

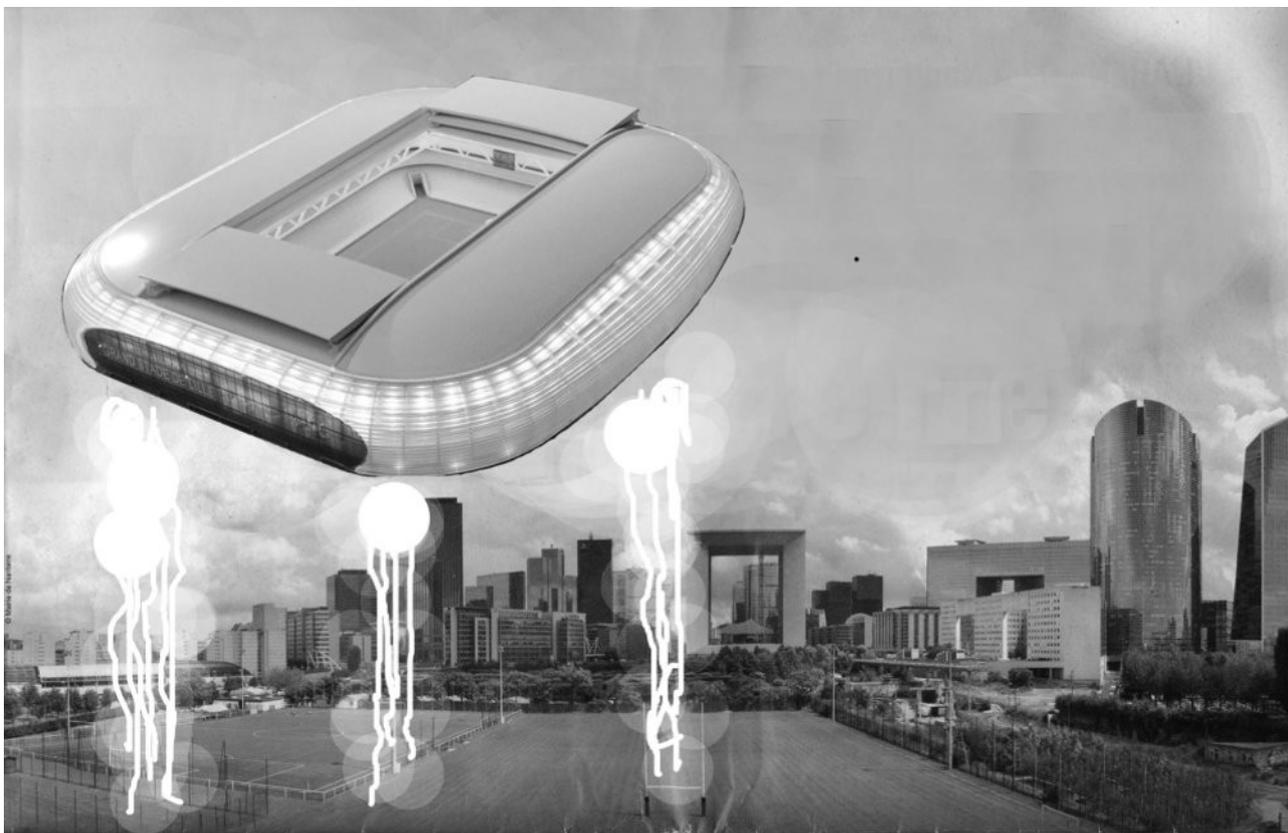


ACRI - LIBERTE

(association loi 1901)

28-40 rue Salvador Allende 92000 NANTERRE
Tél. 01 47 21 59 75 (permanence le mercredi 21h - 22h)
<http://acriliberte.free.fr/>

**AVIS SUR LA DEMANDE DE
PERMIS DE CONSTRUIRE DU STADE ARENA 92
SOUMISE À ENQUÊTE PUBLIQUE ET À ÉTUDE D'IMPACT
RUE DES SORINS - NANTERRE**



**UNE CONSTRUCTION INCOMPATIBLE AVEC
LES ORIENTATIONS DE DÉVELOPPEMENT ET D'URBANISME
DE LA ZONE D'AMÉNAGEMENT CONCERTÉ SEINE ARCHE**

Avis - 1 / 15 - 2 juillet 2011

Association d'Animation, du Cadre de vie, de Recherche et d'Information du quartier du Parc de Nanterre-La Défense
Déclaration n° 76553 le 22.04.76 à la Préfecture de Police, n° 248925 le 30.12.77 à la Préfecture des Hauts-de-Seine
Agréments : Jeunesse et Education Populaire n° 92-187 le 22.02.80 et Code de l'Urbanisme (articles L 121.8 et L 160.1) le 13.06.80

INTRODUCTION

Un quartier aujourd'hui déséquilibré

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 6 500 habitants et 14 000 emplois de bureaux auxquels il faut ajouter les 7 500 emplois de la cité administrative (Préfecture, Hôtel du département et Tribunaux).

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 : les boulevards des Bouvets, Aimé Césaire et de Pesaro.

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. Au Parc Nord, le ratio habitants-travailleurs / employés est de 1 / 6,5 (il est de 1 / 2,5 en moyenne pour la ville).

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. Mieux le seul commerce de services, cordonnerie teinturerie, vient de fermer ses portes, racheté par une banque, dans l'indifférence impuissante de la municipalité et de l'État, initiateur de la ZAC.

Un quartier menacé par le stade de spectacles « Arena 92 »

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.

Le projet Arena 92 va encore accroître la part des bureaux avec plus de 2 000 emplois.

Les premiers immeubles d'habitation (340 logements) 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 1 650 logements ; nulle part ailleurs en France n'existe cette configuration à proximité d'un stade de spectacles de 40 000 places.

Dans un rayon de 500 m, séparés par la D 914 et une voie ferrée, reliés au site par l'Avenue Léonard de Vinci, se trouvent les 7 700 habitants du quartier du Faubourg de l'Arche à Courbevoie. Eux aussi subiront les gênes directes d'Arena 92.

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.

Notre argumentation

Une construction incompatible avec les orientations de développement et d'urbanisme de la zone d'aménagement concerté Seine Arche

1° partie

Des nuisances de circulation routière aggravées

Des hypothèses sur les modes de déplacements contestables

Des embouteillages bien au-delà du quartier

Des dispositifs pour les cars, les vélos et les deux-roues motorisés contestables

L'engorgement des voies d'accès aux parcs de stationnement à La Défense ignoré de l'étude d'impact

Un quartier en danger

L'accessibilité routière à l'Arena insuffisamment analysée par l'étude d'impact

2° partie

Un paysage saccagé, un jardin public détruit

Un paysage ouvert vers l'horizon en entrée de ville

Le saccage du paysage par la construction de l'Arena

Un jardin « biologique » opposé au jardin « spectacle »

La destruction du jardin par la réalisation du parvis de l'Arena

3° partie

Une construction incompatible avec les dispositions de la ZAC Seine Arche

Des parcs urbains aux deux extrémités de l'axe historique

De nouvelles centralités sur des lieux autres que le site des Bouvets

Évacuer les nuisances du trafic de transit

Réconcilier les échelles locale et métropolitaine

1° PARTIE

DES NUISANCES DE CIRCULATION ROUTIÈRE AGGRAVÉES

L'argumentation développée dans cette 1° partie est fondée sur :

- L'étude d'impact environnemental - Alphaville – mars 2011, pièce PC11 de la demande de permis de construire ;
- Le plan des accès au 1:500°, pièce PC2.3 de la demande de permis de construire ;
- L'étude d'accessibilité et des flux de l'Arena 92 - Algoé – janvier 2011, dont les données et conclusions sont reprises dans « l'étude Alphaville ».

Des hypothèses sur les modes de déplacements contestables

Les hypothèses de « l'étude Algoé » sont reprises par « l'étude Alphaville » pour apprécier les « impacts sur la desserte et la circulation ».

L'étude Algoé 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. 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).

Une configuration à 30% de VP est d'ailleurs envisagée dans « l'étude Alphaville » pour l'étude des besoins en stationnement automobile.

Des embouteillages bien au-delà du quartier

Les mesures d'accompagnement prévues pour compenser les impacts liés aux événements sont décrites ainsi dans « l'étude Alphaville » :

- pour les événements de plus de 20 000 spectateurs

[Le plan de circulation sera modifié, fermant le boulevard des Bouvets et permettant de rendre entièrement aux piétons le boulevard Aimé Césaire.](#)

Lors des périodes d'évènements importants, le boulevard de Pésaro pourra être mis en sens unique sur deux voies de circulation dans le sens ouest>est pour éviter sa saturation.

- pour les évènements de moins de 20 000 spectateurs

Pour ces évènements, aucune modification de circulation n'est envisagée.

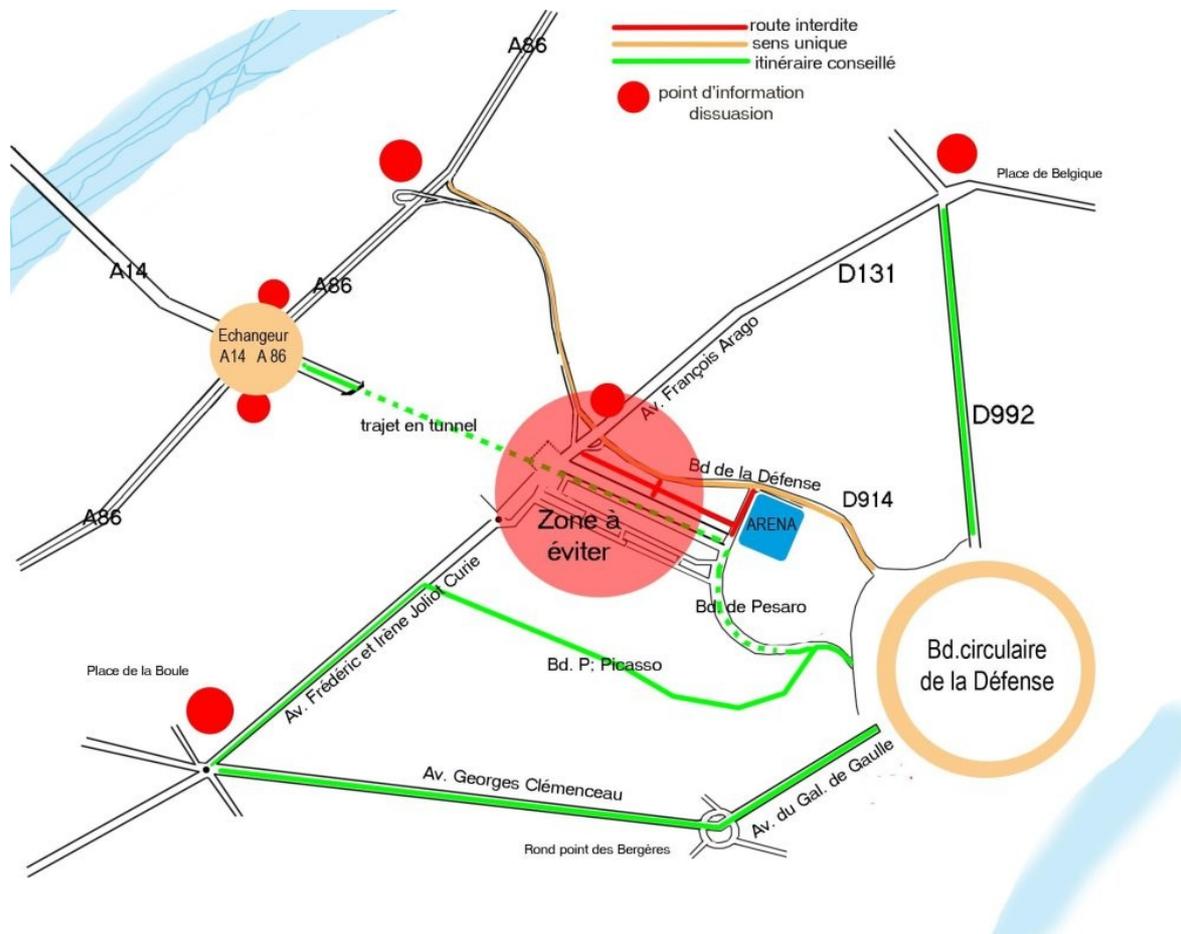
Pour les évènements intermédiaires de 15 à 20 000 spectateurs, une mesure pourrait être l'élargissement de l'espace public au niveau d'Aimé Césaire dans le sens sud>nord avec dévoiement des faibles flux routiers vers Célestin Hébert.

Dans « l'étude Algoé », les impacts de ces dispositifs de circulation, au-delà du quartier, sont décrits ainsi :

La RD 914 reste dans sa configuration actuelle.

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 évènements 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.

Il faudra aux conducteurs traverser une bonne partie de Nanterre pour accéder aux parkings de La Défense, ce que nous soulignons dans le schéma ci-après :



Le trafic de transit perturbe directement le Parc Nord et indirectement d'autres itinéraires que « l'étude Alphaville » n'analyse pas.

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 et au stationnement des automobiles dans les parcs de La Défense, sur les autres quartiers de la ville et sur les communes voisines de Courbevoie et Puteaux.

Il est ainsi démontré que la desserte routière d'Arena est insuffisante, que ce projet ne peut pas être autorisé sans le doublement concomitant de la D 914.

Celui-ci est prévu par le PADD, mais ne figure pas au « programme des équipements publics » de la ZAC Seine-Arche, ni dans les engagements de travaux de l'Epadesa, pièce PC10 « Accord du gestionnaire du domaine » de la demande de permis.

Des dispositifs pour les cars, les vélos et les deux-roues motorisés contestables

Pour les cars, « l'étude Alphaville » indique un dispositif sans prendre en compte l'importance des événements ; il est stipulé :

La faible part de déplacement en car nécessite tout de même une zone de dépose et reprise des spectateurs en un même lieu. Le terminal Jules Verne qui offre une dizaine de quais sous l'esplanade peut assurer cette fonction.

Cette solution d'une dépose et reprise des spectateurs éloignée du stade est-elle générale, quel que soit l'évènement ? Ce n'est pas précisé. De plus il n'est pas fait mention d'un accord du gestionnaire de ce terminal.

Pour les vélos, « l'étude Alphaville » indique :

En estimant que 5% des usagers (hypothèse haute) utiliserait ce mode de transport, cela représenterait 1 000 à 2 000 deux-roues, nécessitant un linéaire de 300 à 500 m.

Une offre deux-roues dans les parcs existants en périmètre de l'Arena est évoquée, l'Epadesa en étant le maître d'ouvrage, mais aucun engagement n'est mentionné ; de plus, aucun schéma d'itinéraires cyclables ne figure dans « l'étude Alphaville » ni dans le « Cahier des prescriptions architecturales et urbaines – îlot stade » (sous-dossier PC30 « Copie du cahier des charges de cession de terrain »).

Pour les deux-roues motorisés, « l'étude Alphaville » indique :

L'Epadesa privilégie une véritable offre de stationnement deux-roues payante. Ce stationnement serait idéalement dans le MP10, ou à défaut Valmy ; des négociations sont prévues avec les exploitants de ces parcs.

Dans « l'étude Algoé » l'impact est mieux décrit :

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 majeures 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.

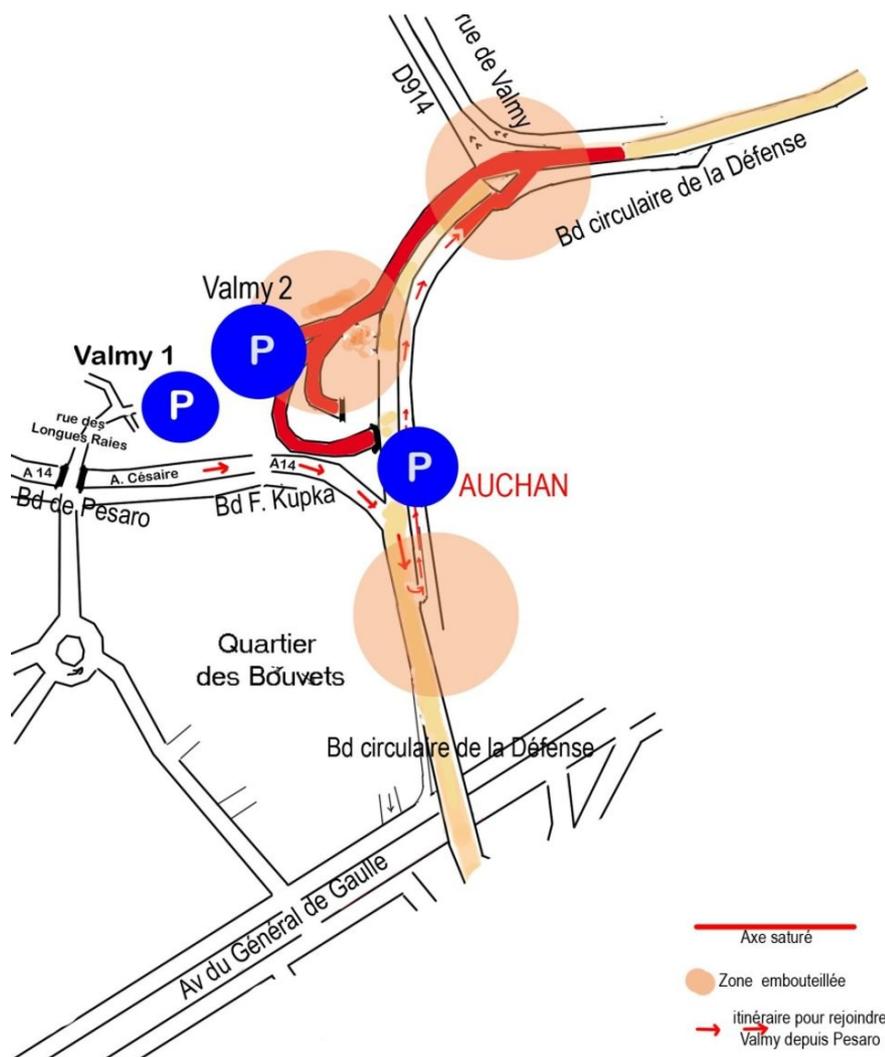
En situation extrême, avec quelques pourcents d'usagers en deux roues, la demande totale évoluerait de 1000 à 2000 véhicules (3 à 5% du total d'usagers). Cette demande représente un linéaire de 300 à 500 m de stationnement à épi à offrir, ou 300 à 500 places de parking (4 deux roues par place automobile). A titre d'image, ce linéaire représente deux rangées de scooters sur les terrasses, du stade au RER Nanterre Préfecture.

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

Sur chacun de ces aspects des déplacements en cars, en vélos, ou en motos, liés aux évènements sportifs et aux spectacles, l'étude d'impact est insuffisante.

L'engorgement des voies d'accès aux parcs de stationnement à La Défense ignoré de l'étude d'impact

L'accès aux parkings devant recevoir les spectateurs de l'Arena est schématisé ainsi, le « noeud Valmy » constituant le point d'engorgement maximal :



Dans « l'étude Alphaville » le stationnement automobile est ainsi prévu :

Un partenariat sera recherché avec les exploitants pour permettre un stationnement ultra-majoritaire dans les parkings de La Défense (Valmy, PA-PB-Auchan, et dans une moindre mesure Wilson et Centre) et pour minimiser ainsi le stationnement dans les parkings Allende et Préfecture.

Dans une configuration à 30% de VP, il conviendra d'ouvrir des parkings existants supplémentaires par rapport à ceux identifiés.

Le nœud Valmy est au cœur du système de desserte : il permet l'accès à la D 914, la poursuite du trajet sur le circulaire, la desserte des livraisons du CNIT, le 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.

Des répercussions sont prévisibles :

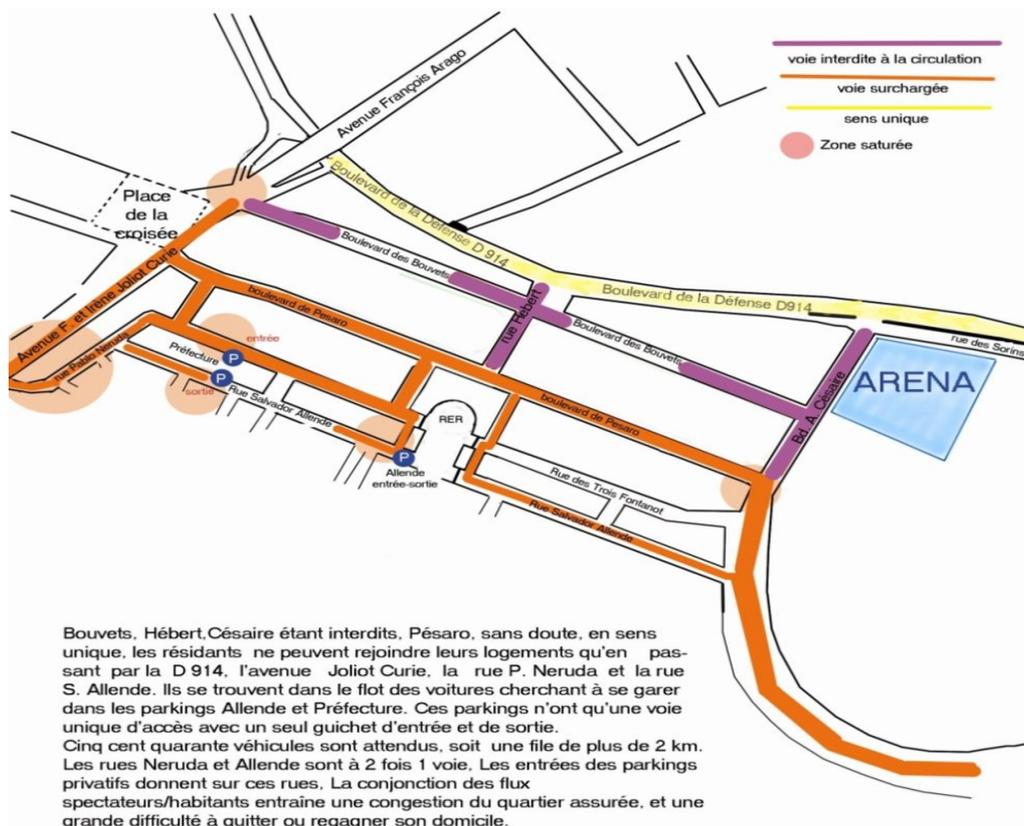
- La rue desservant les Parkings Auchan, Valmy 2, Renaissance, est à une seule voie. Des cars de touristes y déposent des visiteurs, bloquant la circulation. L'entrée du parking Valmy est étroite avec deux bornes d'accès : des files d'attente sont donc prévisibles.

- En venant de l'A86 et d'Aimé 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 de Pesaro emprunteront ce trajet ? D'autres files d'attente sont donc prévisibles.

- La sortie du parking Auchan A et B, qui, outre les clients du samedi, 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.

Un quartier en danger

Le schéma qui suit synthétise les impacts d'Arena, lors des évènements majeurs, sur la circulation et la desserte du quartier du Parc Nord.



Avis - 8 / 15 - 2 juillet 2011

Association d'Animation, du Cadre de vie, de Recherche et d'Information du quartier du Parc de Nanterre-La Défense
Déclaration n° 76553 le 22.04.76 à la Préfecture de Police, n° 248925 le 30.12.77 à la Préfecture des Hauts-de-Seine
Agréments : Jeunesse et Education Populaire n° 92-187 le 22.02.80 et Code de l'Urbanisme (articles L 121.8 et L 160.1) le 13.06.80

Lors des évènements majeurs, les parkings publics Allende et Préfecture pourront recevoir des spectateurs d'Arena 92. Ces flux s'ajouteront à ceux des parkings privés des Vallona, Liberté, Opéra, Aragon, soit 900 places, et à ceux de Central-Parc, Défense Parc 2, AXA, Égalité, Fraternité. Leur desserte sera problématique.

Dès à présent l'évacuation des résidents est rendue problématique car la densité de la population est telle 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.

L'afflux supplémentaire rendra encore plus critique la situation actuelle, et les évènements 5 000 - 20 000 spectateurs (près de 200 jours par an) auront un impact non négligeable sur le quartier.

Un cas particulier : l'immeuble le Liberté est desservi par une voie pompier de 4 m de large, voie privée ouverte à la circulation publique, encombrée par des stationnements sauvages lors de manifestations organisées dans le Parc A. Malraux. 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 pas d'effet sur les automobilistes de passage, ce que seront, 225 jours par an, les spectateurs d'Arena.

L'accessibilité routière à l'Arena insuffisamment analysée par l'étude d'impact

La description des principales composantes du projet Arena 92 dans « l'étude Alphaville » mentionne ainsi un parc de stationnement :

L'Arena intègre un parc de stationnement en sous-sol d'une capacité de 483 places (...) auxquelles s'ajoutent huit emplacements pour cars (joueurs et médias).

Les aires de stationnement pour le personnel et les visiteurs des bureaux seront regroupées dans une unité indépendante par ses accès.

Les places dédiées aux usagers du stade sont réservées aux publics identifiés (personnalités, protocolaires, abonnés loges, partenaires sièges affaires, officiels, journalistes ...)

Un peu plus loin dans « l'étude Alphaville », la description du projet architectural et paysager donne un plan d'organisation des composantes qui indique les accès :

- du côté du boulevard Aimé Césaire pour les cars des joueurs, les véhicules de régie et des tourneurs, les médias, les protocolaires et VIP, le personnel ;
- du côté du Parvis et de la rue des Longues Raies pour le grand public ;
- à l'angle nord-est, à l'intersection de la rue des Longues Raies et de la rue des Sorins pour les aires de stationnement de l'Arena ;
- à l'angle nord-ouest l'entrée d'une voie intérieure desservant deux emplacements pour la dépose-reprise des cars de joueurs et pour le stationnement des véhicules de régie ou des tourneurs, en sens unique, la sortie étant à l'angle nord-est.

Cependant aucun schéma de circulation des véhicules (automobiles, cars, livraisons) ne présente les dispositifs d'accessibilité, soit permanents liés au fonctionnement quotidien, soit réguliers liés aux évènements selon leur fréquentation et leur nature.

Aucune esquisse de tracé ne garantit la possibilité de réaliser le doublement de la D914 et d'aménager le carrefour avec le boulevard Aimé Césaire.

L'étude d'impact est insuffisante sur cet aspect de la desserte routière et de l'accessibilité à l'Arena.

2° PARTIE

UN PAYSAGE SACCAGÉ, UN JARDIN PUBLIC DÉTRUIT

L'argumentation développée dans cette 2° partie est fondée sur :

- L'étude d'impact environnemental – Alphaville – mars 2011, pièce PC11 de la demande de permis de construire ;
- L'insertion du projet dans l'environnement – Les vues de l'existant proche – Les vues de l'existant lointain – pièces PC6, PC7 et PC8 de la demande de permis de construire ;
- L'étude d'impact de la ZAC Seine Arche – mars 2001 – Le complément d'étude d'impact de la ZAC Seine Arche – mars 2004 ;
- Des photos des sites et des photos-montages que nous présentons pour soutenir nos constats.

Un paysage ouvert vers l'horizon en entrée de ville

Au lendemain de l'inauguration de l'Arche de la Fraternité, le 14 juillet 1989, un nouveau paysage est offert aux yeux de tous depuis les marches du monument : en tournant le dos à Paris, une perspective s'ouvre largement vers la banlieue ouest et les collines du bassin parisien. Plus près une évidence s'impose : la poursuite de « l'Axe historique » jusqu'à la Seine.

On découvre aujourd'hui la Jetée, qui matérialise l'Axe à ses pieds, et de part et d'autre, les frondaisons denses du Jardin et des cimetières ; on repère la diagonale de cèdres qui les relie, la perspective étroite des Terrasses, l'ouverture vers l'horizon et au loin la ligne des collines (photo de mars 2011).



Le saccage du paysage par la construction de l'Arena

La justification du projet dans « l'étude Alphaville » est résumée ainsi :

Un équipement comme l'Arena 92 deviendra l'emblème des nouvelles ambitions métropolitaines de Nanterre – La Défense.

Son impact sur l'environnement du site est présenté ainsi :

Le projet modifiera le paysage urbain lointain dans lequel il constituera un nouveau repère visuel.

Le paysage urbain sera modifié par la création de larges espaces publics minéralisés et animés (kiosques) dimensionnés pour les déplacements de foules en configuration de sortie maximale (soit 40 000 spectateurs).

Son impact sur le paysage est formulé ainsi :

Le projet modifie le paysage du quartier en donnant un caractère de signal urbain de grand gabarit.

Le projet n'aura pas d'impact négatif sur la perspective des Terrasses vers la Grande Arche.

On note d'ailleurs que les vues intégrant l'Arena, présentées dans ce chapitre de l'impact sur le paysage, comme celles de « l'insertion du projet dans son environnement », sont, prises sous des angles de vue sud (de la Jetée), ouest (de la Terrasse), ou nord (des Groues). Aucune vue intégrant l'Arena n'est montrée sous un angle de vue est, depuis les marches de l'Arche, avec au premier plan la Jetée et le cimetière de Neuilly.

L'impact visuel de l'Arena et de son parvis dans le paysage vu du pied de l'Arche ne peut donc pas être apprécié ; c'est une insuffisance de l'étude d'impact.

Il nous est apparu nécessaire de palier cette insuffisance et la photo-montage proposée ci-après donne une vue vraisemblable des transformations radicales du grand paysage depuis le socle de l'Arche, une des « entrées de ville ».

L'Arena, haute de plus de 35 m, occupera la totalité des 2,5 ha du site d'accueil ; l'édifice aura un volume de près d'un million de mètres cubes et formera un obstacle aux vues vers l'horizon.

Le parvis, espace entièrement minéralisé et partiellement bâti de kiosques, prendra la place des jardins et de leur végétation.



Un jardin « biologique » opposé au jardin « spectacle »

« Le parti pris des Jardins de l'Arche consiste à opposer à la ville rude et venteuse une imprévisible nature. On doit comprendre que la ville, avec son béton, son agitation et sa pollution, n'interdit pas la venue d'espèces étranges ou rares » (propos de Gilles Clément dans « Une écologie humaniste » La Martinière 2006)



Sous la Jetée, de chaque côté de la ligne droite des poteaux , sont éparpillées des îles de verdure sur un sol de calade ; les espèces associées sont diverses : des saules blancs, des houx, des hellébores, des pervenches ... des gunneras (plantes qu'il faut protéger l'hiver sous des cloches en osier).

Ces îles de verdure interrompent la perspective ; il faut les contourner, en passant dans les allées, ondoyant à travers le jardin.

Cette première phase des Jardins de l'Arche, réalisée en 1998, est désignée par les concepteurs « la promenade des gunneras » ; la seconde phase serait en cours de réalisation selon « l'étude Alphaville » (chapitre le milieu biologique dans l'état initial du site et de son environnement) qui indique :

le jardin des éléments reliera les deux cimetières ...

la promenade des parrotias permettra de rejoindre le boulevard ...

Les conséquences de la réalisation du parvis, connexe à l'Arena et indispensable pour sa desserte piétonnière, sur la seconde phase des Jardins de l'Arche n'est pas analysée dans l'étude d'impact.

La destruction du jardin par la réalisation du parvis de l'Arena

Le parvis de l'Arena est prévu sur l'Axe pour accueillir les flux piétonniers, à l'entrée et à la sortie des spectacles et leur permettre d'accéder en nombre aux réseaux de transports en commun de La Défense.

Ce parvis, d'une largeur d'environ 40 m au droit du projet, est entièrement minéralisé et partiellement bâti de kiosques ; il sera parcouru, dans les quarante minutes qui suivent chaque événement majeur, par une foule de 30 000 piétons ; il devra être libre de tout obstacle ; le parvis minéral prendra donc la place des jardins et de leur végétation.

Le projet est incompatible avec l'orientation générale du PADD : « Donner à voir les grands paysages de Nanterre ».

« L'espace à dominante végétale à créer, les Terrasses de Nanterre », prévu jusqu'à l'Arche, disparaît avec ce projet ; l'action « Enrichir la trame verte et favoriser la biodiversité : aménagement d'une continuité verte entre le parc du Chemin de l'Ile et les jardins de l'Arche » est remise en cause à cette extrémité de l'Axe.

3° PARTIE

UNE CONSTRUCTION INCOMPATIBLE AVEC LES DISPOSITIONS DE LA ZAC SEINE ARCHE

L'argumentation développée dans cette 3° partie est fondée sur :

- L'étude d'impact environnemental – Alphaville – mars 2011, pièce PC11 de la demande de permis de construire ;
- L'accord du gestionnaire du domaine et le Cahier des prescriptions architecturales et urbaines, pièces PC10 et PC30 de la demande de permis de construire ;
- Le plan des accès au 1:500°, pièce PC2.3 de la demande de permis de construire ;
- L'étude d'impact de la ZAC Seine Arche – mars 2001 – Le complément d'étude d'impact de la ZAC Seine Arche – mars 2004 ;
- Le programme global de construction et le programme des équipements publics du dossier de réalisation de la ZAC de 2004.

Des parcs urbains aux deux extrémités de l'axe historique

L'étude d'impact 2001 produit une pièce graphique intitulée « plan-programme, phase projet : les pôles de centralité et d'animation et la vocation dominante des secteurs ».

Dans ce plan-programme des « parcs urbains » de grande dimension figurent aux deux extrémités de l'Axe historique :

- à l'ouest, sur la section de l'Axe s'élargissant vers la Seine, depuis la voie du RER de St-Germain, en passant par le talweg, aujourd'hui en broussailles, et l'échangeur des deux autoroutes, en partie couvert, jusqu'au Parc du chemin de l'île ;
- et à l'est, sur la section de l'Axe allant de la dernière terrasse n°17 jusqu'au pied de l'Arche, d'un cimetière à l'autre.

La réalisation du parvis, connexe à la construction de l'Arena est incompatible avec « la vocation de parc urbain » prévue sur cette section de l'Axe, ainsi qu'avec « la création d'espaces verts dans le prolongement du Jardin de l'Arche existant » inscrite dans le programme des équipements publics approuvé.

De nouvelles centralités sur des lieux autres que le site des Bouvets

Dans le chapitre de présentation du parti d'aménagement dans l'étude d'impact 2001, de « nouvelles centralités » sont définies :

- un pôle d'intérêt supra-communal organisé autour de la nouvelle gare Nanterre – Université,
- un pôle à l'échelle de la commune organisé au croisement de l'axe historique et de la gare de Nanterre – Préfecture.

L'étude d'impact 2004, établie sur la base du parti d'aménagement retenu à l'issue de la mission de définition, reprend cette orientation de faire « émerger des pôles urbains forts » et la développe ainsi :

Le parti d'aménagement propose d'ouvrir l'Université sur la ville en créant un pôle d'envergure régionale autour de la nouvelle gare Nanterre – Université. Une place

haute ou esplanade fédère les grands équipements (...) Sur cette place viendront se greffer des équipements commerciaux et des programmes tertiaires (...)

Le centre commercial comprendra un hypermarché, des boutiques, des moyennes surfaces ou surfaces spécialisées et des restaurants. Cet équipement est important à l'échelle du projet mais reste destiné à une clientèle locale qui concerne avant tout les résidents, les salariés et les étudiants.

Le second pôle envisagé en 2001 au croisement de l'axe historique et de la gare de Nanterre – Préfecture, ne figure plus en 2004.

Aucun autre site de « centralité » n'est prévu dans les études d'impact. Rien de cet ordre supra-communal sur le site des Bouvets et le projet Arena apparaît bien étranger au parti d'aménagement retenu. Il le bouscule radicalement.

Cet équipement «parachuté», de dimension métropolitaine, élément majeur du territoire et de son dynamisme, est incompatible avec les orientations retenues pour les « nouvelles centralités » de la ZAC.

Évacuer les nuisances du trafic de transit

L'étude d'impact 2004 développe la nécessité de hiérarchiser le réseau routier selon la nature des trafics de transit, locaux ou résidentiels ; celle de 2001 résume cette orientation ainsi :

Évacuer les nuisances du trafic de transit au profit d'une circulation locale : le trafic de transit sera rejeté à l'extérieur des quartiers sur l'A14, l'A86, la RN314 et la RD131.

Les infrastructures connexes à la construction de l'Arena incombent à l'Epadesa qui s'est engagée à réaliser le parvis piétonnier et la rue des Longues Raies, mais pas le doublement de la D914 (ex N314) pourtant nécessaire au transit ouest > est des véhicules vers les parkings de La Défense ; ce sont les voies résidentielles ou locales qui recevront les trafics générés par les événements de l'Arena, contrairement à cette orientation de rejeter le trafic de transit à l'extérieur des quartiers.

Sur ce point des infrastructures routières de desserte le projet est incompatible avec les orientations développées dans les études d'impact de la ZAC.

Réconcilier les échelles locale et métropolitaine

Parmi les raisons pour lesquelles le projet a été retenu, présentées dans l'étude d'impact 2004 on lit ce qui suit :

Il s'agit d'un projet à la fois local et territorial, créant un trait d'union évident, « pacifiant » l'axe et le réconciliant avec l'histoire de Nanterre. Le parti d'aménagement des Terrasses de Nanterre préserve l'unité de l'axe en établissant des séquences à l'échelle des quartiers.

La masse colossale d'Arena formant un obstacle visuel et physique fait-elle trait d'union ? Est-elle à l'échelle des quartiers ?

Les foules qui fréquenteront le « stade de spectacles » sont-elles de nature à « pacifier » l'axe ?

La réconciliation avec l'histoire de Nanterre est relative à son urbanisation : une juxtaposition de cités et de zones isolées par des infrastructures de déplacements que la ZAC Seine Arche a pour objectif de réparer. Le projet Arena n'apparaît-il pas « parachuté », n'offrant pas une réponse de qualité « au dessein de réparation du site » ?

Ces considérations générales sur le sens du projet urbain Seine Arche montrent l'inopportunité de la construction d'Arena sur le site des Bouvets. Un autre projet, en adéquation avec les dispositions de la ZAC peut être proposé.

La prise en considération de l'état d'avancement du PGC, programme global de construction, présenté dans « l'étude Alphaville » permet de le justifier. Du constat effectué, nous tirons les questionnements suivants :

1°/ pour les bureaux, sur les 205 000 m² du programme, 148 635 m² (soit 73%) sont livrés ou en construction (à la date de mars 2011); il reste à engager 56 365 m².

33 000 m² de bureaux sont intégrés à l'Arena.

23 000 m² de bureaux sont promis pour la 1° phase de l'opération Coeur de quartier – gare de Nanterre université.

Le projet Arena déséquilibre la réalisation de la ZAC puisqu'il n'y aura plus de possibilité de bureaux pour la 2° phase du Coeur de quartier, programme tertiaire indispensable à l'équilibre de cette opération.

2°/ pour les logements, sur les 238 000 m² du programme, 119 972 m² (soit 50%) sont livrés, en construction ou engagés ; la moitié du programme prévu n'est pas encore engagée!

Quel retard en comparaison à la réalisation des bureaux et à l'affirmation des initiateurs de la ZAC du maintien de l'équilibre, en surface, de 1 m² de logement pour 1 m² de bureau, tout au long de l'avancement des opérations.

L'opportunité que présentent les trois hectares du site des Bouvets est de rattraper rapidement ce retard, sur des terrains propices au développement de l'habitat au milieu même des quartiers d'affaires de La Défense et du Parc Nord.

Le site peut recevoir un millier de logements, environ 80 000 m² , avec leurs équipements de proximité, dans l'environnement boisé des cimetières et dans la continuité de la coulée verte des Jardins de l'Arche dont la seconde phase pourra être réellement réalisée.

Ce contre-projet est radicalement plus conforme aux orientations de la ZAC que ne l'est le projet Arena.