

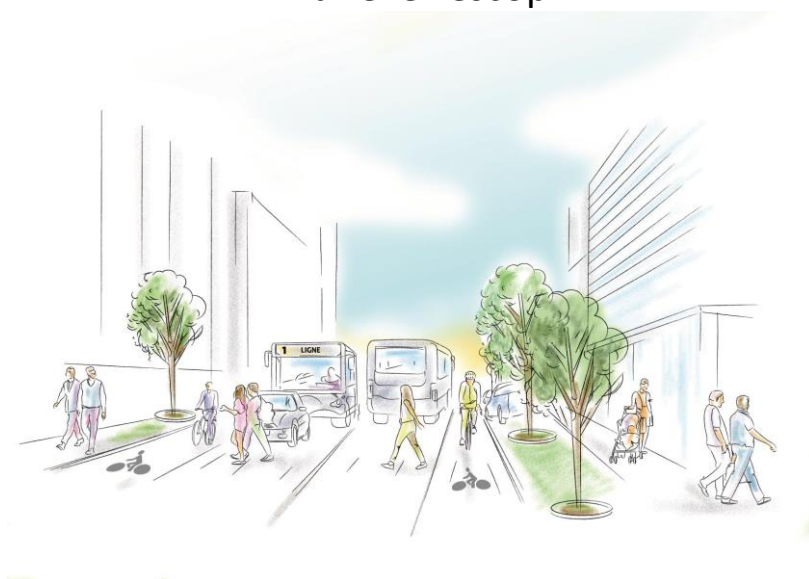
Enquête publique

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

du 27 août 2018 au 11 septembre 2018 inclus

Rapport du Commissaire Enquêteur

Murielle Lescop



Ce rapport s'organise en quatre parties :

Objet de l'enquête.....	p. 3
Déroulement de l'enquête.....	p.10
Analyse des observations recueillies.....	p.14
Bilan de l'enquête	p.29
Les Annexes.....	p.30

Mes conclusions figurent sur un document séparé intitulé : *Conclusions du commissaire enquêteur*

1. Objet de l'Enquête

1.1. Cadre juridique

La présente enquête publique est une enquête préalable à la création de deux voies nouvelles et relève du Code de la Voirie Routière. Elle s'est déroulée sans incident jusqu'à son terme, du 27 août 2018 au 11 septembre 2018 inclus conformément :

- Au Code de la Voirie Routière,
- Au Code des Relations entre le Public et l'Administration,
- Au Code Général des Collectivités Territoriales,
- A l'arrêté municipal n°2018/65 pris en date du 30 juillet 2018.

1.1.1. Principales dispositions

L'ouverture de voies nouvelles relève du code la Voirie Routière. Ce dernier encadre le déroulement de l'enquête qui vise à déterminer l'intérêt général de l'opération pour le public. L'article L134-2 du code des Relations entre le Public et l'Administration précise : *« L'enquête publique a pour objet d'assurer l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers lors de l'élaboration d'une décision administrative. Les observations et propositions recueillies au cours de l'enquête sont prises en considération par l'administration compétente avant la prise de décision. »*

1.1.1.1. Objet et déroulement de l'enquête

L'ouverture des voie fait l'objet d'une enquête publique conformément à l'article L. 141-3 du Code de la Voirie Routière qui stipule qu'elle est organisée par le maire de la commune du lieu où l'opération est prévue. Il arrête les modalités de l'enquête par un arrêté qui vaut ouverture d'enquête et qui précise la date de l'enquête, les horaires et le lieu où l'on peut prendre connaissance du dossier de l'enquête conformément à l'article R 141-4 du code de la Voirie Routière. La durée est fixée à 15 jours.

Quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête et durant toute la durée de celle-ci, l'arrêté du maire est publié par voie d'affiche et éventuellement par tout autre procédé (R141-4 du Code de la Voirie Routière).

Le Code des Relations entre le Public et l'Administration précise que le maire doit faire publier un avis faisant figurer :

- La date d'ouverture de l'enquête, sa durée et ses modalités.
- Le (ou les) lieu (x) ainsi que les horaires où le dossier de l'enquête peut être consulté sur support papier et le registre d'enquête accessible au public.
- La ou les adresses auxquelles le public peut transmettre ses observations pendant le délai de l'enquête.

Il doit être affiché dans toute la commune au moins 8 jours avant l'ouverture de l'enquête et pendant toute sa durée. (Articles L134-12 et L134-13)

L'avis est publié dans deux journaux régionaux au moins 8 jours avant l'ouverture de l'enquête et rappelé dans les 8 jours qui suivent le début de l'enquête (article R 314-10 du Code de la Voirie Routière).

1.1.1.2. **Composition du dossier**

La composition du dossier soumis à enquête publique est indiquée à l'article R141-6 du Code de la Voirie Routière. Il est consultable par le public pendant toute la durée de l'enquête et un registre coté et parafé par le commissaire enquêteur permet au public de faire part de ses observations. (R141-8 du Code de la Voirie Routière). Le dossier d'enquête comprend :

- Une notice explicative.
- Un plan de situation.
- S'il y a lieu, une appréciation sommaire par nature de dépense à effectuer.
- L'étude d'impact, lorsqu'elle est prévue par la réglementation en vigueur.

Lorsque le projet mis à l'enquête est relatif à la délimitation ou à l'alignement des voies communales, il comprend en outre :

- Un plan parcellaire comportant l'indication d'une part des limites existantes de la voie communale, des parcelles riveraines et des bâtiments existants, d'autre part des limites projetées de la voie communale.
- La liste des propriétaires des parcelles comprises, en tout ou partie, dans l'emprise du projet.
- Eventuellement, un projet de plan de nivellement. Le commissaire enquêteur peut également recevoir des courriers au siège du lieu de l'enquête.

1.1.1.3. **Dispense de l'étude d'impact**

Le Code de la Voirie Routière prévoit une étude d'impact s'il y a lieu. La nécessité d'établir cette étude est régie par le Code de l'Environnement et plus particulièrement l'article R122-2 et son annexe III de la directive 2011/92/UE. Dans le cadre de ce projet une demande d'examen au cas par cas est nécessaire. Cette examen effectué par la DRIEE a débouché sur une dispense d'étude d'impact, communiquée dans sa décision n° DRIEE-SDDTE-001 en date du 5 janvier 2017.

1.1.1.4. **Communication du rapport et des conclusions du commissaire enquêteur**

A la clôture de l'enquête, le commissaire rend son rapport et ses conclusions motivées dans un délai d'un mois.

Cet avis peut être soit favorable, soit défavorable ou réputé défavorable s'il est assorti d'une réserve. Le conseil municipal peut passer outre cet avis défavorable par une délibération qui doit être motivée.

Le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur chargé de l'enquête doivent être communiqués sur leur demande aux personnes physiques ou morales concernées par la commune, un an à compter de la date de clôture de l'enquête.

1.1.1.5. **Cadrage réglementaire s'appliquant au secteur du projet**

Les principaux documents d'urbanisme et d'aménagement s'appliquant au territoire du secteur du projet, outre les documents de cadrage supérieurs tels que le SDRIF (Schéma Directeur de la Région Ile-de-France¹), le SDAGE (Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux) du Bassin Seine-Normandie², le SRCE d'Ile-de-France (Schéma Régional de Cohérence Ecologique)³, le PDUIF⁴ et le PPRI de la Seine des Hauts-de-Seine⁵, applicables aux documents d'urbanisme inférieurs, sont les documents d'urbanisme communaux :

- le PLU de Rueil-Malmaison approuvé le 21 octobre 2011 :
 - Les emprises du projet sont situées sur le zonage UG : pôle économique et résidentiel.
- le PLU de Nanterre approuvé le 15 décembre 2015 :
 - Les emprises du projet sont situées sur deux zonages :
 - Ufa : activité économique à dominante d'industries, d'artisanat et d'entrepôts (limitation des commerces et des bureaux).
 - UFc : activités économiques mixtes à dominante tertiaire (Guilleraies et Petit Nanterre).

1.1.1.6. **Maître d'ouvrage du projet et autorité organisatrice de l'enquête publique**

La majeure partie du projet étant située sur la ville de Rueil-Malmaison (une portion mineure du projet est portée par le territoire de la commune de Nanterre), la maîtrise d'ouvrage unique a été confiée à la Ville de Rueil-Malmaison par le biais d'une convention adoptée en vertu des délibérations respectives des deux communes concernées :

- Délibération n°237 du 7 octobre 2016 du Conseil Municipal de la ville de Rueil-Malmaison.
- Délibération n°184 du 11 octobre 2016 du Conseil Municipal de la ville de Nanterre.

Un arrêté conjoint a par ailleurs désigné la ville de Rueil-Malmaison pour coordonner l'organisation de l'enquête publique et d'en centraliser les résultats. (cf. Code des relations entre le public et l'administration, article L 134-4).

¹ Approuvé le 27 décembre 2013

² Adopté le 5 novembre 2015

³ Approuvé le 26 septembre 2013

⁴ Plan de déplacement urbain approuvé le 19 juin 2014

⁵ Plan de Prévention des risques d'inondations approuvé le 9 janvier 2004, modifié le 7 juillet 2017

1.1. Nature et caractéristiques du Projet

1.1.1. Périmètre du projet

1.1.1.1. Situation du projet

Le périmètre du projet se situe principalement sur la commune de Rueil-Malmaison, plus précisément dans le quartier dénommé Rueil-sur-Seine. Ce quartier relativement neuf comprend de nombreux bureaux ainsi que des logements récents. Il est desservi par une gare du RER B, reliée au secteur du projet par une passerelle qui enjambe l'A86. Cet axe autoroutier constitue une coupure urbaine qui isole cette partie du quartier du reste du territoire de la commune. Le secteur est bordé par le parc des Impressionnistes qui donne sur une promenade implantée le long des berges de la Seine. Elle relie Nanterre à Bougival en passant par Rueil-Malmaison.

Les voies créées seront implantées parallèlement et perpendiculairement à la rue Henri Sainte-Claire Deville située à l'Est du quartier, en limite de la ville de Nanterre, jouxtant la zone d'activité Les Guillaeries, elle-même en pleine mutation.

La rue Henri Sainte-Claire Deville bordée par des immeubles de bureaux relie :

- la rue de l'Industrie (qui se termine en impasse) à l'avenue de Chatou située au Sud.
- Le quartier au carrefour National implanté à la sortie de l'A86 plus à l'Est. On y accède de la rue, en remontant vers l'Est l'avenue de Chatou par une voie dédiée en double sens sur cette portion. Le carrefour National permet le franchissement de l'A86 et de rejoindre le centre-ville, Nanterre ou l'A86 en direction de Gennevilliers.
- La zone d'activité des Guillaeries par la rue Paul Hérault (seul accès à partir du quartier, en dehors de la RD 986 -avenue de Chatou-) qui est perpendiculaire à la rue Sainte-Claire Deville et parallèle à la rue de l'Industrie.

L'avenue de Chatou, perpendiculaire à l'avenue Henri Sainte-Claire Deville longe l'A86 et permet d'accéder :

- Au pont de Chatou : ce dernier permet la traversée de la Seine entre le pont de Bezons et le pont de de Lattre de Tassigny à Bougival.
- A l'A86 en direction de Versailles.

La rue Sainte-Claire Deville se prolonge au Nord par l'allée Jacques Prévert. Cette dernière dessert le parc des Impressionnistes et des immeubles résidentiels construits à l'Ouest de la rue, entre la rue Guy de Maupassant et les bords de Seine.

1.1.1.2. Description du quartier

Le quartier de Rueil-sur-Seine concentre 70% des emplois de la ville de Rueil-Malmaison, soit 35 000 emplois.

Le secteur des Guillaeries à Nanterre : environ 13 000 salariés, près de 150 entreprises.

Sur la rue Sainte Claire Deville ou à proximité directe, de grandes sociétés ont implanté un de leur site : Schneider, PSA, NOVARTIS etc.

On y trouve également plusieurs équipements de petite enfance et le stade M. Ricard. Le quartier construit dans les années 80, est actuellement en pleine réhabilitation. Les entreprises ont entamé la démolition/reconstruction des bâtiments vieillissants qu'il faut adapter aux nouvelles normes, et plus particulièrement aux normes de consommation énergétiques.

A terme, une gare du réseau Grand Paris Express sera implantée au débouché de la future voie A au croisement avec la rue de l'Industrie, pour accueillir la ligne 18.

1.1.2. Emprise du projet

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

- Emplacement réservé n° 103 au PLU de Rueil-Malmaison destiné à la réalisation d'une voie nouvelle sur les parcelles suivantes : section AB n°258, 286, 289, 292, 293, 294, 295, 297, 300, 302, 425, 453, 458, 483, 484, 486, 487, 488, 489 représentant une surface de 6525m².
- Emplacement réservé n° 102 au PLU de Rueil-Malmaison destiné à la réalisation d'une voie nouvelle sur les parcelles suivantes : section AB n°302, 304, 489, 490,491 représentant une surface de 1123m².
- Emplacement réservé n° 417 au PLU de Nanterre⁶ pour une voie publique sur les parcelles suivantes : B199 (754m²) et B220 (1014m²).

1.1.3. Implantation des voies

Les voies nouvelles seront créées entre l'avenue de Chatou (RD986) et la rue de l'Industrie.

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



⁶ Inscrit au PLU de Nanterre en 2015

1.1.3.1. Profil des voies

a. Voie A

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

Elle comportera :

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

b. Voie B

Dimensionnement : largeur de 14 mètres.

Elle comportera :

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

1.1.3.2. Desserte du périmètre

Le périmètre est desservi par l'A86 et le pont de Chatou. Il présente une forte densité de trafic automobile.

1.1.4. Attendus du projet

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

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

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

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

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

La création de nouvelles voies permettra également de :

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

1.1.5. Appréciation sommaire des dépenses

Le coût de l'opération est estimé à 4 995 530 €. Il comprend les frais de déblai, dépollution, remblai, création de voirie, réseaux, espaces verts, éclairage public etc.

Les deux postes principaux sont les frais de déblai/dépollution/remblai et de construction de la voirie, soit un total de 4 144 600 € sur 4 995 530€.

1.1.6. Impact sur l'environnement

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

- la surface imperméabilisée par le projet était modérée (11 000 m² environ)
- les rejets de polluants seront traités par des infrastructures déjà en place et que les déblais seront soumis à des obligations légales qui garantissent leur évacuation en filières adaptées,
- le PPRI auquel est soumis le secteur impose à la commune certaines garanties dans le traitement du risque inondation,
- le projet apportera des améliorations en termes de fluidité et que le projet n'est pas susceptible d'augmenter les nuisances déjà présentes dans le secteur,
- qu'il n'existe pas de sensibilité particulière sur le site du projet en termes d'environnement,
- le projet n'est pas susceptible d'avoir un impact notable ni sur la santé, ni sur l'environnement.

2. Déroulement de l'enquête

2.1. Réunions préparatoires à l'enquête

Le projet a été présenté le 11 juillet 2018, lors d'une première réunion de travail qui avait pour objet la définition des mesures de publicités et l'organisation de l'enquête. Une concertation sur le projet a été organisée du 17 mai 2018 au 13 juin 2018 par la commune. Le bilan de la concertation a été évoqué. Il en ressort que :

- Le projet en lui-même a reçu un avis très favorable du public qui a participé largement à cette concertation.
- Les pistes cyclables ont suscité l'intérêt du public et des suggestions ont été émises.
- Le public souhaiterait surtout résoudre les problèmes de circulation sur les trajets pendulaires au niveau de l'A86 et du pont Chatou.

Etaient présents à cette réunion :

- Marie-Pierre Chauzu Directeur Administratif et Financier, Direction Générale des Services techniques Ville de Rueil-Malmaison.
- Elodie Marnotte-Hamaide, Chargée de projet, Développement informatique et Aménagement de l'espace représentant la ville de Nanterre.
- Stéphane Coulon, Service Etudes et Déplacements de la ville de Rueil-Malmaison.
- Le cabinet Néorama représenté par Fanny Fiorentino et Claire Delmotte.

2.1.1. Visite du périmètre de l'opération

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

2.2. Information effective du public

2.2.1. Lieu, durée de l'enquête et permanences

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

- A l'Hôtel de Ville de Rueil-Malmaison, Direction de l'urbanisme et de l'aménagement Direction de l'urbanisme et de l'aménagement 13, boulevard du Maréchal Foch :
 - du lundi au vendredi de 8h30 à 12h et de 13h30 à 18h

- le jeudi de 8h30 à 12h et de 13h30 à 20h, ainsi que le samedi matin de 8h30 à 12h30.
- Dans le hall du Parc des Sports et de Loisirs Michel Ricard situé près du site du projet, au n° 15, rue Sainte-Claire-Deville ouvert de 9h à 19h du lundi au samedi.
- A l'Hôtel de Ville de Nanterre, Direction de l'Infrastructure - Tour A, 7ème étage, 130 rue du 8 mai 1945, 92000 Nanterre, aux jours et heures d'ouverture de la mairie de Nanterre, à savoir du lundi au vendredi de 9h à 12h et de 13h30 à 17h.

J'ai assuré deux permanences :

- Le samedi 8 septembre 2018 de 9h30 à 12h : Hôtel de Ville de Rueil-Malmaison.
- Le mardi 11 septembre 2018 de 17h30 à 20h : dans le hall du Parc des Sports et de Loisirs Michel Ricard.

2.2.2. Affichage

L'avis au public, format A2, présentant la taille de caractère réglementaire sur fond jaune portant sur l'arrêté, faisant connaître l'ouverture et les conditions de l'enquête, ainsi que le nom et les coordonnées du responsable du projet, a été affiché le 10 août 2018 au 11 septembre 2018 :

- A la mairie de Rueil-Malmaison et de Nanterre.
- Sur l'ensemble des panneaux d'affichage de Rueil-Malmaison en 54 points.
- Sur trois panneaux administratifs de la ville de Nanterre (cf. Annexes).

L'arrêté du maire portant ouverture d'enquête et l'avis ont été affichés du 30 juillet au 11 septembre 2018 :

- Sur site, en 2 points d'affichage :
 - Avenue de Chatou, sur l'immeuble « Les colonnades ».
 - Sur le grillage du terrain situé face au 15, rue Sainte Claire Deville.
- En mairie de Nanterre et de Rueil-Malmaison.

L'affichage a fait l'objet d'un constat d'huissier le 10 août 2018. (cf. Annexes)

J'ai pu constater tout au long de l'enquête que l'affichage était bien présent sur l'ensemble de la commune.

2.2.3. Publications

2.2.3.1. Publications légales

L'avis au public a été publié 12 jours avant l'ouverture, et dans les 8 premiers jours de l'enquête :

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

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

(cf. Annexes)

2.2.3.2. Publications locales

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

2.2.4. Dossier de l'enquête

2.2.4.1. Composition du dossier

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

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

En pièces complémentaires :

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

2.2.4.2. Appréciation du dossier d'enquête

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

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

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

2.2.4.3. Consultation du dossier

Le dossier pouvait être consulté :

- Sur les lieux de l'enquête :
 - La mairie de Rueil-Malmaison.
 - La mairie de Nanterre.
 - Le parc des sports et de loisirs Michel Ricard situé à proximité du site du futur projet au n°15 rue Sainte-Claire-Deville
- Sur le site internet de la ville de Rueil-Malmaison où il pouvait être téléchargé.

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

2.2.5. Dépôt des observations

2.2.5.1. Registre d'enquête

Le registre d'enquête coté et parafé par mes soins, était consultable sur les lieux de l'enquête désignés ci-dessus.

2.2.5.2. Courrier électronique

Une adresse mail était également à la disposition du public :

enquetepubliquevoiesnouvelles@mairie-rueilmalmaison.fr

2.2.6. Climat de l'enquête

2.2.6.1. Relations avec le personnel communal

Les services en charge du projet et l'équipe municipale ont souhaité communiquer largement sur l'enquête publique et le projet. Pour ce faire ils ont fait appel au cabinet de communication Néorama qui a pris en charge la publicité de l'enquête. Ainsi, la commune a mis en place :

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

2.2.7. Fin de l'enquête

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

Il m'a semblé souhaitable que la Ville organise une rencontre avec les cyclistes pour :

- Expliciter la prise en compte de la sécurité des cyclistes dans ses choix.
- Recueillir l'avis des cyclistes.

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

3. Analyse des Observations recueillies

3.1. Analyse de la participation du public

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

Le public s'est exprimé essentiellement par le biais de l'adresse courriel dédiée à l'enquête.

3.1.1. Permanences

Permanence 1 : j'ai reçu un couple de propriétaires riverains.

Permanence 2 : Deux personnes se sont présentées.

J'ai reçu en tout 4 personnes. Elles étaient toutes favorables au projet.

3.1.2. Observations écrites

J'ai reçu en tout 22 observations écrites.

Les observations écrites se répartissent ainsi :

Moyen de dépôt	Nombre d'observations	%
Mails	17	77%
Registres	5	23%
Total	22	100%

Certaines personnes ayant déposé deux contributions, il en résulte que 20 personnes se sont exprimées dont trois personnes morales. Ces dernières sont :

- Le collectif Vélo Nanterre.
- L'association des Rives de Seine, association du quartier des Impressionnistes.
- La société Bürr Dental.

3.2. Analyse des thématiques abordées

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

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

N°	N°Obs	Positionnement piste cyclable	Continuité cyclable Ajout de voies cyclable voie B	Sécurité des cyclistes	stationnement vélos	Congestion du trafic et de la pollution	Développement des transports en commun voie A et modes actifs	Imperméabilisation des sols	Relogement entreprises
1	Obs n°1	X	X				X		
2	Obs n° 2	X	X	X	X				
3	Obs n°3					X			
4	Obs n°4		X			X		X	
5	Courrier agrafé n°1	X		X					
6	Mail n°1								X
7	Mail n°2								X
8	Mail n°3	X	X	X	X				
9	Mail n°4	X	X		X				
10	Mail n°5	X		X					
11	Mail n°6	X	X	X		X	X		
12	Mail n°7	X							
13	Mail n°8	X	X				X		
14	Mail n°9 :	X			X	X			
15	Mail n°10	X							
16	Mail n°11	autre							
17	Mail n°12	X							
18	Mail n°13	X							
19	Mail n°14	X							
20	Mail n°15	X							
21	Mail n°16	X				X	X	X	
22	Mail n°17	X		X					
	Total	16	6	5	4	5	4	2	2

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

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

3.2.1. Voies cyclables

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

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

3.2.2. Continuités cyclables

Observation n°1, 2, Mail n°3, 4,6, 8

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

A défaut d'une piste cyclable, certains suggèrent une zone de rencontre.

« Notez que les expériences d'espace partagé se multiplient dans d'autres villes (par ex : <https://leonard.vinci.com/les-rues-sans-trottoir-un-nouveau-paradigme-pour-les-centres-villes/>). De tels aménagements, si ils nécessitent pédagogie et sans doute contrôle lors de leur mise en place, sont plus conviviaux et évitent les dispositifs de séparation de trafic. Cela pourrait être étudié pour la voie B » Mail n°6

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

Réponses de la Ville aux questions du Commissaire Enquêteur

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

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

Le classement en zone 30 suffit pour les cyclistes, une zone de rencontre ne se justifie pas (elles sont aménagées aux abords d'établissements recevant du public, dans les centres-villes commerçants et les zones pavillonnaires).

Concernant la voie A, les flux piétons seront faibles tant que la station de métro du Grand Paris ne sera pas réalisée, soit après 2030.

Avis du commissaire enquêteur

La voie B sera limitée à 30 km/heures. Elle présente une largeur de 14 m, inférieure à celle de la voie A. Elle ne permet pas d'installer des pistes cyclables. Elle mesure 90 m en longueur. Cette longueur est insuffisante pour prendre de la vitesse. Le partage des voies pourra donc se faire en garantissant la sécurité des cyclistes.

Les continuités cyclables doivent effectivement être encouragées car elles contribuent au report de l'automobile vers le vélo. Les dispositifs tels que les zones de rencontre sont cependant plus adaptés dans des zones mixtes, où l'on rencontre un flux piétonnier important. Les entrées des immeubles seront positionnées sur la rue Sainte-Claire Deville. La voie nouvelle sera réservée aux sorties des parkings. Les flux piétons seront donc relativement limités sur cette rue. La présence d'une gare du futur Réseau du Grand Paris Express risque d'accroître les flux piétonniers, mais on peut imaginer en parallèle une baisse du trafic automobile dans le secteur.

3.2.3. Positionnement de la piste cyclable sur la voie A

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

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

Leurs arguments sont les suivants :

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

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

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

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

Réponses de la Ville aux questions du Commissaire Enquêteur

1. Quelle est la position de la Ville sur le souhait exprimé par les habitants, d'intervir la piste cyclable et le stationnement ?
 - a. Dans la configuration actuelle du projet, le stationnement ne masquera-t-il pas la visibilité des cyclistes ?

« Cette configuration offre l'avantage de garantir une bonne visibilité entre cyclistes et automobilistes qu'ils soient en stationnement ou en circulation : le cycliste n'est pas 'caché' par le stationnement, ce qui ne surprend pas l'automobiliste au niveau des carrefours. »
 - b. Le CERTU recommande une visibilité de 5 m du cycliste en sortie d'entrée charretière. Au vu de la largeur des trottoirs, (2.5 m) ne peut-on pas espérer une bonne visibilité de la piste en sortie de parking, même si elle est située plus près, entre le trottoir et le stationnement ?

« Exposer un cycliste à 2m50 d'une entrée charretière n'est pas sécurisant : certains véhicules débouchent rapidement, surtout sur ce trottoir qui ne devrait pas être très fréquenté, l'accès piétons aux bâtiments étant situé côté Sainte Claire Deville. »

- c. Un véhicule en manœuvre sur la piste cyclable ne constituera-t-il pas une zone de danger tant que le véhicule ne sera pas à l'arrêt ?
« C'est le cas de figure habituel pour les voies non équipées de pistes/bandes (dans les zones 30, de rencontre ou 50km/h) et pour les voies équipées de bandes cyclables. »
- d. Comment traiter le déport évoqué par les cyclistes sur un trafic très hétérogène (véhicules de livraison, coursier motorisés, etc.) engendré par un quartier d'affaires ? Ne sera-t-il pas un facteur de risque pour le cycliste ?
« La police municipale déploie des caméras de vidéo-verbalisation (mises en place dans la rue Sainte Claire Deville depuis quelques mois) pour décourager les livraisons en pleine voie. Si le phénomène est constaté sur la voie nouvelle, la ville pourra en installer. »
- e. Quels sont les inconvénients des pistes placées entre le trottoir et le stationnement, pour les cyclistes en vélo transport, pressés d'arriver à leur destination ?
« Ce sont les piétons, surtout les personnes âgées ou en situation de handicap (malvoyants) qui n'apprécient pas la proximité des deux roues ; même avec une distinction (couleur, rang de pavés), les piétons débordent souvent sur la piste et gênent les cyclistes pressés. »
- f. Quels sont les dispositifs connus pour freiner les cyclistes et les inciter à respecter les autres usagers ?
*« Des panneaux peuvent être posés pour rappeler les règles de bonne conduite (exemple sur les bords de Seine).
 Pour compléter, une réunion sur le sujet sera organisée dans les prochains jours avec le milieu associatif cycliste. »*

Avis du commissaire enquêteur

La Ville a maintenu son point de vue sur le positionnement de la piste et a présenté ses arguments :

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

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

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

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

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

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

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

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

3.2.4. Éléments de sécurité

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

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

1. La couleur des bandes cyclables :

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

2. Les séparateurs des bandes :

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

3. Les potelets et barrières :

« Il est fait mention de potelets (type "Univers et cité" ou équivalent) et de barrière en acier ("ingénia"). Je tiens à faire remarquer que ces mobiliers, qui malheureusement se généralisent, sont dangereux pour les deux roues, aussi bien vélo que scooter ou moto car ils augmentent le risque de blessure grave en cas de chute en arrêtant brutalement la victime au niveau du buste. (...) Merci de privilégier autant que possible les dispositifs séparateurs bas, bordures, massif ou bornes sphérique par exemple. » Mail n°6.

Certains contributeurs préconisent des aménagements bas pour les éléments séparateurs.

4. Les intersections avec la voirie :

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

5. Suivi de la maîtrise d'œuvre :

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

Réponses de la Ville aux questions du Commissaire Enquêteur

1. Quelle est la position de la Ville concernant la dangerosité des barrières et potelets.
 - a. Les éléments bas préconisés sont-ils réellement moins dangereux ?
« Les mobiliers bas sont remplacés au fur et à mesure par des potelets hauts pour répondre aux normes réglementaires (hauteur supérieure à 1m20) pour les personnes à mobilité réduite (en particulier les malvoyants). »
2. Les intersections du projet présentent une interruption de la piste cyclable. Le fait que les angles des trottoirs soient partagés entre les piétons et les cyclistes (tel qu'on le comprend dans la présentation du projet) présente-t-il des avantages spécifiques ?
 - a. Quelle est la position de la Ville concernant la sécurité des intersections pour les cyclistes et les piétons ?
« Afin d'améliorer la sécurité des cyclistes au niveau des traversées, le projet pourra décaler la traversée pour éviter une confrontation directe avec les véhicules qui tourneront dans les voies secondaires, ce qui obligera également les cyclistes à ralentir à l'approche du carrefour en créant une chicane. Nous proposons également de créer un passage piétons/vélos 'surélevé' pour faire ralentir les véhicules qui s'engageront dans les voies secondaires (voie B et rue Paul Héroult) classées en zone 30. »

Avis du commissaire enquêteur

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

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

Lors de la mise en œuvre il serait important que la Ville veille à ce que les pictogrammes des pistes cyclables et leur signalisation soient répétés sur les zones de danger, comme les entrées charretières ou les intersections, conformément au souhait de certains habitants.

3.2.5. Stationnement des vélos

Observation n°2, Mail n°3, 4, 9

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

Réponses de la Ville aux questions du Commissaire Enquêteur

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

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

Avis du commissaire enquêteur

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

3.2.6. Congestion du trafic automobile et pollution.

Observation n°3, 4, mail n°6, 9

Mail n°4 : *« Il s'agit d'un projet de voirie à quasiment 5 millions d'euros TTC pour fluidifier le trafic automobile en prévision de nouveaux espaces d'activité; autrement dit pour permettre à des salariés de venir travailler en voiture sur les commune de Rueil et de Nanterre. Ces voitures vont nécessairement créer de la pollution et des nuisances sonores. »*

Certains habitants estiment que la création de voies nouvelles visant à fluidifier le trafic aura un effet contreproductif en incitant les usagers à utiliser l'automobile au détriment des autres modes de déplacements tels que les modes de déplacement actifs⁷, ou les transports en commun, moins impactants en termes de pollution de l'air. L'association ARS demande à : *« (...) faire beaucoup de pédagogie auprès des entreprises et des salariés pour inciter ceux-ci à utiliser d'autres moyens de transport que la voiture, développer les transports en commun publics ou privés et améliorer les transports existants, stopper cette double concentration (logements collectifs et entreprises) dans le quartier qui pénalise injustement ses habitants (pollutions diverses, encombrements de leurs rues, amplification de la canicule). »*

L'ARS, trouve que la densification du quartier opérée dans les dernières années, et à venir, engendre une saturation des réseaux viaires qui se reporte sur les voies d'accès à l'A86 et au pont de Chatou.

Les habitants constatent la paralysie du trafic aux heures de pointes du soir et dans une moindre mesure le matin. Elle engendre une difficulté réelle à sortir du quartier et congestionne également la rue Guy de Maupassant, bordée de logements. Les habitants traduisent la pollution engendrée par ce trafic grandissant qu'ils ressentent en termes « d'asphyxie ».

⁷ Modes actifs : modes de déplacements tels que la marche, le vélo induisant la participation active de l'homme.
Enquête publique Création de voies Nouvelles à Rueil-Malmaison du 27 août 2018 au 11 septembre 2018

Cette paralysie du trafic observée à certaines heures handicape tout autant les salariés du secteur que les habitants.

Réponses de la Ville aux questions du Commissaire Enquêteur

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

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

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

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

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

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

Avis du commissaire enquêteur

La Ville est consciente que les problèmes de circulation rencontrés aux heures de pointe dépassent largement le secteur et qu'ils sont issus autant d'un trafic de transit que de l'usage de l'automobile par les salariés du secteur.

Les enjeux du secteur relèvent de la compétence du Département et de la Région. Un des objectifs affiché par l'ensemble des acteurs est de favoriser le report de l'usage de l'automobile vers d'autres modes de transport afin de réduire le trafic automobile et la pollution atmosphérique.

Le PDUIF⁸ encourage les modes actifs et les transports en commun, ainsi que le covoiturage. Il serait donc souhaitable qu'en parallèle du projet, la Ville mette en place des actions envers les entreprises pour que ces dernières incitent véritablement leurs salariés à utiliser d'autres

⁸ Plan de Déplacements Urbain d'Ile-de-France approuvé le 19 juin 2014

modes de déplacement que l'automobile conformément aux recommandations inscrites dans le PDUIF à l'intention des entreprises.

Une réflexion sur les continuités des itinéraires cyclables, sur l'accessibilité des espaces piétons paraît devoir être poursuivie à l'échelle de la commune pour renforcer l'existant. En effet, les grandes coupures urbaines que constituent l'A86, l'avenue de Colmar ou encore l'avenue Paul Doumer semblent autant d'obstacles à surmonter pour que les habitants se reportent massivement sur ces modes de déplacements.

On note que la Ville améliore petit à petit les continuités cyclables avec la création de nouvelles pistes cyclables, l'extension des zones 30, l'utilisation des contre-allées, conformément aux recommandations du CERTU qui propose des solutions variées pour promouvoir les parcours cyclables : *« Un rappel de base : la voie verte n'est pas le seul outil permettant de prendre en compte les cyclistes et les piétons en agglomération ; ce qui est important pour ces usagers, c'est qu'ils puissent effectuer leurs déplacements avec un haut niveau de sécurité et de confort, que ce soit dans une zone 30, une aire piétonne, une zone de rencontre ou sur des aménagements cyclables « traditionnels » tels que pistes ou bandes cyclables. »*⁹

Le réaménagement complet de l'avenue du Paul Doumer avec l'arrivée de la ligne de tramway, T1 viendra apaiser cet axe. La finalisation demandée par la Ville au Département des aménagements cyclables sur l'avenue de Colmar (RD991) entre le pont de Chatou et Nanterre devrait également contribuer à sécuriser les parcours dans ce secteur. Le franchissement de ces grandes coupures urbaines sera donc petit à petit facilité.

Concernant le secteur propre du projet, l'étude de trafic¹⁰ prévoit une baisse de trafic dans la rue Sainte Claire Deville avec la mise en place du projet, soit 200 UVP/h le matin et 300 UVP¹¹/h le soir supprimés au niveau du mouvement de Tourne-à-gauche sur la voie dédiée.

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

- *Report des TàG¹² de la rue Ste-Claire-Deville vers la nouvelle voie (200 UVP/h le matin et 300 le soir),*
- *Meilleure attractivité du TàD¹³ de la rue Ste-Claire-Deville suite au délestage de trafic engendré par l'interdiction de TàG,*
- *Equilibrage des flux entrants dans la ZAC avec l'arrivée de la nouvelle voie (délestage des TàD vers la rue Ste-Claire Deville au profit de la nouvelle voie),*
- *Ouverture d'un nouvel itinéraire pour rejoindre l'A86 via le Carrefour National et la nouvelle voie pour les usagers de la ZAC des Guillaies (TàD supplémentaire depuis la nouvelle voie en direction de l'A86E). »*¹⁴

⁹ CERTU, Fiche n°4, janvier 2013

¹⁰ Etude de trafic, page 16

¹¹ UVP/h : Unité Véhicule Particulier par heure

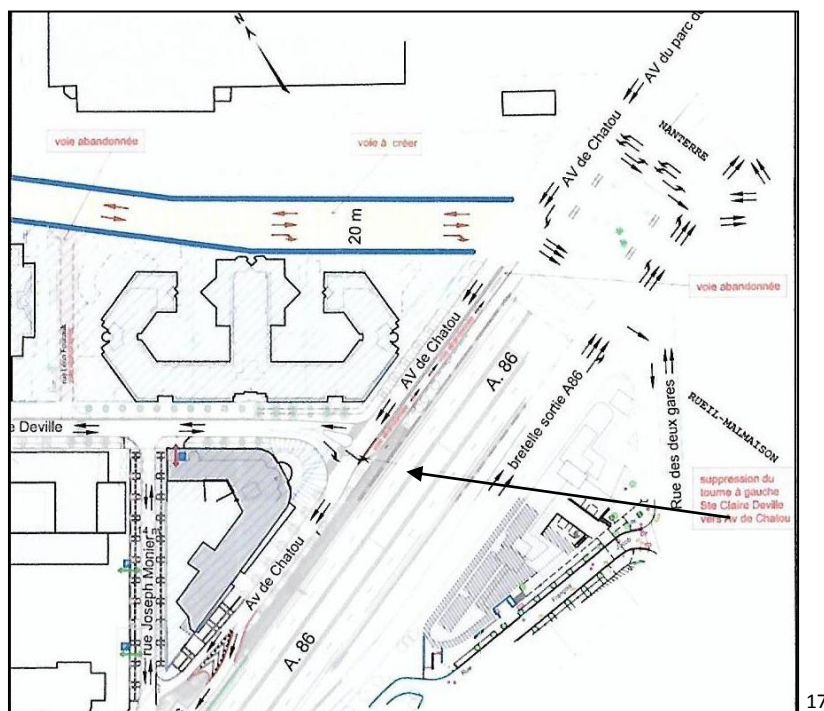
¹² TàG : mouvement de tourne à gauche

¹³ TàD : mouvement de tourne à droite

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

Nombre de véhicules attendus	Projection 2015 sans le projet		Projection 2015 avec le projet		impact du projet sur le trafic	
	HPM ¹⁵ en UVP	HPS ¹⁶ en UVP	HPM en UVP	HPS en UVP	HPM en UVP	HPS en UVP
Segment						
Avenue de Chatou Entre le carrefour National et la rue Sainte-Claire Deville	1093	944	903	872	-190	-72
Avenue de Chatou Entre la rue Sainte-Claire Deville -entrée A86	655	761	712	858	57	97
rue Sainte-Claire Deville sens entrée depuis avenue de Chatou	495	322	180	277	-315	-45
rue Sainte-Claire Deville sens sortie vers avenue de Chatou	261	449	86	166	-175	-283
Voie dédiée mouvement de tourne-à-Gauche	204	310	supprimé	supprimé		
sortie nouvelle voie vers carrefour National			204	310		
sortie nouvelle voie vers A86			28	70		
entrée nouvelle voie depuis avenue de Chatou			218	142		

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



¹⁴ Etude du fonctionnement du Carrefour National, 20 novembre 2014, page 16

¹⁵ HPM : heure de pointe du matin

¹⁶ HPS : heure de pointe du soir

¹⁷ Carrefour national, projet de nouvelle voie, schéma présenté dans l'étude de trafic, page 35

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

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

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

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

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

Pour répondre à la crainte exprimée par certains, d'encourager une augmentation de l'usage de la voiture par la création de voie nouvelle, il faut préciser que l'arbitrage entre la voiture et les autres modes s'effectue sur différents critères :

- Temps de parcours
- Fréquence des transports en commun
- Accessibilité
- Stationnement
- Sécurité
- Coût financier

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

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

Ainsi, les continuités cyclables devraient petit à petit se mettre en place le jour et rendre l'usage du vélo plus attractif. Le déploiement du stationnement vélo qui accompagne ces projets participera à ce report souhaité. Le PDUIF affiche pour objectif :

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

3.2.7. Aménagement de la rue

Mail n°16 : « *Il est indispensable que les matériaux et revêtements de surface utilisés pour les nouvelles voies n'augmentent pas la vulnérabilité du quartier et de la ville aux inondations, au réchauffement climatique, au bruit et que de nombreux arbres soient plantés y compris rue Sainte Claire Deville. Cette rue fort étroite est un véritable tunnel de chaleur en été : béton, climatisation, absence de terrasses et de murs végétalisés* »

3.2.7.1. Zone inondable

Observation n°4, Mail n°16

On remarque que la proximité de la Seine et la vulnérabilité du quartier au risque d'inondation ont poussé certains habitants à s'exprimer sur le risque d'imperméabilisation. Le DRIEE a souligné que le risque était maîtrisé par la Ville à travers le PPRI qu'elle doit appliquer. Dans le dossier d'enquête, la ville a présenté le dispositif de filtrage des hydrocarbures, principale source de pollution engendrée par le projet. « *Les avaloirs seront équipés de systèmes de traitement des eaux pluviales de type Stoppol permettant d'éviter le rejet d'hydrocarbures en Seine.* »¹⁸.

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

3.2.7.2. Lutte pour la préservation de l'environnement

Deux propositions ont émergé sur ce thème :

- La végétalisation accrue du quartier en raison de la forte chaleur dégagée par les bâtiments et les trottoirs. Mail n°15
- La réduction de l'éclairage pendant certaines périodes nocturnes pour lutter contre la pollution lumineuse.

« Concernant l'éclairage, pour une nouvelle infrastructure, il serait judicieux de prévoir une diminution de l'éclairage après 23h ou 00h (et donc un capteur ou un double circuit), afin de lutter progressivement contre la pollution lumineuse. » Mail n°6

Réponses de la Ville aux questions du Commissaire Enquêteur

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

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

¹⁸ Notice explicative, page 22

2. Les surfaces imperméabilisées :

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

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

« Le projet est effectivement en zone inondable mais n'aura pas d'incidences néfastes lors d'une crue. Le projet sera légèrement décaissé par rapport à la topographie actuelle, il aura un effet positif certes minime en créant une capacité supplémentaire de rétention d'environ 1300 m³. Concernant l'imperméabilisation des sols il faut retenir qu'une bonne partie de ceux concernés par le projet sont déjà fortement imperméabilisés (cf. photo ci-dessous indiquant la situation avant travaux). Par ailleurs le projet présente un bassin versant très restreint et se situe en proximité de la Seine il n'engendrera donc pas d'aggravations des phénomènes de ruissellement. La collecte des eaux pluviales par un nombre adapté d'avaloirs, capables d'absorber des précipitations exceptionnelles, seront raccordés au collecteur « eau pluviale » préexistant dont le dimensionnement est très largement supérieur en termes de débit à ceux attendus en cas de précipitations exceptionnelles. La gestion des eaux pluviales en termes de quantité est donc assurée. Concernant la prévention des pollutions liées à la mise en service de nouvelles voies routières chaque avaloir d'eaux pluviales sera équipé d'un dispositif de traitement des eaux pluviales de type STOPPOL® 10CKF qui assure le dégrillage, la décantation (pour les matières en suspension) et la filtration (pour le traitement des pollutions dissoutes (HAP, DCO, métaux lourds...)) des eaux de ruissellement pour des bassins versants < 1000 m². Dans le cas présent chaque avaloir équipé traitera en moyenne 500 m². Le dispositif sera entretenu 2 fois par an conformément aux recommandations du fabricant assurant la pérennité de l'efficacité du traitement. La gestion des eaux pluviales en termes de qualité est donc assurée. »



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

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

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

Avis du Commissaire Enquêteur

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

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

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

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

3.2.8. Relogement des entreprises

Mails n°1 et 2

Réponses de la Ville aux questions du Commissaire Enquêteur

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

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

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

Avis du commissaire enquêteur

Le siège de la société sera impacté par les travaux lors de la phase 3. Le phasage des travaux permet d'étaler les opérations dans le temps. Ainsi, la plage de temps restant laisse penser qu'une solution sera trouvée avant le démarrage des travaux de la 3^{ème} phase.

4. Bilan de l'enquête

Le public a été consulté et a pu donner son avis sur le projet. La majorité des habitants s'est exprimée moins pour critiquer le projet, que pour y apporter des améliorations. Ces améliorations concernent essentiellement les aménagements cyclables.

Les habitants attendent la nouvelle voie en laquelle ils perçoivent une amélioration positive du quartier. Cependant, ils espèrent une action à l'échelle de la zone pour décongestionner une circulation devenue problématique pour la circulation des habitants :

- Aux heures de pointes du matin, difficulté à sortir du quartier.
- Aux heures de pointe du soir saturation de la zone.

L'association Ars demande : « *que la rue Guy de Maupassant ainsi que le quai Gicquel soient fermés à la circulation des véhicules, sauf riverains. Cette remarque est importante pour eux d'autant que la rue de l'industrie qui est actuellement une impasse sera reliée à la nouvelle voie A et génèrera un flux de circulation inexistant actuellement* »

Les solutions alternatives à l'automobile ont été largement plébiscitées lors de cette consultation car les habitants comprennent bien que le secteur va continuer à accueillir de nouveaux emplois et logements et risque de connaître encore une augmentation du trafic.

Les réaménagements demandés à l'échelle du Département comme l'ouverture d'un nouvel échangeur sur l'A14, le réaménagement du pont de Chatou sont des projets à long terme dont la réalisation apparaît incertaine.

Les habitants prennent conscience des limites de l'emploi de l'automobile. La pollution de l'air, saturation des réseaux viaires, le réchauffement des quartiers engendrés par la densification sont autant de thèmes qui les poussent à demander plus de moyens pour encourager le report de l'usage de l'automobile vers d'autres modes de transports :

- Vélo
- Marche
- Transports en commun

Fait à Issy les Moulineaux, le 2 octobre 2018.



Murielle Lescop,
Commissaire enquêteur

5. ANNEXES

Annexe 1 : Transcription des observations

Annexe 2 : Arrêté prescrivant l'ouverture de l'enquête

Annexe 3 : Publications légales

Annexe 4 : Affichage sur les communes de Rueil-Malmaison et de Nanterre

Annexe 5 : Certificats d'affichage des villes de Rueil-Malmaison et de Nanterre

Annexe 1

Transcription des observations

Transcription des observations écrites

Préambule

Cette transcription se veut la plus fidèle possible. Elle peut toutefois comporter quelques erreurs de lecture, et par conséquent il se peut que certains noms propres soient mal orthographiés. Si c'est le cas je m'en excuse.

Les participants ont fait preuve de courtoisie en s'adressant au commissaire enquêteur, je les en remercie. Cependant, j'ai le plus souvent supprimé les formules de politesse et les introductions dans un souci de meilleure lisibilité du sens des observations.

Registre papier

Observation n°1 : M. Paul Durand, N, 31 août 2018, registre Gymnase Michel Ricard.

Dans le cadre de l'objectif 3 du projet « offrir un cadre propice au développement des mobilités douces » prévoir des pistes cyclables reliant les pistes de la voie A aux voies d'accès de la voie A :

- Voie B
- Rue Paul Héroult
- Rue de l'Industrie

Voie A : sécuriser les pistes cyclables en les plaçant entre la file de stationnement et le trottoir (cf. suggestion lors de la concertation de juin 2018)

Comme le montre le plan de coupe de la voie A : développer en voie A les lignes de transports en commun en lien avec le réseau de transport.

Observation n° 2 : Michel Mathis, 19 rue Alexandre Dumas, Nanterre, Collectif Vélo Nanterre, 4 septembre 2018, registre de Nanterre.

Je note avec satisfaction, la création de pistes cyclables sur la voie A.

Toutefois il faudrait mieux mettre ces pistes entre le stationnement et le trottoir, car c'est une solution plus sécuritive pour les cyclistes. Par ailleurs cette solution supprime les risques d'arrêt minute sur les pistes cyclables.

Il serait aussi judicieux de créer une piste cyclable bidirectionnelle sur la voie B. En effet l'examen de la vue en plan du projet et de la rue Sainte Claire Deville, il semble que la piste qui existait à cet endroit disparaisse au droit du nouvel immeuble Novartis. Merci toutefois de confirmer que ce n'est pas le cas. Toutes les rues d'un secteur d'activité ont en effet besoin de liaisons cyclables.

De plus la voie B risque d'être très fréquentée pour se diriger vers le pont de Chatou. (zone Guillaeraies → A86)

Dans le projet pensons au stationnement vélos aux endroits appropriés.

Remarque sur un nom de rue : la rue des Gors Effondrés s'appelle maintenant rue Héroult (même nom que sur Rueil).

Observation n°3 : Delphine Begue, Rueil-Malmaison, 7 septembre, registre Gymnase Michel Ricard.

Habitant près de l'école de la Malmaison et venant travailler rue du Port, je subis régulièrement les embouteillages le soir.

Les deux voies créées ne vont en rien fluidifier la circulation.

Cette zone est coincée entre la Seine et l'A86 et le pont de Chatou.

Ces deux voies permettront seulement aux voitures qui sont coincées dans les rampes de parking des entreprises le soir à 16h30, de se retrouver sur les voies de circulation/embouteillages.

J'espère qu'un bilan sera fait après et communiqué aux Rueillois sur l'impact que ces deux voies auront (...).

Observation n°4 : Stéphane Desvant, 1 rue Guy de Maupassant, Rueil-Malmaison, 11 septembre 2018, registre Gymnase Michel Ricard.

Le projet prévoit une imperméabilisation des sols sur une surface d'environ 11 000 m².

La mairie de Rueil-Malmaison a-t-elle pris l'attache du service en charge de la Police de l'Eau sur ce secteur ?

En effet, la nomenclature des opérations soumise à autorisation ou déclaration en application des articles L214-1 à L214-3 du Code de l'Environnement stipule que les rejets d'eaux pluviales pour des projets supérieurs à 1 ha sont soumis à déclaration (rubrique 2.1.5.0).

Il serait dommageable qu'un tel oubli retarde ce projet qui va participer au désengorgement du quartier et faciliter la vie des habitants du quartier.

Courriers agrafés

Courrier agrafé n°1 : Cyrille Morvan, 13 rue Michelet, Rueil-Malmaison, 10 septembre 2018, registre Hôtel de Ville.

Lors de la concertation organisée en juin 2018 au sujet des deux voies nouvelles à Rueil-sur-Seine, la Ville de Rueil-Malmaison est restée sourde aux demandes des riverains, des associations de cyclistes et d'un conseiller municipal pour revoir le positionnement de la piste cyclable.

En effet sur la voie nouvelle A, coupe A-A, il est prévu de positionner la piste cyclable entre la chaussée et les aires de stationnement (voir annexe 1).

Dans cette configuration :

- Les voitures qui entrent et sortent des aires de stationnement coupent la piste cyclable,
- Les cyclistes sont amenés à se rabattre sur la chaussée pour contourner les véhicules « en arrêt minute » sur la piste cyclable pour téléphoner, déposer ou prendre un passager, faire une course rapide etc. ... (voir annexe 2)
- Les enfants amenés à se rendre au centre aéré Europe ou au stade Michel Ricard sont en contact direct avec la circulation.
- La circulation est moins sécurisante vu le fort trafic prévu sur cette voie (5000 véhicules/jour) dont de nombreux camions vers la zone industrielle de Nanterre.

Pour protéger les cyclistes, de grands aménageurs comme la métropole du Grand Lyon (voir annexe 3) ou le département du Pas-de-Calais (voir annexe 4) ou le Maine-et-Loire (voir annexe 5) recommandent de séparer la piste cyclable de la chaussée par les stationnements surtout en cas de très fort trafic automobile comme c'est le cas à Rueil-sur-Seine.

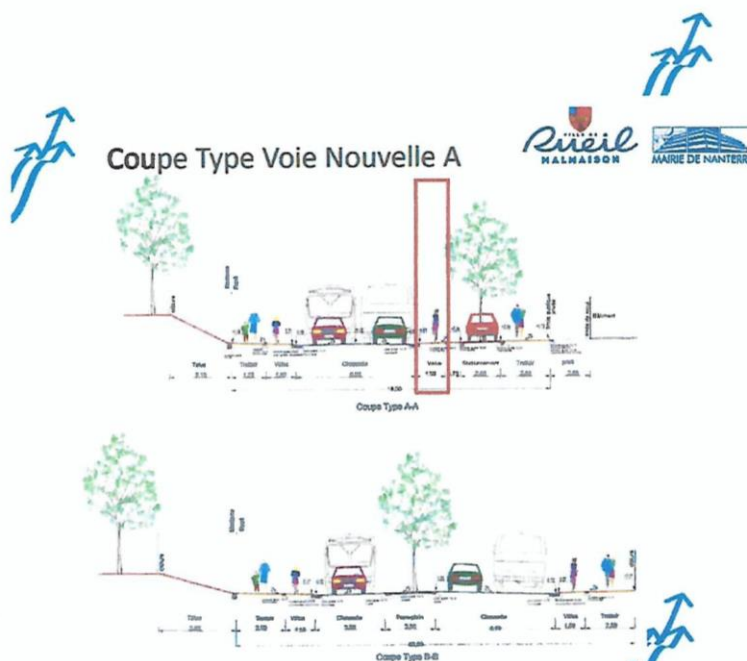
Ainsi, pour garantir la meilleure sécurité aux cyclistes, et réaliser le meilleur aménagement urbain, je souhaite, Madame, que vous rendiez un avis défavorable à ce projet si la Ville maintient la piste cyclable entre la chaussée et les aires de stationnement sur la voie nouvelle A.

Annexe 1 – Dossier d'enquête publique voies nouvelles

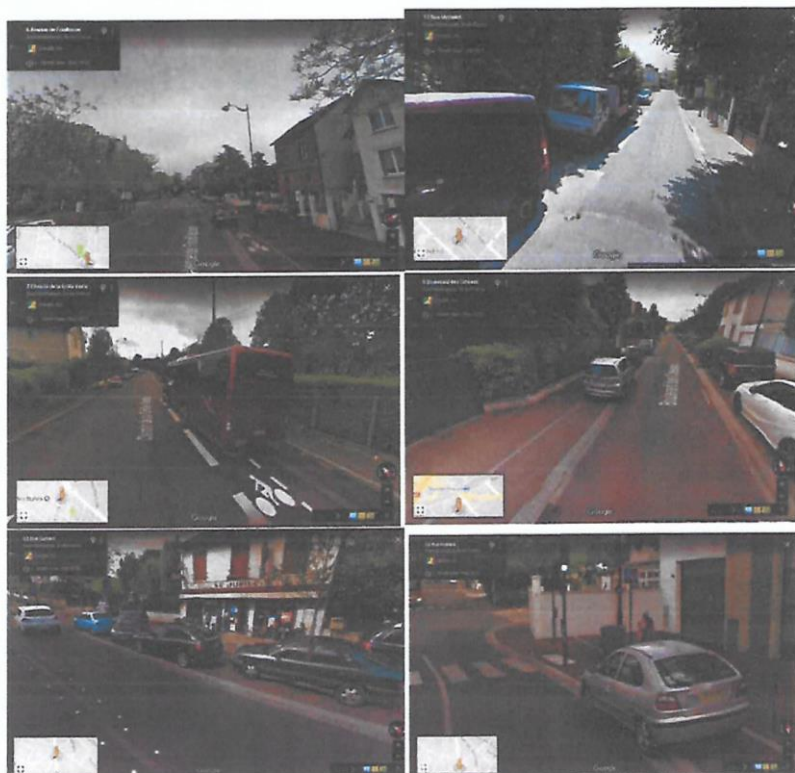


Dossier d'Enquête Publique
Relatif à la création de deux voies nouvelles
à la limite des communes
de Rueil-Malmaison et de Nanterre

27 août 2018 – 11 septembre 2018



Annexe 2 : Exemples de véhicules garés sur les pistes cyclables de Rueil-Malmaison



Annexe 3 – Guide d'aménagements Cyclables - Grand Lyon



Piste cyclable unidirectionnelle en section courante

Piste cyclable unidirectionnelle séparée par le stationnement

- Dimensions (hors séparateur et hors caniveau pavé) :
 - 2 à 2,50 m de largeur
 - 1,60 m au minimum (pour permettre le nettoyage mécanique)
- Délimitation :
 - séparateur de type bordure d'environ 15 cm de hauteur, et de largeur comprise entre 50 cm et 70 cm entre le stationnement et la piste pour éviter tout danger lié aux ouvertures de portières
 - il est interrompu à intervalles réguliers pour permettre l'évacuation des eaux de pluie
 - il est remplacé par un marquage T3 Su au niveau des entrées charretières
- Signalisation horizontale :
 - la figurine vélo est répétée tous les 20 m environ et placée devant les entrées charretières
- Cas d'utilisation : **seulement en cas de très fort trafic automobile ou de vitesses élevées. En effet, ce type d'aménagement présente l'inconvénient de masquer la visibilité notamment au débouché dans les intersections et de contraindre le cycliste en cas d'obstacles.**



Annexe 4 - Recommandations pour les aménagements Cyclables sur le réseau Départemental du Pas de Calais

42

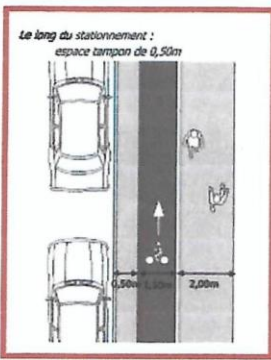
- au niveau du trottoir (rappel : la largeur d'un trottoir est de 1,40m (arrêté du 15/01/2007) et elle est recommandée à 2 m.

Largeurs recommandées : 2,00 m de piste + 2,00 m de trottoir

Sans stationnement :




Le long du stationnement :
espace tampon de 0,50m




En cas de piste au niveau du trottoir, il est important de prévoir une **délimitation physique** entre l'espace piéton et l'espace cyclable pour permettre aux déficients visuels de distinguer les espaces et rester en sécurité sur l'espace piéton. Des matériaux modulaires ou une bande de guidage peuvent servir de dispositif de détection.

Exemple d'une bande de guidage :



Exemple de matériaux modulaires détectables :




*Pièce pavée nervurée
Avenue Oscar Lambret*

Veuillez à disposer les nervures dans le sens du cheminement.

Il est aussi possible de marquer une simple ligne blanche continue, solution rapide à mettre en place et peu onéreuse mais qui ne permet pas de délimiter tactilement les espaces.

Il est également possible, pour renforcer la séparation de prévoir deux revêtements distincts pour la piste et le trottoir. L'usage de matériaux de texture différente crée de fait une bande de guidage pour les personnes malvoyantes et non-voyantes et laisse le cheminement libre de tout obstacle.

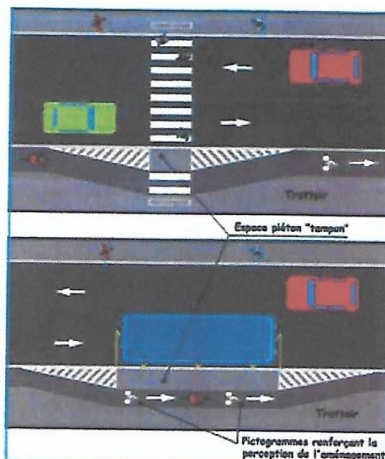


Annexe 5 – Fiche Maine-et-Loire

En section courante, une légère dénivellée ou l'utilisation d'un matériau de limite « en relief » pourrait contribuer à la repérabilité et à la détectabilité des limites des domaines respectifs.



Les aménagements cyclables génèrent une demande de stationnement des bicyclettes qui ne doit pas constituer une entrave au déplacement des piétons, en particulier des personnes aveugles et malvoyantes. Il est souhaitable de rendre détectable et repérable la limite de la zone de stationnement.



Lorsque l'aménagement cyclable est contigu à la chaussée, il est souhaitable de prolonger le marquage du passage piétons sur la piste en plaçant la bande d'éveil de vigilance après celle-ci (sur le trottoir).

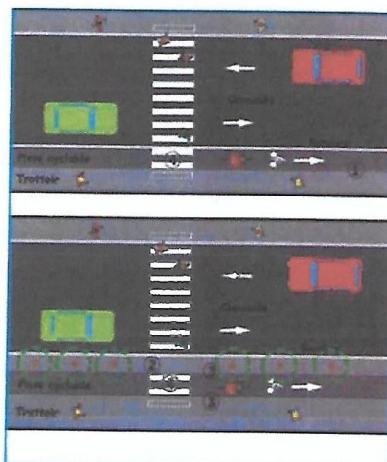
L'aménagement doit être dimensionné en tenant compte des usages locaux : fréquentation, déplacements en groupe, aires d'attente de bus, étalages de commerçants...

Les revêtements du trottoir et de la piste seront de confort équivalent, faute de quoi, les usagers choisiront tous le revêtement le plus confortable.

La largeur recommandée dégagée de tout obstacle du trottoir est de 1,80 m (largeur minimale absolue : 1,40 m) ; une piste cyclable unidirectionnelle au niveau du trottoir a une largeur minimale recommandée de 1,50 m. Il en résulte qu'une largeur minimale absolue de 3,00 m est nécessaire. Une largeur de 4,00 m est recommandée pour permettre l'implantation du mobilier et de la signalisation souvent présents et nécessaires ainsi que de dégager des espaces « tampons » pour la descente du bus ou en fin de traversée piétonne.



Lorsque l'aménagement est séparé de la chaussée par un « espace tampon », on peut considérer ce dernier comme un îlot, éventuellement doté de B.E.V. selon sa largeur.



- ① séparation de la piste cyclable et du trottoir
- ② à considérer comme un îlot (pédon ou donc B.E.V. selon que sa largeur est « ou » à 1,50 m)
- ③ séparation de la piste cyclable et de trottoir
- ④ marquage passage piétons

Observations reçues par mail

Mail n°1 : Philippe Gervais, Responsable administratif et financier, DÜRR DENTAL France, 28 août 2018, copie courrier adressé à Madame Gobert, POLD (Territoire Paris Ouest la Défense).

Je me tiens à votre disposition pour organiser la visite au plus vite de nos locaux.

Actuellement, nous sommes en contact avec différents courtiers (Dbx conseil, BNP Paribas Real Estate, CBRE, Scamac Immo, Babylone, ...) mais les différentes pistes se sont toutes refermées et nous repartons de zéro pour nos recherches.

Je suis également en contact avec Mme Farzad du Service développement local de la mairie de Nanterre.

Nouveau critère pour la recherche : nous disposons d'un budget d'acquisition de 2,5 M€.

Toute aide sera la bienvenue afin que puisse se réaliser la construction de cette voie nouvelle.

Mail n°2 : Philippe Gervais, Responsable administratif et financier, DÜRR DENTAL France, 28 août 2018

J'étais présent lors de la réunion lors de la réunion publique d'information le mercredi 6 juin.

Je m'étais inscrit sur la liste pour recevoir le bilan mais ne l'ai toujours pas reçu à ce jour.

De plus, lors de cette réunion, il me semble avoir fait une intervention remarquée :

- La société Dürr Dental France est actuellement locataire d'un bien immobilier situé sur une des parcelles où sera construite la nouvelle route.
- La société Dürr Dental France n'ayant pas de piste pour déménager, la construction de la voie A / phase 3 des travaux sur la partie de terrain occupée par la société Dürr Dental France est compromise.

Je reste très surpris que le bilan de concertation publié sur le site internet de la mairie de Rueil-Malmaison ne mentionne pas cette intervention de ma part. Est-ce une forme de censure ?

A ce jour, la situation est à la suivante :

- La société Dürr Dental France n'a toujours aucune piste pour déménager
- Les contacts avec la mairie de Rueil-Malmaison n'ont apporté aucune aide pour le moment.
- La société Dürr Dental France continue ses recherches et se rapproche de différents interlocuteurs pour cela (POLD, mairie de Nanterre).

Mail n°3 : Olivier BARON (cycliste quotidien), 3 septembre 2018

Tout d'abord merci pour la création des pistes cyclables, enfin les cyclistes sont pris en considération !

Quelques propositions/suggestions :

Pour la voie nouvelle A :

Il vaudrait mieux mettre les pistes entre le stationnement et le trottoir, avec du stationnement vélo (ou potelet) en remplacement du stationnement voiture à l'approche des intersections. Cela permet d'augmenter la visibilité des cyclistes pour les automobilistes qui voudraient tourner à droite.

Cette option semble préférable à la piste cyclable longeant la chaussée qui servira d'arrêt minute en permanence, comme c'est le cas partout où l'on trouve cet aménagement !

Pour la voie nouvelle B :

10 m de chaussée sont réservées aux automobilistes... N'est-il pas envisageable de supprimer un côté de stationnement pour en faire une piste bidirectionnelle cyclable ? Je sais que celle-ci n'est pas obligatoire (zone 30), mais il faut être réaliste, celles-ci sont peu respectées, et on se retrouve souvent à se faire doubler à 40/50 et donc de coller les voitures en stationnement, ce qui est dangereux.

Pour toutes les pistes cyclables, une couleur distincte est appréciable et permet de bien les distinguer du reste.

Mail n°4 : Jean-Jacques Meissel, 51 rue Félix Faure, 95880 Enghien-les-Bains, 3 septembre 2018

Bien que Valdoisien, il m'arrive de circuler entre Nanterre (où je travaille et me rends à vélo quotidiennement) et Rueil-Malmaison, c'est pourquoi je vous fais part de mes souhaits concernant les aménagements de ces 2 nouvelles voies

Voie A : piste cyclable "décaissée" en site propre, entre le stationnement automobile et le trottoir, à l'image de ce que la Ville de Paris a fait le long du canal St Martin. En effet, un aménagement côté chaussée est la garantie de le voir utilisé comme zone de "stationnement minute" avec tous les risques que cela implique pour les cyclistes, notamment pour les moins aguerris

Voie B : suppression d'un côté au moins de stationnement afin d'y implanter une piste cyclable en site propre décaissée par rapport au trottoir

Pour ces deux rues, stationnements vélos en amont des intersections (équivalant à au moins 1 place voiture) afin de faciliter la visibilité mutuelle des différents usagers automobilistes/cyclistes/piétons.

Mail n°5 : Vincent Godefroy, 3 septembre 2018

Entre les 2 propositions, mon choix est la seconde car bien plus sûre.

Les voitures ne peuvent pas couper ni stationner sur les voies cyclables.

Mail n°6 : Thierry Denois 46 rue de la Croix, 92000 Nanterre, 3 septembre 2018

1) Un mot tout d'abord sur l'opportunité. Il s'agit d'un projet de voirie à quasiment 5 millions d'euros TTC pour fluidifier le trafic automobile en prévision de nouveaux espaces d'activité; autrement dit pour permettre à des salariés de venir travailler en voiture sur les commune de Rueil et de Nanterre. Ces voitures vont nécessairement créer de la pollution et des nuisances sonores.

Il serait surtout d'utilité publique de diminuer le nombre de voitures en circulation dans le secteur !

Il est connu que plus on crée des routes et plus on attire de voitures. Pourquoi ne pas allouer la même somme à une amélioration des transports en commun ou à des mobilités douces pour l'accès à ces entreprises ?

D'autres secteurs, en particulier le croisement avenue Lénine/avenue de Colmar avec le boulevard National sont dangereux pour les usagers, piétons et cyclistes et gagneraient à être réaménagés.

Cela dit le dossier est bien présenté. Quelques remarques sur l'aménagement.

2) Mobilier, végétaux et matériaux. Il est fait mention de potelets (type "Univers et cité" ou équivalent) et de barrière en acier ("ingénia"). Je tiens à faire remarquer que ces mobiliers, qui malheureusement se généralisent, sont dangereux pour les deux roues, aussi bien vélo que scooter ou moto car ils augmentent le risque de blessure grave en cas de chute en arrêtant brutalement la victime au niveau du buste.

Merci de privilégier autant que possible les dispositifs séparateurs bas, bordures, massif ou bornes sphérique par exemple.

Notez que les expériences d'espace partagé se multiplient dans d'autres villes (par ex : <https://leonard.vinci.com/les-rues-sans-trottoir-un-nouveau-paradigme-pour-les-centres-villes/>). De tels aménagements, si ils nécessitent pédagogie et sans doute contrôle lors de leur mise en place, sont plus conviviaux et évitent les dispositifs de séparation de trafic. Cela pourrait être étudié pour la voie B.

3) Sur l'aménagement de voirie, privilégier une piste cyclable séparée matériellement du trafic voiture (et qui ne longe pas la file de véhicule en stationnement) (comme sur la coupe B présentée).

4) Enfin concernant l'éclairage, pour une nouvelle infrastructure, il serait judicieux de prévoir une diminution de l'éclairage après 23h ou 00h (et donc un capteur ou un double circuit), afin de lutter progressivement contre la pollution lumineuse.

Mail n°7 : Catherine Marquer, 4 septembre 2018

Je vous communique mes retours par rapport aux aménagements cyclables prévus.

Je n'ai pas compris à quel niveau de la voie nouvelle se situent les plans de coupe proposés Type A ou Type B pour la voie nouvelle A.

En tout état de cause, l'aménagement de type A est dangereux pour les cyclistes :

- les voitures sont amenées à couper la piste cyclable lors de l'entrée ou la sortie du stationnement

- les pistes cyclables sont régulièrement inutilisables par les cyclistes qui sont obligés de se rabattre sur la chaussée pour éviter les voitures arrêtées dessus (arrêt provisoire en double-file pour téléphoner ou déposer ou embarquer un passager par exemple). C'est dans cette configuration qu'une cycliste a été tuée à Strasbourg en 2015 (voir article [Cycliste tuée à Strasbourg : condamnation pour un automobiliste qui était garé sur une piste cyclable](#)).

Dans tous les cas, il est souhaitable pour en améliorer leur visibilité, que les pistes cyclables soient réparables par une coloration la distinguant de la chaussée et du trottoir et que la signalisation soit prolongée aux intersections avec des routes perpendiculaires à traverser.

Les pistes cyclables réalisées Bd Maréchal de Lattre de Tassigny entre le centre-ville du Haut de Suresnes et le Mont Valérien sont un bon exemple à suivre.

A Rueil, les pistes cyclables réalisées dans la configuration type A au niveau des numéros 60 de la rue Gallieni ou au niveau de l'école Charles Peggy rue du général Carey de Bellemare sont en permanence occupées par des voitures arrêtées



Cycliste tuée à Strasbourg : condamnation pour un automobiliste qui était g...

Par Caradisiac.com

En août 2015, une cycliste avait été renversée par un camion en contournant une camionnette stationnée sur la vo...

Cycliste tuée à Strasbourg : condamnation pour un automobiliste qui était g...

En août 2015, une cycliste avait été renversée par un camion en contournant une camionnette stationnée sur la vo...

Par Caradisiac.com

Mail n°8 : Bruno SAILLARD, 7 avenue de Seine, Rueil-Malmaison, 8 septembre 2018

Quelques remarques sur le projet présenté ; elles concernent les pistes cyclables.

* des pistes cyclables ne sont utiles que si elles permettent de réaliser des itinéraires cyclables continus ; l'étude ne montre pas de recherche de continuité. Il faudrait montrer au
Enquête publique Création de voies Nouvelles à Rueil-Malmaison du 27 août 2018 au 11 septembre 2018

moins une continuité vers les berges de Seine cyclables, et aussi vers la piste cyclable vers Nanterre Ville RER le long de la RD186.

* la réalisation doit vraiment éviter aux cyclistes le risque des ouvertures intempestives de portières des voitures stationnées. Le plan de coupe montre une bande de 75 cm entre la piste et le stationnement ; il faut veiller à ce que cette bande, trop souvent négligée, soit réalisée.

Mail n°9 : Mathieu Marquer, Rueil-Malmaison, 9 septembre 2018

Tout d'abord, cette réalisation va à l'encontre du plan de déplacements urbains, lequel vise à la diminution du trafic automobile : en effet, l'objectif principal affiché de ces deux nouvelles voies est avant tout d'augmenter la place faite à la circulation automobile, ce qui se voit notamment dans l'étude de fonctionnement du carrefour National fournie en annexe, laquelle étudie uniquement les flux de circulation automobile. Cette étude montre une augmentation importante de la circulation automobile, allant à l'encontre des objectifs du PDU.

Contrairement à ce qui est annoncé dans la présentation du projet, ce ne sont pas des pistes cyclables, séparées de la circulation générale, qui sont prévues dans la rue A, mais des bandes cyclables, placées entre la circulation générale et les places de stationnement automobile. Cet aménagement pose plusieurs problèmes :

- absence de séparation entre les cyclistes et la circulation motorisée, et donc absence de protection du danger représenté par les véhicules motorisés, notamment vis-à-vis des débutants ou des plus jeunes
- partout où des bandes cyclables ont été installées dans la ville, une utilisation comme "stationnement minute" par les automobilistes a été observée, du fait d'un comportement illégal de la part des automobilistes, mais aussi du laxisme de la police municipale et nationale vis-à-vis de ces infractions. La ville ne semblant toujours pas prête à s'attaquer à ce fléau, la réalisation d'une piste cyclable en lieu et place d'une bande cyclable empêcherait l'apparition de ce phénomène.
- la bande cyclable est étroite : d'une largeur de 1,5 m, et située le long de la circulation automobile, elle ne garantit absolument pas un dépassement des cyclistes par les automobilistes en respectant la distance latérale légale de 1m (Article R414-4 du code de la route). Là encore, une piste cyclable séparée de la circulation automobile viendrait faire disparaître ce problème.

Compte-tenu de la faible largeur de la rue A, afin de réaliser une piste cyclable correspondant aux normes, il suffirait de supprimer les quelques places de stationnement automobile, ce qui permettrait du même coup d'élargir également les trottoirs qui restent relativement étroit étant donné la fréquentation attendue : la gare RER de Rueil-Malmaison se situe à seulement 10 minutes à pieds, et sa fréquentation augmentera encore avec l'ouverture prévue de la ligne 18 du métro.

L'intégration des flux de circulation cyclables semble avoir été complètement oubliée à l'intersection de la voie A et de l'avenue de Chatou : les bandes débutent et se terminent de façon abrupte, sans aménagements d'entrée/sortie fluide et sécuritaires. Le plan semble même donner l'impression que les cyclistes venant de la voie A et tournant à droite vers l'avenue de Chatou sont envoyés... sur le trottoir !

L'aménagement de la rue B ne respecte pas le Code de l'Environnement, dont l'article L228-2 dit qu'"à l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation". L'aménageur avait répondu durant la concertation préalable que sa situation en zone 30 dispensait l'aménageur de la création d'aménagements cyclables : ce n'est pas ce que dit la loi, qui ne prévoit d'exclusion que pour les autoroutes et les voies rapides.

Si le projet prévoit la création d'une cinquantaine de places de stationnement automobile sur voirie, il n'est fait aucunement mention de places de stationnement vélo, dont la création est pourtant indispensable pour que les personnes qui se déplacent à vélo puissent stationner leur véhicule une fois à destination. Ce stationnement doit prévoir des arceaux en nombre suffisant, disposés régulièrement le long des rues, suffisamment solides pour ne pas être un point de faiblesse pour une personne qui chercherait à voler un vélo, et positionnés de manière à gêner le moins possible la circulation des piétons, et à ne pas risquer un choc des vélos stationnés par un automobiliste.

Mail n°10 : J.Le Mague, 9 septembre 2018

Dans la création des nouvelles voies de circulation proposées dans l'enquête publique, les voies cyclables font figure d'obligations gênantes rajoutées en dernier lieu pour avoir l'air de s'en préoccuper.

La circulation à bicyclette, à trottinette et même à patins à roulettes, dite circulation douce, économique, écologique devrait être privilégiée dans les nouveaux Eco-quartiers.

La négliger, c'est sinistrer l'avenir.

Alors Messieurs les Urbanistes ne vous laissez influencer par les "toutautos" et pensez à ceux qui demandent équitablement qu'une partie de leurs impôts soit utilisée pour leur sécurité et leur santé sur la circulation des voies communales.

Une piste cyclable, ce n'est pas une foire à dégommer le cycliste en ouvrant la portière de son auto, mais une voie de circulation protégées en proximité du trottoir piéton. Une voie séparée de la circulation des embouteillages motorisés.

Voyez ce que font nos voisins dans ce domaine, **ou reproduisez ce qui a été fait et bien fait** avenue du Maréchal LECLERC DE HAUTECLOCQUE. Merci et félicitations

A contrario, reproduire l'aberration de l'avenue de Fouilleuse, devant le centre commercial Leclerc Merlin, serait la malheureuse démonstration du "les autos d'abord et les cyclistes dans les fossés".

Au nom de l'intérêt commercial "of course" mais sans vélo!

Mail n°11 : Vincent Soulage, 10 septembre 2018

Je souhaite disposer du dossier d'enquête sur la création de nouvelles voies en limite de Nanterre (j'ai eu l'information sur le site de cette ville) mais je ne le trouve sur le site internet villederueil.fr. Pourriez-vous m'indiquer où le trouver ?

Mail n°12 : Sophie Delvallee, 10 septembre 2018

Après avoir pris connaissance des éléments de réponse aux observations recueillies pendant la phase de concertation, je regrette que celles concernant l'emplacement de la piste cyclable sur la rue Sainte Claire Deville n'aient pas été prises en considération.

Le positionnement le long des places de stationnement, s'il est malheureusement courant, reste dangereux. Garantir la sécurité des cyclistes est pourtant l'une des clés du développement des circulations douces, que les élus locaux appellent de leurs vœux sans pour autant en tenir compte dans leurs choix d'aménagement.

La cohabitation avec les nombreux poids lourds circulant sur cette voie étroite et très fréquentée aurait dû conduire à choisir un positionnement plus sécurisé pour les vélos.

Concernant les emplacements de livraison, il faudra veiller à ce que leur gabarit corresponde réellement aux véhicules qu'ils sont supposés accueillir. Le décalage actuel contribue aux phénomènes récurrents d'asphyxie des heures de pointe.

Mail n° 13 : Patrick Savalle, 7 rue du Dr Launay, Rueil Malmaison, 11 septembre 2018
Concernant la Voie nouvelle A il est proposé sur une partie un aménagement de type A-A puis sur le reste un aménagement différent de type B-B
La partie en Type B-B présente des pistes cyclables séparées du trafic automobiles aussi bien coté Nanterre que coté Rueil-Malmaison et c'est bien ainsi.
Par contre la partie en type A-A présente une piste cyclable séparée du trafic automobile coté Nanterre mais coté Rueil-Malmaison la piste cyclable est entre le trafic automobile et les places de stationnement. Même si la piste cyclable est séparée par 0,75 m des places de stationnement automobile les voitures voulant se garer devront couper la piste cyclable et gêner la circulation des vélos et générer des accidents.
Pourquoi ne pas déporter la piste cyclable coté piéton ?
Cela aurait les avantages suivants:

- Les cyclistes ne seraient plus gênés par les véhicules venant faire un créneau pour se garer ou déboitant pour repartir.
- Les pistes cyclables seraient séparées du trafic automobile coté Rueil-Malmaison comme prévu côté Nanterre et en partie type B-B (cohérence générale)
- Il serait possible ce faisant de récupérer 0,75 m et de les réutiliser avantageusement pour élargir par exemple les zones pour les piétons
- Les pistes cyclables seraient séparées du trafic automobile sur toute la longueur de la Voie nouvelle A aussi bien coté Nanterre que coté Rueil-Malmaison.

La proposition est d'inverser sur la partie type A-A côté Rueil-Malmaison la piste cyclable et le stationnement. (Voir pièce attachée)

Mail n°14 : Delphine Renault, 11 septembre 2018

J'ai pris connaissance du projet de la création des voies nouvelles à proximité de la rue Sainte Claire Deville.

Il est regrettable que la piste cyclable soit entre la route et le stationnement des voitures, pour plus de sécurité, il faudrait que la piste cyclable soit derrière le stationnement des voitures, à côté du passage piéton.

Mail n°15 : C Marquer, Département Mécatronique et Numérique, 1-4 Avenue du Bois Préau, Rueil Malmaison, 11 septembre 2018

Voici mes remarques sur l'aménagement prévu pour les vélos qui circuleront dans la nouvelle rue.

Le schéma en type A-A contient une piste cyclable séparée du trafic automobile côté Nanterre mais côté Rueil-Malmaison la piste cyclable est entre la chaussée et les places de stationnement.

Ceci est dangereux pour les personnes à vélo :

- Ouverture intempestive de portière du conducteur. Les 0,75m entre les vélos et les stationnements ne sont pas suffisants pour les gros véhicules de type 4*4 qui sont en grand nombre actuellement et de toute façon l'ouverture de la portière peut surprendre le cycliste qui par réaction peut se déporter sur la route.
- Les voitures coupent la piste cyclable pour se garer ou quitter le stationnement
- Nombreuses voitures s'arrêtent sur les pistes cyclables pour téléphoner ou attendre ou prendre un passager.

Pourquoi ne pas mettre la piste cyclable côté piéton sur toute la longueur de la rue ? En plus on peut récupérer les 0,75 m pour agrandir le trottoir ou mettre des plantes.

Mail n°16 : Francine Paponnaud, 10 Place des Impressionnistes, Rueil-Malmaison, représentant l'Association des Rives de Seine (ARS), 11 rue Guy de Maupassant, Rueil-Malmaison, 11 septembre 2018

Je vous écris en qualité d'habitante du quartier de Rueil-Sur-Seine et en ma qualité de vice-présidente de l'Association des Rives de Seine (ARS) association de riverains dont l'objet principal est la préservation de la qualité de vie du quartier de Rueil-sur-Seine.

Plusieurs remarques sont faites concernant l'ouverture proprement dite des nouvelles voies, les caractéristiques des voies, les pistes cyclables.

Circulation-Voies Nouvelles

Ce quartier est un quartier mixte depuis sa création relativement récente (anciennement quartier Rueil 2000). Les habitants sont très préoccupés par la pollution liée à la fois à la proximité de l'autoroute A 86 et aux difficultés de circulation du quartier.

Ces difficultés de circulation qui n'existaient pas à l'origine du quartier (très enclavé et composé de rues étroites rendant difficile leur partage harmonieux) s'aggravent depuis quelques années et continueront à s'aggraver en raison d'une densification résultant de projets de « démolition-reconstruction » des immeubles de bureaux existants remplacés par des projets plus volumineux et plus denses, et la construction de nombreux nouveaux logements collectifs.

Une densification disproportionnée sur un délai très court

En l'espace de deux ans, d'importants projets immobiliers ont changé la physionomie du quartier en le densifiant à l'excès.

Vous trouverez, ci-dessous, un tableau récapitulant les projets de logements réalisés et en cours de réalisation.

	nb habitants *	nb logements	
Résidence étudiante Mobipôle (RER)	120	120	
Hélium (projet Vinci/ PIR)	468	195	195 logements R + 7 + 3 étages parking
Agora (12/14 rue Ste Claire Deville)	240	100	100 logements + commerces : 7 étages + attiques
Les Colonnades (rue Ste Claire Deville, BNP immobilier)	766	319	logements
	219	219	résidence étudiante
Total quartier RUEIL SUR SEINE :	1 813	953	
Tour Albert 1er (Eiffage)	511	213	
Ile O (Icade)	134	56	immeuble de 8 niveaux
Belle Rive (32 bd Bellerive, Loft Design Immobilier)	72	30	dont 13 logements sociaux (source : permis de construire)
Programme AIRAP (82 av Albert 1er)**	96	40	
Total quartier voisin :	813	339	
Total d'accroissement "quartier RUEIL SUR SEINE élargi" sous 4 à 5 ans :	2 626	1 292	

* Calcul effectué selon le ratio urbanisme INSEE de 2,37 arrondi à 2,4 (Coefficient d'occupation moyen à Rueil).

** USP 31 qui prévoit de construire un bâtiment d'habitation à la place de l'usine AIRAP au 82 avenue Albert 1er (permis accordé).

Quartier Rueil sur Seine - évolution de la population prévu		
Nb d'habitants début 2016	4 500	= moyenne des chiffres www.kelquartier.com entre avril et nov. 2016
Accroissement attendu sous 4-5 ans	1 813	quartier Rueil sur Seine uniquement, hors quartiers limitrophes
Nb d'habitants sous 4-5 ans	6 313	
% d'accroissement	40%	

Il convient d'ajouter à cela pas moins de 35 000 salariés déjà présents sur RUEIL SUR SEINE au début de l'année 2017, nombre auquel il convient d'ajouter les 700 salariés de PSA arrivés à l'été 2017.

Cette saturation du quartier lui-même est encore aggravée par la saturation des quartiers immédiatement voisins.

Ainsi, la « démolition-reconstruction » de trois grands ensembles immobiliers à usage de bureaux (Nodéa Rotonde, Online et Convergence) place Renault, près de la gare RER et l'installation à cet endroit du site de l'entreprise Danone (1600 salariés) aura nécessairement un impact négatif sur le trafic dans le quartier de RUEIL SUR SEINE.

Une densification génératrice de flux importants

Si comme l'indique le « bilan concertation », le quartier d'affaires de Rueil-sur-Seine concentre 70% environ des emplois de la ville de Rueil-Malmaison, il faut déplorer une faiblesse du taux d'emploi des Rueillois sur place puisque moins de 28% des actifs de la ville travaillent à Rueil-Malmaison, 72% devant se déplacer dans une autre commune. En outre, le PLU de Rueil-Malmaison indique que les Rueillois représentent seulement 12% de l'effectif des grandes entreprises (ce qui est faible) et implique que les autres salariés viennent d'autres communes. Or d'après les statistiques INSEE, en 2014 plus de 48% utilisaient voiture, camion ou fourgonnette comme moyen de transport pour aller travailler. Si on s'en tient à ces chiffres on peut raisonnablement estimer un flux potentiel de véhicules dans le quartier aux heures de pointe d'environ 14 700 véhicules/jour (35 000 X 88%X48%). Ce chiffre ne tient pas compte des habitants du quartier qui le quittent tous les jours pour aller travailler à l'extérieur.

Or, aucun des projets précités ne s'est accompagné d'une reprise des réseaux viaires afin d'opérer un recalibrage.

C'est la raison pour laquelle les riverains du quartier de RUEIL SUR SEINE éprouvent de plus en plus de difficultés à circuler aux heures de pointe.

A cela s'ajoute une pollution toujours plus visible.

Les voies nouvelles offrent-elles une solution ?

La construction des voies nouvelles est sans doute susceptible d'améliorer la situation des salariés des entreprises situés rue Sainte Claire Deville et à Nanterre. Vont-elles améliorer les embouteillages Quai Gicquel et rue Guy de Maupassant aux heures de pointes ? C'est peu probable. Ces voies risquent en effet d'être rapidement saturées compte tenu de la saturation des voies avoisinantes (route de Chatou, A 86, Quai Gicquel, rue Louis Blériot, Pont de Chatou, avenue de Colmar etc...) et de la concentration de nouveaux emplois et habitants dans le secteur, sauf à :

- obtenir l'ouverture de l'échangeur de Montesson sur la A 14,
- faire beaucoup de pédagogie auprès des entreprises et des salariés pour inciter ceux-ci à utiliser d'autres moyens de transport que la voiture,
- développer les transports en commun publics ou privés et améliorer les transports existants,
- stopper cette double concentration (logements collectifs et entreprises) dans le quartier qui pénalise injustement ses habitants (pollutions diverses, encombrements de leurs rues, amplification de la canicule).

Ceux-ci demandent que la rue Guy de Maupassant ainsi que le quai Gicquel soient fermés à la circulation des véhicules, sauf riverains. Cette remarque est importante pour eux d'autant que la rue de l'industrie qui est actuellement une impasse sera reliée à la nouvelle voie A et génèrera un flux de circulation inexistant actuellement.

Caractéristiques de la voie

Remarques concernant les matériaux et végétaux.

Il est indispensable que les matériaux et revêtements de surface utilisés pour les nouvelles voies n'augmentent pas la vulnérabilité du quartier et de la ville aux inondations, au réchauffement climatique, au bruit et que de nombreux arbres soient plantés y compris rue Sainte Claire Deville. Cette rue fort étroite est un véritable tunnel de chaleur en été : béton, climatisation, absence de terrasses et de murs végétalisés.

Assainissement.

Il est prévu que l'évacuation des eaux usées des bâtiments soit réalisée par des collecteurs existants. Le réseau existant est-il suffisant pour évacuer les eaux usées des nombreux nouveaux habitants du quartier (+ de 1500 h) et des salariés ?

Il en sera de même pour les eaux pluviales qui seront évacuées via un collecteur déjà existant sous la nouvelle voie se rejetant dans la Seine.

Compte tenu du réchauffement climatique, le risque est important que, outre les crues fréquentes de la Seine, on assiste à des inondations si les ouvrages de drainage des eaux s'avèrent sous-dimensionnés.

L'extension de l'urbanisation dans notre quartier situé en zone inondable fait que le dimensionnement des systèmes d'assainissement et de drainage risque d'être insuffisant.

Pistes Cyclables

Il faut veiller à ce que la création des nouvelles pistes cyclables n'occasionne pas de gêne pour les piétons dans le quartier. En effet les voies réservées aux cyclistes doivent être prises sur les voies routières et non sur les trottoirs piétons. L'exiguïté des rues dans le quartier

rend souvent difficile l'exercice mais c'est indispensable si l'on veut développer les déplacements par marche à pied et vélos. La première mesure serait de commencer à interdire le stationnement des véhicules dans beaucoup de rues du quartier et de prévoir des pistes sécurisées pour les vélos ce qui éviterait les conflits vélos/piétons sur les trottoirs en principe réservés à ces derniers.

Plusieurs riverains demandent qu'un meilleur emplacement de la piste cyclable soit prévu dans le projet : c'est à dire derrière les places de stationnement (au lieu de devant).

En effet, dans la configuration proposée,

- Les voitures qui entrent et sortent des aires de stationnement coupent la piste cyclable,
- Les cyclistes sont amenés à se rabattre sur la chaussée pour contourner les véhicules en « arrêt minute ».
- Les cyclistes sont confrontés aux ouvertures de portière inopinée du conducteur du véhicule.

Mail n°17 : Anne-Charlotte Rouyrès (riverain Rueil sur Seine depuis 2006), 11 septembre 2018

J'ai plusieurs remarques concernant l'enquête publique pour la création des deux voies dans le quartier de Rueil sur Seine :

- la première concerne les voies vélo : compte-tenu de la densité de circulation probable, il serait plus sécurisant pour les cyclistes que les voies cyclables soient plutôt "sur le trottoir" que "sur la chaussée", pour éviter un certain nombre de dangers (portière qui s'ouvre, véhicule qui se déporte, moto qui double sur la voie vélo, voiture arrêtée en double file sur la voie vélo...). Même si ce sont des infractions pour beaucoup, cela reste une réalité.
- la deuxième concerne la voie qui disparaît en "tourne à gauche" depuis la rue Sainte Claire Deville (avenue de Chatou) : pourquoi ne pas utiliser cette voie dans le même sens que les deux autres, et ainsi obtenir 3 files en direction de l'entrée vers l'A86 : les deux files de gauche qui vont tout droit (vers l'A86 et la rue Joseph Monier) et la file la plus à droite qui serait réservée aux véhicules tournant à droite vers la rue Sainte Claire Deville ?
- Je ne sais pas si c'est bien clair, n'hésitez pas à revenir vers moi si besoin.
- la dernière remarque, plutôt une question, concerne le nouveau "circuit" pour rejoindre le boulevard National / la Route de Chatou depuis la rue Sainte Claire Deville ou rue Guy de Maupassant : je n'ai pas bien saisi quel sera le trajet à suivre, est-ce qu'il y aura des points de blocage potentiels...

Dans l'espoir que ce projet permette de rendre notre quartier plus vivable au quotidien, comme il l'était il y a quelques années, je vous prie d'agréer mes sincères salutations.

Annexe 2

Arrêté n°2018-2258 prescrivant l'ouverture de la présente enquête

ARRETE MUNICIPAL
N° 2018/2258



ARRETE MUNICIPAL
n° 2018/65



ARRETE CONJOINT D'OUVERTURE D'ENQUETE PUBLIQUE

**PROJET DE CREATION DE VOIES NOUVELLES DE CIRCULATION
A LA LIMITE DES COMMUNES DE RUEIL-MALMAISON (QUARTIER DE RUEIL- SUR SEINE) ET DE
NANTERRE (QUARTIER DES GUILLERAIES) ENTRE L'AVENUE DE CHATOU (RD986)
ET LA RUE DE L'INDUSTRIE**

LE MAIRE DE LA VILLE DE RUEIL-MALMAISON
LE MAIRE DE LA VILLE DE NANTERRE

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales, article L 2122-21 al 1 à 5

Vu le Plan Local d'Urbanisme de la Ville de Rueil-Malmaison, approuvé le 21 octobre 2011, modifié de manière simplifiée le 29 mars 2012, modifié le 20 décembre 2012, le 28 avril 2014, le 1er juin 2015, mis à jour le 02 juillet 2015, modifié et mis à jour le 14 décembre 2015, modifié et mis à jour le 30 juin 2016, modifié et mis à jour le 29 juin 2017, et le 20 décembre 2017 auquel est inscrit un emplacement réservé dénommé ER n°103 destiné à la réalisation d'une voie nouvelle publique située sur une emprise foncière qui grève les parcelles section AB n° 258, 286, 289, 292, 293, 294, 295, 297, 300, 302, 425, 453, 458, 483, 484, 486, 487, 488, 489, et un emplacement réservé dénommé ER n°102 destiné à la réalisation d'une voie nouvelle publique située sur une emprise foncière qui grève les parcelles section AB n° 302, 304, 489, 490, 491.

Vu le plan local d'urbanisme de Nanterre approuvé le 21 octobre 2003, modifié le 15 février 2005, révisé le 20 mars 2007, modifié le 19 octobre 2010, révisé le 28 juin 2011, modifié le 11 décembre 2012, révisé le 15 décembre 2015 et modifié le 26 septembre 2017, auquel est inscrit un emplacement réservé pour voie publique n°417 visant la création d'une voie entre la rue de l'Industrie à Rueil Malmaison et l'avenue de Chatou à Nanterre sur une emprise foncière comprenant les parcelles B 199 B 220,

Vu le Code de l'Urbanisme, notamment, le 3° de l'article L 103 - 2, les articles L103-3 et L 103-4, l'article L 103-6 et le 2° de l'article R 103 -1,

Vu le Code de la Voirie Routière, notamment l'article L 141-3, R141-4 à R 141-9

Vu le Code des Relations entre le Public et l'Administration, notamment l'article L134-1, L134-2, R134-5 à R134-30

Vu la Convention de Maîtrise d'Ouvrage Unique relative à la création de deux voies nouvelles à la limite de Rueil-Malmaison et de Nanterre, approuvée par la délibération du conseil municipal de Nanterre N°184 du 11 octobre 2016 et la délibération du conseil municipal de Rueil-Malmaison N°237 du 7 octobre 2016, par laquelle la ville de Nanterre confie la maîtrise d'ouvrage de l'ensemble de l'opération à la ville de Rueil-Malmaison,

Vu le Code de l'Environnement, notamment ses articles L122-1, R122-2 et R122-3,

Vu la décision n° DRIEE-SDDTE-2017-001 du 5 janvier 2017, portant dispense de réalisation d'étude d'impact en application de l'article R 122-3 du code de l'environnement,

Vu le bilan de la concertation préalable,

Vu la liste départementale d'aptitude aux fonctions de commissaire-enquêteur pour l'année 2018, dressée par le président de la commission du tribunal administratif de Cergy Pontoise.

Vu les pièces constitutives du dossier soumis à enquête publique,

Considérant la nécessité de pallier aux difficultés de circulation dans le secteur de Rueil-Sur-Seine et des Guillaeries, avec l'objectif d'apaiser et de fluidifier les flux tout en améliorant et sécurisant les modes doux,

Considérant que ce projet de voirie nouvelle revêt une importance majeure pour améliorer la desserte du secteur et des nouveaux immeubles de bureaux,

Considérant que ce projet se situe sur la limite communale de Rueil-Malmaison et Nanterre et que la Ville de Rueil-Malmaison a été désignée maître d'ouvrage unique de ce projet de création de voies nouvelles (situées essentiellement sur cette commune) par convention visée ci-dessus.

Considérant que ce projet est soumis à enquête publique conformément aux dispositions du Code de la Voirie Routière et notamment ses articles L 141-3, R141-4, R 141-5 et R141-7 à R141-9 à R141-10 et régie par les articles L134-1, L134-2, R134-3 à R134-30 du Code des Relations entre le Public et l'Administration.

ARRETE :

Article 1 : Il sera procédé sur les communes de Rueil-Malmaison et de Nanterre à une enquête publique portant sur le projet de création de voies nouvelles pour pallier aux difficultés de circulation dans le secteur de Rueil sur Seine et des Guillaeries à Nanterre.

L'enquête publique se déroulera du lundi 27 août 2018 au mardi 11 septembre 2018 inclus soit pendant une durée de 16 jours.

Périmètre du projet

Le périmètre du projet, à la limite des deux communes, comprend la création de :

- la voie A, parallèle à la rue Sainte-Claire-Deville, qui relie l'avenue de Chatou (RD986) à la rue de l'Industrie,
- la voie B, parallèle à la rue de l'Industrie, qui relie la rue Sainte-Claire-Deville à la voie A.

La majorité des parcelles se trouvent sur la commune de Rueil-Malmaison.

Article 2 : La présente enquête publique est régie par les articles du Code de la voirie routière et du Code des Relations entre le Public et l'Administration sus visés.

Le projet a fait l'objet d'une concertation préalable au titre de l'article L 103-2 du Code de l'urbanisme.

L'enquête publique est ouverte par arrêté conjoint des deux maires, le projet de voies nouvelles étant en limite des deux communes.

Le projet concernant principalement le territoire de Rueil Malmaison avec la majorité des parcelles sur cette commune, l'autorité coordonnatrice est Monsieur le Maire de la commune de Rueil-Malmaison, chargé de coordonner l'organisation de l'enquête jusqu'à sa clôture et d'en centraliser les résultats, le siège de l'enquête étant fixé en mairie de Rueil-Malmaison.

A l'issue de l'enquête publique, ce projet, éventuellement modifié pour tenir compte des avis qui ont été joints au dossier, des observations du public et du rapport du commissaire enquêteur, sera soumis par délibérations concordantes à l'approbation des conseils municipaux des deux communes, autorités compétentes.

Article 3 : Est désigné en qualité de commissaire enquêteur, Madame Murielle LESCOP, consultante.

Article 4 : Le projet n'étant pas soumis à évaluation environnementale, le dossier ne contient donc pas d'étude d'impact.

Article 5 : Pendant toute la durée de l'enquête, les pièces du dossier ainsi qu'un registre d'enquête à feuillets non mobiles coté et paraphé par le commissaire enquêteur seront déposés et mis à disposition du public pour consigner des observations sur le projet :

- A l'Hôtel de Ville de Rueil-Malmaison- Direction de l'urbanisme et de l'aménagement : du lundi au vendredi de 8h30 à 12h le matin et de 13h30 à 18h l'après-midi, sauf le jeudi où cet horaire est porté jusqu'à 20h, ainsi que le samedi matin de 8h30 à 12h30 ; exceptés les samedis après-midis, les dimanches, les jours fériés.
- Dans le hall du Parc des Sports et de Loisirs Michel Ricard situé près du site du projet, au n° 15, rue Sainte-Claire-Deville ouvert de 9h à 19h du lundi au samedi, exceptés les dimanches et jours fériés.
- A l'Hôtel de Ville de Nanterre, Direction de l'Infrastructure -Tour A, 7ème étage, 130 rue du 8 mai 1945, 92000 Nanterre, aux jours et heures d'ouverture de la mairie de Nanterre, à savoir du lundi au vendredi de 9h à 12h et de 13h30 à 17h, exceptés les samedis, les dimanches et les jours fériés.

Chacun pourra présenter ses observations :

- soit en les consignant directement sur les registres d'enquête,
- soit en les adressant par écrit à l'attention personnelle de :

« Madame le Commissaire-enquêteur chargée de l'enquête publique relative à la création de voies nouvelles.

Hôtel de Ville - Direction de l'urbanisme et de l'aménagement - 13, boulevard du Maréchal Foch - 92501 RUEIL-MALMAISON CEDEX », qui les annexera au registre d'enquête.

- soit en les communiquant par voie électronique sur : enquetepubliquevoiesnouvelles@mairie-rueilmalmaison.fr

Toutes les observations écrites seront consignées dans les registres.

Les informations relatives à l'enquête publique pourront être consultées sur le site internet de la ville de Rueil-Malmaison : www.villederueil.fr, où le dossier d'enquête sera consultable pendant toute la durée de l'enquête.

Article 6 : Madame Lescop, commissaire enquêteur se tiendra à disposition du public pour recevoir ses observations lors de ses permanences, qui auront lieu aux jours et horaires suivants

- Le samedi 8 septembre 2018 de 9h30 à 12h : Hôtel de Ville de Rueil-Malmaison- Direction de l'urbanisme et de l'aménagement 13, boulevard du Maréchal Foch
- Le mardi 11 septembre 2018 de 17h30 à 20h : dans le hall du Parc des Sports et de Loisirs Michel Ricard situé au n° 15, rue Sainte-Claire-Deville à Rueil-Malmaison.

Article 7 : A l'expiration du délai d'enquête prévu à l'article 1er, les registres seront clos et signés par Madame le commissaire enquêteur, qui disposera ensuite d'un délai de 30 jours pour examiner les observations recueillies et transmettre le dossier et les registres, accompagnés de son rapport énonçant ses conclusions motivées, au maire de Rueil-Malmaison, autorité coordonnatrice chargé de centraliser les résultats de l'enquête et de déposer copie du rapport à la Mairie de Nanterre.

Ce rapport et ces conclusions sont tenus à la disposition du public, pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête, à la mairie de RUEIL-MALMAISON (Direction de l'urbanisme et de l'aménagement) et à la mairie de NANTERRE (Direction de l'Infrastructure) ainsi que sur le site Internet de chaque commune ; copie en sera adressée à toute personne qui en fera la demande écrite à Monsieur le Maire de Rueil-Malmaison ou de Nanterre.

Article 8 : L'autorité auprès de laquelle des informations peuvent être demandées est la mairie de Rueil-Malmaison Direction des espaces publics au : 01.47.32.65.87.

Article 9 : Un avis au public faisant connaître l'ouverture de l'enquête publique sera publié huit jours au moins avant le début de celle-ci, et rappelé dans les huit premiers jours de l'enquête, dans deux journaux régionaux ou locaux diffusés dans le département.

Quinze jours au mois avant l'ouverture de l'enquête et durant toute la durée de celle-ci, cet avis est en outre rendu public par voie d'affichage à l'hôtel de Ville et sur la commune de Rueil-Malmaison et à l'hôtel de ville et sur la commune de Nanterre et par tout autre procédé.

L'affichage aura lieu notamment sur le site du projet et à l'entrée du Parc des Sports et de Loisirs Michel Ricard.

Une copie de ces avis sera annexée au dossier d'enquête ainsi que les attestations d'affichage des maires.

L'avis d'enquête sera également diffusé sur les sites internet des villes.

Durant toute la durée de l'enquête, le présent arrêté sera publié par voie d'affichage à la Mairie de Rueil-Malmaison (Hôtel de ville et centre administratif J Mermoz) et à la Mairie de Nanterre et annexé au dossier d'enquête publique.

Article 10 : Messieurs les Maires de Rueil-Malmaison et de Nanterre sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution des dispositions du présent arrêté dont copie sera adressée à Madame le Commissaire Enquêteur.

Article 11 - Le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours gracieux auprès de Messieurs les Maires dans le délai de deux mois à compter de sa publication. Il peut également faire l'objet d'un recours contentieux auprès du Tribunal Administratif de Cergy Pontoise (95) dans un délai de 2 mois à compter de sa publication.

Article 12 - Monsieur le Directeur Général des Services est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera applicable après affichage et transmission au représentant de l'État dans le département.

Affiché le : 30 JUL. 2018

Fait à RUEIL-MALMAISON, le 30 JUL. 2018

~~Patrick OLLIER~~
Maire de Rueil-Malmaison
Ancien Ministre
Président de la Métropole du Grand Paris

Patrick JARRY
Maire de Nanterre



Patrick Jarry

Annexe 3

Publications légales Insertions dans la presse



LA CROIX

ATTESTATION DE PARUTION

CETTE ANNONCE PARAIT DANS LE JOURNAL
La Croix - EDITION NATIONALE UNIQUE
du 16 août 2018

Le journal La Croix est habilité pour les départements 75, 92 et 94

HOTEL DE VILLE DE RUEIL MALMAISON
Direction Générale des Services Techniques
92500 Rueil Malmaison Cedex

ANNONCE

ENQUETE PUBLIQUE VILLE DE RUEIL MALMAISON

Du lundi 27 août 2018 au mardi 11 septembre 2018 ;
Projet de création de voies nouvelles en limite des communes de Rueil-Malmaison (quartier Rueil sur Seine) et de Nanterre (quartier des Guillaeraies), entre l'avenue de Chatou (RD986) et la rue de l'Industrie.

L'enquête publique est ouverte par arrêté conjoint des deux maires. Avec la majorité des parcelles sur le territoire de Rueil-Malmaison, l'autorité coordonnatrice est Monsieur le Maire de cette commune, chargé de coordonner l'organisation de l'enquête jusqu'à sa clôture et d'en centraliser les résultats ; le siège de l'enquête est fixé en mairie de Rueil-Malmaison.

Pendant toute la durée de l'enquête, les pièces du dossier et un registre pour que le public puisse consigner ses observations sur le projet seront mis à disposition du public :

- A l'Hôtel de Ville de Rueil-Malmaison - Direction de l'urbanisme et de l'aménagement du lundi au vendredi de 8h30 à 12h le matin et de 13h30 à 18h l'après-midi (sauf le jeudi où cet horaire est porté jusqu'à 20h) ainsi que le samedi matin de 8h30 à 12h30 ; exceptés les samedis après-midi, les dimanches et les jours fériés.

- Dans le hall du Parc des Sports et de Loisirs Michel Ricard au n° 15, rue Sainte-Claire-Deville ouvert de 9h à 19h du lundi au samedi, exceptés les dimanches et les jours fériés.

- A l'Hôtel de Ville de Nanterre, Direction de l'Infrastructure - Tour A, 7ème étage, 130 rue du 8 mai 1945, 92000 Nanterre, du lundi au vendredi de 9h à 12h et de 13h30 à 17h, exceptés les samedis, les dimanches et les jours fériés.

Le dossier d'enquête est consultable sur le site internet de la ville de Rueil-Malmaison :

www.villederueil.fr

Le public pourra également présenter ses observations :

- Par courrier : « Madame Le commissaire enquêteur chargée de l'enquête publique relative à la création de voies nouvelles, Hôtel de Ville - Direction de l'urbanisme et de l'aménagement - 13, boulevard du Maréchal Foch - 92501 RUEIL-MALMAISON CEDEX »

- Par courriel :

enquetepubliquevoiesnouvelles@mairie-rueilmalmaison.fr

Madame Le commissaire enquêteur, Murielle Lescop, assurera deux permanences :

- Le samedi 8 septembre 2018 de 9h30 à 12h à l'Hôtel de Ville de Rueil-Malmaison

- Le mardi 11 septembre 2018 de 17h30 à 20h dans le hall du Parc des Sports et de Loisirs Michel Ricard situé au n° 15, rue Sainte-Claire-Deville à Rueil-Malmaison

(Agrandissement)

ENQUETE PUBLIQUE VILLE DE RUEIL MALMAISON

Du lundi 27 août 2018 au mardi 11 septembre 2018 ;

Projet de création de voies nouvelles en limite des communes de Rueil-Malmaison (quartier Rueil sur Seine) et de Nanterre (quartier des Guillaeraies), entre l'avenue de Chatou (RD986) et la rue de l'Industrie.

L'enquête publique est ouverte par arrêté conjoint des deux maires. Avec la majorité des parcelles sur le territoire de Rueil-Malmaison, l'autorité coordonnatrice est Monsieur le Maire de cette commune, chargé de coordonner l'organisation de l'enquête jusqu'à sa clôture et d'en centraliser les résultats ; le siège de l'enquête est fixé en mairie de Rueil-Malmaison.

Pendant toute la durée de l'enquête, les pièces du dossier et un registre pour que le public puisse consigner ses observations sur le projet seront mis à disposition du public :

- A l'Hôtel de Ville de Rueil-Malmaison - Direction de l'urbanisme et de l'aménagement du lundi au vendredi de 8h30 à 12h le matin et de 13h30 à 18h l'après-midi (sauf le jeudi où cet horaire est porté jusqu'à 20h) ainsi que le samedi matin de 8h30 à 12h30 ; exceptés les samedis après-midi, les dimanches et les jours fériés.

- Dans le hall du Parc des Sports et de Loisirs Michel Ricard au n° 15, rue Sainte-Claire-Deville ouvert de 9h à 19h du lundi au samedi, exceptés les dimanches et les jours fériés.

- A l'Hôtel de Ville de Nanterre, Direction de l'Infrastructure - Tour A, 7ème étage, 130 rue du 8 mai 1945, 92000 Nanterre, du lundi au vendredi de 9h à 12h et de 13h30 à 17h, exceptés les samedis, les dimanches et les jours fériés.

Le dossier d'enquête est consultable sur le site internet de la ville de Rueil-Malmaison :

www.villederueil.fr

Le public pourra également présenter ses observations :

- Par courrier : « Madame Le commissaire enquêteur chargée de l'enquête publique relative à la création de voies nouvelles

relative à la création de voies nouvelles.
Hôtel de Ville - Direction de l'urbanisme et de
l'aménagement - 13, boulevard du Maréchal
Foch - 92501 RUEIL-MALMAISON CEDEX »

- Par courriel :
**enquetepubliquevoiesnouvelles@mairie-
rueilmalmaison.fr**

Madame Le commissaire enquêteur, Murielle
Lescop, assurera deux permanences :

- Le **samedi 8 septembre 2018** de 9h30 à 12h à
Hôtel de Ville de Rueil-Malmaison

- Le **mardi 11 septembre 2018** de 17h30 à 20h
dans le hall du Parc des Sports et de Loisirs
Michel Ricard situé au n° 15, rue Sainte-Claire-
Deville à Rueil-Malmaison

MEDIA MARKETING
171 ter avenue Charles de Gaulle
92200 NEUILLY-SUR-SEINE
Tél. : 01 41 38 83 00
Fax : 01 41 38 83 01

Media Marketing - GIMA - S.A.S au capital de 40.000 Euros - 171 Ter avenue Charles de Gaulle 92200 NEUILLY SUR SEINE
Tél : 01 41 38 83 00 Fax - 01 41 38 83 01 - RCS Nanterre B 401 611 413 - N° CEE : FR 64 401 611 413 - mediamarketing.fr

Page 2 sur 2



LA CROIX

ATTESTATION DE PARUTION

CETTE ANNONCE PARAIT DANS LE JOURNAL
La Croix - EDITION NATIONALE UNIQUE
du 30 août 2018

Le journal La Croix est habilité pour les départements 75, 92 et 94

HOTEL DE VILLE DE RUEIL MALMAISON
Direction Générale des Services Techniques
92500 Rueil Malmaison Cedex

ANNONCE

(Agrandissement)

ENQUÊTE PUBLIQUE VILLE DE RUEIL MALMAISON

Du lundi 27 août 2018 au mardi 11
septembre 2018 :

Projet de création de voies nouvelles en
limite des communes de
Rueil-Malmaison (quartier Rueil sur Seine)
et de Nanterre (quartier des Guillaeraies),
entre l'avenue de Chatou (RD986) et la rue
de l'Industrie.

L'enquête publique est ouverte par arrêté
conjoint des deux maires. Avec la majorité des
parcelles sur le territoire de Rueil-Malmaison,
l'autorité coordonnatrice est Monsieur
le Maire de cette commune, chargé de
coordonner l'organisation de l'enquête jusqu'à
sa clôture et d'en centraliser les résultats ; le
siège de l'enquête est fixé en mairie de Rueil-
Malmaison.

Pendant toute la durée de l'enquête, les pièces
du dossier et un registre pour que le public
puisse consigner ses observations sur le projet
seront mis à disposition du public :

- A l'Hôtel de Ville de Rueil-Malmaison -
Direction de l'urbanisme et de l'aménagement
du lundi au vendredi de 8h30 à 12h le matin
et de 13h30 à 18h l'après-midi (sauf le jeudi où
cet horaire est porté jusqu'à 20h) ainsi que le
samedi matin de 9h30 à 12h30 ; exceptés les
samedis après-midi, les dimanches et les jours
fériés.

- Dans le hall du Parc des Sports et de Loisirs
Michel Ricard au n° 15, rue Sainte-Clotilde-
Deville ouvert de 9h à 19h du lundi au samedi,
exceptés, les dimanches et les jours fériés.

- A l'Hôtel de Ville de Nanterre, Direction
de l'Infrastructure - Tour A, 7ème étage, 130
rue du 8 mai 1945, 92000 Nanterre, du lundi
au vendredi de 9h à 12h et de 13h30 à 17h,
exceptés les samedis, les dimanches et les
jours fériés.

Le dossier d'enquête est consultable sur le site
internet de la ville de Rueil-Malmaison :

www.villederueil.fr

Le public pourra également présenter ses
observations :

- Par courrier : « Madame Le commissaire
enquêteur chargée de l'enquête publique

ENQUÊTE PUBLIQUE VILLE DE RUEIL MALMAISON

Du lundi 27 août 2018 au mardi 11
septembre 2018 :

Projet de création de voies nouvelles en
limite des communes de
Rueil-Malmaison (quartier Rueil sur Seine)
et de Nanterre (quartier des Guillaeraies),
entre l'avenue de Chatou (RD986) et la rue
de l'Industrie.

L'enquête publique est ouverte par arrêté
conjoint des deux maires. Avec la majorité des
parcelles sur le territoire de Rueil-Malmaison,
l'autorité coordonnatrice est Monsieur
le Maire de cette commune, chargé de
coordonner l'organisation de l'enquête jusqu'à
sa clôture et d'en centraliser les résultats ; le
siège de l'enquête est fixé en mairie de Rueil-
Malmaison.

Pendant toute la durée de l'enquête, les pièces
du dossier et un registre pour que le public
puisse consigner ses observations sur le projet
seront mis à disposition du public :

- A l'Hôtel de Ville de Rueil-Malmaison -
Direction de l'urbanisme et de l'aménagement
du lundi au vendredi de 8h30 à 12h le matin
et de 13h30 à 18h l'après-midi (sauf le jeudi où
cet horaire est porté jusqu'à 20h) ainsi que le

RELEVÉ DES DÉLIBÉRATIONS DE LA COMMISSION D'URBANISME
 Hôtel de Ville - Direction de l'urbanisme et de
 l'aménagement - 15, boulevard du Maréchal
 Foch - 92501 RUEIL-MALMAISON CEDEX
 - Par courriel :
**enquete publiquevoiesnouvelles@mairie-
 rueilmalmaison.fr**
 Madame Le commissaire enquêteur, Murielle
 Lescop, assurera deux permanences :
 - Le samedi 8 septembre 2018 de 9h30 à 12h à
 Hôtel de Ville de Rueil-Malmaison
 - Le mardi 11 septembre 2018 de 17h30 à 20h
 dans le hall du Parc des Sports et de Loisirs
 Michel Ricard situé au n° 15, rue Sainte-Claire-
 Deville à Rueil-Malmaison

samedi matin de 8h30 à 12h30, exceptés les
samedis après-midi, les dimanches et les jours
fériés.

- Dans le hall du Parc des Sports et de Loisirs
Michel Ricard au n° 15, rue Sainte-Claire-
Deville ouvert de 9h à 19h du lundi au samedi,
exceptés, les dimanches et les jours fériés.

- A l'Hôtel de Ville de Nanterre, Direction
de l'Infrastructure - Tour A, 7ème étage, 130
rue du 8 mai 1945, 92000 Nanterre, du lundi
au vendredi de 9h à 12h et de 13h30 à 17h,
exceptés les samedis, les dimanches et les
jours fériés.

Le dossier d'enquête est consultable sur le site
internet de la ville de Rueil-Malmaison :

www.villederueil.fr

Le public pourra également présenter ses
observations :

- Par courrier : « Madame Le commissaire
enquêteur chargée de l'enquête publique



Nos références :
6278818/1 /145025 / COMQ38/ /E1 - Enquête publique

Vos références :
MAIRIE DE RUEIL MALMAISON
13 BOULEVARD FOCH
92500 RUEIL MALMAISON

Attestation de parution

L'annonce qui suit est commandée pour paraître, sous réserve de conformité à son usage, dans Le Parisien (édition 92), rubrique ANNONCES LEGALES le 16.08.2018, et Le Parisien (édition 92), rubrique Le Parisien (édition 92) le 30.08.2018

Fait à Paris, le 27/07/18,

Directrice Générale du Parisien et d'Aujourd'hui en France – Directrice de la Publication.

A=ACTION / I=INFORMATION			
ESPACE PUBLIC	DIRECTION GENERALE DES SERVICES TECHNIQUES	ARCHI	
VOIRIE ENT.		ATELIERS	
ESP VERTS	Reçu DGST, le 04 SEP. 2018	LOGISTIQUE	
ENV.		GARAGE	
ADMI.		D.D.	
COM.			

I.F. PARISIEN - AUJOURD'HUI EN FRANCE Services Annonces légales et Judiciaires
Contact commercial: 01 87 39 84 00 - Email : legales@teamedia.fr
 CS 10817- 75738 Paris Cedex 15 – Tél : 01 87 39 84 00
 S.A.S. au capital de 2 430 000 € - RCS Paris 389 505 850 - Identifiant TVA : FR 78 389 505 850



Enquête publique
Du lundi 27 août 2018 au mardi 11 septembre
2018 : Projet de création de voies nouvelles en
limite des

COMMUNES DE RUEIL-MALMAISON

(quartier Rueil sur Seine) et de Nanterre
(quartier des Guilleriales), entre l'avenue de
Chatou (RD668) et la rue de l'Industrie.

L'enquête publique est ouverte par arrêté
conjoint des deux maires. Avec la majorité
des parcelles sur le territoire de Rueil-
Malmaison, l'autorité coordonnatrice est
Monsieur le Maire de cette commune,
chargé de coordonner l'organisation de
l'enquête jusqu'à sa clôture et d'en
centraliser les résultats ; le siège de
l'enquête est fixé en mairie de Rueil-
Malmaison.

Pendant toute la durée de l'enquête, les
pièces du dossier et un registre pour que le
public puisse consigner ses observations
sur le projet seront mis à disposition du
public :

A l'Hôtel de Ville de Rueil-Malmaison -
Direction de l'urbanisme et de l'aménagement
du lundi au vendredi de 8h30 à 12h le matin
et de 13h30 à 16h l'après-midi (sauf le
jeudi où cet horaire est porté jusqu'à 20h)
ainsi que le samedi matin de 8h30 à
12h30 ; exceptés les samedis après-midi,
les dimanches et les jours fériés.

Dans le hall du Parc des Sports et de Loisirs
Michel Ricard au n° 15, rue Sainte-Claire-
Deville ouvert de 9h à 19h du lundi au
samedi, exceptés, les dimanches et les
jours fériés.

A l'Hôtel de Ville de Nanterre, Direction de
l'infrastructure - Tour A, 7ème étage, 130
rue du 8 mai 1945, 92000 Nanterre, du
lundi au vendredi de 9h à 12h et de 13h30
à 17h, exceptés les samedis, les dimanches
et les jours fériés.

Le dossier d'enquête est consultable sur le
site Internet de la ville de Rueil-Malmaison
: www.villederueil.fr

Le public pourra également présenter ses
observations :

Par courrier : « Madame Le commissaire
enquêteur chargée de l'enquête publique
relative à la création de voies nouvelles.
Hôtel de Ville - Direction de l'urbanisme et
de l'aménagement - 13, boulevard du
Maréchal Foch - 92501 RUEIL-MALMAISON
CEDEX »

Par courriel :
enquetepubliquevoiesnouvelles@mairie-rueilmalmaison.fr

Madame Le commissaire enquêteur,
Murielle Lescoq, assurera deux permanences
: Le **samedi 8 septembre 2018** de 9h30
à 12h à l'Hôtel de Ville de Rueil-Malmaison
Le **mardi 11 septembre 2018** de 17h30 à
20h dans le hall du Parc des Sports et de
Loisirs Michel Ricard situé au n° 15, rue
Sainte-Claire-Deville à Rueil-Malmaison à
Rueil Malmaison

LE PARISIEN - AUJOURD'HUI EN FRANCE Services Annonces légales et Judiciaires

Contact commercial: 01 87 39 84 00 - Email : legales@teamedia.fr

CS 10817- 75738 Paris Cedex 15 - Tél : 01 87 39 84 00

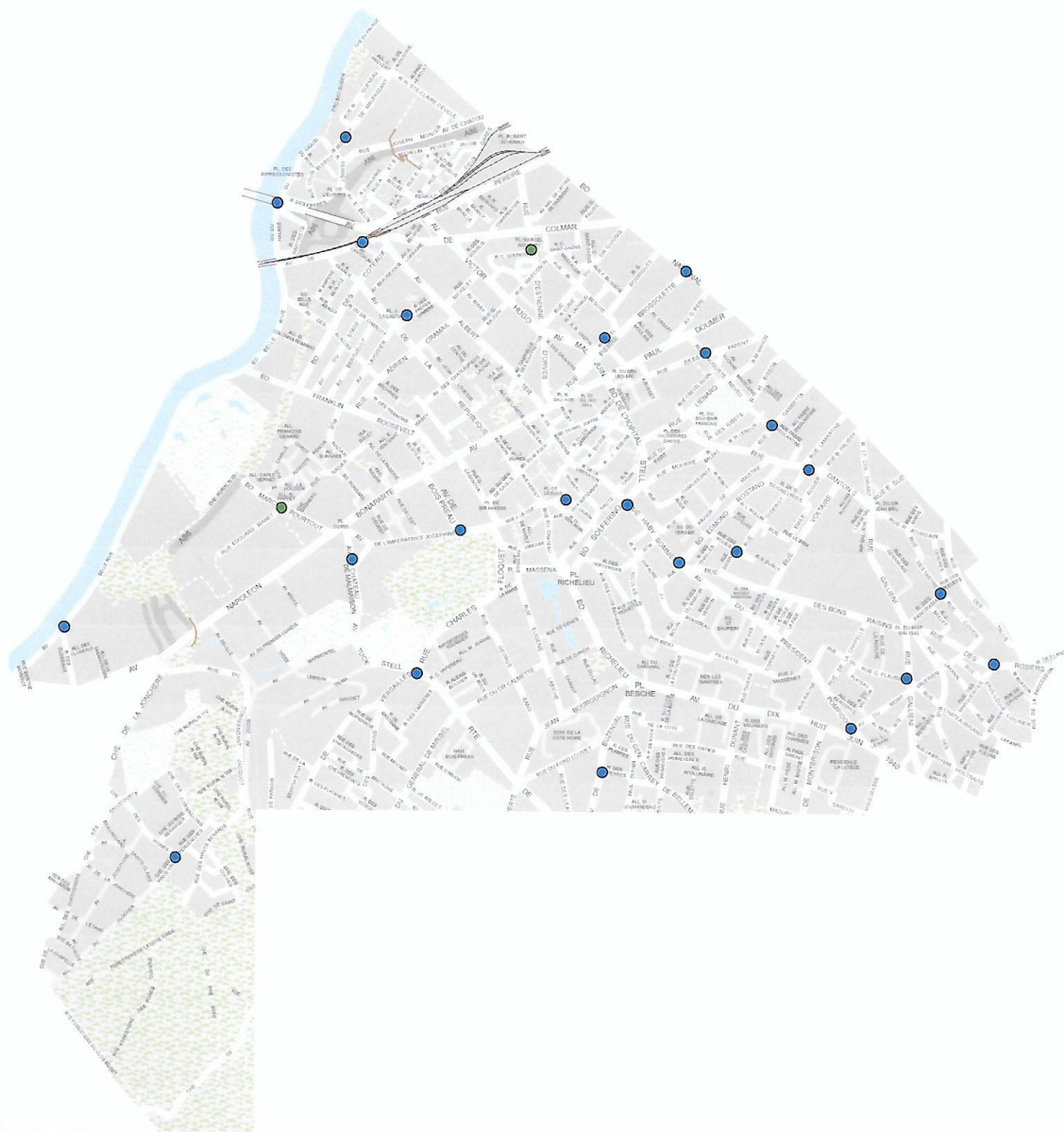
S.A.S. au capital de 2 430 000 € - RCS Paris 389 505 850 - Identifiant TVA : FR 78 389 505 850

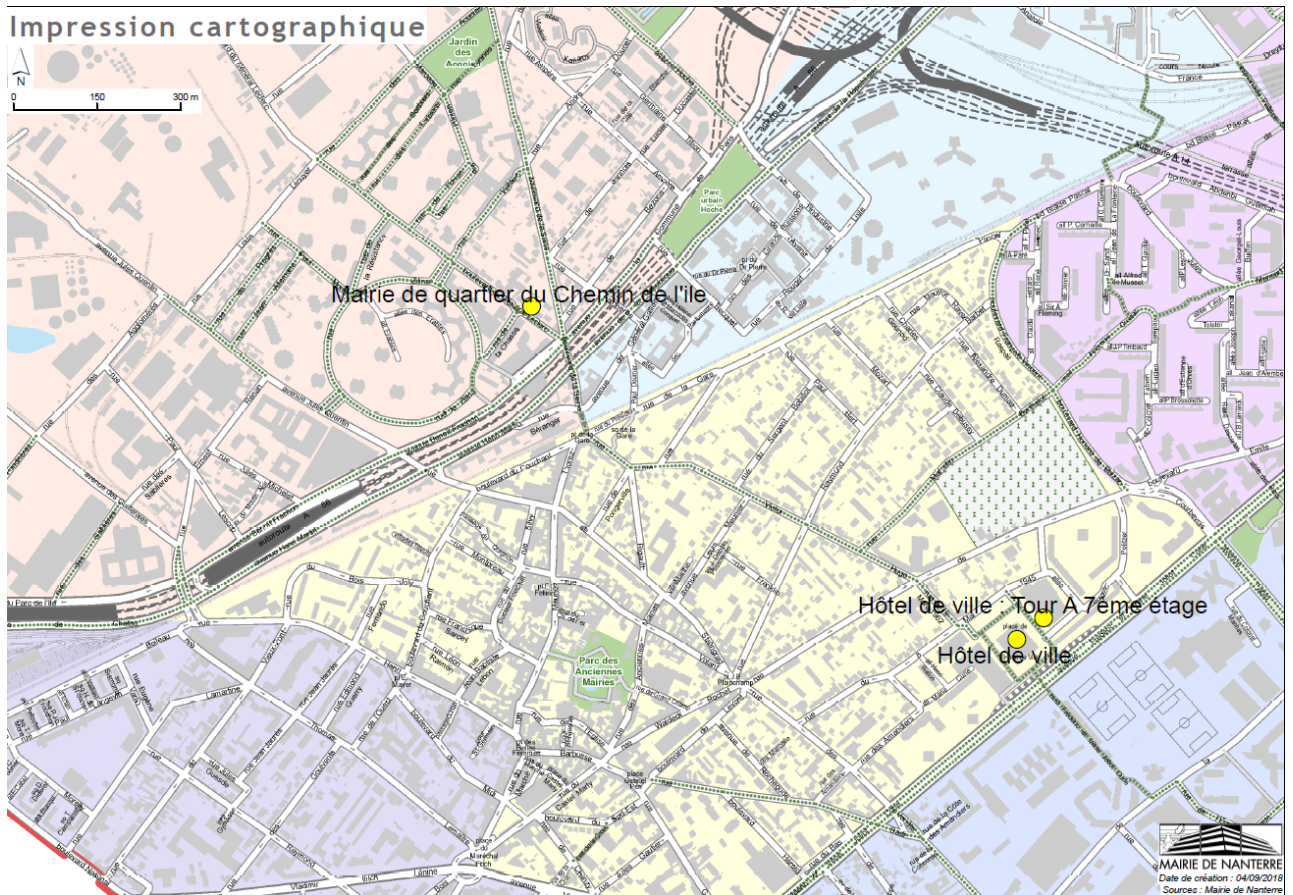
Annexe 4

Affichage sur les communes de Rueil-Malmaison Nanterre



Panneaux d'affichage de la ville - informations municipales





Annexe 5

Certificats d'affichage



RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
DÉPARTEMENT DES HAUTS-DE-SEINE

PÔLE AFFAIRES JURIDIQUES & ADMINISTRATION GÉNÉRALE

Service Réglementation

AR/EN-2018-293

PROCES VERBAL D’AFFICHAGE

Le Maire de Rueil-Malmaison atteste :

Qu’une mise en consultation de l’arrêté 2018-2258, 2018-65 conjoint d’ouverture d’enquête publique du projet de création de voies nouvelles de circulation à la limite des communes de Rueil-Malmaison (quartier de Rueil-sur-Seine) et de Nanterre (quartier des Guillaeraies) entre l’avenue de Chatou (RD986) et la rue de l’industrie, a fait l’objet d’un affichage en mairie du :

Du 30 juillet 2018 au 11 septembre 2018

Fait à Rueil-Malmaison, le 17 SEP, 2018

**L’Adjointe au Maire
Déléguée à l’Administration Générale**



Hôtel de ville, 13 boulevard Foch, Rueil-Malmaison 92501 cedex - Tél. : 01 47 32 65 95
Télécopie : 01 47 32 67 50



RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
DÉPARTEMENT DES HAUTS-DE-SEINE

PÔLE AFFAIRES JURIDIQUES & ADMINISTRATION GÉNÉRALE

Service Réglementation

AR/EN-2018-294

PROCES VERBAL D’AFFICHAGE

Le Maire de Rueil-Malmaison atteste :

L’avis d’information relatif à l’enquête publique portant sur le projet de création de voies nouvelles de circulation à la limite des communes de Rueil-Malmaison (quartier Rueil-sur-Seine) et de Nanterre (quartier des Guillaeraies) entre l’avenue de Chatou (RD986) et la rue de l’Industrie, a fait l’objet d’un affichage en mairie, au Centre Administratif Jean Mermoz ainsi que sur les 54 panneaux d’affichage administratif implantés sur la ville :

Du 10 août 2018 au 11 septembre 2018

Fait à Rueil-Malmaison, le 02 octobre 2018

**L’Adjointe au Maire
Déléguée à l’Administration Générale**



Anne ROUBY



Hôtel de ville, 13 boulevard Foch, Rueil-Malmaison 92501 cedex - Tél. : 01 47 32 65 95
Télécopie : 01 47 32 67 50

EXPEDITION

SCP PASCAL NUNES ET GWENAELLE RENAULT
 HUISSIER DE JUSTICE ASSOCIE
 17 Bd Richelieu
 92500RUEIL-MALMAISON

Tél : 01.47.49.00.36
 Fax : 01.47.49.56.08
 Email : scp.cochin.nunes@wanadoo.fr

A=ACTION / I=INFORMATION		
ESPACE PUBLIC	DIRECTION GENERALE DES SERVICES TECHNIQUES	ARCHI
VOIRIE ENT.		ATELIERR
ESP. VERTS	Reçu DGST, le 13 SEP. 2018 18007304	LOGISTIQUE
ENV.		GARAGE
ADMI.		D.D.
COM.		

PROCES-VERBAL DE CONSTAT

L'AN DEUX MILLE DIX-HUIT
 ET LE DIX AOUT

A LA REQUETE DE :

La MAIRIE DE RUEIL-MALMAISON, représentée par son Maire en exercice, domicilié à l'Hôtel de Ville de RUEIL-MALMAISON (92501 Cedex), 13. Boulevard du Maréchal Foch.

LEQUEL M'A FAIT EXPOSER PAR MADAME MARIE-PIERRE CHAUZU DE LA DIRECTION ADMINISTRATIVE ET FINANCIERE DE LA VILE:

Que la Commune a fait procéder à l'affichage de deux pancartes :

- Un Avis d'Information concernant la création de voies nouvelles entre les villes de Rueil Malmaison et de Nanterre suivant arrêté municipal conjoint en date du 30.07.2018
- Une copie de l'arrêté conjoint d'ouverture d'enquête publique n°2018/65 portant création de voies nouvelles de circulation, en date du 30.07.2018

Qu'elle a tout intérêt à me faire constater l'affichage de ces deux documents

Qu'elle me requiert donc de me transporter sur place à l'effet de procéder à toutes constatations utiles et d'en dresser un procès-verbal

**C'EST POURQUOI,
DEFERANT A CETTE REQUISITION,**

Je, Gwénaëlle RENAULT, Huissière de Justice Associée au sein de la SCP Pascal NUNES et Gwénaëlle RENAULT, Huissiers de Justice Associés, à la Résidence de RUEIL-MALMAISON (Hauts-de-Seine), 17, Boulevard Richelieu, soussignée,

Me suis transportée ce jour à 15 heures 30 à RUEIL MALMAISON (92500), rue de Chatou, à la limite communale entre les villes de Rueil Malmaison et de Nanterre, où étant, j'ai constaté ce qui suit :

Sur le mur du local poubelle situé à gauche de l'entrée de parking de l'immeuble « Les Colonnades » un panneau et trois feuilles sont fixés

Il s'agit de :

- Un Avis d'Information concernant le projet de création de voies nouvelles entre les villes de Rueil Malmaison et de Nanterre indiquant que la période de concertation se déroulera du 27.08.2018 au 11.09.2018
- Une copie de l'arrêté conjoint d'ouverture d'enquête publique n°2018/65 portant création de voies nouvelles de circulation, en date du 30.07.2018, établi sur trois feuilles,

(Photographies n°1, 2, 3, 4 et 5)

Je me suis ensuite rendue face au 15 rue Henri Sainte Claire Deville, côté des numéros pairs

Sur le grillage du terrain, un panneau et trois feuilles sont fixés, visible de la rue

Il s'agit des deux mêmes documents que précédemment constatés, à savoir :

- Un Avis d'Information concernant le projet de création de voies nouvelles entre les villes de Rueil Malmaison et de Nanterre indiquant que la période de concertation se déroulera du 27.08.2018 au 11.09.2018
- Une copie de l'arrêté conjoint d'ouverture d'enquête publique n°2018/65 portant création de voies nouvelles de circulation, en date du 30.07.2018, établi sur trois feuilles,

(Photographies n°6, 7, 8, 9, 10, 11, 12 et 13)

Je me suis ensuite rendue devant le Gymnase Michel RICARD situé 15 rue Henri Sainte Claire Deville

Sur les portes vitrées de l'entrée de droite, un panneau et trois feuilles sont collés contre la vitre, du côté intérieur, visible de la rue

Il s'agit des deux mêmes documents que précédemment constatés, à savoir :

- Un Avis d'Information concernant le projet de création de voies nouvelles entre les villes de Rueil Malmaison et de Nanterre indiquant que la période de concertation se déroulera du 27.08.2018 au 11.09.2018
- Une copie de l'arrêté conjoint d'ouverture d'enquête publique n°2018/65 portant création de voies nouvelles de circulation, en date du 30.07.2018, établi sur trois feuilles,

(Photographies n°14, 15, 16, 17, 18 et 19)

Les photographies prises lors des constatations sont annexées au présent procès-verbal

TELLES SONT LES CONSTATATIONS AUXQUELLES J'AI PROCÉDÉ.



Direction de l'accueil et de la logistique

Service Accueil 01. 47. 29. 53. 24.

AFFICHAGE DES ACTES ADMINISTRATIFS

Cette fiche doit être déposée à l'accueil général de l'HOTEL DE VILLE avec le document à afficher. Elle sera retournée au service avec le document joint à la fin de l'affichage.

Partie à remplir par le service demandeur)

Service demandeur : Direction des services de l'Infrastructure.....

Nom agent référent : Elodie Marnotte.....

Tel : 48.12.....

Nature du document :

Documents réglementaires portant lancement de l'enquête publique relative au projet de création de voies nouvelles de circulation en limite des communes de Rueil Malmaison et Nanterre (un Arrêté et un affichage administratif).

Durée d'affichage :

Vendredi 10 août 2018 matin au mardi 12 septembre 2018 inclus.....

(Partie à remplir par le service accueil au terme de l'affichage)

FICHE NAVETTE no :

Ce document a été affiché sur les panneaux administratifs de l'hôtel de ville :

du ... 10/08..... au... 12/09... inclus.....

Fait par le service accueil le :



*retiré a jour
le 12/09/2018.*

☎ 01.47.29.53.24
Télécopie :

HOTEL DE VILLE – B.P 1406 – 92014 – NANTERRE CEDEX