La Folie.

Le projet prévoit la création d'une piste cyclable bidirectionnelle allant de l'extrémité ouest du projet (avenue François Arago) jusqu'au droit de la façade est du stade ARENA (entre le carrefour Aimé Césaire et le pont Léonard de Vinci). La piste cyclable se transforme alors en double sens cyclable empruntant la bretelle Léonard de Vinci transformée en zone 30 de façon à apaiser la circulation. Ce tronçon permettra la connexion au futur itinéraire cyclable prévu dans le schéma cyclable de DeFacto (Etablissement public de gestion du quartier d'affaires de La Défense) pour rejoindre la dalle de La Défense.

Concernant les flux piétons et personnes à mobilité réduite, il serait utile, compte tenu de l'objectif de requalification urbaine, de décrire de façon spécifique les besoins actuels et futurs de ces usagers (qualitativement et quantitativement) afin d'apprécier l'impact du projet dans le partage de la voirie.

⁴ Projets de ZAC des Provinces Françaises, Skyline, Hôtel Citizen M, projet One, les Tours Sisters ainsi que le quartier des Jardins l'Arche et la Tour éponyme

Nuisances sonores

Des simulations de l'environnement acoustique du secteur d'étude ont été réalisées à l'horizon 2040 (situations avec et sans projet). L'étude d'impact indique que les résultats des analyses concluent à une augmentation significative (+ 2 dB(A)) des niveaux sonores en façade de plusieurs bâtiments situés à proximité des voiries.

L'autorité environnementale indique que les résultats de ces analyses gagneraient à être plus clairement présentés au moyen, par exemple, d'une carte des différences de niveaux de façon à appréhender les secteurs concernés par des évolutions. Les effets générés sur l'ambiance sonore de la rue des Bouvets et le boulevard Aimé Césaire nécessiteraient d'être spécifiquement analysés dans la mesure où il est expliqué dans l'étude qu'il s'agit de secteurs d'habitations actuellement fortement impactés par le trafic routier.

L'étude d'impact explique que l'augmentation de l'environnement sonore n'entraîne pas d'obligation réglementaire pour le projet dans la mesure où les abords concernés visent des bâtiments situés en zone d'ambiance sonore préexistante non modérée (seuil de Laeq (6h-22h) de 65dB(A), arrêté du 5 mai 1995). Toutefois, l'autorité environnementale rappelle que l'étude d'impact de la ZAC des Groues considère les nuisances sonores comme un enjeu sensible au droit de la RD 914. En ce sens, il aurait été intéressant que la présente étude d'impact développe les solutions de maîtrise des niveaux sonores, notamment pour les portions de tracé où il n'est pas programmé de constructions pouvant faire écran.

Qualité de l'air

Les effets du projet en termes d'émissions polluantes ont été estimés par comparaison entre la situation dite actuelle (2015), la situation sans projet en 2040 et la situation avec projet en 2040. Les résultats des modélisations réalisées montrent que le boulevard de La Défense et la rue Félix Eboué seront plus émettrices de polluants en situation avec projet qu'en situation sans projet. Le dossier précise que cette augmentation (d'environ 7%) est liée à l'augmentation du trafic de l'ordre de 10 % due à la mise en double sens (par rapport à une situation inchangée en sens unique). A l'inverse, le dossier précise que la qualité de l'air s'améliorera rue des Bouvets du fait de la baisse de trafic. Le dossier souligne que des dépassements de seuils réglementaires pour le dioxyde d'azote et les particules fines PM2,5 seront observés quelle que soit la situation (avec ou sans projet).

En termes d'impact sur les populations, l'étude souligne dans le cadre de l'analyse des résultats de l'étude quantitative des risques sanitaires (EQRS) que des risques sanitaires pour la population résidant à proximité directe de la RN 314 et la RD 914 existent, tout en précisant que « ces risques ne sont pas majoritairement imputables aux émissions de la RN314/RD914 dans la mesure où ils dépendent principalement des niveaux de pollution de fond élevés sur le domaine d'étude » (cf. p 359).

Paysage

L'étude d'impact présente les différents aménagements (végétaux et urbains) prévus dans le cadre de la requalification urbaine. La réalisation du projet transformera notablement l'environnement paysager du site, en développant une véritable rue urbaine et fonctionnelle, marquée notamment par la présence de cheminements doux. Le dossier souligne également que les aménagements des carrefours permettront d'offrir de nouvelles transversalités avec les quartiers avoisinants. L'autorité environnementale indique que l'étude gagnerait à être complétée de davantage de croquis ou illustrations permettant de rendre compte des évolutions paysagères, de manière à mieux exposer les principes d'insertion recherchés.

Chantier

L'étude expose clairement les différents effets susceptibles d'être générés par les travaux sur l'environnement. Il est précisé qu'une zone logistique pour le stationnement des poids-lourds et véhicules de livraison sera créée au niveau du Boulevard Circulaire sud. Les zones de stockage de matériaux et de matériels seront désignées, quant à elles, préalablement au commencement de chacune des phases opérationnelles du projet. Le dossier précise que les chantiers devront respecter le guide de bonne tenue de chantiers

du département des Hauts-de-Seine ainsi que le cahier des chantiers à faibles nuisances (CCFN) de l'Epadesa.

4. L'analyse du résumé non technique

L'objectif du résumé non technique est de donner à un lecteur non spécialiste une vision synthétique de tous les sujets traités dans l'étude d'impact. Le résumé de la présente étude d'impact répond à cet objectif.

L'autorité environnementale recommande de modifier le résumé pour intégrer, le cas échéant, les modifications qui seraient apportées à l'étude d'impact pour tenir compte des observations formulées dans le présent avis.

5. Information, Consultation et participation du public

L'avis de l'autorité environnementale est également disponible sur le site Internet de la préfecture de région et de la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Île-de-France.

Le préfet de région, autorité environnementale

Le Préfet de la Région Île-de-France,
Paris

Jean-François CARENCO

IV. Réponse du maître d'ouvrage

1 INTRODUCTION

L'Autorité Environnementale formule dans son avis plusieurs recommandations. Ces recommandations visent à améliorer la conception de l'étude d'impact, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur le projet.

Le présent mémoire en réponse apporte les réponses du maître d'ouvrage à ces recommandations. Il reprend la trame de l'avis détaillé de l'Autorité Environnementale, rappelle chaque recommandation de l'Autorité Environnementale, et indique la réponse apportée par le maître d'ouvrage.

2 REPONSES DES MAITRES D'OUVRAGE AUX RECOMMANDATIONS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

2. Analyse de l'état initial du site
Déplacements page 5 :

« En termes de trafic, l'étude d'impact explique que l'autoroute A14 est saturée aux heures de pointe du matin et du soir aussi bien en direction de Paris qu'en direction de la Province »

La problématique de saturation de l'A14 est complexe et a fait l'objet d'une étude spécifique avec exploitation de données de comptage de la DRIEA-DIRIF toutes les 6 minutes. La formulation ci-dessus ne correspond pas aux résultats indiqués dans le dossier d'étude d'impact. En effet, les termes de l'étude d'impact sont pour l'A14 précisément les suivants (pages 173 et 174) :

- « En heure de pointe du matin, on note un point de congestion majeur au niveau de l'entrée de la RD 914 à l'Ouest (carrefour Arago).

Sur l'autoroute A14 le taux d'occupation est inférieur à 80% dans les deux sens de circulation mais la présence de tronçons saturés dans le sens Ouest-Est en aval du secteur d'étude (au niveau des entrecroisements entre l'A14, l'entrée de la bretelle de la RN 113 et celle de la RD 992) crée des remontées de file pouvant se propager jusqu'à l'échangeur A 14-A86.

La situation est également délicate au niveau de la place Nelson Mandela avec des taux d'occupation proches de 90%, la proximité des carrefours de la place avec le carrefour Arago x Bouvets est également source de difficultés, les remontées de file pouvant atteindre le carrefour amont.

Dans le secteur des Terrasses, la circulation peut également être ralentie, mais cela correspond davantage à des capacités de voies réduites qu'à un trafic élevé.

Au niveau du carrefour de la Demi-Lune, le boulevard Kupka mais également la RD 914 et la RN 314 sont très chargés. Il peut se produire des saturations au niveau de la RN 314/Kupka/boulevard

Circulaire (carrefour de la Demi-Lune) avec des remontées de files sur la RN 314 en sortie d'autoroute A 14 ».

- « En heure de pointe du soir, le taux d'occupation est globalement moins élevé qu'en HPM. Sur l'autoroute A 14, par rapport à l'HPM, le taux d'occupation est plus élevé dans le sens Paris-Province mais moins élevé dans le sens Province-Paris avec des remontées de file nettement moins étendues »

Cet exposé de l'étude d'impact montre que la congestion et les risques qu'elle implique sur le réseau routier en amont des points d'encombrement ont été une préoccupation très intégrée dans la modélisation elle-même et bien restituée dans l'interprétation des prévisions fournies par le modèle.

En effet, le calage du modèle de trafic EPADESA utilisé dans la présente étude d'impact a pris en compte, comme rappelé ci-dessus, les données des boucles de comptage de la DIRIF à intervalles de 6 minutes situées dans le tunnel de l'A14 entre le Pont de Neuilly et l'échangeur A14-A86, ce qui a permis de modéliser un comportement réaliste et conforme à l'écoulement du trafic sur l'A14 avec notamment la reconstitution des courbes débit-vitesse réelles à partir de ces données très précises. L'exploitation de ces données a permis notamment de déterminer précisément quand intervient la congestion, son extension et sa durée sur l'A14 entre le Pont de Neuilly et l'échangeur A86. La cause de la congestion, essentiellement localisée le matin dans le sens province-Paris, a par ailleurs été identifiée. Tous ces éléments ont été intégrés au modèle de telle sorte que cette congestion soit prise en compte dans la modélisation, contrairement à ce qu'affirme l'avis plus loin.

→ **Le rapport joint en annexe 1 détaille cette analyse des données précises fournies par la DRIEA-DIRIF et les implications dans la modélisation.**

2. Analyse de l'état initial du site
Déplacements page 5

« Afin de parfaire la compréhension du contexte actuel du trafic routier de la zone d'étude, l'autorité environnementale recommande d'exposer les origines et destinations des déplacements observés en lien avec la répartition des parts modales ».

Pour ce projet, il convient de préciser que l'étude de trafic s'inscrit dans un cadre en partie prédéterminé pour ce qui est de la répartition modale des déplacements et pour la structure des flux origine – destination correspondants. En effet pour les déplacements en mode VP, ceux que l'étude de trafics devait traiter, la base de départ a été la matrice des flux VP OD, laquelle a été recalée sur l'année 2013 en fonction des nombreuses données recueillies à cette occasion.

Donc pour la situation actuelle, la part modale des déplacements en VP est celle définie par la DRIEA dans le cadre des modélisations régionales utilisant le modèle de la DRIEA Modus, le volume de ces déplacements et leur distribution à travers le zonage du territoire ayant été mis à jour dans le cadre du calage.

Pour la situation future, la méthodologie de projection de ces flux VP a été accordée dans le cadre des échanges tenus avec la DRIEA, avec :

- Pour chacune des zones à l'intérieur de l'espace Seine – Arche Défense, un calcul de génération de trafic basé sur des normes de génération associées aux nouvelles constructions, normes retenues ;
- Pour chacune des zones extérieures à Seine Arche Défense, une projection par application de facteurs de croissance de la demande fonction des croissances des populations et emplois dans la zone (à partir du scénario INSEE retenu dans le cadre du Grand Paris) ;
- Pour les trafics de transit, de territoire extérieur à territoire extérieur, l'application de facteurs de croissance obtenus à partir des croissances prévisionnelles considérées par la DRIEA.

Pour chacune de ces prévisions, il a été tenu compte d'une réduction entre 2020 et 2030 de la part modale des déplacements en VP par rapport à l'ensemble des déplacements tous modes, avec application de facteurs de réduction fixés d'un commun accord avec la DRIEA.

En conclusion, tous ces éléments ont été établis et exposés antérieurement à l'étude de trafic spécifique au projet RN-RD, lors de la mise au point du modèle au stade du calage et pour les horizons 2020 et 2030. Il n'a donc pas été jugé utile de détailler ce sujet dans le cadre de l'étude d'impact de la RN-RD.

- ➔ **Le compte-rendu de la réunion tenue à la DRIEA cadrant ces hypothèses est fourni en annexe (annexe 2)**
- ➔ **La note décrivant plus en détail le processus de prévision des OD et des parts modales VP est jointe au présent mémoire (annexe 3)**
- ➔ **Le rapport portant sur la vérification, la validation du modèle joint en annexe (annexe 4)** comporte des tests de sensibilité vérifiant le bon comportement du modèle et répondant à la demande de l'AE:
 - les itinéraires en concurrence entre la RD914 et l'A14 notamment avec comportement du modèle lors de surcharge de trafic ou de coupures et analyses correspondantes sur le trafic empruntant ces axes ;
 - des arborescences de trafic matin et soir sur la RD914-RN314 indiquant la provenance et destination des usagers empruntant cette section.

2. Analyse de l'état initial du site
Déplacements page 5

« L'autorité environnementale indique qu'il aurait été utile de présenter de façon précise la carte actuelle du réseau de pistes cyclables sur le secteur d'étude afin d'appréhender l'état de continuité ou de discontinuité de ce réseau. »

Les aménagements cyclables sont indiqués sur la carte en page 183. La carte distingue le réseau sur chaussée et le réseau sur trottoirs

2. Analyse de l'état initial du site
Paysage page 6

« L'autorité environnementale indique que l'étude gagnerait à présenter la qualité paysagère de l'axe routier en expliquant l'effet de coupure qu'il génère dans le tissu urbain (accentué par la proximité immédiate des friches ferroviaires). Une analyse du contexte actuel de connexion de l'axe routier avec les quartiers avoisinants (état des perceptions visuelles notamment) permettrait de mieux appréhender les principes d'insertion poursuivis par le projet en vue d'effacer l'impression actuelle de césure urbaine. »

L'effet de coupure de la RD 914 dans son environnement est analysée en page 108, dans le chapitre « 4.2.1. Les infrastructures de transport et les friches ferroviaires, sources de morcellement urbain de l'aire d'étude ». L'analyse est accompagnée de deux photographies, dont l'une permet de se rendre compte de la césure urbaine provoquée par les larges emprises du faisceau ferroviaire (Cf. figure ci-dessous).



Figure 1 : La RD 914 et les emprises ferroviaires – Source : IRIS Conseil 2015

De plus, la centrale n'est pas localisée en bordure immédiate de la RD 914, mais au-delà des emprises ferroviaires sur la commune de Courbevoie. La pièce « 6.a.2 Plan de zonage-Quartier Faubourg de l'Arche » du PLU de Courbevoie permet de confirmer l'absence d'impact de la servitude de la centrale Enertherm ; En effet, le périmètre de danger de la centrale Enertherm n'intercepte ni la RD 914, ni la RN 314 (Cf. figure ci-dessous).

2. Analyse de l'état initial du site

Risques technologiques et transports de matières dangereuses p7

« Contrairement à ce qu'indique l'étude d'impact, une installation classée pour la protection de l'environnement (ICPE) existe au sein de l'aire d'étude, au n°2 de la rue d'Alençon sur la commune de Courbevoie. Il s'agit de la centrale de chauffage/climatisation de La Défense dont la gestion a été concédée à la société ENERTHEM. L'étude de dangers de cette activité est en cours d'actualisation. L'autorité environnementale indique que l'étude d'impact s'appuie donc sur des données susceptibles de minorer l'exposition du projet aux risques technologiques. »

La centrale ENERTHERM est bien mentionnée dans l'état initial de l'environnement, en page 163, dans le chapitre « 6.5.1 Le risque industriel : les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) et les industries SEVESO » :

« Le réseau ferré sur la commune de Nanterre se compose de 2 lignes du RER A (compris au sein de l'aire d'étude, à proximité du projet) et de lignes SNCF (Paris Saint Lazare-Viroflay, Achères-La folie, et Achères-La folie-Batignolles) dont les 2 dernières assurent, en nombre limité, des transports de produits pétroliers pour le compte de la SNCF et de la centrale de chauffe ENERTHERM. »

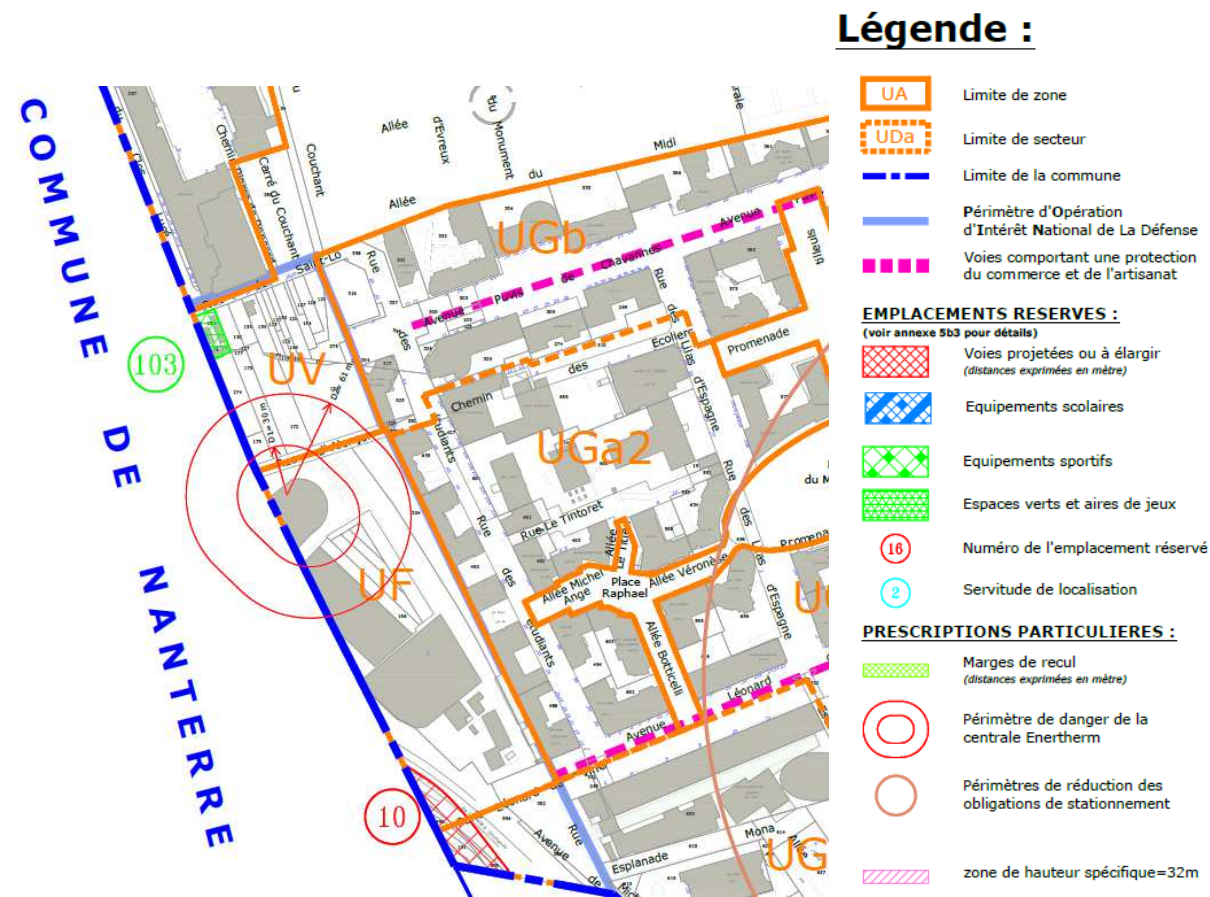


Figure 2 : Extrait de la pièce graphique 6.a.2 Plan de zonage – Quartier Faubourg de l'Arche

3. Impacts du projet et justification 3.1 Justification du projet retenu p8

« Compte tenu de la sensibilité du secteur d'étude en termes de qualité de l'air et de nuisances sonores, il serait utile de préciser si, dans le cadre d'une réflexion plus large sur la desserte du quartier, des variantes au principe de mise à 2x2 voies (par exemple en faveur de variantes permettant une réduction du trafic ou le développement de transports en commun) ont été étudiées en vue de réduire les émissions de polluants et d'apaiser les ambiances sonores. »

L'axe RN314-RD914 est classé route à grande circulation pour le délestage du tunnel de l'A14 : à ce titre la DRIEA-DIRIF demande le maintien d'un profil en travers à 2X2 voies permettant en cas de délestage d'absorber une partie du trafic renvoyé en surface.

De plus, l'étude des prévisions de trafic ne s'est pas inscrite dans le cadre d'une recherche de réduction de la part VP plus accentuée que celle prévue dans le cadre des réseaux VP/TC arrêtés dans le schéma de référence du Grand Paris intégré à la modélisation régionale de la DRIEA (Modus).

Cependant, la mise à double sens de la RD 914 et de la RN 314 et la requalification en boulevard urbain atteint l'objectif de réduire les émissions de polluants et d'apaiser les ambiances sonores.

En effet, elle permettra une desserte aisée aux futures gares Eole et du Grand Paris Express. Les circulations douces seront possibles et sécurisées grâce à des aménagements cyclables tout le long du boulevard, reliant notamment le quartier des Groues avec le quartier des Terrasses. Ces aménagements favoriseront l'usage des modes doux de transport par les futurs habitants des Groues et ceux des Terrasses pour les déplacements locaux. Il y aura donc par conséquent une diminution des émissions de polluants et des nuisances sonores lié à la diminution de l'usage du véhicule, particulier lié à la diminution du trafic local.

3. Impacts du projet et justification

3.2 Les impacts du projet et les mesures proposées par le pétitionnaire page 8

Déplacements

« L'autorité environnementale relève, à ce titre, que le projet tertiaire « Ecocampus Seine » (avec 8500 emplois attendus) qui s'implante sur le site des Papeteries à Nanterre est pris en compte en 2030 dans l'étude alors que sa livraison est prévue en 2020. Il conviendrait donc de reprendre les simulations de référence et de projet à l'horizon 2020 en intégrant le trafic généré par ce projet et en particulier les études de carrefours. »

Le programme « Ecocampus Seine » dans le cadre de l'étude a été intégré seulement à l'horizon 2030. En effet :

- au moment de la réalisation de l'étude de trafic pour l'étude d'impact (soit avril-mai 2016), le promoteur et les différentes parties prenantes indiquaient un horizon réaliste de 2022 comme horizon de mise en service de l'opération Campus Seine et non 2020. La demande d'agrément obtenu par BNP-Woodeum indique en effet un horizon théorique de 2020 ; en revanche l'opération n'a pas au jour d'aujourd'hui fait l'objet d'une étude d'impact ; cette dernière est en cours pour la ZAC dans laquelle s'inscrit l'opération et n'a pas fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale, à la date du dépôt du présent dossier à l'AE.
- En outre, même si l'horizon de 2020 est affiché dans la demande d'agrément, l'horizon réaliste d'un programme achevé et fonctionnant à plein est 2022. A ce titre il convient de mentionner que, pour évaluer les projets à prendre en compte sur son territoire, l'EPADESA recueille au sein du périmètre de l'opération d'intérêt national la défense Seine-Arche les prévisions de développement immobilier auprès des promoteurs. Ceux-ci indiquent des délais théoriques très optimistes qu'il convient de nuancer en fonction, entre autres :
 - De la durée réelle des travaux constatée pour des opérations similaires portées par l'Epadesa depuis 50 ans ;
 - Du remplissage effectif total de programmes immobiliers mis en service (par retour d'expérience sur le quartier d'affaires de La Défense un programme fonctionne à plein entre 6 et 18 mois après mise en service)

A noter que l'IAUIdF effectue une démarche similaire lorsqu'elle recueille les prévisions de développement des maîtres d'ouvrage.

Compte tenu de ces éléments, **un délai de mise en service réaliste du programme rempli effectivement est 2022.**

- Un certain nombre d'éléments du programme Campus Seine et de la ZAC dans laquelle il s'inscrit ne sont pas stabilisés comme par exemple le prolongement du boulevard de Pesaro jusqu'à l'avenue de la République qui est une option ouverte et conditionne les flux de trafic générés par cette opération. Ce prolongement ou non et son inclusion dans la ZAC seront traités dans l'étude d'impact de ces opérations menée par la Semna et BNP-Woodeum.
- Enfin, à la demande du promoteur, une étude de trafic utilisant le modèle de trafic EPADESA a depuis été faite en positionnant ce programme en 2020 ; elle a conduit à l'analyse des effets spécifiques de ce programme ; des zooms ont été effectués et sont résumés dans les cartes jointes à ce mémoire. Plusieurs variantes ont été étudiées avec ou sans prolongement du boulevard de Pesaro, hypothèse non stabilisée aujourd'hui.

L'accroissement de trafic véritablement significatif sur la RD914 a lieu uniquement dans le cas où le prolongement boulevard de Pesaro n'est pas réalisé, uniquement en HPS et uniquement dans le sens de la contrepente, là où les réserves de capacité des carrefours sont très importantes, à savoir, pour les branches impactées :

Carrefour (branche impactée)	Réserve de capacité branche impactée des carrefours HPS 2020
Arago (RD914 Ouest)	71% tout droit+TàD – 34% TàG
Hébert (RD914 Ouest)	52%
Césaire (RD914 Ouest)	35% Tout Droit - 88% TàG
Folie (RD914 Ouest)	50%
Demi-Lune (Boulevard Circulaire Nord)	23%

Dans le cas le plus défavorable cité ci-dessus, compte tenu des réserves de capacité ci-dessus, ces carrefours sont aptes à absorber un flux de 100 à 200 uvp/h.

En conclusion les effets de ce programme Ecocampus Seine sur l'utilisation de l'axe RN-RD ne remettent absolument pas en cause les conditions d'écoulement en chacun de ses carrefours, aussi bien en HPM qu'en HPS. En tout état de cause ce programme Ecocampus Seine et la ZAC associée doivent faire l'objet d'une étude d'impact qui devra le cas échéant proposer des mesures si elle se traduit par des impacts significatifs sur la circulation, notamment sur l'axe RN314-RD914.

- **Ci-joint les extraits des modélisations effectuées sur Ecocampus Seine en fonction des différents scénarios (Annexe 5.1 : sans prolongement de l'avenue Pesaro ; Annexe 5.2 : avec prolongement de l'avenue Pesaro)**

3. Impacts du projet et justification

3.2 Les impacts du projet et les mesures proposées par le pétitionnaire page 8

Déplacements

« De même, l'étude d'impact indique (cf. partie sur les effets cumulés) qu'un certain nombre de projets programmés à proximité du secteur n'auront pas d'impacts cumulés compte tenu du faible trafic généré par chacun d'entre eux. L'autorité environnementale souligne que même si le cumul de chacun de ces projets avec celui de la requalification urbaine de la RN314/RD914 apparaît comme non significatif, la somme de l'ensemble des effets cumulés peut en revanche avoir un impact non négligeable sur le trafic. »

L'étude des trafics réalisée dans le cadre du projet s'appuie notamment, pour la situation future, et pour chacune des zones à l'intérieur de l'espace Seine – Arche Défense, un calcul de génération de trafic basé sur des normes de génération associées aux nouvelles constructions, dont celles entrant dans le champ de l'analyse des effets cumulés.

Ainsi, l'étude d'impact, aux pages 316 et 317 précise les opérations urbaines prises en comptes pour évaluer l'impact du projet à la mise en service et en 2030 :

- 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) ;
- ZAC des Provinces Françaises : 2030 ;
- Sisters : 2030 ;
- One : 2020 ;
- Hôtel Citizen M : 2020 ;
- Skylight : 2020.

En outre, et pour aller plus loin que la simple liste de projets entrant dans le champ de l'analyse des effets cumulés, 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 à l'horizon 2020 (et à l'horizon 2030, correspondant à la livraison de l'essentiel des opérations urbaines du secteur d'étude).

3. Impacts du projet et justification

3.2 Les impacts du projet et les mesures proposées par le pétitionnaire page 9

Déplacements

« En ce qui concerne la modélisation employée, l'autorité environnementale note que les phénomènes de saturation observés actuellement sur les réseaux routiers rendent le calage du modèle délicat, offrant peu de garantie. »

La cohérence des prévisions de trafic et des conditions de leur écoulement concerne la méthodologie appliquée, les outils, les résultats et leur restitution avec souci de pédagogie, ceci depuis le volet mobilité -déplacements jusqu'au volet du fonctionnement des carrefours sur l'axe objet de l'aménagement.

La cohérence du modèle, au cœur des prévisions de trafic, a été assurée tout au long de son élaboration et de ses applications. Durant les premières phases de son élaboration :

- Un recueil initial de données très complet a été effectué sur les trafics et leurs conditions d'écoulement aux heures de pointe (y compris pour les portions encombrées). Ce recueil a également permis de préciser et d'expliquer comment se produisent les encombrements sur l'axe A14, en particulier dans le sens Ouest – Est, éléments qui ont permis d'adapter le modèle de façon suffisamment fine pour les prendre en compte dans les simulations.
- Des échanges soutenus ont été menés avec les responsables de la modélisation de la DRIEA pour bien intégrer les éléments les plus fiables de la modélisation source (modèle MODUS pour les flux de trafics OD et son logiciel de simulation VISUM pour les affectations des flux sur réseau), pour écarter les éléments jugés insuffisamment sûrs ou non actuels (matrices OD des horizons futurs), et pour fixer les méthodologies opérationnelles fiables permettant de construire les scénarios futurs de demande de trafics et d'offre viaire.

Dans ce cadre, les prévisions de trafics auxquelles le modèle conduit s'inscrivent dans le cadre retenu au niveau de la Région Ile de France et du projet du Grand Paris Express, tant pour l'évolution de la demande de déplacements tous modes et par mode de transport que pour l'ensemble des aménagements routiers qui sont à considérer aux différents horizons de simulation.

- En ce qui concerne le calage du modèle sur l'espace de simulation, la vérification de sa robustesse et sa validation, l'expertise du modèle menée par le CEREMA entre janvier 2016 et Septembre 2016 a permis de vérifier qu'il est correctement bâti, que les hypothèses prises en compte sont clairement énoncées et que l'application de son algorithme conduit à des prévisions jugées tout à fait robustes.

Le modèle a été en particulier testé dans plusieurs cas de figure de variation de l'offre et / ou de la demande, les tests ayant démontré que l'affectation des trafics sur itinéraires se fait de façon tout à fait logique et vraisemblable, y compris lorsque l'on a affaire à des portions de réseau dont le taux d'occupation est relativement fort.

➔ **Le rapport portant sur la vérification, la validation du modèle est joint en annexe (annexe 4).**

- Le modèle a aussi été calé en référence avec un certain nombre d'observations de terrain sur l'ampleur de la congestion aux heures de pointe. Cela a pu se faire en utilisant les résultats d'une campagne d'observation de la congestion sur le territoire de l'OIN et ses environs. Le recueil a été fait en 26 arcs du réseau viaire, avec différenciation des files d'accès aux carrefours, des longueurs de files d'attente en période de pointe du matin (7h – 10h) et du soir (17h – 20h).

Ces données de longueur de file d'attente ont permis la mise en œuvre des simulations avec intégration du calcul des encombrements, ce qui a permis en premier lieu d'ajuster le pré-calage de la matrice. La première mise en œuvre du module d'encombrement avec la matrice DRIEA avait notamment révélé des longueurs de file bien trop importantes par rapport à celles effectivement relevées sur site. Ces résultats ainsi que ceux de l'enquête OD ont permis d'ajuster le pré-calage de la matrice.

D'autre part, cela a permis de localiser les secteurs saturés tant dans la simulation avec intégration du calcul des encombrements que sans.

Les prévisions fournies par la modélisation sont donc robustes, fiables et tout à fait utilisables pour l'analyse des conditions d'écoulement et les calculs de réserve de capacités aux carrefours. On ne peut donc pas accepter l'indication faite comme quoi l'application du modèle n'offrirait pas de garantie sur les prévisions de trafics. En tout état de cause, cette indication n'est pas expliquée et démontrée.

3. Impacts du projet et justification

3.2 Les impacts du projet et les mesures proposées par le pétitionnaire page 9

Déplacements

« Pour examiner la répartition du trafic entre l'A14 et le réseau de surface à l'heure de pointe du matin, il conviendrait de comparer les temps de parcours donnés par le modèle pour ces itinéraires dans la mesure où le calage par comptage n'a pas de sens sur un arc saturé. Des éléments d'observations in situ supplémentaires permettraient de mieux connaître les itinéraires en concurrence ainsi que les principales zones émettrices/réceptrices et la composition des flux sur les axes structurants. L'autorité environnementale recommande à ce titre de compléter l'analyse de fonctionnement des carrefours. »

Cet axe est un axe structurant ; il est donc utilisé par toute une série de flux OD (desserte locale de courte distance, échanges de Seine - Arche Défense, et quelques trafics de plus longue distance). La description des fonctionnalités assurées est restituée de façon tout à fait suffisante dans l'étude d'impact, de même que la description des itinéraires complémentaires et/ou en concurrence, pour chaque segment de la demande de circulation.

On peut toutefois apporter à l'AE les compléments suivants :

- **Le rapport portant sur la vérification, la validation du modèle joint en annexe (cf. annexe 4)** comporte des tests de sensibilité vérifiant le bon comportement du modèle et notamment :
 - les itinéraires en concurrence entre la RD914 et l'A14 notamment avec comportement du modèle lors de surcharge de trafic ou de coupures ;
 - des arborescences de trafic matin et soir sur la RD914-RN314 indiquant la provenance et destination des usagers empruntant cette section.

- Par ailleurs les annexes 6.1 et 6.2 joints fournissent des analyses par sections de la RN-RD faites postérieurement à l'étude permettant de dégager les principales OD sur chaque section, à l'horizon 2030.

3. Impacts du projet et justification
3.2 Les impacts du projet et les mesures proposées par le pétitionnaire page 9

Déplacements

« L'autorité environnementale recommande par ailleurs de justifier précisément les hypothèses de parts modales employées pour les simulations de génération de trafic et d'expliquer l'impact du projet sur ces hypothèses. »

Pour la justification des hypothèses de parts modales voir la réponse à la deuxième recommandation et l'annexe 3 jointe au mémoire.

Le projet est prévu pour être réalisé avec en parallèle un important développement urbain sur le territoire Seine-Arche Défense et en sus d'importants projets de transports urbains (RER E, grand Paris express etc.) L'accroissement de capacité qu'il va apporter sur le réseau routier sera pleinement utilisé par le surplus de demande de trafic lié aux opérations urbaines à venir sur le secteur.

L'étude de trafic montre en outre que le principal effet du projet (comparaison référence-projet) est de retirer du trafic de la voirie locale bordée en particulier d'habitations (Terrasse 17 sur le boulevard des Bouvets, secteur du Croissant) au profit de la RN314-RD914 bordée de bureaux et d'activités, ce qui est positif en terme environnemental et est très attendu par les riverains, comme souligné lors de la concertation préalable L300-2 CU menée en octobre 2014 et lors de la réunion de présentation en Conseil de Quartier à Nanterre en décembre 2015.

En conclusion, l'accessibilité générale sur tout le secteur, en termes de conditions de parcours pour les usagers VP, sera finalement peu supérieure à celle actuellement offerte par le réseau routier. Donc, le projet n'aura très vraisemblablement pas d'effet significatif sur le partage modal des flux traversant le secteur Seine-Arche Défense.

3. Impacts du projet et justification
3.2 Les impacts du projet et les mesures proposées par le pétitionnaire page 10

Déplacements

« En termes de transport en commun, aucun arrêt de bus n'est prévu le long de la RD 914 et de la RN 314 (p. 342). Pourtant l'étude d'impact présente l'implantation d'arrêts de bus / pôle bus au droit de la future gare Eole (cf. p170). Cette contradiction mérite d'être clarifiée ainsi que le cas échéant, la compatibilité du projet avec le développement de l'offre de transports par bus qui accompagnera la création de la gare de Nanterre La Folie. »

3. Impacts du projet et justification

3.2 Les impacts du projet et les mesures proposées par le pétitionnaire page 10

Déplacements

« En termes de transport en commun, aucun arrêt de bus n'est prévu le long de la RD 914 et de la RN 314 (p. 342). Pourtant l'étude d'impact présente l'implantation d'arrêts de bus / pôle bus au droit de la future gare Eole (cf. p170). Cette contradiction mérite d'être clarifiée ainsi que le cas échéant, la compatibilité du projet avec le développement de l'offre de transports par bus qui accompagnera la création de la gare de Nanterre La Folie. »

Concernant les girations et les implantations d'arrêts bus, les maîtres d'ouvrage confirment qu'elles seront bien prises en compte finement dans la suite des études opérationnelles.

En ce qui concerne le secteur du parvis de la gare Eole, un comité de pôle piloté par la ville de Nanterre est actuellement en cours de réflexion ainsi qu'un groupe de travail opérationnel piloté par la SNCF. Les premières mesures du projet de voirie en matière d'intermodalité dans le secteur de la gare Eole consistent en la réservation de l'équivalent de 7 places de stationnement environ au niveau du carrefour Hébert en vue d'un usage de stationnement courte durée, de dépose minute ou de station de taxis.

Ces éléments devront être affinés dans la suite des études avec tous les intervenants concernés par ce sujet. L'implantation des arrêts de bus sera défini après finalisation des études de restructuration des lignes de bus suite à la mise ne service d'Eole.

Dans le secteur du parvis, les circulations piétonnes et cyclables seront toutefois privilégiées pour permettre un accès aisé à la gare et maintenir un bon niveau de sécurité.

3. Impacts du projet et justification

3.2 Les impacts du projet et les mesures proposées par le pétitionnaire p10

Nuisances sonores

L'autorité environnementale indique que les résultats de ces analyses gagneraient à être plus clairement présentés au moyen, par exemple, d'une carte des différences de niveaux de façon à appréhender les secteurs concernés par des évolutions. Les effets générés sur l'ambiance sonore de la rue des Bouvets et le boulevard Aimé Césaire nécessiteraient d'être spécifiquement analysés dans la mesure où il est expliqué dans l'étude qu'il s'agit de secteurs d'habitations actuellement fortement impactés par le trafic routier.

Les secteurs habités sont identifiés sur les cartes par les récepteurs R17 et R20. Les résultats sur ces récepteurs indiquent des baisses des niveaux acoustiques en situation AVEC le projet par rapport à la situation SANS le projet, du fait des modifications géométriques apportées par le projet.

Les autres bâtiments ayant des façades orientées coté boulevard des Bouvets sont des bureaux et n'entrent pas dans le champ d'application de la réglementation. Cependant, l'étude acoustique montre que les niveaux acoustiques avec et sans projet RD914 restent similaires.



Figure 3a : Extrait des cartes de la contribution sonore avec projet en 2040 (à gauche) et sans projet (à droite), p342 et 346 de la pièce G étude d'impact

3. Impacts du projet et justification

3.2 Les impacts du projet et les mesures proposées par le pétitionnaire p10

Nuisances sonores

L'étude d'impact explique que l'augmentation de l'environnement sonore n'entraîne pas d'obligation réglementaire pour le projet dans la mesure où les abords concernés visent des bâtiments situés en zone d'ambiance sonore préexistante non modérée (seuil de Laeq (6h-22h) de 65dB(A), arrêté du 5 mai 1995). Toutefois, l'autorité environnementale rappelle que l'étude d'impact de la ZAC des Groues considère les nuisances sonores comme un enjeu sensible au droit de la RD 914. En ce sens, il aurait été intéressant que la présente étude d'impact développe les solutions de maîtrise des niveaux sonores, notamment pour les portions de tracé où il n'est pas programmé de constructions pouvant faire écran.

Comme il est indiqué en page 348 de l'étude d'impact, hors périmètre de la ZAC des Groues, ce sont exclusivement des bureaux qui seront impactés par l'augmentation significative de 2 dB(A). A ce titre, il n'y a aucune obligation réglementaire de mettre en œuvre des protections phoniques.

Les niveaux acoustiques au droit de la ZAC des Groues sont au plus de 66 dB(A) au droit des habitations les plus proches de la RD914 (récepteurs R13 à R15). Ces contributions sonores sont supérieures aux seuils réglementaires de 65 dB(A) de jour et 60 dB(A) de nuit, de sorte que le maître d'ouvrage se doit théoriquement de protéger ces habitations.

Cependant, l'isolement de façade requis est de 27 DnTA au droit de ces habitations. L'étude d'impact de la ZAC des Groues prévoit, pour ces mêmes bâtiments d'habitations, une isolation de façade supérieure, comme le montre la figure 4 ci-après.

Ainsi, l'isolement des habitations prescrit dans l'étude d'impact du dossier de création de la ZAC des Groues est suffisant pour s'affranchir des nuisances sonores de la RD914.



Figure 3b : Extrait de la carte de la contribution sonore avec projet en 2040, p342 de la pièce G étude d'impact

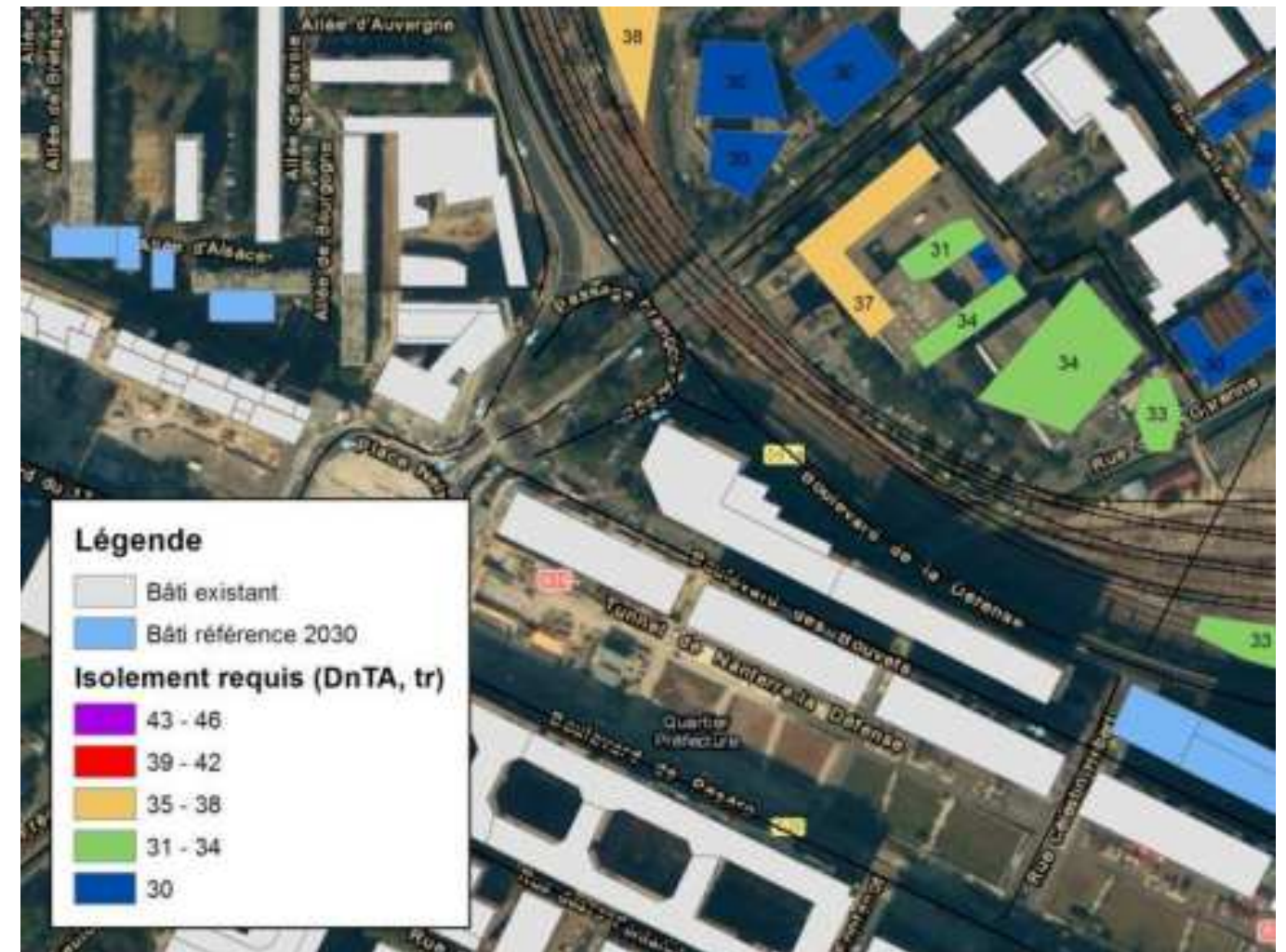


Figure 4 : Extrait de la carte de la carte des degrés d'isolement de façade requis, figure 118 p110 de l'étude d'impact de la ZAC des Groues.

3. Impacts du projet et justification

3.2 Les impacts du projet et les mesures proposées par le pétitionnaire p10

Paysage

L'autorité environnementale indique que l'étude gagnerait à être complétée de davantage de croquis ou illustrations permettant de rendre compte des évolutions paysagères, de manière à mieux exposer les principes d'insertion recherchés.

Le parti d'aménagement paysager retenu est détaillé à plusieurs reprises dans l'étude d'impact, au moyen de nombreuses illustrations (vues en plan et profils en travers, en pages 228 à 237 et en pages 301 à 310) mais également au moyen de perspectives (page 304).