

# Une autre ambition pour Courbevoie



Groupe municipal d'opposition soutenu par le Parti Socialiste, Europe Écologie les Verts, le Parti Communiste, le Parti de Gauche et des acteurs de la vie locale

## **CONTRIBUTION DU GROUPE UNE AUTRE AMBITION POUR COURBEVOIE AU DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE DES PERMIS DE CONSTRUIRE DU PROJET HERMITAGE**

Le 12 septembre dernier nous avons déposé une déclaration préalable. Après étude du dossier d'enquête publique nous constatons qu'aucune réponse circonstanciée ne permet un avis éclairé sur le bien fondé de ce projet. Les informations contenues dans les documents sont insuffisamment renseignées et soulèvent au surplus des questions de fond sur les possibilités de maintien de cette opération d'urbanisme.

### **1 - Le périmètre d'étude**

#### 1-1 : Les accès

Les documents visent les seuls PC déposés par le pétitionnaire. Pourtant il est facile de constater immédiatement que le projet est en interconnexion constante avec une plus vaste opération, consistant en la couverture de la RD7. Les documents renvoient délibérément à des plans et PC du ressort de l'EPADESA « Aménagement extérieur hors emprise PC de la compétence de l'aménageur ».

Cette facilité est inacceptable dans le sens où précisément aucun document ne permet de juger de la pertinence des interconnexions. Ainsi les voiries de dessertes de l'opération ne sont pas renseignées et rien ne permet d'apprécier la cohérence entre les dessertes externes et internes du projet objet des PC.

Il en est de même pour les dessertes souterraines (voie de l'Ancre, voie des Bâisseurs) qui vont faire l'objet d'une consultation préalable ces prochains jours. Il est inacceptable que les liaisons urbaines et architecturales comme les présumés de circulation poids lourds ne puissent pas être identifiées de concert avec les PC objet de l'enquête.

Aucun document ni étude ne sont fournis sur les choix de circulation routière et les modifications qui seront induites par l'opération. Ainsi des accès depuis le Pont de Neuilly : Quid de l'actuel tourne à droite ? Quid du sort réservé à l'autopont ? Quid d'éventuelles requalifications des voies de circulation ? Idem pour la rue du Général Audran et pour le circulaire.



Bien évidemment aucune étude d'impact sur les circulations ni pendant le chantier, ni même après ne sont documentées !

Nous considérons donc que l'information est insuffisante et ne permet pas au public une parfaite information des conséquences en matière de dessertes et de circulation de l'opération objet de l'enquête.

### 1-2 : Le contrôle du foncier

Aucun document ne permet de constater l'état actuel du contrôle du foncier par le pétitionnaire. Deux éléments importants pour l'établissement de ce contrôle ne sont pas même mentionnés :

- Des terrains appartiennent au Conseil Général, aucun document visant l'accord d'une cession du Conseil Général au pétitionnaire ou à l'aménageur ne sont repris dans les documents. Cet aspect fait peser une réelle incertitude sur la faisabilité technique de l'opération en cas de désaccord avec le Conseil Général.
- Le périmètre du projet est inclus dans le périmètre de l'ASL « Louis Blanc », cette nouvelle interconnexion représente par la destruction de lots de volume et d'équipements appartenant à l'ASL une totale inconnue sur la faisabilité même de l'opération projetée. Il n'est nulle part fait mention dans les documents présentés de l'existence de l'ASL et d'accords qui auraient été trouvés avec cette dernière. De plus fort, le règlement de l'ASL prévoit un accord unanime de ses membres pour autoriser toutes démolitions incluses dans son périmètre. Les PC objets de l'enquête sont donc en contradiction avec les statuts de l'ASL qui interdisent toutes démolitions dans son périmètre en l'absence de l'accord de tous les membres de ladite ASL.
- Aucun document ni récapitulatif ne fait le point sur les autres achats et négociations par le pétitionnaire des terrains d'assiette des PC.

Nous considérons donc que l'information est insuffisante et ne permet pas au public une parfaite information des conséquences induites sur l'opération par des défauts éventuels de contrôle du foncier par le pétitionnaire sur les terrains d'assiette.

## **2 - Les inconnus techniques extrinsèques**

L'assiette du projet recouvre des circulations et des réseaux d'une extrême importance.

### 2-1 : Les transports en communs souterrains

Le RER et la future ligne EOLE sont à toute proximité de l'assiette du projet en ce compris la couverture de la RD7. Aucun document, aucune étude ne permet de juger du



bien fondé du choix de l'assiette par rapport à ces équipements d'intérêt régional ! Aucun phasage n'est mentionné et rien ne permet d'apprécier les possibilités de concordance calendaire des travaux de la future ligne EOLE avec les PC objets de l'enquête qui pourraient être de ce chef remis en cause sinon dans sa faisabilité au moins dans son timing, voire dans ses présupposés techniques.

Ces éléments qui ne sont même pas évoqués ne permettent pas au public de pouvoir se faire une opinion parfaitement renseignée et constituent de graves aléas de construction. Il est inacceptable que l'enquête n'en fasse pas état !

## 2-2 : La conduite de gaz haute pression sous la RD 7

Une partie du périmètre se trouve soit dans la bande des effets létaux significatifs soit dans la bande des premiers effets létaux. Il est interdit de construire des IGH dans la zone des effets létaux significatifs et des premiers effets létaux ! Le document reconnaît p 115 que le projet se situe au moins (sic) pour partie dans une des bandes.

La concision de l'étude laisse pantois ! Aucune solution n'est proposée et ce sera au Maître de l'Ouvrage de prendre en compte ces contraintes. Lequel, le pétitionnaire des PC objets de l'enquête ou bien l'aménageur ? Pas de réponse. Pire, cette pseudo étude d'impact juge elle-même, nous citons qu' « il serait téméraire de conclure plus avant, à ce stade de connaissance du projet de couverture » de la RD 7.

Comment peut-on accepter qu'un des éléments techniques les plus importants du projet, savoir la sécurisation et/ou le dévoiement d'une double canalisation desservant des milliers de logements et des milliers d'entreprises ne soit pas étudié plus avant !

L'amateurisme atteint ici des profondeurs inégalées. Ce n'est même plus de l'information publique mais de la totale désinformation ! On renvoie un risque considérable à des études ultérieures ! Qui osera délivrer par la suite des PC avec une telle inconnue ?

Nous considérons donc que l'information est insuffisante et ne permet pas au public une parfaite connaissance des conséquences induites sur l'opération par la présence significative sur le terrain d'assiette ou à proximité de réseaux de transports en commun et de canalisation de gaz à haute pression.

Mieux, nous attirons l'attention des Commissaires Enquêteurs sur la grave responsabilité de laisser reporter à des études ultérieures à ce jour non fournies, la faisabilité d'un tel projet avec les conséquences de l'impossibilité en l'état de facto, de pouvoir construire des IGH sur au moins (re-sic) une partie du périmètre d'assiette des PC !



### **3- Les conséquences des choix techniques intrinsèques**

Le projet objet de l'enquête repose sur 3 PC distincts mais complètement interdépendants sous les élévations avec des sous-sols communs. Cela laisse la porte ouverte non seulement à une réalisation en plusieurs tranches mais également à la possibilité de non réalisation d'un des PC. Cet élément est en contradiction avec les protocoles avec l'aménageur qui prévoyait une seule opération. On peut envisager que le pétitionnaire doute lui-même de sa faculté à réaliser les trois permis concomitamment.

Les risques induits sont un report de livraison de l'ensemble de l'opération. Or aucune étude d'impact ne prévoit un tel cas de figure.

Il n'est pas non plus acceptable à ce stade qu'une nouvelle inconnue visant un phasage, vienne grever cette opération dont nous avons rappelé dans notre déclaration préalable toutes les difficultés de financement.

Il existe également un manque patent d'information sur les choix techniques des mélanges de typologies diverses dans un même ITGH. A titre d'exemple aucun élément précis vise la possibilité pour des acquéreurs d'appartements de réunir lesdits appartements en maintenant une sécurisation anti incendie.

Aucune étude ne permet d'apprécier les dessertes verticales et leurs impacts en matière de sécurité.

Nous considérons donc que l'information est insuffisante et ne permet pas au public une parfaite connaissance des conséquences induites sur l'opération par les choix stratégiques, techniques et commerciaux du pétitionnaire.

### **4 - Des études d'impact insuffisantes ou inexistantes**

#### 4-1 : Les conséquences sur les transports en commun

Il est mentionné que l'entier projet pourrait accueillir simultanément 10 000 personnes... Il est aujourd'hui patent que les actuelles dessertes en transport en commun et plus particulièrement la station ligne 1 sont déjà totalement saturées. La présence d'un équipement public viendra renforcer le risque d'augmenter de manière considérable la saturation de la ligne 1 aux heures de pointes. Aucune étude d'impact ne vient renseigner sur ces conséquences et sur les traitements envisagés !

#### 4-2 : Les conséquences sur la circulation automobile

On a vu précédemment les problèmes posés par les accès. Là non plus aucune étude précise avec une estimation des surcharges de circulation automobile n'est fournie.



Comme d'habitude on se reporte à des études absentes de l'enquête en faisant seulement état d'une volonté municipale de réétudier ces rues et les carrefours sans pour autant que le pétitionnaire nous renseigne sur ces graves difficultés. Il en est évidemment de même pour la circulation des poids lourds qui auront à livrer une opération comportant un hôtel, des bureaux, des appartements de luxe, un centre commercial, une galerie d'art et même un établissement de nuit !

Pire le projet contient une incroyable mauvaise foi en faisant état de la présence de transports en commun à proximité qui réduiraient la circulation automobile ! Comment peut-on laisser croire que les utilisateurs de logements de luxe viendront en transport en commun ! Il est d'ailleurs prévu des accès automobile « VIP » sur la dalle en contradiction avec les cheminements piétons de l'espace public.

#### 4-3 : Les conséquences sur la circulation piétonne

Aucune étude de calcul de flux piétons, entre la station de métro et le périmètre, n'est portée à la connaissance du public ! Bien évidemment aucune projection des flux futurs n'est non plus fournie !

#### 4-4 : Les conséquences sur le stationnement

Le ratio de stationnement visant les 3 PC est faible mais pourrait suffire à leur utilisation. En revanche le traitement du stationnement des immeubles résidentiels extérieurs au périmètre est plus que succinct ! Actuellement un grand nombre de résidents du secteur jusqu'à la rue du Général Audran utilise un parking propriété de DEFACTO à la suite de divers accords réciproques. Rien n'indique dans le projet soumis à l'enquête publique le sort réservé aux parkings actuels dont il est évident que leurs configurations seront modifiées. Seule la mention d'un parking de 140 places est mentionnée sous un des immeubles DAMIERS (Dauphiné).

Là non plus aucune étude d'impact ne vient confirmer le bien fondé du nombre de place retenu. Enfin, ce parking semble totalement extérieur au projet objet de l'enquête et à celui de la couverture de la RD 7. Rien ne vient préciser qui doit le construire et quand !

#### 4-5 : Les conséquences climatiques et environnementales

S'agissant des effets dits « venturi » exceptionnellement important à La Défense force est de constater l'inanité des études. Aucune mesure in situ n'ont été faites ! Faut-il rappeler que la réalisation de la tour FIRST a conduit après étude in situ à renforcer la couverture des passages piétons pour diminuer les impacts... Ici rien !

De plus fort et malgré la proximité de plusieurs immeubles résidentiels ou de bureaux aucun calcul d'impact de pression sur les façades et au niveau de la dalle n'est produit. Il n'y a même pas d'étude d'impact de pression entre les immeubles objets des PC !



Pire, des simulations dont les présupposés sont flous visent un certain nombre de points dits « inconfortables ». Pourtant aucune mesure corrective n'est apportée.

Enfin, nous constatons que malgré une forte revendication verte et l'espoir d'une certification BREEAM, les documents fournis ne permettent pas de constater des garanties réelles.

Nous considérons donc que l'information est insuffisante et ne permet pas au public une parfaite connaissance des conséquences induites sur l'opération par les impacts décrits au présent chapitre.

## **5 : Les présupposés architecturaux, le choix d'ITGH**

### 5-1 : L'impact des vues depuis l'extérieur

La volonté de réaliser deux ITGH de 300 m de haut est en contradiction avec les choix précédents de l'organisation de la « Sky line » préexistante. Le positionnement de ces deux tours vient rompre d'une manière extrêmement violente le rythme du bâti. Positionnés en bas de la dalle, leur hauteur va lourdement impacté l'ordonnancement des vues depuis Paris et le panorama de la Seine.

Nous constatons une fois encore que le projet n'est aucunement relié avec une projection du panorama à venir des berges de Seine. Ce projet est totalement autonome et ne se soucie aucunement des conséquences visuelles qu'il aura sur la durée. Il ne s'inscrit pas dans un schéma global et cohérent de La Défense.

### 5-2 : Les vues proches et la perte d'ensoleillement

Mais c'est surtout au niveau des voisinages immédiats que vont se poser le plus de difficultés. Une fois encore aucune étude précise ne vient renseigner les voisins sur les conséquences réelles de pertes d'ensoleillement. Un immeuble (Damier Dauphiné) n'est même pas mentionné comme impacté par une perte de vue et donc d'ensoleillement.

Les études se bornent à renseigner les futurs habitants des tours projetés mais pas les résidents à proximité, certains immeubles sont à moins de 10 m. C'est peut être la une bonne méthode commerciale, mais ce n'est évidemment pas une bonne information publique visant les personnes directement concernées. Il en est de même pour les immeubles de bureaux dont les Bailleurs ne manqueront pas de s'interroger.

Nous considérons donc que l'information est insuffisante et ne permet pas au public et aux habitants proches une parfaite connaissance des conséquences induites sur l'opération par les présupposés architecturaux de deux ITGH. Faut-il rappeler qu'une



étude d'impact doit présenter une parfaite analyse des effets directs sur le voisinage. Nous en sommes très loin !

## **6 - Les conséquences sociales du Projet.**

Un court chapitre évoque les conditions de relogement des immeubles à démolir. Nous rappellerons à cet égard que la commission municipale visant le contrôle du relogement a mis fin à la majorité de ses membres à sa mission en constatant le défaut total d'information validée sur ledit relogement.

A toute proximité de l'opération projetée se trouve un HLM propriété de l'OPH de Courbevoie, le texte évoque une population « sociologiquement différente ». Nous émettons les plus vives réserves sur la pérennisation de cette population sociologiquement différente. Comment peut-on en effet envisager la cohabitation entre un hôtel de luxe, un centre commercial de luxe, des appartements de luxe et un HLM ? Il y a là une incohérence commerciale qui peut masquer une volonté de « redimensionner » la population du quartier.

Dans le même esprit, il y a tout lieu de penser que les immeubles Damiers en copropriété risquent d'être confrontés à une pression lourde dans l'avenir du quartier.

Nous constatons un lourd silence plein de sous entendus sur le devenir des populations existantes du quartier. Il est très curieux que la non plus, aucune étude, ni information visant le devenir d'immeubles qualifiés par ailleurs dans le texte d'anciens (sic) ne viennent informer les voisins sur le mauvais sort qui pourrait leur être réservé.

A cet égard, les documents visant les équipements publics et commerciaux du quartier, nonobstant le centre commercial et la galerie d'art inclus dans le projet sont d'un pesant silence en matière de prévision d'équipements. De plus fort, les documents communiqués bottent en touche en exprimant « qu'en l'état actuel des données, compte tenu du laps de temps important qui s'écoulera (?), avant l'arrivée d'une nouvelle demande... on ne conclura pas plus avant »...

Dès lors et s'agissant de ce chapitre ce n'est pas le défaut d'information qui est grave, mais le refus d'en délivrer. Cela laisse la porte ouverte à tous les fantasmes d'un aménageur pris de folie. Une enquête publique doit prévoir tous les impacts en matière d'environnement. L'environnement social est une des composantes de la problématique environnementale. Il est ici, sinon oublié, volontairement masqué !





## **7- Les fausses informations, les informations tronquées, les informations refusées à la connaissance du public**

A ce stade nous souhaitons attirer l'attention des commissaires enquêteurs sur une présentation faussée de l'opération dont les conséquences peuvent être gravissimes.

- Les documents prennent comme exemple une opération abandonnée, la Tour dite GENERALI, cela vise à fausser la transparence de l'état actuel du plan de renouveau de la Défense. Un correctif aurait du être apporté dans un esprit de transparence réelle de l'état actuel des projets et de leur réelle faisabilité.
- L'étude visant le caractère inondable du site est insuffisante et aucune documentation sur la mise hors d'eau des sous-sols avec une parfaite étanchéité n'est fournie, le traitement par pompage semble complètement insuffisant.
- A cet égard, les études de sondage sont elles aussi insuffisantes. Elles font état de présence de pollution importante sans envisager ni les méthodes, ni les tonnages d'évacuation.
- Aucune information géologique précise n'est fournie alors que les fondations des tours sont sans doute proches d'un lit très ancien de la Seine.
- Aucune mention n'est faite sur des études visant la qualité de la dalle à proximité de l'opération, alors que la problématique à moyen terme de la réfection de la dalle a été repris dans les traités de constitution des partages de responsabilité entre EPADESA et DEFACTO qui ne dispose pas aujourd'hui des financements suffisants pour ce faire.
- Les informations sur le traitement d'un des chantiers les plus importants des vingt dernières années à l'échelle de l'Île de France relèvent sinon de l'amateurisme au moins de la tromperie. On lit une sorte de fourre tout grotesque qui va de l'arrosage en période sèche, à la mise en œuvre d'un port fluvial... sans aucune information sur un accord éventuel des administrations concernées ! On a du mal à voir comment les matériaux à évacuer ou à amener pourraient passer dudit port au chantier en franchissant un axe majeur de circulation comme la RD 7 !
- Enfin et malgré l'importance des démolitions projetées l'étude de présence d'amiante n'a pas fait l'objet d'un diagnostic avant travaux !





Une enquête publique en bonne et due forme se doit avant tout être en relation avec l'importance des travaux et aménagements projetés et avec leurs incidences prévisibles sur l'environnement analysé dans sa totalité. Nous constatons une fois encore que nous en sommes loin.

La totalité du projet qui englobe à ce jour :

- Deux ITGH, plus des bâtiments annexes d'importance ;
- Un équipement public couvrant une route départementale ;
- La nécessité de sécuriser ou de dévier une double canalisation de gaz à haute tension ;
- A toute proximité un projet de transport en commun ferré (EOLE),
- Un autre réseau de transport en commun existant (RER),
- Des couloirs de circulation aérienne,
- La reconfiguration de voiries souterraines de type tunnel,
- Des études de sols et de faisabilité incomplètes,
- La liste n'est pas exhaustive ;  
n'a pas fait l'objet d'une publicité ni d'information suffisante.

Une demande de prorogation de quinze jours de l'enquête a été refusée.

Les mesures envisagées par le pétitionnaire pour remédier aux conséquences dommageables du projet sur l'environnement ne sont pas suffisamment décrites.

Les informations sur la globalité du projet en ce compris la couverture de la RD7, les interconnexions avec les espaces publics et les circulations routières et piétonnes reposent sur des hypothèses non validées qui feront l'objet d'une seconde enquête publique.

Nous demandons donc aux Commissaires enquêteurs de remettre un avis défavorable sur cette première enquête.



Jean André LASSERRE  
Conseiller Général des Hauts de Seine  
Conseiller Municipal  
Président du Groupe UAAPC

Anthony KLEIN  
Conseiller Municipal  
Chargé de l'urbanisme  
et du logement

Joëlle PARIS  
Conseillère Municipale  
Chargée de l'environnement  
et du développement durable

Et tous les Conseillers Municipaux du Groupe UAAPC :  
Cécile Boucherie, Ingrid FASSAUHER, Daniel SUISSE, Christian MIMIAGUE, Isabelle TRESSON

