Murielle Lescop
Commissaire enquêteur

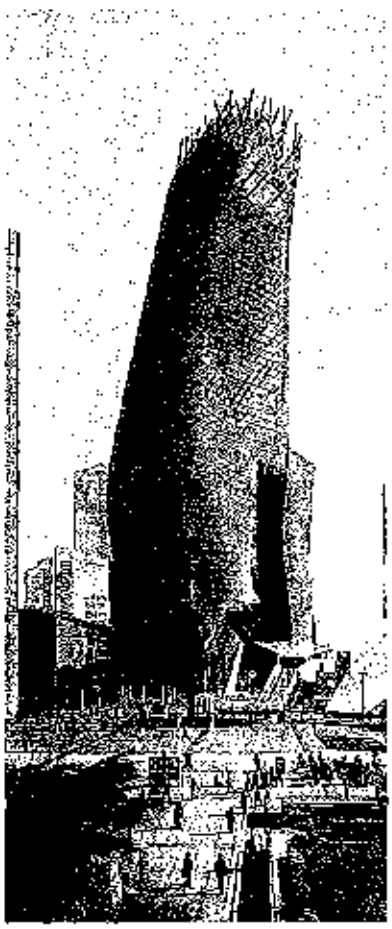
Enquête publique

Préalable

à la demande de permis de construire, valant enquête au titre des articles L 123-1 et suivants du code de l'environnement, concernant la construction d'un immeuble de grande hauteur à usage de bureaux, dénommé « tour Phare » sis place Carpeaux/ route de la Demi-lune – La Défense 6 sur la commune de Puteaux

du 3 mai 2010 au 5 juin 2010 inclus

RAPPORT



PRÉFECTURE DES HAUTS DE SEINE
27 JUIL. 2010
DRE - Enquêtes Publiques
et Actions Foncières

Contexte juridique de l'enquête publique :
L'enquête publique s'est déroulée sans incident jusqu'à son terme, du 3 mai 2010 au 5 juin 2010 inclus, conformément aux articles suivants :

- Au Code de l'urbanisme et notamment son article R 423-57 et R 423-28-d
- Au Code de l'environnement, et notamment ses articles L 112-1 et L 141-4
- Au Code de la construction et de l'Habitation et notamment l'article L 122-1
- Décret n°77-1141 du 12 octobre 1977 pris pour application de la loi 76-629 du 10 juillet 1976 relative à la protection de la nature, codifiée en R 122-1 à R 122-16 dans le Code de l'environnement par le décret n° 2005-935 du 2 août 2005
- Et notamment l'article R 122-8 qui soumet les constructions d'une hauteur supérieure à 50 mètres à la réalisation d'une étude d'impact.
- Décret n°85-453 du 23 avril 1985 pris en application de la loi n° 83-630 du 12 juillet 1983 relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement codifiée par les articles L 123-1 à L 123-16 du code de l'environnement.
- Décret n°2009-2-496 du 30 avril 2009 relatif à l'autorité administrative de l'Etat, compétente en matière d'environnement prévue aux articles L 122-1 et L 122-7 du code de l'environnement
- La circulaire du 3 septembre 2009 du ministère de l'écologie, de l'Energie, du développement Durable et de la Mer relative à la préparation de l'avis de l'autorité environnementale.
- L'arrêté du 14 novembre 2008 relatif à la délimitation du périmètre d'opération d'intérêt général pour l'aménagement de la Défense, publié au Journal Officiel du 30 novembre 2008

Mon rapport s'organise en cinq parties :

1. Objet de l'enquête..... p.04

2. Déroulement de l'enquête..... p.13

3. Analyse des observations recueillies..... p.19

4. Bilan de l'enquête p.37

5. Observations p.40

Les Annexes figurent dans un tome séparé. Mes conclusions figurent sur un document séparé intitulé : CONCLUSIONS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

Liste des abréviations utilisées :

POS : Plan d'Occupation des Sols
SHON : Surface Hors Œuvre Utile
EPAD : Etablissement Public d'Aménagement de la Défense, qui prendra le nom de La Défense Seine Arche, suite à la fusion avec l'EPASA (Etablissement Public d'Aménagement Seine Arche)
ERP : Etablissements Recevant du Public
UVP : unité de voiture particulière
2UVP : égales à 1 camion

1 OBJET DE L'ENQUETE

1-1 Le projet

Le projet de construction d'un immeuble de grande hauteur à destination de bureaux est situé sur la commune de Puteaux, dans le périmètre de l'Opération d'Intérêt National du quartier de la Défense, secteur Défense 6. Le projet est déposé par CNIT développement, SCI dont le siège social est 7, place Adenauer, 75772 Paris cedex16, à l'initiative de la société Unibail-Rodamco.

Le projet de construction de la tour Phare s'inscrit dans le cadre du Plan de Renouveau de la Défense, voté par décret en 2007, et plus particulièrement le plan d'Urgence.
Le projet est issu d'un concours organisé par l'EPAD, en collaboration avec le maître d'ouvrage, remporté par l'architecte américain, Thomas Mayne et son agence Morphosis, située dans l'Etat du Colorado, en 2006. Etaient représentés lors des délibérations, l'EPAD, les communes de Puteaux et de Courbevoie.

1-2 Position stratégique

1-2.1 Diagnostic de la Défense en 2005

Le parc de bureaux du quartier d'affaires, menaçait de devenir obsolète en raison des évolutions des besoins des entreprises, et du vieillissement du parc. Le risque majeur, si rien n'était entrepris, était l'abandon de certains secteurs du site, menaçant à terme de constituer une friche tertiaire. C'est le bilan tiré d'un audit entrepris en 2005 par l'EPPAD, qui a conduit le Ministre d'Etat, Nicolas Sarkozy, Ministre de l'intérieur et de l'Aménagement du territoire et Dominique Perben, Ministre de l'Equipement, des Transports et de la Mer à adopter les propositions de l'EPAD et annoncer la mise en place d'un plan de Renouveau pour répondre aux nouveaux enjeux économiques.
Le schéma Directeur de Renouveau de la Défense, approuvé par l'EPAD, le 21 septembre 2006, met en place les orientations d'aménagement pour le quartier d'Affaires, déclinées sur trois échelles de temps, dont un plan d'Urgence qui intégrait les projets du secteur privé et des grands comptes, déjà avancés, tels que la Salle des Marchés, en trois secteurs d'aménagement prioritaires. Ce plan d'Urgence poursuit l'objectif d'insuffler rapidement une nouvelle impulsion au quartier d'affaires. Le projet tour Phare s'inscrit dans ce plan d'urgence.

1-2.2 Objectifs du plan d'Urgence

Les objectifs du plan d'Urgence s'inscrivent dans les objectifs généraux du Plan de Renouveau, lesquels poursuivent le but pour la Défense, de redevenir Leader Economique à l'échelle de l'Europe. Le plan d'Urgence concerne plus spécifiquement trois secteurs prioritaires pour lesquels ont été définis trois Schémas opérationnels d'aménagement, la Porte Ouest, la Porte Nord, Défense 2.

- Développement de 450 000 m² d'immeubles tertiaires sur la période 2007-2013, dont 150 000 m² de démolition-reconstruction
- Modernisation des transports en commun
- Amélioration de la qualité de vie par la rénovation des accès et des circulations, création et requalification des espaces publics
- tour Phare prévue dans le secteur Porte Nord

Le plan d'Urgence a déjà permis de lancer les travaux de la Salle des Marchés et la régénération de la tour Générali.

Le plan d'Urgence et le plan de Renouveau de la Défense prévoient en tout la production 800 000m² de bureaux répartis en 500 000 m² de surfaces neuves et 350 000 m² de surfaces réhabilitées, sur une période programmée entre 2007 et 2020.

Ces objectifs sont conformes à ceux du SDRIF de 1994 ainsi que le SDRIF révisé, qui réaffirment chacun la volonté de conforter un pôle d'affaires au quartier d'Affaires de la Défense étendu sur le territoire de Nanterre et de le moderniser.

1-2.3 Cadrage réglementaire

1-2.4 Périmètre OIN

Le périmètre du projet est situé dans un périmètre OIN, dont la liste figure à l'article R. 490 -5 du code de l'urbanisme, codifié à la suite du décret du Conseil d'Etat pris le 30 décembre 1983.

Ce périmètre modifié en 2000, s'étend sur deux communes, Courbevoie et Puteaux.

La qualification d'OIN a pour effet de soumettre les autorisations de construire au Maire au nom de l'Etat ou au représentant de l'Etat dans le département, après avis du Maire ou du président de l'établissement public compétent, en l'occurrence l'EPAD (Etablissement Public pour l'Aménagement de la Défense)

1-2.4.1 Orientations Générales d'Urbanisme applicables dans le périmètre de l'opération d'Intérêt National que quartier de la Défense.

Ces orientations s'appliquent par décret du 20 août 2007, et s'appliquent aux documents d'urbanisme inférieurs.

Le Plan de Renouveau situe le périmètre de l'opération dans le secteur B8, dit Monumental. « *Les projets d'aménagement et d'architecture devront renforcer l'identité et la cohérence du secteur à travers une composition de l'espace et des bâtiments prenant systématiquement en compte la globalité du secteur et l'ensemble de ses activités* »

« *Les projets d'aménagement du secteur devront intégrer, notamment dans leur conception, les flux de tout ordre qui forment un tout ; flux issus de la gare multi modale liés aux habitants et aux usagers, flux touristiques liés aux architectures monumentales, lux liés aux commerces et aux spectacles grand public en extérieur.* »

« *Les accès aux bâtiments depuis le parvis et depuis les voiries des villes limitrophes devront être conçus de telle sorte qu'il existe entre eux une relation visuelle entre les différents niveaux à travers des espaces largement dimensionnés. Ceux des accès sous la dalle et au niveau des voiries des villes, seront aménagés, autant que possible, de telle sorte qu'ils bénéficient d'un éclairage par lumière naturelle.* » p.12

1-2.4.2 Le Schéma opérationnel SO1, dit « Porte Nord »

Le schéma directeur applicable au secteur délimité par les quartiers de la Défense 6, Défense 12 et le faubourg de l'Arche prévoit :

- La requalification du bd Circulaire en boulevard urbain qui permettra d'accueillir de nouveaux bâtiments
- La constitution d'un front urbain sur ce boulevard
- La requalification de la place Carpeaux et la construction d'une tour : « *la place Carpeaux devra faire l'objet d'un traitement urbain valorisant. Les nouvelles constructions de la Porte Nord devront d'adapter à ce nouvel espace et dialoguer harmonieusement avec le CNIT, le bâtiment le plus emblématique et le plus ancien du site. Une réflexion concernant les accès aux transports en commun et la question de la gare SNCF sera menée. Les futures constructions densifieront le secteur et ainsi, la proximité des bâtiments les uns par rapport aux autres permettra une diminution des espaces résiduels (liés aux « infrastructures lourdes », sans valeur d'usage, qui pénalisent le confort des piétons et la lisibilité de l'espace. Une tour de grande hauteur y est envisagée.* »

1-2.4.3 POS

Le périmètre de la tour Phare est régi par la zone UPM1, du POS partiel n°3 de Puteaux, révisé et approuvé par délibération du conseil municipal de Puteaux, le 13 décembre 2008.

La zone UPM1correspond à une zone de plan masse délimitant l'emprise de la tour Phare, ainsi qu'il est indiqué sur le document graphique. La hauteur de construction y est limitée à 349 NGF.

1-2.5 Autorisations

1-2.5.1 Agrément institué par l'article R 510-1 du code de l'urbanisme

Arrêté n° 2007-2021 du Préfet de la Région Ile de France accordant à CNIT Développement l'agrément pour la réalisation à Puteaux, Place Carpeaux, route de la Demi-lune La Défense 6, tour Phare, d'une opération portant sur une surface Hors œuvre nette de 147 000 m² de bureaux, pris à Paris le 22 novembre 2007 pour une durée de un an, prorogé par l'arrêté n°2008 1618 jusqu'au 21 11 2009, et prorogé une seconde fois par l'arrêté 2009-1171 jusqu'au 21 11 2019.

1-2.5.2 Concession d'occupation de places de stationnement

Concession accordée par l'EPGD (établissement public de gestion du quartier d'affaires de la Défense et l'EPAD à CNIT Développement, pour une concession à long terme, de 18 ans, portant sur 105 places banalisées de stationnement dans le parking PB.

1-2.5.3 Autorisation de construire, d'aménager, de modifier ou de changer de destination d'un immeuble de grande hauteur en application de l'article L 122-1 du code de la construction et de l'habitation

Autorisation accordée le 18 juin 2010, par le Préfet des Hauts-de-Seine en considération de :

- L'avis favorable de la sous-commission Départementale pour la Sécurité du 26 février 2010

- L'avis favorable de la sous-commission Départementale pour l'accessibilité du 12 avril 2010

Au titre de la sécurité de personnes contre les risques d'incendie et de panique dans les immeubles de grande hauteur, à A CNIT développement pour le projet tour Phare correspondant à la demande de permis de construire n° 092 062 10 D008 déposé en Préfecture.

1-2.6 Concours international organisé pour désigner l'architecte du projet tour Phare

1-2.6.1 Cahier des charges

Le concours a été organisé par l'EPAD et Unibail Rodamco en 2006 auprès de 10 architectes de renom.

Le cahier des charges intégrait les clauses des documents d'urbanisme, et notamment les orientations du Schéma Directeur de la Porte Nord, avec entre autre pour exigences :

- Forte l'intégration de la passerelle Carpeaux, par le biais d'une large fenêtre urbaine devant relier le quartier du Faubourg de l'Arche au parvis de la Défense.
- Emprise au sol limitée par le bd circulaire
- Un angle de vue dégagé de Courbevoie sur la Grande Arche
- Un projet de haute qualité environnementale : démarche de certification HQE, Certivéa, BREEAM et/ou LEED, RT 2005 moins 20 %

1-2.6.2 Projet Lauréat

C'est l'architecte Thomas Mayne dont le projet respectait le cahier des charges, et semblait offrir toutes les garanties d'une réalisation conformes aux attentes du maître d'ouvrage en termes de faisabilité et de sécurité de l'ouvrage, qui a remporté le concours en novembre 2006.

L'ensemble du Jury a également apprécié :

- la démarche urbaine originale avec « un parcours vertical urbain inédit » établissant une véritable connexion entre la gare d'interconnexion souterraine et la tour,
- une réflexion innovante sur l'orientation du bâtiment, et ses protections contre le soleil.

1-3 Projet tour Phare

1-3.1 Périmètre de l'opération

L'opération est située sur la commune de Puteaux en bordure de la commune de Courbevoie. Le site apparait comme complexe. Il s'étend à la fois :

- Sur le parvis du quartier d'affaires, à proximité immédiate du CNIT, de la Grande Arche et de la tour Séquoia, dénommée actuellement tour SFR, et sur une partie de la dalle Carpeaux, passerelle qui relie le quartier d'affaires au quartier Faubourg de l'Arche.

- En surplomb de la gare SNCF La Défense, et des voies ferrées du Transilien.
- Au Nord, le site est bordé par le boulevard Circulaire et la route de la Demi-lune.
- A l'Ouest, l'ensemble immobilier, les Collines l'Arche jouxte l'emplacement futur du projet.

Le site apparait d'emblée comme un site particulièrement stratégique :

- A proximité de trois grands équipements, le CNIT, la Grande Arche, le centre commercial les Quatre Temps, lequel abrite la gare multimodale de la Défense
- A cheval sur la liaison entre le quartier d'Affaires et le quartier Faubourg de l'Arche qui comporte un quartier d'affaires, l'université Léonard de Vinci et un quartier résidentiel d'habitations, les ZAC Fauvelles et Danton

1-3.1.1 Transports en commun

Le site de la tour Phare est situé à proximité du « Cœur Transport » récemment aménagé. Il constitue un formidable nœud de transport en réunissant :

- Une gare SNCF, ligne Saint Lazare Versailles
- Une gare RER ligne A
- Une gare tramway, T2 Porte de Versailles-la Défense
- Une gare routière
- Deux stations de métro (ligne 1)
- Un pôle de bus

Cependant, le site est victime de son succès et ces équipements sont déjà en partie saturés. C'est le cas du RER A, de la ligne 1 du métro.
Selon l'étude Mobilité transport réalisée par l'EPAD, 84,6 % des salariés de la Défense s'y rendent en transports en commun. Dans l'étude on relève dans la carte de résidence des salariés une augmentation sensible (2,5 %) des salariés résidant dans les Yvelines, par rapport à l'étude de 1998. « *On explique ce transfert par le déplacement vers de nouvelles zones, en relation avec les axes de transports.* » page 6. Le Transilien, effectivement apparait sous-exploité.

Des projets doivent remédier à cette situation en demi-teinte, et anticiper l'accroissement de la population salariée prévue dans le Plan de Renouveau :

- Dans un délai court :
  - Automatisation de la ligne 1 du métro, accroissement de la capacité attendu : 6 % (en 2011)
  - Mise en place de rames à étage dans le RER A accroissement de la capacité attendu : 30 % (en 2012)
  - Prolongation du T2 au Pont de Bezons et rabattement des lignes de bus sur le parcours du T2 qui permettra de désengorger la gare de bus de la Défense ainsi que la mise en place de bus articulés plus spacieux
  - Transilien : mise en place de navettes expresses Saint Lazare-la Défense (2011)
- Dans un délai à long terme :

- Prolongation du RER E, Eole de la gare Saint Lazare à la Défense et au Mantois via Porte Maillot, prévu pour 2020
- Arc Métrophérique, projet porté par la Région Ile de France : rocade en première couronne qui selon toute vraisemblance reliera la Défense.
- Rocade Blanc : anneau qui desservirait Roissy, la Défense, Versailles, Saclay, Orly et l'Est Parisien.

1-3.2 Composition du projet tour Phare

La surface de la tour Phare comprend 146 988 m² de SHON de bureaux, dont 5000 m² dédiés aux locaux d'accompagnement.
Elle offre une hauteur de 287 mètres à partir du niveau dalle, en superstructure 70 étages, et 6 niveaux en infrastructure. Son emprise au sol (projection de l'emprise au sol) est de 7500 m² environ. L'exiguïté du site empêche la création de parkings, et a engendré la demande de concession de 105 places ci-dessus notée, conformément aux règlements de la zone UPM1, du POS.

La tour Phare est composée de quatre éléments reliés entre eux et interdépendants :

- Un pavillon d'un étage surélevé de 11 mètres qui permet l'accès par des escalators à la tour Phare
- Un bâtiment dit *bâtiment Est* d'une hauteur de 26 étages
- Un bâtiment dit le *Trapèze,* situé à l'Ouest
- La tour elle-même qui s appuie sur les deux bâtiments Est et Ouest et un pied avancé situé sur la place Carpeaux. La tour enjambe la passerelle Carpeaux, formant une « fenêtre urbaine » d'une hauteur de 26 mètres, et d'une largeur de 24 mètres, permettant de relier le Faubourg de l'Arche à la place Carpeaux, située devant le CNIT, sur sa façade Nord Ouest.

Sur la façade Ouest, Sud, Est, elle présente une double enveloppe, et sur la façade Nord un mur rideau en verre.
La double enveloppe de morphologie courbe est composée d'une surface vitrée, et d'une maille métallique formant des brise-soleils maintenue par des caillebotis destinés à la maintenance des surfaces vitrées. L'enveloppe se détache pour former le « Grand hall » jusqu'au 76ème étage, à l'intérieur de la tour Phare. La circonférence de la tour diminue en hauteur.
Les revêtements extérieurs des quatre entités sont distincts et renforcent la lecture indépendante des quatre éléments.
Enfin la tour sera couronnée d'une structure métallique composée de tubes métalliques à la géométrie aléatoire, dans le sens vertical, dont le rôle est de prolonger la façade vers le ciel.

1-3.3 Programmation de la tour Phare

La tour Phare accueillera un nombre de salariés estimé à 8000 personnes (avec un ratio de 14 m² par personne).

R+9 : accès principal avec le « Grand hall » d'une hauteur de 76 mètres, débouché des escalators extérieurs
R+10 et R+11 : accès ascenseurs double pont
R+12 à R+25 : plateaux de bureaux ainsi que le grand hall
R+26 : espace technique
R+27 : cafétéria + terrasse à usage des utilisateurs des bureaux
Niveau de transfert des batteries d'ascenseurs
R+27 au R+65 : plateaux de bureaux
R+47 : Niveau de transfert des batteries d'ascenseurs, poste relais de sécurité
R+66 restaurant panoramique
R+67 au R+70 : espaces techniques
Bâtiment Est : 26 étages de bureaux + accès restaurant panoramiques
Bâtiment dit le Trapèze :
Rez de dalle à R+2 : postes sécurité et bureaux
R+3 à R+9 : restaurants inter-entreprise
R+6 à R+8 : cuisines
R+9 à R+10 : restaurants inter-entreprise
R+11 : salle de banquet avec une toiture pyramidale tronquée

En tout la tour recevra quatre ERP :

- Un restaurant panoramique d'une capacité de 250 personnes (1218 m² de SHON)
- En Rez de Dalle deux restaurants ou cafétérias et deux terrasses : l'un dans le pied Est (bâtiment Est), 543 m² de SHON, l'autre dans le pied avancé 129 m² de SHON
- Dans le pavillon 670 m² de SHON de magasin et de circulation

1-3.4 Les accès

- L'accès principal s'effectue par le pavillon avec deux accès, l'un par le parvis, l'autre en provenance du CNIT.
- L'accès des personnes à mobilité réduite se fait par le Rez de Dalle au niveau du Trapèze et par le bâtiment Est.
- L'accès VIP et utilisateurs du bâtiment par le pied Est, avec ascenseur direct jusqu'au 66ème étage
- Aires de livraisons :
    1. Bâtiment Est : niveau rez de rue Haut, route de la Demi-lune, aire de livraison/enlèvement des déchets (aire principale)
    2. Trapèze : niveau rez de rue Bas, route de la Demi-lune, aire de livraison et d'enlèvement principal
- Dépose VIP : se fait au niveau rez dalle à proximité du pied Est en provenance du bd Circulaire.
- Accès Pompier : se fait depuis bd Circulaire, sur la place Carpeaux, au niveau dalle.

1-3.5 Structure du projet tour Phare

La structure est composée d'un noyau central en béton qui se sépare en deux noyaux au niveau des niveaux inférieurs à la fenêtre urbaine façade et une structure de façade

constituées de poteaux et de voile en béton armé, complétés par une charpente métallique en losange sur l'atrium. L'ensemble assure le contreventement. La structure de la tour repose sur un radier unique situé à 33 NGF, sur le toit de la couche du calcaire grossier. Le noyau est conçu comme un trépied reposant sur le pied Ouest, le bâtiment EST, et le pied avancé qui repose sur la dalle Carpeaux.
Des appuis sont prévus sous dalle entre les voies SNCF/RATP, le long de la route de la Demi-lune, et le long de la rue Carpeaux.

La construction de la tour nécessitera des démolitions :

- Une partie de la dalle Carpeaux (passerelle piétonne) dont la reconstruction sera à la charge du maître d'ouvrage (environ 825 m²)
- Dalle de couverture située dans le prolongement de la place Carpeaux et accolée à la dalle Carpeaux (environ 60 m²)
- Eléments ponctuels sur la place Carpeaux, (environ 300 m²)
- Le déplacement du transformateur électrique SNCF

L'ensemble des éléments impactés seront restaurés afin de reconstituer au mieux le fonctionnement existant.

1-3.6 Installations techniques

La tour comprend trois installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) :

- Deux ICPE soumise à autorisation :
  - 6 groupes électrogènes
  - Quatre groupes frigorifiques
  - Compresseurs pour chambre froide de cuisine (pour toutes les cuisines de la tour)
- Un ICPE soumis à déclaration simple :
  - Huit aéroréfrigérants de type à circuit primaire fermé implanté au R+69

L'étude d'impact, jointe au dossier n'a révélé aucun risque majeur.
On peut rajouter à ces équipements les Dry cooler positionnés en rez de chaussé, destinés au refroidissement de la centrale électrogène, lesquels ne rentrent pas dans cette dernière catégorie d'équipement.
Le groupe électrogène est destiné uniquement à compenser les défaillances en fourniture d'électricité qui apparaissent comme limitées dans l'étude d'impact. De même le recours à des groupes frigorifiques, garantit l'autonomie du fonctionnement des équipements de sécurité, tels que climatisation des locaux techniques, désenfumage, et le maintien d'une activité de bureau exigeante.
L'utilisation de ces équipements en sera par conséquent limitée.

1-3.7 Démarche environnementale

La démarche environnementale a été intégrée dans le cahier des charges du concours à l'issue duquel le projet de l'agence Morphosis a été retenu.
D'un point de vue urbain : le projet cherche à « retisser » l'espace dont nous avons déjà observé la complexité, et à donner vie à un lieu composé d'espaces résiduels, de passage. La tour Phare symbolisera la Porte Nord du quartier.

Du point de vue morphologique, la forme curviligne des façades exposées au rayonnement du soleil, permet d'optimiser l'éclairement des plateaux. Les brise-soleil eux permettent de réduire le recours à la climatisation, alors que la façade Nord, dégagée de cette occultation, permet un éclairage naturel constant. Le profil de la tour en partie haute devrait minimiser les effets du vent.
La conception de la tour recours à une combinaison de techniques d'économie d'énergie pour arriver à un résultat global très performant par rapport à une tour classique :

- Recyclage des énergies perdues : chauffage généré en priorité par la récupération d'énergie sur les condenseurs des groupes froids
- Production frigorifique retenue performante par le compromis consommation d'eau/consommation d'électricité
- Equipements terminaux de climatisation favorisent le recours au free cooling sur l'air et sur l'eau
- Eclairage naturel optimisé permet des réductions de consommation électrique
- Energie de freinage des ascenseurs convertie en électricité
- Ascenseur double-pont
- Implantation d'Eoliennes sur le toit contribue à la production de l'électricité consommée

Au total l'économie réalisée est estimée inférieure de 25 % à 28 % à la norme RT 2005.
Toujours dans une démarche environnementale, les eaux de pluies seront récupérées sur le toit de la tour Phare.

1-3.8 Aménagement en pied de tour Phare

Lieu de passage et liaison, l'aménagement du pied de tour permettra de rattraper les différents niveaux entre la dalle Carpeaux et la place Carpeaux. Deux podiums supportant des terrasses guideront les piétons, à travers un mur support pour des animations visuelles qui animeront le passage. Le podium Est se prolongera en un grand escalier en pied du bâtiment Est, dans l'esprit de ceux de la Grande Arche. Ces degrés sont destinés à devenir des lieux conviviaux à l'image de ceux précités, accueillant les pique-niqueurs, ou offrant un lieu de rencontre.

1-3.9 Aménagement extérieur

Le projet sera l'opportunité de requalifier les espaces publics :

- La place Carpeaux sera complètement piétonne
- La chaussée de la route de la Demi-lune sera refaite
- La requalification du boulevard Circulaire pourra se poursuivre avec la prolongation des pistes cyclables.

2 DÉROULEMENT DE L'ENQUETE

2-1 Réunions préparatoires à l'enquête

Toutes les personnes que j'ai rencontrées se sont montrées soucieuses de faciliter mon travail et d'apporter le plus d'éléments possible à ma compréhension du projet, je les en remercie très vivement.

2-1.1 Réunion avec le maître d'ouvrage et visite du périmètre de l'opération

Une réunion a eu lieu le 13 avril 2010 à 9h30, sur le site avec le maître d'ouvrage et l'agence Morphosis, agence de l'architecte, Thomas Mayne. Une présentation générale du projet été faite à la suite de la visite du périmètre de l'opération.
Il a été décidé de fabriquer des panneaux de grands formats pour présenter les visuels et l'emprise du projet au public

2-1.2 Contact avec la Mairie de Puteaux

Les locaux mis à la disposition du public n'offraient pas de beaucoup d'espaces libres pour afficher les panneaux présentant le projet, aussi a-t-il été décidé de les montrer lors des permanences dans la salle de réunion, puis dans une deuxième salle affectée à la consultation des dossiers. Des affiches de format A3 étaient présentées dans les vitrines à l'extérieur du service de l'urbanisme, à côté de l'avis d'ouverture d'enquête publique.

2-2 Information effective du public

2-2.1 Lieu, durée de l'enquête et permanences

L'enquête s'est déroulée du 3 mai 2010 au 5 juin 2010 inclus à la Mairie de Puteaux, où j'ai assuré cinq permanences :

- Le lundi 3 mai 2010 de 9 heures 30 à 12 heures.
- Le mercredi 12 mai 2010 de 13 heures 30 à 16 heures 30.
- Le samedi 22 mai 2010 de 9 heures à 12 heures
- Le jeudi 27 mai 2010 de 13 heures 30 à 16 heurs 30
- Le samedi 5 juin 2010 de 9 heures à 12 heures

2-2.2 Consultation du dossier

Le dossier et le registre de l'enquête étaient accessibles au public :

- A la Mairie de Puteaux, accueil du service d'urbanisme ;

- Du lundi au jeudi de 9 heures 30 à 12 heures et de 13 heures 30 à 17 heures 30.
- Le vendredi de 9 heures 30 à 12 heures et de 13 heures 30 à 17 heures.
- Et lors de mes permanences

2-2.3 Affichage

L'arrêté faisant connaître l'ouverture et les conditions de l'enquête, a été affiché du 14 avril 2010 au 6 juin 2010 inclus :

- A la Mairie de Puteaux
- Dans les panneaux administratifs de la ville
- Sur site dans le quartier de la Défense
- A Courbevoie dans les quartiers limitrophes au périmètre du projet tour Phare

L'affichage a été mis en place et contrôlé en présence d'un huissier aux dates suivantes :

- Installation le 14 avril 2010
- Contrôle intermédiaire le 11 mai 2010
- Retrait des affiches le 7 juin 2010

Aucune affiche ne manquait au contrôle intermédiaire. A la fin de l'enquête, le procès verbal de l'huissier fait apparaître 5 affiches manquantes, dont deux à Courbevoie, sur un total de 90 affiches.

2-2.4 Parution dans la Presse

L'avis au public a été publié 19 jours avant l'ouverture, et dans les 15 premiers jours de l'enquête :

- « *Le Parisien* », édition du mardi 13 avril 2010
- « *Les Echos*» édition du mardi 13 avril 2010
- « *Le Parisien* », édition mardi 4 mai 2010.
- « *Les Echos* » édition mardi 4 mai 2010.

2-2.5 Publicité dans les médias municipaux

Une insertion sur le site internet de la ville de Puteaux est parue pendant l'enquête publique, le 6 mai 2010.

2-3 Dossier de l'enquête

Sur le lieu de l'enquête, outre le registre d'enquête, le dossier à la disposition du public comprenait 6 documents :

1. Un registre d'enquête publique

2. L'arrêté Préfectoral d'ouverture d'enquête publique en date du 30 mai 2010
3. La notice descriptive du projet
4. L'étude d'impact
5. L'avis de l'Autorité Environnementale (DIREN) en date du 26 avril 2010

En pièce consultative :

6. le dossier de demande de permis de construire

2-3.1 Evaluation du dossier

L'ensemble du dossier était complet.
L'étude d'impact soumise à évaluation de l'Autorité environnementale, ici le Préfet de Région, en accord avec les dispositions prévues aux articles L 122-1 et L 122-7 du code de l'environnement a été jugée « de bonne qualité et affiche une forte ambition environnementale ».
Dans un souci de transparence, le dossier de demande de permis de construire a été ajouté au dossier.

2-3.2 Consultation du dossier

Devant l'affluence du public, un deuxième dossier d'enquête publique a été mis à la disposition du public, dans une deuxième salle, plus grande que la salle d'accueil du service de l'urbanisme. Les registres ont été séparés à ma demande afin que le public puisse porter ses observations plus facilement, sans changer de salle. Mais, rien n'empêchait le public de consulter l'ensemble des registres répartis dans les deux salles d'accueil.
Un fléchage a été mis en place par le personnel de la Mairie pour indiquer les permanences, et la salle d'accueil.

2-3.3 Registre d'enquête

Le registre d'enquête a été ouvert, signé et paraphé par moi-même le 3 mai 2010, le premier jour de l'enquête. J'ai pu constater que, dès le début de l'enquête et pendant toute sa durée, le registre était à la disposition du public. Trois registres ont été nécessaires.
Ces registres ont été clôturés par le Maire à la fin de l'enquête.

2-4 Climat de l'enquête

2-4.1 Relations avec le personnel de la mairie

Le personnel de la Mairie a accédé à toutes mes demandes, en installant un fléchage pour mes permanences notamment. J'ai pu recevoir les nombreuses personnes qui se sont déplacées dans de bonnes conditions.

2-4.2 Permanences

Un nombre moyen de personnes se sont déplacées, une vingtaine au total. Chacun a pu faire part de son avis et déposer ses observations. J'ai prolongé les permanences du jeudi et du samedi 22 mai afin de permettre à tout le monde de s'exprimer.
Au cours de ces permanences, j'ai reçu les représentants ou élus, des différentes associations et partis politiques de l'opposition municipale de Courbevoie, et de Puteaux : entre autre le MODEM, Une Autre Ambition pour Courbevoie, l'association Village qui se sont présentés comme tel.

2-5 Fin de l'enquête

Toutes les conditions de l'enquête ont été remplies et notamment les formalités de publicité.
Le maître d'ouvrage m'a reçue le 22 juin 2010, pour recevoir mes interrogations issues de l'analyse des observations recueillies pendant l'enquête.
Il m'a fait parvenir un document intitulé « précisions et complément d'information » en réponses le 12 juillet 2010.

3 ANALYSE DES OBSERVATIONS RECUEILLIES

3-1 Observations recueillies

3-1.1 Nature des observations recueillies

3-1.1.1 Comptage des observations

J'ai reçu 56 observations écrites et 17 courriers. Parmi ces courriers, quatre courriers étaient reproduits sous forme de courrier agrafé. Ces courriers n'ont été reproduits qu'une seule fois. Au total, nous avons 70 observations, soit déposées dans les registres, soit envoyées par courrier.

Un certains nombre de personnes ont déposé plusieurs observations et envoyé des courriers, on peut donc peut établir le décompte suivant : 70 observations représentant 48 personnes morales ou physiques réparties de la manière suivante :

- 5 associations
- 3 partis politiques
- 5 personnes morales représentant les propriétaires des bureaux voisins du projet tour Phare
- 34 particuliers, en majorité habitants de Courbevoie
-

J'ai également reçu 3 pétitions :

- Pétition 1 : locataires du 67 avenue de l'Arche à Courbevoie.
  Nombre de signataires : 17
- Pétition 2 : Opinion.com, auteur Une Autre Ambition pour Courbevoie, groupe d'opposition municipale,
  Nombre de signataires : 179
- Pétition n° 3 : auteur, Une Autre Ambition pour Courbevoie, groupe d'opposition municipale
  Nombre de signataires : 1750

On constate donc une bonne participation, représentative des intérêts des différents publics concernés.

3-1.1.2 Contenu des observations

J'ai noté 11 thèmes développés au fil des observations.

Thèmes des observations écrites	Nombre d'observations	%
Thème 1: procédure de l'enquête	40	58%
Thème 5 : impact sur l'ensoleillement	33	48%
Thème 8 : transports et circulation automobile	30	45%
Thème 4: parti architectural et insertion paysagère du projet	26	38%
Thème 10 : Impact Chantier	21	30%
Thème 3 : démarche environnementale du projet	19	28%
Thème 2 : nécessité économique du projet	19	28%
Thème 6 : impact sur le ventement	16	23%
Thème 9 : circulations douces et stationnement	14	20%
Thème 7 : sécurité de l'édifice et risques	14	20%
Thème 11: impact sur la valeur immobilière	3	4%

L'ensemble des observations étaient critiques envers le projet. Cependant, on n'arrive qu'à 45 % d'observations défavorables car de nombreuses observation exprimaient surtout des demandes envers la procédure d'enquête publique, ou faisaient des commentaires sur l'organisation de l'enquête. J'ai compté parmi les observations défavorables, celles qui exprimaient une inquiétude. Il est à noter que certaines inquiétudes sont infondées, mais j'ai voulu retracer le plus fidèlement possible les réticences liées à ce projet. Les observations faisant état de demande d'inflexion du projet, témoignent à mon sens, d'une acceptation du projet.

Observations exprimant un avis favorable au projet	4	6%
Observations exprimant une inquiétude	13	19%
Observations exprimant des demandes de réserves ou d'aménagements du projet	5	7%
Observations exprimant des demandes ou commentaires sur la procédure	17	25%
Observations exprimant un avis défavorables sur le projet	30	43%
Nombre total des observations	69	100%
Nombre total des observations défavorables	43	62%
Nombre total observations favorables	9	13%

3-2 Synthèse des observations

3-2.1 Approbation du projet

Quatre observations font état d'un avis favorable au projet. Les personnes ont été séduites par trois thèmes majeurs :

- La qualité architecturale du projet, qui à leur yeux apportera une revalorisation du quartier de la Défense.
- La densification du quartier d'affaires qui apparait comme une option pertinente dans le développement de la Région
- Enfin, la venue d'un grand architecte étranger semble à certains prestigieuse.

3-2.2 Inquiétudes et désapprobation du projet

Parmi les gens qui se ont déplacés, ou se sont manifestés par écrit, on constate une forte réticence envers le projet, et la procédure d'enquête.

3-2.2.1 Thème 1 : procédure d'enquête publique

Les Courbevoisiens, ont dénoncé dés le début de l'enquête, la tenue de l'enquête publique sur la commune de Puteaux, alors que la commune de Courbevoie, limitrophe du périmètre du projet leur semblait plus impacté que la commune de Puteaux. Pour rétablir une certaine équité les partis politiques d'opposition, et l'association Village, sise à Courbevoie, ont fait plusieurs demandes :

- La tenue d'une réunion publique à Courbevoie
- La prolongation de la durée de l'enquête publique
- L'extension de l'enquête publique sur la commune de Courbevoie, et la tenue de registres en mairie de Courbevoie

De nombreuses observations font état d'une difficulté concernant les horaires, la durée de l'enquête, l'accès aux documents et d'un manque d'information.

Réponse

3-2.2.1.1 Extension de l'enquête publique à la commune de Courbevoie

L'extension de l'enquête publique à la commune de Courbevoie, était difficile à mettre en place dans le cadre de la procédure utilisée. L'enquête publique se déroulait sur la commune où le pétitionnaire a déposé la demande de permis. Cependant, l'autorité organisatrice, consciente de la nécessité d'informer les riverains du projet, habitants de Courbevoie, a mis en place un affichage dans le quartier équivalent au nombre d'affiches

implantées dans la commune de Puteaux, soit 29 points d'affichages. Ces affiches ont été disposées dans les quartiers limitrophes du périmètre du projet tour Phare.

Dans un contexte urbain dense, l'accès à la Mairie de Puteaux, contrairement aux affirmations des habitants, ne posaient pas de problèmes logistiques ou de rallongement de la durée du temps de trajet. On constate même, que le temps estimé par la RATP, pour se rendre à la Mairie de Puteaux, est inférieur au temps pour se rendre à la Mairie de Courbevoie, depuis les adresses du Faubourg de l'Arche prises au hasard à différents horaires.
On peut effectivement, regretter qu'il n'y ait pas eu de concertations engagées avec la Mairie de Courbevoie, pour pallier à ce vide juridique, et donner l'impression aux habitants, que leur avis était bien pris en considération durant cette enquête. On constate, cependant, que cette organisation de l'enquête publique n'a pas empêché les Courbevoisiens de se rendre sur les lieux, puisque la majorité des observations recueillies proviennent des habitants de Courbevoie, et de leurs élus.

3-2.2.1.2 La tenue d'une réunion publique à Courbevoie

L'organisation d'une réunion publique avec le maître d'ouvrage a été demandée par l'association Village, le 1er mai 2010 et le groupe d'opposition municipale de Courbevoie « Une autre ambition pour Courbevoie » le 27 mai 2010, auprès du Préfet des Hauts-de-Seine, tandis que le groupe Vert Europe Ecologie a fait paraître une demande dans ce sens, sur son site le 20 avril 2010, demande déposée lors de ma première permanence, le 2 mai 2010.

Les services de la Mairie ont constaté dans les débuts de l'enquête une forte affluence du public, qui a diminué avant le milieu de l'enquête publique. D'autre part le nombre d'observations déposées était très inférieur au nombre de consultation du dossier d'enquête publique, laissant supposer peu d'interrogations. Le projet n'a donc pas suscité autant d'interrogations que l'affirmaient les associations et groupes politiques qui ont écrit leur opposition au projet avant même d'avoir consulté le dit dossier soumis à enquête publique, notamment sur Internet.
Les observations recueillies en milieu d'enquête ne nécessitant pas d'explications supplémentaires à la compréhension du projet, la demande de tenue d'une réunion publique n'a donc pas semblée nécessaire.

3-2.2.1.3 Prolongation de l'enquête publique

La demande de prolongation a été demandée par de nombreuses personnes morales et physiques. Plusieurs arguments étaient avancés :

- La tenue de deux enquêtes publiques dans le même temps
- La lourdeur du dossier
- Le fait que les Courbevoisiens étaient moins bien informés de la tenue de l'enquête publique

3-2.2.1.4 Lacunes sur l'information des Courbevoisiens

On a déjà noté que l'organisateur avait veillé à informer les habitants impactés au même titre que les habitants de Puteaux. On doit également mentionner une information relayée par la presse, durant l'enquête publique, en plus des publications légales.
Par ailleurs, les cibles de ces publications légales, notamment Les Echos, ont semblées adaptées au public de la Défense, majoritairement composé de cadres. L'information a donc largement dépassé le strict cadre de l'enquête.

3-2.2.1.5 Tenue concomitante de deux enquêtes publiques

L'autre enquête publique, parallèle à l'enquête publique relative au projet tour Phare, concernait un autre périmètre de la ville de Puteaux, éloigné physiquement de celui de la tour Phare. Le projet soumis à cette enquête publique présentait des problématiques très différentes, et concernait des publics distincts.
Pour éviter toute confusion, l'organisateur a pris des mesures en conséquence :

- Il s'est assuré que les permanences se tiennent à des jours bien différenciés
- Les dates d'enquête publique ne se chevauchaient pas
- des visuels sur les affiches ont été insérés pour éviter toute confusion

3-2.2.1.6 Importance du dossier soumis à l'enquête publique

Il est à noter que l'ensemble du dossier, contenait de multiples redites, qui pouvaient être survolées, que des panneaux proposant des plans et visuels extrait du dossier d'enquête publique, ont été mis à disposition du public pour une meilleure compréhension du projet.
L'étude d'impact comportait également des volets qui pouvaient être lus séparément, aisément. Le sommaire était très précis et permettait de trouver facilement l'information désirée.
La lecture de l'étude d'impact, pouvait être relativement prompte dans la mesure où elle comporte de nombreux visuels, photographies, tableaux, qui peuvent être appréhendés rapidement, notamment en ce qui concerne la partie « état initial », qui est connue des riverains.
Enfin, les services de la ville de Puteaux ont constaté la disponibilité du dossier pendant un nombre conséquent de jours, au cours desquels personne ne s'est présenté. Ainsi la consultation du dossier pendant un laps de temps important était possible pendant la durée de l'enquête.
D'autre part, deux exemplaires du dossier d'enquête publique ont été mis à disposition à partir du mardi 11 mai 2010.

3-2.2.1.7 Difficultés rencontrées par le public pour la consultation du dossier d'enquête publique

De nombreuses plaintes font état de difficultés. La mairie a rapidement réagi :

- Mise en place d'un second exemplaires une semaine après le début de l'enquête publique
- Mise à disposition d'une seconde salle plus vaste pour le deuxième exemplaire du dossier d'enquête publique

- Fléchage de la salle de consultation
- Mise à disposition d'une hôtesse qui pouvait renseigner les gens et les orienter vers le service d'urbanisme pour consulter l'ensemble des registres

Concernant les horaires de consultation, le créneau 13h30 14h30 offrait la possibilité aux salariés de se déplacer pendant l'heure du déjeuner, et deux permanences le samedi matin de 9 heures à 12 heures permettaient aux habitants de venir.

3-2.2.1.8 Point du vue du commissaire enquêteur

A la lecture des observations, et au terme de l'avant-dernière permanence, les thèmes apparus pendant la durée de l'enquête publique ne laissaient pas présager l'apparition de nouveaux éléments. L'affluence aux premiers jours de l'enquête publique à démontré que l'information a été effective. La plus forte affluence des derniers jours est parfaitement conforme à ce que l'on observe au cours des enquêtes publiques en général.
La durée de cette enquête publique a été suffisante pour laisser le temps au public de consulter le dossier et porter ses observations, les nombreux courriers reçus en fin d'enquête le démontrent.

3-2.2.2 Thème 2 : intérêt économique du projet

L'intérêt économique du projet est contesté par un certain nombre d'observations. Plusieurs arguments sont avancés :

- La crise économique actuelle fait craindre la production de bureaux vides
- Inutilité de produire des bureaux supplémentaires
- La conception d'un immeuble de très grande hauteur semble inadaptée à la crise environnementale actuelle.
- La surdensification du secteur va dégrader les conditions de vie des habitants et des salariés.
- Le surcoût d'un IGH semble inadapté au marché
- L'absence de logement dans le programme de la tour Phare et la pertinence de créer des bureaux dans un contexte de déséquilibre logement /bureaux

Réponse

La réalisation du projet se situe sur une échelle de cinq ans. Il est donc important d'anticiper une reprise économique.
La tour Phare produira 141 000 m² de bureaux, elle répond aux exigences du plan d'urgence qui prévoit à lui seul 450 000 m².

La société Unibail-Rodamco présente toutes les garanties pour mener à terme ce projet.

- Elle possède une expertise dans le développement et la gestion de projets immobiliers, en France et en Europe
- Elle est présente à la Défense à travers divers actifs : Cœur Défense (cédé en 2008), le CNIT, le centre commercial Les Quatre Temps, tour Ariane.

Le projet tour Phare répond sur de nombreux points aux exigences du marché, entre autre :

- Le surcoût du projet, sera largement compensé par le prestige de la tour Phare. Cependant le maître d'ouvrage envisage de rester dans un prix de location proche du marché. Comme l'a souligné l'observation n°50, l'immeuble IGH offre une image attractive pour le siège de sociétés.
- La situation de la Défense en première couronne correspond parfaitement à la tendance actuelle en matière de localisation des entreprises, qui privilégient la première couronne et ont tendance à abandonner la grande couronne.
- Qualité des espaces intérieurs, accueils largement dimensionnés, confort visuel

Production de logements

La production de logements est prévue dans le plan de Renouveau dans un calendrier similaire au projet (entre 5 et 10 ans):

- A Nanterre, sur le rond point des Bergères, livraison de 70 000 m².
- A Puteaux, sur le point des Bergères livraison de 85 000 m²
- ZAC Seine Arche et Rouget de L'Isle à Nanterre 3800 logements dont certains déjà livrés

L'ensemble de ces logements offriront une offre diversifiée, avec logements en accession, logement social.

D'autres projets sont également à prendre en compte :

- Le secteur des Groues, la ZAC Sainte Geneviève à Nanterre
- La ZAC Saint Philippe à la Garenne Colombes sur le parcours du T2

3-2.2.3 Thème 3 : démarche environnementale du projet

La démarche environnementale du projet est contestée :

- Elle est jugée mensongère, ou insuffisante
- Le projet chercherait à éviter la nouvelle réglementation thermique (RT 2012) qui doit bientôt entrer en vigueur

Les conséquences environnementales du projet sont jugées néfastes :

- Energie grise incompatible avec les exigences de développement durable
- Coût énergétique d'un IGH plus élevé qu'un immeuble classique
- Durée de vie limitée des tours

Réponse

Le maître d'ouvrage rappelle que le cahier des charges élaboré auquel il a répondu en 2006 était particulièrement exigeant sur le plan de l'efficacité énergétique. Le projet de Thom Mayne a été sélectionné aussi pour la qualité et la prise en compte des enjeux du développement durable. La finalisation du projet a confirmé la faisabilité des ambitions affichées.
Cette ambition est mise en avant par l'autorité environnementale, qui a tenu « à souligner les efforts du pétitionnaire pour la mise en place d'une démarche HQE, et les efforts de pour limiter la consommation énergétique du bâtiment. » Le maître d'ouvrage souligne que l'autorité environnementale reconnait l'engagement volontaire du pétitionnaire pour une forte prise en compte de son projet. Cf. annexes
Cet engagement se traduit par les mesures explicitées dans l'étude d'impact :

- Le projet a été certifié en HQE en phase Certivéa
  - 7 cibles en très performant
  - 6 cibles en performant
  - 1 en base

- Consommation énergétique conventionnelle inférieure de plus de 20 % à celle exigée par la réglementation thermique 2005. Résultat correspondant à la cible 4 de la démarche HQE (énergie) traitée à son niveau maximal, soit très performant.
  - Ce résultat peut prétendre à l'obtention du label Très Haute Performance Energétique

Pour répondre aux observations qui estiment que la tour Phare devrait répondre aux nouvelles exigences de la RT 2012, il est utile de préciser que les objectifs précis de cette nouvelle réglementation annoncée pour le 1er juillet 2011, en termes de consommation, ni les modalités d'application, ni de calculs ne son arrêtés à ce jour.

Point de vue du commissaire enquêteur
Les efforts en termes de prise en compte du projet sont largement reconnus, et vont largement au-delà des exigences réglementaires applicables au projet. On doit également mettre la consommation énergétique en rapport avec le bilan carbone qui est très favorable au projet de la tour Phare tel qu'il est présenté dans l'étude d'impact, page 141 cf. Annexes.

3-2.2.4 Thème 4 : parti architectural et insertion paysagère du projet

Certains craignent un écrasement du CNIT par la tour Phare, ainsi qu'une perturbation de la perspective historique de la Grande Arche.

L'aspect massif de cette façade dénoncé par certains est à nuancer, car un jeu de couleur et de textures sur les différentes partie de la façade mis en place par l'architecte, répondra

à l'alternance des couleurs des différentes tours du Faubourg de l'Arche, Adria, Cèdre et Egée.

- La règle du décret du 20 août 2007 n° 2007-1222 relatif aux règles d'urbanisme applicables dans le périmètre de l'Opération d'Intérêt National de la Défense, commande de respecter une distance de 50 mètres par rapport à la ligne médiane de la Grande Arche est respectée. Le projet est placé en ses extrémités les plus proches de la Grande Arche, respectivement à 176 mètres et 178 mètres.
- Quand on se place dans l'axe de la Grande Arche, la tour Phare n'apparait pas. En revanche elle contribuera à animer le long de la Grande Arche le front bâti.

- Le schéma opérationnel d'aménagement de la porte Nord indique la volonté « de créer un rapport harmonieux entre des différentes architectures en développant un objet fédérateur. » La tour Phare propose des volumes qui s'accorderont par leur aspect courbe avec la voûte du CNIT, à laquelle ils répondent en s'élevant dans le ciel.
- A l'inverse, les volumes plans de la façade Nord s'harmoniseront avec les façades planes des tours Egée, Adria, et Cèdre.

La tour Phare propose donc une réponse architecturale en adéquation avec son environnement urbain, en intégrant les différents quartiers qu'elle contribuera à relier, en renforçant un front bâti pour l'instant discontinu.

3-2.2.5 Thème 5 : Impact sur l'ensoleillement

L'inquiétude est importante sur la perte d'ensoleillement. Le volet concernant l'ensoleillement dans l'étude d'impact est contesté. Les méthodes utilisées pour modéliser l'ombre portée par sont jugées fausses :

- Mauvaise localisation de la tour T1sur la maquette 3D de l'étude par ombres portés
- Photographie Google non à jour dans l'étude par projection de masques
- Non prise en compte de la période de juillet à septembre dans l'étude par projection de masques

Certains témoignent de l'impact négatif de la tour T1 sur l'ensoleillement, et redoutent la même déconvenue.

Réponse

Le maître d'ouvrage souligne que la double démarche qui consiste à présenter deux méthodes est peu courante, et témoigne de sa volonté de sincérité. Habituellement, seule est utilisée la méthode d'ombres portées.

Première méthode utilisée : ombre portées /qualitative (traditionnelle)
Cette méthode est dite générale car elle s'applique à un ensemble de bâtiments ou de lieux.
Cette méthode consiste à modéliser l'environnement urbain existant et celui du projet, puis à matérialiser l'ombre portée dans les deux situations. On observe l'ombre du projet venant majorer l'ombre préexistante. Les jours choisis sont les solstices et équinoxes, lesquels forment des points extrêmes. Ils servent à extrapoler la course du soleil entre ces deux moment. Ses résultats s'apprécient en temps d'ombrage supplémentaires par rapport à l'existant.

En réponse aux remarques sur la localisation fausse de la tour T1, le pétitionnaire a procédé à une nouvelle étude en rectifiant la position de la tour, qui était effectivement en léger décalage.

- La maquette 3 D a été entièrement revue et corrigée
- Les mêmes jours et horaires ont été repris

Les résultats de cette étude corrigée montrent que l'impact du projet tour Phare est très sensiblement identique à celui présenté dans l'étude d'impact.

Deuxième méthode utilisée : projection de masques ponctuelle/qualitative
Contrairement à la première méthode, cette méthode s'intéresse à des points particuliers. Un panel de 11 points représentatifs est déterminé (bureaux et logements). La méthode mesure pour chaque point la période journalière pendant laquelle le projet fait obstacle à la lumière. Ses résultats s'apprécient en temps d'ombrage supplémentaires par rapport à l'existant.
Le maître d'ouvrage en réponse aux contestations portant sur la photographie Google utilisée pour cette étude, explique la mise à jour de cette photographie n'est pas nécessaire, et que cette photographie a essentiellement servi comme plan de repérage dans l'étude d'impact.
L'utilisation de cette photographie n'altère donc en rien les résultats de cette étude.

Absence de la période juillet septembre dans l'étude par projection de masques
Cette période n'est pas spécifiquement étudiée dans la mesure où le mouvement du soleil est, dans cette période similaire à celui des mois de janvier à mai.

Le maître d'ouvrage fait remarquer que « ces études ont permis de montrer que le tissu urbain apportait déjà une grande partie des ombres sur les bâtiments voisins et que l'ombrage porté par la tour Phare, malgré sa hauteur, est local, momentané et relatif.

3-2.2.6 Thème 6 : impact sur le ventement

Les habitants et salariés sont confrontés quotidiennement aux effets de vent nombreux et fréquents sur le site de la Défense. Les analyses des effets de la tour Phare sur le ventement, dans l'étude d'impact montrent une aggravation des conditions de ventement en pied de tour, sous la fenêtre urbaine :

- Majoration de 10 % par rapport à l'état initial, ce qui revient à 25 % à 30 % de gêne.

Les mesures compensatoires proposées par le maître d'ouvrage rencontrent le scepticisme.
Les propriétaires de la tour T1 s'inquiètent des effets de la tour Phare sur le ventement de leur tour et plus particulièrement de la coiffe de leur tour.

Réponse
Le maître d'ouvrage fait remarquer la grande fiabilité de la méthode utilisée : « La question du vent, importante à la Défense, a été dûment analysée par différentes méthodes : les études menées par le CSTB (Centre Scientifique et Technique du Bâtiment) à la fois par approches théoriques et par approches expérimentales, avec des essais en soufflerie sur la maquette du projet inséré dans son environnement. Le critère comparatif de l'impact, la fréquence de gêne est clairement définie page 214. »

Le maître d'ouvrage reconnait les aspects défavorables du résultat de l'étude :

- Effets défavorables très localisés et ponctuels
- Points critiques sous la fenêtre urbaine

Cependant le maître d'ouvrage souligne :

- L'effet localisé permet de retrouver rapidement un état normal sur les parcours piétons
- Le maître d'ouvrage envisage la mise en place d'écrans brise-vent tels que représentés schématiquement p 256 de l'étude d'impact et visible dans la vue d'insertion PC 6.10.
- Le maître s'engage à tester ces dispositions en soufflerie pour en évaluer les impacts positifs en réponse à la suggestion donné par l'autorité environnementale dans son avis

3-2.2.7 Thème 7 : sécurité

Plusieurs aspects inspirent des craintes :

- Les sondages géologiques : les craintes portent sur la méthode employée et d'éventuelles discontinuités dans la couche calcaire qui menaceraient la stabilité des fondations
- La tour Phare offrirait une cible pour d'éventuels attentats
- La stabilité des éoliennes installées sur le toit de la tour

Réponse

3-2.2.7.1 Solidité de la structure

Le maître d'ouvrage fait remarquer que la conception et le dimensionnement de la structure de la tour seront réalisés et vérifiés par l'intermédiaire de trois études distinctes, avant le commencement des travaux :

- Aspects structurels : bureau d'études SETEC TPI, société spécialisée dans les ouvrages d'art (pont de Millau, tour T1, tour EDF ...) qui les a basées sur une bonne connaissance du terrain dont témoigne l'étude d'impact.
- Une étude de modélisation en 3 D de la structure : SOCOTEC, société indépendante et reconnue qui a permis de vérifier la conception réalisée par le bureau d'étude.
- Le calcul sera refait par l'entreprise chargée de la construction du projet tour Phare

3-2.2.7.2 Sûreté et sécurité publique

Le maître d'ouvrage précise que la réalisation de l'Etude de sûreté et de Sécurité Publique (ESP) a été instaurée par le décret n°2007-1177 du 3 août 2007 pris pour application de l'article L111-3-1 du code de l'urbanisme. L'ESSP a été rendue obligatoire pour la création des établissements recevant du public.
L'arrêté préfectoral n° 2009-1177 étend cette obligation aux opérations de plus de 70 000 m² de SHON dans le périmètre de la Défense.

Cette étude qui s'attache aux aspects sûreté, prévention et sécurité des personnes est destinée à :

- Comprendre le contexte social et urbain dans lequel s'insère le projet et identifier les risques qui pèsent sur lui et que lui-même fait peser.
- Formuler à partir de ce diagnostic des préconisations qui s'expriment dans les domaines architectural et urbain, technique, organisationnel et humains.

Le pétitionnaire a réalisé cette étude et l'a versée au dossier de demande de permis de construire et a obtenu l'avis favorable de la sous-commission départementale de la sécurité publique en date du 6 mai 2010. Le demandeur se conformera aux prescriptions

figurant dans cet avis. En revanche, en vertu des textes applicables et conformément à la circulaire d'application du 1er octobre 2007, l'ESSP déroge au principe de libre accès aux documents administratifs et est jugée non communicable entre l'administration et le public. C'est pourquoi elle n'a pas été communiquée lors de l'enquête publique.

3-2.2.8 Thème 8 : transports et circulation automobile

L'apport de 8000 nouveaux salariés semblent insoutenable au regard des difficultés actuelles rencontrées dans les transports en commun.

L'apport de nouveaux salariés risquent de bloquer une situation déjà difficile au niveau

- Des transports en commun
- Au niveau de la circulation automobile en second lieu

Les contestations se basent sur la mise en doute de la réalisation de la prolongation du RER E, Eole, et sur le décalage entre la livraison de la tour Phare et l'arrivée d'Eole, respectivement 2015 et 2020.

Réponse

On a vu que le Plan de Renouveau est accompagné de mesures concernant les transports qui devraient être effectives dans un délai très proche. La note EPAD du 4 juin 2010 fait le point sur le volet transport du Plan de Renouveau et y indique : « la réalisation du plan de Renouveau devant être achevée en 2016, des dispositifs seront déployés afin de transporter les voyageurs dans de bonnes conditions durant la période transitoire qui courra jusqu'au début 2020. »

Les mesures indiquées plus hauts, présentées dans l'étude d'impact seront donc actées. Elles permettront d'assurer la période transitoire. La mise en service d'Eole est prévue à l'horizon 2019.

3-2.2.8.1 Avancement du projet Eole

L'opération de prolongement du RER E, projet Eole, est inscrite :

- Au projet du SDRIF du 25 septembre 2008
- Dans la loi 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement

Contrat de projet Etat-Région 2007-2013, pour un montant de 10 millions d'euros au titre des études et premiers travaux de transports en commun.

Les principaux objectifs sont d'offrir :

- Un nouvel accès au secteur de la Défense
- Renforcer la desserte de l'Ouest Francilien, notamment le Mantois, et le secteur Seine Aval

- La réalisation d'une dorsale structurante Est-Ouest permettant une décharge du RER A

Les étapes engagées dans l'avancement du projet sont les suivantes :

- Le dossier d'objectif et de caractéristiques principales du projet Eole (DOCP) est déjà élaboré, par le STIF en collaboration avec RFF.
- La commission des débats publics a été saisie sur la base du DOCP parle STIF et RFF et a confirmé le 3 février 2010 la tenue d'un débat public qui sera présidé par Michel Gaillard.
- Les caractéristiques retenues par le STIF concernant le secteur de la Défense sont :
  - La préférence pour la station CNIT en raison de :
    - la meilleure décharge du RER A qu'elle présente,
    - La meilleure correspondance
    - Meilleure desserte de la zone d'emploi actuelle et future
  - La gare La Folie est prise en compte car elle permet de soutenir l'aménagement futur de la zone sans remettre en cause la décharge du RER A
- Calendrier prévu :
  - le débat public prévu pour le deuxième trimestre 2010
  - début des travaux pour 2013, par le secteur Mantes-la-Jolie-Poissy

Point de vue du commissaire enquêteur
La réalisation de ces travaux favorisera particulièrement la tour Phare.

3-2.2.8.1.1 La circulation automobile

L'étude d'impact met en évidence une incidence sur les heures de pointes des véhicules avec un trafic induit de 252 véhicules à l'heure de pointe du matin, dans une prévision haute. Cependant le trafic actuel est susceptible d'évoluer avec l'évolution des distributions modales des usagers et l'amélioration de la desserte transport de la Défense. Elle souligne que la mise en double sens des rues de la Demi-lune et de la rue de Valmy devrait améliorer la situation.

En revanche le trafic induit par les livraisons et enlèvements de déchets ne devraient avoir qu'une faible incidence avec 72 PL par jour.

3-2.2.9 Thème 9 : circulations douces et stationnement

Certaines remarques font état de craintes d'une une circulation difficile au niveau piéton, notamment sur le parvis et la passerelle Carpeaux, avec l'apport de 8 000 salariés.

Les observations relèvent l'absence de stationnement pour les automobiles, les motos et les vélos, qui risque d'engendrer des problèmes de circulation dans le quartier du Faubourg de l'Arche, de stationnement anarchiques et d'encombrement des espaces piétons.

Réponse

3-2.2.9.1 Circulation piétonne sur la dalle

La grande force du projet est justement, par le biais du pavillon d'orienter les flux piétons dans des circulations verticales et de dégager l'espace piéton de la place Carpeaux. Les flux seront drainés à partir du CNIT et de la sortie de la gare de transports de la Défense. La tour Phare aura donc un impact très fortement limité sur les flux piétons.
De plus, la fenêtre urbaine offrira un espace de circulation plus large que la passerelle actuelle.

3-2.2.9.2 Stationnement

L'étude d'impact s'appuie sur une étude transport menée par l'EPAD en 2006, faisant apparaître que 10 % de salariés venaient en voiture. Cependant en parallèle l'étude d'impact a fait ressortir un panel constitué de 6 immeubles très proches du projet pour affiner cette étude. Il ressort de cette micro étude que 5 % de cet échantillon empruntent leur voiture pour venir à la Défense, et 92 % les transports en commun.
Le nombre avancé de 400 automobilistes supplémentaires liés à la construction de la tour Phare est donc tout à fait réaliste.
Le maître d'ouvrage met en avant les réserves de places de stationnement qui pourront être mises au service de la tour Phare :

- Unibail-Rodamco est propriétaire du CNIT où elle dispose de 1134 places de stationnement avec une capacité résiduelle de 400 places qu'elle a tout intérêt à mettre à la disposition des futurs utilisateurs de la tour Phare
- Le parking PA PB des Quatre Temps présente une capacité de 5000 places et résiduelle de 2500 places.

Ainsi la réserve de places disponibles parait largement suffisante pour absorber les besoins en places de stationnement de la tour Phare, d'autant plus que l'ensemble des parkings de la Défense souffrent d'une sous-occupation constante.

Le stationnement vélo
L'étude d'impact évalue à 200 le nombre vélos supplémentaires mais ne propose pas de solutions.

Le stationnement moto
Les motos auront la possibilité de se garer dans les parkings publics de la Défense, dans les espaces consacrés.

3-2.2.10 Thème 10 : Impact du chantier

Le chantier est considéré comme une grave nuisance pour l'ensemble du quartier du Faubourg de l'Arche, qui a déjà subi de nombreux chantier, dont la tour T1, le prolongement du tramway T2, toujours en cours, même s'il approche de sa fin.
Les conséquences du chantier sur la vie quotidienne des salariés et des habitants jugées inacceptables, plus particulièrement :

- La déconstruction de la passerelle
- La rotation des camions de chantier qui risque de créer des conditions de circulation difficiles
- Augmentation de la pollution par les poussières dégagées par le chantier et l'augmentation du trafic automobile induit
- Bruit
- Le risque de retarder le chantier d'Eole à proximité

Réponse

Le maître d'ouvrage s'engage dans une démarche de réduction des nuisances du chantier importante. Dans ce but il s'est fixé trois objectifs :

- Réduire au maximum les nuisances engendrées par le chantier
- Privilégier l'information
- Mener un chantier propre et respectueux.

Pour mener à bien ces objectifs il existe un cadrage réglementaire qui vise à encadrer le déroulement du chantier et auquel le pétitionnaire sera soumis :

1. Réglementation nationale
2. Arrêté de la Mairie de Puteaux contre le bruit
3. Règlement de voirie de Puteaux
4. La charte chantier à faibles nuisances de l'EPAD (Seine Arche)
5. Le référentiel HQE (cible 3, niveau performant), BREEAM et LEED
6. Les mesures compensatoires et transitoires présentées dans l'étude d'impact

L'ensemble de ces points sera intégré ou référencé dans la note environnementale d'organisation de chantier applicable par les entreprises intervenant pour le maître d'ouvrage.
L'investissement financier consenti parle maître d'ouvrage s'élève à 1 500 000 € pour la gestion et l'organisation du chantier en respect de la note environnementale montre sa volonté de respecter ses objectifs.

En réponse aux interrogations suscitées sur les mesures compensatoires présentées dans l'étude d'impact le maître d'ouvrage a souhaité revenir sur certains points :

- Préparation du chantier : « un chantier de cette envergure nécessite une longue préparation, c'est pourquoi le demandeur participera activement au groupe de travail chargé de suivre le déroulement des travaux, constitué suivant les recommandations de la charte chantier à faibles nuisances de l'EPAD (Seine Arche). Ces échanges seront mis à profit pour préparer et anticiper le déroulement du chantier avec les représentants des riverains, les organismes et les administrations concernées (sapeur pompiers, sécurité publique, EPAD, Defacto, DDE, DIRIF, concessionnaires etc.)
- Informations et communications : tout au long du chantier, une politique de communication sera mise en place afin d'informer régulièrement le public, et les riverains, en particulier de l'avancement des travaux, de l'anticipation des phases sensibles du chantier ainsi que des dispositifs mis en place pour minimiser les nuisances.
- La communication pourra s'effectuer sous forme de panneaux, tracts, bureau d'accueil ; newsletter, site internet, réunions publiques, numéros de téléphone spécifique, etc. … Le choix des supports les plus adaptés suivant l'avancement du chantier se fera par le demandeur après concertation avec le groupe de travail.
- Impact et accessibilité : le chantier de la tour Phare est situé partiellement en surplomb de la rue de Valmy et de la route de la Demi-lune. Toutefois le chantier ne doit pas interdire l'accès véhicule au bâtiment des Collines l'Arche (parking, livraison, sécurité) ni à la zone livraison du Triangle de l'Arche.

  Pour ce faire, il est prévu le dévoiement provisoire de la voirie tel que figurant à la page 245 de l'étude d'impact.

- Impact des poids lourds de chantier sur la circulation : cet impact a été étudié et présenté dans l'étude d'impact (pages 242, 2Q43, et 249). Le trafic induit pour chaque phase de chantier a été renseigné et comparé au trafic existant issu de l'étude spécifique de la SOPAC en 2008.
  - L'apport de chantier est évalué à maximum 0,4% du trafic existant sur le bd circulaire
  - Rue de Valmy, rue présentant l'accès principal des poids lourds du chantier, les données sur l'existant mises en valeur par la SOPAC représentent les données suivantes :
    - Trafic journalier : 2700 UVP (Unité de Voiture Particulière)
    - Trafic aux heures de pointe : 1033 UVP le matin et 504 UVP le soir

- La fréquence de poids lourds étant évaluée à 8 par heure, soit 16 UVP par heure, le trafic induit est égal à 1,6 % le matin et 3 % le soir

Un bureau de trafic est prévu pour programmer au mieux la rotation des véhicules tout au long du chantier. Son rôle sera de

- Organiser et programmer les flux d'approvisionnement et d'évacuation pour éviter la saturation des accès chantiers et des voies limitrophes
- De mettre en rapport les données sur la circulation (études, services compétents des collectivités pour l'évolution du trafic réels) et les besoins du chantier afin d'établir une programmation adaptée.

- Gestion des déchets de chantier : la cible 3 « chantier à faible impact environnemental » de la démarche HQE a été classée en « performant ».

Les deux sous-cibles « optimisation de la gestion des déchets de chantier» et « réduction des nuisances, pollutions et consommations de ressources engendrées par le chantier » sont toutes deux classées performant. Cet engagement implique des actions importantes. Par exemple :

- L'ensemble des déchets du chantier sera soumis au tri sélectif
- 100 % des déchets réglementés et 10 % des déchets non réglementés feront l'objet d'une traçabilité assurant leur traitement approprié
- 10% des déchets globaux seront valorisés

- Chantier avec très peu de démolitions : de façon générales, les nuisances d'un chantier proviennent essentiellement des démolitions (bruit, poussières).

Dans le cas de la tour Phare, il s'agit d'une construction neuve dont la phase démolition se résume à la déconstruction partielle de la passerelle Carpeaux pendant quelques semaines. Il va sans dire que toutes les précautions seront prises pour réduire au maximum les nuisances pendant cette phase.

- La déconstruction de la passerelle Carpeaux dénommée dalle Carpeaux : La déconstruction partielle de la dalle est nécessitée par la présence des infrastructures de la tour en profondeur, vis-à-vis de celles de la dalle Carpeaux.

Une fois reconstruite la dalle Carpeaux ne pourra être empruntée durant toute la durée du chantier pour des raisons de sécurité. Aussi ne pourra-t-elle redevenir accessible qu'à l'issue du chantier, estimé à quatre ans.

L'ensemble des travaux (déconstruction partielle et reconstruction) seront intégralement pris en charge par le pétitionnaire.

Dans le cadre de la pré-instruction du permis de construire, plusieurs solutions ont été proposées au groupe de travail réunissant l'EPAD,

l'EPGD, et les communes de Puteaux et Courbevoie pour réduire la gêne occasionnées. Deux solutions ont été retenues :

- Itinéraire 1 ou 1bis Passerelle provisoire:
  - mise en place le long du chantier côté Est.
    Ce trajet sera accompagné d'une campagne d'information des utilisateurs, afin d'en faciliter la compréhension et l'usage. Il offrira également l'opportunité unique d'une communication pédagogique sur l'organisation et le déroulement du chantier.
  - La passerelle sera praticable par les personnes à mobilité réduite.
  - L'édification et le démontage seront pris en charge par le pétitionnaire
  - La réalisation de la passerelle nécessitera l'accord préalable des propriétaires et gestionnaires des domaines traversés : EPAD, EPGD, RFF, SNCF, DIRIF, SOVAFIM, et des municipalités de Puteaux et de Courbevoie.
- Itinéraire 2, passerelle la Folie : cet itinéraire existe aujourd'hui. Il relie le parvis de la Défense au quartier Faubourg de l'Arche via la Nef des Collines l'Arche et la passerelle de la folie. Il présente l'avantage d'être couvert, confortable, connu des utilisateurs et d'être facilement accessible aux poussettes et personnes à mobilité réduite.
- Le maître d'ouvrage fait remarquer que pendant la construction de la passerelle Carpeaux en 2008, aucune mesure de substitution n'a été mise en place et que l'itinéraire 2 a reçu la totalité des flux piétonnier pendant cette période.

Concernant le chantier d'Eole il n'y a aucune raison de penser que le chantier sera contrarié par le chantier de la tour Phare :

- Les études menées par RFF, consulté dans le cadre de l'instruction du permis de construire n'ont mis en évidence aucune incompatibilité entre les deux chantiers ;
- Les calendriers sont d'ores et déjà différents

En l'état actuel des choses les deux chantiers sont indépendants

Thème 11 : dévaluation immobilière du quartier

La perte d'ensoleillement constitue pour certains un risque de dévaluation immobilière.

Réponse

La perte supposée sera largement lissée par la tendance haussière des prix de l'immobilier de ces douze dernières années. D'autre part il faut prendre en compte d'autres critères dans l'évaluation d'un bien immobilier, d'autant plus que les pertes d'ensoleillement seront variables, et pas nécessairement perceptibles pour un éventuel acquéreur.

3-2.3 Propositions des Habitants

On ne relève pas beaucoup de propositions. Cependant on demande :

- Une concertation plus grande au niveau de la mise en œuvre du chantier
- des mesures compensatoires pour les effets de ventement
- des garanties pour le maintien des accès des immeubles voisins
- la mise en place d'un plan de covoiturage

4 Bilan de l'enquête

4-1.1 Résultat de la consultation

A partir des remarques portées sur les registres d'enquête publique, des réponses apportées par le maître d'ouvrage, et le dossier soumis à l'enquête on peut faire le bilan des réponses apportées par le projet aux interrogations et inquiétudes du public.

Thème 1: procédure de l'enquête

On remarque que malgré la contestation du déroulement de l'enquête, le public a été correctement informé de la procédure de l'enquête.

Thème 2 : aspect économique du projet

D'un point de vue économique, le projet s'insère dans un plan de relance plus vaste d e relance du quartier d'affaires auquel il apportera le prestige d'une conception innovante et audacieuse d'un point de vue architectural et environnemental.

Thème 3 : démarche environnementale du projet

Sur l'aspect environnemental le maître d'ouvrage a fait la preuve de sa démarche volontariste. La tour Phare présentera des aspects très positifs par rapport à des immeubles conventionnels.

Thème 4: parti architectural et insertion paysagère du projet

L'insertion paysagère du projet est conforme aux documents d'urbanisme qui ont été approuvés, notamment le POS partiel n°3 révisé qui a fait l'objet d'une enquête publique qui s'est déroulée du 6 juin 2008 au 30 juin 2008, approuvé le 13 décembre 2008 par délibération du conseil municipal de Puteaux.

Thème 5 : impact sur l'ensoleillement

Les craintes envers la perte d'ensoleillement paraissent à la fois justifiées, dans la mesure où l'étude d'impact fait ressortir une perte effective.

Toutefois, l'étude des ombres portée fait ressortir le fait que les ombres générées par les autres bâtiments du quartier sont déjà importantes, et que l'ombre de la tour Phare sera en partie dans le sillage d'autres tours, notamment l'ombre T1, Egée ou Séquoia. L'ombre rajoutée par la tour Phare restera donc limitée malgré sa hauteur et semble assimilable à tout bâtiment construit dans un contexte urbain.

Les pertes de lumière décrites dans l'étude d'impact à l'exception de la tour Egée qui perdra 3h30 les mois de décembre et de janvier autour de l'heure du déjeuner ce qui est peu gênant pour un immeuble de bureaux, restent acceptables. Les temps d'ombrage supplémentaires obtenus pénalisent moins les immeubles de logement que les immeubles de bureaux.

Thème 6 : impact sur le ventement
Les effets de la tour Phare sur les effets de ventement ont fait apparaître une incertitude sur la possibilité de correction de ces effets.

Thème 7 : sécurité de l'édifice et risques
Le cadrage réglementaire et les multiples contrôles de sociétés d'études indépendantes qui engagent leur responsabilité offrent des garanties suffisantes au regard de la sécurité de l'édifice et des risques sur les personnes.

Thème 8 : transports et circulation automobile
Ce point particulièrement sensible, fait l'objet d'une attention soutenue des différents organes décideurs, et s'inscrit dans les schémas directeurs auxquels est soumis la Défense.
Des mesures sur le court terme et le moyen terme sont planifiées et devraient permettre une amélioration sensible de la situation en tenant compte des apports d'usagers entrainés par la mise en pratique du Plan de Renouveau.
Enfin, le lobbying actif de l'association des Grands Comptes de la Défense (AUDE) est également le garant que cette politique volontariste des transports s'appliquera.

Thème 10 : Impact Chantier
On a vu que le cahier des Prestations Générales de Chantier à Faible Nuisances imposé par l'EPAD au demandeur, sera le garant d'une concertation efficace avec les usagers et riverains. Cette communication complètera les informations contenues dans l'étude d'impact qui ne peut présenter des éléments non connus à ce jour, les appels d'offre des entreprises en maîtrise d'œuvre n'étant pas effectués.
En revanche ce document permettra d'imposer aux entreprises des contraintes fortes pour l'exécution des prescriptions pour un chantier à faible nuisances.
Enfin la présence d'une instance coordinatrice du trafic facilitera la mise en œuvre de mesures adaptées.

Thème 9 : circulations douces et stationnement
Le point le plus épineux est constitué par l'absence de parkings vélo.

Thème 11: impact sur la valeur immobilière
Cet impact est à relativiser, d'autant plus que l'on ignore également l'impact positif en termes d'image qu'apportera l'édification de la tour Phare, dont l'ambition affichée est de constituer un monument du patrimoine de demain.

Conclusion

La tour Phare présente un parti architectural innovant avec une esthétique nouvelle dans l'architecture de la Défense. Son édification renforcera l'urbanisme de tour qui caractérise la Défense. La venue d'un architecte de renom, de stature internationale contribuera au prestige de ce bâtiment qui renforcera le caractère monumental du secteur où s'implantera la tour Phare.

Dans un contexte économique fortement concurrentiel, au niveau européen, ce projet lancera un signal fort au marché, et devrait contribuer au renouveau du quartier d'affaires de la Défense.

Fait à Issy les Moulineaux, le 21 juillet 2010.

Murielle Lescop,
Commissaire enquêteur

5 Observations

Registre 1

Observation n°1 : Association Village, 3 mai 2010
Vu l'importance du dossier, la publication de l'étude d'impact sur internet et de l'emprise chantier est indispensable. Un dossier sur le déroulement du chantier et de son emprise est aussi important. Une réunion publique sur de point est souhaitable.
Thème I

Observation n°2 : Les Verts Europe Ecologie, 3 mai 2010
« (...) La qualité du projet architectural du studio Morphosis Thom Mayne, son esthétique ne sont pas en cause. Nous appelons les Courbevoisiens à aller massivement témoigner auprès du commissaire enquêteur de leurs avis et remarques sur ce projet, en mairie de Puteaux...
Nous réclamons une permanence d'enquête publique sur le territoire de Courbevoie, compte tenu de l'impact de la tour sur Courbevoie et non Puteaux.
Nous réclamons l'organisation d'une réunion publique en présence de madame le commissaire enquêteur, des maires de Puteaux et Courbevoie, au Faubourg de l'Arche pour une meilleure information des 20 000 riverains, au moins autant des salariés concernés et étudiants du pole Universitaire Vinci Dauphine.
Notre opposition à ce projet est basée sur les considérations suivantes, qui reposent sur des éléments concrets, pratiques et des questions de fond :
Le quartier d'affaire a-t-il besoin d'environ 147 000 m² de bureaux supplémentaires ? Pour nous la réponse est non.
Les 10 000 nouveaux salariés de cette tour vont-ils trouver de la place dans les transports en commun déjà saturés aux heures de pointe ? La réponse est non.
La Défense peut-elle continuer son développement sur son modèle d'origine, 50 ans après sa création et compte tenu des récents bouleversements économiques et financiers mondiaux ? Pour nous la réponse est non. Le renouveau de la Défense doit passer par le renouvellement économique, faire preuve de clairvoyance, de prospective et de créativité, et non se cramponner à une fuite en avant avec des œillères et non durable, avec pour seul objectif la rentabilité à court terme.
Le bilan écologique de cet édifice sera-t-il acceptable ? Compte-tenu de la durée de vie raccourcie des constructions actuelles, compte tenu de l'énergie grise déployée pour l'aménagement du socle et la construction de la tour à proprement parler, compte tenu du coût énergétique de fonctionnement d'un IGH (notamment ascenseur, climatisation) le bilan est d'ores et déjà négatif, quels que soient le nombre et la puissance des éventuelles éoliennes sur le toit.
L'impact environnemental de la Tour Phare sur le quartier résidentiel du Faubourg de l'Arche, limitrophe sera-t-il acceptable ? La réponse est non. Combien de mois de poussières, de nuisances sonores, de vibrations, d'émanations chimiques ? Quel impact sur la qualité de l'air ? Compte tenu de la densité de ce quartier (ZAC des Fauvelles) et du nombre d'établissements recevant un public sensible* qui vit sur place 24 heures sur 24, la réponse est non.
*6 écoles, 1 collège, 6 structures accueil petite enfance, 2 maisons de retraite médicalisées.
Thèmes 1, 2, 3,10

Observation n°3 : groupe « Une autre ambition pour Courbevoie » (PS, Verts PC) a transmis au Préfet des hauts de Seine un courrier en date du 28 avril 2010 réclamant :

Que le dossier d'enquête publique soit consultable en mairie de Courbevoie en même temps qu'à Puteaux.
Que madame le Commissaire enquêteur tienne quelques permanences en mairie de Courbevoie
Qu'une réunion publique soit organisée pendant le temps de l'enquête publique et de préférence dans le quartier Faubourg de l'Arche.
Au motif de l'impact de ce projet Tour Phare sur le territoire de Courbevoie et particulièrement sur le quartier Faubourg de l'Arche.
Thème 1

Observation n°4 : Jacques Auguin, Tour GAMBETTA, Apt 189, 18ème étage, Courbevoie
Bravo à M. Thom Mayne pour tant de sensibilité. Tous mes vœux pour sa réalisation, ce sera véritablement « une nouvelle tour de Pise ». J'ai pu féliciter M Pei lors de l'inauguration de sa pyramide. En voisin (invité) car votre tour est juste devant mes fenêtres, j'espère avoir le plaisir et l'honneur de serrer la main d'un grand architecte, qui est aussi un grand monsieur.
Thème 4

Observation n° 5 : Association Village, 6 mai 2010
Etude du dossier : comment pouvoir étudier un dossier de cette importance lorsque 3 personnes se présentent (sans parler du peu de place pour étaler les plans).
Thème 1

Observation n° 6 : Anne le Guennian, copropriétaire du quartier de l'Arche, 6 mai 2010
Etude du dossier, notamment le chapitre sur l'impact sur l'ensoleillement. Malgré la lecture attentive
De ce chapitre des questions demeurent : quid de l'ensoleillement du parc du millénaire ? Quid de l'impact sur la dalle Mona Lisa ? Quels sont tous les bâtiments impactés ? La première méthode (ombre portée) ne mentionne pas certains immeubles impactés (ce qui laisse très perplexe et induit de sérieux doutes sur la fiabilité de la méthode. La deuxième méthode (méthode des projections des masques) étudie 11 points uniquement dont 1 le 12 bd de la Mission Marchand car il est déjà dans l'ombre de la T1. Je suis preneuse d'informations plus précises.
Thème 5

Observation n°7 : Association Village, 7 mai 2010
Ce dossier ne comporte pas (du moins à ma connaissance) de la liste des pièces constitutives. Le dossier HQE, est pour le moins négligé, 2 pages PC 11 160/161 pour un plus que sont des objectifs, mais dont on ne trouve pas les moyens, quant à l'étude de consommation d'énergie, elle est à ma connaissance ignorée, mais encore je n'ai pas trouvé le bon document.
Thème 1

Observation n°8 : Mouvement Démocrate
Conformément à l'article 3 la loi n°86-630 relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement (dite loi Bouchardeau), nous souhaiterions que l'enquête publique relative au projet de la tour Phare, qui démarre le 3 mai, soit prolongée de 15 jours, afin que nos concitoyens disposent d'un délai suffisant pour consulter le dossier et consigner leur avis. En effet la ville a peu mobilisé des Putéoliens sur ce projet et ses enjeux. Un article du parisien du 29 avril (http://.le parisien.fr/lhauts-de-seine-92/mavie-a-l-ombre-des-tours-de-la-defense-29-04-2010-) ainsi que l'expérience des précédentes enquêtes publiques sur les questions de la Défense

nous incitent à favoriser de façon volontaire l'information, la prise de conscience et l'implication des citoyens dans un tel dossier. Ce délai supplémentaire permettrait, nous l'espérons, de toucher un public plus large et, dans tous les cas de figure, d'analyser plus précisément l'impact de ces tours.
Par ailleurs, nous regrettons la difficulté que nous rencontrons pour télécharger ce dossier d'enquête publique. (…)
Thème 1

Observation n°9 : Nicolas Blech, 10, promenade du Millénaire
Trois motifs de contestation contre le projet Tour Phare. Un, alors que l'impact le plus important concerne incontestablement Courbevoie, la seule enquête publique se déroule à Puteaux.
Deux, en tant qu'habitant du Faubourg de l'Arche à Courbevoie, je proteste avec gravité contre la nuisance qui résulte de la privation d'ensoleillement côté Faubourg de l'Arche. A ce sujet, l'étude d'impact (p186, chapitre ombres portées) est assez grossièrement mensongère !! La portance des ombres en rouge ne recouvre pas la réalité. En pratique l'ombre de la tour Phare va priver tout ou partie des logements du Faubourg de l'Arche et le parc du Millénaire d'une heure à deux heures trente de soleil par jour, ce qui constitue une nuisance intolérable et négligée par le projet.
Troisièmement, d'un point de vue économique, le projet parait complètement décalé par rapport à la conjoncture constatée depuis 18 mois. Près de trois millions de m² de bureaux sont vides en Ile de France et l'ajout de 170 000 m² supplémentaires conduit à s'interroger par rapport aux réelles motivations qui président à cette construction. Les aspects de développement durable urbanistique ne semblent absolument pas réfléchis ou envisagés en harmonie avec l'état de développement économique du quartier ni la nécessité d'équilibrer le dynamisme régional.
Thèmes 5, 2, 8

Observation n°10 : Anne le Guenian, 12 mai 2010
Impact environnemental, soleil. L'ombre de la tour Phare sera vaste (même si elle semble sérieusement minimisée dans l'étude). Le soleil est une source d'énergie renouvelable, une énergie d'avenir. (…) Impact environnemental transport. Les transports sont actuellement complètement saturés. Les usagers ont le choix entre une ligne surchargée ou un bus saturé. Certains habitants, proches et trop loin pour venir à pied (exemple habitants de Nanterre) prennent leur voiture pour venir à la Défense. Ils ne peuvent pas entrer dans les bus saturés ni dans le RER saturé. Rajouter 8000 personnes (…) n'est pas pertinent, les transports sont saturés en temps normal, donc les jours où il y a des problèmes techniques …
La consommation de l'immeuble est calculée hors ascenseur et hors bureautique. Pourtant les ascenseurs sont énergivores. Le projet de la tour Phare est grenello-incompatible.
Thèmes 3, 5, 8

Observation n°11 : Yves Egal, habitant (et amoureux) du quartier de La Défense

Avis très favorable sur le principe d'une tour grande et épaisse. L'épaisseur contribue à limiter les échanges de chaleur avec l'extérieur par m² de bureaux. La taille favorise la densité du quartier : économies d'échelle sur les transports en commun, eux-mêmes économes en émissions de gaz à effet de serre, du fait qu'ils sont mus par une électricité largement décarbonée en France (nucléaire, hydroélectrique, éolien).

A noter que le principal reproche environnemental fait aux tours, consommatrices d'énergie, est infondé. Il confond énergie et effet de serre, se référant plus à la première crise pétrolière de 1973, où le problème était le manque de pétrole, qu'à la problématique d'aujourd'hui qui est clairement le risque climatique. Ainsi, la consommation d'électricité par les ascenseurs n'est pas un problème vis-à-vis de l'effet de serre, puisque cette électricité est produite à plus de 90 % par

des énergies d'origine non fossile. Quant à la quantité de béton et de ferraille nécessaire à sa construction, si elle est supérieure par m^2 à celle qui serait nécessaire pour des bâtiments plus petits, sa contribution aux émissions de CO_2 reste marginale par rapport au cycle de vie de la tour. D'une manière générale, l'énergie (donc les émissions éventuelles de GES) nécessaire à la fabrication d'un immeuble, comme d'un véhicule, représente de l'ordre de 10 % de ce qui est consommé pour son exploitation : chauffage, éclairage et fonctionnement de l'immeuble, carburant du véhicule (de ceux qui viennent y travailler). L'économie d'émissions de GES dans la construction d'une tour a donc dix fois moins d'importance que celle réalisée dans son exploitation : chauffage, climatisation et dans une très moindre mesure éclairage (qui ne représente lui-même que 5 % des consommations d'énergie en exploitation, selon les constructeurs et les exploitants d'immeubles de bureaux).

Avis moins favorable sur l'esthétique, mais je respecte la liberté de choix, y compris de mauvais choix, en architecture, refusant de voir s'établir un contrôle populaire sur celle-ci. Le reproche que je fais à cette tour est sa forme s'éloignant d'un style épuré fait de formes simples, qui avait prévalu depuis l'origine à La Défense, sans que ce style ait été imposé aux promoteurs et architectes. Simplement, l'ordonnancement primitif de tours semblables, plus ou moins alignées le long de l'axe historique autour d'une dalle dégagée supportant des jardins à la française, a donné un ton qui faisait dire, à peu près, à François Mitterrand lors de son choix de la Grande Arche : j'aime les formes simples telles qu'elles se sont succédé à la Défense. C'était alors le cas avec la voûte du CNIT, le cube de l'Arche, le parallélépipède noir de la tour Areva (alors Fiat), le demi-cercle de la tour SFR (alors Bull) et la sphère du dôme Imax. La tour Signal de Jean Nouvel restait dans ce style, comme plusieurs tours en finition ou projetées, avec des pans inclinés (tour Portzamparc de la Société Générale), des courbes paraboliques (tour T1 de Valode et Pistre), des clochetons irréguliers (tour Generali) mais prolongeant le carré de base de la tour, un sommet hélicoïdal (ex-tour Axa rénovée). On trouve aussi des lignes brisées (tours Majunga et Carpe Diem) mais cela ressemble à des imbrications de formes simples). Seule la tour Phare de Thom Mayne présente des lignes et des arrondis systématiquement et ostensiblement irréguliers, ce qui "jure" dans les vues d'ensemble futures du quartier.

Certes, les concurrents du concours, y compris Jean Nouvel (pour le concours de la tour Phare, à l'opposé de son projet abandonné de tour Signal qui me plaisait beaucoup), n'avaient pas proposé de projet remarquable. Le choix de Thom Mayne était alors sans doute le moins mauvais. Sans vouloir imposer une esthétique, je voudrais seulement suggérer à l'architecte de retoucher quelques lignes de son projet dans le cadre des nécessaires adaptations de l'esquisse initiale aux contraintes de la construction, en ayant à l'esprit le principe des formes simples de La Défense. Tout ce qui rendra plus régulières les courbes et les lignes sera bienvenu !

Notamment, le sommet pourrait éviter ses filaments en forme de cheveux en bataille, surtout s'ils sont motivés par l'implantation d'éoliennes, qu'on sait inutiles : un calcul économique sur l'implantation d'éoliennes n'aboutirait probablement pas à en installer sur cette tour, ce qui signifie que ces éoliennes ne seraient pas le résultat d'un investissement optimal en faveur des énergies renouvelables. Mieux vaudrait alors pour le promoteur, soit investir dans des éoliennes ailleurs en France, soit améliorer encore isolation thermique et efficacité énergétique des systèmes de chauffage et climatisation.

Un mot sur le principe de la dalle : une dalle est une construction chère à construire, amortir, entretenir, remplacer, chère aussi à maintenir propre et à surveiller.

Une dalle multiplie par trois la surface de la voirie en rajoutant celle de la dalle ainsi que la sous-face de celle-ci, qui a aussi son coût (sans parler des coûts des aménagements de sécurité consécutifs à la réglementation des tunnels à la suite de l'accident dans le tunnel sous le Mont-Blanc):
On comprend que pour faire vivre une dalle de qualité, il faut générer une capacité de contribution financière trois fois plus grande que le long d'une simple rue. D'où l'intérêt d'avoir des bureaux, plus contributifs que des logements, et une densité trois fois plus grande qu'ailleurs. Voilà pourquoi, entre autres, il faut continuer à construire des tours à La Défense. (….)
PS : quelques réponses à des critiques fréquentes (notamment par l'association Village)
Argument : La Tour Signal présentait l'originalité de mixer habitat et bureaux
Réponse : la tour Axa de Charras et la tour Eve de Puteaux sont mixtes depuis 40 ans. De plus, original ne veut pas dire que c'est bien. On peut même dire que cette recherche de mixité, imposée par les termes du concours, était une idée saugrenue, puisque c'est cette mixité qui a rendu le projet non rentable : les acheteurs de logements ne sont pas prêts à payer le même prix au m2 que les entreprises pour leurs bureaux. Je reviens plus loin sur cette fausse bonne idée de mixité.
Argument : il nous parait inutile et même dommageable de poursuivre en l'état le projet de Tour Phare. En effet, construire des bureaux supplémentaires va accroître naturellement la concentration tertiaire et, corrélativement, entraîner l'aller et le retour quotidien d'une multitude de salariés supplémentaires
Réponse : ces salariés font de toute façon des allers-retours pour aller bosser : la question est de savoir si bosser à La Défense est meilleur pour l'environnement qu'aller ailleurs, et non de croire que s'ils ne venaient pas à La Défense ils trouveraient par miracle un emploi à côté de chez eux.
Argument : la seule suppression de l'immeuble Berkeley au profit de la Tour Ava, tout à côté du projet de tour Phare, conduirait à doubler le nombre de piétons traversant le carrefour de l'avenue Leclerc/Serpentine, le faisant passer de 5 à 10 000 !
Réponse : est-ce que les piétons sont devenus l'ennemi des écolos ?
Argument : le coût et la pénurie de logements alto séquanais conduisent les salariés à loger plus loin, contribuant à l'extension de l'étalement urbain et multipliant des déplacements.
Réponse : il ne faudrait pas faire de nouveaux bureaux dans les Hauts de Seine vu le prix des logements ? Mais faire des bureaux dans les betteraves va encore plus étaler la ville, puisqu'il faudra y construire à la fois des bureaux et les logements qui vont avec, alors qu'à La Défense, les bureaux occupent peu de place au sol et qu'on peut aussi densifier les quartiers alentour. Nul besoin de forcer les employés et cadres à aller dans les betteraves ! Sauf si les écolos anti-Défense font tout pour empêcher de densifier les Hauts de Seine !
Argument : il est indispensable de subordonner le projet de Tour Phare, dont la hauteur conditionnera une arrivée massive de nouveau résidents, à l'aboutissement conjoint des modifications d'accès en transports en commun performants, confortables, non polluants et rapides ; en un mot, à la mise en service sur la Défense du RER-E en doublement du A et de la ligne 1 du métro.
Réponse : il faut bien commencer par un bout, comme pour la poule et l'œuf : si on attend le RER E, il ne va jamais se faire prétextant le prix faramineux et… l'inutilité, puisqu'on arrête de construire des tours ! Si on privilégie l'attente, le RER E attendra aussi qu'on construise des tours pour être justifié.
Argument : la tour Phare se résume à un simple stock de bureaux : 1 G€, 300 m de haut, 130 000 m2, un investissement gigantesque qui n'inscrit même pas de logements, d'espaces de vie, de verdure, d'installations sportives et de loisir dans ses plans.

Réponse : S'il y a investissement, c'est qu'il y a des entreprises pour occuper et payer ces bureaux, et si elles le font, c'est qu'elles y trouvent leur avantage. Or l'avantage des entreprises se traduit en profits, qui font les investissements de demain et les emplois d'après-demain (théorème d'Helmut Schmidt). Il n'y a donc aucune honte à exhiber, à côté de l'Arche, une tour de 300 m de bureaux, qui, justement, parce qu'elle occupe peu de place au sol, va permettre d'économiser de l'espace au sol pour faire des jardins et autres équipements de sport et de loisir qui font si bien dans les programmes électoraux !

Mais revenons sur cette mixité qui semble de mise dans certains milieux bien intentionnés à défaut d'être bien informés. Pourquoi faudrait-il une mixité des utilisations, alors que les professionnels y sont rétifs : voir des poussettes devant le comptoir d'accueil d'une entreprise n'est pas très prisé et les résidents d'une tour mixte, s'ils sont minoritaires par rapport aux bureaux, peuvent renâcler devant les dépenses permanentes qu'exigent les entreprises de leur "copropriété". On peut alors faire deux copropriétés distinctes avec deux entrées séparées et deux batteries d'ascenseurs, mais cela fait des coûts supplémentaires. Cette idée très saugrenue de mixité là où personne ne la demande a germé dans certaines cervelles de colibri (comme aurait dit De Gaulle) s'imaginant que les habitants des logements iraient travailler dans les bureaux de la même tour. Ce qui a une chance infinitésimale de se produire dans un bassin de 4 millions d'emplois. Surtout qu'au prix de ces logements, on risque plus d'y trouver de riches retraités ou quelques étrangers oisifs qu'un brillant jeune cadre attendant sur son balcon que l'entreprise du dessous veuille bien l'embaucher. Et s'il s'agit de travailler dans une autre tour, alors les logements et les bureaux n'ont plus besoin d'être dans une même tour : des tours de logements disséminées parmi les tours de bureaux font très bien l'affaire. Ce qui est navrant, c'est qu'une idée sans queue ni tête ait été reprise par des gens à l'EPAD sous prétexte qu'elle avait un parfum écolo. Cette démagogie douce aurait été pardonnable si elle n'avait "planté" le programme de la tour Signal et, en soutenant une autre mauvaise idée écolo, obligé à mettre quelques éoliennes inutiles sur la tour Phare. Gaspillage de temps et d'argent.

Argument : l'architecte et l'EPAD ont abondamment communiqué sur la nature « écologique » et la « conscience environnementale » du projet. Sans prendre la place des associations écologiques, il nous semble tout de même que la déclaration d'intention est en contradiction avec la réalité du projet. Déjà, le principe même de construire très haut va à l'encontre de la notion de développement durable, qui préconise l'approche locale sur la base de petites unités consommant moins d'énergie et qui pousse à l'abandon de la surconcentration qui multiplie le recours aux transports.

Réponse : Depuis Newman et Kenworthy, toute la science de l'urbanisme sait que c'est la densité urbaine qui fait économiser les énergies fossiles, donc l'effet de serre. En construisant très haut, on ne rajoute que l'énergie des ascenseurs… électriques, donc nucléaires, donc sans carbone, donc durables.

Argument : Malgré tous les efforts des architectes, la Tour Phare sera une aberration énergétique, certes moindre par rapport à d'autres. Le fonctionnement d'un tel IGH voit sa consommation énergétique croître proportionnellement à sa hauteur : monter et/ou descendre des humains, des marchandises, des fluides et déchets consommerait à dires d'experts plus du double de kWh/m2 qu'une construction normale d'immeuble. A construction gigantesque, efficacité ubuesque !

Réponse : Le fourre-tout énergétique ne permet pas de faire la différence entre l'énergie qui fait de l'effet de serre et l'énergie sans carbone. Si les kWh sont électriques, ils ne posent aucun problème environnemental.

Thèmes 2, 3, 4, 5, 8

Observation n°12 : Philippe blanc, 93 rue Eugène Caron, Courbevoie
L'emplacement de la tour Phare se situe à un endroit où il y a déjà un flux important de piétons qui auront de la peine à se frayer un passage. Les couloirs des transports en commun sont déjà saturés à cet emplacement.
Les transports publics (RER et ligne 1) sont insuffisants. L'étude sur l'importance de l'impact de l'ombre sur le quartier de Courbevoie (rue Eugène Caron, Bd de la Mission Marchand) est peu crédible. Déjà la tour T1 crée une importante zone d'ombre. L'arrivée de la tour Phare va impacter très fortement une zone très importante de Courbevoie. De plus la hauteur de cette tour, en plus de l'ombre, va créer une dysharmonie visuelle. Le préjudice pour les Courbevoisiens va être très important.
Il est anormal que l'enquête publique se soit limitée à Puteaux ; elle aurait dû être faite à Courbevoie de manière à consulter la population impactée. Ce projet crée un fort mécontentement des Courbevoisiens. (…)
Thèmes 1, 8, 9

Observation n°13 : Brigitte Morian, 15, rue de Normandie, Courbevoie
(…) J'ai acheté rue de Normandie en 2004. J'habite un rez de jardin et avait à ce moment une vue totalement dégagée. Depuis il y a eu la construction de la T1 qui m'a enlevé 1h30 de soleil entre le mois d'octobre et la mi-avril. (…) Avec la construction de la tour Phare le peu de ciel et de lumière qui reste aura totalement disparu. Avant la construction de la T1, je n'avais plus besoin de chauffer à partir du mois d'avril. En automne, je n'allumais le chauffage qu'à compter du mois de décembre. Depuis la construction de la tour T1, je dois chauffer dans l'après-midi puisque le soleil passe derrière la tour. Avec la tour Phare, je vais perdre du soleil entre avril et juin. Je suis donc totalement contre ce projet. Si j'avais su et connu ces projets au moment de l'achat de l'achat de mon appartement, jamais je n'aurais acheté à Courbevoie. Avant j'habitais à Levallois-Perret et je suis venue à Courbevoie avec un grand enthousiasme. J'avoue que je pense désormais quitter cette commune (…) je commence à regarder du côté de Rueil Malmaison ou alentours pour pouvoir profiter de la lumière qu'il n'y a plus et qu'il n'y aura plus du tout sur Courbevoie. On vit de plus en plus mal à l'ombre des tours. Où est la qualité de la vie à l'heure où on parle de plus en plus de « capitale Nature » ou « nouvelle qualité de ville ».
Thèmes 5

Observation n°14 : Anne le Guénnian, quartier Faubourg de l'Arche
Je suis installée dans le quartier du Faubourg de l'Arche car il y avait de la lumière, du soleil. Depuis, sans arrêt de nouvelles constructions sont construites et réduisent la lumière et l'ensoleillement. Maintenant ça suffit !!! Le parc du Millénaire est à l'ombre de tour, l'hiver, dès 16 heures il n'y a plus de soleil ce qui fait que nous ne faisons pas le déplacement jusqu'au parc. La tour Phare dégradera sérieusement la qualité de vie d u quartier du Faubourg de l'Arche. Ce projet prend en otage les habitants, c'est inacceptable. A la montagne, personne ne veut habiter au Nord. Ici, on nous impose une montagne au Nord.
Thème 5

Observation n° 15 : Gilles Roux, 17, place de l'Iris, Courbevoie
La façade côté Courbevoie et boulevard circulaire est un mur austère, renforçant l'effet de séparation entre la Défense et la ville. (C'est contraire à l'objectif de l'EPAD) il faudrait au minimum des aménagements esthétiques. Sinon le projet est superbe.
Thème 4

Observation n°16 : Marie Blanc, 93, rue Eugène Caron, Courbevoie
Vue prise de la rue Eugène Caron à Courbevoie. Elle permet de bien comprendre que la tour Phare va se situer, en perspective, entre la tour SFR, et la tour TI, ce qui générer dans ce secteur une zone d'ombre dommageable pour tous les habitants du quartier.
Thème 5

Observation n°17 : Sébastien Coudon, 23, rue Louis Pouey Puteaux, 25 mai 2010
Je souhaitais tout simplement manifester mon enthousiasme pour ce projet innovant et qui permettra d'améliorer l'image et le prestige du quartier d'affaires de la Défense.
Dommage peut-être qu'il n'y ait pas d'espace pour la Culture ou le loisir des personnes habitantes du quartier. L'offre culturelle ou de loisir, même si l'on constate un réel effort de développement est encore relativement pauvre par rapport à l'envergure du quartier.
Thème 2, 4

Observation n°18 : Mme Paris, conseillère municipale Courbevoie, groupe Une autre ambition pour Courbevoie. 27 mai 2010
Passé ce jour de permanence de Mme Lescop pour lui transmettre copie de la lettre de M. le Préfet des Hauts de Seine en réponse au courrier de notre groupe du 30 avril. (Courrier n°1)
Dans son courrier, en réponse à nos demandes d'extension de l'enquête publique à Courbevoie, de réunion publique à Courbevoie, de permanence à Courbevoie, M. le Préfet nous répond que Madame le commissaire enquêteur a toute latitude réglementaire pour prolonger l'enquête publique et organiser une réunion publique à Courbevoie.
Je réitère donc ce jour notre demande de réunion publique à Courbevoie. Les Courbevoisiens, et notamment les résidents et usagers du Faubourg de l'Arche ne sont pas informés de cette enquête publique et du projet tour Phare.
Il n'y a aucune information grand public à une semaine de la clôture de l'enquête publique.
Pour un projet de cette ampleur, l'enquête publique devrait être exemplaire et non limitée à son strict minimum réglementaire.
L'enquête publique est biaisée car elle n'a pas lieu sur le territoire réellement impacté. Les horaires de consultation ne permettent pas un déplacement aisé des Courbevoisiens, notamment salariés.
Il reste une semaine pour pallier la distorsion actuelle de l'enquête publique.
A noter que la réponse du préfet est datée du 12 mai et que notre groupe ne l'a reçu que très récemment, ce courrier étant affranchi au tarif éco.
Thème 1

Observation n° 19 :
Tout à fait d'accord
Thème 1

Observation n° 20 : Association Village
Dans notre passage le 27 mai nous avons fait le renouvellement de notre demande de prolongement de l'enquête. Madame la commissaire enquêteur s'est engagées à engager la procédure dans ce sens. Au jour du 29 mai 10h3à, la Préfecture n'a eu aucune demande dans ce sens. Nous avons fait appeler Madame le Commissaire par les services urbanisme de la Mairie pour lui rappeler sa décision, que nous considérons comme un engagement.
Thème 1

Observation n°21 : François Vassal, 5, rue Gambetta, Puteaux, Vice Président de l'association des habitants de la Colline de Puteaux, association membre d'Environnement 92

Choix du foncier : Peut-être que le choix de l'espace foncier retenu pour l'implantation de la tour Phare lors du lancement du concours se justifiait-il, ce n'est plus le cas aujourd'hui où la fusion EPAD EPASA se concrétise. L'espace imparti dont une partie à l'aplomb des voies ferrées (trains et Tram) était de nature à créer des contraintes techniques fortes afin de trouver des appuis pour la reprise des charges du bâtiment. De ces contraintes résultent des fondations hétérogènes qui dans la durée peuvent créer des désordres des tassements différentiels. En effet on trouve des piles de poteaux isolés au droit des quais entre les voies, de même que l'on trouve un radier côté Nord des voies. Ainsi les voies sont emprisonnées à jamais dans l'espace qu'elles occupent actuellement, toute extension étant exclue ; y réfléchir est ce que je suggère vivement, il est encore temps de penser à l'avenir des générations futures qui, je l'espère auront plus de sagesse et de vue prospective que nous.

L'aspect architectural du projet de la tour : j'ai lu avec beaucoup d'attention l'interview de l'architecte auteur du projet, j'en cite deux extraits qui ont retenus mon attention et conforté mon ressenti. « Dans la tour Phare ; on peut y voir ce que l'on veut. » « La beauté est secondaire » Bravo, Monsieur l'Architecte, vous m'aidez à parler de votre projet. Pour ma part j'y vois une forme des contorsionnant pour sortir de terre puis se répandant telle une pieuvre sur quelques étages avant de ne pas choisir entre être un plan courbe et gauche ou un plan rectiligne vertical pour ne pas savoir comment finir votre projet … local technique au 67ème étage. Dans ce chapitre relatif à l'aspect architectural du projet, je reviens à l'espace foncier, comment ne pas poser aussi la question de l'environnement proche des deux œuvres majeures du quartier d'affaires de la Défense, je veux parler du CNIT (…), de la Grande Arche.

Aux décideurs, je crois utile de les implorer car il est encore temps de ne pas commettre l'erreur qui serrait une faute d'implanter cette tour sur la partie de terrain initialement choisi sur les voies ferrées.

Sur l'éventuel futur chantier, conséquences et nuisances : dans les dossiers que j'ai consultés, je n'i pas relevé la moindre réflexion sur la prise en compte des nuisances inhérentes à la réalisation d'un chantier dans un site urbain tel que la Défense. Est-il utile de rappeler que dans ce quartier aussi, il y a des gens qui vivent, qui travaillent qui se déplacent et où la réalisation d'un chantier ne relève pas d'une promenade touristique. Il me semble qu'il aurait à ce stade été utile que soient abordés les deux points suivants : emprise du chantier, emprise de la base de vie, étude du trafic des véhicules chantier à toutes les phases de la construction, terrassement (rotation des camions ?), fondation, installation des grues, infrastructures béton, rotation camions ? Superstructures bétons, superstructures béton, ossature acier, pose des façades ossatures et vitrages etc. Etude émission de bruit lors des démolitions programmées. Cheminement de contournement des piétons etc. A titre d'exemple il est prévu quatre mois de terrassement avec une rotation de 7 à 8 camions à l'heure, 70 à 80 camions par jour sur huit heures environ.

Incidence des travaux place Carpeaux : des parties de la dalle place Carpeaux et de la passerelle doivent être détruites en phase préparatoire du chantier, or il convient de noter les faits suivants : loué au titre « d'ouvrage d'Art » la passerelle fait 24 mètres de large et 70 mètres de longueur ; commencé en 2005, les travaux se sont terminés en 2007 : coût 15 millions d'euros !! trois ans après on parle de démolition partielle, on peut se poser quelques questions, sur ce gâchis compte tenu de la proximité de ce chantier du CNIT, des tours , ainsi que du passage des piétons, de la circulation des taxis, ça promet un beau désordre, du bruit, de la poussière etc., des contestations…

Aspect HQE : les économies d'énergie sont énoncées mais non démontrées, comme en math affirmer ne suffit pas, il faut démontrer. On nous parle de double peau, d'éoliennes assurant

l'autonomie des besoins journaliers en énergie, mais quid ? De la consommation des différents équipements suivants : escalators, monte charge, ascenseurs, nacelles de nettoyage etc. Nota une consommation de 400 KW au m² ne me parait pas relever d'un bâtiment performant mais déjà dépassé.
Etude d'impact : une étude d'impact existe, mais elle n'est pas à l'évidence le résultat sur plusieurs domaines d'une vraie étude de terrain, en particulier pour les points suivants :
Il existe huit moyens de rejoindre la Défense, train, métro, RER, T2, voitures, motos, vélos, piétons
Les utilisateurs habituels constatent qu'aux heures de pointe les transports en commun train, métro, RER, T2 sont saturés. En voiture, d'une manière générale les axes menant à la Défense ainsi que le Circulaire sont très surchargés. Pour les motos et les vélos (qui deviennent des moyens de substitution) l'obstacle majeur est l'interdiction d'accès à la dalle. A cet obstacle, il convient d'ajouter le manque de points de stationnement fiables et sécurisés.
Sur ce sujet pour la tour Phare, on esquive la question, pourquoi ? L'espace foncier recevant la tour (...) ne permet pas à l'évidence de dégager des places de stationnement pour les voitures, on va dire chez les voisins ou amis... 105 places dans un parking proche et 455 places au parking du CNIT appartenant au même groupe financier quid ? Si un jour il y a dissociation des deux entités ? Les motos sont oubliées (...) Pour les vélos ... on verra avec Defacto, le responsable des espaces publics et ce sera les communes qui financeront avec la Région ce que Unibail devrait prendre en charge. La desserte par les Taxis sur la place Carpeaux était déjà mal signalée, et parfois ignorée par la majorité des personnes travaillant à la Défense, que va devenir cette station pendant les travaux ? On l'ignore, on improvisera. Un point dépose minute à la Défense, cherchez bien, il n'y en a pas car c'est un espace bien sûr utile mais qui ne rapporte pas d'argent aux investisseurs.
Les nuisances induites par la tour : la place Carpeaux da par sa situation géographique constitue un couloir entre le CNIT, les Collines de l'Arche et la tour SFR, orientation Sud-Sud Ouest. L'éventuelle construction de la tour Phare bloquera l'écoulement laminaire naturel du vent qui par un effet Venturi rendra l'espace de cette place absolument inhospitalier alors que c'est un lieu important de passage des piétons.
Ombres portées : de nombreux salariés travaillant à la Défense, ainsi que de nombreux résidents dans l'environnement des bâtiments de grande hauteur subissent le désagrément des ombres portées alors que le plus haut IGH actuel (total, Michelet) comporte 48 étages, environ 160 mètres de haut ; l'éventuelle tour Phare est prévue à 300 mètres, presque le double. L'impact des ombres portées constituera pour l'environnement une nuisance majeure, en particulier pour le secteur pavillonnaire Courbevoisien au Nord Est de la place Carpeaux.
Au nom de l'association des habitants de la Colline de Puteaux, je fais un appel solennel à la lucidité et à la sagesse de celles et ceux qui (...) auront à se déterminer et à oser dire non, nous nous sommes trompés (...)
Thèmes 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10

Observation n°22 : Daniel Viard, Tour Eve 1, place du Sud, Puteaux, 5 juin 2010
Les conditions de l'enquête sont désastreuses, les citoyens ont été pris pour des analphabètes et des imbéciles : les deux enquête Phare et Majunga ont été superposées. (...) La publicité pour le permis de construire de la tour Phare a été insuffisante, je l'ai découverte en venant consulter le dossier de Majunga.
Le nombre de projets en cours justifierait la saisine de la Commission Nationale des Débats Publics sur l'examen du Plan de Renouveau de la Défense.

L'équilibre entre les bureaux et les logements à la Défense sont en train d'être définitivement rompus au profit de bureaux, en contradiction avec le SDRIF (…) ; le quartier d'Affaires de la Défense porte très bien son nom : il n'y a presque plus de place pour ses habitants.
La modernisation des transports en commun n'est pas à la hauteur des chiffres de nouveaux usagers à prévoir : les coûts économiques des dysfonctionnements des transports en commun pourront effacer largement les gains attendus de l'opération Phare.
Concernant la construction de bureaux (pour 8000 personnes) : dans une tour de la taille de la tour Eiffel, n'est-elle pas une fuite en avant disproportionnée par rapport à l'existence de nombreux projets de déconstruction-construction (7 projets à Courbevoie) avec rehaussement ; qui doivent régler le problème de création de bureaux.
L'insertion de la tour Phare dans son environnement : la tour Phare va écraser les monuments nationaux que sont la Grande Arche et le CNIT, et les quartiers d'habitation environnants. Ce point à lui seul est un motif d'annulation de l'opération. Il faut laisser respirer la Défense, il n'y a que le parvis comme espace de respiration.
Les vingt éoliennes sur le toit, ainsi que les tubes décoratifs au sommet. Vitesse de vent maximale susceptibles d'exister à 300 mètres de hauteur permettent-elles aux superstructures de résister. Par grand vent, on a vu des vitres de tour tomber. (…) Avis totalement défavorable pour ce projet démentiel
Thèmes 1, 2, 4, 7, 8

Registre 2

Observation n°23 : M. de la Taille
Le quartier d'affaires de la Défense dispose d'une de desserte en transport au niveau de la station Grande Arche avec RER, Bus, car, Métro, SNCF francilien et Tramway qui est complètement saturée. J'ai été témoin d'un problème technique qui peut être très grave aux heures de pointe. Les portes du métro s'ouvraient, mais pas les portes sur le quai. Heureusement qu'il était environ 22 heures. Quand il y aura sept tours futures, déconstruction reconstruction, plus la tour AVA et la tour Phare, il y aura de très graves problèmes de sécurité en tout genre à cause d'un afflux supplémentaire de la population dans la structure actuelle des voies d'accès.
Thème 8

Observation n°24 : Michèle Carré, Tour Gambetta, Courbevoie, 27 mai 2010
Manque de clarté quant à la reprise du projet Phare. De minuscules affiches posées en catimini n'ont pu interpeller les habitants quartier. Les habitants du Courbevoie sont complètement laissés de côté sous prétexte que la tour est implantée à Puteaux.
La superficie dédiée à cette tour est bien trop exigüe et l'implantation de la tour amènera une gêne pour la circulation de tous les piétons devant se déplacer sur la droite de la Grande Arche. Huit mille personnes de plus alors que les transports sont saturés … hérésie ! Quatre ans de construction signifient une gêne quotidienne pour la vie des riverains au niveau des nuisances (bruit et circulation de gros engins). Une fois construite plus question pour les Courbevoisiens de voir le soleil et luminosité pus que diminuée en automne et en hiver. Cent deux places de parking pour une tour de huit mille personnes c'est franchement dérisoire alors que les parkings de la Défense ne sont pas suffisants. La crise économique est loin d'être finie. Est-on sûr que les sociétés seront prêtes à s'installer à des prix astronomiques ? Est-il venu à l'esprit du Maire de Courbevoie que nous sommes venus s'installer dans sa ville pour son côté convivial et l'abondance des parcs et lieux de végétation. N'aurait-il pas été décent d'informer les habitants de

la reprise du projet. Information publique auprès des habitants de Courbevoie indispensable. D'où une demande de prolonger la consultation actuelle.
Quid de l'évacuation des eaux usées ? Quid de la pollution et du bruit des climatiseurs ?
Thème 1, 2, 5, 9,10

Observation n°25 : Anne le Guennian
Des salariés de la Défense témoignent que vu les horaires de consultation de l'enquête publique, ils ne peuvent pas venir consulter le dossier !!!
Le dossier n'est même pas consultable sur internet. Pour pouvoir consulter le dossier c'est la galère. Très peu de personnes sont informées de cette enquête publique, particulièrement les Courbevoisiens qui subiront les nuisances. Dans le dossier page 78, concernant accès Transports en Commun, la rocade Blanc est indiquée. Or d'après le Canard du 19 mai 2010, ce projet a du plomb dans l'aile. Merci de prendre en compte ce changement vis-à-vis du projet de la tour Phare.
Cette enquête publique doit être prolongée.
Thème 1, 8

Observation n° 26 : association Village, 1er mai 2010
Je souhaite (...) vous faire part de certaines inquiétudes qu'éprouvent nos adhérents quant à la construction prochaine de la tour Phare. Ces inquiétudes portent principalement sur deux points : l'adjonction de nouvelles surfaces de bureaux à La Défense, et d'autre part, la tour elle-même.
Une nouvelle tour sur le parvis de la Défense : au moment où la presse Nationale se fait l'écho de l'enterrement du projet novateur de la tour Signal qui présentait, notamment l'originalité de mixer habitat et bureaux, il nous paraît inutile et même dommageable de poursuivre en l'état le projet de tour Phare. En effet, construire des bureaux supplémentaires va accroître naturellement la concentration tertiaire et, corrélativement, entrainer l'aller et le retour quotidien d'une multitude de salariés supplémentaires.
A titre d'information, nous avons évalué que la seule suppression de l'immeuble Berkeley au profit de la tour Ava, tout à côté de tour Phare, conduirait à doubler le nombre de piétons traversant le carrefour de l'avenue Leclerc Serpentine, le faisant passer de 5000 à 10 000 ! Qu'en sera-t-il avec la tour Phare, ô combien plus spacieuse ...
C'est souvent le coût et la pénurie de logements alto séquanais qui conduisent les salariés à loger plus loin, contribuant à l'extension de l'étalement urbain et multipliant des déplacements. Le corollaire naturel est alors l'asphyxie progressive des transports en commun due à la saturation des lignes RER et de métro, et, l'augmentation du trafic automobile dans un quartier déjà extrêmement pollué (cf. statistiques carrefour Leclerc / Serpentine).
Aussi, il est indispensable de subordonner le projet de tour Phare, dont la hauteur conditionnera une arrivée massive de nouveaux résidents, à l'aboutissement conjoint des modifications d'accès en transports en commun performants, confortables, non polluants et rapides en un mot, à la mise en service sur la Défense du RER E en doublement du A et de la ligne 1 du métro.

A l'heure où la mixité des utilisations semble de mise, force est de constater que la tour Phare se raccroche à l'ancienne tradition de rentabilisation maximum de surfaces de bureaux. Dommage qu'un tel fleuron posé juste à côté de l'emblématique arche se résume à un simple stock de bureaux. Près d'un milliard d'euros, une hauteur de trois cents mètres et, cent trente mille mètres carrés de superficie, un investissement gigantesque qui n'inscrit même pas de logements, d'espaces de vie, de verdure, d'installations sportives et de loisir dans les plans.
Je passerai rapidement, n'étant pas grand spécialiste de ces sujets, mais qu'en est-il des risques techniques, voire terroristes, induits par l'adjonction d'une tour d'une telle grande hauteur qui

déversera quotidiennement plusieurs milliers de personnes supplémentaire dans les tunnels et les couloirs de service d'une dalle ancienne qui commence à vieillir. A-t-on l'assurance aujourd'hui de la remise aux normes de tous les tunnels techniques, routiers et autoroutiers ?
Les aspects esthétiques étant éminemment subjectifs, nous ne nous prononçons pas mais nous avons noté que l'architecte et l'EPAD ont abondamment communiqué sur la nature « écologique » et «la conscience environnementale» du projet. Sans prendre la place des associations écologiques, il nous emble tout de même que la déclaration d'intention est en contradiction avec la réalité du projet. Déjà, le principe même de construire très haut va à l'encontre de la notion de développement durable, qui préconise l'approche locale sur la base de petites unités consommant moins d'énergie et qui pousse à l'abandon de la surconcentration qui multiplie le recours aux transports.
Malgré tous les efforts des architectes, la tour Phare sera une aberration énergétique, certes moindre par rapport à d'autres. Le fonctionnement d'un tel IGH voit sa consommation énergétique croître proportionnellement à sa hauteur : monter et/ou descendre des humains, des marchandises, des fluides et déchets consommerait à dires d'experts plus du double de KWh/m² qu'une construction normale d'immeuble. A construction gigantesque, efficacité ubuesque !
En revanche, l'isolation thermique de la tour a visiblement passionné les concepteurs qui ont travaillé les aspects d'isolation thermique, avec notamment une « double peau » et un revêtement spécifique en fonction de l'exposition ; sans oublier éoliennes et utilisation de l'effet Venturi.
Ceci étant, tout en saluant les efforts faits, nous restons encore riches de nos expériences de chats échaudés, dubitatifs car aucun bilan ne figure comparant les gains énergétiques versus surcoût intrinsèques à la hauteur de la tour. Sans oublier qu'au
Thèmes 1, 2, 3, 7, 8, 9

Observation n°27 : Jean-André Lasserre, Une Autre Ambition pour Courbevoie
En tant que conseillers municipaux de Courbevoie, nous souhaitons obtenir une copie des documents relatifs à l'enquête publique actuellement en cours au sujet du permis de construire de la tour Phare, et notamment na copie complète du dossier d'étude d'impact. Cette tour, bien que située sur le territoire administratif de Puteaux, impactera surtout Courbevoie et particulièrement le quartier du Faubourg de l'Arche puisqu'il est prévu de l'ériger sur l'accès actuel à ce quartier.
Nous estimons, en tant que conseillers municipaux de la ville principalement concernée, qu'il est de notre devoir d'étudier ce dossier d'enquête publique de façon approfondie, ce que l'organisation actuelle de l'enquête ne nous permet absolument pas de faire, sous peine de monopoliser le dossier au détriment des autres citoyens qui font l'effort de venir le consulter.
Nous estimons en effet que les conditions de consultation actuelle des documents ne permettent pas une accessibilité optimale du dossier au public : ce pour la majeure partie les habitants, salariés et étudiants de Courbevoie et particulièrement du secteur Faubourg de l'Arche qui subiront les nuisances de chantier pendant plusieurs années puis l'impact du bâtiment, or nous n'avons pas de réponse à notre demande du 30 avril 2010 à Monsieur le Préfet des Hauts-de-Seine d'élargir le périmètre de consultation à Courbevoie. Les documents d'enquête publique ne sont disponibles qu'en un seul exemplaire, dans un cadre horaire restreint et difficilement compatible avec une activité salariée (fermeture méridienne du bureau, pas de soirée). Les citoyens qui font l'effort de venir consulter le dossier doivent parfois repartir sans avoir pu le faire si quelqu'un était là avant eux, ou abréger leur consultation pour permettre aux suivants de consulter aux aussi. (…)
Thèmes 1

Observation n° 28 : Philippe Bernard

Il est inadmissible que l'accès au dossier soit aussi restreint pour un dossier de cette importance. Une mise ligne sur internet aurait permis à de nombreux salariés de la Défense qui vont être directement impactés de donner leur avis. Les heures d'ouverture rendent impossible l'accès sur une durée longue. (…)
Thème 1

Observation n° 29 : P de la Taille
Il n'y a pas la lettre de M et Mme Lepage et de monsieur Cholet.
Thème 1

Observation n°30 : Europe Ecologie/ les Verts, 5 juin 2010
(…) Des conditions d'enquête publique qui évitent de donner la parole à la population la plus impactée. Aucune adaptation de la procédure par rapport au contexte de la Défense (territoire réparti sur trois communes : Courbevoie, Nanterre, Puteaux). L'enquête a été strictement limitée à Puteaux, lieu du dépôt du permis de construire, alors que Courbevoie et le quartier du Faubourg de l'Arche sont les plus exposés aux nuisances du projet, pendant sa constructions et ensuite.
La publicité se résume à des affichettes A3 fixées aux lampadaires situés sur la dalle de la Défense et à proximité. Aucun bulletin d'information n'a été publié sur les sites internet de la Défense, EPAD, EPASA, ni des Hauts-de-Seine. La commune de Puteaux n'a communiqué sur son site que quelques jours après le début de l'enquête publique, la commune de Courbevoie n'a communiqué sur son site que le 28 mai, à une semaine de la clôture de l'enquête publique.
Accessibilité compliquée des informations du dossier d'enquête publique, car limitée aux horaires des services administratifs de la ville de Puteaux. Le bureau n'était ouvert que cinq heures trente par jour et fermé au temps méridien, soit des horaires obligeant les salariés à prendre une demi journée de congé pour la consultation. Une lecture complète et approfondie semble irréalisable pour une bonne partie de la population (notamment active) car cela nécessite plusieurs passages en mairie.
Nous avons demandé dés le lancement de l'enquête : un élargissement du périmètre d'enquête publique et l'organisation d'une réunion publique à Courbevoie. Cette requête est restée sans effet. Vous nous avez répondu lors qu'une permanence que le « maître d'ouvrage était contre le principe d'une réunion publique. «, phrase qui constitue un grave déni de démocratie. Vous nous avez répondu « que personne ne convaincrait personne lors d'une réunion publique » alors que le but d'une réunion publique est n'est pas de convaincre mais d'informer. Vous nous avez répondu que le maire de Courbevoie n'avait pas demandé l'extension de l'enquête publique à son territoire.
La mise en ligne sur les sites concernés de l'enquête publique en cours, ainsi qu'une amélioration de l'accessibilité au dossier par la mise en place d'un dispositif rendant les informations disponibles en dehors des heures d'ouverture de l'hôtel de ville de Puteaux, là encore vous n'avez pas accédé à nos requêtes.
Impact sur l'environnement des riverains : l'impact environnemental de la tour Phare sur le quartier résidentiel du Faubourg de l'Arche, limitrophe sera-t-il acceptable ? La réponse est non. Combien de mois de poussières, de nuisances sonores, de vibrations, d'émanations chimiques ? Quel impact sur la qualité de l'air ? On peut légitimement s'en inquiéter, compte tenu de la densité de ce quartier (ZAC Danton Fauvelles, + Faubourg de l'Arche étendu jusqu'au quartier Regnault) et du nombre d'établissements recevant du public sensible (8 écoles, 1 collège, 6 structures d'accueil petite enfance et 2 maisons de retraite médicalisées) qui vit sur place vingt-quatre heures sur vingt-quatre.

L'impact sur la mobilité de proximité a-t-il été pris en compte pour toute la durée des travaux ? La réponse est non. Alors que les habitants de ce quartier excentré et mal raccordé au centre-ville de Courbevoie sont massivement usagers des commerces, services, loisirs sur la dalle de la Défense, l'accès piéton Faubourg de l'Arche/ dalle de la Défense sera détourné. La passerelle tant attendue sera partiellement démontée et inutilisable. Ses plantations seront à terme réduites de moitié. Idem pour les accès via le circulaire et le pont Léonard de Vinci.
L'impact paysager de la tour Phare sur le quartier est-t-il acceptable ? La tour Phare, deux fois plus haute que les tours jumelles Egée et Adria (Technip et Ernst &Young) va venir boucher la seule perspective de ce quartier enkysté. La dernière échappée visuelle (rue des Lilas d'Espagne/escalier Renaissance/esplanade Mona Lisa /passerelle/parvis) sera murée par la façade Nord de la tour Phare, bien plus monolithique que la façade Sud, flatteuse présentée sur les vues d'artistes. L'ensoleillement du Faubourg de l'Arche sera diminué d'autant. A ce titre le chapitre ensoleillement du dossier d'enquête publique serait risible si cela ne frôlait pas la volonté de dissimuler l'essentiel. Certains immeubles sélectionnés par Unibail ne sont pas du tout dans l'ombre de la tour. D'autres n'existent pas ! En revanche, les plus impactés ne figurent pas dans l'analyse. De qui se moque Unibail ? Faire reposer l'enquête publique sur la consultation de documents dont la fiabilité est sujette à caution ne remet-elle pas en cause la validité de l'enquête publique elle-même ?
Le surventement artificiel (effet Venturi, les flux d'air devant contourner les masses des tours en accroissant leur vitesse) déjà dommageable au pied des tours Egée et Adria, sera décuplé au pied de la tour Phare, rendant l'esplanade Mona Lisa très désagréable, voire difficilement praticable aux piétons et condamnant à mort des arbustes qui vivotent actuellement tant bien que mal.
Impact sur la Défense : Au total quatre années de chantier minimum, avec toutes les nuisances que cela peut comporter : bruits, vibrations, poussières, émanation, détournement des flux piétonniers. Le dossier d'enquête publique reste très flou sur les cheminements qui seront utilisés pendant les travaux. L'accès direct Faubourg de l'Arche au parvis de la Défense / nef des transports en commun sera détourné du fait de la démolition partielle de la passerelle. Ce changement impactera directement les résidents du Faubourg de l'Arche, les étudiants et les enseignants du Pôle universitaire Léonard de Vinci, les salariés des tours (tour Technip, Ernst &Young, T1, Cèdre) et commerces (Hôtels Pullman, Adagio, Résidhome, Apparthotel, Citéa) à proximité et plus particulièrement les personnes à mobilité réduite.
Le projet tour Phare fait peu cas de la notion d'espace public. Là où actuellement un double escalier et une rampe permettent la circulation aisée des piétons, là où une œuvre d'art monumentale, le pouce de César, attire quotidiennement les touristes du monde entier sera réduit à un canyon, un entonnoir entre les pieds de la tour. Sur les vues d'artiste, le passage nommé « fenêtre urbaine » avec une certaine grandiloquence ressemble plus à un chemin creux à bestiaux. Et encore, la 3D nous épargne l'effet Venturi.
L'impact des huit mille salariés annoncés (sans compter les salariés annexes de cette tour, tels entreprises de nettoyage, de maintenance, de restauration ...) ne sera pas neutre sur les transports en commun déjà totalement saturés aux heures de pointe. La tour n'inclue pas d'alternative à cette saturation, puisqu'elle ne contient pas de parking à vélos digne de ce nom et obligera les salariés automobilistes, lourdement sous-évalués (hélas) dans les chiffres de l'étude d'impact, à se garer dans les parkings publics de la Défense et de Courbevoie.
L'étude d'impact ne porte que sur la circulation poids lourds entraînée par la construction de la tour Phare (8 par heure) et occulte complètement les gênes occasionnées, notamment en termes de trafic routier, par d'autres projets réalisés simultanément à la Défense. Il s'agit, selon les calendriers disponibles sur les sites internet de l'EPAD et de l'EPASA, des tours AVA, Carpe Diem, Majunga, d'équipements de transports en commun (T2, Eole), sportif (stade Arena 92, ou

bien des travaux de requalification de la centrale Enertherm du site d'Alençon. Il n'existe donc aucune stratégie cohérente à l'échelle de la Défense pour limiter les nuisances générées par les travaux de construction simultanés d'immeubles de bureaux et équipements. Cette absence de stratégie risque d'augmenter les flux routiers, l'émission de gaz à effet de serre, et de dégrader davantage la situation notamment sur Courbevoie.

Impact environnemental : malgré les dispositions environnementales prises dans le cadre du projet tour Phare (certification HQE, respect de al réglementation thermique 2005 ….), une construction de grande ou très grande hauteur reste une folie énergétique, du fait des nombreuses installations techniques nécessaires à son fonctionnement (ascenseurs, climatisation …) Les ascenseurs, équipement structurels d'une tour de grande hauteur, ne sont pas pris en compte dans le calcul de consommation de l'étude d'impact, ce qui est inadmissible.

Cette manœuvre de dépôt du permis de construire précipité en 2010, en plein marasme financier et immobilier mondial, a en fait pour objet de permettre au maître d'œuvre de ne pas se plier à la réglementation thermique 2012 (obligatoire à partir de 2011 pour le tertiaire) qui sera plus contraignante que la réglementation actuelle … Manœuvre peu glorieuse pour un quartier d'affaires qui se vante de développement durable.

La Défense est conçue sur un modèle économique maintenant obsolète et s'épuise dans une vaine fuite en avant. Un geste architectural de 300 mètres n'y changera rien. La tour Phare, aussi haute soit-elle, ne pourra être l'arbre qui cache l'incohérence des implantations ! Il serait temps de repenser sérieusement et durablement ce quartier d'affaires en prenant en compte les nouveaux paramètres financiers, économiques et sociaux, en un mot la réalité.

A la vue de tous ces éléments, il apparait que l'enquête publique n'a pas été à la hauteur de ce projet dit « ambitieux » puisqu'elle n'a pas rempli sa fonction d'information. En effet, la procédure mise en place a été réalisée à minima et n'a donc pas permis aux habitants et aux usagers des lieux de s'informer ou de s'exprimer de manière optimale sur le sujet notamment par rapport aux horaires d'ouverture de la Mairie de Puteaux. Nos demandes pour obtenir une amélioration des conditions de consultation des pièces du dossier dans l'intérêt de tous sont restées sans réponse malgré nos nombreuses relances auprès des services de l'Etat et de la commissaire enquêteur.

De plus les sites internet des villes concernées n'ont pas communiqué immédiatement sur le projet. Il aura fallu attendre un mois pour que le site de Courbevoie informe la population de cette procédure. Rappelons juste que les Maires de Puteaux et de Courbevoie sont respectivement Président et Vice-président du conseil d'administration de l'EPAD, qu'ils ont le privilège de l'accès à l'information et qu'ils ont le devoir d'en informer la population.

La maxime de tous ces décideurs qui sont intervenus dans ce dossier de la tour Phare serait-elle « pour vivre heureux vivons cachés » ?

Il est également regrettable qu'aucun processus de concertation n'a été engagé par une instance administrative quelle qu'elle soit. On pourrait penser qu'il s'agit d'une manœuvre pour faire passer un projet dont personne, ou peu ne veulent.

Nous nous posons la question de l'utilité d'un tel projet. Pourquoi construire d'autres tours de bureaux alors que sur la Défense d'autres tours sont vides et ou à réhabiliter ? Alors que plusieurs sièges sociaux de grands groupes auraient quitté la Défense ou se préparerait à le faire, notamment pour des raisons financières.

Est-ce de cette manière que l'EPAD compte contribuer à la réduction de l'empreinte écologique de la Défense et de l'apport en énergie grise liée à la démolition et à la reconstruction d'ensembles immobiliers.

Nous nous posons également la question de la place de l'humain dans la Défense. Est-ce le but des politiques publiques de laisser se dégrader la qualité de vie des habitants et usagers d'un site

notamment par le décalage entre la politique de transports en commun et l'arrivée des futurs usagers, ou bien encore en réduisant l'ensoleillement ?
Pour toutes ces raisons, nous refusons le projet de la tour Phare et continuerons à faire le nécessaire pour que le projet soit classé sans suites et ne nuise pas à la population Courbevoisienne.
En conséquence, nous demandons que cette enquête publique soit déclarée nulle, à la fois à cause des conditions tout à fait insatisfaisantes de son déroulement et des erreurs ou omissions figurant au dossier d'étude d'impact.
Nous réclamons une nouvelle enquête publique incluant l'information et la concertation du territoire impacté, c'est-à-dire Courbevoie, et la correction et mise à jour des dossiers obsolètes ou incomplets portés à la connaissance du public par Unibail.
Thème I,2, 3, 4, 5, 6, 8, 10

Observation n°31 : Association Village
Je souhaite par la présente compléter le courrier du 1er mai dernier de l'association Village (...).
En tant qu'association de quartier représentative et responsable, sachez que nous déplorons que vous ayez refusé de prolonger la période d'enquête et vous ayez également refusé de tenir une réunion publique comme le souhaitaient nos adhérents ainsi que de nombreux autres participants à l'enquête publique, que vous n'ayez pas jugé utile d'user de votre influence pour permettre l'obtention d'une copie du dossier d'étude d'impact de la part de la société Unibail.
Que la société Unibail ne nous ait précisé les conditions d'obtention des documents cinq jours avant la clôture de l'enquête.
Que la société Unibail nous ait obligé à payer ce document dans le seul but, nous semble-t-il d'étudier le dossier dans des conditions normales.
Ces préliminaires corroborent les difficultés imposées par la Mairie de Puteaux depuis les premiers jours de l'enquête publique afin de réduire le plus possible les possibilités d'accès à l'information. Sans intervention de la Préfecture, les dossiers auraient été inaccessibles au plus grand nombre. Aussi, l'association Village, soutient sans réserve les observations formulées par Monsieur Jacques Kossowski, Maire de Courbevoie, dans son courrier du 27 mai 2010.
Aspect environnemental : l'étude de la tour Phare permet de constater que le volet environnemental n'est pas la préoccupation majeure de maître d'œuvre. En effet, sans reprendre l'avalanche de superlatifs dithyrambiques utilisés pour convaincre de l'aspect merveilleux du projet (...) il y aurait beaucoup à dire concernant l'énergie primaire et la déclaration de respect de la RT 2005 alors même que ce bâtiment devrait être conforme à la norme 2012 puisque sa mise en service ne se fera pas avant 2015.
Les effets venturis sont également fort minimisés car ils ne tiennent compte que des effets actuels induits par la densification des seuls immeubles IGH existants. De plus, si l'on reconnait une grave augmentation de l'effet Venturi sous le passage de la tour et sur la passerelle, aucune solution viable n'est proposée pour y remédier.
Côté bruit, on ne connait pas l'impact de la vingtaine d'éolienne prévue. Ceci dit il est vrai qu'il a probablement fort peu d'importance comparé au bruit induit par le boulevard circulaire. Le bruit ne se cumule pas mais il devient lentement permanent de nuit comme de jour. Quant au bilan Carbonne qui ne prend en considération que la soi-disant faible dépendance à l'accès à la Défense en voiture (cf. courrier du Maire de Courbevoie). Pourrait-on évaluer le bilan carbone de la construction avec, en particulier, les milliers de camions de transport impliqués ?
Les transports : Les transports sont déjà, aujourd'hui saturés et plus de 200 000 personnes supplémentaires vont travailler dans le quartier, dans les cinq ans. La tour Phare, mais aussi T1 et

la tour AVA ainsi que l'ensemble des nouveaux immeubles situés entre la tour T1 et le rue Berthelot qui ne sont que partiellement occupés.
Que dire alors de l'accessibilité à la dalle depuis la gare SNCF, ou depuis le T2 par un minuscule escalier ? Rappelez-vous que deux accès directs étaient initialement prévus et ont été sans justification, abandonnés. Que dire enfin, du carrefour Serpentine/Leclerc dont les accès à la dalle et aux transports en commun sont totalement ignoré dans l'étude ?
Il est vrai que le projet veut favoriser les liaisons piétonnes et la continuité urbaine entre les deux communes de Courbevoie et de Puteaux ! Voici quatre ans que nous demandons une étude sérieuse pour l'amélioration des cheminements.
La tour Phare est annoncée comme une tour HQE, tour de haute qualité environnementale. Malheureusement, vous reconnaîtrez que les dossiers d'enquête publique déposés en Mairie de Puteaux pour consultation ont été tronqués et de plus ils ont été présentés en noir et blanc ! Impossible d'apprécier les impacts véritables sur l'environnement. Pourquoi ?
Ces mêmes dossiers ne fournissent aucun élément d'appréciation sur la véritable consommation énergétique de la tour. Il y a fort à parier qu'en la matière elle sera obsolète avant quinze ans. Et nous pensons que c'est, en particulier, pour cette raison que l'on se précipite pour l'obtention d'un permis de construire avant la date fatidique du 1er janvier 2011 afin d'échapper légalement aux fourches caudines des nouvelles règles RT 2012.
Le chantier : d'évidence une tour de cette envergure ne va pas pousser ex nihilo, tel un champignon. Le chantier prévu connexe ne dispose à ce jour d'aucun espace spécifique en dehors d'une emprise sur la dalle, inaccessible aux camions et aux dépôts de matériaux. Cette emprise fut naguère occupée par les Algécos de la tour T1 : ainsi la totalité des matériaux nécessaire va transiter par voie aérienne au-dessus du boulevard circulaire et de l'éventuelle passerelle piétonne de remplacement. Quelles protections va-t-on mettre en œuvre ? Verra-t-on au cas par cas au fur et à mesure des incidents ?
L'association Village, devant le peu de coopération rencontrée pour faire évoluer intelligemment par le dialogue, ce dossier, pense que le souci actuel ambiant est d'insister pour convaincre du caractère esthétique d'un projet pour lequel on attend anxieusement un permis de construire.
Sacrifié sur l'autel de la gloire de certains, le quartier de l'Arche, durant quatre années va être traversé par des milliers de camions. En effet, il ne faudra pas moins de 4760 camions pour évacuer les 50 000 m² de déblais des seules fondations ! Impossible de savoir combien il en faudra pour acheminer les matériaux qui passeront inévitablement par la rue de Valmy.
Autre question restée sans réponse où s'installeront les Algécos du chantier ? Intuitivement nous pressentons que le non dit actuel désigne certainement les espaces verts comme ce fut le cas pour la tour SFR.
Etude d'impact : la construction de l'ensemble du dossier est très cohérente et poursuit toujours les mêmes objectifs précités. Par exemple on minimise les conséquences du stationnement automobile en renvoyant le problème sur d'autres qui se débrouilleront. Le dossier HQE se doit d'être performant ? C'est le cas, il prévoit 150 places supplémentaires, même si les besoins estimés frisent les huit cents. Les motos subissent la même arithmétique légèrement aggravée car aucune place n'est prévue. (Rappelons que la tour AVA en prévoit tout de même 50) Il est vrai que le pragmatisme débrouillard permet tous les jours de loger au pied de la tour Egée et de l'hôtel cent trente motos qui stationnent sur le trottoir de la rue de l'Arche.
Les propriétaires de vélos à l'EPAD se débrouillent seuls. Ce n'est pas à nous de résoudre le problème, mais on remarquera que de mode de transport est de plus en plus « tendance » ce qui pousse même l'EPAD à étudier un plan d'accès et de déplacement pour la dalle de la Défense, alors même que la circulation à vélo était, il y a peu, interdite.

Pour les taxis nous constatons une diminution des surfaces d'attente et, concomitamment, une augmentation prévisionnelle des besoins. Gardons une pensée émue pour ces VIP que sont les piétons invités à partager les mêmes espaces que voitures, vélos, taxis…
L'association Village affirme, au vu de la multitude d'aberrations que porte le dossier tour Phare que celui qui aura l'audace d'accorder un permis de construire sans tenir compte de l'avis que quelques uns des plus proches voisins, doit savoir qu'on ne peut impunément faire n'importe quoi surtout quand des milliers de personnes sont quotidiennement concernés. (…)
Thèmes 1, 3, 6, 8, 9, 10

Observation n°32 : BNP Real Estate
Nous sommes la société de gestion de l'indivision constituée par la SCPI Valeur Pierre Patrimoine, (…), de la S.A Klépierre (…), et de la SCI Valeur Pierre Epargne (…).
Ces sociétés sont propriétaires indivis du bâtiment B de l'ensemble « Les Collines de l'Arche Nord », immeuble à usage de bureaux situés sur la commune de Puteaux. C'est en cette qualité que nous vous saisissons de plusieurs observations relatives au dossier de demande de permis de construire de la tour Phare.
Ces observations porteront essentiellement sur le dossier de permis de construire sous réserve des remarques ci-dessous :
En premier lieu il est étonnant de constater que les trois registres d'enquête publique ne soient pas consultables ensemble, au même endroit, mais qu'au contraire, un registre figure dans la salle de consultation et les deux autres sont consultables au service d'urbanisme.
En second lieu, avoir restreint le champ de l'enquête publique à la seule commune de Puteaux est contestable dés lors qu'il ne fait guère de doute que le projet Phare aura des répercussions importantes sur le trafic, les accès, les transports et la perte d'ensoleillement des immeubles de la commune de Courbevoie. Et ce d'autant qu'aucun prolongement de la durée d'enquête publique n'a été accordé, qui aurait pu permettre à des habitants de Courbevoie de prendre connaissance du dossier et de faire valoir leurs observations les plus légitimes.
A titre général (…) il est surprenant que l'étude d'impact fasse référence à des études commandées par le maître d'ouvrage mais que ces dernières ne sont ni détaillées, ni référencées.
De sorte que l'impossible de prendre connaissance de l'objet de ces études, de leurs contenus et conclusions ne peut que nuire à la compréhension globale de l'étude d'impact. (…) le projet présenté me parait critiquable sur cinq points essentiels.
Les règles de stationnement et d'accès : nous voudrions d'abord attirer votre attention sur les conditions d'accès et de stationnement prévues par le projet de permis de construire de la tour Phare.
Le formulaire cerfa de demande de permis de construire indique qu'aucune place de stationnement ne sera créé par le projet, sur le terrain d'assiette de l'opération, mais qu'une concession d'occupation de places stationnement a été conclue afin de respecter les dispositions de l'article R 431-26 du Code de l'urbanisme
La notice de présentation de l'article R 431-8 du Code de l'urbanisme indique à ce titre :
« Cette dernière route (route de la demi lune) traverse de part et d'autre le site du projet et constitue de surcroît le seul accès de véhicules 'accès parking, pompier, livraison) à l'ensemble immobilier les Collines du Nord avec la nécessité d'en maintenir le fonctionnement, après et surtout pendant la réalisation des travaux de construction du projet Phare. Cette situation contrainte réduit physiquement les possibilités d'extension de l'emprise de l'infrastructure du projet vers l'ensemble immobilier Colline Nord et a pour conséquence directe de l'impossibilité de réaliser des places de stationnement sur le site du projet compte tenu de l'étroitesse de l'emprise.

Pour autant il ne semble pas que la réponse du projet Phare en matière de stationnement et d'accès soit satisfaisante, et surtout, proportionnelle au projet et au regard des avoisinants et ce, en violation des exigences posées par l'article R 111-2 du code de l'Urbanisme.
En effet l'affirmation dans l'étude d'impact aux termes de laquelle « le projet est particulièrement bien loti » et qu'il est « localisé sur la gare et à proximité immédiate de l'offre de transports en commun est contestable. Et ce à plus d'un titre (...) : aux personnes qui se déplacent en voiture s'ajoutent celles qui sont motorisées et pour lesquelles aucune place n'a été prévue, plusieurs autres tours sont actuellement en construction dans le secteur, l'offre en matière des transports est, à l'heure actuelle, déjà largement insuffisante dans le secteur et le sera davantage avec la concrétisation du projet. La présentation dans l'étude d'impact d' « évolutions » dont la concrétisation n'est, sur les plans juridiques et financier, aucunement avérée ne saurait valablement être prise en compte, la station de taxis, actuellement située dans la partie Ouest, sera relocalisée sur un autre site. Elle est donc purement et simplement supprimée du projet et en l'état du projet, aucunement remplacée.
La pose d'éolienne sur la toiture : au-delà des réserves qui peuvent être émises quant à la rentabilité de l'installation d'éolienne sur la future tour Phare, il convient de relever que ni la notice de présentation, ni l'étude d'impact n'apportent de preuves concrètes d'absence de danger du fait de l'installation d'éolienne en toiture. La notice de présentation indique seulement que : « le fabricant assurera la stabilité des éoliennes vis-à-vis des conditions de vent y compris les turbulences locales et ont été calculés en étude de soufflerie et l'ancrage des éoliennes ainsi que sa structure sera conforme aux normes Eurocode. »
De même l'étude d'impact indique que : « l'énergie produite par les éoliennes sera régulée par un contrôleur chargé de relier à une ou plusieurs batteries » Il y aura donc une régulation optimale « d'une tension et d'une fréquence extrêmement fiable. » Vous constaterez qu'aucune information précise n'est donnée relativement aux caractéristiques, en matière de sécurité et de fiabilité technique, des éoliennes, ni de leur emplacement précis. Aucune analyse concrète de la résistance au vent de ces éoliennes n'est davantage présentée dans ce projet.
Au regard du risque de chute et du danger que cela représente, une telle information fait clairement défaut dans le dossier de demande de permis de construire. De sorte que l'étude d'impact se révèle très insuffisante au regard d'une préoccupation de sécurité des usagers et habitants de la tour projetée et des avoisinants, qu'elle doit obligatoirement traiter. (...)
Analyse insuffisante du déroulement du chantier : rappelons que le Code de l'environnement prescrit que l'étude d'impact présente les effets aussi bien directs qu'indirects, à court terme et long termes du projet envisagé. A ce titre, il est imparti au maître d'ouvrage d'expliciter les effets induits par le déroulement du chantier.
Vous constaterez là encore que si, effectivement, l'étude d'impact envisage la phase travaux, elle n'apporte cependant et concrètement aucune réponse satisfaisante au regard de l'ampleur des travaux (d'une durée de quatre ans).
En effet : les mesures compensatoires ne sont pas suffisamment précises au-delà du coût induit par ces mesures : à titre d'illustration, il est envisagé la mise en place d'un parcours navigant entre les immeubles existants du fait de la démolition partielle de la passerelle piétonne. Pour autant aucun plan n'est joint pour expliciter cette solution qui semble pourtant avoir les faveurs du maître d'ouvrage. Les travaux de terrassement devraient générer un trafic d'environ 80 camions par jour. Mais les mesures compensatoires ne sont aucunement précises, ni explicites.
L'étude d'impact indique certes que l'accès des véhicules au parking de la Colline Nord sera maintenu et que la route de la Demi-lune restera ouverte pendant le chantier ; mais un tel vœu s'avère insuffisamment concrétisé dans l'étude d'impact.

L'analyse insuffisante de la perte de soleil : compte tenu de la hauteur de la tour (à peine moins de 300 mètres), sa construction aura incontestablement un impact sur l'ensoleillement des bâtiments environnants. A ce titre, l'étude d'impact présente effectivement une étude de l'ensoleillement qui est pour autant insuffisante et erronée. Rappelons en effet que le photomontage présentant les tours et leur ensoleillement avec la méthode des ombres portées est erroné puisque la tour T1 n'est pas localisée à son emplacement actuel.
L'ombre de la tour est clairement minimisée dans l'étude d'impact et ne pourra que fausser l'appréciation des services instructeurs.
L'analyse des conséquences en matière de vent : enfin, du fait, là encore de la hauteur de la tour Phare, le vent aura un impact considérable sur le secteur derrière le CNIT et au niveau du passage piéton permettant l'accès à la passerelle. Vous constaterez que les mesures spécifiques permettant de limiter les effets en cas de vent sont insuffisamment traitées. Le dossier de demande indique que des mesures spécifiques pourront être prises, sans toutefois indiquer leur nature, leur coût ni qui sera en charge de les prendre.
En vous remerciant de l'attention que vous voudrez bien porter à cette requête, notamment par la formulation de réserves expresses consacrant les nécessaires retouches à apporter au projet de demande de permis de construire.
Thème 1, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11

Observation n°33 : Patrick Perret et Josiane Perret, 18, avenue Léonard de Vinci, Courbevoie
Je joins comme exemple de méthodologie d'application du développement durable, une notice du carnet de bord développement durable CBDD, élaboré par Syntec Ingénierie, le ESTB et l'AITF, l'ensemble a été élaboré dans le cadre de l'engagement volontaire signé par Mme Chantal Jouannot, secrétaire d'Etat en charge de l'Ecologie et le président de Syntec Ingénierie, le 12 février 2010.
Les engagements du futur maître d'ouvrage de la tour Phare qui, comme son nom le laisse supposer doit aussi être un projet exemplaire, surtout dans le cadre des lois sur le Grenelle de l'environnement et du Grenelle II qui vient d'être voté. Nous sommes en droit que dans ce contexte tous les éléments du DD soient pris en compte et expliqués, même si certains peuvent ne pas être retenus ou choisis.
Les critères qui ne sont pas suffisamment explicites, voire oubliés, font que nous pouvons le regretter énormément car les impacts sont importants pour le public concerné.
Santé/sécurité : hygiène, qualité de l'air, autres risques sanitaires, sécurité des exploitations (riverains, usagers), facilité la sécurité pour l'entretien
Cohésion sociale/ Emploi : insertion professionnelle et retour à l'emploi, création d'emploi, lutte contre l'exclusion (mobilité des personnes), facilité d'accès aux services (emploi, éducation), facilité d'accès aux handicapés
Cadre de vie : respect du cadre de vie des riverains (ce point n'est absolument pas respecté et crée un préjudice énorme à tous ceux qui ont acheté un bien avant que ce projet existe) Le visuel et l'ensoleillement sont dénaturés dans tous les sens du terme. La présence des éoliennes prêtent aussi à sourire. Confort thermique, confort climatique, confort visuel (cf. ci-dessus) avec impact de la perte de valeur sur les biens acquis. Qualité des ambiances (notamment extérieure). Insertion dans le site. (Ce projet ne s'intègre absolument pas dans le paysage et est en rupture avec l'existant, malgré le site de la Défense lui-même.
Diversité culturelle (aucun de ces sujets n'est respecté : valorisation de l'identité culturelle, qualité paysagère, respect du patrimoine bâti, respect du patrimoine naturel.

Domaine environnemental : Biodiversité : préservation des habitats naturels, maintien des corridors écologiques, lutte contre la pollution lumineuse, renforcement des espèces patrimoniales.
Changement climatique : maîtrise des émissions de l'ouvrage, maîtrise des émissions des transports induits, réduction de la dépendance aux énergies fossiles, adaptation aux changements climatiques.
Gestion des ressources : maîtrise des consommations d'énergie, recours aux énergies renouvelables (les éoliennes sont insuffisantes), maîtrise de a consommation d'eau, Maitrise de la consommation de matières premières, prise en compte du cycle de vie des matériaux.
Maîtrise des rejets : limiter la pollution de l'air, gestion des déchets (type, volume, tri), protection des nappes phréatiques et des sols, limiter les impacts hydrauliques.
Domaine économique :
Justification économique : de l'ouvrage à court terme ; avenir prévisible de l'ouvrage, évolutivité, qualité d'usage, efficacité de l'investissement.
Développement économique : impact économique direct, impact économique induit et indirect, développement de territoires, création d'emploi (et non transfert d'emploi), partenariats, synergie avec les autres projets d'aménagement.
Coût global : évaluation simple, coût global étendu, coût pour limiter les risques.
Domaine gouvernance : pilotage, implication des parties prenantes, transparence.
En résumé, le bilan global de l'opération en termes d'impacts (voir ci-dessus) est facile à démontrer qu'il n'est pas avéré de son intérêt, sans compter que le préjudice à court et à long termes énorme pour les riverains dont je suis. La tour Phare devrait être un projet exemplaire et ce projet ne l'est pas malheureusement. (…)
Thème 3, 5, 11

Observation n°34 : Josiane Perret, 18, avenue Léonard de Vinci, Courbevoie
Je témoigne que je suis venue à la Mairie de Puteaux pour consulter l'enquête publique concernant la tour Phare le vendredi 4 juin entre 13heures et 13 heures30.
A mon arrivée, je me suis informée sur le lieu de l'enquête publique dans la mairie auprès d'une personne à l'accueil qui m'a indiqué le local au 1er sous-sol. A cette heure, le local était fermé, pas de lumière et pas d'horaire d'ouverture.
Je suis donc remontée au rez-de-chaussée pour constater que la personne de l'accueil était partie en pause déjeuner.
Je me suis adressée à une autre personne qui à ma demande d'horaire d'ouverture, a téléphoné au service de l'urbanisme qui n'a pu me donner aucune information sur les horaires d'ouverture.
Informée que le personnel revenait en général vers 13h30, j'a attendu jusqu'à cette heure puis je suis partie sans avoir vu le local ouvrir.
Thème 1

Observation n°35 : BMS, association d'avocats, 49, avenue des Champs Elysées, 75008, conseils des sociétés Horbouts I et Horbouts II, propriétaire des lots de volumes constituant l'ensemble immobilier « Le Triangle de l'Arche »
« Nos clients sont particulièrement préoccupés par le projet tour Phare d'une hauteur exceptionnelle par rapport aux autres tours de la Défense, implantée dans un secteur à très forte densité urbaine à la proximité immédiate du boulevard circulaire et d'autres immeubles comme celui de nos clientes. L'immeuble de nos clientes sera fortement impacté par la tour Phare, notamment en termes d'ensoleillement, de transports en raison de la saturation actuelle des transports en commun et de la pollution.

Nous considérons que le délai de l'enquête publique à peine supérieur à un mois est tout à fait insuffisant compte tenu de la complexité de cette opération. (…)
Thème 1

Observation n° 36 : G Agbodjan, 9 chemin Pierre de Ronsard, Courbevoie
Habitant du Faubourg de l'Arche, (Villa Apollonia) côté cimetière avec ma conjointe. Plutôt circonspect sur cette tour. Visiblement la passerelle de liaison entre la dalle et Courbevoie, le trajet actuel de chez nous à la Défense, 15 minutes. La passerelle est déterminante, la couper pendant quatre ans serait dramatique. Dériver le flux et augmenter le trajet Défense Domicile seraient un point qui nous obligerait à déménager.
Le vent près de la tour Technip est très fort du fait de la proximité des tours. Rajouter une tour aussi proche va augmenter mécaniquement la force du vent, et pourrait être dangereux.
Thème 6,10

Observation n° 37 : Antoine Mouquet, 9 av Puvis de Chavanne
Habitant du quartier Faubourg de l'Arche, ce projet constitue une dégradation considérable de notre environnement quotidien. J'emprunte quotidiennement le cheminement de l'esplanade Mona Lisa et j'en apprécie l'ensoleillement. Ce projet me contraindra, pendant les travaux, à allonger mon trajet domicile-travail (je le rends à la Défense pour emprunter les transports). A l'issue de la construction, je devrais faire ce trajet sans voir le ciel (à l'ombre et sous un bâtiment) et avec encore plus de vent qu'aujourd'hui !
Par ailleurs, je m'interroge sur le besoin d'augmenter l'offre de bureaux à la Défense, pendant la crise économique actuelle et à l'aube de la crise environnementale qui s'annonce. Il est de plus incohérent d'envisager de tels projets avant de renforcer l'offre de transports, qui doit être un préalable. Bref je ne veux pas d'un tel monstre dans mon quartier.
Thèmes 2, 8, 10
Observation n° 37 :
Toute cette perspective d'accès va être cachée par la tour Phare et son tunnel. La tour Phare à cet emplacement ne doit pas se faire. Il faut trouver un autre emplacement. cf. Photographie n°3
Thème 4

Registre 3

Observation n°39 : Association pour la Défense de l'environnement Bineau-Villiers-Champeret, 43, avenue de la Porte de Villiers, 92200 Neuilly sur Seine
Notre association suit avec attention les projets de Renouveau de la Défense car ils sont susceptibles de générer des flux automobiles supplémentaires dégradant la qualité de vie de notre quartier.
Tel ne semble pas être le cas de la tour Phare si l'on se réfère à l'étude d'impact du projet. La tour Phare est remarquablement située par rapport aux transports en commun. Si l'on se réfère aux usages des immeubles proches, 92 % des usagers empruntent les transports en commun et seulement 4,8 % la voiture. Aucun parking n'est prévu dans la tour Phare qui a choisi de retenir 105 places en concession dans le parking proches des Quatre Temps. Ces places ne représentent que 1,3 % des salariés de la tour Phare, évalués à 8000 personnes. Un appoint pourra être offert par le parking CNIT qui apporte une capacité résiduelle de 455 places.
Les investisseurs de la tour Phare ont « la volonté d'atteindre les plus hauts niveaux de performance de qualité environnementale » : éco-construction, éco-gestion, 14 cibles HQE très

supérieures à celles impliquées pour l'obtention du label. Toutes les techniques ont été retenues pour limiter les déperditions et la consommation pour la climatisation. Les 20 éoliennes au sommet de la tour apportent 100 000kwh. Ce faisant, la consommation énergétique est annoncée être inférieure de 25 à 28 % inférieure à la norme RT 2005. Dans ce cadre idyllique subsistent quelques points d'interrogation : l'absence de parkings vélos. Dans les immeubles proches, 4,8 % des usagers utilisent ce mode de transport. Faire l'impasse sur des emplacements vélos c'est ne pas tenir compte de l'accroissement de la part du vélo, surtout quand il y a des pistes cyclables à proximité, ce qui sera le cas du boulevard circulaire rénové. L'étude d'impact reconnait que la part du vélo sur le site pourrait atteindre 4,5 % des salariés, soit 200 usagers. Si nécessaire, est-il inscrit, la place Carpeaux pourra les accueillir mais aucun emplacement n'est néanmoins prévu, ce qui est « léger ». Même absence d'emplacement pour les deux roues motorisées, estimés à 1,1 % de la population de la tour, soit 90 usagers. Libres à eux d'utiliser les parkings environnants. Rien n'est prévu, c'est toujours « léger ».
Pour les vélos, comme pour les motos, c'est la voie ouverte à une certaine anarchie sur les lieux, voire au recours à la voiture.
Enfin, l'étude d'impact indique à juste titre que l'offre transports en commun sera sous-dimensionnée tant qu'Eole ne sera pas mis en service. Quatre ans de travaux sont prévus pour la tour Phare, ce qui représente quelques années sans Eole. Aucune solution n'est avancée pour autant ! Pas de covoiturage, pas de plan déplacement entreprise alors que ces deux mesures sont quasi systématiques dans les beaucoup de grands quartiers d'affaires, en particulier dans la City à Londres.
Cette tour qui se veut exemplaire sur le plan environnemental présente des lacunes sous cet aspect qui pourraient rendre caduque les prévisions d'accès et de stationnement dans les années à venir. Notre association forme donc le vœu que ces lacunes soient comblées lors de la mise en service de la tour.
Thèmes 8, 9

Observation n°40 : M. Bornola, 15 avenue de Normandie, Mme Riem, 20, rue Léonard de Vinci, Courbevoie 1er juin 2010
Les habitants de Courbevoie espèrent que ce projet absurde sera annulé, manque d'exemplaires du dossier d'enquête publique qui ne nous permet pas de consulter en détail le projet. L'information nous a été communiquée très tardivement, pas d'affichage dans Courbevoie !
Thème 1

Observation n°41 : Michel Mathis, 19, rue A Dumas, 92 000 Nanterre
Le projet est démesuré. Il aura un impact important sur l'environnement : réduction de l'ensoleillement, réduction des vues paysages, augmentation de la fréquentation des transports en commun déjà surchargés, flux voiture accru sur l'ensemble du site.
Thème 4, 5, 8

Observation n° 42 : P de la Taille 4 juin 2010
Je suis tout à fait d'accord avec ce qui est écrit dans le document de Mme Bernard de Colombes.
Thème 4, 5, 8

Observation n°43 : P de la Taille
(…) Madame Ceccaldi Raynaud a annoncé dans le Parisien du 10 avril 2010 la limitation de tout futur projet sur ce site, derrière la Grande Arche, à 100 mètres de hauteur et un mois après elle lance l'enquête publique avec la tour Phare qui dépasse les 300 mètres de hauteur. Madame

Ceccaldi Raynaud se contredit. Les impacts sont monstrueux : sur la vue, la hauteur, le paysage, le confort des piétons, la végétation, les accès aux transports en commun, sur la circulation, le soleil, sur les différents déchets générés, 144 000 litres d'eaux usées (WC) minimum par jour dans les égouts. N'y aura-t-il pas un engorgement un jour ?
Thème 3, 4, 5, 8

Observation n°44 : Famille Dequenne, 6, allée des Tilleuls, Courbevoie
Nous nous opposons fermement (et avec espoir) au projet de cette tour Phare que nous jugeons laide, voire monstrueuse. Merci de tenir compte de l'avis des gens qui doivent passer tous les jours à cet endroit.
Thème 4

Observation n° 45 : P de la Taille
(...) On veut construire la tour Phare dans un endroit étriqué qui est à mon avis pas du tout adapté à une tour de grande hauteur. Il faudrait respecter l'harmonie architecturale de ce lieu et placer cette tour ailleurs car là où elle est envisagée, la Grande Arche et le CNIT seront complètement écrasés par la hauteur et la trop grande proximité de la tour Phare.
Thème 4

Observation n° 46 : Auroy Jaffré, 61, rue de l'Arche, Courbevoie
Nous estimons la hauteur et l'ampleur de ce projet beaucoup trop importante. Il est situé au Sud de la Grande Arche qu'il marquera de façon significative de son cône d'ombre. Il cassera la perspective de la passerelle CNIT Léonard de Vinci que nous avons attendue si longtemps. Sur le plan esthétique, nous déplorons de monstrueuses zones non verticales propices à l'accumulation de pollution animale.
Thème 3, 4

Observation n° 47 : Environnement 92 (union départementale de 65 associations de défense de l'environnement), 4 juin 2010
(...) Développer l'activité économique en hauteur est une idée acceptable sur une île ou dans tout territoire qui manque de place au sol. La Défense est un îlot d'affaires de 160 ha plaqué sur le territoire de deux communes, Courbevoie et Puteaux. Or, si la place manque dans ces deux communes, il n'est pas de même dans les communes environnantes : Nanterre et Gennevilliers. L'OIN de la Défense s'étend maintenant sur 300 ha de Nanterre, pourquoi ne pas utiliser cet espace, au lieu d'entasser cette tour entre le CNIT et la Grande Arche.
Le désir de tour est une idée que les architectes ont toujours eu depuis les pyramides d'Egypte et la tour de Babel. Pouvoir exprimer son art à la face du monde, quelle façon impérieuse de démontrer son savoir-faire. Nos amis américains ont largement exploité la chose à New York d'abord, puis dans toutes leurs métropoles ... Ces tours étaient le signe d'un capitalisme triomphant, sièges de très grandes sociétés voulant montrer leur puissance... (...) Si ce jeu en valait la chandelle à l'époque américaine, en est-il de même de nos jours ?
De grandes tours sont effectivement en construction ou achevées dans les pays capitalistes émergents du Moyen Orient et d'Asie, mais aussi dans l'ancien monde et à Londres en particulier. Elles sont toutes soit le fait du prince local, soit d'une très grande société. La France dans ce domaine est sous-équipée avec ses quelques tours de l'ancienne Défense qu'elle veut rénover. Mais au moment où les populations prennent conscience que notre planète évolue rapidement vers une saturation en habitants, vers un manque de ressources de toute nature, vers

un réchauffement climatique inconnu dans l'Histoire Humaine, vers une liaison permanente entre tous les individus grâce à internet, e.pod, Google etc. la tour devient-elle une nécessité ?
Les très grandes sociétés comme (...) Microsoft, Google, mais aussi françaises comme AXA, n'investissent plus dans des tours, mais dans des bureaux à dimension humaine où tout est fait pour que le salarié se sente chez lui et qu'il puisse ainsi donner le meilleur de lui-même. Notre pays serait-il encore en retard d'une guerre ?
La tour Phare, un concept du passé ? Il est paradoxal de penser que les tours découlent d'un concept ancien alors que de nombreuses villes de par le monde en construisent ? Néanmoins de nombreuses raisons plaident pour une grande prudence en la matière. Un document élaboré par la Direction Générale de l'urbanisme, de l'habitat et de la construction du Ministère des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer en février 2007, « Un nouveau regard sur les tours, éléments pour un débat public » fait état d'interrogations fortes.
« Quel avantage tirerai-t-on d'un édifice de très grande hauteur ? En quoi une tout de 300 mètres serait-elle « socialement » préférable à deux tours de 200 mètres (...) Est-on techniquement assez sûrs pour entreprendre un projet audacieux ?
Qu'est-ce qu'on attend en termes d'innovation, de progrès technologiques ? Autant de questions avec peu de réponses pour le moment. (...) Au plan économique la fiabilité d'un tel ouvrage n'est bien entendu pas avérée, c'est en premier lieu évidemment l'affaire de ses promoteurs. A condition qu'on ne se retourne pas le moment venu vers les pouvoirs publics pour « en remplir » une bonne part. » pS
Comme il vient d'être dit ci-dessus, la notion de tour dans un monde à ressources énergétiques limitées peut être une erreur. Ce passé est tellement vrai que les promoteurs ont choisi un architecte américain Tom Mayne, imprégné de la culture « big is beautiful ». Paris et la Défense ont des armes personnelles à utiliser pour être compétitif vis-à-vis des autres quartiers d'affaires. Ce n'est pas en copiant ce que les autres savent mieux faire que nous que nous serons plus créatifs. Regarder au-dessus de l'épaule de son voisin n'est pas une stratégie, surtout si le voisin se trompe.
La tour Phare, une antithèse du développement durable ?
A nouveau nous citerons ci-dessous les rédacteurs de Direction Générale de l'urbanisme, de l'habitat et de la construction : « Tour et développement durable : y-a-t-il tromperie sur la marchandise ? Là aussi distinguons la tour en tant qu'objet constructif, de la question de l'urbanisme. En tant que « solution immobilière » la tour de grande hauteur est un produit coûteux au plan économique. Il faut donc lui trouver des avantages en proportion.
Cette question est apparemment assez mal connue. La question première est celle de la conjonction de la solution immobilière et de la localisation pour des entreprises tertiaires de très grande taille : il s'agit de loger une entreprise dans 100 000 m², dans un quartier à forte identité pour l'entreprise, et idéalement situé par rapport au marché de l'emploi. Il en va tout autrement pour des implantations de taille médium (quelques milliers de m²). Donc au plan économique, la tour est apparemment une solution fortement prédéterminée par les effets d'image ou de représentation symbolique, et par spatialisation résidentielle des actifs du tertiaire supérieur. C'est une solution efficace du point de vue de la productivité globale du système. »
La tour Phare aura 179 986m² de bureaux pour une hauteur de 287 m, (…). Son coût prévisionnel de construction d'environ 1 milliard, soit 5600 euros le m². Le coût annuel de fonctionnement de tel monument est d'environ 8% de la construction, soit 450 euros par an et par m². L'amortissement de la tour sur 15 ans conduit à prévoir 660 euros par m² et par an. Ainsi le coût de location prévisible est de 1100 m² par an. Un salarié disposant de 10 m² d'espace pour travailler, l'entreprise devra débourser 11 000 euros par an et par salarié pour le loger dans ses bureaux à condition que ce soit un espace ouvert (open space) (…) De tels chiffres sélectionnent

bien évidemment les entreprises... A Paris, il n'y a qu'un seul quartier qui entre dans cette catégorie, c'est celui du *Triangle d'Or* dans le 8ème arrondissement (...). D'autres éléments sont alors à prendre en compte pour faire bouger les entreprises installées dans ce Triangle d'Or .... C'est l'environnement du quartier ... La Défense pourra-t-elle offrir aux salariés le même prestige et les équipements de ce fameux Triangle ?

Pilier social : 10 000 nouveaux salariés dans cette tour de presque 300 mètres, climatisée et éclairée artificiellement en bureaux partagés auront-ils une vie plus agréable, un bien-être accru par rapport à ceux en immeubles moyens ? L'usage de la Défense par les 150 000 actuels salariés laissent entrevoir de nombreuses souffrances, la relaxation y est presqu'impossible. Il faut lire les enquêtes de l'INSEE, sur ce sujet et Observer les foules de salariés en train de fumer au pied des tours de la Défense. Outre les salariés, les habitants près de la tour vont être terriblement impactés par cet objet.

Pilier environnemental : le troisième pilier de la tour Phare, le pilier environnemental est aussi faible. La dénomination tour HQE, ou tour verte est une imposture destinée à leurrer l'opinion. Les préconisations HQE ne sont en rien contraignantes, c'est pour cela qu'avec EFFINERGIE, le MEDDEM préconise la norme bâtiment basse consommation (BBC) (...)

Energie : Les économies d'énergie seront liées à la paroi double peau, à des ventilations récupérant la chaleur, à des éoliennes sur le toit, à un effet venturi ... Tout ceci pour aboutir à des chiffres de consommation de l'ordres de 400 kWh par an pour la tour Phare selon le Parisien du 14 février 2008 ou de 175Kwh selon Jacques Ferrié à l'atelier d'Urbanisme d'Issy les Moulineaux le 7 juillet 2008. Les bureaux en France ont actuellement uns consommation moyenne de 550 kWh par an au m² selon le MEDDEM, les logements anciens de 300 KWh par an au m² et les neufs de 130 kWh par an au m², d'énergie primaire (fossile) suivant la réglementation thermique 2005 en zone France Nord. La RT 2005, dans le cas de la tour Phare n'est pas appliquée puisque la consommation prévisible selon les études est comprise entre 175 KWh et 400 kWh par an au m². Une telle consommation va rendre obsolète cette tour à peine construite en raison de l'augmentation exponentielle du coût des énergies fossiles actuellement.

Une seule étude a été entreprise en France sur la consommation énergétique des tours, ENERTECH (Olivier Sidler, 2008) Cette étude a comparé les prévisions annoncées par la constructeur, et les mesures, poste par poste une fois la tour achevée. Les différences entre les prévisions et la réalité sont de 30 % pour le chauffage et 70 % pour la consommation électrique.

Ceci signifie que les prévisions fournies par le constructeur de la tour Phare sont très optimistes. Le bilan thermique d'un bâtiment n'est véritablement possible qu'après une bonne année d'exploitation et là il est souvent trop tard pour réagir. En outre les partis-pris très originaux de Tom Mayne font qu'aucun modèle de calcul ne peut être appliqué à cette structure. Enfin, le choix de surface extérieure vitrée est une hérésie première quand on considère l'énergie grise utilisée pour fournir les milliers de m² de vitres, et hérésie seconde devant la faible résistance thermique de cette peau de verre.

Construire un tel monument impose des sacrifices financiers et surtout une mise en conformité avec les règles françaises. Les surcoûts estimés par les spécialistes pour réaliser une meilleure adéquation énergétique est de 10 % du prix de la construction. Au niveau de prix atteint par cette tour, c'est un petit sacrifice. En outre, l'utilisation de verre pour la double enveloppe a un coût énergétique considérable ajouté au coût énergétique considérable qui ajouté à celui du coût énergétique de la construction (béton, ferrailles, transports des matériaux ...) devrait être inclus dans l'amortissement énergétique de la tour.

Géophysique : le sol sur lequel ca reposer le tour offre-t-il la résistance physique suffisante ? La tour va exercer une pression au sol supérieure à toutes celles développées par les tours antérieures

car plus haute et plus lourde. Selon l'entreprise TERRASOL, qui a réalisé l'étude géotechnique cette pression sera le double de celles des autres tours, 2000 MN.
Nous demandons à Madame la commissaire enquêteur de faire toute la lumière sur la résistance du sol au niveau où va être implantée la tour. Il est possible que des discontinuités géologiques existent et que la stratigraphie du sol ne soit pas homogène. Il importe à la société constructrice de fournir à tous les documents montrant la sécurité de l'assise de cette tour.
Pourquoi notre doute ? Il vient de la lecture d'un document TERRASOL « les analyses géotechniques permettent généralement d'adapter la géométrie des fondations afin de ne pas avoir recours à des fondations profondes et de préserver ainsi l'économie des projets. »
Ainsi réduire la profondeur des fondations est de nature à induire un risque qu'il est impossible de prendre vu la localisation le la tour et le nœud de déplacement qui est situé en sous-sol.
Enfin, le pilier environnemental implique que le milieu dans lequel l'objet est placé soit suffisamment de plein pied avec l'espace public. En d'autres termes, le pied de la tour Phare doit être accessible aux salariés, être suffisamment dégagé et d'un abord agréable… Ce qui n'est pas prévu actuellement puisque l'accès de la tour se fera par le niveau 9 (les escalators). Un non-sens total, certes inspiré du passé mais ne prévoyant absolument pas le futur et reproduisant les erreurs de la Défense, à savoir une dalle qui sépare de l'espace public situé en souterrain.
La tour Phare, une nuisance pour les riverains, une étude d'impact peu accessible :
Impact des travaux : l'espace autour de la tour pour effectuer les travaux de construction est extrêmement réduit. Ceci va fortement modifier la vie du quartier à la fois sur le plan des déplacements, de la circulation des poids lourds et le stockage des matériaux. L'aspect HQE doit être impérativement mis en œuvre dans cette phase.
La tour va créer une nuisance certaine pour les zones pavillonnaires et d'immeubles voisins de Courbevoie à la fois par l'ombre portée et par les bruits du vent déjà sensible sur la dalle de la Défense.
Le matin, ce n'est pas uniquement le cimetière de Neuilly qui sera ombré, mais le quartier de l'église et en fin d'après-midi ce sera le quartier pavillonnaire Eugène Caron et autres du secteur. Pour le bruit, il en est de même mais dans toutes les directions de l'azimut. Par ailleurs, les risques naturels, sismiques, glissements de terrain, effondrement de fontis, foudre, tempête et risques accidentels, incendies ou terrorisme ont-ils été pris en compte ?
L'étude d'impact environnemental de la tour pourtant obligatoire n'a pas été diffusée suffisamment. Les concepteurs et promoteurs ont-ils peur de ce que les citoyens vont y lire ? Il importe au représentant de l'Etat, nommé par le Préfet et le Président du Tribunal administratif, de rétablir les droits fondamentaux des citoyens, à savoir l'égalité devant l'information.
La tour Phare inadaptée pour les salariés : les transports en commun déjà saturés aux heures de pointes : la Défense a été conduite « à partie d'hypothèses de pérennisation du tout automobile » (pl. 1A5, fiche 6 tours et stratégies urbaines). En effet, les transports collectifs (RER, Métro, Tram) sont saturés, le seul qui permette un espoir d'amélioration est le train. Sinon, les salariés habitant les Hauts-de-Seine viennent en voiture. Ainsi, on aboutit au paradoxe du désir d'économiser l'espace public, voire l'énergie et on obtient l'opposé, des salariés qui consomment massivement de l'énergie pour venir travailler et de l'espace public en se déplaçant en voiture. Par ailleurs, le faible nombre de places de stationnement prévues n'est pas en relation avec l'étude des déplacements de l'EPAD de 2005. Des économies sur le dos des riverains et des communes voisines qui seront encombrées par les stationnements sauvages. Cette solution est peu admissible hormis si les parkings souterrains quasi-vides dessous la dalle deviennent «soudainement» bon marché.
La tour Phare, un élément architectural écrasant : cette tour va écraser la pauvre CNIT qui est un monument classé et montrait le savoir-faire de la technique des années 1960 … aux oubliettes. Il

est en est de même de la Grande Arche qui va être dominée par ce doigt immense. Paris a pour symbole la tour Eiffel, il est peu admissible qu'une tour dont la durée de vie économique et énergétique est déjà limitée à la construction, puisse rivaliser avec les symboles parisiens.
La tour Phare, une durée de vie limitée par la crise de l'énergie : la durée de vie d'un tel monument est limité dans le temps à 20, voire 30 ans et encore, si les conditions climatiques n'imposent pas un changement radical de stratégie urbaine et une accélération des économies d'énergie. Il y a donc aucune comparaison avec le fameux triangle d'Or dont les immeubles ont dépassé les 80 ans et sont encore en bon état.
Conclusion : l'association environnementale 92, émet donc les plus grandes réserves sur la construction de la tour Phare : le renouveau de la Défense consiste à remplacer les tours obsolètes, et non à en construire de nouvelles de cette importance. L'étude d'impact d'une tour de 147 000 m² recevant 10 000 salariés sur un petit périmètre a été rendue difficilement accessible aux citoyens. Des performances énergétiques insuffisantes rendant cette tour obsolète à court terme et laissant craindre une friche industrielle. Una absence de mixité sociale en contradiction avec la loi définissant le renouveau de la Défense. Une carence de transports en commun existant et à venir, rendant cette nouvelle concentration humaine incohérente avec les obligations des aménagements du 21ème siècle. Une utilité extrêmement faible dans un contexte planétaire que sur le plan géo climatique évolue rapidement. La reproduction du mythe de Babel, en outre, devrait interroger les capacités historiques de nos contemporains.
Thèmes 1, 2, 4, 3, 5, 6, 7, 8

Observation n°48 : P de la Taille, 4 juin 2010
Je suis tout à fait d'accord avec ce qui est écrit dans le document de Monsieur Riottot. De 10 heures à 11 heures 45, les registres ne se trouvaient pas en même temps que le registre 3 au sous-sol là où il y a l'enquête publique. Le jeudi 3 juin 2010, j'ai constaté le même problème, les registres 1 et 2 ne se trouvaient pas avec le registre 3. Où sont-ils passés ?
La photo ci-jointe, montre la beauté et l'affluence de la Dalle Carpeaux. Nous voyons aussi que des immeubles apparaissent au fond et profitent du dégagement de cette place. Il serait regrettable que cette place soit asphyxiée par le projet pharaonique de la tour Phare. Cf. photographie n°1 et n°2
Thèmes 1, 4

Observation n° 49 : Odile et François Menard, 12 chemin Pierre de Ronsard 92400 Courbevoie
Nous sommes scandalisés : que l'information de l'enquête publique ait été réduite au minimum (affichage sur le site dérisoire, mal placé, peu visible pour les passants, délai trop court pour sensibiliser les riverains et les usagers sur la dalle), que la population du Faubourg de l'Arche n'ait pas été consultée alors qu'elle va subir de plein fouet les travaux, la gêne à la circulation piétonne, l'ombre portée de la tour Phare et les courants d'air nuisibles de la fenêtre urbaine, sous la tour.
Que l'amélioration de la desserte transports n'ont pas été un préalable à tout projet d'augmentation de la surface en bureaux dans le secteur. La situation actuelle est déjà à la limite du supportable !!! En conséquence nous sommes opposés à ce projet aussi longtemps que les trois points n'ont pas été radicalement et sérieusement réglés. Halte à la densification à outrance. Par ailleurs la tour T2 n'est pas belle, la tour Phare sera pire.
Thèmes 1, 4, 5, 6, 8, 10

Observation n° 50 : Patrick Marchal, 20, rue du Clos Luce Courbevoie

Les habitants du Faubourg de l'Arche ne sont pas informés du projet, pas de publicité pour l'enquête (visible) Huit mille personnes de plus alors que les transports en commun sont déjà saturés, parking inexistants. Qu'en pensent les services de sécurité en cas d'intervention (pompiers, police) !
Une étude est-elle envisagée sur les structures de bâtiments limitrophes (CNIT/SNCF/RATP/Séquoia/Collines Nord/ Triangle de l'Arche)
Le coût d'une dalle qui sera démolie et qui a coûté cher. L'environnement existant qui ne sera plus. Dans une période de restrictions budgétaires beaucoup trop de contraintes financières sont liées à ce projet. Qui financera les travaux RATP/SNCF par rapport aux transformateurs.
Lors de ma visite le 4/06/2010, deux cahiers de registres n'étaient pas présents dans la salle : le 1 et le 2.
Thèmes 1, 2, 7, 8, 9,10

Observation n° 51 : BMS, association d'avocats, 49, avenue des Champs Elysées, 75008, conseils des sociétés Horbouts I et Horbouts II, propriétaire des lots de volumes constituant l'ensemble immobilier «Le Triangle de l'Arche », le 4 juins 2010
Nos clients entendent présenter des Observations sur l'étude d'impact. Cette étude révèle de sérieuses insuffisances, notamment pour ce qui concerne l'ensoleillement, la circulation des piétons et enfin l'absence de prise en considération de ka concomitance des la construction de la tour Phare et de la gare sous le CNIT dans le cadre de l'extension de la ligne RER E dite Eole.
Perte d'ensoleillement : l'ensemble immobilier le Triangle de l'Arche sera directement affecté, en termes d'ensoleillement, par la tour Phare. L'étude sur l'ensoleillement présente une carence manifeste dans la mesure où la maquette à partir de laquelle l'étude a été réalisée est fausse. En effet, les photos reproduites dans l'étude d'impact représentant la tour T1 ne correspondent pas à la localisation de cette tour.
Nous allons examiner les deux méthodes qui ont été utilisées, d'une part, celle des ombres portées et d'autres part, celle des projections de masque. La méthode des ombres portées : Nous relevons qu'ont été choisies les deux journées de solstice et la journée d'équinoxe de printemps. S'agissant des horaires choisis, il résulte de l'étude que « le Triangle de l'Arche » serait affecté uniquement lors de l'équinoxe de printemps à 11 heures du matin et partiellement à 12 heures lors du solstice d'hiver partie Est.
Les plages horaires choisies sont arbitraires. C'est ainsi que pour le Triangle de l'Arche qui se remplit à partir de 9 heures, il aurait fallu que soit choisi un point d'étude à 9 heures. En effet, une mesure à 9 heures aurait montré une perte d'ensoleillement beaucoup plus considérable pour le Triangle de l'Arche.
La méthode des projections de masque : selon l'étude, la privation d'ensoleillement est réduite et limitée au matin. Sur les sept jours étudiés et sur les onze points, la tour Phare créerait des ombres supplémentaires de 6,83 heures en moyenne par semaine pour le Triangle de l'Arche. Les temps d'ombrage supplémentaires par jour selon l'étude pour le Triangle de l'Arche sont les suivants : 21 juin, 1h30, le 21 mai, 1h40, le 21avril, 2 h, le 21 mars 1h30, le 21 février 0h30, le 21 janvier 0 h, le 21 décembre 0h.
Il convient d'observer qu'aucune étude n'a été faite pour la période de juillet à novembre.
La méthode des projections de masque fait ressortir, contrairement à la méthode des ombres portées, que la perte d'ensoleillement est beaucoup plus significative pour le Triangle de l'Arche de février à juin. Elle révèle une perte d'ensoleillement important lors du solstice de juin alors que cette perte n'apparaît pas dans l'étude effectuée selon la méthode des ombres portées. Il convient de s'interroger sur le caractère probant des méthodes utilisées puisqu'elles aboutissement à des résultats différents.

En outre les modalités de mise œuvre de la méthode des projections de masque sont critiquables pour ce qui concerne le Triangle de l'Arche. En effet, pour tous les points étudiés, la photo de base en « fish-eye » est prise au pied des immeubles concernés, dans la configuration considérée comme la plus défavorable, mais avec un seul impact, l'étude précisant que l'impact va en s'atténuant les étages supérieurs. Ceci est peut-être vrai pour les immeubles en hauteur comme la tour Egée (...). Par contre, c'est inexact pour le Triangle de l'Arche qui est plus large que haut de sorte qu'il aurait fallu que plusieurs points d'impacts soient choisis à chaque angle de l'immeuble pour mesurer le déplacement de l'ombre.
Circulation des piétons : nous observons que l'étude d'impact prévoie la déconstruction de la passerelle piétonne qui assure la liaison entre la dalle et le quartier Faubourg de l'Arche.
Nous rappelons que cette passerelle a été achevée en juin 2008 (...) il y a un peu moins de deux ans, et que la SEMCODAN a assuré le financement à hauteur de 15 millions d'euros auxquels s'ajoute le coût des travaux financés par l'EPAD. Nous sommes donc pour le mois surpris qu'un ouvrage aussi récent, financé au moyen de deniers publics, soit purement et simplement mis au rebut. Nous rappelons l'importance de cette passerelle qui étai utilisée quotidiennement par 25 000 personnes lors d'un comptage effectué le 14 décembre 2006 alors que différentes tours comme T1, étaient en construction, de sorte que le chiffre actuel doit être plus proche de 30 000 personnes.
S'agissant des solutions de remplacement proposées par l'étude d'impact pendant la période de déconstruction, la première consistant à réaliser une passerelle provisoire est utopique car les accords à sa réalisation ne pourront jamais être obtenus.
En conséquence les 30 000 utilisateurs de la passerelle seront contraints d'utiliser la parcours entre le Palatin et le Triangle de l'Arche, ce qui va nécessairement rallonger le temps de parcours des piétons. En outre, le passage des piétons par le Triangle de l'Arche va augmenter dans une proportion considérable.
Absence de prise en compte du RER E dit Eole : nous rappelons que le RER E Dit Eole doit être prolongé de manière à permettre de relier la gare Haussmann Saint Lazare à Mantes la jolie en passant par la Défense. La délibération n° 2009/1020 de la séance du 9 décembre 2009 du STIF a décidé ce qui suit : « la station CNIT sur le secteur de la Défense est privilégié car elle permet une plus forte décharge du RER A, la meilleure correspondance et la meilleure desserte de la zone d'emploi actuelle et future du secteur. » Il convient de rappeler que la station CNIT se trouve à proximité immédiate de la tour Phare. Les travaux de prolongement de RER E devraient débuter en 2103 pendant la période de construction du RER E en 2013 pendant la période de construction de la tour Phare. Or l'étude d'impact qui ne mentionne que sommairement le RER Eole (surtout aux pages 78 et 243) n'indiquent nullement la concomitance des travaux de construction du projet de la tour Phare et du projet de la station CNIT alors que ces deux projets se situent à proximité géographique l'un de l'autre. En conclusion, l'étude d'impact révèle de graves insuffisances. (...)
Thèmes 1, 7, 5, 10

Observation n° 52 : Annie et Simon Lepage, 12, Villa Ghis, Courbevoie
Nous habitons Courbevoie, au pied de la tour T1. Quels sont les préjudices que les IGH et les tours déjà construites nous font subir ?
Moins de soleil, donc de chaleur, de clarté, ombre prématurée à partir de 15 h 30, impact sur les panneaux solaires, perturbation des réseaux hertziens, embouteillage et pollution de toute sorte aux heures de pointes et pendant salons et expos, impact sur notre santé : problèmes respiratoires, système nerveux, stress ... saturation des transports en commun, courants d'air, vents anormaux, saturation du ciel : avions hélicoptères, de plus en plus d'hélicoptères très bruyants.

Si l'on ajoute la tour Phare, les préjudices actuels (et nous en publions certainement) ci-dessus mentionnés seront multipliés. Nous ne rentrons pas dans les problèmes techniques, économiques que nous ne saurions argumenter, mais nous sommes conscients qu'ils existent. Donc cette lettre est celle de citoyens lambda, domiciliés à Courbevoie, riverains de la Défense.
Le développement durable est à la mode disons-nous et l'EPAD communique à fond à ce sujet. Pour autant, nous sommes dubitatifs quant à la prise de conscience d'un développement durable par rapport aux besoins en énergie de cette tour et du quartier de la Défense. On ne peut pas parler de la tour sans parler de tout son environnement. Pour nous riverains que dire encore : le site (et les tours) est sursaturé en jour et vide après les heures de bureaux. Nous pensons que ce lieu semble idéal pour les attentats (site de plus en plus gigantesque, va et vient de foules, nombreux sièges sociaux stratégiques, là à nos pieds et sur nos têtes).
Un dernier point : pourquoi l'enquête uniquement à Puteaux ? Alors qu'une partie de Courbevoie est riveraine du site de la Défense et de la tour Phare et que les nuisances atteindront les Courbevoisiens riverains de la Défense que nous sommes. (…)
Thèmes 1, 2, 3, 5, 6, 7, 8

Observation n° 53 : SNC Avenir Danton Défense, le 4 juin 2010
Nous vous adressons le présent courrier en qualité de propriétaire de la tour T1, dont la société GDF est locataire, dans le cadre de l'enquête publique qui a été ouverte relative au projet de construction de la tour Phare sur la place Carpeaux, située sur le territoire de Puteaux.
Nous vous rappelons que la tour T1 est située à Courbevoie au sein du quartier Faubourg de l'Arche, et que le projet eu égard à son envergure et aux délais qui seraient nécessaires à sa réalisation, est de nature à présenter des conséquences importantes notamment sur ses conditions d'accès.
Après examen des pièces mises à disposition du public dans le cadre de l'enquête publique, nous souhaitons (…) déposer au registre d'enquête nos remarques (…).
S'agissant du déroulement de l'enquête : nous considérons que le déroulement de l'enquête publique ne nous a pas permis de pouvoir analyser dans des conditions normales l'ensemble des pièces mises à disposition. Nous regrettons qu'une seule personne ait été désignée pour apprécier les différentes facettes du projet ainsi que les réserves qui ont été émises au cours de l'enquête alors qu'aux termes des dispositions de l'article L 123-4 du code de l'Environnement, le Préfet avait la possibilité de désigner non pas un commissaire enquêteur, seul, mais une commission d'enquête composée de plusieurs personnes susceptibles de répondre aux nombreuses questions du public touché par le projet.
Il ressort par ailleurs de l'arrêté de Monsieur le Préfet des Hauts-de-Seine, en date du 30 mars 2010 qu'il a prévu un affichage de l'avis de l'enquête publique sur le territoire de la seule commune de Puteaux. Or, eu égard à l'importance du projet, à sa visibilité et à sa localisation en limite de Puteaux, cet avis aurait dû être également affiché sur le territoire des communes de Courbevoie, voire sur le territoire de la commune de Nanterre.
Nous considérons que la durée de l'enquête, fixée sur une période de 34 jours, était beaucoup trop courte. Alors même que le code de l'environnement prévoit la possibilité d'une durée d'enquête publique maximale de deux mois, éventuellement prolongée de quinze jours, l'enquête publique relative à la tour Phare n'a pas même été prolongée (…)
Nous constatons par ailleurs que l'enquête publique relative à la tour Phare est exactement concomitante à une autre enquête publique relative à la tour Majunga, de 47 étages également située sur le territoire de la commune de Puteaux, dans le quartier de la Défense. En effet, l'enquête relative à la tour Phare se déroule du 3 mai au 5 juin et l'enquête relative à la tour Majunga se déroule du 3 mai au 4 juin.

En d'autres termes, la population ne dispose pas que d'un mois pour consulter les dossiers d'enquête publique des deux tours, l'une de 287 mètre et 70 étages ; l'autre de 195 mètres et 47 étages. Ces dossiers sont particulièrement volumineux, outre les nombreux plans, les études d'impact comprennent à chaque fois plusieurs centaines de pages. (...) On peut légitimement s'interroger sur le fait de savoir si l'enquête publique s'est déroulée de manière satisfaisante par rapport à l'ampleur du projet et sa complexité quant à l'insertion dans la ville. Dans ces conditions, il nous a été impossible de prendre la mesure des effets du projet et de prendre connaissance de l'ensemble des pièces mises à disposition.

S'agissant du contenu : en termes de circulation au cours de la mise en œuvre du projet. L'impact de la réalisation du projet sur les constructions, les circulations, et la qualité de vie des quartiers alentours a manifestement été minimisé tant par les autorités publiques que par l'étude jointe au dossier.

Concernant la circulation automobile : la phase de terrassement sera tout particulièrement pénalisante pour la circulation. Le déblai nécessitera la venue de 4760 camions. Leur fréquence de rotation sera de 8 par heure pendant 3,5 mois à raison de 9 heures de travail par jour.

Concernant les piétons : la dalle Carpeaux ne sera plus accessible pendant le chantier. Un itinéraire de contournement sera mis en place à l'Est du chantier. Nous considérons que ce contournement sera particulièrement pénible pour les usagers de la tour T1 dans la mesure où le contournement envisagé leur fera faire un large détour. Plus généralement, nous sommes concernés par les problèmes de sécurité qui seraient posés par le passage de 30 000 personnes chaque jour (aller et retour), pendant toute la durée du chantier (que l'on peut estimer à quatre ans), sur un itinéraire de contournement, sans compter le passage des nombreux ouvriers qui seront présents au cours de la réalisation du projet.

En terme de nuisances liées aux opérations de travaux : le projet nécessitera la démolition partielle de la passerelle reliant la dalle du quartier de la Défense au quartier d'habitation les Faubourg de l'Arche (commune de Courbevoie). Il s'agit d'un lieu de passage essentiel pour la population, la dalle de la Défense constituant un important nœud intermodal (métro, RER, bus, tramway) et cette passerelle permet aux usagers des transports en commun de rallier le quartier le Triangle de l'Arche ou le quartier les Faubourg de l'Arche.

Nous nous interrogeons par ailleurs sur la compatibilité des travaux liés au projet avec ceux nécessités par le projet de construction du transport Eole.= dont les chantiers seront à proximité voire contigus.

S'agissant des conséquences du projet une fois réalisé :

En termes de stationnement : le POS de Puteaux (règlement de la zone UPM1) impose une surface de stationnement équivalente à 2% de la SHON projetée, soit 105 places de stationnement pour le projet tour Phare. En ne prévoyant que 105 places de stationnement pour 8000 salariés, et alors même que les transports en commun sont saturés, le projet respecte les dispositions minimales du plan d'occupation des sols mais ne permet pas une desserte satisfaisante du quartier. (...) le maître d'ouvrage a conclu une concession d'occupation pour 105 places banalisées de stationnement dans le parking PA/PB constituant le parking du centre commercial « Les quatre temps ». Ce choix est étonnant, voire contestable eu égard à l'éloignement au regard du projet.

En outre, ces 105 places de parking ne couvrent que 12 % du besoin en stationnement généré par l'afflux de nouveaux salariés à la Défense (selon l'avis de l'autorité environnementale sur le projet tour Phare à Puteaux sur le secteur de la Défense du 26 avril 2010). C'est pourquoi l'étude d'impact fait également référence à la possibilité de stationner dans un parking proche (CNIT), qui offrirait une capacité résiduelle de 455 places.

Cependant, l'autorité environnementale précitée indique à juste titre que cette proposition n'est pas satisfaisante sur le long terme. En effet, non seulement les besoins en termes de stationnement ont vocation à s'accroître dans le temps, mais d'autres projets à la Défense sont susceptibles de compter sur ces mêmes places.
Face à ces insuffisances, et toujours selon cet avis, une étude globale des déplacements aurait dû être menée dans le cadre de l'étude d'impact.
En termes d'exposition au vent : une fois réalisée, la présence de la tour Phare aura des effets sur les immeubles proches et tout particulièrement sur le secteur situé derrière le CNIT et au niveau du passage piéton pour l'accès à la passerelle située entre la dalle de la Défense et le Faubourg de l'Arché. LA tour T1 est située en plein sillage de la tour Phare et se trouve de par sa forme élancée assez sensible aux effets aérodynamiques. Ainsi, les efforts maximaux subis par la tour T1 sous l'action du vent seront majorés de 5 à 10 % toutes incidences de vent confondues. Les accélérations maximales seront quant à elle majorées de 12 % toutes incidences de vent confondues. Nous sommes particulièrement concernés par les effets que pourraient entraîner l'augmentation de ces accélérations au vent sur la façade et sur la coiffe du bâtiment de la tour T1.
La modélisation de l'étude d'impact mesure par ailleurs une augmentation de l'inconfort des piétons sur la passerelle de l'ordre de 30 %. Parmi les mesures spécifiques envisagées pour remédier à cet inconfort figure la pose de parois pare-vent. La DIREN souligne dans son avis au sujet de la mise en place de telles parois, « qu'aucun éléments supplémentaires dans ce dossier ne permet de s'assurer que la mise en place de telles parois permettra d'offrir aux usagers un cadre de vie et de travail très agréable. ». Par ailleurs, compte tenu du fait que la tour T1 ne figure pas sur la plupart des photos mises à disposition dans le cadre de l'enquête publique, et la maquette ayant servi de base à l'étude d'ensoleillement l'a incorrectement localisée, nous exprimons nos doutes quant à la correcte prise en compte de cette tour dans les études menées sur l'accroissement d'exposition au vent de la tour T1.
Pour toutes ces raisons, nous considérons donc que l'impact du projet en termes d'accélération au vent a été sous-estimé, particulièrement en ce qui concerne la résistance de la tour T1.
En termes d'ensoleillement : l'étude effectuée sur les modifications de l'ensoleillement des quartiers alentours est inexacte. La démonstration qui est faite porte sur des dates et heures précises, mais ne permet pas d'apprécier le trajet de l'ombre au cours de la journée. Par ailleurs : la tour T1 est incorrectement localisée sur la maquette ayant servi de base à l'étude, la maquette ne comprend pas le pôle universitaire Léonard de Vinci, la photo aérienne figurant dans l'étude d'impact n'a pas été actualisée, et de nombreux immeubles construits n'y figurent pas.
Enfin, si le projet prévoit d'appliquer les normes de la « Haute Qualité environnementale », notamment s'agissant d'économies d'énergie (double peau, éolienne), il n'envisage aucunement les surcoûts énergétiques des bâtiments plongés dans l'ombre de la tour.
En termes de circulation : les effets du projet sur la circulation automobile, piétonne et en transports en commun sont minimisés de manière notable par l'étude d'impact. La saturation de la ligne A du RER et l'aménagement de nouveaux modes de dessertes du quartier de la Défense (notamment la prolongation de la ligne Eole, nécessitant deux ans d'études et cinq ans de travaux n'ont pas été suffisamment pris en considération. (…)
Thèmes 1, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10

Observation n° 54 : Compagnie foncière internationale de l'Arche, propriétaire de différents volumes dans les Collines de l'Arche Nord, le 4 juin 2010

(...) L'examen attentif des documents mis à la disposition du public dans le cadre de cette enquête publique nous contraint à exprimer de vives réserves sur la nature technique de ce projet et les conditions de sa mise en œuvre (...)
Sur un plan technique : il semblerait que la tour Phare soit en superposition des volumes des Collines l'Arche. A ce titre, aucune information n'est délivrée quant au respect de l'intégrité de l'ensemble immobilier, notamment concernant l'implantation et les conséquences esthétiques entraînées sur celui-ci. Aucune information n'est révélée en termes d'infrastructures, fondations, alors même que les premiers travaux de sondage et de dévoiement des réseaux ont générés des troubles certains au niveau des bâtiments.
Aucune précision n'est délivrée quant à l'impact sur d'autres projets d'infrastructures indispensables et déjà programmées, tels que le projet Eole de prolongement du RER E vers l'Ouest de la Région Ile de France via la porte Maillot et la Défense, et dont il convient de s'assurer qu'il ne sera pas retardé et inquiété. Il ne saurait être question que le projet tour Phare vienne remettre en cause l'avancée de ce projet d'infrastructure prioritaire et indispensable pour la Région Ile de France et le centre d'affaire de la Défense.
Aucune précision n'est apportée sur les moyens pour remédier à l'accélération significative des effets de vents qui résulteront de l'édification de cette tour. Or, les Collines l'Arche sont déjà soumises en raison de leur implantation au pied de la Grande Arche (110 mètres de hauteur) à des accélérations conséquentes des vents.
Concernant l'étude de l'ensoleillement par méthode des ombres portées, il est à noter que la maquette ayant servi de base à cette étude et dont les photos sont reproduites ne reflète pas l'implantation exacte et actuelle de l'ensemble immobilier des Collines l'Arche et de son environnement. Il en est de même pour l'étude basée sur la méthode par projection des masses, la photo aérienne figurant dans l'étude d'impact n'étant pas actualisée.
Sur la gestion du projet : aucune information n'est délivrée sur les conditions dans lesquelles ce très important chantier pourrait se dérouler. En effet, il semblerait que les voieries d'accès au parking privé des Collines l'Arche ainsi que l'accessibilité à ses différents quais de livraison soient fortement contrariés lors de la réalisation des travaux.
Nous rappelons que l'accessibilité de l'ensemble immobilier se fait au sortir de l'A14 par la route de la Demi Lune, et venant du Nord et du Sud par le boulevard circulaire, la Mission Marchand et la route de la Demi Lune. L'accessibilité de nos immeubles ne saurait être interrompue d'une quelconque manière, afin de ne pas entraver leur bon fonctionnement technique, sécuritaire et locatif.
Plus généralement, l'étude d'impact n'évoque que de manière imprécise l'incidence sur les conditions de stationnement de l'afflux des nombreux automobilistes se rendant à la tour Phare, dont le projet de construction ne permet pas de réaliser de stationnement en infrastructure. De même l'étude d'impact ne traite pas des conséquences sur les autres transports publics tels que la ligne T2 ou les différentes lignes SNCF. Aucune information n'est délivrée sur la modification importante des cheminements piétonniers qui résulteront de la mise en œuvre du chantier, et notamment de la déconstruction de la passerelle reliant la place Carpeaux au quartier du Faubourg de l'Arche. Plusieurs milliers de personnes empruntent quotidiennement la passerelle Carpeaux et celle de la Folie vers celle du Faubourg de l'Arche. Il ne saurait être question que la servitude de passage qui bénéficie à l'EPAD (et peut-être aujourd'hui à DEFACTO) et qui transite au travers de la Nef des Collines l'Arche par des portes assurant le clos de cette Nef puisse accueillir un surnombre insupportable de piétons qui serait de nature à empêcher tout simplement l'accès normal à nos propres immeubles, dénommé Madeleine D, Opéra E, et Opéra C.

Enfin, du fait de la vocation économique de l'ensemble immobilier des Collines l'Arche, il ne saurait être question en tant que propriétaire de supporter une quelconque conséquence économique et locative pouvant résulter de la réalisation du projet tour Phare.
Nous vous demandons de bien vouloir porter à la connaissance des autorités nos inquiétudes, étant noté que nous ne portons pas de jugement sur la pertinence économique, urbanistique et esthétique du projet qui modifie très sensiblement un plan masse et une perspective tout à fait équilibrée et récemment parachevée par l'EPAD, en harmonie avec l'ensemble du quartier, qui constitue l'écrin dans lequel nous avons acquis par le passé nos propriétés des Collines l'Arche Nord. (...)
Thèmes 1, 2, 4, 3, 5, 6, 7, 8

Observation n° 55 : Une autre ambition pour Courbevoie
Nous souhaitons de prime abord vous rappeler quelques chiffres emblématiques qui marquent les riverains : 349 NGF trois fois plus haut que la Grande Arche, 110 mètres, 145 000 m² de bureaux = 5 % de l'offre immobilier bureaux de la Défense estimée à 3 millions de m², 8 000 salariés = 40 voitures de RER bondées, 130 bus bondés ou .... 8000 voitures.
Afin de comprendre les enjeux de cette tour, il est important de comprendre à qui profite la tour Phare. En premier lieu, aux promoteurs, investisseurs immobiliers et aménageurs qui croient masquer par la hauteur des tours la triple crise économique, sociale et écologique. Les usagers des transports en commun, les Franciliens et Courbevoisiens ne sont pas dupes. Nous estimons que la Défense n'a pas besoin d'un symbole dressé en son centre, afin de le mesurer aux autres tours des grands quartiers d'affaires du monde. La compétitivité d'un quartier d'affaires se mesure à sa qualité de service. Or cette tour obère très largement la qualité de service du quartier de la Défense.
Transports : Ils sont tellement saturés que les usagers sont entassés de façon indigne, si bien que certains préfèrent encore prendre leur voiture. Construire des tours supplémentaires à la Défense renforce le déséquilibre territorial au profit et accroit les déplacements pendulaires des Franciliens. Avec 450 000 voyageurs en provenance de l'Ouest parisien, l'accès à la Défense, l'accès à la Défense par les transports publics actuels devient impossible ?
Alors 8000 usagers supplémentaires aux heures de pointe ne sont pas absorbables par les transports en commun tels qu'existant à la date de livraison supposée de la tour.
Cadre de vie : il faut savoir que si le terrain de la tour Phare appartient à Puteaux, l'essentiel des nuisances et de l'impact concerne Courbevoie, notamment le quartier Faubourg de l'Arche.
Les usagers qui empruntent quotidiennement la passerelle « dalle Carpeaux » attendue pendant dix ans et mise en service depuis seulement deux ans, devront faire un détour. Pendant les quatre ans de travaux, la passerelle sera inutilisable et sans doute partiellement détruite.
L'étude d'impact reste très floue sur les cheminements piétons de déviation. Les personnes à mobilité réduite dépendront du bon fonctionnement des ascenseurs provisoires. Au vu des nombreuses pannes qui émaillent leur fonctionnement, les personnes à mobilité réduite seront bloquées en bas ou en haut.
A terme les piétons passeront sous la tour Phare à travers une fenêtre urbaine (sorte de tunnel) qui accentuera, par un gigantesque appel d'air, la violence du vent déjà omniprésent sur la Défense.
L'ensoleillement quotidien des Courbevoisiens vivant au Faubourg de l'Arche et alentours sera notablement réduit en raison de l'ombre portée de la tour, notamment en hiver. Entre les tours Technip et Ernst &Young, la perspective sera bouchée par la façade Nord, plate et massive de Phare.
Environnement : cette tour est présentée comme écologique. Mauvaise plaisanterie ! Quelques éoliennes ne suffisent pas équilibrer le lourd bilan énergétique des IGH tertiaires. La très grande

hauteur oblige à multiplier les ascenseurs et monte charge, à augmenter leur puissance afin de transporter personnes et matériel. Alors pour respecter la réglementation thermique RT en cours (RT 2005 hélas, le permis de construire de 2010 permettant d'échapper à la RT 2012 plus contraignante !) et de ne pas dépasser les préconisations en matière de consommation d'énergie, ce qui fait désordre, les rédacteurs du dossier ont trouvé la parade : « la consommation de l'immeuble est calculée hors ascenseur et hors bureautique ... » le tour est joué !
Nous demandons un nouveau calcul regroupant l'ensemble des dépenses énergétiques structurelles de la tour et les inévitables ascenseurs en font partie. Nous demandons également que ce qui est présenté comme un symbole du quartier d'affaires respecte les normes 2012 de construction puisqu'elle sera livrée, occupée et en fonctionnement bien après cette date.
Dans un précédent courrier au Préfet, au Maire de Courbevoie et à vous-même, nous vous demandions une publicité plus importante concernant cette enquête publique, notamment sur la commune de Courbevoie.
Le Maire n'a pas souhaité organiser de réunions publiques sur sa commune ; le Préfet s'est retranché derrière votre décision. Nous vous demandons donc à nouveau une extension de cette enquête sur la commune de Courbevoie et une plus grande publicité. Nous considérons que restreindre l'enquête publique à Puteaux n'est pas justifiable. C'est Courbevoie qui sera impactée par la tour, et non Puteaux, ce fait est indéniable. De plus Phare est une tour de la Défense, or la Défense est un territoire regroupant trois villes : Courbevoie, Nanterre, et Puteaux.
(...)
Thèmes 1, 2, 4, 3, 5, 6, 8

Observation n° 56 : Jacques Cholet, 8 Villa Ghis, Courbevoie, 2 juin 2010
L'enquête sur la tour Phare suscite de nombreuses interrogations, des suspicions et beaucoup d'inquiétudes.
Un choix qui devrait être qualitatif : pérenniser la Défense a été axée sur des choix quantitatifs et sur la densification. Le renouveau de la Défense s'écrit avec la multiplication des tours, l'étirement des hauteurs, l'empilement des planchers...
La multiplication des usagers, des besoins, des déplacements qui en est le résultat fait appel à toujours plus d'énergie, génère encore plus de besoins. La compétition des projets s'inscrit dans la course mondiale des pays émergents...
Est-ce la bonne solution ? Faire parler de soi dans les superlatifs peut se comprendre dans les pays qui veulent se placer dans la cour des grands, mais est-ce bien de ces critères dont la Défense a besoin ?
Les quartiers d'affaires dans le monde, aux Etats-Unis où sur les places asiatiques mais surtout en Europe, Londres Frankfort ou Madrid, se réoriente au qualitatif, vers des tours où il est question de développement durable, de technologies douces et de constructions à énergies positives.
Il ne s'agit pas d'une mode ou d'un jeu, il s'agit de séduire, d'apporter une image de marque positive, les multinationales en ont besoin.
La mondialisation nous a montré la perversité du processus ou la concentration dans les quartiers d'affaires accélère l'externalisation du travail.
Le travail des décisionnaires exige de la qualité de l'environnement, le respect des valeurs actuelles liées au développement durable. La sécurité l'exige. La dépendance des grands centres aux quelques câbles amenant énergies et connexion rend fragile et expose ces quartiers aux risques majeurs des attentats, des convoitises et aux accidents infernaux.

La tour Phare s'inscrit dans un processus qui dépasse le bâtiment, mais elle en est le premier élément de cette taille. Les savoirs faire l'ensemble de la chaine des intervenants sont dépassés. L'inconnu reste au virage de l'entreprise.
Quelles sont les implications d'un tel apport dans son environnement, sommes nous certains que le site est capable de recevoir cet apport supplémentaire ? Les commentaires exprimés le montrent. La loi d'exception des règles du RNU sur la Défense n'a pas encore été confrontée à la réalité.
Un projet difficilement écologique : de nouveaux concepts énergétiques s'accrochent au sujet. Mais la réglementation française inadaptée en ce domaine ne permet pas d'aborder sereinement les nouveaux concepts du solaire et le l'éolien. Ne serait-il pas nécessaire de faire le point préalable sur les règles, règlements, DTU et autres documents encadrant de tels projets ?
Les produits actuellement disponibles sur le marché sont-ils adaptés à de tels projets ? Quand on sait que les éoliennes devront être désactivées au-delà d'un vent à 14 mètre/seconde, quand on connait la puissance du vent à 300 mètres de hauteur, est-ce bien raisonnable ?
L'expérience des riverains : riverain de la commune de Courbevoie, nous sommes inconnus dans cette enquête, pourtant à portée de voix la future tour, nous sommes plus concernés que les Putéoliens.
Notre expérience nous a appris à subir les effets des mises à l'ombre prématurées. Nous estimons à 15heures 30, l'heure où nous passons dans l'ombre. Quel impact et sur nos panneaux solaires ?
Nous sommes abonnés aux perturbations des réseaux hertziens. Nous respirons les effets des embouteillages aux heures d'alternance. Nous avons vécu les effets destructeurs de l'accélération des vents par effet venturi.
Alors (…) permette-moi d'émettre des doutes sur le bien fondé d'une telle opération telle qu'elle est immédiatement envisagée. Les surcoûts induits qu'elle engage bien au-delà des prévisions trop restrictives pour être vraies. L'embellie d'un projet grandiose s'efface avec le temps, les conséquences restent.
Le dossier est trop succinct pour être adapté à la situation. Nous souhaitons que les études d'impact ne se limitent pas aux seules exigences réglementaires, mais soient élargies à la hauteur du projet. Nous souhaitons que les enquêtes concernent l'ensemble des personnes concernées et non aux limites administratives. Car ce que nous vivons ici, les utilisateurs les vivront aussi.
Thèmes 1, 2, 4, 3, 5, 7, 8

Courriers

Courrier n°1 : copie courrier à l'attention du Préfet, Association Village, 18 Villa Ghis, 92400 Courbevoie, le 1er mai 2010
(…) Je fais appel au bon sens trivial et vous suggère d'agir pour que, concomitamment :
Le dossier d'enquête publique soit consultable en mairie de Courbevoie, Madame Lescop tienne deux ou trois permanences en mairie de Courbevoie, une réunion publique soit organisée à Courbevoie de préférence sur le territoire de la ZAC Danton-Fauvelles, dite « Faubourg de l'Arche », dont les 20 000 habitants, voisins directs, subiront, plus que tous, les conséquences directes de cette construction.
Bien que le projet d'IGH tertiaire de la tour de Phare se situe sur le territoire de Puteaux, il est facile de voir que c'est essentiellement le territoire Courbevoisien qui serra impacté. En conséquence, il me semble tout à la fois juste et logique que le dialogue s'établisse également avec les acteurs les plus impactés. (…)
Thèmes 1

Courrier n°2 : copie courrier à l'attention du Préfet « Une autre ambition pour Courbevoie » (PS, Verts PC) 27, avril 2010

L'enquête publique relative au permis de construire de la tour Phare va débuter lundi 3 mai 2010. Les affichettes de publicité légale pour cette enquête indiquent que le dossier d'enquête publique sera consultable en mairie de Puteaux et que madame Lescop, commissaire enquêteur, tiendra 5 demi-journées de permanences toujours en mairie de Puteaux. L'enquête sera close le 5 juin. Par la présente nous demandons de bien vouloir ordonner : que le dossier d'enquête publique soit aussi consultable en mairie de Courbevoie, pendant le même temps qu'il est consultable à Puteaux.

Que madame le commissaire enquêteur tienne quelques permanences en Mairie de Courbevoie

Qu'une réunion publique soit organisée pendant le temps d'enquête publique à Courbevoie, de préférence dans la ZAC Danton les Fauvelles, dites les Faubourgs de l'Arche, un quartier d'environ 20 000 personnes, qui subira les conséquences directes de cette construction.

Le projet d'IGH tertiaire tour Phare se situe sur le territoire de Puteaux. Néanmoins, c'est essentiellement le territoire de Courbevoie qui sera impacté par cette construction de plus de 349 m de hauteur.

En phase chantier les habitants seront directement et quotidiennement concernés par les nuisances (bruit, poussières, vibrations, déviations). Toujours en phase de chantier, l'accès direct à la dalle de la Défense et à la gare des transports collectifs via la passerelle du Faubourg de l'Arche sera certainement détourné. Les riverains Courbevoisiens mais aussi les salariés de la tour Egée, Adria et Cèdre, voire TI, ainsi que les autres immeubles de bureaux (Vinci, Triangle, C2, Colisée…) et les étudiants du pôle universitaire Léonard de Vinci seront impactés.

Un fois la tour construite, les riverains de la tour de l'Arche qui sont situés au Nord Ouest de l'édifice, verront leur paysage changer du fait de la massive façade au Nord de la tour Phare. Le temps d'ensoleillement et la clarté d'un nombre conséquent de logements seront réduits. Les riverains propriétaires craignent une perte de valeur de leur bien.

Pour ces raisons, nous considérons que nos concitoyens Courbevoisiens sont plus concernés parle projet tour Phare que nos voisins Put éoliens. Il nous parait donc juste que le dialogue avec les Courbevoisiens soit facilité et que le périmètre de l'EP soit étendu à Courbevoie. La Réunion est un outil démocratique incontournable dans le cas d'un projet de cette envergure et d'un tel impact sur un quartier d'habitation si dense. (…).

Thèmes 1, 4, 10, 11

Courrier n°3 : courrier de la ville de Courbevoie, 27 mai 2010

Stationnement : il est indiqué que l'exiguïté et la complexité du projet ne permettent pas de réaliser de stationnement en infrastructure et qu'en conséquence 105 places de parking (soit 2% de la SHON) seront prises en concession dans un parking proche (PB Grande Arche/les Quatre Temps qui se situe dans le secteur Défense 7)

Or ces 105 places ne représentent qu'un tiers des automobilistes se rendant à la tour Phare, lesquels est estimés à 390 (sur 8000 salariés). Sur cette estimation, il convient de se référer aux résultats de l'enquête « Mobilité Transport » qui indique que 10,4 % des salariés de la Défense y viennent en voiture. Ce ne sont donc plus 390 automobilistes, mais 832 qui se rendraient dans cette tour. Cependant, si l'on reprend la base de 390 automobilistes, il en découle que 285 utilisateurs de VL vont se trouver sans places de stationnement. C'est pourquoi cette même étude d'impact précise « il est donc probable, au moins dans un premier temps, que les usagers de Phare chercheront un stationnement par leurs propres moyens. » On peut donc se poser la question de l'incidence de cet afflux d'automobilistes qui ne manquera pas de se déporter sur Courbevoie, et

notamment dans le quartier du Faubourg de l'Arche, afin d'y trouver un stationnement avec tous les inconvénients qui en découleront en termes d'encombrement de la voirie. Pour ce qui concerne le stationnement des motos, il est indiqué « les usagers stationneront dans les espaces affectés aux parkings environnants pour autant que leur réserve de capacité le permette. » Il est ici encore dénoté que les conséquences de ce projet en matière de stationnement ne sont absolument pas prises en compte. De plus le nombre de motards est estimé à 90, ce qui sur un total de 8000 salarié, ensemble sous-estimé puisque l'étude « Mobilité Transports à la Défense » réalisée par l'EPAD fait état au niveau des pratiques de déplacement de 2,5 % de motos, ce qui pour la tour Phare représenterait 200 motards et non 90.
Enfin, le stationnement des vélos est traité de façon pour le moins accessoire puisqu'il est indiqué qu'ils stationnent place Carpeaux.
L'ensoleillement : pour ce qui concerne l'étude d'ensoleillement, et plus particulièrement la méthode des ombres portées, il y a manifestement une sous-évaluation dans la mesure où la maquette qui a servi de base à cette étude dont les photos sont reproduites dans l'étude d'impact est fausse. En effet, il y est représenté une tour T1 qui n'est pas localisée au bon endroit et de ce fait un bâtiment qui n'existe pas. En outre, on peut s'interroger sur le fait que cette maquette s'arrête au niveau du pôle universitaire Léonard de Vinci, occultant ainsi les impacts de logements avoisinants.
Pour ce qui est de cette même étude (..), selon la méthode par projection de masque, la photo aérienne qui figure dans l'étude d'impact n'a pas été réactualisée et n'y apparaissent donc pas divers immeubles de bureaux réalisés sur Courbevoie qui ne manqueront pas d'être impactés par le projet. Ce qui est d'ailleurs soulevé par la DIREN dans son avis du 26 avril 2010 : les pertes d'ensoleillement peuvent être importantes dans pour certains bâtiments existants, tels quel l'hôtel Pullman. Le recensement de l'occupation actuelle des sols précise que les bâtiments les plus touchés seront les tours de bureaux limitrophes. Ce même avis indique par d'ailleurs qu'il aurait été souhaitable que la méthode des masques propose de des points d'étude supplémentaire et que les effets d'ombre soient également étudiés de façon spécifique aux horaires de fréquentation des usagers de la dalle du Faubourg de l'Arche en vue de préserver un cadre agréable. Il parait légitime que les résidents soient inquiets sur le manque de précision de l'étude d'impact, l'ensoleillement faisant partie des conditions environnementales. Pour ce qui est du rendu de cette étude, sans être un spécialiste, il semble quand même surprenant que la maximum de perte d'ensoleillement soit d'une heure en hiver au niveau de la Résidence Appollonia, 50 minutes au niveau d'une résidence intitulée dans l'étude d'impact "la Résidence des Lilas d'Espagne" qui ne semble pas exister sous cette appellation, mais serait située devant le Monoprix, 10 minutes au niveau du 32, rue de l'Arche, et qu'il n'y ait aucun impact au niveau de la résidence Modigliani située rue des Etudiants et du 12, bd de la Mission Marchand.
Le vent : il est indiqué que ce projet aura un fort impact au niveau piéton en raison du vent notamment en façade Nord Est. Il en ressort un inconfort potentiel de 40 % du temps pour le passage sous la tour. Il est indiqué qu'il faudra traiter ce problème.
L'avis de la DIREN va plus loin puisqu'il souligne que « le projet aura peu d'effet sur les secteurs situés devant le bâtiment de la Grande Arche sur le parvis de la Défense. En revanche, la présence de cette tour aura des effets très importants sur le secteur situé derrière le CNIT et au niveau du passage piéton pour l'accès à la passerelle située entre la dalle de la Défense et la Faubourg de l'Arche. En vue d'éviter ces impacts, le maître d'ouvrage indique que des mesures spécifiques pourront être envisagées telle que par exemple l'implantation de parois pare-vent. Cependant aucun élément supplémentaire ne permettra d'offrir aux usagers un cadre de vie et de travail agréable. Cet avis indique que les effets et les vitesses de vent auront des incidences sur les

arbres actuellement présents sur la dalle et la passerelle et souligne que le dossier n'aborde pas les effets potentiels sur la végétation présente au niveau de la dalle du Faubourg de l'Arche.
La circulation : livraison et enlèvement des déchets. Il est prévu 160 mouvements de poids lourds par jour sur un total de 225 mouvements (PL et VL). Quelle incidence sur la circulation dans les quartiers limitrophes ? Par ailleurs les normes retenues pour les locaux destinées à recevoir les conteneurs de déchets semblent très insuffisantes par rapport aux besoins réels.
Phase travaux de terrassement : il est indiqué une moyenne de 80 camions par jours. A raison d'une moyenne de 10 heures de travail effectif par jour cela représente 9 camions par heure pendant près de 4 mois. Comment ces camions vont-ils s'insérer dans la circulation actuelle sachant qu'il leur sera impossible d'accéder au bd Circulaire pendant la période de terrassement ? Par où vont-ils passer ? Il convient au minimum qu'une étude soit réalisée quant à la circulation des camions pendant la phase travaux.
La voirie : l'accès de la tour et des livraisons induit le mise en double sens de la rue de la Demi-lune jusqu'au rond-point de la rue de Valmy et de l'avenue de l'Arche. La rue de Valmy étant à sens unique entre le boulevard de la Mission Marchand 'plan de circulation lié à l'insertion du Tramway T2) =, il est donc certain que tous les flux VL et PL se retrouveront directement dans l'avenue de l'Arche, située à Courbevoie dans le quartier du Faubourg de l'Arche, avec un impact certain sur la circulation et la vie de quartier. Cet élément n'a pas été pris en compte dans l'étude d'impact.
Les piétons : il est indiqué que le projet nécessite la déconstruction de la passerelle piétonne qui assure la liaison entre le quartier le Faubourg de l'Arche et la dalle Carpeaux. Dans la partie du dossier intitulée pièces relatives à la démolition, il semble que cette passerelle ne soit déconstruite que pour ce qui concerna sa partie située sur Puteaux. Sur ce point, il convient de s'interroger sur la faisabilité d'une démolition et ultérieure reconstruction partielle.
Il est en outre indiqué que cette déconstruction nécessitera l'autorisation de l'EPGD (DEFACTO) or, (...) la dite autorisation ne figure pas.
Le point le plus important concernant cette passerelle est cependant son utilisation actuelle. Elle est en effet très fréquentée par les résidents du quartier du Faubourg de l'Arche, les étudiants du pôle universitaire ainsi que les salariés des immeubles de bureaux. Or dans le dossier il n'y a aucune donnée quant à son taux d'utilisation. Comment évaluer l'impact de sa déconstruction ?
Pour ce qui est des mesures compensatoires, il est indiqué que cette passerelle sera donc inutilisable 4 ans et qu'en conséquence deux possibilités sont proposées : la première consiste à réaliser une passerelle provisoire qui nécessitera préalablement d'obtenir l'accord préalable de diverses entités ce qui rend cette possibilité difficile à mettre en œuvre. La seconde consiste à faire transiter les utilisateurs par un parcours naviguant entre les immeubles existants (La Palatio, et le Triangle de l'Arche) rallongeant d'autant leur parcours et provoquant d'inévitables nuisances aux salariés des dits immeubles. Cette solution est cependant présentée comme offrant tous les avantages en termes d'accessibilité notamment pour les poussettes. On peut donc penser qu'en réalité le choix s'avère restreint. (...)
Thèmes 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10

Courrier n°4 : Monsieur le Maire de Courbevoie, 24 juillet 2008 (copie)
Après lecture et examen par mes services du dossier d'enquête publique concernant le projet de la tour Phare sur la commune de Puteaux, je souhaite formuler plusieurs remarques et interrogations :
Dans les objectifs de prévoir un parcours généreusement dimensionné entre le CNIT et le quartier du Faubourg de l'Arche à Courbevoie. Or cette liaison existe et a été créée dans le cadre de la réalisation de la ZAC Danton.

De la même façon, lorsqu'il est rappelé dans le schéma opérationnel d'aménagement de l'EPAD, la création d'une large dalle de liaison avec la place Carpeaux afin de réaliser la tour, cette dalle conçu à l'initiative de la Ville de Courbevoie n'a pas été initiée pour recevoir une tour, mais bien pour renforcer les liaisons piétonnes entre les communes de Puteaux et Courbevoie (et plus précisément le quartier du Faubourg de l'Arche et le quartier d'affaires de la Défense)
Aujourd'hui l'un des enjeux qui consistait à atténuer l'effet de la coupure est atteint. Les photos présentées dans le document d'enquête publique et notamment celle prise de l'axe historique vers la tour Phare, montrent qu'en effet le projet apportera une attraction nouvelle à la place Carpeaux. Cependant, l'opacité du bâtiment au pied de la tour à la suite des « Collines de l'Arche » va obstruer la vue existante qui permet depuis l'axe historique de visualiser la continuité piétonne vers le Faubourg de l'Arche. Cette continuité visuelle est importante, nous le savons tous compte tenu des difficultés pour s'orienter et se diriger à la Défense.
Enfin la révision du POS prévoit la modification des surfaces de stationnement sous l'emprise de la tour. Les 2% de la SHON demandés en surface de stationnement sont très inférieurs aux besoins correspondant aux 10% de salariés du quartier d'affaire qui utilisent un véhicule.
Même si je le conçois, les difficultés techniques ne permettent pas de réaliser davantage de places de stationnement sous l'emprise de la tour, il n'en reste pas moins qu'il est nécessaire de trouver d'autres emplacements à proximité du projet.
Mon inquiétude est d'autant plus justifiée que je ne souhaite pas que les parcs de stationnement que je réalise pour répondre aux besoins des habitants et des salariés du Faubourg de l'Arche ne soient détournés pour l'usage des salariés de cette future tour.
Thèmes 4, 9

Courrier n°5 : Muriel Etienne, 33, av de l'Arche, Courbevoie, 15 mai 2010
Habitante du Faubourg de l'Arche, j'attire votre attention sur les points suivants : l'impact visuel et l'ombre portée sur l'environnement (habitations, places arborées et ensoleillées, terrasses de restaurant ...) ont-elles été étudiées de manière à indemniser les particuliers, restaurateurs etc. subissant un préjudice visuel et préjudice de diminution d'ensoleillement et de chaleur ?
Il serait intéressant dans ce cadre que les personnes les plus touchées (faire chevaucher le plan cadastral avec carte ombre portée soient directement contactées pour aborder les impacts permanents et les modalités d'indemnisation.
Il serait également intéressant d'organiser des réunions pour l'ensemble des habitants et salariés du Faubourg de l'Arche et du quartier Henri Regnault à propos des impacts temporaires (sur 3 ans quand même) lors du chantier et des modalités de limitation de la gêne occasionnée et d'indemnisation.
Le besoin de nouvelles tours a-t-il été clairement étudié ? Les différents projets de construction de la Défense ne sont-ils pas finalement que le fruit d'une course effrénée avec les quartiers d'affaires de Londres et Moscou, sans réel besoin ?
Les transports en commun et les accès routiers sont déjà complètement saturés, et ce ne sont ni l'éventuel prolongement d'Eole, ni le tramway vers Saint Denis qui permettront de désengorger l'accès à la Défense, et encore moins d'accueillir tous les nouveaux salariés des nouvelles tours !
De plus comment envisager le développement économique de la Défense sans prévoir des transports en commun directs avec les aéroports de paris en s'opposant au lobbying des taxis ?
Thèmes 2, 5, 8, 10

Courrier n° 6 : Jean-Paul Martin 5, allée Michel Ange, Courbevoie, le 30 mai 2010
(...) je vous informe de mon total refus à ce projet pour les raisons suivantes : problèmes d'ensoleillement du quartier Faubourg de l'Arche, augmentation du vent, période de travaux trop

longue et trop perturbante pour notre quartier, quelle est l'utilité de cette tour ? La tour ne sera pas aux nouvelles normes prévues pour les permis de construire attribués à partir de 2012.
Certes, nous sommes dans le quartier de la Défense et devons accepter un environnement de tours mais certainement pas la construction de tour de cette envergure, à la va-vite, qui au final ne sert qu'à satisfaire l'égo de son architecte. (…)
Thèmes 3, 5, 6,

Courrier n°7 : Catherine Bernard, 10, rue François 1er, Colombes, 1er juin 2010
(…) il est regrettable que cette enquête publique se soit déroulée avec un minimum de publicité. C'est un vrai défi que d'en trouver une trace sur le site de la ville Puteaux, les horaires de consultation du dossier excluent de fait un nombre de personnes concernées par ce projet, et enfin, contrairement à l'usage lors des enquête publique à la Défense –Courbevoie, les panneaux d'affichage étaient d'une rare discrétion hors abord immédiats ! De plus elle a été limitée à la seule, alors même que le projet impacte sérieusement et uniquement les habitants de Courbevoie, qu'elle aurait dû être articulée avec l'extension sur Nanterre, et qu'elle aura, au-delà des impacts très négatifs sur la circulation et la qualité de l'air.
Efficacité énergétique : cette tour est présentée comme « écologique », mais la présentation est pour le moins très incomplète, sa consommation énergétique étant « calculée hors ascenseur et bureautique … ». Les enjeux du Grenelle sont complètement ignorés dans ce projet alors que les textes d'application de la RT 2012 sont en passe d'être publiés pour une application de la directive effective dés le 1er janvier 2011 dans le tertiaire (source : Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du développement durable et de la mer) et pourtant l'objectif énergétique de la RT 2012 a été défini dans la loi Grenelle 1 ! Pour mémoire, à comparer la vieillissante RT 2005 : la RT 2012, c'est 50 KWh de consommation d'énergie primaire par m² de SHON et par an. Ce projet de tour Phare est insoutenable et ignore, à quelques mois de l'application de la RT 2012 pour les immeubles de bureaux, alors même qu'elle sera livrée en période RT 2012 et alors même que les préconisations à échéance 2020 sont connues, adoption par le parlement européen en date du 18 mai 2010, les nouveaux bâtiments devront alors atteindre une consommation en énergie « quasiment nulle. » A peine construite, cette tour sera obsolète, ce projet n'est non seulement pas durable en l'état, mais il est en désaccord total avec les objectifs de maîtrise bioclimatique européens et les enjeux climatiques mondiaux.
Et ce ne sont pas les vingt éoliennes gadgets qui ne pourront fonctionner que sporadiquement qui changeront la donne, hormis peut-être pour les Faucons pèlerins du quartier d'affaires qui risquent d'y perdre quelques plumes !
Quant à l'empreinte écologique globale, voici un article du numéro hors série du Moniteur du mois de mai 2010.
« L'empreinte écologique des tours est désastreuse » Françoise- Hélène Jourdan, Architecte.
« Au-delà de 100 mètres, une tour n'est pas durable. Il suffit d'en mesurer l'empreinte écologique pour le vérifier. Au plan énergétique, aucune ne descend en dessous de 180 KWh ep/m² an, à comparer avec l'objectif de 50 kWh ep/m² an. Et les tours existantes consomment entre 500 et 1000 KWh ep/m² an ! Passé 5 niveaux, même en couvrant le toit de panneaux photovoltaïques, on ne sait pas construire un immeuble à énergie zéro. Et la norme Bepos sera applicable en 2020 ! Par ailleurs les matériaux utilisés 'béton, acier, verre) incorporent un maximum d'énergie grise. De plus, pour construire 1 m² habitable, il faut construire 1,4 m² (contre 1,1 m² si l'on couchait la tour) en raison des épais noyaux de circulation verticales. Le faible impact sur le sol et le sous-sol se vérifie seulement si l'on ne touche pas à la nappe et que l'on ne construit pas de parking. Quant à densifier … Si on éloigne les tours les unes des autres, on ne densifie pas ! Financièrement une

tour est 2 à 3 fois plus chère au m² qu'un immeuble classique. Elle est réservée de fait aux classes supérieures des sièges d'entreprises. »
Environnement et cadre de vie : le projet ne tient pas compte des milliers d'habitants du quartier du Faubourg de l'Arche bordant l'emplacement prévu pour cette tour. Eux qui ont choisi de vivre dans un quartier piétonnier en bordure de parc, propice aux loisirs des jeunes enfants et à la détente, vont voir leur qualité de vie se dégrader : perte notable d'ensoleillement, vent décuplé, perspective tronquée, accès au parvis dégradé alors que la passerelle s'est faite désirée pendant dix ans et n'est mise en service que depuis deux ans !
Actuellement les espaces de circulation du quartier d'affaires sont déjà sous dimensionnés pour accueillir la foule de salariés, visiteurs, habitants qui se retrouvent soumis au stress des bousculades à heures fixes (matin-midi et soir), rien n'est prévu pou améliorer ce point sensible. De plus les pistes cyclables prévues pour rejoindre la Défense risquent de n'être que de coûteuses réalisations pour les contribuables, les accès vélos à la dalle et leur circulation n'étant pas compatible avec le ratio augmentation/circulation des usagers.
Des centaines de mouvements de poids lourds par jour sont prévus durant les quatre ans de travaux. Ces mouvements, ajoutés aux engins de chantier, seront source de graves nuisances, en premier lieu, pour les résidents, qui subiront au détriment de leur santé, des niveaux sonores troublant leur sommeil et leur quiétude sur de longues plages horaires. Ces mêmes, sur des plages horaires moindres, seront également subies par les autres usagers. Les conditions de vie de la Défense ne font que se dégrader.
(…) je ne résiste pas à souligner la disparition des plantations actuelles au profit d'arbustes en pot : un aménagement horticole très discutable !
L'étude d'impact minimise les effets négatifs (qui eux seront durables contrairement à la tour) que subiront au quotidien les résidents et les usagers du quartier d'affaires, l'impact sanitaire est inconséquente. Il est clair que l'intérêt général ne fait pas partie du projet et que « l'humain est totalement absent du projet !
Transports : ajouter 145 000m² de bureaux à la Défense, alors même que de nombreux sièges déménagent pour des raisons économiques dans les villes voisines et que des surfaces de bureaux sont libres, c'est certes ne pas tenir compte de la réalité économique, mais c'est surtout ne pas tenir compte de la saturation des transports en commun qui desservent la Défense. Vouloir ajouter quelques 8000 nouveaux salariés au flot des 450 000 voyageurs en provenance de l'Ouest parisien qui voyagent dans des conditions indignes, c'est de l'inconscience et ce n'est pas le prolongement du tramway T2 en cours de travaux qui solutionnera le problème, puisque des bus, aujourd'hui bondés sur le même axe seront supprimés.
La circulation automobile est déjà aujourd'hui un enfer tant pour les riverains des axes routiers, pour les piétons et pour les automobilistes aux-même. Injecter dans cette circulation des milliers de salariés qui ne voudront pas s'entasser dans les transports en commun au bord de l'asphyxie ne fera qu'aggraver les nombreuses nuisances sanitaires : émissions de particules nocives, émissions de gaz à effet de serre, pollution sonore, etc. (…)
Le confort des cheminements piétons entre la Faubourg de l'Arche et la place du CNIT a-t-il été suffisamment pris en compte durant la phase chantier ? Ayant attendu dix ans la construction de la passerelle, je trouverais bien préjudiciable qu'elle soit (…) détruite pendant les travaux.
Thèmes 1, 2, 4, 3, 5, 6, 8, 9,10

Courrier n° 8 : M Roland Nataf, 24, rue des Lilas d'Espagne, Courbevoie, le 1er juin 2010
J'habite à Courbevoie, dans le quartier du Faubourg de l'Arche, 24, rue des Lilas d'Espagne, depuis plus de dix ans.

J'emprunte tous les jours de la semaine, quatre fois par jour, le chemin qui mène de mon domicile au métro station la Défense. J'emprunte la passerelle qui relie l'esplanade Léonard de Vinci à la place Carpeaux.
J'ai découvert hier avec surprise un avis d'enquête publique concernant la construction de la nouvelle tour Phare, cet avis avait été accroché sur un réverbère placé sur la passerelle face à la place Carpeaux. J'ai été surpris de voir que cette enquête se déroulait du 2 mai au 5 juin, mais que le seul panneau d'affichage n'avait été installé que le 31 mai.
J'ai aussitôt téléphoné au service urbanisme de la mairie de Puteaux qui m'a répondu que l'affichage n'était pas de leur compétence, mais de celle de la Préfecture ou d'Unibail (…) quoi qu'il en soit je trouve que ce procédé n'est pas digne d'une administration sérieuse. Quelle est l'utilité d'une enquête publique si la publicité n'est pas faite, en temps et en heure, et qui plus est sur le site même en question ?
Je vous demande de ne pas cautionner ce procédé indigne.
Passé ce premier moment de surprise en consultant des documents émanant d'élus de Courbevoie (je suis désolé, mais je n'ai pas la disponibilité nécessaire pour me rendre en mairie de Puteaux, j'ai découvert que les riverains du quartier du Faubourg de l'Arche ne sont pas associés à cette enquête, au moins par la tenue d'une réunion qui les aurait concernés au plus haut point, et ils n'ont la possibilité de réagir que ponctuellement et par hasard comme moi, ils n'ont pas non plus le temps de se mobiliser par le biais d'association., je vous demande donc de bien vouloir reprendre le cours de cette enquête et de l'étendre aux personnes qui sont concernées par cette construction, et en premier lieu aux habitants du Faubourg de l'Arche à Courbevoie.
La passerelle qui a demandé de lourds travaux (entre autre la déviation du Circulaire), et qui a enfin permis de relier le Faubourg de l'Arche au CNIT sans escalader les escaliers hideux qui ont été notre lot depuis notre arrivée dans le quartier (1999), cette passerelle allait être inutilisable, ou même partiellement détruite, pendant quatre ans, alors que nous venons d'avoir la chance d'en profiter depuis 2008.
Je vous demande donc de prendre en compte les intérêts des utilisateurs de cette passerelle, et de prévoir des solutions qui ne les pénaliseront pas, et ne les feront pas revenir à une situation pénible dont ils croyaient s'être sortis, et de prendre aussi en compte les intérêts des contribuables, qui après avoir financé ces travaux pharaoniques, voient ces travaux détruits.
Des fenêtres de mon appartement, situé au 8ème étage face aux tours Technips et Ernst &Young, j'aurai maintenant le bloc tour Phare me privant du soleil (lorsqu'il brille sous notre climat, c'est peut-être rare, mais ce n'est pas une raison pour m'en priver !) entre 12 heures et 14 heures, donc au moment où cela est le plus agréable. Je précise qu'actuellement le soleil passe au-dessus de ces tours, donc je peux en profiter.
Je vous demande donc de bien vouloir prendre en compte les intérêts des utilisateurs de cette passerelle, et de prévoir des solutions qui ne les pénaliseront pas, et ne les feront pas revenir à une situation pénible dont ils croyaient s'être sortis, et de prendre aussi les intérêts des contribuables, qui après avoir financé des travaux pharaoniques, voient ces travaux détruits.
Des fenêtres de mon appartement, situé au 8ème étage, face aux tours Technip, Ernst and Young, j'aurais un bloc tour Phare me privant du soleil (lorsqu'il brille sous notre climat, c'est peut-être rare, mais ce n'est pas une raison pour m'en priver !) entre 12 heures et 14 heures, donc au moment où cela est le plus agréable. Je précise qu'actuellement le soleil passe au-dessus de ces tours, donc je peux en profiter.
Je vous demande de bien vouloir prendre en compte le confort et l'intérêt des citoyens, des particuliers, et d'éviter que des décisions prises en faveur d'intérêts financiers ne se retournent systématiquement contre l'intérêt particulier. (…)
Thèmes 1, 5, 10

Courrier n° 9 : Céline Charpentier, 14 promenade du Millénaire, Courbevoie, 1er juin 2010
(..) Je souhaite m'opposer à la construction de la tour Phare qui dépend de la mairie de Puteaux. J'ai déjà participé à l'enquête publique de 2008 et je pensais que le projet tour Phare était annulé mais malheureusement je me rends compte que non.
Pour de nombreuses raisons (...) je suis contre ce projet : déjà au niveau architecture quelle horreur ! On dirait un vaisseau spatial avec des pattes, d'ailleurs comment elle va tenir debout ! Alors qu'elle sera sur un parvis au-dessus des voies SNCF et moi qui passe quotidiennement sur son futur emplacement, elle va s'envoler et nous avec. De plus, elle va cacher le soleil (vu sa hauteur très importante) à tout notre quartier. D'ailleurs très peu de personnes de notre quartier sont au courant. Nous allons perdre énormément au niveau de la qualité de vie et de luminosité (adieu le soleil) et sans compter que nos appartements que nous avons achetés à prix d'or vont perdre de la valeur. Je vous signale que déjà plusieurs habitants du Faubourg de l'Arche ne voient plus le soleil depuis la construction de la tour T1 alors qu'il avait été dit qu'elle ne cacherait pas le soleil dans le quartier, donc l'étude réalisée était fausse ou on nous a menti. Et cela risque fort de recommencer.
Il y a aussi le risque qu'elle soit prise comme cible pour des attentats, comme les tours jumelles de New York.
Et le bruit pendant les travaux, poussières, coupure de courant..., je vous rappelle que nous vivons déjà quotidiennement avec les éternels travaux de la Défense qui n'arrêtent pas, constructions toujours nouvelles, travaux sur la Mission Marchande ... alors là n'en parlons pas ...
Je ne sais même pas comment on va pouvoir prendre les transports en commun
A la Défense car cette tour est construite sur le passage, une fois faite on passera dessous, je crois mais en attendant ? Surtout que les travaux sur le boulevard de la Mission Marchande continuent, on va être enfermés dans notre quartier ! Faudra-t-il faire un détour à pied (forcément) de 20 minutes, comment on va pouvoir aller sur le parvis de la Défense avec les poussettes ?
Les transports en commun de la Défense sont totalement saturés aux heures des bureaux. Avez-vous déjà de monter les marches pour rejoindre le quai pour prendre le train pour Paris à 9 heures c'est impossible, les gens qui arrivent pour travailler à la Défense vous empêchent de monter tellement ils sont nombreux et le soir pour descendre du train pareil. Moi, j'habite près de la Défense et travaille à Paris et j'essaie d'éviter au maximum les heures de pointe. Alors j'n'ose imaginer l'état des transports en commun avec une nouvelle tour qui pourra accueillir 8 000 personnes, comment elles vont venir travailler ? Le train et le métro sont déjà totalement saturés.
Le président souhaite créer plusieurs pôles de centres d'affaires (Saint Denis, Aubervilliers, Issy les Moulineaux) alors pourquoi faire une nouvelle tour dans un lieu déjà totalement saturé.
(...) nous aurons tous les inconvénients de cette tour et aucun bénéfice. Notre vie agréable au quotidien dans le quartier du Faubourg de l'Arche va être totalement détruite à cause de cette construction. Notre vie sera un cauchemar, d'ailleurs on sera dans l'obscurité ! (...)
Thèmes 4, 5, 7, 8, 10

Courrier n° 10 : Sandrine Landelle, 14, rue des Lilas d'Espagne, Courbevoie
Je réside à Courbevoie, dans le quartier du Faubourg de l'Arche, depuis plus de dix ans, et au 14, rue des Lilas d'Espagne depuis plus de cinq ans. J'emprunte tous les jours de la semaine, le chemin qui mène de mon domicile au RER la Défense, et plus précisément j'emprunte la passerelle qui relie le Monoprix au CNIT.
Je viens de découvrir sur le site de la ville de Courbevoie que le projet de tour Phare que je croyais abandonné ne l'est pas...

J'ai compris que la passerelle qui a eu tant de mal à voir le jour et a suscité de lourds travaux allait être inutilisable durant les travaux.
La phase des travaux précédents a été une phase difficile pour les habitants du quartier et cette passerelle est un lieu de passage que je trouve très agréable (surtout comparé aux ardus escaliers qui la précédaient).
Je ne me vois pas rallonger à nouveau mon trajet car même si le détour n'est pas long, il est moralement fatiguant. Enfin je m'étonne que de tels travaux soient envisagés alors que la passerelle a été terminée récemment ! Quel gaspillage !
Concernant la tour en elle-même, je ne peux qu'être opposée au projet. En effet, j'ai déjà subi la construction de la tour T1 qui est désormais le beau point de vue que j'ai depuis mon salon…
De plus la tour T1 me prive de l'ensoleillement d'hiver : lorsque je suis entrée dans mon appartement j'ai apprécié que le soleil travers tout le séjour jusqu'au couloir en hiver. Désormais, je n'ai plus ce plaisir et outre l'aspect moral, ceci a un impact direct sur ma facture de chauffage et engendre une perte de valeur de mon appartement ou tout ou moins une diminution d'envie d'achat pour un éventuel acquéreur. (…)
Thèmes 5, 10

Courrier n° 11 : Monique Malissard, 47, avenue de l'Arche, Courbevoie, le 4 juin 2010
Le projet tour Phare actuellement soumis à enquête publique, dont les habitants du Faubourg de l'Arche à Courbevoie ont été avertis fort tard appelle de ma part les interrogations ou inquiétudes suivantes : la fenêtre urbaine servant de passage piétons au pied de la tour ne risque-t-elle pas de créer un gigantesque appel d'air et d'amplifier la puissance des vents, déjà élevés, sur l'esplanade Mona Lisa ? Des études ont-elles été menées à ce sujet ?
Thèmes 1, 6

Courrier n° 12 : Invesco Paris la Défense Hotel Investment SAS, 8, avenue Hoche, le 4 juin 2010
Nous vous écrivons dans le cadre du projet de construction de la tour Phare, immeuble de grande hauteur à usage de bureaux, à proximité immédiate de l'hôtel Pullman Paris la Défense, dont nous sommes propriétaires. A ce titre nous avons toute légitimité pour vous faire part de nos observations mentionnées ci-dessous.
L'ensoleillement : Il convient de noter que l'étude d'ensoleillement, et notamment la méthode par les ombres portées est sous-évaluée. En effet, il y est représenté une tour T1 qui n'est pas localisée au bon endroit et de ce fait un bâtiment qui n'existe pas.
On peut également s'interroger sur le fait que cette maquette s'arrête au niveau du pôle universitaire Léonard de Vinci, occultant ainsi les impacts pouvant concerner les immeubles de logements avoisinants.
En outre, il ressort de l'étude d'ensoleillement et de l'avis de la DIREN, en date du 26 avril 2010 que la construction de la tour Phare entraînera de très importantes pertes d'ensoleillement pour l'hôtel Pullman Paris la Défense.
Il en résulte une perte d'ensoleillement bien supérieure à ce qui est actuellement mentionné dans l'étude d'impact.
La destruction de la passerelle piétonne : il est indiqué que le projet nécessite la déconstruction de la passerelle piétonne qui assure la liaison entre le Faubourg de l'Arche et la dalle Carpeaux.
Il convient de s'interroger sur l'opportunité d'une démolition de cette passerelle piétonne et sa reconstruction partielle ultérieure compte tenu de la forte utilisation de cette passerelle. En effet,

cette passerelle est actuellement très fréquentée par les résidents du quartier du faubourg de l'Arche, les étudiants du pôle universitaire, les salariés de bureaux et les clients de notre hôtel.
La destruction de cette passerelle aura donc un véritable impact sur notre hôtel et ce d'autant plus qu'elle sera inutilisable pendant quatre ans.
Nous nous étonnons donc que le dossier ne précise pas le taux d'utilisation de cette passerelle. En conséquence, il vous est très difficile de pouvoir évaluer l'impact de cette destruction.
En outre la destruction de la passerelle nécessitera l'autorisation de l'EPGD, devenu DEFACTO. Toutefois, nous vous rappelons, qu'à ce jour, cette autorisation ne figure pas dans le dossier intitulé « pièces relatives à la démolition ».
Enfin, les solutions proposées pour remédier à la gêne occasionnée par la destruction de la passerelle ne sont pas satisfaisantes : soit la construction d'une passerelle provisoire qui nécessitera au préalable l'autorisation de diverses entités ce qui risque de retarder fortement la construction de cette passerelle, soit de rendre impossible sa construction en cas de refus d'autorisation, soit de faire transiter les utilisateurs par un parcours naviguant entre les immeubles le Palatin et le Triangle de l'Arche ce qui va rallonger le temps de parcours de tous les utilisateurs et leur créer d'inévitables nuisances.
La ligne RER E (Eole)
Comme vous le savez, il est question de prolonger la ligne du RER E (Eole) afin qu'elle desserve le quartier de la Défense. En effet, pour le moment la ligne Eole s'arrête à la gare Haussmann Saint Lazare. Ce projet porte sur la création d'un tunnel jusqu'à la Défense et d'un raccordement du RER E aux réseaux ferrés de l'Ouest de l'Ile de France. L'objet de cette extension est d'alléger la ligne du RER A dont la RATP a de plus en plus de mal à assumer la surcharge chronique aux heures de pointe et de prendre en compte les volontés de développement de la défense.
Cette nouvelle voie d'accès de transport favoriserait donc la fréquentation de la Défense et en conséquence de notre hôtel.
Nous pensons donc que la construction de la tour Phare risque de retarder les travaux de prolongation de la ligne du RER E et en conséquence d'occasionner une véritable gêne pour l'ensemble des utilisateurs de la Défense.
Comme vous l'aurez constaté à la lecture de nos observations, vous remarquerez que ce projet aura de nombreuses incidences sur notre hôtel et que ces incidences ne sont pas correctement évaluées par l'étude d'impact. (...)
Thèmes 5, 10

Courrier n° 13 : BMS, association d'avocats, 49, avenue des Champs Elysées, 75008, conseils des sociétés Horbouts I et Horbouts II, propriétaire des lots de volumes constituant l'ensemble immobilier « Le Triangle de l'Arche », le 4 juins 2010
Copie observation n° 53
Courrier n°14 : SNC Avenir Danton Défense, le 4 juin 2010
Copie observation n°55
Courrier n°15 : Compagnie foncière internationale de l'Arche, propriétaire de différents volumes dans les Collines de l'Arche Nord, le 4 juin 2010
Copie observation n° 56
Courrier n°16 : Mouvement Démocrate, Pierre Laroche, Courbevoie, élus de Puteaux Christophe Grebert, Sylvie Cancelloni, élus de Courbevoie, Martine Vollard et Patrick Bolli, le 2 juin 2010
(...) Nous regrettons tout d'abord que l'enquête publique n'ait pas été prolongée de quinze jours comme le permet la loi Bouchardeau, d'autant que nous étions confrontés à deux enquêtes publiques simultanées.
Nous déplorons aussi les conditions dans lesquelles s'est déroulée l'enquête publique.

Lors des dix premiers jours et le vendredi 28 mai. En effet, nous étions contraints de consulter le dossier sur une table d'un mètre de diamètre au service urbanisme, le tout en présence de quatre autres personnes, dans un inconfort extrême. C'est pour cette raison que nous vous avions demandé votre accord afin d'obtenir le dossier en version numérique auprès d'Unibail Rodamco. Et nous regrettons tout aussi vivement que M. Habillat, responsable de l'opération chez ce promoteur, n'ait pas daigné donner suite à cette demande, malgré nos relances téléphoniques. Habituellement les maîtres d'ouvrage ont une attitude plus cordiale !

Un projet dont les consommations énergétiques sont occultées : nous sommes au regret de constater que, dans le dossier d'étude d'impact, aucune estimation de la consommation énergétique n'a été réalisée ? Alors même que le projet se donne pour ambition la certification HQE et que pour cible « gestion de l'énergie », il est même envisagé un niveau très performant !

Dans la même ligne, concernant les autres cibles ayant pour objectif un niveau performant et conforme à la réglementation, quatre sur sept ne sont pas visés par l'étude d'impact : confort hygrothermique, confort visuel, qualité sanitaire des espaces et qualité sanitaire de l'air. Par conséquent nous nous permettons de douter des allégations du maître d'ouvrage qui relèvent plus d'un exercice de communication que d'une véritable volonté de présenter un outil raisonné d'évaluation.

Cette priorité donnée à la communication est corroborée par le fait que les éoliennes ne sont qu'un gadget qui contribuera à une faible économie : 100 000 kWh par an, soit 1, 36 % de la consommation annuelle de ce projet, dans l'hypothèse d'une consommation de 50 KWh par an au m². Sans compter les pertes d'énergie entre la centrale et le lieu d'approvisionnement avec un ratio de 2,5 ; soit un total d'électricité produit de pus de 18 000 MWh par an. Nous nous étonnons aussi sur la possibilité d'installer des éoliennes car, lors de l'enquête publique relative à la révision du POS en juillet 2008, la Direction Générale de Aviation Civile s'y était opposée. La part donnée à la valorisation de cet équipement et le « flou » qui l'entoure relève, à notre sens, plus de la propagande que de l'objectivité scientifique.

Accès et transports : nous tenons à vous rappeler la saturation actuelle de transports, dont pâtissent quotidiennement les usagers : 60 000 usagers du Tramway, voire plus dès 2010 avec le prolongement jusqu'au pont de Bezons, 200 000 usagers de la ligne 1 et 100 000 000 de personnes sur le RER A.

Lorsque le maître d'ouvrage compte sur les améliorations des transports en commun, il commet des erreurs que nous ne pouvons cautionner. En effet, contrairement aux espérances du rapport Lelarge, le prolongement ne sera pas effectif avant 2020, voire 2025, voire jamais ! Car le financement n'est pas trouvé à cette heure. Avancer l'hypothèse prochaine d'un prolongement relève à cette heure de la pure spéculation !

De même les améliorations sur le RER A restent très sujettes à caution : même en augmentant la capacité des rames et de leur fréquence, les quais déjà surpeuplés, ne pourront accueillir plus de personnes qu'actuellement. Ces solutions louables de prime abord, vont accroître l'insécurité (bousculades, malaises ...) pour les usagers. Enfin, l'argument selon lequel le réseau Transilien pourrait être développé avec des navettes plus régulières entre Paris Saint Lazare et la Défense est fallacieux car le réseau ne le permet pas et la capacité d'accueil de la gare Saint Lazare en termes de voies

est insuffisante. Sans compter le nombre de jours de grèves qui affectent annuellement la gare Saint Lazare …

De plus, en mettant en avant les améliorations du RER A, le maître d'ouvrage s'est permis de manipuler les statiques de l' »enquête générale transport » menée en 2006, par l'EPAD. Celle-ci déclare que 37,3 % des salariés viennent en RERR et 27,4 %. Le maître d'ouvrage avance des chiffres très différents : 51,2 % viendraient en RER et 16 % en métro. Le problème, c'est que pour chaque ratio, il y a plus de 50 % d'écart, sur lesquels on aimerait avoir des justifications claires. Car à jouer avec les chiffres, chacun peut finir par dire n'importe quoi. Ces chiffres, s'ils sont une projection partagée et pas seulement un projet d'intention, doivent être contractuellement et officiellement publiés, de sorte qu'on ne « «découvre » pas, durant ce chantier comme un autre, des écarts qui deviendraient rapidement insupportables et que nous ne manquerions pas de dénoncer.

Ce projet et tous ceux qui s'inscrivent dans le plan de Renouveau de la Défense vont générer de très nombreux flux dont on ne voit pas comment on pourra les résorber au mieux avant une décennie. C'est un dossier qui doit être clarifié d'urgence par l'aménageur.

S'agissant du stationnement automobile, le nombre de places restera très insuffisant sachant que 10, 4 % des salariés du quartier d'affaires viennent en voiture selon l' »enquête générale transport ». A l'achèvement du projet, la population venant en véhicule serait donc de 832 personnes (sans pondération) alors que la concession entre le maître d'ouvrage et SEPADEF, gestionnaire des parkings de la Défense, ne prévoit que 105 places. Comment feront les 727 autres employés ? Et où iront-t-ils ?

En pondérant les chiffres issus de l' »enquête générale transport », le maître d'ouvrage se donne bonne conscience et minimise les capacités nécessaires. Pis encore, il est conscient de cette différence lorsqu'il estime à 390 le nombre de salariés en voiture. Nous en concluons que les employés lésés devront eux-mêmes s'acquitter des frais d'abonnement au parking. Dés lors, nous demandons d'apporter une réserve sur ce point dans votre rapport et vos conclusions pour remédier à cette inégalité.

Des impacts négatifs pour les habitants du Faubourg de l'Arche à Courbevoie :

Concernant l'impact sur l'ensoleillement, nous sommes surpris de constater que les maquettes sont erronées car la tour T1 semble mal localisée, laissant présager un doute sur le sérieux de ces simulations.

De même, ce projet a pour conséquence d'aggraver la situation dans le quartier Faubourg de l'Arche, notamment en hiver, période à laquelle le quartier est dans la pénombre. La tour Phare ne fera que dégrader un quartier dont les atouts ont été vantés lors de sa construction !

Quant à la passerelle qui relie ledit quartier à la place Carpeaux et qui sera condamnée pendant quatre ans, nous tenons à vous informer que les habitants ont dû batailler pendant des années pour qu'elle soit reconstruite. Et aujourd'hui, on nous apprend qu'elle va être détruite au profit d'une installation temporaire dont la localisation n'est pas encore déterminée mais qui se fera en concertation entre le maître d'ouvrage, l'EPAD, Defacto ainsi que les communes de Courbevoie et Puteaux.

Sur ce point, nous demandons solennellement que, dans votre rapport et vos conclusions, que vous intégriez l'obligation d'élargie le groupe de réflexion aux habitants de Courbevoie, aux associations spécialisées et aux usagers de la Défense.

Alors qu'une politique de communication devrait être mise en œuvre à l'attention du public, nous souhaiterions qu'un interlocuteur direct soit prévu à cet effet sur les lieux, et non pas une simple signalisation.

Sur le ventement, nous constatons un accroissement des nuisances générées par le projet sans qu'aucune véritable solution concrète ne soit proposée. En effet, dans le chapitre réservé aux mesures compensatoires, il est prévu une « recherche concertée des solutions fonctionnelles compatibles avec l'environnement architectural, un test en soufflerie, une validation finale ... » Cependant, les allégations relèvent le plus souvent de la déclaration d'intention que de véritables engagements de la part de l'aménageur sans pour autant définir les acteurs de la concertation.
Enfin, concernant le chantier, nous nous émouvons de l'impact environnemental avec le déplacement de 15 camions par jours lors de la phase préparatoire, 80 par jours lors des travaux d'infrastructure et 50 par jour lors des travaux de superstructure. Ceci ne sera pas sans incidence sur la circulation et sur les effets de pollution que subissent les habitants du Faubourg de l'Arche. Comment lisserez-vous la circulation sur les années de chantier ? A quelle communication vous engagerez-vous ?
Une nécessité de clarification de la part de l'aménageur du quartier d'affaires : plusieurs aménagements sont prévus par l'EPAD, mais nous souhaiterions des précisions sur l'aménagement paysager sur la place Carpeaux, les mesures de compensation en raison de l'accroissement du ventement ainsi que la localisation de la future station de taxis.
Enfin, architecturalement, ce projet n'a aucune cohérence et risque même de dénaturer les emblèmes de la Défense que sont le CNIT et la Grande Arche avec des différences respectives de 249 mètres et 174 mètres.
Ce projet est à la démesure de ce que le plan de Renouveau veut faire de la Défense. Il accentue le déséquilibre « transport/emploi/logement » alors que c'est une question prioritaire dans le développement d'un quartier d'affaires.
Il manque de sincérité et ne s'inscrit pas dans une vision globale où le projet est regardé dans sa contribution à l'ensemble d'un quartier. (...)
Thèmes 1, 2, 3, 5, 6, 7, 8, 9,10

Courrier n°17 : Neuilly Puteaux Seine Ecologie, Marion Rothman, Thierry Hubert, 8, rue du commandant Pilot, 92200 Neuilly sur Seine.
Nous avons découvert l'enquête publique de la tour Phare loin des son lieu d'implantation et loin du centre de la Défense où circulent les gens qui voudraient s'exprimer sur ce projet.
Nous regrettons fortement de découvrir au coup par coup les projets de tour sans qu'aucun projet d'ensemble n'ait pu être présenté alors que ceci permettrait d'avoir une vision d'ensemble, globale et prospective du projet urbain à venir et est essentiel pour la concertation reconnue nécessaire pour tous les projets d'aménagement (charte de l'environement, Convention de Aarhus, Grenelle de l'environnement et la concertation à 5 ...) il importe donc que l'enquête publique soit prolongée et implantée un mois sur l'esplanade de la Défense pour une information efficace.
Par ailleurs, nous ne comprenons pas l'intérêt de faire des tours de plus en plus haute alors que la vie à l'intérieur, n'a plus rien d'humain en créant des volumes complètement artificiels et à risque. D'ailleurs, cela ne sert à rien d'aller toujours plus haut pour faire de l'ombre et cacher la vue : les problèmes de sécurité dans les tours sont d'autant plus importants que la tour est haute.
Nous ne voyons pas non plus, très bien où elle pourra s'implanter sans déranger énormément les gens qui habitent et travaillent à la Défense. Enfin, les tours sont énergivores.
Il y a d'autres moyens de faire la ville.
Les tours avaient un sens dans les villes du Nord avec les beffrois ou pour signaler les églises ou permettre le guet. Mais, les tours actuelles n'ont plus de sens alors que tout le monde reconnait la nécessité d'un développement durable : les tours sont construites pour quarante ou cinquante ans.
A la Défense, c'est pour faire encore des bureaux alors que c'est déjà la plus grosse concentration

d'emploi et que les accès restent insuffisants pour toutes les personnes qui y travaillent : 80 % des employés viennent en transports en commun et les capacités actuelles des RER et franciliens sont saturés. (Voir aussi les difficultés actuelles pour sortir des métros aux heures d'affluence). Il est temps de penser à rééquilibrer la Défense en créant plutôt des logements à proximité pour éviter de transports à longue distance, source de fatigue et de mal vivre.
(…) les conditions de cette enquête ne sont pas suffisantes pour que l'information soit bien faite, et que les habitants et employés de la Défense puissent s'exprimer. Le dossier n'est pas suffisant pour démontrer le faible impact sur l'environnement. Enfin, l'urbanisme de tour n'est pas compatible avec le développement durable. (…)
Thèmes 1, 2, 3, 5, 7, 8

Pétitions

Pétition 1 : locataires du 67 avenue de l'Arche à Courbevoie.
Texte : sont contre ce projet qui n'apporte que des désagréments, stop aux travaux dans le quartier !! On veut vivre ! Et non souffrir du bruit et de la pollution ! Nous subissons déjà les travaux du tramway, nous ne voulons pas subir davantage !
Le changement de sens à notre rue (apporte d'énormes nuisances (klaxonne, bruit de moteur), nous ne pouvons plus sortir de notre parking (10 mn), nous ne pouvons plus circuler dans l'avenue de l'Arche. Avec les travaux de la tour Phare nous devrons encore subir : afflux supplémentaire d'automobilistes, passage de 80 camions par jour pendant 4 mois, double sens de la rue, rallongement et inaccessibilité du trajet pour accéder au métro RER et Quatre Temps, moins d'ensoleillement, impact du vent. Contre la destruction de la passerelle piétonne qui sera inutilisable pendant quatre ans. Nous ne comprenons pas pourquoi cette passerelle serait détruite alors qu'elle est neuve, c'est du gaspillage de l'argent public.
Nombre de signataires : 17
Thèmes 5, 6, 10

Pétition 2 : Opinion.com, auteur Une Autre Ambition pour Courbevoie, groupe d'opposition municipale
Texte : gardons les pieds sur terre. Vous êtes résidents du Faubourg de l'Arche, Courbevoisien, usager ou salarié de la Défense, citoyen, et le projet de la tour Phare vous apporte plus d'inconvénients que d'avantages. Signez et faites signer cette pétition. Nous, groupe municipal, « Une Autre Ambition pour Courbevoie », refusons ce projet pour les raisons suivantes : une enquête publique minimum : aucune adaptation de la procédure au contexte de la Défense (à cheval sur trois communes). L'enquête a été strictement limitée à Puteaux, lieu de dépôt du permis de construire. Rien à Courbevoie, pourtant directement impactée ! La publicité se résume à des affichettes fixées aux lampadaires situés sur la dalle de la Défense et à proximité. Rien sur les sites internet. Mauvaise accessibilité aux informations contenues dans l'étude d'impact limitée aux horaires d'ouverture des services administratifs de la Mairie de Puteaux.

Un impact sous-estimé sur la dalle de la Défense et Courbevoie : au total quatre années de chantier avec toutes les nuisances que cela peut comporter : bruits, vibrations, poussière, émanations, détournement des flux piétonniers …
Le dossier d'enquête publique reste très flou sur les cheminements piétonniers qui seront utilisés durant les travaux. Il est probable que l'accès direct Faubourg de l'Arche au parvis de la Défense soit détourné du fait de la démolition partielle de la passerelle. Ce changement impacterait directement les résidents du quartier Faubourg de l'Arche, les étudiants et les enseignants du pôle universitaire Léonard de Vinci. La façade Nord de la tour très plate, très massive, plongera le faubourg dans l'ombre, bouchera la perspective Lilas d'Espagne/ Mona Lisa du quartier et favorisera de forts courants d'air au pied de tour et ses abords. Un projet basé sur un modèle énergétique non viable à long terme : une construction de grande ou très grande hauteur reste énergivore du fait des nombreuses installations techniques nécessaires à son fonctionnement (ascenseur, climatisation) Il est dommage que l'enquête publique ne précise pas le bilan de la consommation /production énergétique liée à son fonctionnement. Le dépôt de permis de construire en 2010 permet au concepteur de se dispenser de la réglementation thermique 2012, (obligatoire à partir de 2011 pour le tertiaire) et qui sera plus contraignante. La Défense est conçue sur un modèle économique maintenant obsolète et s'épuise dans une vaine fuite en avant. Il serait temps de repenser sérieusement et durablement ce quartier d'affaires en prenant en compte les nouveaux paramètres financiers, économiques et sociaux, en un mot la réalité.
Nous demandons : un élargissement du périmètre de l'enquête publique et l'organisation d'une réunion publique. Cette requête énoncée depuis plusieurs semaines est restée sans véritable réponse. Une extension de la durée de l'enquête publique du fait d'une procédure similaire (enquête publique tour Majunga) est réalisée en parallèle, une amélioration de l'accessibilité au dossier par la mise en place d'un dispositif rendant les informations disponibles en dehors des heures d'ouverture de l'Hôtel de Ville de Puteaux. Un complément d'information sur le volet environnemental du bâtiment et sur les dispositifs mis en place pour limiter la gêne des usagers pendant les travaux. Contre ce projet 2010 de la tour Phare signez.
Nombre de signataires : 179 personnes ont signé de leurs prénoms. Il est impossible de distinguer ceux qui auraient signé plusieurs fois.
Thèmes 1, 3, 4, 5,6, 10

Pétition n° 3 : auteur, Une Autre Ambition pour Courbevoie, groupe d'opposition municipale
Texte : je suis parfaitement en accord avec le texte « Courbevoisiens, usagers du Faubourg de l'Arche signez la pétition sur le projet de tour Phare » Renvoie au texte pétition n°2.
Nombre de signataires : 175 comprenant une très grande majorité d'habitants du quartier du Faubourg de l'Arche.
Thèmes 1, 3, 4, 5,6, 10

Photographies déposées dans le registre

Photographie n°1

Photographie n°2

Photographie n°3

ANNEXES

ANNEXES

Annexe 1 : Insertion sur le site internet de la ville de Puteaux

Annexe 2 : Plan d'affichage

Annexe 3 : Informations supplémentaires concernant les transports

Annexe 4 : Itinéraires RATP entre Faubourg de l'Arche et la Mairie de Puteaux

Annexe 5 : Autorisation de dépôt de permis de construire RFF

Annexe 6 : réponse du demandeur SCI CNIT Développement

Annexe 1

Annexe 1 : Insertion sur le site internet de la ville de Puteaux

Actualités

Lancement des enquêtes publiques relatives à la construction des tours Phare et Majunga.

Dans le cadre du Plan de Renouveau de La Défense instauré en 2006 par Nicolas Sarkozy, alors président du Conseil général des Hauts-de-Seine, deux nouvelles tours seront livrées dans les années à venir (2013 pour Majunga et 2015 pour Phare) au coeur du quartier d'affaires. La Tour Phare sera située sur la Place Carpeaux, à l'emplacement de l'actuel pouce de César. La Tour Majunga devrait quant à elle émerger aux abords des tours Opus 12 et Ariane.

L'enquête publique préalable à la construction de ces tours, obligatoire et à vocation informative et de concertation citoyenne, s'est ouverte lundi 3 mai et se clôturera le 4 juin pour Majunga et le 5 juin pour Phare.

Les Putéoliens qui le souhaitent sont invités à se rendre aux permanences tenues par la commissaire enquêteur à l'Hôtel de Ville, salle 1.44 aux dates suivantes :

Tour Phare :
Lundi 3 mai 9h30-12h
Mercredi 12 mai 13h30-16h30
Samedi 22 mai 9h-12h
Jeudi 27 mai 13h30 – 16h30
Samedi 5 juin 9h – 12h

Tour Majunga :
Mercredi 5 mai 9h -12h
Mardi 11 mai 9h-12h
Mardi 18 mai 9h – 12h
Mercredi 26 mai 14h-17h
Vendredi 4 juin 14h – 17h

En dehors des jours et horaires de permanence, les dossiers et registres d'enquête publique seront à disposition du public à l'accueil du service de l'urbanisme, bureau 1.29 du lundi au jeudi de 9h30 à 12h et de 13h30 à 17h30, et le vendredi jusqu'à 17h.

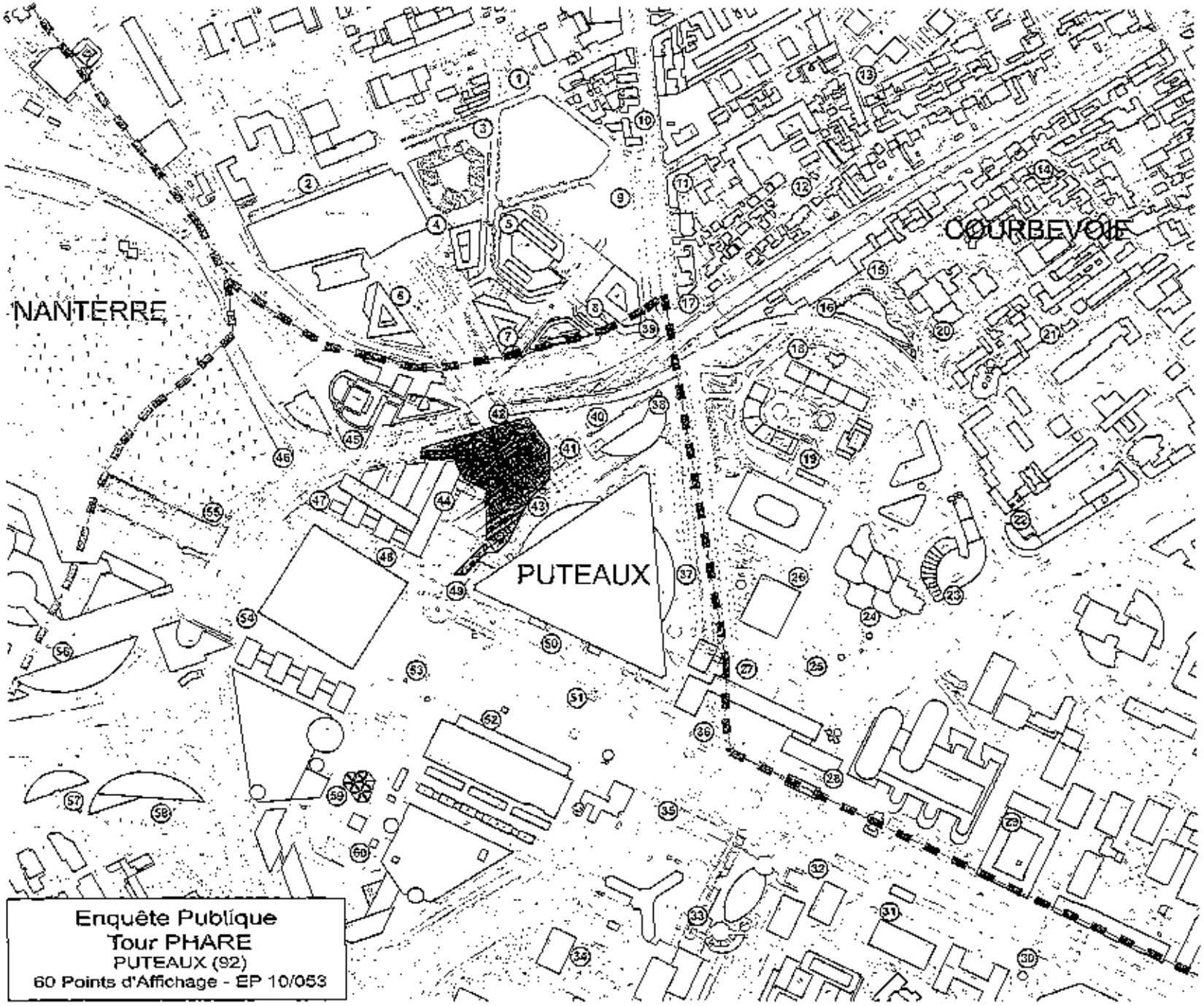
La tour PHARE
« Le projet de l'architecte américain Thom Mayne (Morphosis), est composé de deux bâtiments étroitement enlacés. Thom Mayne a également exploré des matériaux très spécifiques pour améliorer la performance énergétique. Une trentaine d'éoliennes seront installées sur le toit, et alimenteront un système de ventilation. Elle développe 145.000 m² de surface utile de bureaux sur une hauteur de 287 mètres ».
Source : www.ladefense-seine-arche.fr

La tour MAJUNGA
La singularité du projet Majunga, dont le compromis de vente a été signé en janvier dernier, tient moins à sa hauteur (194 m) qu'à sa forme. L'édifice conçu par l'architecte Jean-Paul Viguier laissera apparaître trois plans accolés, simulant trois « tranches » de tour collées. Ce principe permet de connecter la tour à l'esplanade de La Défense. Les façades sont découpées pour y insérer des jardins d'étages qui entrent dans le système de régulation thermique et rompent la monotonie des niveaux.
Source : www.ladefense-seine-arche.fr

(06 mai 2010)

Annexe 2

Plan d'affichage


NANTERRE
COURBEVOIE
PUTEAUX
Enquête Publique
Tour PHARE
PUTEAUX (92)
60 Points d'Affichage - EP 10/053

Annexe 3

Informations supplémentaires concernant les transports

1 Précision de l'EPAD

2 Précisions du maître d'ouvrage sur les chiffres avancés dans l'étude d'impact

Murielle Lescop

De : "ondet, brigitte" <BOndet@epaladefense.fr>
Date : mercredi 12 mai 2010 10:40
À : "Murielle Lescop" <msouva@hotmail.com>
Cc : "catonnet, raphael" <rcatonnet@epaladefense.fr>; "penciolelli, raphael" <RPenciolelli@epaladefense.fr>
Objet : EP phare

Madame,

Suite à votre demande, je vous prie de trouver ci-après des éléments de réponse à vos premières interrogations.
Cordialement,

-

-

Logements/cheminements (étude d'impact p 226/227) :

Les logements prévus au titre du plan de renouveau de la Défense seront réalisés principalement sur le Rond Point des Bergères à hauteur de 70 000m² (20% de logements sociaux). La ville de Puteaux a un projet sur la partie sud de ce même rond point pour environ 85 000m² qui devrait être mis en œuvre dans des temporalités similaires à notre projet de logements (entre 5 et 10 ans). Sur ces deux projets 20% de logements sociaux qui seront réalisés. Ce site est desservi en transport en commun par plusieurs bus terminus à la Défense.
A pied, le temps de parcours est de l'ordre de 20 minutes.

Sur le périmètre des ZAC Seine-Arche et Rouget de Lisle (124 ha) à Nanterre, ce sont près de 290 000 m² SHON de logements qui devraient être réalisés, soit 3 800 logements. A ce jour un certain nombre de programmes sont d'ores et déjà engagés : 250 logements livrés, 450 en chantier (livraison 2010-2011), 1200 sous protocoles ou promesses pour des livraisons échelonnées de 2012 à 2014. L'ensemble de ces opérations permet de développer une offre diversifiée et équilibrée : 45% de logements en locatif social, 15% en intermédiaire (accession encadrée, LLI), 40% en accession libre. Cette mise en perspective de l'offre de logements neufs sur Nanterre, ne tient pas compte des « potentiels » et notamment de la programmation future sur le secteur des Groues.

Plus loin sur la RN 13 la commune de Nanterre développe plusieurs programmes de logements dont ceux prévus dans le cadre de la ZAC Saint Geneviève en cours qui prévoit la réalisation 48 000m² de logements dont 40% sociaux. La desserte de ces logements se fait là aussi en bus depuis la Défense.

Le tramway T2 en direction de Bezons desservira la place de Belgique autour de la laquelle la commune de La Garenne Colombe développe la ZAC des Champs Philippe. 100 000m² de logement sont en cours de réalisation.

Aujourd'hui, l'accès de la dalle par les cyclistes est interdit en vertu d'arrêtés municipaux pour des raisons de sécurité.
Une étude est actuellement en cours par « Defacto » concernant l'accessibilité de la dalle par les cyclistes.

TC (étude d'impact p 233 et svtes)

Le T2 a été prolongé à Porte de Versailles en fin d'année 2009. Son taux de fréquentation est régulièrement en augmentation.
Le STIF étudie actuellement une meilleure optimisation du matériel roulant afin d'augmenter sa capacité.

L'accès Carpeaux est aujourd'hui l'unique accès à la gare « Transilien » et « T2 « depuis les secteurs

Carpeaux et Faubourg de l'Arche. Le projet Phare n'envisage pas de modification de ce cheminement. En outre, les futurs utilisateurs de Phare pourront rejoindre Cœur Transport par l'intermédiaire du CNIT. Concernant les projets EOLE et Métrophérique, les études sont actuellement en cours et prennent en compte bien entendu les différents projets liés au renouveau de la Défense. Différents scenarii sont envisagés.
Aujourd'hui, le tronçon saturé majeur du RER A est compris entre Les Halles/Auber.

[illegible]

[illegible] La Défense
[illegible] Seine-Arche
[illegible]
mailto:bondel@epaladefense.fr

La Défense Seine-Arche

Murielle Lescop

De : "LE TARNEC Tiare" <Tiare.LETARNEC@unibail-rodamco.com>
Date : mardi 4 mai 2010 17:44
À : "Murielle Lescop" <msouva@hotmail.com>
Cc : "POURTAVASSOLI Ramin" <Ramin.POURTAVASSOLI@unibail-rodamco.com>
Objet : RE: Bilan Permanence

Madame,

Merci pour votre mail.

Au sujet des transports : les chiffres avancés dans l'étude d'impact sont bien issus de l'étude mobilité transports 2006 de l'EPAD.
La seule différence mineure est due au fait que les 8% venant de la station RER mais descendant au métro Esplanade (cf. astérisque dans l'étude de l'EPAD) ont simplement été comptés dans la ligne RER et non dans la ligne métro.
La somme « métro + RER » reste bien égale à 67.4%, à la fois dans le rapport EPAD et dans notre étude d'impact.

% des usagers venant en transports publics :

	Étude Mobilité Transports EPAD-2006	**Étude d'impact PC Phare** CNIT Développement-2009
	84,6%	**84,6%**
RER	37,3%	45,3%
Métro	27,4% (*)	19,4%
Transilien	12,0%	12,0%

(*): dont 8% qui descendent à Esplanade mais viennent de la station RER La Défense

J'espère avoir répondu à votre demande.

Bien cordialement,
Tiaré LE TARNEC

De : Murielle Lescop [mailto:msouva@hotmail.com]
Envoyé : mardi 4 mai 2010 15:22
À : POURTAVASSOLI Ramin; LE TARNEC Tiare
Objet : Bilan Permanence

Bilan 1ère permanence

Thèmes abordés :

1. Période chantier :
   - Cheminement piéton : permettra-t-il d'assurer le flux piétonnier attendu pendant cette période ?
   - Champs d'action des grues : le cheminement sera-t-il protégé efficacement d'un objet qui tomberait des bras ? La question de la hauteur sur l'impact étant ici accrue.
   - Inquiétude de l'impact sur le trafic routier, notamment avec les livraisons de chantier
   - Stockage des matériaux : l'espace semble insuffisant.
2. Ombre portée sur les Faubourgs de l'Arche.
3. Eoliennes :

Annexe 4

Itinéraires RATP entre Faubourg de l'Arche et la Mairie de Puteaux

Feuille de route

Itinéraires en transport en commun

Le plus rapide. Tous modes.

Départ : Promenade du Millenaire COURBEVOIE
Arrivée : Mairie PUTEAUX

Date : 19/07/2010 *Départ à 12h04 **Arrivée à : 12h19** **Temps de parcours : 15 mn**

Les émissions de CO_2 pour cet itinéraire sont estimées à :
Transports en commun : 152 g CO_2 Voiture : 410 g CO_2

Détail de calcul			Heure	Durée
		Allez jusqu'à : DIEPPE - Bus RATP		3 mn
1	BUS 151	**Direction :** LA DEFENSE-METRO-RER-TRAMWAY **de :** DIEPPE **à :** LA DEFENSE-METRO-RER-TRAMWAY	12h07 12h14	7 mn
		Correspondance à : LA DEFENSE-METRO-RER-TRAMWAY - Bus RATP		0 mn
2	BUS 141	**Direction :** LYCEE DE RUEIL **de :** LA DEFENSE-METRO-RER-TRAMWAY **à :** MAIRIE DE PUTEAUX	12h15 12h19	4 mn
		Allez jusqu'à : Mairie PUTEAUX		0 mn

Zone(s) tarifaire(s) du trajet : 3

Quartier d'arrivée

0 mètres 90

Service Client de la RATP : 32 46 (0,34€/min)

Feuille de route

Itinéraires en transport en commun

Le plus rapide. Tous modes.

Départ : Promenade du Millenaire COURBEVOIE
Arrivée : Mairie COURBEVOIE

Date : 19/07/2010 *Départ à 12h02 **Arrivée à : 12h31** **Temps de parcours : 29 mn**

Les émissions de CO_2 pour cet itinéraire sont estimées à :
Transports en commun : 187 g CO_2 Voiture : **289 g CO_2**

Méthode de calcul

			Heure	Durée
		Allez jusqu'à : ROUEN - Bus RATP		2 mn
1	BUS 27/1	**Direction :** MAIRIE DE VILLENEUVE LA GARENNE-GALLIENI **de :** ROUEN **à :** NORDMANN	12h04 12h07	3 mn
		Correspondance à : NORDMANN - Bus RATP		0 mn
2	BUS 176	**Direction :** PONT DE NEUILLY-METRO **de :** NORDMANN **à :** PLACE CHARRAS	12h11 12h25	14 mn
		Allez jusqu'à : Mairie COURBEVOIE		6 mn

Zone(s) tarifaire(s) du trajet : 3

Quartier d'arrivée

0 mètres 90

Service Client de la RATP : 32 46 (0,34€/min)

Feuille de route

Itinéraires en transport en commun

Le plus rapide. Tous modes.

Départ : Allee de l' Arche COURBEVOIE
Arrivée : Mairie PUTEAUX

Date : 21/07/2010 ☑ ***Départ à** 09h01 **Arrivée à :** 09h11 **Temps de parcours : 10 mn**

Les émissions de CO_2 pour cet itinéraire sont estimées à :
Transports en commun : 72 g CO_2 Voiture : **251 g CO_2**

de calcul			Heure	Durée
		Allez jusqu'à : LA DEFENSE-METRO-RER-TRAMWAY - Bus RATP		6 mn
1	BUS 141	**Direction :** LYCEE DE RUEIL **de :** LA DEFENSE-METRO-RER-TRAMWAY **à :** MAIRIE DE PUTEAUX	09h07 09h11	4 mn
		Allez jusqu'à : Mairie PUTEAUX		0 mn

Zone(s) tarifaire(s) du trajet : 3

Quartier d'arrivée

0 mètres 90

Service Client de la RATP : 32 46 (0,34€/min)

Feuille de route

Itinéraires en transport en commun

Le plus rapide. Tous modes.

Départ : Promenade du Millenaire COURBEVOIE
Arrivée : Mairie PUTEAUX

Date : 21/07/2010 *Départ à 09h02 **Arrivée à : 09h20** **Temps de parcours : 18 mn**

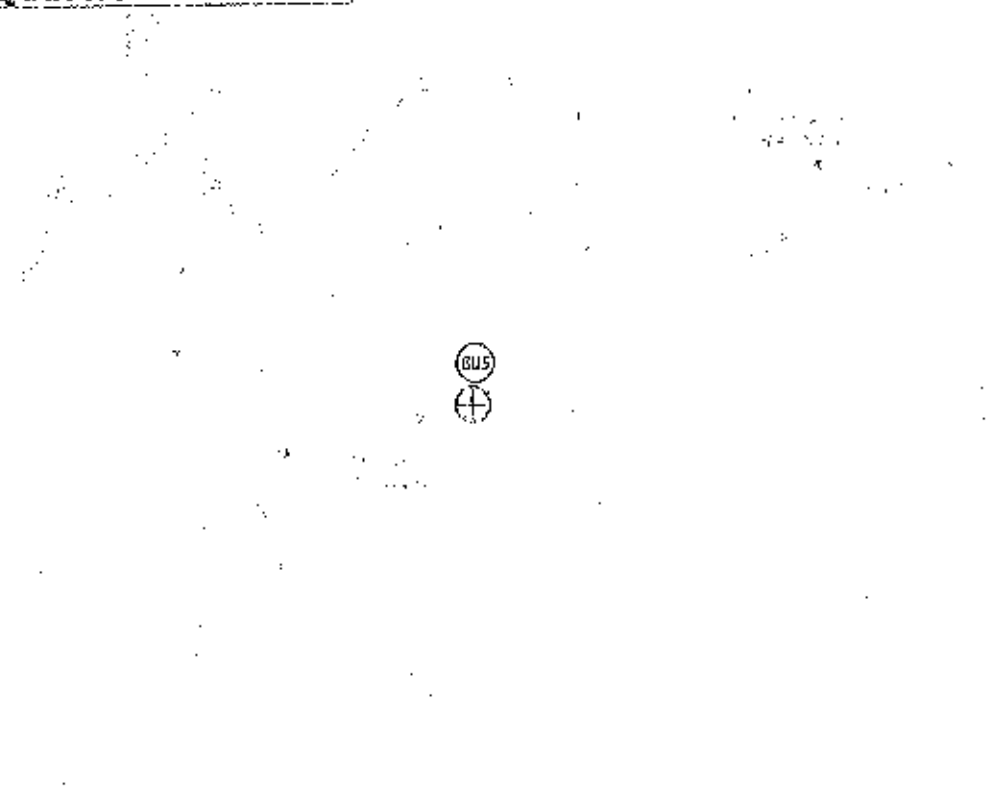
Les émissions de CO_2 pour cet itinéraire sont estimées à :
Transports en commun : 136 g CO_2 Voiture : 360 g CO_2

Méthode de calcul			Heure	Durée
		Allez jusqu'à : ROUEN - Bus RATP		2 mn
1	BUS 272	**Direction :** LA DEFENSE-METRO-RER-TRAMWAY **de :** ROUEN **à :** LA DEFENSE-METRO-RER-TRAMWAY (ARRIVEES)	09h04 09h09	5 mn
		Correspondance à : LA DEFENSE-METRO-RER-TRAMWAY - Bus RATP		2 mn
2	BUS 141	**Direction :** LYCEE DE RUEIL **de :** LA DEFENSE-METRO-RER-TRAMWAY **à :** MAIRIE DE PUTEAUX	09h16 09h20	4 mn
		Allez jusqu'à : Mairie PUTEAUX		0 mn

Zone(s) tarifaire(s) du trajet : 3

Quartier d'arrivée

0 mètres 90



Service Client de la RATP : 32 46 (0,34€/min)

Feuille de route

Itinéraires en transport en commun

Le plus rapide. Tous modes.

Départ : Promenade du Millenaire COURBEVOIE
Arrivée : Mairie COURBEVOIE

Date : 21/07/2010 *Départ à 09h02 **Arrivée à : 09h25** **Temps de parcours : 23 mn**

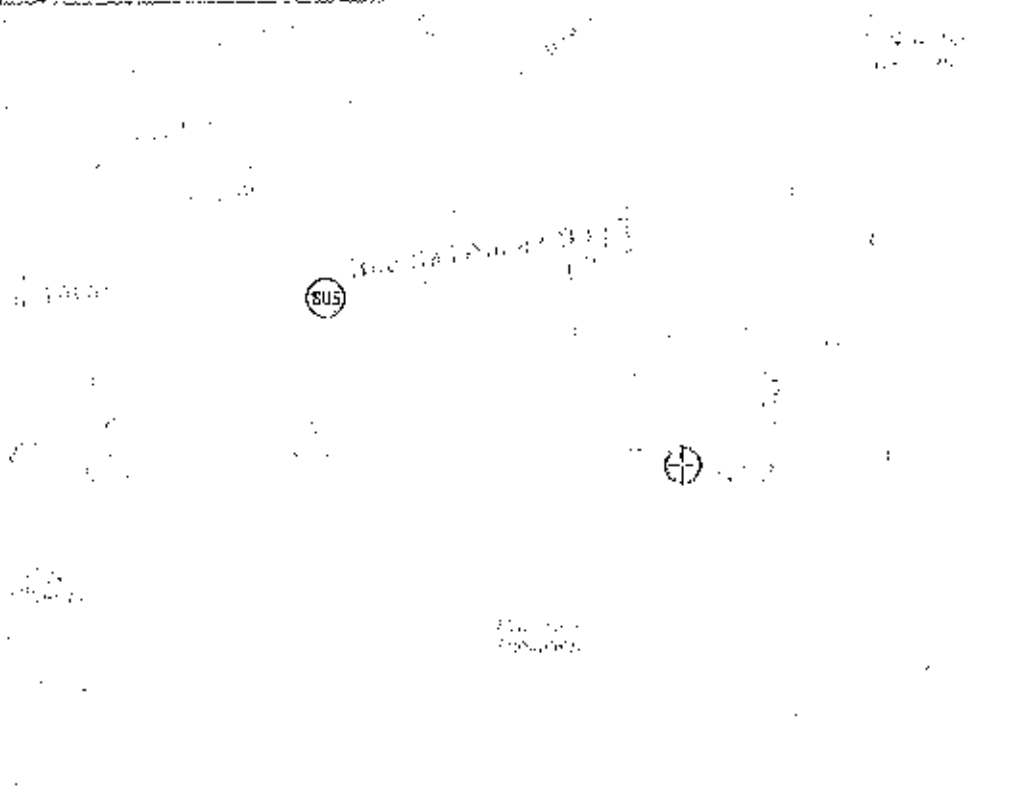
Les émissions de CO_2 pour cet itinéraire sont estimées à :
Transports en commun : 176 g CO_2 Voiture : 282 g CO_2
Méthode de calcul

			Heure	Durée
		Allez jusqu'à : ROUEN - Bus RATP		2 mn
1	BUS 272	**Direction :** LA DEFENSE-METRO-RER-TRAMWAY **de :** ROUEN **à :** LA DEFENSE-METRO-RER-TRAMWAY	09h04 09h11	7 mn
		Correspondance à : LA DEFENSE-METRO-RER-TRAMWAY - Bus RATP		1 mn
2	BUS 275	**Direction :** PONT DE LEVALLOIS-METRO **de :** LA DEFENSE-METRO-RER-TRAMWAY **à :** ALMA-BAUDIN	09h17 09h22	5 mn
		Allez jusqu'à : Mairie COURBEVOIE		3 mn

Zone(s) tarifaire(s) du trajet : 3

Quartier d'arrivée

0 mètres 90



Service Client de la RATP : 32 46 (0,34€/min)

Feuille de route

Itinéraires en transport en commun

Le plus rapide. Tous modes.

Départ : 24 Rue des Lilas d'Espagne COURBEVOIE
Arrivée : Mairie PUTEAUX

Date : 21/07/2010 ***Départ à** 09h08 **Arrivée à :** 09h23 **Temps de parcours :** 15 mn

Les émissions de CO_2 pour cet itinéraire sont estimées à :
Transports en commun : 117 g CO_2 Voiture : 362 g CO_2

Méthode de calcul

			Heure	Durée
		Allez jusqu'à : PUVIS DE CHAVANNES - Bus RATP		0 mn
1	BUS	**Direction :** MUSEE D'ORSAY **de :** PUVIS DE CHAVANNES **à :** BOIELDIEU	09h08 09h17	9 mn
		Allez jusqu'à : Mairie PUTEAUX		6 mn

Zone(s) tarifaire(s) du trajet : 3

Quartier d'arrivée

0 mètres 90

Service Client de la RATP : 32 46 (0,34€/min)

Feuille de route

Itinéraires en transport en commun

Le plus rapide. Tous modes.

Départ : 24 Rue des Lilas d'Espagne COURBEVOIE
Arrivée : Mairie COURBEVOIE

Date : 21/07/2010 *Départ à 09h02 Arrivée à : 09h25 Temps de parcours : 23 mn

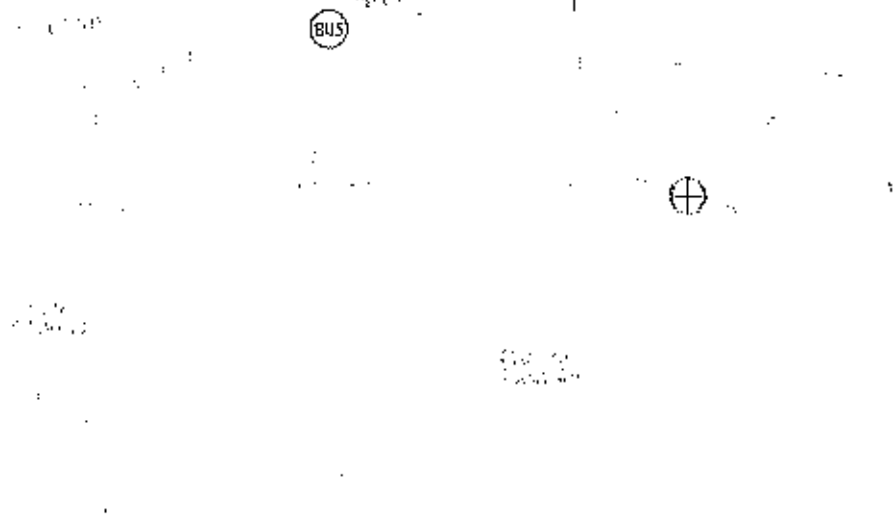
Les émissions de CO_2 pour cet itinéraire sont estimées à :
Transports en commun : 179 g CO_2 Voiture : 310 g CO_2

Méthode de calcul			Heure	Durée
		Allez jusqu'à : NORMANDIE - Bus RATP		6 mn
1	BUS	**Direction :** LA DEFENSE-METRO-RER-TRAMWAY		
	RER	**de :** NORMANDIE **à :** LA DEFENSE-METRO-RER-TRAMWAY	09h08 09h14	6 mn
		Correspondance à : LA DEFENSE-METRO-RER-TRAMWAY - Bus RATP		2 mn
2	BUS 275	**Direction :** PONT DE LEVALLOIS-METRO **de :** LA DEFENSE-METRO-RER-TRAMWAY **à :** ALMA-BAUDIN	09h17 09h22	5 mn
		Allez jusqu'à : Mairie COURBEVOIE		3 mn

Zone(s) tarifaire(s) du trajet : 3

Quartier d'arrivée

0 mètres 90



Service Client de la RATP : 32 46 (0,34€/min)

Annexe 5

Autorisation de dépôt de permis de construire RFF

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

La Directrice du Foncier et de l'Immobilier

AUTORISATION DE DEPOT DE PERMIS DE CONSTRUIRE

Je soussignée, Anne FLORETTE, Directeur du foncier et de l'immobilier de foncier et de l'immobilier de RESEAU FERRE DE FRANCE - Établissement Public Industriel et Commercial créé par la loi n° 97-135 du 13/02/1997 inscrit au RCS de Paris sous le n° B 412 280 737 et dont le siège est situé 92 avenue de France à PARIS 75648 cedex 13.

Agissant en vertu de la décision portant délégation de pouvoir en date du 14/09/2007, prise par le Président de RESEAU FERRE DE FRANCE, en vertu d'une décision du conseil d'administration en date du 9/07/2002 ;

AUTORISE PAR LA PRESENTE

La société CNIT DEVELOPPEMENT, société civile dont le siège social est au 7, place du Chancelier Adenauer - 75772 Paris cedex 16, identifiée au SIREN sous le n°489 584 904, R.C.S. PARIS ;

A déposer un ou des permis de permis de construire portant sur des volumes et terrains appartenant à RESEAU FERRE DE FRANCE, situés sur le territoire de la commune de Puteaux,

- au sein de l'état descriptif de division en volumes « Tête Défense Nord » dont l'assiette foncière est constituée des parcelles cadastrées section A n° 88 et 90, section B n° 129, 130, 155, 156, 159 et 167, section C n° 60, 61, 62, 63, 66 et 67, et section D n° 243 ;
- au sein de l'état descriptif de division en volumes « Carpeaux - CNIT - SNCF » dont l'assiette foncière est constituée des parcelles cadastrées section A n° 114 et C n° 72 ;
- sur la parcelle cadastrée section A n° 113 ;
- et sur la parcelle cadastrée section C n° 71 ;

pour la réalisation d'un programme de bureaux, dénommé projet Tour Phare.

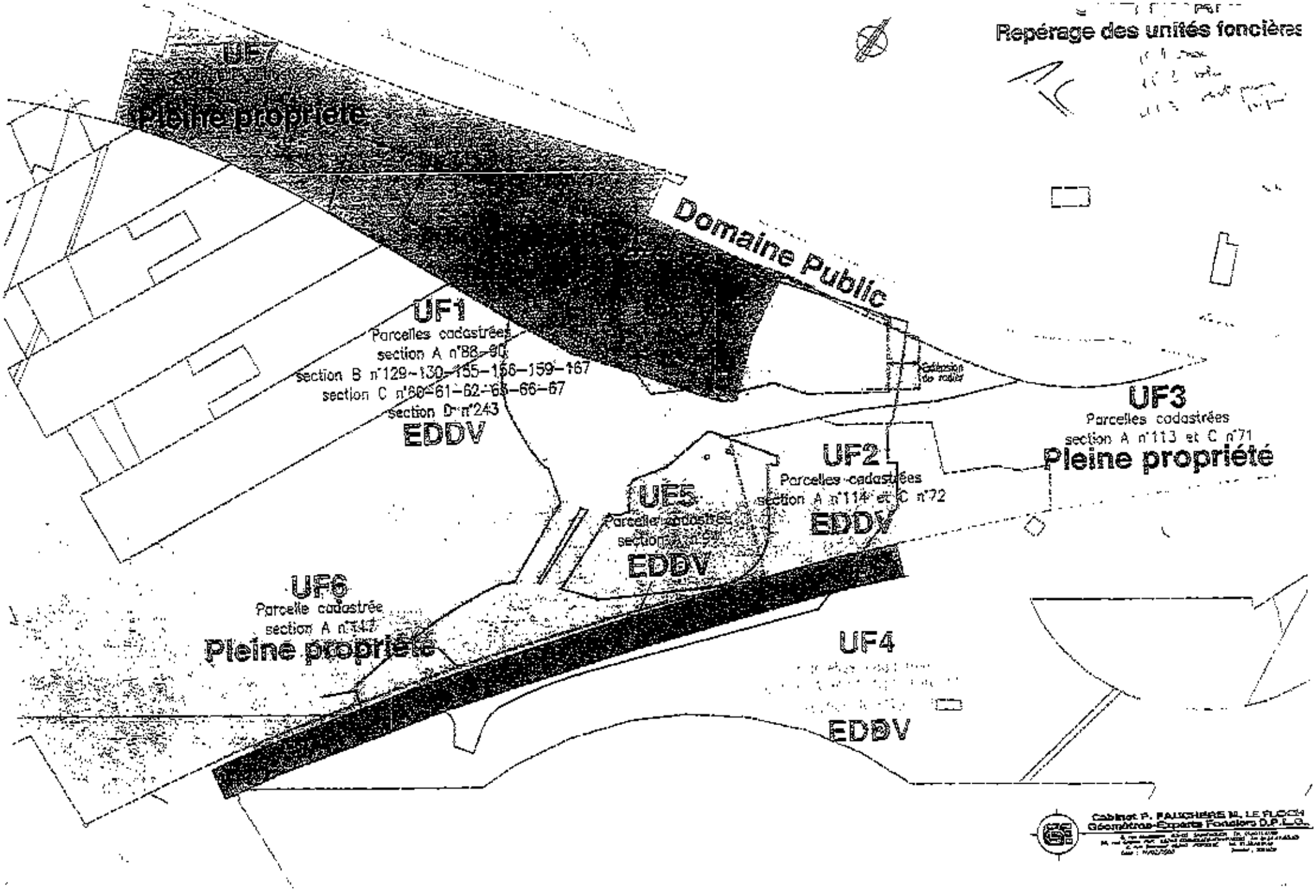
Ledit projet est délimité sur le plan figurant en annexe à la présente.

La présente autorisation est délivrée sans obligations, garanties ou engagements quelconques de la part de RFF à l'égard de la Société CNIT DEVELOPPEMENT notamment elle n'emporte pas accord pour la prise de possession du bien ni exécution de travaux de quelques natures qu'ils soient sur ce dernier.

Fait à Paris, le 09/04/09

Anne FLORETTE

PJ : Plan de délimitation


Repérage des unités foncières
UF7
Pleine propriété
Domaine Public
UF1
Parcelles cadastrées
section A n°88-90
section B n°129-130-155-156-159-167
section C n°60-61-62-65-66-67
section D n°243
EDDV
UF2
Parcelles cadastrées
section A n°114 et C n°72
EDDV
UF3
Parcelles cadastrées
section A n°113 et C n°71
Pleine propriété
UE5
Parcelle cadastrée
section A n°
EDDV
UF6
Parcelle cadastrée
section A n°147
Pleine propriété
UF4
EDDV
Cabinet P. FAUCHERRE M. LE FLOCH
Géomètres-Experts Fonciers D.P.L.G.

Annexe 6

Réponse du demandeur SCI CNIT Développement

VILLE DE PUTEAUX
DÉPARTEMENT DES HAUTS-DE-SEINE

TOUR PHARE

PERMIS DE CONSTRUIRE

n° PC.092.062.10.0008 déposé en Mairie le 08/03/2010

MAITRE D'OUVRAGE
SCI CNIT DÉVELOPPEMENT
7 PLACE DU CHANCELIER ADENAUER - CS 31622
75772 PARIS CEDEX 16

ARCHITECTES
Thomas MAYNE - MORPHOSIS
2041 COLORADO AVENUE SANTA MONICA
CA 90404 USA

CONSULTANTS
SRA - ARCHITECTES
26 AVENUE DE PARIS
92320 CHÂTILLON

BET STRUCTURE
SETEC TPI
TOUR GAMMA D - 58 QUAI DE LA RAPÉE
75583 PARIS CEDEX 12

BET FLUIDES & HQE
SETEC BATIMENT
TOUR GAMMA D - 58 QUAI DE LA RAPÉE
75583 PARIS CEDEX 12

BUREAU DE CONTRÔLE
SOCOTEC
10 RUE MOLIÈRE
92400 COURBEVOIE

COORDONNATEUR SPS
BUREAU VERITAS
5 BD MARCEL POURTOUT
92563 RUEIL-MALMAISON CEDEX

ENQUETE PUBLIQUE : PRECISIONS ET COMPLEMENTS D'INFORMATIONS
- 12 JUILLET 2010 -

SOMMAIRE

1 PRÉAMBULE 3
2 CONTEXTE DU PROJET PHARE 3
2.1 PLAN DE RENOUVEAU DE LA DÉFENSE 3
2.2 PROJET PHARE ET PLAN DE RENOUVEAU DE LA DÉFENSE 4
3 DÉROULEMENT ENQUÊTE PUBLIQUE - PUBLICITÉ - AFFICHAGES 5
4 ÉTUDE D'IMPACT 5
5 COMPLÉMENTS ET PRÉCISIONS THÉMATIQUES À L'ÉTUDE D'IMPACT 6
5.1 THÈME 1 : LES TRANSPORTS ET LA CIRCULATION 6
5.2 THÈME 2 : PROJET PHARE ET PROJET EOLE 7
5.3 THÈME 3 : LE STATIONNEMENT : 8
5.4 THÈME 4 : DÉMARCHE ENVIRONNEMENTALE / HQE 9
5.5 THÈME 5 : VENT 10
5.6 THÈME 6 : ENSOLEILLEMENT 11
5.7 THÈME 7 : PASSERELLE CARPEAUX (DÉNOMMÉE « DALLE CARPEAUX ») 12
5.7.1 Fermeture de la dalle carpeaux pendant les travaux 12
5.7.2 Mesures de substitution pendant la fermeture de la dalle carpeaux : 13
5.8 THÈME 8 : SOLIDITÉ - SÉCURITÉ - SÛRETÉ 14
5.8.1 Solidité 14
5.8.2 Sécurité incendie 15
5.8.3 Sûreté et sécurité publique 15
5.9 THÈME 9 : GESTION DE LA PHASE CHANTIER 16

1 Préambule

La présente note a pour objet d'apporter des précisions et des compléments d'information portant sur le projet Phare et notamment sur son étude d'impact.

Elle fait suite à la réunion du 22 juin 2010 qui s'est tenue à l'issue de l'enquête publique, en présence de Madame LESCOP commissaire enquêteur et des représentants du demandeur la société SCI CNIT DEVELOPPEMENT, lors de laquelle les principaux thèmes abordés par le public ont été évoqués.

2 Contexte du projet Phare

2.1 Plan de renouveau de la Défense

- **Calendrier fondateur du plan de renouveau de la Défense :**
  - 2002 : Arrivée de Bernard Bled à la tête de l'EPAD.
  - 2004 : Arrivée de N. Sarkozy à la présidence du CA de l'EPAD.
  - 2006 : Plan de renouveau de la Défense 2006 – 2015 présenté par N. Sarkozy et D. Perben.
  - 2006 : Approbation du Schéma Directeur du Renouveau de la Défense par le CA de l'EPAD.
  - 2007 : Décret inscrivant le plan de renouveau comme d'intérêt général.

- **Programme de Renouveau :**
  - Redevenir Leader Économique Européen.
  - Rénover les actifs en déperdition (obsolescence d'environ 20 % du parc).
  - **Plan de renouveau de l'immobilier tertiaire** : développement de 850 000 m² de bureaux (500 000 m² neufs + 350 000 réhabilités).
  - **Plan d'urgence de l'immobilier tertiaire** : développement de 450 000 m² d'immeubles tertiaires sur la période 2007-2013 (dont tour Phare sur le secteur de la "Porte Nord").
  - Modernisation et renforcement des transports en commun (Éole, Tram T2, RER A, SNCF, métro ligne 1).
  - L'amélioration de la qualité de vie par la restauration et le réaménagement des accès et des circulations, la création et la requalification des places publiques et des espaces paysagers.

2.2 Projet Phare et plan de renouveau de la Défense

- Le site du projet Phare est situé à l'intérieur du *périmètre d'opération d'intérêt national* (POIN) de la Défense, défini par arrêté du 14 novembre 2008 (cf. étude d'impact p.7).

- La société Unibail-Rodamco a été choisie par l'EPAD en 2006 pour être l'acteur du premier projet d'Immeuble de Très Grande Hauteur (ITGH), sur le site PHARE, dans le cadre du **plan d'urgence** du plan de relance de la Défense.

- Concours international organisé par l'EPAD et Unibail Rodamco en 2006 :
  - Juin 2006 : lancement du concours auprès de 10 architectes de renom.
  - Novembre 2006 : désignation de M. Thom Mayne – Agence Morphosis lauréat du concours par le Jury parmi 10 projets candidats (cf. étude d'impact p. 123 à 132).

- Les principales clauses du cahier des charges du concours reprenaient les orientations du schéma directeur de « la porte Nord » et notamment :
  - Emprise du sol limitée par le boulevard Circulaire, l'angle de vue dégagé de Courbevoie vers la Grande Arche, le Viaduc du Havre (ancien Bd circulaire), lignes d'appuis possible sur les quais SNCF et RATP.
  - Exigence urbaine forte : intégration de la passerelle piétonne reliant la Place Carpeaux située à Puteaux au Faubourg de l'Arche à Courbevoie à travers une fenêtre urbaine.
  - Un ensemble immobilier d'une surface totale maximale de 147.000 m² SHON et de 300 mètres de hauteur.
  - Un projet de Haute Qualité Environnementale : démarche de certification HQE® Certivéa, BREEAM et/ou LEED, RT 2005 – 20%.

- Décembre 2008 : approbation de la révision simplifiée du POS de Puteaux[1] par le conseil municipal de Puteaux. (Cf. étude d'impact p. 94)

C'est dans ce cadre qu'est né le projet Phare développé par la société Unibail-Rodamco.

- Unibail-Rodamco, société foncière dont la réputation est reconnue tant dans l'investissement que dans le développement et la gestion de projets immobiliers, est présente à travers des actifs emblématiques à la Défense (Cœur Défense – cédé depuis 2008, CNIT, centre commercial Quatre temps, Tour Ariane) et des projets en développement (Tour Phare, Tour Majunga). L'histoire et la solidité financière du groupe Unibail-Rodamco sont garantes de la viabilité économique de ses projets.

[1] Révision simplifiée n°3 du POS partiel n°3 de la Ville de Puteaux.

3 Déroulement enquête publique - Publicité - Affichages

- Arrêté de la Préfecture des Hauts de Seine/DATEDE/1 du **30 mars 2010** portant ouverture de l'enquête publique préalable à la demande de permis de construire, valant enquête au titre des articles L 123-1 et suivants du Code de l'Environnement.
- Déroulement de l'enquête du **lundi 3 mai au samedi 5 juin 2010** inclus, soit pendant **34 jours consécutifs** : durée conforme au délai légal exigé d'un mois, requis par l'article L 123-7 du Code de l'Environnement.
- **Ouvertures exceptionnelles** du Service Urbanisme de la Mairie de Puteaux les samedis 22 mai 2010 et 5 juin 2010 de 9h à 12h.
- 5 demi-journées de permanence du commissaire enquêteur : lundi 3 mai, mercredi 12 mai, samedi 22 mai, jeudi 27 mai, samedi 5 juin.
- Publications dans Les Echos et Le Parisien 15 jours avant ouverture (13/04/2010) et dans les 7 jours après ouverture (04/05/2010).
- Affichage règlementaire sur site 15 jours avant et pendant toute la durée de l'enquête : 60 points d'affichage dont la moitié sur la commune de Courbevoie :
  - 1er constat d'huissier en date du 16/04/2010.
  - Reportage photographique et attestation de la société Publilégal.
  - 2ème constat d'huissier en date du 07/06/2010.
- Certificat d'affichage de Mme le Maire de Puteaux en date du 16/06/2010.
- L'information relative à l'enquête publique figurait, à son ouverture, sur le site internet de la Ville de Puteaux.
- Nombreux articles dans la presse écrite et sur internet avant et pendant l'enquête publique.
- 3 registres d'enquête publique, tous présents et consultables en Mairie de Puteaux, lieu du siège de l'enquête indiqué dans l'avis d'ouverture.

4 Étude d'impact

- L'étude d'impact figurant au dossier de l'enquête publique est notamment régie par les dispositions législatives et règlementaires suivantes du Code de l'Environnement :
  - Articles L122-1 à L122-3.
  - Articles R122-1 à R122-16.
- En application du décret n°2009-496 du 30 avril 2009 relatif à l'autorité administrative de l'État en matière d'environnement, ce projet – faisant l'objet d'une étude d'impact – a été soumis au dispositif de l'évaluation environnementale. Pour ce projet local, le **Préfet de région** en tant qu'**Autorité Environnementale** a émis un avis en date du 26 avril 2010, document joint au dossier d'enquête publique.
- Cet avis est un avis objectif d'un organe officiel et indépendant du demandeur, qui « vise à éclairer le public sur la qualité de l'étude d'impact et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet, conformément à la directive 85/337/CEE ».

- L'autorité environnementale considère que « l'étude d'impact du dossier est de bonne qualité et affiche une forte ambition environnementale ». Elle précise également que « l'état initial de l'environnement est de bonne qualité et clair. La présentation de nombreuses cartes est appréciée et permet de mieux appréhender le territoire concerné ».

5 Compléments et précisions thématiques à l'étude d'impact

5.1 Thème 1 : les transports et la circulation

Le Plan de renouveau de la Défense est accompagné du « volet transports» dont les dernières avancées sont présentées via la note EPAD du 04/06/2010 jointe en annexe n°1. Cette note indique que « la réalisation du Plan de Renouveau devant être achevée en 2016, des dispositifs seront déployés afin de transporter les voyageurs dans de bonnes conditions durant la période transitoire qui courra jusqu'au début 2020» :

- Adjonction de rames à étages sur le RER A suivant la croissance du parc immobilier.
- Amélioration de la qualité de service sur le réseau Transilien.
- Automatisation de la ligne 1 : fiabilité et régularité accrue (capacité + 6%), mise en service prévue en 2011.
- Prolongement du tramway T2 permettant de remplacer certains bus et d'accélérer la cadence des autres.
- Mise en service d'Éole prévue à l'horizon 2019.

Parmi les projets visant à renforcer l'offre transport, le projet Eole est incontestablement l'élément majeur du plan transport qui permettra à terme de désaturer le RER A et de créer un « hub » à La Défense en transportant près de 40 000 voyageurs à l'heure de pointe. Les études relatives à ce projet sont actuellement en cours et sont rappelées au chapitre suivant.

L'étude transport de l'EPAD de décembre 2006 montre qu'environ 10% des utilisateurs de La Défense viennent en voiture. Cependant, afin de préciser ce chiffre et mieux coller à la réalité, l'étude spécifique des moyens de transports des utilisateurs de Phare a consisté à extraire de cette étude un panel représentatif de 6 immeubles très proches de Phare : CNIT, Collines de l'Arche, Ernst & Young (Egée), Technip (Adria), Triangle de l'Arche et Séquoia (SFR).

Cette démarche est clairement expliquée p. 228 de l'étude d'impact. Les résultats de cet échantillon confirment l'excellente accessibilité du site de Phare en termes de transports en commun : 5% environ viennent en voiture contre 92% en transports en commun.

La population de la tour Phare étant estimée en moyenne à 8000 personnes, le nombre d'automobilistes supplémentaires lié au fonctionnement de la tour Phare serait de l'ordre de 400 (le thème du stationnement est développé en chapitre 5.3 de la présente note).

5.2 Thème 2 : Projet Phare et Projet EOLE[2]

L'opération de prolongement de la ligne E de RER à l'ouest, projet EOLE, est inscrite au projet de Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) du 25 septembre 2008, dans la loi n°2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en oeuvre du grenelle de l'environnement et programmée au Contrat de Projets État-Région 2007-2013, pour un montant de 10 millions d'euros au titre des études et premiers travaux de transport en commun.

Les principaux enjeux de ce projet sont d'offrir un nouvel accès au secteur de La Défense, de renforcer la desserte de l'ouest francilien, notamment le Mantois et le secteur de Seine Aval et de réaliser une dorsale structurante est-ouest permettant ainsi de décharger le RER A.

Le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) du projet EOLE a été élaboré par le STIF et en collaboration avec RFF (rapport du 25 novembre 2009 disponible sur le site internet du STIF). Sur la base de ce rapport et par délibération n°2009/1020 du 9 décembre 2009, le conseil du STIF a lancé les prochaines étapes du projet, à savoir :

- La co-saisine avec RFF de la Commission Nationale du Débat Public sur la base du DOCP.
- L'organisation d'une concertation préalable selon l'article L 300-2 du code de l'Urbanisme en l'absence d'organisation d'un débat public.
- Lancement des études du Schéma de Principe et la confection du dossier d'enquête publique en tenant compte des enseignements du débat public ou de la concertation préalable.

Par décisions du 3 février 2010, la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) a confirmé la nécessité de la tenue d'un débat public organisé par la CNDP dont l'animation a été confiée à une commission particulière sous la présidence de Michel Gaillard.

Le débat public est actuellement en cours de préparation.

Parmi les caractéristiques fonctionnelles du projet retenu par le STIF, figurent les éléments suivants concernant le secteur de la Défense :

- La station CNIT est privilégiée sur le secteur de la Défense car elle permet la plus forte décharge du RER A, la meilleure correspondance et la meilleure desserte de la zone d'emploi actuelle et futur du secteur. L'annexe n°2, extraite du DOCP, présente l'insertion de la gare « CNIT » sous la Défense.
- La gare de « La Folie » est prise en compte car elle possède un réel intérêt pour l'aménagement futur de la zone sans remettre en cause la décharge du RER A et l'exploitation de la ligne.

[2] Source : Délibération n°2009/2010 du Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF) du 09.12.2009 portant sur l'approbation du Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales du projet de prolongement du RER E (EOLE) à l'Ouest.

Pour ce qui est du calendrier, le débat public est prévu pour le 2ème semestre 2010 et le démarrage des premiers travaux en 2013 par le secteur Mantes-la-Jolie – Poissy.

Ainsi, sous l'impulsion des pouvoirs publics et des collectivités locales, le projet EOLE est en passe de devenir une réalité.

La présence d'EOLE et plus particulièrement de la station CNIT, renforcera la très bonne desserte de la tour Phare et réduira à terme l'impact du projet sur la fréquentation des autres réseaux de transports en commun, en particulier le RER A.

Les études menées par RFF[3], également consulté dans le cadre de l'instruction du Permis de construire de Phare, n'ont mis en évidence aucune incompatibilité entre les deux projets.

La réalisation du projet EOLE est indépendante de celle du projet Phare, aussi il est particulièrement difficile d'apprécier l'impact combiné du chantier EOLE et du chantier Phare. Un tel exercice aboutirait à exposer des données très approximatives et/ou inexactes.

5.3 Thème 3 : le stationnement

S'agissant de l'impact de la population de Phare sur le stationnement des véhicules, il est utile de rappeler les précisions apportées par l'étude d'impact :

- Outre les 105 places de la concession à long terme, Unibail-Rodamco, propriétaire du CNIT, y dispose d'un parking de 1.134 places, juste à proximité de la tour avec une capacité résiduelle de 455 places. Cette capacité résiduelle théorique énoncée dans l'étude d'impact est confirmée par les données issues des dispositifs de comptage de véhicules.

- De plus, le parking des 4 Temps PA-PB présente une capacité totale de 5000 places et résiduelle de 2500 places. Les parkings de la Défense souffrent d'une perte économique par manque d'occupation, certains niveaux (comme certains de PA-PB) sont même fréquemment fermés par manque d'affluence.

- Ainsi, la réserve de places non utilisées paraît nettement suffisante pour absorber le surplus induit par les utilisateurs de la tour Phare. Ces chiffres permettent de montrer qu'il est très peu probable que les utilisateurs de la tour Phare utiliseront les parkings des habitants riverains.

[3] Le dépôt du Permis de Construire de la tour Phare a été formellement autorisé par RFF.

5.4 Thème 4 : Démarche environnementale / HQE

L'ambition environnementale du projet a été exposée dans l'étude d'impact (chapitre 9 - pages 160 à 166).

Cette ambition environnementale a été remarquée par l'autorité environnementale qui a tenu à « souligner les efforts du pétitionnaire pour la mise en place d'une démarche HQE et les efforts pour limiter la consommation énergétique du bâtiment » précisant notamment que « pour la réalisation de son projet, le maître d'ouvrage s'est engagé de façon volontaire pour une forte prise en compte de l'environnement dans son projet. L'autorité environnementale souligne cet engagement. »

Dès l'origine du projet, le concours, co-organisé avec l'aménageur EPAD courant l'année 2006, présentait un cahier des charges particulièrement exigent sur le plan de l'efficacité énergétique. L'équipe lauréate de Thom Mayne a été sélectionnée, pour le caractère innovant de son architecture, mais aussi et surtout pour la qualité et la prise en compte des enjeux du développement durable au sein du projet. Après plusieurs mois d'études les résultats n'ont fait que confirmer les ambitions affichées.

Ainsi, le projet a été certifié HQE ® en phase programme par le Certivéa : 7 cibles en Très Performent, 6 en Performent et 1 en base, ce qui constitue un profil environnement très ambitieux et reconnu comme tel par l'autorité environnementale.[4]

De plus, conformément à l'engagement pris vis a vis de l'EPAD, la tour Phare présente une consommation énergétique conventionnelle inférieure de plus de 20% à celle exigée par la règlementation thermique 2005 (« RT 2005 – 20 % ») applicable au projet Phare. Ce résultat concorde avec la cible 4 de la démarche HQE® (énergie) traitée à son niveau maximal, c'est-à-dire en « très performant », et avec l'obtention potentielle du label THPE (Très Haute Performance Énergétique).

Il est utile de préciser que le projet Phare est soumis à la RT 2005 au même titre que tous les projets dont les permis de construire sont déposés avant l'entrée en vigueur de la RT 2012.

A titre d'information, l'entrée en vigueur de la RT 2012 est annoncée pour le 1er juillet 2011 et bien que les objectifs généraux poursuivis par cette nouvelle réglementation thermique aient été énoncés récemment par le groupe de réflexion du Plan Bâtiment Grenelle[5] et confirmés par l'intervention des Ministres en charge du dossier le 06 Juillet 2010[6], il n'en reste pas moins que ni les objectifs précis en terme de consommation, ni les modalités d'application et de calculs ne sont arrêtés à ce jour.

[4] pour rappel, le référentiel HQE ® exige au minimum 3 cibles en Très Performant, 4 en Performant et 7 en base
[5] Le groupe de réflexion du Plan Bâtiment Grenelle est chargé d'accompagner l'écriture de la RT 2012 et au-delà, sa mise en œuvre, sa communication et sa prise en compte par le milieu professionnel. Il a rendu ses premières conclusions le 12 mai 2010.
[6] Messieurs les Ministres Jean Louis Borloo et Benoît Apparu ont présenté la Réglementation Thermique « Grenelle Environnement 2012 » le 6 Juillet 2010.

La publication des textes d'application de la RT 2012, rebaptisée « RT Grenelle Environnement 2012 », est prévue pour novembre 2010.

Il convient également de noter que le demandeur vise les certifications anglo-saxonnes LEED et BREEAM (niveau very good).

5.5 Thème 5 : Vent

Selon l'Autorité Environnementale : « S'agissant des effets du projet sur le ventement, les éléments présentés sont clairs et permettent de bien appréhender la situation une fois la tour Phare réalisée. ». Ce sujet est analysé aux pages 212 à 221 de l'étude d'impact, et l'information est claire pour le public.

La question du vent, importante à La Défense, a été dûment analysée par différentes méthodes : les études ont été menées par le CSTB (Centre Scientifique et Technique du Bâtiment) à la fois par approches théoriques et par approches expérimentales, avec des essais en soufflerie sur la maquette du projet inséré dans son environnement. Le critère comparatif de l'impact, la fréquence de gêne, est clairement définie p. 214 : pourcentage de temps où la vitesse et la turbulence dépassent un seuil défini de 5 m/s.

De façon générale, le quartier de la Défense est sujet à de nombreux effets de vents entraînant accélérations locales et inconfort pour les piétons. Dans l'état actuel, la place Carpeaux, la passerelle Carpeaux et leurs environs ne sont pas épargnés, puisque une majorité des mesures réalisées dans ce périmètre donnent des fréquences de gêne entre 15% et 25%, cf. étude d'impact p. 217 (schéma de gauche) et p. 218 (points jaunes du graphique).

Les points de mesure des essais en soufflerie, au nombre de 31, sont clairement identifiés et localisés sur un plan masse, existant puis projet, afin d'évaluer l'impact de la tour Phare. Les effets défavorables sont très localisés et ponctuels : les seuls points critiques sont les sondes situées sous la fenêtre urbaine (mesures n° 23 et 25).

Dès que l'on sort de cette zone les effets de Phare s'estompent, voire même deviennent favorables (sondes n° 4, 5, 9, 10, 19, 20, 29, 31).

Afin de réduire la fréquence de gêne et améliorer le confort sous la fenêtre urbaine, le pétitionnaire propose une démarche pour tester et valider les solutions envisageables (cf. étude d'impact p. 256).

Il est déjà envisagé la mise en place d'écrans brise-vent sur la direction des vents dominants, représentés schématiquement p. 256 de l'étude d'impact et visibles notamment sur la vue d'insertion PC 6.10. Ainsi que suggéré par l'Autorité Environnementale, ces dispositions seront testés en soufflerie pour en évaluer les impacts positifs.

Des dispositions complémentaires seront étudiées le cas échant en fonction des résultats obtenus. Ces dispositions devront être prises en concertation avec l'EPAD et dans une juste mesure en regard des enjeux afin, notamment, de ne pas pénaliser la perspective sur le CNIT depuis le quartier du Faubourg de l'Arche, ni l'animation proposée le long des parois de la fenêtre urbaine (terrasses des restaurants, parois animées, expression culturelle, etc.).

5.6 Thème 6 : Ensoleillement

Selon l'Autorité Environnementale, « le document comporte l'analyse des effets du projet sur l'ensoleillement du secteur de la Défense. Deux méthodes ont été mises en place, la méthode des ombres portées et la méthode des projections de masque. Cette démarche est tout à fait intéressante puisque les données peuvent être complémentaires ».

Cette double démarche est non courante, car usuellement les effets d'ombre sont analysés uniquement avec la méthode des ombres portées.
Les deux méthodes sont clairement expliquées dans l'étude d'impact pages 185 et 195 et présentent une double approche intéressante :

- **Ombres portées : méthode générale / qualitative (traditionnelle)** : cette méthode consiste à modéliser l'environnement urbain existant et celui du projet, et à matérialiser l'ombre portée dans les deux situations. On observe ensuite l'ombre spécifique due au projet venant majorer l'ombre déjà existante. Les jours choisis sont ceux des solstices et équinoxes (points extrêmes) et ils permettent d'extrapoler la course du soleil entre ces deux moments. Cette méthode est dite générale car elle porte sur un ensemble de bâtiments ou de lieux. Ses résultats s'apprécient en **zone d'ombre supplémentaire** par rapport à l'existant.

  La modélisation 3D ayant permis l'analyse de l'impact par la méthode des ombres portées a été définie en intégrant les bâtiments existants et notamment la tour T1.
  Suite aux remarques formulées lors de l'enquête publique au sujet de l'incertitude sur l'implantation de la tour T1, une vérification complète du modèle 3D d'étude a été effectuée. Celle-ci laisse apparaître un léger décalage dans le positionnement de la tour T1. Ceci a condult le demandeur à faire procéder à une nouvelle étude complète des ombres portées sur la base du modèle 3D corrigé, intégrant fidèlement l'ensemble des constructions existantes à ce jour, afin de lever toute ambigüité quant à l'évaluation de l'impact du projet par cette méthode. Cette nouvelle étude porte sur les mêmes jours et horaires que celles figurant dans l'étude d'impact afin de rendre possible une parfaite comparaison.

  Les nouvelles illustrations graphiques des ombres portées, jointes en annexe n°3 de la présente note, permettent de constater que l'impact du projet Phare, représenté par les zones de couleur rouge, est très sensiblement identique à celui présenté dans l'étude d'impact.

  Ainsi, les corrections apportées à la modélisation 3D de l'environnement urbain existant ne modifient pas les conclusions de l'étude d'impact.

- **Projections de masques : méthode ponctuelle / quantitative** : la deuxième méthode a été mise en œuvre par le bureau d'études ESTIA. Il s'agit d'une méthode dite par projections de masques qui, contrairement à la première, s'intéresse à des points particuliers. Un panel de 11 points représentatif a été déterminé (bureaux et logements). Elle consiste à mesurer en chacun de ces points la période journalière pendant laquelle le projet fait obstacle au soleil. Ses résultats s'apprécient en **temps d'ombrage supplémentaire** par rapport à l'existant.

  Au sujet de cette méthode, il est utile de préciser que la photo Google figurant en page 196 de l'étude d'impact est uniquement un plan de repérage des points d'étude relative à la projection des masques et bien que non à jour, n'altère en rien le résultat de cette étude dans la mesure où les photographies panoramiques ont été prises en présence de tous les bâtiments existants au moment de la prise de vue (en décembre 2007). Par exemple la tour T1 est visible sur les prises de vue n° 7 et 8 bien qu'elle ne soit pas présente sur la photo Google de repérage.

  Par ailleurs, la période de juillet à septembre n'est pas spécifiquement étudiée dans la mesure où le mouvement du soleil est, dans cette période, similaire à celui des mois de janvier à mai étudiés précisément quant à eux. Cela est expliqué dans le tableau p. 195 de l'étude d'impact. Pour ces mois-là, un facteur 2 a été pris en compte permettant de rendre compte de l'impact sur l'année entière.

  Ces études ont permis de montrer que le tissu urbain existant apportait déjà une grande partie des ombres sur les bâtiments voisins et que l'ombrage porté par la tour, malgré sa hauteur, est local, momentané et relatif.

5.7 Thème 7 : Passerelle Carpeaux (dénommée « Dalle Carpeaux »)

5.7.1 Fermeture de la Dalle Carpeaux pendant les travaux

L'édification de la tour Phare nécessite la déconstruction partielle de la dalle Carpeaux et sa reconstruction dans le cadre des travaux. Cet impératif est lié à la présence des infrastructures de la tour et à la profondeur de ses fondations vis-à-vis de celles de la dalle Carpeaux.

Une fois reconstruite, la dalle Carpeaux restera néanmoins une zone d'approvisionnement et de travail indispensable pour le déroulement des travaux, de surcroît survolée par des grues en charge. Pour des questions de sécurité, cette interaction très forte avec le chantier est incompatible avec le passage de piétons.
Ainsi, l'ouverture de la dalle au public est impossible pendant toute la durée des travaux, estimée à 4 ans.

Il est également précisé que l'ensemble des travaux de déconstruction partielle et de reconstruction de la Dalle Carpeaux sera pris en charge financièrement par le demandeur CNIT Développement.

5.7.2 Mesures de substitution pendant la fermeture de la dalle Carpeaux :

La priorité de CNIT Développement est de réduire au maximum la gêne occasionnée par la fermeture de la dalle Carpeaux pour les riverains.
Dans le cadre de la pré-instruction par l'EPAD du dossier de Permis de Construire, plusieurs solutions ont été proposées au groupe de travail réunissant l'EPAD, l'EPGD et les communes de Puteaux et de Courbevoie.
Ainsi, en accord avec le groupe de travail et après avoir échangé sur les solutions envisageables permettant d'assurer le flux piétonnier, CNIT Développement propose d'adopter les mesures suivantes (itinéraires illustrés dans l'étude d'impact pages 250 et 251) :

- **Itinéraire 1 ou 1bis - Passerelle provisoire :** Mise en place d'une passerelle provisoire longeant le chantier par l'Est. Ce trajet sera accompagné d'une campagne d'information des utilisateurs, afin d'en faciliter la compréhension et l'usage. Il offrira également l'opportunité unique d'une communication pédagogique sur l'organisation et le déroulement du chantier.
  Il est à noter que la réalisation de cette passerelle nécessitera l'accord préalable des propriétaires et gestionnaires des domaines traversés (EPAD, EPGD, RFF, SNCF, DIRIF, SOVAFIM) et des municipalités de Puteaux et de Courbevoie.
  La passerelle provisoire sera praticable par les personnes à mobilité réduite.
  L'édification et le démontage de la passerelle provisoire seront entièrement pris en charge par le demandeur CNIT Développement.

- **Itinéraire 2 - Passerelle de la Folie :** Les piétons pourront naturellement continuer d'emprunter l'itinéraire qui existe aujourd'hui. Ce trajet reliant le Parvis de la Défense au quartier du Faubourg de l'Arche via la nef des Collines de l'Arche et la passerelle de la folie, présente l'avantage d'être couvert, confortable et connu de tous les habitants et utilisateurs.
  Cet itinéraire a été pratiqué pendant la construction de l'actuelle dalle Carpeaux et est facilement accessible pour les enfants en poussette et les personnes à mobilité réduite depuis le parvis de la Défense.
  Il est à noter que pendant la construction de l'actuelle dalle Carpeaux en 2008, aucune mesure de substitution n'a été mise en place si bien que la totalité du flux empruntant la dalle Carpeaux a été dirigée vers cet itinéraire pendant le chantier de la Dalle.

5.8 Thème 8 : Solidité - sécurité - sûreté

L'enquête publique a suscité quelques interrogations relatives à la solidité du bâtiment, au respect des règles de sécurité Incendie et au traitement du volet sûreté du projet. Le présent chapitre apporte des compléments d'informations sur ces points.

5.8.1 Solidité

La conception des aspects structurels du projet[7] a été confiée au bureau d'études SETEC TPI, société française d'ingénierie spécialisée dans les tours et les ouvrages d'art (Tour EDF, Tour T1, Viaduc de Millau,...).

Les études de conception sont basées sur une bonne connaissance des éléments naturels, et notamment :

- Sol : via plusieurs campagnes géotechniques et modélisation de la réaction du sol (cf. étude d'Impact chapitre GEOLOGIE p. 19 et 20).
- Eau : cf. étude d'Impact chapitre HYDROLOGIE p. 21 et 22.
- Vent ; par le biais d'études CSTB en soufflerie.

Ces études ont été menées à travers la modélisation en 3 dimensions de la structure de la tour, basées sur l'expérience des tours déjà réalisées, et à l'aide de logiciels spécialisés à cet effet.

Le demandeur a également confié à la société SOCOTEC une autre étude par modélisation 3D indépendante, permettant de vérifier la conception réalisée par le bureau d'études.

Le calcul de la structure sera tout naturellement refait par l'entreprise chargée de l'exécution des travaux, ce qui constituera une étape supplémentaire de vérification.

Ainsi, la conception et le dimensionnement de la structure de la tour auront été réalisés et vérifiés par l'intermédiaire de 3 études distinctes menées par trois entités spécialisées différentes. Cette démarche inhabituelle a été engagée par le demandeur dans l'optique de confirmer la conception réalisée par le bureau d'études et pour lever toute éventuelle incertitude à ce sujet.

De plus, de façon plus usuelle et conformément à la réglementation, la conception et la réalisation du projet sont soumis à l'examen du contrôleur technique SOCOTEC pour ce qui est notamment du respect des normes et des règlements applicables à ce type d'ouvrage.

[7] Les principes structurels du projet sont exposés dans la notice architecturale du projet (pièce PC4 du dossier de demande de permis de construire – pages 20 à 25).

5.8.2 Sécurité incendie

Conformément au Code de l'urbanisme, au Code de la construction et de l'habitation et aux textes en vigueur en matière de sécurité incendie, le projet a été soumis à l'examen des services compétents de sécurité incendie dans le cadre du dossier de demande d'autorisation IGH (Immeuble de Grande Hauteur).
L'autorisation de la préfecture des Hauts de Seine du 18/06/2010 est joint en annexe n°4 à la présente note.

5.8.3 Sûreté et sécurité publique

La réalisation de l'étude de sûreté et de sécurité publique (ESSP) a été instaurée par le décret n°2007-1177 du 3 août 2007 pris pour l'application de l'article L.111-3-1 du Code de l'urbanisme exigeant une ESSP pour la création des établissements recevant du public de 1ère catégorie et pour les projets d'aménagements de plus de 100 000 m².

L'arrêté préfectoral n° 2009.005 du 06/01/2009 étend cette obligation aux opérations de plus de 70 000 m² SHON dans le périmètre de la Défense. C'est dans ce cadre que l'ESSP de Phare a été réalisée et versée au dossier de demande du permis de construire.

Cette étude, qui s'attache essentiellement aux aspects sûreté, prévention et sécurité des personnes, doit permettre de comprendre le contexte social et urbain dans lequel s'insère le projet puis d'identifier les risques qui pèsent sur celui-ci ainsi que ceux qu'il produit lui-même.

Cette phase de diagnostic et d'analyse permet de formuler des préconisations qui se déduisent de l'ensemble des éléments recueillis et qui s'expriment dans les domaines architectural et urbain, technique, organisationnel et humain.

Il convient également de préciser qu'en vertu des textes cités au premier alinéa ci-dessus et conformément à la circulaire d'application du 1er octobre 2007, l'ESSP déroge au principe de libre accès aux documents administratifs et est jugée non communicable entre l'administration et le public, c'est pourquoi l'ESSP n'est pas portée à la connaissance du public lors de l'enquête publique.

Ainsi, conformément à ce qui vient d'être évoqué, l'ESSP du projet Phare a été soumise à l'examen des services compétents dans le cadre de l'instruction de la demande du permis de construire.

L'avis favorable de la sous-commission départementale de la sécurité publique en date du 06/05/2010 est joint en annexe n°5 à la présente note. Le demandeur se conformera tout naturellement aux prescriptions figurant dans cet avis.

5.9 Thème 9 : Gestion de la phase Chantier

Le chantier de la tour Phare est un chantier d'envergure dans le quartier de la Défense. Le pétitionnaire est conscient de son importance et de sa durée et a pris sa mesure en s'inscrivant dans une démarche importante de gestion de la phase travaux dans le but de :

- Réduire au maximum les nuisances engendrées par le chantier.
- Privilégier l'information et la communication avec les riverains et les organismes.
- Mener un chantier propre, respectueux des ressources.

Les référentiels réglementaire, normatif et conventionnel visant à cadrer le déroulement du chantier sont notamment :

- Lois, codes et règlements en vigueur sur le plan national.
- L'Arrêté contre le bruit de la Mairie de Puteaux, du 15 janvier 2004.
- Le Règlement de voirie de Puteaux.
- La Charte chantier faibles nuisances de l'EPAD (Seine Arche).
- Le référentiel HQE ® (cible 3, niveau performant), BREEAM et LEED
- Les mesures compensatoires et transitoires présentées dans l'étude d'impact.

L'ensemble de ces points sera intégré ou référencé dans la note environnementale d'organisation de chantier applicable par les entreprises de travaux intervenant sur le chantier pour le compte du demandeur.

Les seuls moyens humains envisagés pour la gestion et l'organisation du chantier sur ce thème, dédiés exclusivement au respect de la note environnementale d'organisation de chantier, s'élèvent au minimum à **1 500 000 €HT** (cf. estimation du montant des mesures compensatoires en page 258 de l'étude d'impact).

Les impacts du chantier et les mesures compensatoires et transitoires sont présentées dans l'étude d'impact (Cf pages 240 à 254), toutefois le demandeur souhaite revenir sur certains points ayant suscité des interrogations lors de l'enquête publique.

- Préparation du chantier : un chantier de cette envergure nécessite une longue préparation, c'est pourquoi le demandeur participera activement au groupe de travail chargé de suivre le déroulement des travaux, constitué suivant les recommandations de la Charte « faibles nuisances » de l'EPAD. Ces échanges seront mis à profit pour préparer et anticiper le déroulement du chantier avec les représentants des riverains et les organismes et administrations concernés (Sapeurs pomplers, Sécurité Publique, EPAD, Defacto, DDE, DIRIF, concessionnaires,...).

- Informations et communications : tout au long du chantier, une politique de communication sera mise en place afin d'informer régulièrement le public en général, et les riverains en

particulier de l'avancement des travaux, de l'anticipation des phases sensibles du chantier ainsi que des dispositifs mis en place pour minimiser les nuisances.

La communication pourra s'effectuer sous forme de panneaux, tracts, bureau d'accueil, newsletter, site internet, réunions publiques, numéro téléphone spécifique, etc,...Le choix des supports d'information les plus adaptés suivant l'avancement du chantier se fera par le demandeur après concertation avec le groupe de travail.

- Impact sur accessibilité véhicule niveau rue : le chantier de la tour Phare est situé partiellement en surplomb de la rue de Valmy et de la route de la ½ lune. Toutefois le déroulement du chantier ne doit pas interdire l'accès véhicule au bâtiment des Collines de l'Arche (parking, livraison, sécurité) ni à la zone livraison du bâtiment du Triangle de l'Arche.

  Pour ce faire, il est prévu le dévolement provisoire de la voirie tel que figurant à la page 245 de l'étude d'impact.

- Impact des poids lourds de chantier sur la circulation : cet impact est étudié et présenté dans l'étude d'impact (Cf pages 242, 243 et 249). Le trafic induit pour chaque phase de chantier a été renseigné et comparé au trafic existant issu de l'étude spécifique de la SOPAC en 2008.

  Ainsi l'apport du chantier est évalué à maximum 0.4 % du trafic existant de véhicules sur le boulevard circulaire.

  Pour ce qui est de la rue de Valmy, rue en sens unique présentant l'accès principal des poids lourds du chantier, les données sur l'existant mises en valeur par l'étude SOPAC sont les suivantes (Cf page 242 de l'étude d'impact) :

  - Trafic journalier : 2700 UVP (unité de véhicule particulier)[8].
  - Trafic aux heures de pointe : 1033 UVP le matin et 504 UVP le soir.
  - La fréquence d'arrivée de poids lourds sur le chantier étant évaluée à 8 par heure (soit 16 UVP par heure), le trafic induit des poids lourds aux heures de pointe, au niveau de la rue de Valmy, est alors de l'ordre de 1,6 % le matin (16/1033) et 3 % le soir (16/504).

  Afin de tenir compte de ce contexte et de programmer au mieux la rotation des véhicules lourds de chantier (mise à profit des heures creuses par exemple), un bureau trafic est prévu tout le long du chantier. Son rôle sera d'organiser et de programmer les flux d'approvisionnements et d'évacuations pour éviter la saturation des accès du chantier et par voie de conséquence des réseaux routiers limitrophes. Pour ce faire, le bureau trafic se base sur la connaissance de la circulation (études de circulations, services compétents des collectivités pour l'évolution du trafic réel) et sur les besoins du chantier.

- Impact des accès piétons - passerelle Carpeaux : Cf chapitre spécifique de la présente note.

- Gestion des Déchets de chantier : La cible 3, « chantier à faible impact environnemental », de la démarche HQE® du demandeur a été classée en « performant ». Ainsi, les deux sous-cibles « optimisation de la gestion des déchets de chantier » et « réduction des nuisances,

[8] Véhicule léger ou camionnette : 1 UVP - Poids lourd de 3,5 T ou plus : 2UVP

pollutions et consommations de ressources engendrées par le chantier » sont toutes deux classées en « performant ». Cet engagement entraîne une série d'actions importantes. Par exemple, l'ensemble des déchets du chantier sera soumis à un tri sélectif. De même, 100% des déchets règlementés et 10% des non règlementés feront l'objet d'une traçabillté afin de s'assurer de leur traitement et destination appropriés et 10 % des déchets globaux du chantier seront valorisés.

- Chantier avec très peu de démolitions : de façon générale, les nuisances de chantier proviennent essentiellement des démolitions (bruits, pousslères). Dans le cas de la tour Phare, il s'agit d'une construction neuve dont la phase démolition se résume à la déconstruction partielle de la passerelle Carpeaux pendant quelques semaines. Il va sans dire que toutes les précautions seront prises pour réduire au maximum les nuisances pendant cette phase.

Annexes

Annexe 1 : « Note sur les transports à La Défense sur la période 2010/2019" – EPAD – 04 Juin 2010

Annexe 2 : Extrait du DOCP – tracé EOLE et insertion de la gare CNIT

Annexe 3 : Illustrations Héliodons – 8 juillet 2010

Annexe 4 : Autorisation de construire, d'aménager, de modifier ou de changer de destination d'un immeuble de grande hauteur en application de l'article L.122-1 du Code de la construction et de l'habitation - accordé pour le projet Phare par la Préfecture des Hauts-de-Seine en date du 18/06/2010

Annexe 5 : Avis favorable de la sous-commission départementale de la sécurité publique en date du 06/05/2010.

Annexe 1

« Note sur les transports à La Défense sur la période 2010/2019" – EPAD
04 juin 2010

Note sur les transports à La Défense sur la période 2010/2019

DDT/T/2010/06/04/139

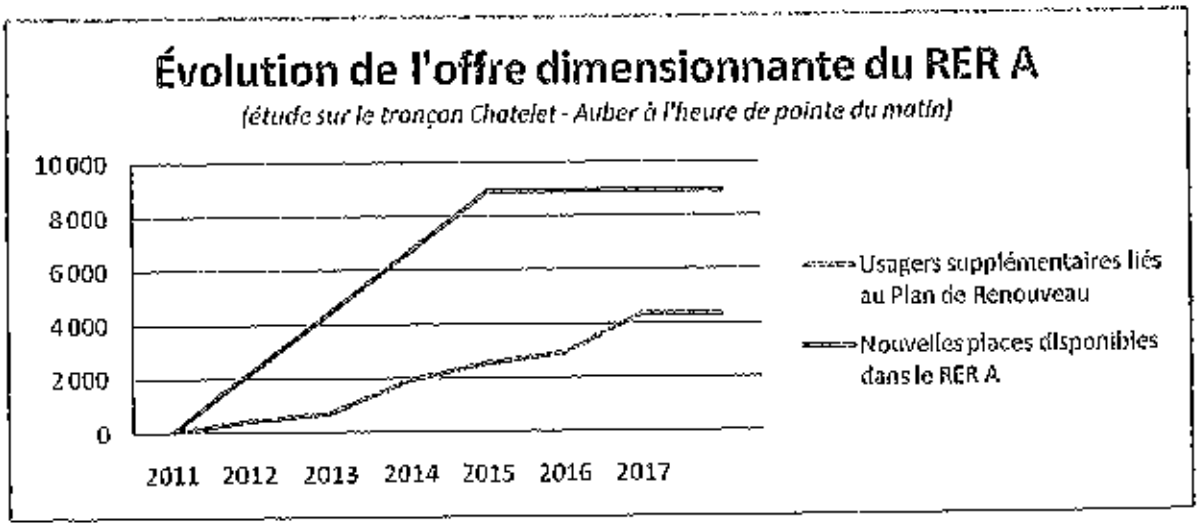
Contexte de la note	CA de l'EPAD du 8 juin 2010
Date de diffusion	Le vendredi 4 juin 2010
Émetteur	Didier Lourdin, Directeur du Développement Durable et des Transports
Destinataires	M. Chaix, Directeur Général
Copie	Mme Boré, Directrice de Cabinet, M. Catonnet, Directeur Général Adjoint

Par les mesures prises sur le RER A, vecteur majeur de l'offre, on observe que dès 2011, le quartier d'affaires bénéficiera d'une amélioration du nombre de places offertes et d'une qualité de service améliorée. L'augmentation du parc immobilier est en permanence accompagnée par l'augmentation de l'offre du RER A par l'adjonction de rames à étage.

Par ailleurs, les efforts consentis pour accroître la qualité de service sur le réseau Transilien généreront une offre complémentaire attractive avec Paris et l'ouest francilien.

En conséquence, et comme le graphe ci-dessus l'exprime, les légitimes réserves qui étaient identifiées par les Administrateurs, sur l'accès au site durant la période transitoire peuvent être levées, sauf événement majeur qui contrarierait les dispositifs cités dans la note.

Évolution de l'offre de RER A durant la période transitoire



Établissement public d'aménagement de La Défense
Établissement public d'aménagement Seine-Arche
Tour Opus 12, La Défense 9
77 esplanade du Général de Gaulle
92914 Paris – La Défense cedex
Tél. : +33 (0)1 41 45 58 00 - Fax : +33 (0)1 41 45 58 00

Contexte

Le Plan de Renouveau de La Défense, initié par l'État en 2006, permet un accroissement de 20% des surfaces dédiées à l'activité tertiaire. Cette modification du territoire aura un impact particulièrement important sur l'usage des transports en commun, tant sur l'offre quantitative que qualitative.

Le prolongement du RER Eole à l'ouest de Paris, acté par l'État, la Région et les collectivités territoriales, constitue l'action majeure pour accompagner la croissance du trafic, en particulier sur La Défense. Par cet outil essentiel qui deviendra « la colonne vertébrale est-ouest de l'Île de France »[1], le système de transport en commun sera considérablement renforcé et supportera sans soucis les quelques 28 000 salariés supplémentaires à la mise en service d'Eole prévue en 2020[2].

La réalisation du Plan de Renouveau devant être achevée en 2016, des dispositifs seront déployés afin de transporter les voyageurs dans de bonnes conditions durant la période transitoire qui courra jusqu'au début 2020. La présente note a pour objet de présenter les mesures qui sécuriseront l'accès au premier quartier d'affaires d'Europe.

Rappel du système actuel :

Il est constitué de trois rangs hiérarchiques :

- Le mode ferré lourd composé du RER A et des lignes Transilien Paris Saint-Lazare / Versailles Rive-Droite / Saint-Nom-la-Bretèche d'une part et la ligne de La Verrière et Saint-Quentin-en-Yvelines, d'autre part.
- Le métropolitain constitué de la ligne 1.
- Le réseau de surface, constitué d'une vingtaine de lignes de bus urbains et interurbains, et du tramway T2.

Évolution du système de transport pour les huit ans à venir

À l'horizon 2011 :

La ligne du RER A commencera à recevoir les premières rames à étage sur les 30 attendues.

La ligne Transilien depuis La Défense vers Paris verra sa signalétique renforcée tandis que des moyens d'information dynamiques seront installés à la station Grande Arche. Ces efforts devraient attirer plus de voyageurs vers cette ligne qui dispose de réserves de capacité. Une moyenne de 6 000 places par heure est ainsi disponible dans les seuls trains existants. De 11 à 14 trains par heure et par sens circulent.

Le métro ligne 1 sera automatique et équipée de portes palières. Sa fiabilité sera renforcée et sa régularité mieux garantie. Sa capacité augmentera ainsi de 6%.

À l'horizon 2013 :

La ligne de tramway T2 sera prolongée à Pont de Bezons en remplacement des lignes de bus actuelles qui circulent sur cet axe. Cela aura pour effet d'améliorer de façon significative le confort pour les usagers ainsi que des fréquences plus régulières.

La libération d'espace dans la gare de bus qui en résultera permettra d'envisager la mise en place de bus articulés pour des lignes à très forte cadence (258 en particulier).

---

[1] Guillaume Pepy, le 19 mai 2010

[2] Estimation RFF, mai 2010

Á l'horizon 2014 :

La ligne A du RER aura reçu les 30 rames à étage. Cette action permettra une augmentation de la capacité de +/- 20%.

Á l'horizon 2019 :

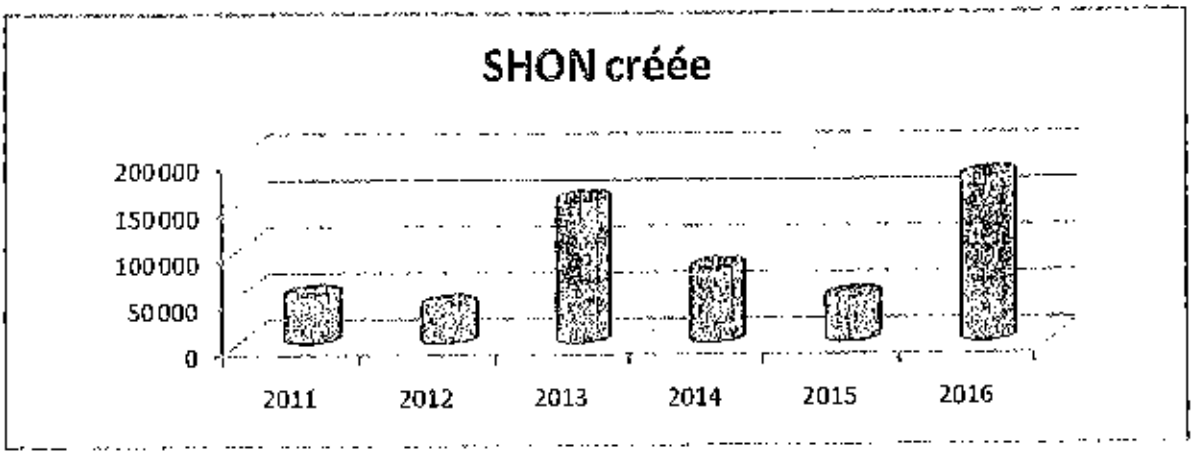
La mise en service du RER Eole permettra le prolongement depuis la gare actuelle de Hausmann-Saint-Lazare jusqu'à Mantes. 22 trains par heure et par sens seront disponibles, soit une capacité théorique de près de 40 000 voyageurs à l'heure de pointe. La capacité de la ligne pourra atteindre jusqu'à 30 trains par heure.

Concomitamment, la ligne Transilien vers Paris Saint-Lazare verra son offre augmentée de 11 trains à 16 trains par heure, soit une capacité supplémentaire de 7 500 voyageurs, par sens.

Les premières sections des réseaux de rocade seront probablement en service, en particulier vers Roissy.

<u>Adaptation de l'offre à la demande de transport</u>

Évolution de la Surface Hors d'Œuvre Nette



Annexe 2

Extrait du DOCP – tracé EOLE et insertion de la gare CNIT

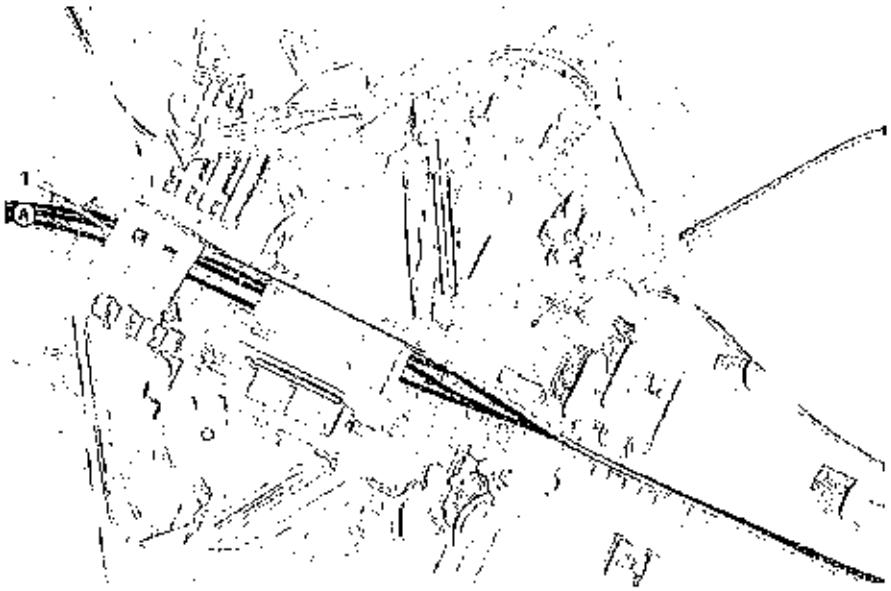


Figure 15 – Insertion de la gare "CNIT" sous La Défense

Ce tracé comporte une gare sous le CNIT. Ceci favorise les correspondances entre le RER E et les autres modes de transport, permettant la meilleure décharge du RER A. Ce tracé est également celui qui présente le meilleur potentiel pour une réorganisation de la gare La Défense-Grande Arche et donc une meilleure gestion des flux de voyageurs.

La complexité de l'insertion de cette gare due à l'occupation du sous-sol et la nécessité de conserver sous le CNIT une couverture suffisante impliquent de retenir sur les 600 derniers mètres avant la gare de La Folie une pente de 4 % dérogatoire par rapport au référentiel (3,5%).

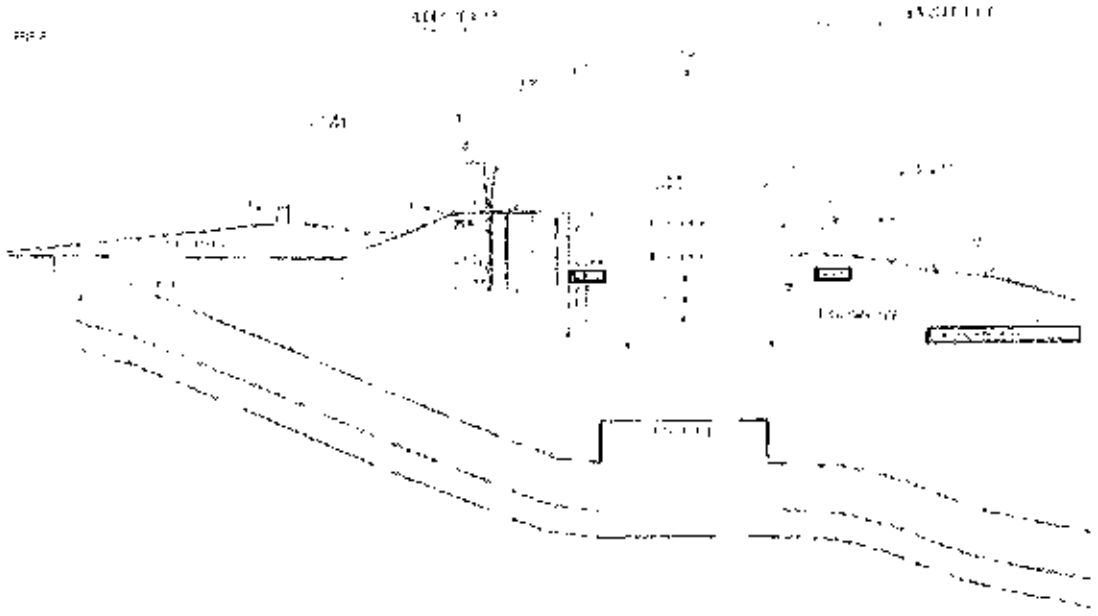


Figure 16 – Coupe d'insertion de la gare du RER E sous le CNIT

Annexe 3

Illustrations Héliodons – 8 juillet 2010

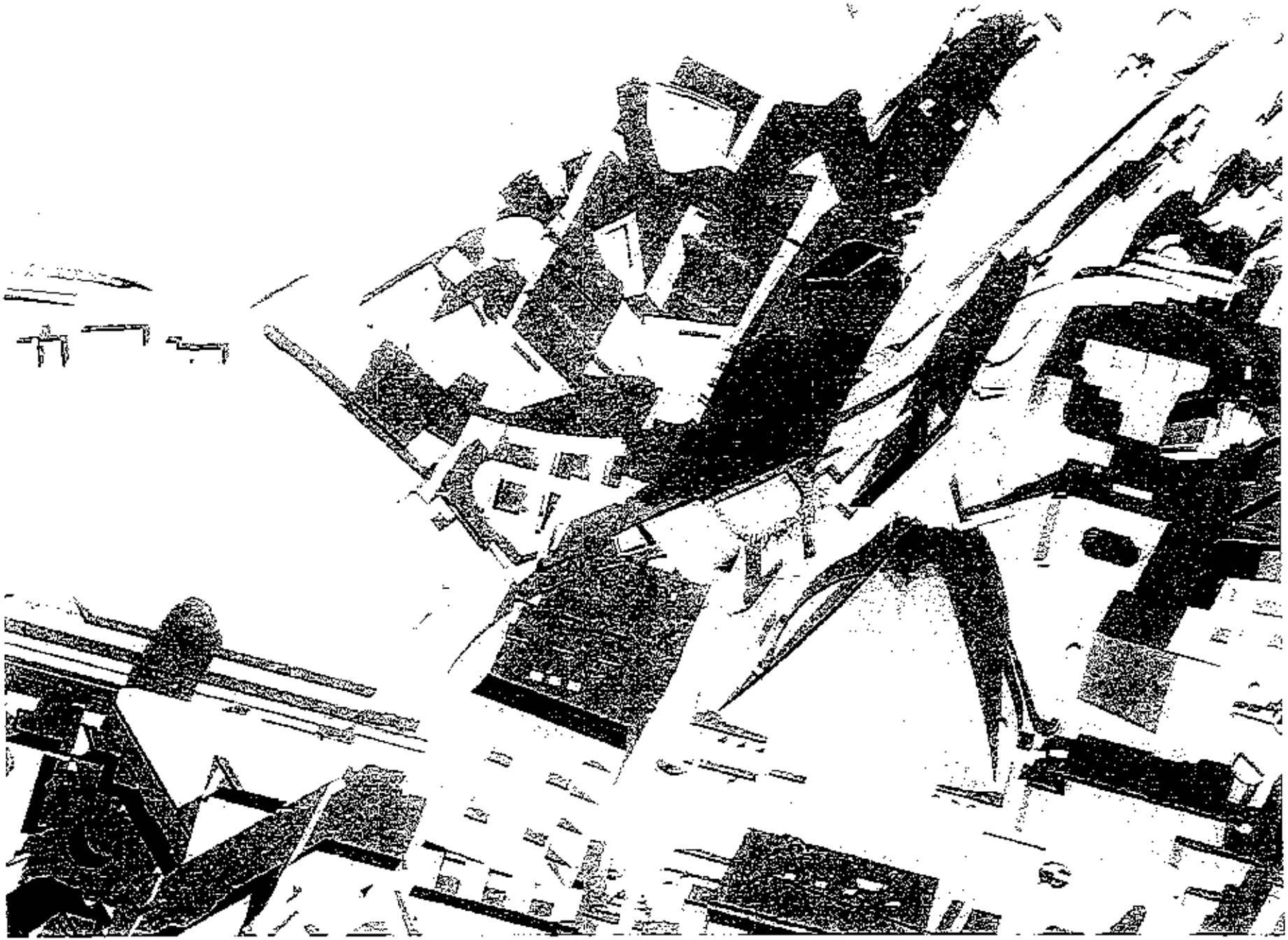
unibail m O r p h osis

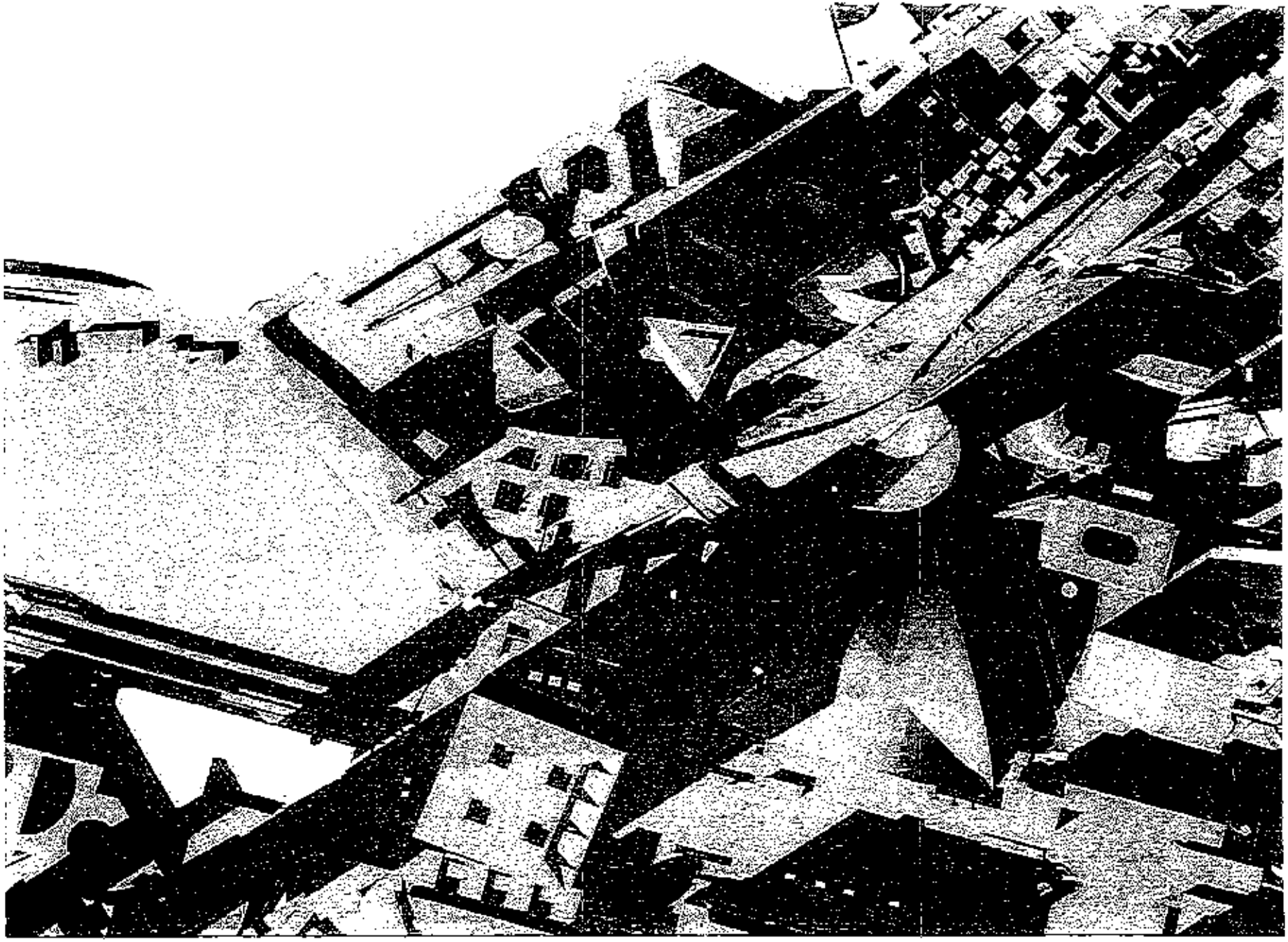
unibail

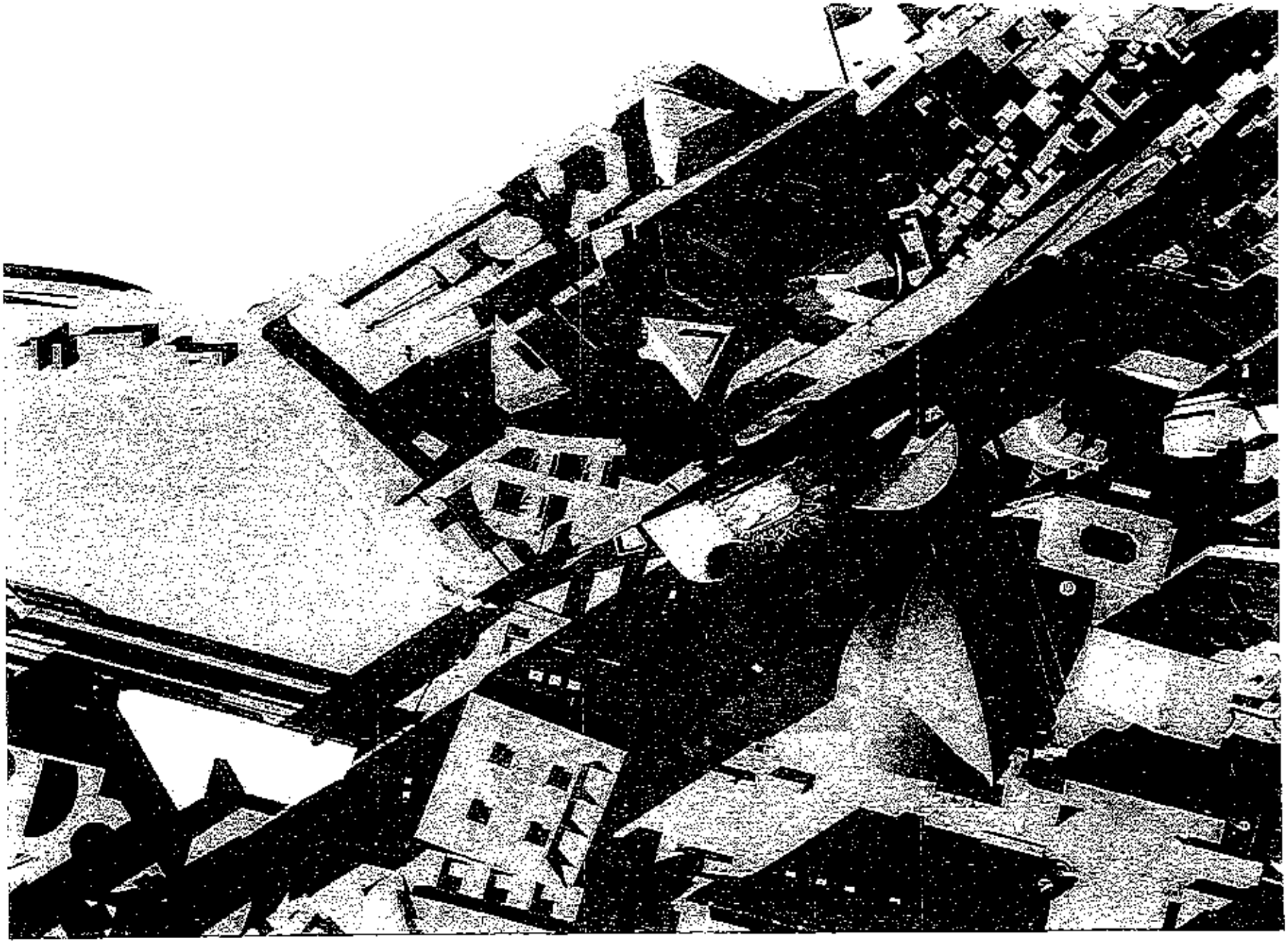
morphosis

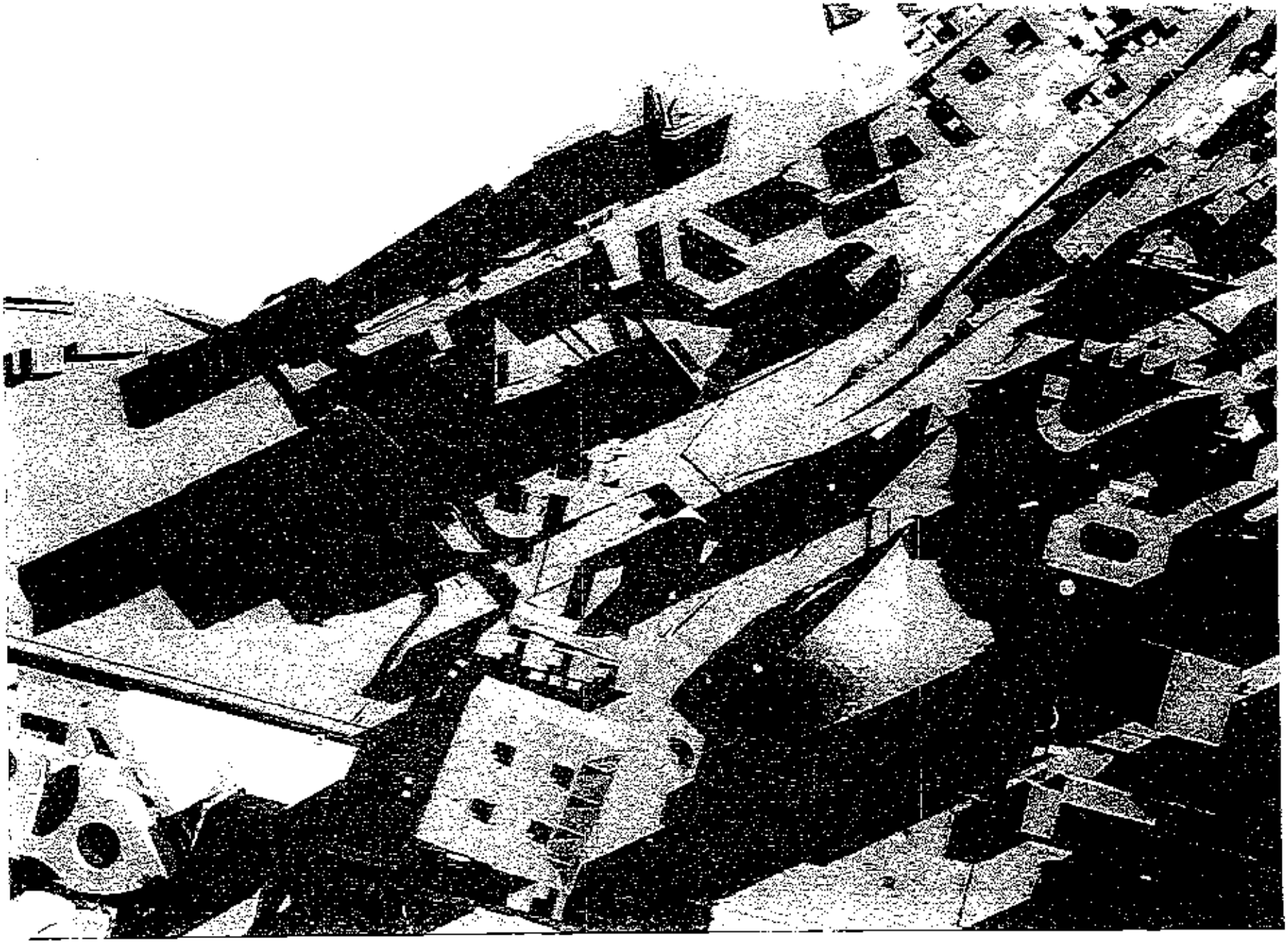
unibail

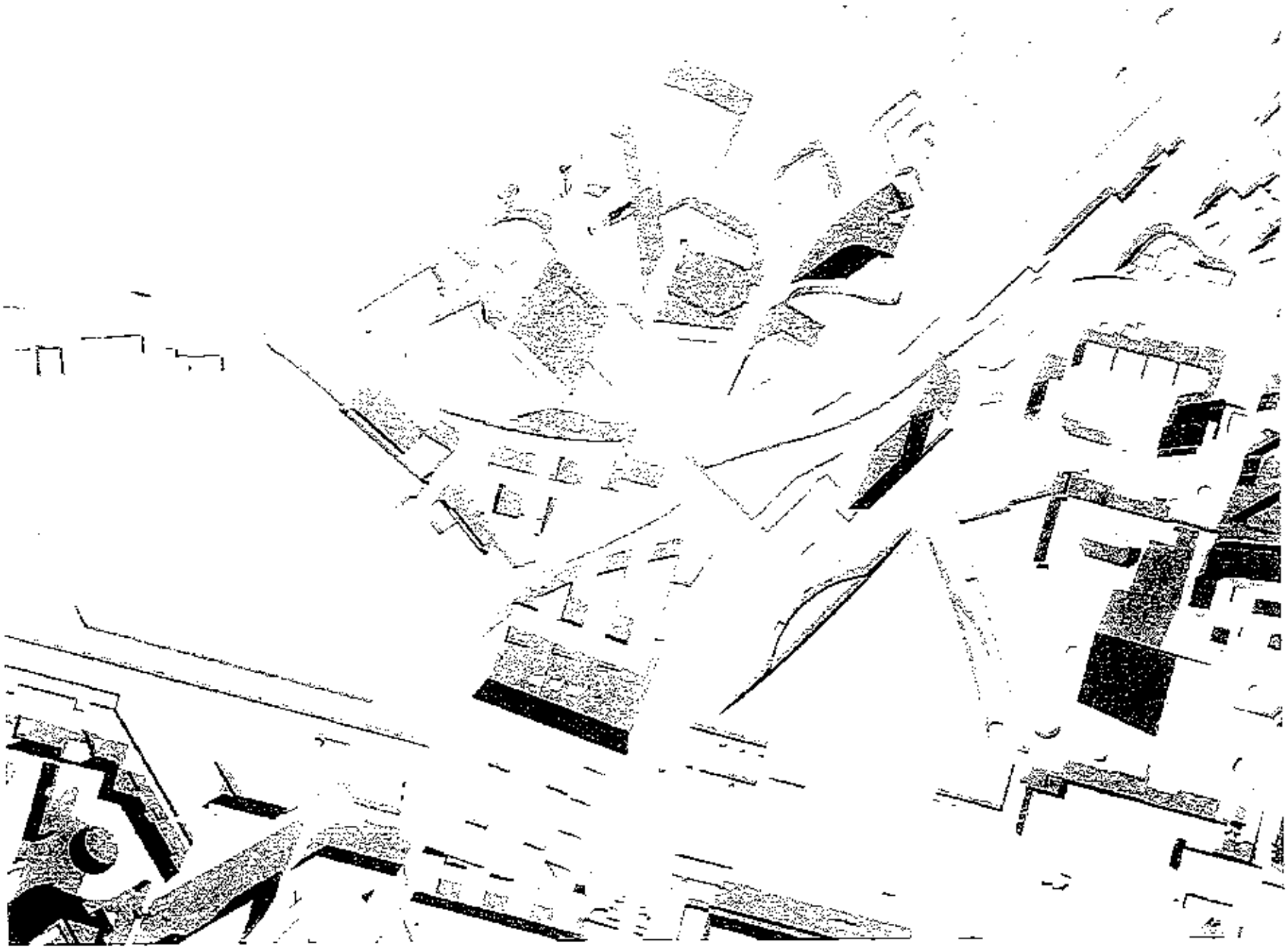
mOrphosis

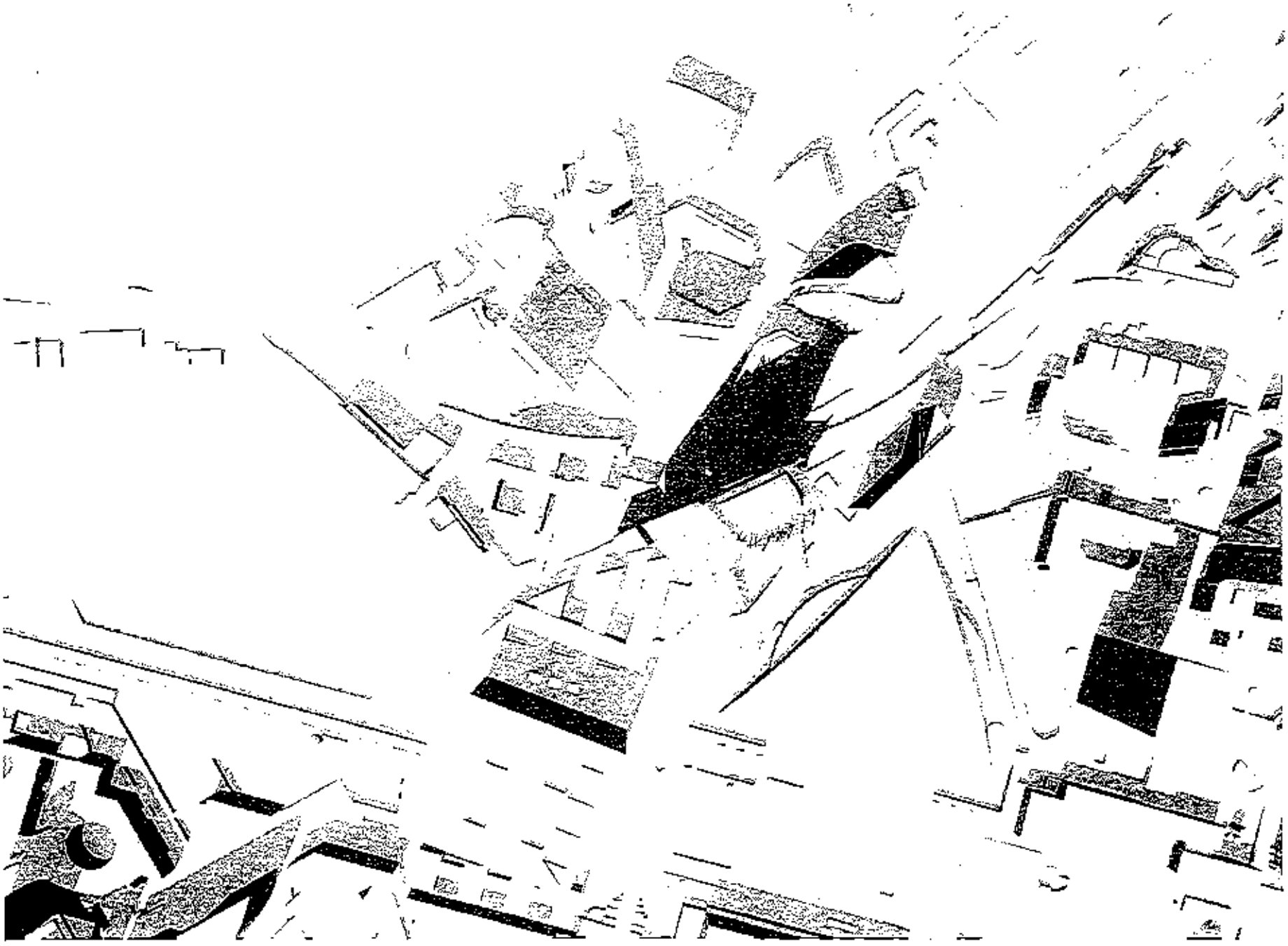






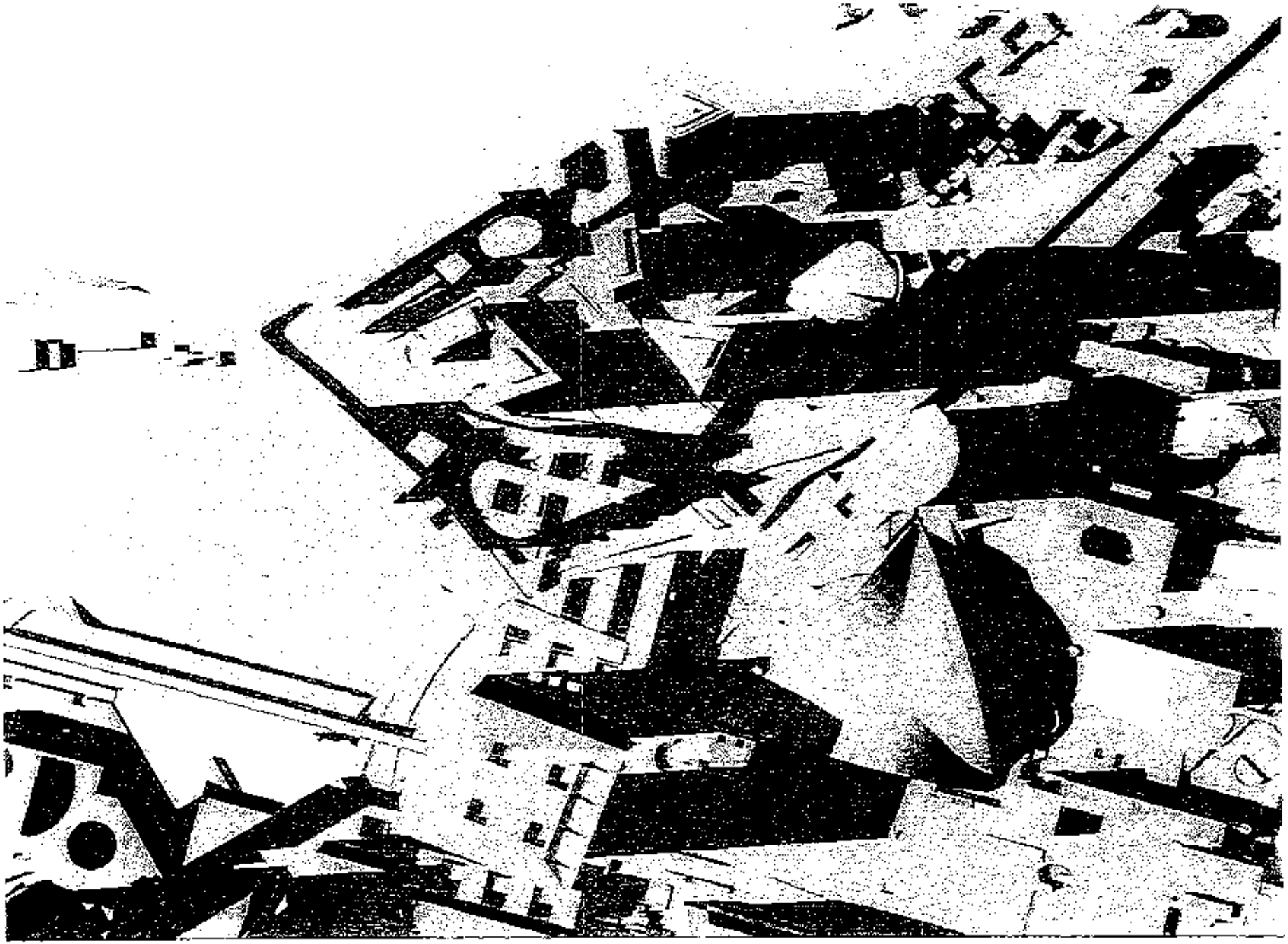






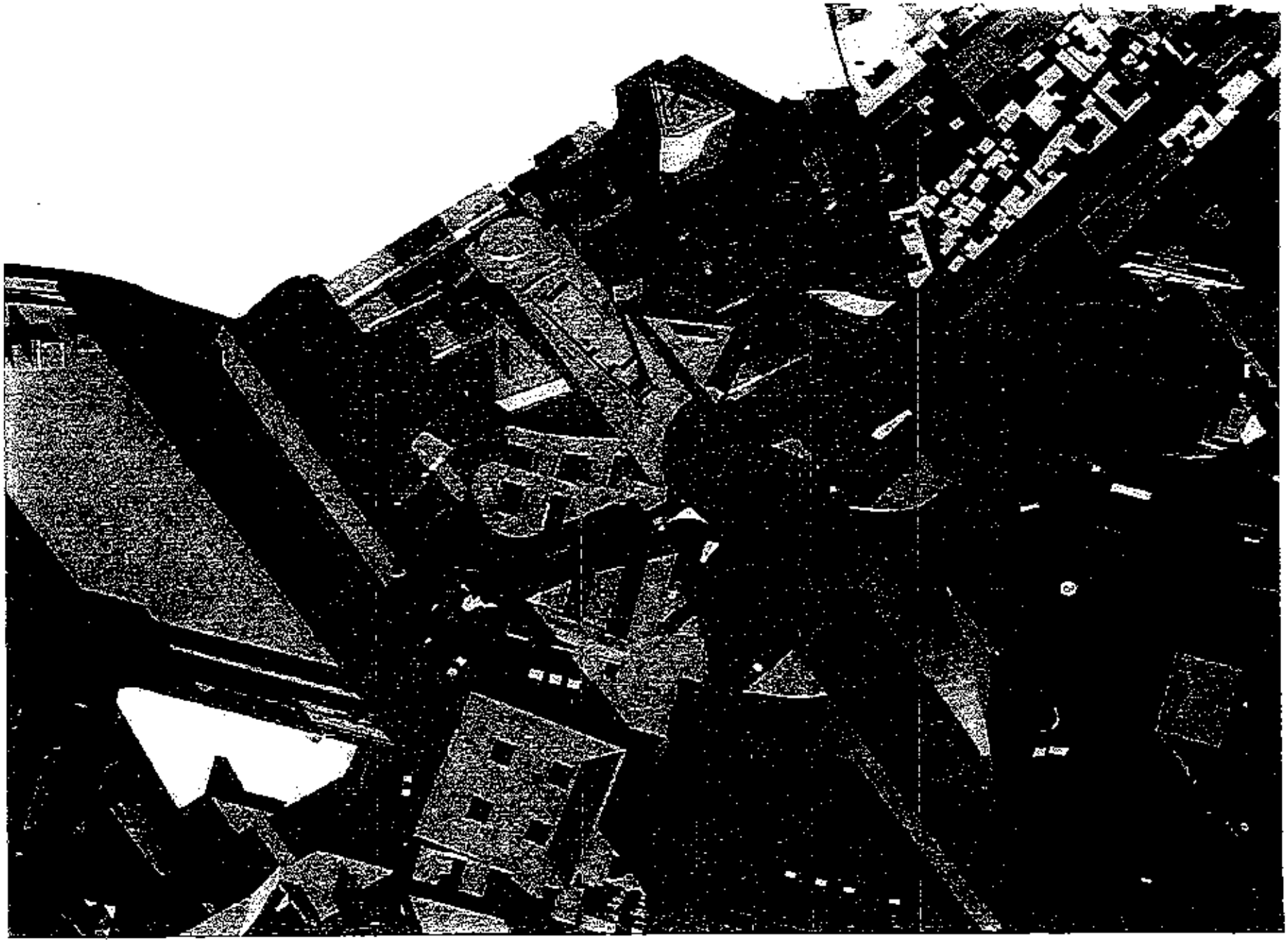
m O r p h oels

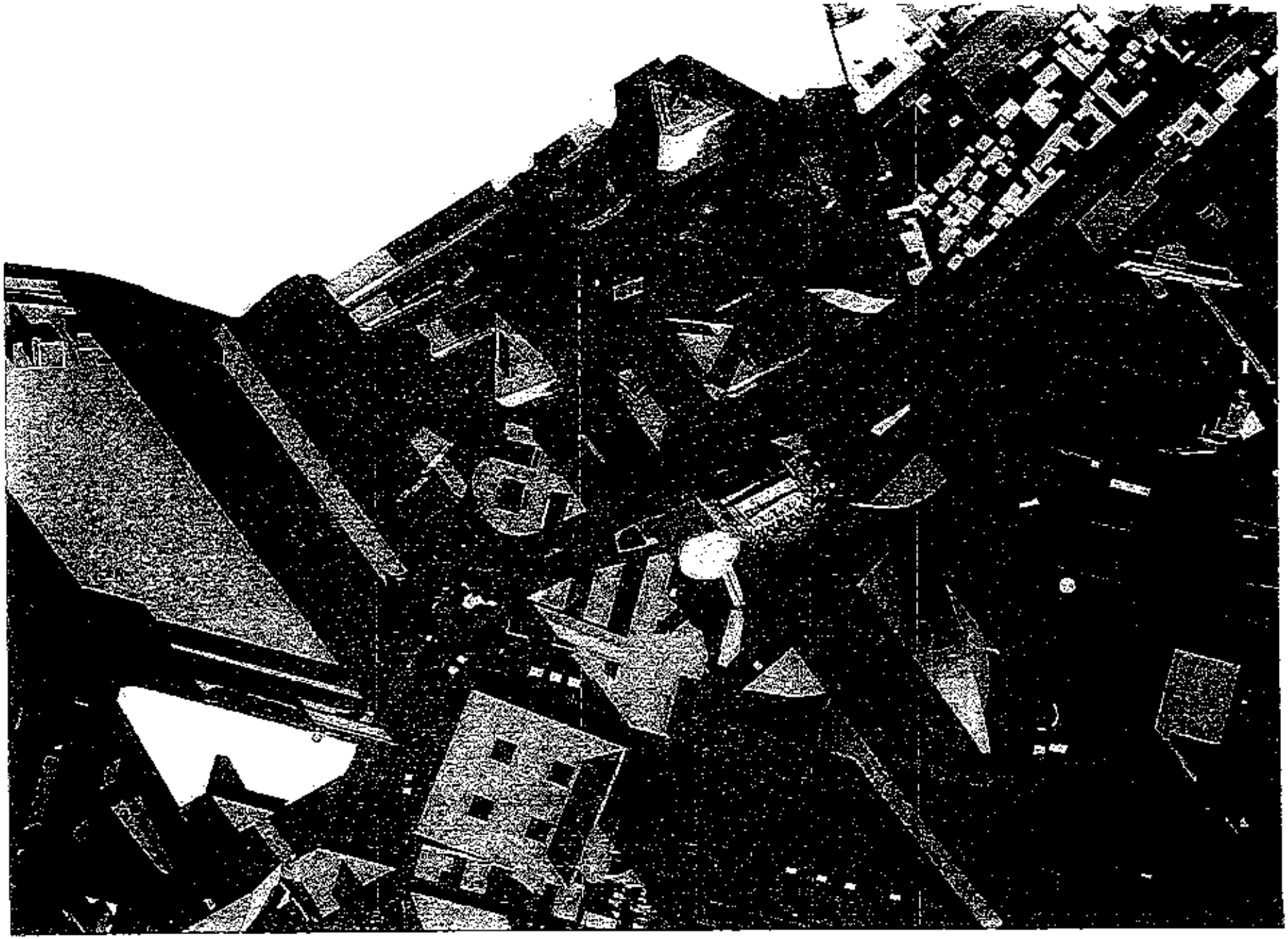
unibail

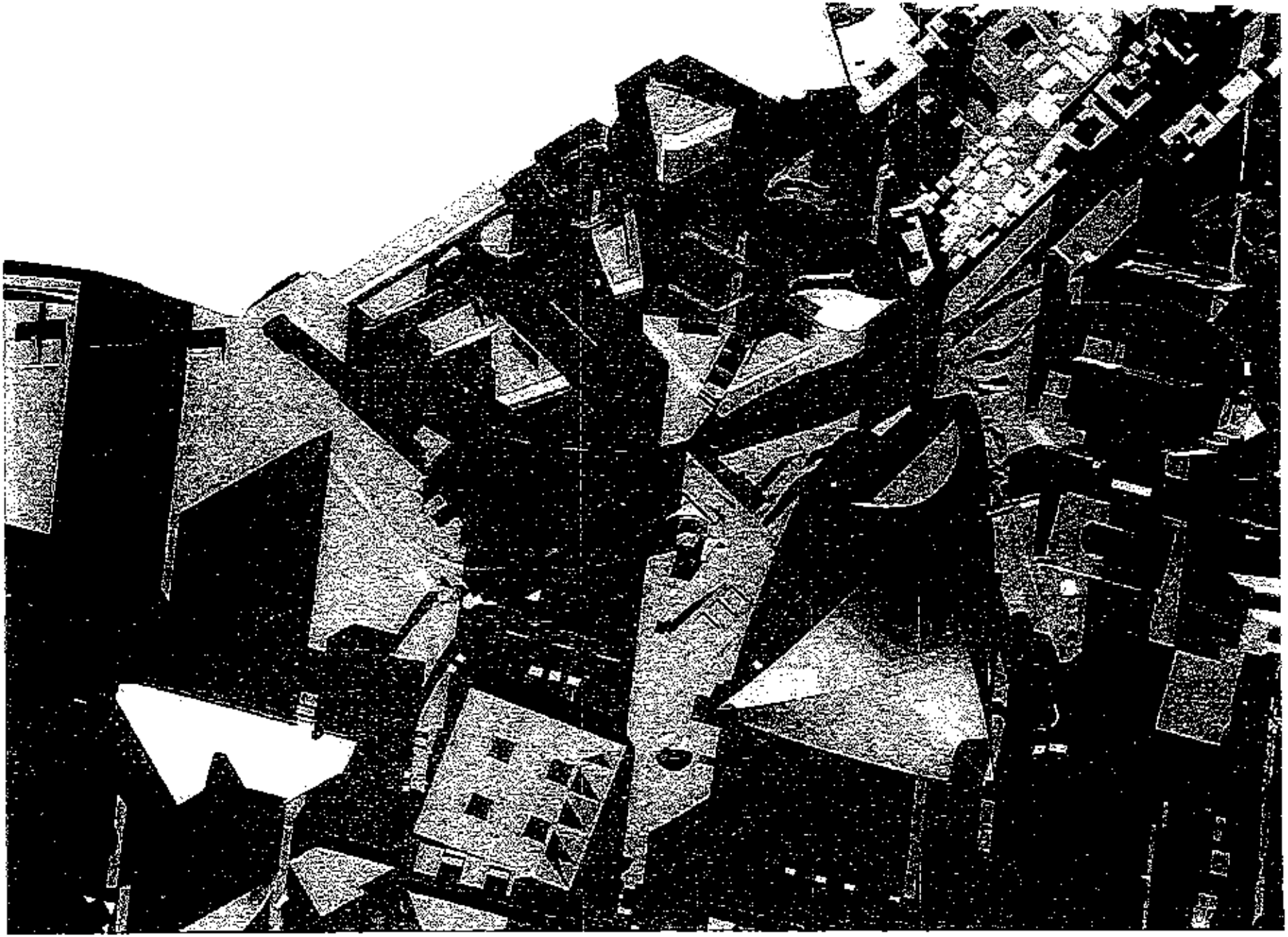


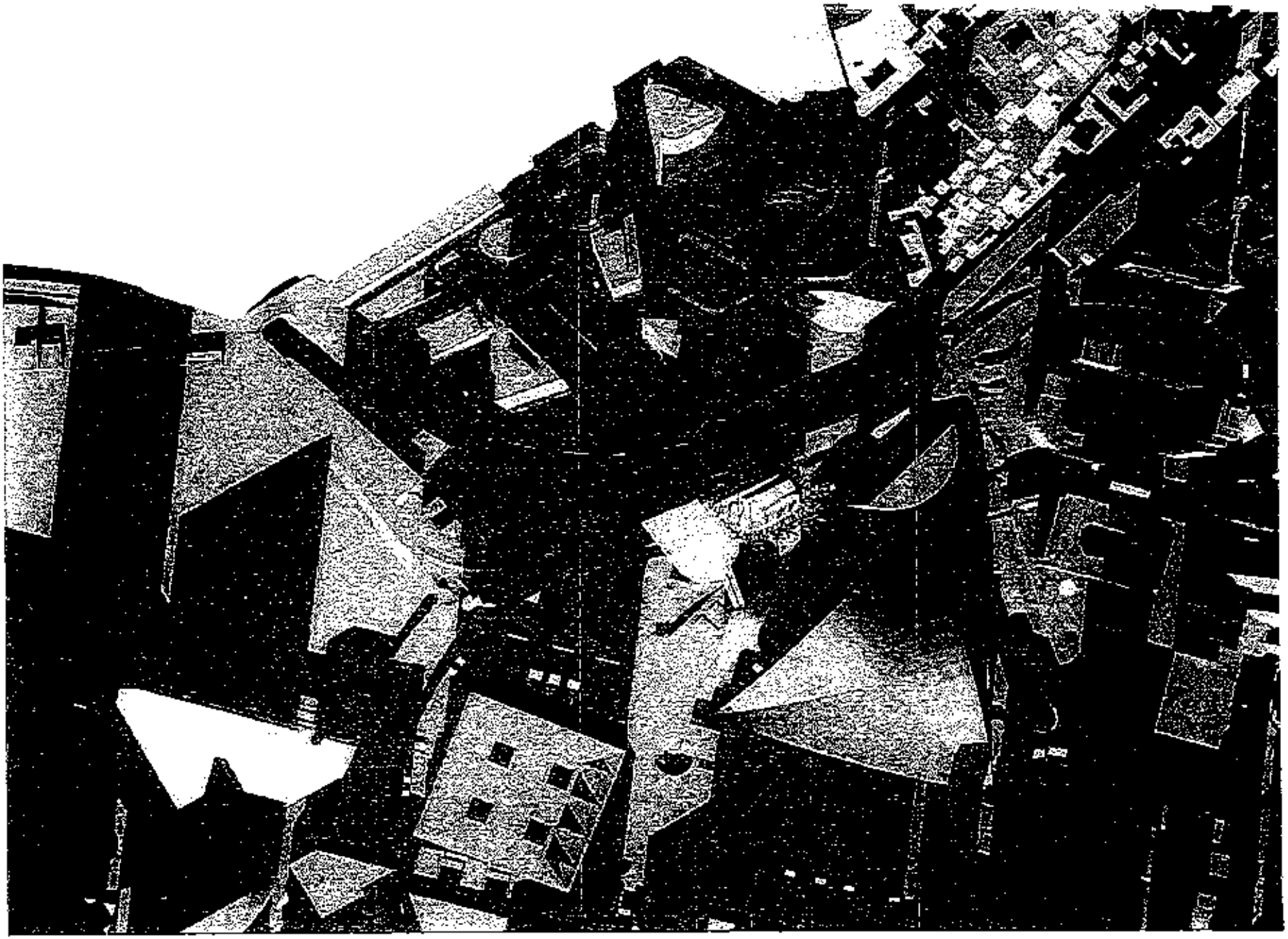
unibail

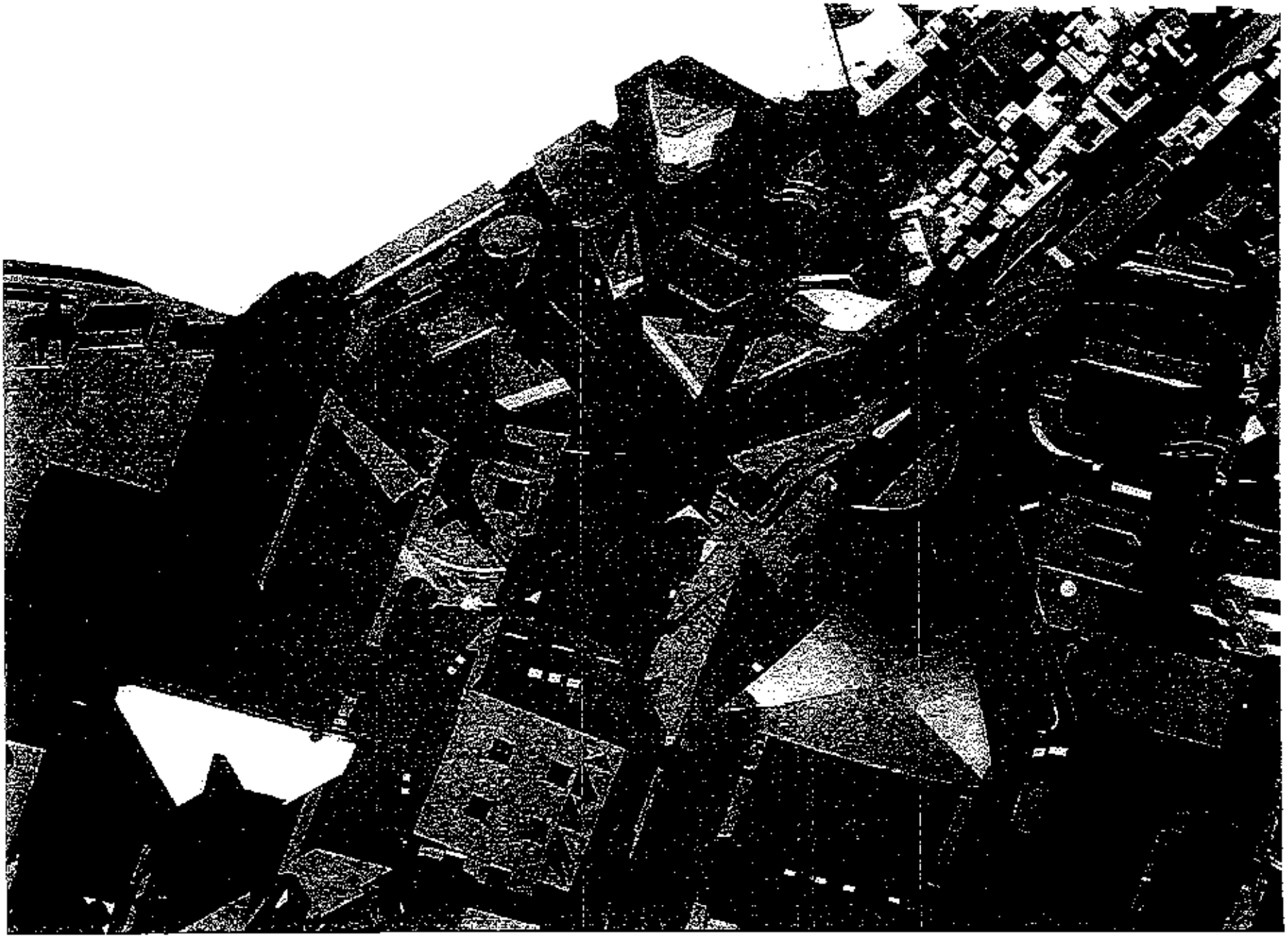
mOrphosis

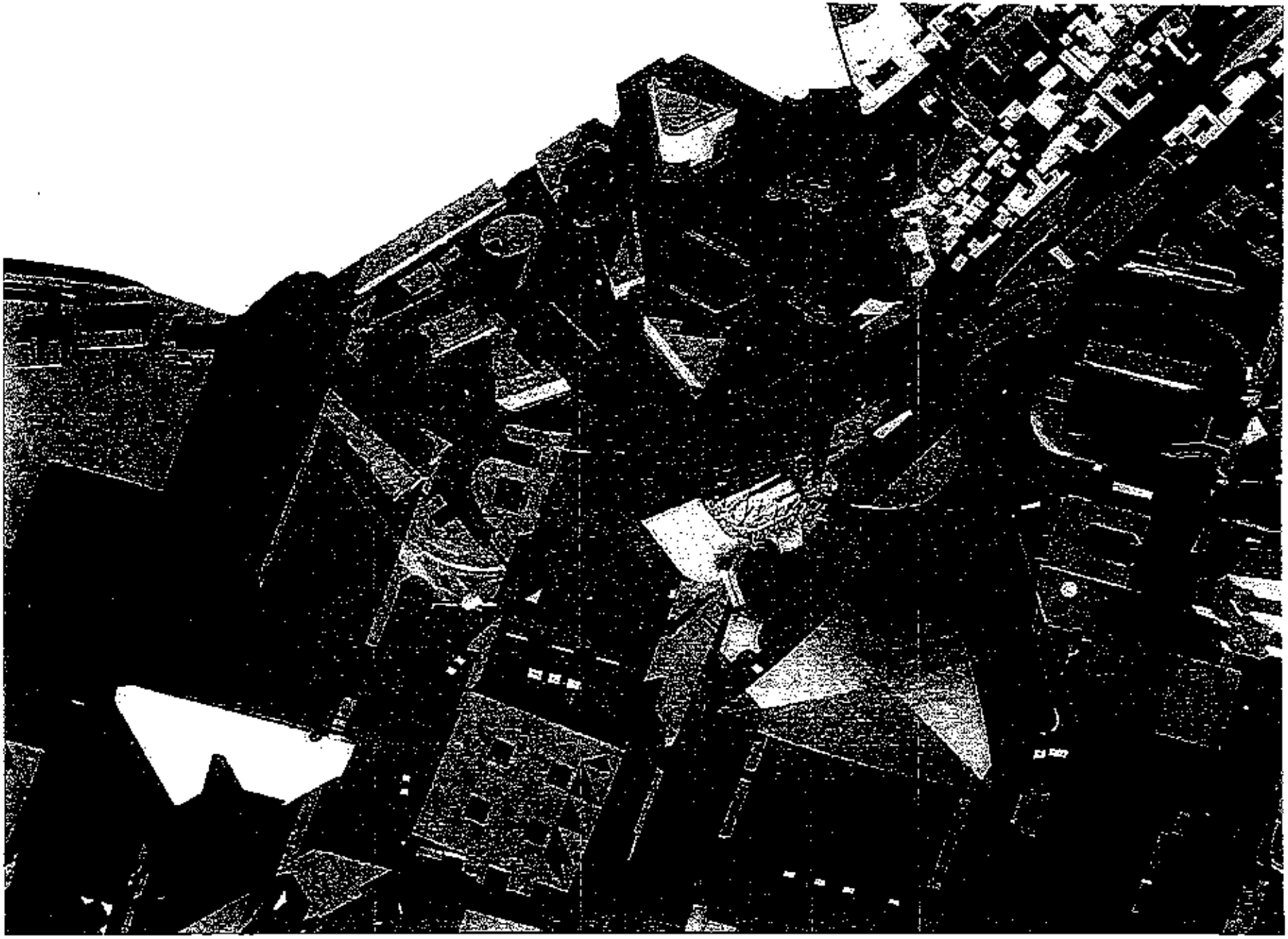












Annexe 4

Autorisation de construire, d'aménager, de modifier ou de changer de destination d'un immeuble de grande hauteur en application de l'article L.122-1 du Code de la construction et de l'habitation
- accordé pour le projet Phare par la Préfecture des Hauts-de-Seine en date du 18/06/2010

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFECTURE DES HAUTS-DE-SEINE

Le Préfet des Hauts-de-Seine

à

Monsieur le Directeur départemental de l'équipement

Affaire suivie par : Gérard LURION
gerard.lurion@developpement-durable.gouv.fr
Tél. 01 40 97 28 77 – Fax : 01 40 97 39 69

Objet : Autorisation de construire, d'aménager, de modifier ou de changer de destination un immeuble de grande hauteur en application de l'article L.122-1 du code de la construction et de l'habitation

Référence(s) : - articles L.122-1 et suivants, R.122-1 à R.122-11-5, L.111-8, R.111-19 à R.111-19-26, R.123-1 à R123-21 du code de la construction et de l'habitation
- permis de construire n° 092 062 10 D0008 / SCI CNIT DEVELOPPEMENT – tour PRARE

Pièce(s) jointe(s) :
- Avis favorable de la sous-commission départementale pour la sécurité du 26 février 2010
- Avis favorable de la sous-commission départementale pour l'accessibilité au titre des établissements recevant du public du 12 avril 2010
- Avis réputé favorable de la commission centrale pour la sécurité

En application de l'article L.122-1 du code de la construction et de l'habitation relatif à la délivrance des autorisations de travaux sur des immeubles de grande hauteur et considérant les avis favorables de la sous-commission départementale pour la sécurité du 26 février 2010, de la sous-commission départementale pour l'accessibilité du 12 avril 2010, j'autorise les travaux au titre de la sécurité des personnes contre les risques d'incendie et de panique dans les immeubles de grande hauteur décrits dans le dossier déposé en préfecture des Hauts-de-Seine par SCI CNIT DEVELOPPEMENT correspondant au permis de construire n° 092 062 10 D0008.

Conformément à l'article R.122-11-6 du code de la construction et de l'habitation, l'autorisation de travaux prévue à l'article L.122-1 vaut autorisation au titre de l'article L.111-8 de ce même code pour les travaux au titre de l'accessibilité aux personnes handicapées et de la sécurité des personnes contre les risques d'incendie et de panique dans les établissements recevant du public décrits dans les dossiers spécifiques joints à la demande d'autorisation de permis de construire n° 092 062 10 D0008.

Fait à Nanterre, le 10 JUIN 2010
Le Préfet,

Patrick STRZODA

Annexe 5

Avis favorable de la sous-commission départementale de la sécurité publique en date du 06/05/2010

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFECTURE DES HAUTS-DE-SEINE

REÇU le 28 MAI 2010
Rép.

25 MAI 2010

Direction Départementale de l' Équipement des Hauts-de-Seine

Service Aménagement

Direction

Nos réf. : 10-112
Vos réf. :
Affaire suivie par :
Fabienne Roquier-Chavanes
Tél. : 01 56 38 29 24 - Fax : 01 56 38 29 25
Courriel : fabienne.roquier-chavanes@developpement-durable.gouv.fr
Secrétariat de la sous-commission
Tel: 01.56.38.29.30 – Fax: 01.56.38.29.25
Courriel: isabelle.dufraisse@equipement.gouv.fr

Nanterre, le 6 mai 2010

Madame la Présidente
de la sous-commission départementale
de sécurité publique

à

Direction Départementale de
l'Équipement des Hauts de Seine

M. Hubert ANTIGNY
SEU/SU

Objet : Étude de sécurité publique concernant le projet de construction d'un immeuble de bureaux – Tour Phare à Puteaux
PJ : Un procès verbal

Par courrier cité en référence, vous m'avez transmis pour examen une étude concernant l'établissement visé en objet.

Je vous prie de trouver ci-joint le procès-verbal approuvé par la sous-commission départementale de sécurité publique, avec **AVIS FAVORABLE**, sous réserve de la prise en compte des préconisations faites par la BSPP et la DTSP.

La DTSP préconise tout particulièrement :

- une étude spécifique de résistance aux explosifs devrait être menée afin de protéger les points d'ancrage des piliers de la Tour
- la définition d'un accord avec la SNCF pour permettre la mise en place d'une vidéo-protection dirigée vers les points d'ancrage des piliers donnant sur le domaine public des quais.

Josiane CHEVALLIER

Présidente de la sous-commission départementale
de sécurité publique

Copie : UNIBAIL RODAMCO
AFL Conseil