

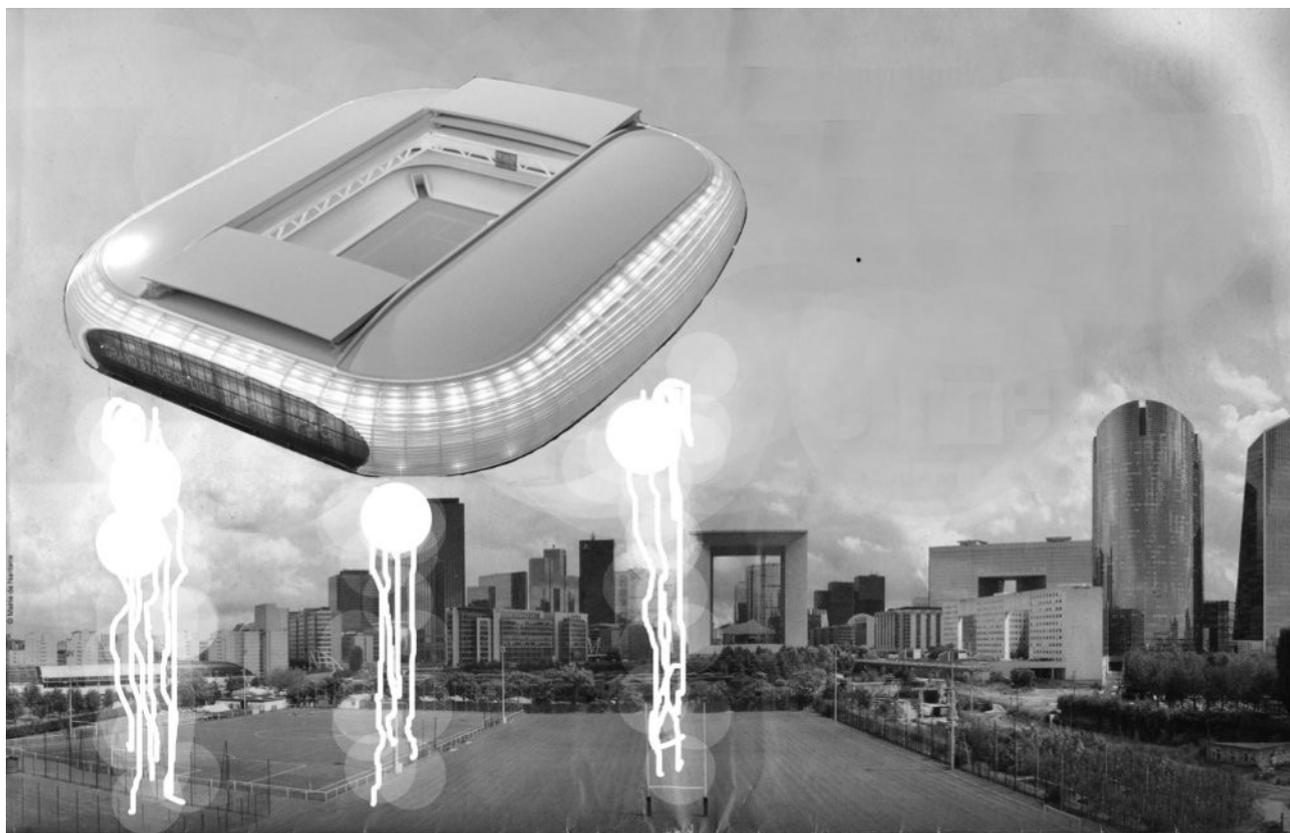


ACRI - LIBERTE

(association loi 1901)

28-40 rue Salvador Allende 92000 NANTERRE
Tél. 01 47 21 59 75 (permanence le mercredi 21h - 22h)

**AVIS N° 2 DU 16 MARS 2011 SUR LE PROJET DE
RÉVISION SIMPLIFIÉE DU PLU PERMETTANT LA RÉALISATION DU
PROJET URBAIN DES JARDINS DE L'ARCHE
INTÉGRANT LE STADE ARENA**



**UN PROJET QUI COMPORTE DES RISQUES
DE NUISANCES GRAVES POUR
LES 50 000 USAGERS DU QUARTIER
ET POUR LA VILLE.**

ETAT DES LIEUX

Le quartier du Parc Nord a vu l'arrivée de ses premiers habitants en 1977. Construit au fur et à mesure des opportunités d'achat de droits et de lots par des promoteurs, il souffre d'un manque aigu d'un plan d'urbanisme. Compris entre la D 914 au Nord, les cimetières de Puteaux et de Neuilly à l'Est, le parc André Malraux au Sud et l'avenue Joliot Curie à l'Ouest il compte aujourd'hui environ 12 000 habitants et plus de 300 000 m² de bureaux.

Les premiers immeubles d'habitations se situent à 25 m et 90 m du futur stade ; dans un rayon de 250 m on trouve deux HLM et un immeuble en accession à la propriété soit 1650 logements, nulle part ailleurs en France n'existe cette configuration.

Les improvisations successives d'aménagement ont conduit à rendre les circulations automobiles impossibles à certaines heures. La D 914, trois voies à sens unique, draine le flux des automobiles Est > Ouest sans impact sur le quartier. Par contre le flux Ouest > Est est obligé d'emprunter les voies de desserte des habitations et des bureaux.

Il en résulte une circulation automobile au bord de l'asphyxie, à certaines heures, très difficiles à d'autres. Le moindre « grain de sable » perturbe durablement la circulation. Les causes : les trajets en baïonnette, la multiplication des feux tricolores, la juxtaposition des flux piétons et véhicules, l'absence de places de livraison pour les camions, obligés de stationner en double file pour décharger.

Autre point noir. Ce qui a fait l'intérêt du quartier depuis 35 ans, la présence du RER A, est devenu motif d'inquiétude car on voit d'année en année le service de la RATP se détériorer. Rames surchargées, pannes à répétition, absence d'informations, tout participe au mécontentement actuel des usagers.

La venue de salariés de plus en plus nombreux dans le quartier n'a rien arrangé. On peut légitimement s'interroger sur la capacité actuelle de la RATP à changer les choses, quand, depuis quatre ans, ils essaient en vain de mettre à la disposition des voyageurs un ascenseur qui fonctionne.

Les bureaux omniprésents envahissent l'espace créant un déséquilibre habitations/bureaux, tel que le quartier est devenu cité dortoir, vide le soir, désert le week-end. Ce déséquilibre a entraîné la présence d'une quinzaine de banques et d'autant de propositions de restauration rapide, presque toutes fermées dès le vendredi après midi.

Le quartier vit au rythme des bureaux, il est impossible d'y trouver le moindre commerce de proximité, hormis depuis peu un Franprix ouvert samedi et dimanche matin, c'est insuffisant pour un quartier de 12 000 habitants. Mieux le seul commerce de services, cordonnerie teinturerie, vient de fermer ses portes, racheté par une banque, dans l'indifférence impuissante de la municipalité.

Les aspirations légitimes des habitants ont été ignorées, alors qu'ils voulaient des logements diversifiés et regroupés pour créer un ensemble de commerces de proximité comprenant : boulangerie, boucherie, maison de presse, fleuriste, épicerie ... renforcés par la présence d'au moins deux établissements pour certaines activités. La construction des terrasses, avec le choix des emplacements de bureaux autour du RER, repoussant les habitations en périphérie a plombé cet espoir.

Alors NON ! L'arrivée d'ARENA 92 ne va rien arranger, ni la fluidification de la circulation, ni la desserte en transports en commun, ni la création de commerces de première nécessité, mais au contraire va aggraver la situation de milliers d'habitants et d'usagers.

Si ARENA va renforcer l'image de La Défense, s'il va procurer de nouveaux clients aux commerçants des Quatre Temps, s'il va offrir une salle de spectacle couverte de 40 000 personnes de jauge, unique en France, s'il va permettre la construction associée de 33 000 m² de bureaux, de 8 000 m² de commerces et hôtel cela se fera sur un quartier sacrifié qui verra également la disparition du jardin public au pied de l'Arche et de la Jetée.

Malgré l'intelligence actuelle des services techniques de L'EPADESA, qui tenteront leur possible pour gommer les nuisances engendrées par le fonctionnement du nouvel ensemble, la complexité du quartier et sa densification sont telles qu'ils n'y parviendront pas.

Pour éviter que notre argumentation ne soit considérée comme subjective, bien que nous ayons une pratique et connaissance du quartier vieille de 34 ans, nous l'appuierons sur la lecture du rapport Algoé, commandé par l'EPADESA, et inséré au dossier d'enquête publique.

Des nuisances graves incontournables sans réelles solutions : le bruit

On distingue deux types de bruits : ceux générés à l'intérieur par les spectacles et ceux de l'extérieur provoqués par la desserte de l'équipement.

Les bruits internes : deux modes de fonctionnement toiture fermée, toiture ouverte. Que dit le rapport Algoé-EPADESA ? Toiture fermée, les études des acousticiens montrent qu'il n'y aura pas d'impact sur le quartier, le bruit interne au stade pourra être contenu grâce à la toiture. Par contre rien n'est dit sur les 18 jours de fonctionnement « stade ouvert » pour les matches de rugby. Ces rencontres se tiendront le plus souvent le samedi après midi, mais également le soir de 21 h à 23 h, or les premiers logements se trouvent à 20 m du stade. De plus nous n'avons aucune garantie quant au nombre de journées « toit ouvert » : 18 est-il un maximum ? Certains autres spectacles ne tireraient-ils pas avantage de ce mode de fonctionnement. Ainsi le Super Cross de Paris Bercy pourrait bénéficier d'un plus grand nombre de spectateurs et d'une ventilation naturelle, très utile pour le spectacle pyrotechnique de clôture. Sommes-nous à l'abri de ces trois jours de festivité ? D'autres sports mécaniques sont-ils totalement exclus ?

Encore plus gênants les bruits externes liés à la fréquentation du site, car impossible à contenir. Voyons le rapport Algoé-EPADESA !

Bien que difficile à estimer, il est probable que plusieurs centaines de scooters (voire plusieurs milliers pour les événements majeurs) stationnent aux abords du stade. Si rien n'est prévu, tant en termes d'offre que de dispositifs de canalisation / répression, les gênes seront majeurs pour les riverains et commerces :

- Terrasses encombrées, d'où gêne pour les piétons et l'activité des commerces

- **Bruit** (moteurs) au pied des immeubles d'habitation

- Danger de cohabitation entre deux roues et piétons

En situation extrême, avec quelques pourcents d'usagers en deux roues, la demande totale évoluerait de 1000 à 2000 véhicules (3 à 5% du total d'usagers). Cette demande représente un linéaire de 300 à 500 m de stationnement à épi à offrir, ou 300 à 500 places de parking (4 deux roues par place automobile).

A titre d'image, ce linéaire représente deux rangées de scooters sur les terrasses, du stade au RER Nanterre Préfecture.

Une solution envisagée, totalement irréaliste, consisterait à conduire ces deux roues vers les parkings publics payants, éloignés du stade. Mais comment contraindre des motards qui échangeraient la liberté de se garer gratuitement à proximité du stade contre un ticket de parking ?

Ce n'est pas la peine d'insister pour imaginer le bruit induit dans le quartier lorsqu'ils repartiront vers 23 h. Bruit immédiatement relayé par l'arrivée des camions de nettoyage, vers 1 heure du matin.

Les bruits des conversations, des cris, des chants, des foules de spectateurs, heureux ou dépités, ne seront pas négligeables.

Comme ne seront pas négligeables les nuisances occasionnées par les « campeurs » venus s'installer la veille des grands concerts « anglo-saxons » au pied d'ARENA, pour être bien placés.

Rappelons qu'il est prévu **3 500 000 déplacements piétons/an** pour 225 jours d'utilisation d'Arena.

Par ailleurs d'autres bruits s'ajouteront :

Concernant les cars... l'enjeu essentiel concerne la dépose et la reprise des spectateurs.

- La dépose où les cars resteront peu de temps.
- L'attente pour les cars et leurs chauffeurs
- La reprise des spectateurs

Les autocars devraient assurer la dépose et la reprise des voyageurs au terminal Jules Verne (sous l'esplanade).

Autant nous croyons que le stationnement des cars puisse se faire au terminal Jules Verne, autant nous pensons que la dépose « minute » et la reprise « quart d'heure » des spectateurs se fera soit Bd. de la Défense soit Av. Pesaro. La reprise quart d'heure moteur tournant est particulièrement bruyante et polluante.

Des nuisances graves incontournables sans réelles solutions : des embouteillages bien au-delà du quartier.

L'étude Algoé-EPADESA repose essentiellement sur les modèles « Défense et Stade de France », et conclue, après qu'il soit bien précisé qu'ont été retenues les hypothèses les plus pessimistes, que 80% des spectateurs viendront en transports en commun 20% en transport individuel. Nous contestons cette évaluation.

Ces ratios ne seront pas ceux de la réalité. Le modèle Défense ne peut pas être référant ! On ne peut pas comparer le flux des employés « obligés », travaillant tous les jours ouvrés, au flux des spectateurs d'ARENA du WE. Face aux embouteillages parisiens de la semaine et au coût des parkings les premiers, à 85%, choisissent logiquement l'offre complète des transports en commun. Les deuxièmes n'ont pas les mêmes raisons de laisser la voiture, la circulation est moindre et le coût du parking sera négligeable pour une fois. Si l'on voulait s'appuyer sur le modèle Défense il fallait porter l'étude sur la fréquentation des Quatre Temps le samedi et le dimanche, impliquant des déplacements voulus non réguliers.

Le modèle « Stade de France » ne peut pas s'appliquer non plus. Pourquoi les usagers allant à St. Denis délaissent la voiture ? Simplement parce que l'offre de parkings de proximité est pratiquement inexistante. Que nous dit-on sur la localisation d'ARENA, que 10 000 à 20 000 places de parking sont disponibles. Cette annonce constitue une incitation à venir en voiture, en plus il sera aussi possible de se garer autour d'ARENA, aux Bouvets, aux Provinces Françaises, au Faubourg de l'Arche, aux Groues.

Ainsi il aurait été préférable de privilégier les modèles « Jean Bouin » ou « Parc des Princes », en retenant une hypothèse optimiste cela donnerait 60% en transport en commun, 40 % en voiture (le double de ce qui est annoncé).

Nous espérons nous tromper et restons sur le nombre avancé par Algoé-EPADESA : accueil de 2700 voitures. Ce qui pose déjà problème.

La RD 914 reste dans sa configuration actuelle.

Pour éviter la cohabitation des piétons et des voitures aux abords du stade et il est nécessaire de fermer complètement le Bd. des Bouvets, ainsi

Les déviations de circulation Ouest > Est se feront donc en partie au travers du quartier. Le principal enjeu est le report de trafic lié à la fermeture du Bd des Bouvets pour les événements à plus de 20 000 spectateurs. Ce report ne peut se faire sur Pesaro sans accompagnement : information amont sur les PMV de l'A86 et l'A14, et si possible sur les RD nord et sud débouchant place de la croisée.

Cet afflux de circulation venant s'ajouter à la circulation habituelle du samedi après-midi sera tel qu'il sera indispensable de prévenir les automobilistes très en amont, car le quartier ne sera pas seul concerné.

IL FAUDRA AUX CONDUCTEURS TRAVERSER UNE BONNE PARTIE DE NANTERRE POUR ACCEDER AUX PARKINGS.

Ce que confirme le rapport Algoé-EPADESA :

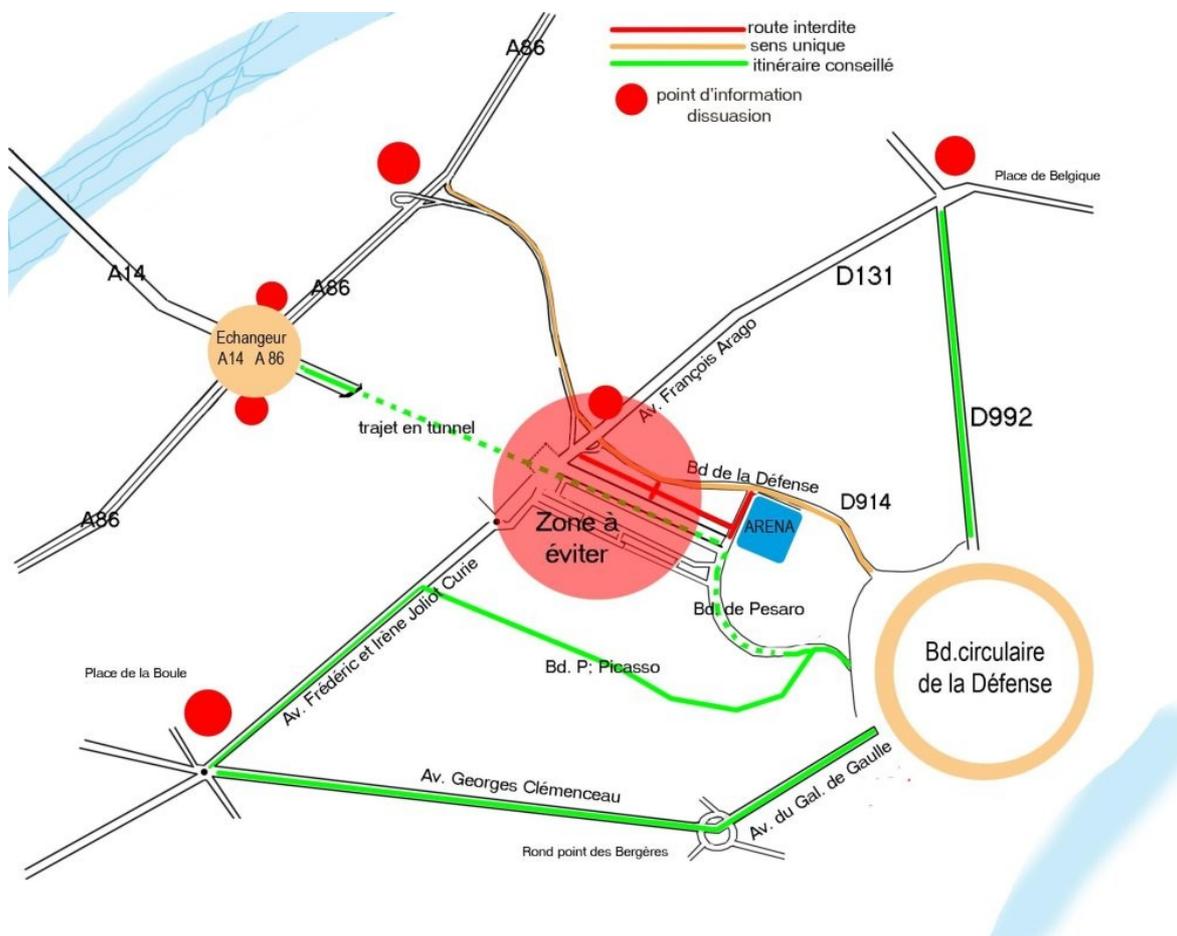
La finesse des études actuelle ne permet pas de déterminer si le profil à 2x1 de Pesaro est suffisant pour accueillir le report...

Un dispositif **très délicat serait à mettre en oeuvre** pour assurer 2 files dans le sens Ouest > Est.

Ce dispositif n'est pas gérable par des installations fixes (signalisation tricolore « réversible »...). Il faudrait donc gérer l'intégralité du boulevard Pesaro par des équipements à message variable et / ou des agents assurant la circulation et interdisant physiquement les flux automobiles vers l'ouest. Il n'existe pas actuellement en France d'équivalent en milieu urbain, seules des voies changeant d'affectation sont à l'étude (passage d'une voie classique à une voie bus aux heures de pointe).

Dans le cas où le profil 2x1 (donc 1 file par sens) ne suffirait pas sur le Bd Pesaro, il serait donc nécessaire d'assurer le minimum de report sur Pesaro. Des solutions fines seront à étudier avec le Conseil Général et la DREIA :

- Pour les automobilistes venant de l'ouest : dès l'A86, les informer qu'un événement Aréna modifie la circulation dans le quartier des Bouvets, et les inciter à emprunter l'A14 au lieu de la RD914, donc à passer au par l'échangeur A86-A14.
- Pour les automobilistes venant du sud : d'éviter Pesaro, au profit de la RD913 (Clemenceau / de Gaulle) ou de l'avenue Picasso.
- Pour les automobilistes venant du nord : délaissier la RD131 au profit de la RD992.



La lourdeur du dispositif à mettre en place nous conforte dans notre appréciation :

LE QUARTIER N'EST PAS FAIT POUR SUPPORTER UNE TELLE CIRCULATION

L'orientation générale du PADD "améliorer la qualité des déplacements et la sécurité" et en particulier l'objectif "Améliorer et renforcer le jalonnement pour dissuader le transit à l'intérieur du quartier" trouvent ici une application étonnante en reportant les trafics liés à l'Arena sur les autres quartiers de la ville et sur les communes voisines de Courbevoie et Puteaux.

Des nuisances graves incontournables sans réelles solutions :

Un quartier paralysé

Si ce dispositif ne fonctionne pas comme il est souhaité, le report de la circulation sur Pesaro sera catastrophique : sur l'entrée du quartier (rues P. Neruda et Pesaro), sur sa traversée et sur sa sortie pour les immeubles : Terrasse 17, Egalité, Fraternité.

Le rapport Algoé-EPADESA affirme que le scénario "moins de 20 000 spectateurs" n'entraînera pas de nuisances, aussi n'est étudiée que la situation à 20 000 spectateurs et plus.

La simulation "plus de 20 000 spectateurs" avec les trafics actuels de l'heure de pointe du soir en semaine montre que le réseau routier cohabite correctement avec le flux piétons, sous réserve de :

- prévoir une traversée piétonne large au droit du stade sur A.Césaire... En phase d'arrivée des spectateurs, le flux piétons qui sort de la gare de Nanterre Préfecture, longe le trottoir sud de la rue Pesaro, puis traverse la rue A.Césaire est très pénalisant. En effet, il coupe les flux routiers Pesaro => Césaire durant la « phase de tourne à droite », c'est-à-dire lorsque le feu tricolore est au vert.

Aussi, il convient de canaliser les flux piétons en sortie de la gare RER principalement vers les terrasses et vers le trottoir nord de Pesaro... Il faut

- Canaliser voire contraindre les flux piétons sortant de la gare Préfecture à ne pas rester sur le trottoir sud. **En restant sur le trottoir sud, ils perturbent le mouvement Pesaro > Césaire au point de saturer Pesaro.**

Le flux de spectateurs provenant de la sortie Carillon doit être minimal pour ne pas perturber Pesaro. Le fléchage doit donc se faire dès les quais RER pour orienter les piétons vers la nouvelle sortie.

Ainsi tout repose sur l'incitation des spectateurs à prendre la sortie RER Terrasses Nord. Comment nous faire croire que nos concitoyens seront assez disciplinés pour prendre un itinéraire long de 900 m alors qu'empruntant la sortie Carillon ils n'auraient que 540 m à parcourir ? On n'échappera pas à la juxtaposition des flux voitures /piétons avec les conséquences prévues par Algoé-EPADESA.

Des nuisances graves incontournables sans réelles solutions :

Un quartier en danger

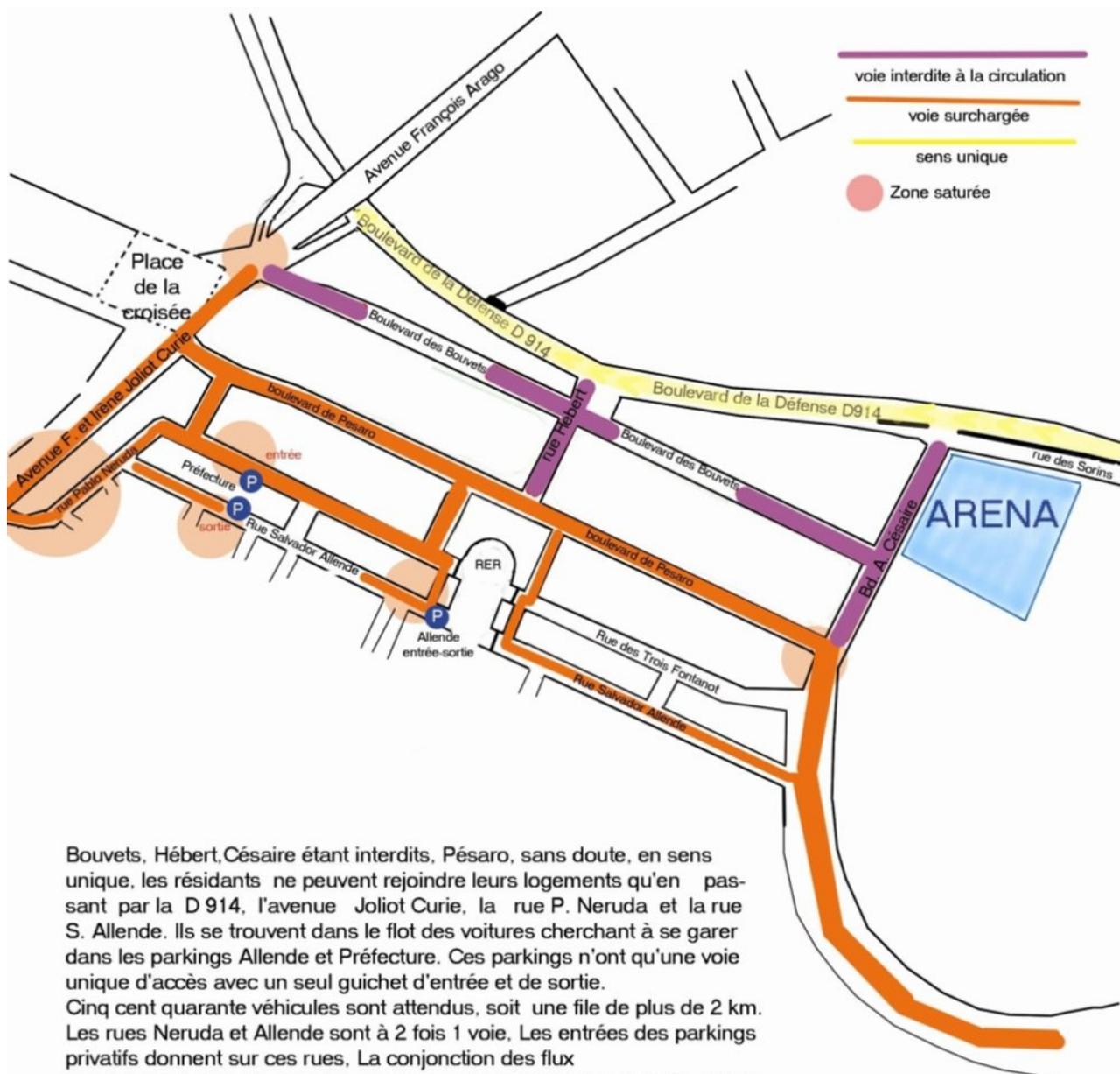
Dès à présent l'évacuation des résidents est rendue problématique car la densité de la population est telle (on peut compter par exemple 3 500 habitants sur 200 m de rue Salvador Allende) que les services d'urgence ne peuvent pas se frayer un chemin les jours d'encombrement.

On a pu hélas le mesurer à plusieurs reprises, lors des perturbations des transports en commun. Il suffit qu'une fraction des usagers prenne la voiture plutôt que le RER, les bus ou le train, pour que tout soit bloqué, on peut alors mettre une demi-heure pour faire 50 m.

L'afflux supplémentaire rendra encore plus critique la situation actuelle, et contrairement à ce qu'annonce le rapport Algoé-EPADESA les scénarios 5 000/20 000 (près de 200 jours par an) auront un impact non négligeable sur le quartier.

Ce que le rapport Algoé- EPADESA n'a pas étudié : le maintien de l'usage des parkings publics Allende et Préfecture, et l'accès aux parkings privés.

Aux parkings publics repérés sur le plan, rue Salvador Allende, s'ajoutent les parkings privatifs des résidences Vallona, Liberté, Opéra, Aragon, soit 900 places, et de l'autre côté du RER ceux de Central-Parc, Défense Parc 2, AXA, Egalité, Fraternité.

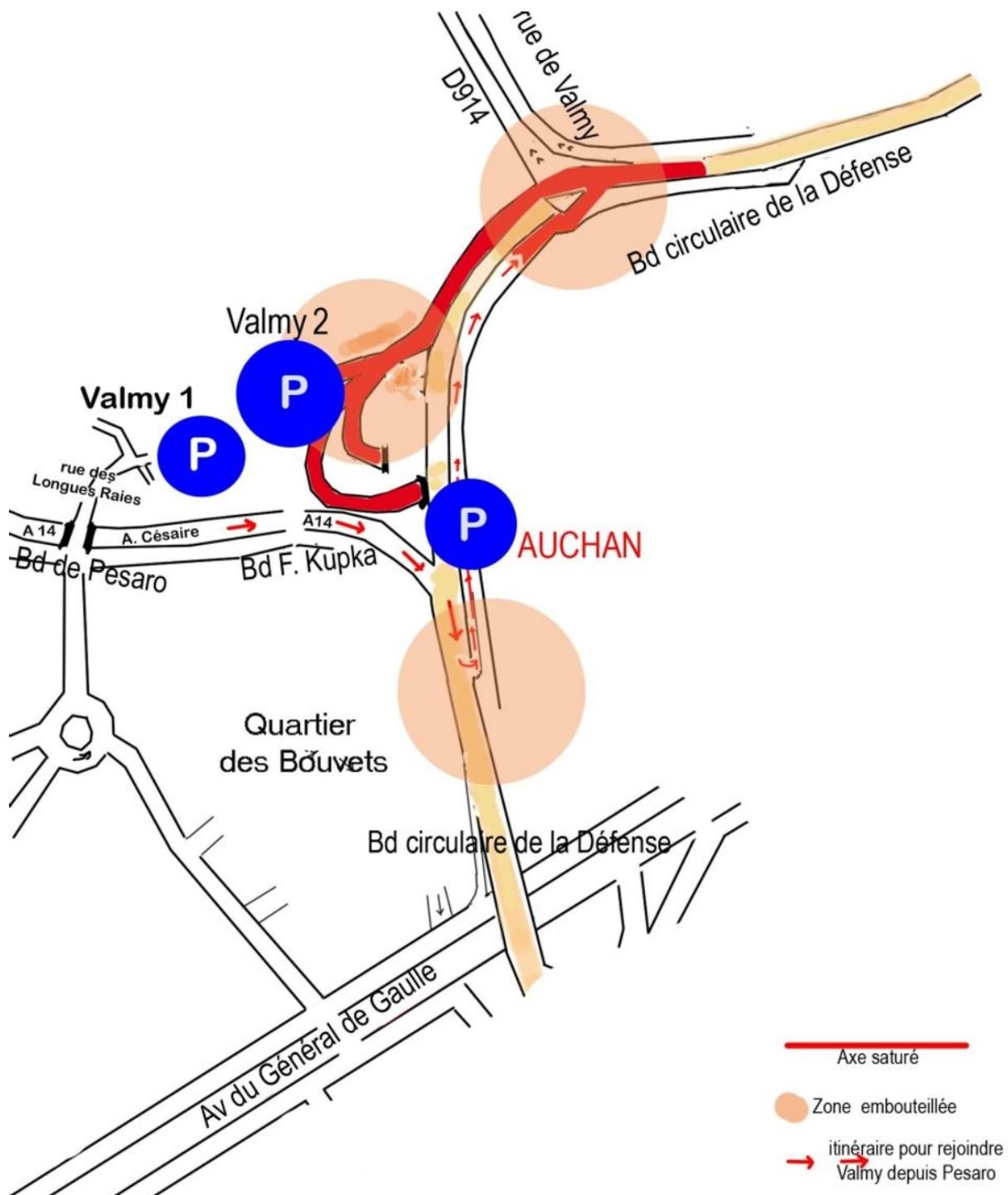


Bouvets, Hébert, Césaire étant interdits, Pésaro, sans doute, en sens unique, les résidents ne peuvent rejoindre leurs logements qu'en passant par la D 914, l'avenue Joliot Curie, la rue P. Neruda et la rue S. Allende. Ils se trouvent dans le flot des voitures cherchant à se garer dans les parkings Allende et Préfecture. Ces parkings n'ont qu'une voie unique d'accès avec un seul guichet d'entrée et de sortie. Cinq cent quarante véhicules sont attendus, soit une file de plus de 2 km. Les rues Neruda et Allende sont à 2 fois 1 voie, Les entrées des parkings privés donnent sur ces rues, La conjonction des flux spectateurs/habitants entraîne une congestion du quartier assurée, et une grande difficulté à quitter ou regagner son domicile.

Un cas particulier : seul l'immeuble le Liberté est desservi par une voie pompier de 4 m de large, voie privée ouverte à la circulation publique. Lors des manifestations organisées sur les terrains du Parc A. Malraux (cirque, concerts Chorus...) cette voie est encombrée par des stationnements sauvages. Lors d'incendies récents les camions échelle des pompiers n'ont pas pu passer. Les services de police interviennent régulièrement pour faire respecter les interdictions. Les habitants du quartier le savent, évitent de se garer là, mais cette répression n'a aucun effet sur les automobilistes de passage, il en sera de même pour les spectateurs d'Arena et ce 225 jours par an.

Ce que le rapport Algoé-EPADESA n'a pas étudié : l'accès aux parkings de la Défense et les répercussions sur les voies de circulation.

Le nœud Valmy est complexe : il permet l'accès à la D 914, à la poursuite du trajet sur le circulaire, à la desserte des livraisons du CNIT, au retournement des voitures arrivant de Pesaro et venant en contre-sens du périphérique. Un feu tricolore régule la circulation. Si les clients d'Auchan et les spectateurs des matches du samedi après midi font la queue pour entrer dans les parkings, c'est la paralysie du nœud routier assurée.



Les répercussions prévisibles.

1 - La rue desservant les Parkings Auchan, Valmy 2, Renaissance, est à une seule voie. Des cars de touristes y déposent des visiteurs, bloquant la circulation. L'entrée du parking Valmy est étroite avec deux bornes d'accès : des files d'attente sont donc prévisibles.

2 - En venant de l'A86 et d'A. Césaire, le retournement à contre-sens est très difficile pour une voiture moyenne ; un feu permet de le faire. Qu'en sera-t-il lorsque des centaines de voitures venant de l'A86 et d'A. Césaire emprunteront ce trajet ? D'autres files d'attente sont donc prévisibles.

3 - La sortie du parking Auchan A et B, qui, outre les clients du samedi après midi, accueillerait une bonne partie des spectateurs automobilistes, dispose d'une dizaine de bornes, mais une seule voie unique permet de retrouver le circulaire de la Défense. Les jours de semaine c'est déjà difficile, qu'en sera-t-il en fin d'après midi du samedi ? Un blocage à cet endroit, aura des répercussions sur le parking et c'est toute sa sécurité qui sera mise en cause.