Zeitschrift: Habitation : revue trimestrielle de la section romande de l'Association Suisse pour l'Habitat

Herausgeber: Société de communication de l'habitat social

Band: 43 (1970)

Heft: 11

Artikel: L'aménagement de la région de la Défense

Autor: Meau, Yves

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-126974

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 13.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

L'aménagement de la région de la Défense

par Yves Meau,
ingénieur des ponts et chaussées

Il faut encore beaucoup d'imagination au visiteur qui débarque du RER sur le parvis du Palais des expositions du CNIT pour se faire une image du futur quartier d'affaires de Paris qui est en train de s'édifier là, malgré les quelques tours déjà construites et l'enchevêtrement un peu inquiétant des chantiers.

Il lui en faut encore beaucoup plus si sa curiosité le pousse jusqu'à se rendre – en voiture pour le moment – sur l'emplacement de la station suivante du RER, dite station «M», à côté du chantier de la préfecture des Hauts-de-Seine, dans un site encore parsemé de bidonvilles et de dépôts de terre dans des terrains vagues.

Et pourtant, d'ici quelques années, ces paysages vont radicalement se transformer en un cadre urbain de vie et de travail le plus moderne, digne de Paris du XXe siècle.

Cette transformation est le fruit d'une longue évolution, commencée en 1667 avec Le Nôtre qui traça les Champs-Elysées, dont le prolongement jusqu'à la montagne Chantecoq fut décidé un siècle plus tard.

Elle est entrée dans les faits avec la création de l'Etablissement public pour l'aménagement de la région de la Défense, connu sous le sigle EPAD, par décret N° 58–815 du 9 septembre 1958, pris en application des articles 78–1 et 81–2 du Code de l'urbanisme et de l'habitation.

Mission et action de l'Etablissement public pour l'aménagement de la région de la Défense

Mission de l'EPAD

Le décret de 1958 a ainsi défini la mission de l'EPAD:

«Il est créé un établissement public de caractère industriel et commercial, chargé de procéder à toutes opérations de nature à faciliter la réalisation du projet d'aménagement de la région dite «de la Défense» et notamment:

» – de procéder à l'acquisition, au besoin par voie d'expropriation, des immeubles bâtis ou non bâtis nécessaires à la réalisation des travaux d'aménagement et d'équipement et, éventuellement, de construction de logements prévus au projet d'aménagement susvisé;

» – de procéder, dans les conditions prévues aux articles 141 et suivants du Code de l'urbanisme et de l'habitation, à la cession des immeubles acquis en vue de leur affectation conforme aux prévisions du projet d'aménagement.»

Dans le cadre de procédures d'urbanisme appropriées, l'EPAD doit donc tout d'abord s'assurer la maîtrise des sols. Le processus d'aménagement est ensuite engagé, dans le cadre d'un bilan programme, et nécessite au départ des moyens de financement importants, mais dont la rentabilité à terme est largement assurée.

Statuts de l'EPAD

L'Etablissement public pour l'aménagement de la région de la Défense est administré par un Conseil d'administration de dix-huit membres, dont la composition permet la représentation de l'Etat, de la région, du département, des communes et de divers organismes publics. Il comprend neuf membres représentant les collectivités locales et établissements publics; neuf membres représentant l'Etat.

L'actuel président-directeur général de l'EPAD est M. Millier, ingénieur général des Ponts et Chaussées.

Organisation de l'EPAD

Pour accomplir sa mission, l'Etablissement public emploie environ quatre cents personnes. Les cadres supérieurs comptent une trentaine de cadres administratifs, une trentaine d'ingénieurs et une vingtaine d'architectes.

La région de la Défense

La région de la Défense, champ d'action de l'EPAD, est constituée de deux zones où l'aménagement présente des caractères bien distincts:

– la *zone A,* qui s'étend sur 154 hectares, à cheval sur les communes de Courbevoie et de Puteaux, entre la Seine à l'ouest et la commune de Nanterre à l'est; c'est une zone à dominante d'affaires et de commerces qui fait l'objet d'un aménagement entièrement nouveau;

– la *zone B,* qui s'étend sur la commune de Nanterre entre la zone A et la Seine vers l'ouest, a une superficie bien supérieure, égale à 590 hectares. Mais elle est déjà très largement occupée par des ensembles importants de logements et par des équipements communaux, départementaux et même nationaux. En fait, l'intervention de l'EPAD ne porte effectivement que sur un peu plus du quart de cette surface, sur deux secteurs, accrochés sur les stations «M» et «P» de la section «Paris–Saint-Germain» du RER.

Plus à l'ouest, de l'autre côté de la Seine, figure au Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne une zone d'équipements régionaux importants, dans la plaine de Montesson. Il y a là un prolongement éventuel du champ d'action de l'EPAD.

Les procédures d'urbanisme

Il convient de distinguer les procédures relatives à la zone A et celles relatives à la zone B, en raison de leurs caractères différents, qui ont été soulignés plus haut.

Zone A. – Le cadre géographique et d'aménagement fut d'abord défini par un plan d'aménagement et un programme, approuvés par décret en Conseil d'Etat du 20 octobre 1956, après enquête et avis des Conseils municipaux intéressés et du Conseil général de la Seine, sous forme d'un projet revisé d'aménagement de la région parisienne.

Dès la publication de ce projet d'aménagement, un projet d'aménagement complémentaire avait été mis à l'étude qui, pour la partie la plus proche du pont de Neuilly, comportait un plan de masses conçu essentiellement sous forme d'ordonnances architecturales en bordure de l'avenue du Général-de-Gaulle.

Cependant, les études entreprises par l'EPAD dès sa création en 1958 montrèrent rapidement que, pour le secteur compris entre la Seine et les voies de chemin de fer Paris-Versailles, l'aménagement prévu devait être reconsidéré en raison, notamment, du projet de transformation de la RN 13 en autoroute.

Le règlement d'urbanisme distingue: un secteur d'affaires et d'habitation; un secteur d'habitation et de commerces.

En ce qui concerne le secteur «d'habitation et de commerces», le règlement d'urbanisme est le règlement traditionnel, imposant toute une série de règles relatives, notamment, à l'implantation des constructions les unes par rapport aux autres et par rapport aux limites de parcelles, à leur surface, à leur hauteur et leur volume.

Par contre, pour le secteur «d'affaires et d'habitation», le règlement d'urbanisme a été voulu extrêmement souple puisqu'il se contente de poser quelques principes généraux et de renvoyer pour l'essentiel, notamment en ce qui concerne la hauteur et le volume des immeubles, à des «plans de masses qui seront approuvés par le ministre de la Construction après avis du Comité d'aménagement de la région parisienne». En application de cette disposition originale, un plan de masses couvrant la totalité du secteur a été approuvé par le ministre de la Construction le 2 décembre 1964.

En fait, cinq ans après, ce plan de masses apparaît comme un cadre assez contraignant, puisque toute modification dans les volumes et les hauteurs des constructions nécessite l'engagement d'une procédure de revision du plan de masses.

Ainsi, le plan de masses, figé dans l'optique des études menées de 1960 à 1964, se prêtait mal aux exigences croissantes de la commercialisation. La période de 1965 à 1968 a, en effet, été marquée par l'hésitation et une certaine réserve des promoteurs et des investisseurs. Au fur et à mesure que l'intérêt des clients éventuels croissait et que l'opinion commençait à croire à l'opération, notamment à partir de 1969, grâce aux infrastructures déjà réalisées (voirie, RER, etc.) et aux premiers immeubles construits (ESSO, tour Nobel, tour Aquitaine), la nécessité impérieuse d'adapter, en quelque sorte, l'offre à la demande s'est fait sentir d'une façon pressante. Les grandes sociétés, les promoteurs, les investisseurs se pressent actuellement aux guichets du service commercial. Mais ils demandent – et c'est bien naturel – les premiers, de pouvoir construire des bâtiments parfaitement adaptés à leurs besoins particuliers, les autres, la possibilité de commercialiser les surfaces construites au mieux des désirs de leurs clients.

Si en 1963, des tours, comme la tour Nobel, ayant des dimensions de 24 × 42 m., sur une trentaine d'étages, représentant donc une surface de plancher de 30 000 m², étaient parfaitement adaptées au marché de la construction, il n'en est plus de même aujourd'hui. Une tour moyenne se situe désormais aux alentours de 60 000 m² de plancher, soit le double, et une tour importante entre 100 000 m² et 200 000 m².

Il eût certainement été de très mauvaise politique, au moment où la conjoncture commerciale est particulièrement favorable à l'EPAD, de ne pas déférer à ces demandes. C'est pourquoi, dès la fin de l'année dernière, les desiderata des clients potentiels ont été recensés et de nouvelles études entreprises, quartier par quartier, pour adapter le plan de masses à la demande; bien entendu, les équipes chargées par l'EPAD d'opérer cette revision ont reçu des instructions très strictes pour que le résultat de ces nouvelles études, qui conduisent nécessairement à la diversification des architectures, reste valable sur le plan de l'unité monumentale du quartier. Il faut, en effet, éviter l'erreur qui consisterait à remplacer la monotonie et la rigueur qui affectaient l'ancien plan de masses par l'incohérence et l'anarchie.

Pour s'affranchir de la rigidité formelle du plan de masses approuvé et donner au projet le caractère évolutif qui lui fait défaut actuellement, l'EPAD a engagé la procédure de

classement de sa zone d'action en zone d'aménagement concerté (ZAC), suivant les dispositions de la loi d'orientation foncière du 30 décembre 1967. L'EPAD pourra alors bénéficier des facilités dont jouissent les ZAC et, notamment, la possibilité d'opposer le sursis à statuer, une plus grande liberté à l'égard des règles d'urbanisme et, notamment, la dispense du permis de construire.
Un arrêté a déjà été pris en ce sens par le préfet des Hauts-de-Seine le 23 février 1970, qui classe la zone A de l'EPAD parmi les parties du territoire du département dans lesquelles le permis de construire n'est plus exigé, en application de la loi N° 69-9 du 3 janvier 1969.
Cependant, toute personne désirant entreprendre une construction à l'intérieur de la zone doit faire au préalable la déclaration prévue à l'article 85-2 du Code de l'urbanisme et de l'habitation.

Zone B. – Alors que la zone A fait l'objet d'un seul projet, dont le caractère exceptionnel a justifié des procédures exceptionnelles, la zone B présente, on l'a vu, une plus grande disparité.
Elle a fait l'objet d'un projet d'aménagement, en date du 20 octobre 1956, très largement dépassé et qui a été mis en revision.
Un grand nombre d'opérations y ont déjà été réalisées, ou sont en cours, qui ne sont pas le fait de l'EPAD. Parmi les plus importantes, il convient de signaler la Faculté de Nanterre, la Préfecture des Hauts-de-Seine, le Tribunal des Hauts-de-Seine, le nouveau Centre administratif et sportif de Nanterre, de nombreux ensembles d'habitations, notamment d'HLM de la ville de Nanterre.
D'autres sont le fait de l'EPAD, mais comme opérations annexes de la zone A. C'est le cas de la plupart des ensembles d'habitation construits ou en cours de construction destinés aux expropriés de la zone A, soit en totalité (ensembles des Lorilleux, du chemin de l'Ile, des Acacias, Rosiers-Fontaines), soit partiellement (Champs-aux-Melles).
L'action essentielle de l'EPAD se concentrera autour des deux stations du RER «M» et «P». A l'extérieur de ces secteurs opérationnels, les procédures normales d'urbanisme sont applicables dans le cadre d'un plan d'occupation des sols (POS), en cours d'établissement par la Direction départementale de l'équipement en liaison avec l'EPAD et la commune de Nanterre.
A l'intérieur des secteurs opérationnels, les terrains seront acquis par l'EPAD, qui réalisera l'aménagement défini par un plan d'aménagement de zone assorti d'un bilan programme.
Ces secteurs pourraient être constitués en zones d'aménagement concerté (ZAC), indépendantes, ou non, dont la réalisation serait confiée, en tout ou partie, à des groupes de promoteurs agissant dans le cadre d'actes de cession et de conventions passées avec l'Etablissement public.

La maîtrise des sols

L'EPAD acquiert la propriété des sols nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement par acquisition directe ou par voie d'expropriation, après déclaration d'utilité publique (DUP). Un décret en Conseil d'Etat du 9 septembre 1958 a déclaré d'utilité publique les acquisitions à réaliser à l'intérieur des périmètres qu'il a définis et qui, en de nombreux points, ne coïncidaient pas avec le périmètre d'aménagement du 20 octobre 1956, soit parce qu'il était apparu que certains quartiers ne nécessitaient pas d'expropriation généralisée, soit parce qu'il avait semblé nécessaire de maintenir, au moins dans un premier temps, certains immeubles importants ou de construction récente.
Depuis, plusieurs DUP complémentaires sont intervenues, notamment pour la réalisation d'opérations annexes de relogement, et la poursuite des études montre la nécessité d'élargir encore, dans la plupart des secteurs, le périmètre de DUP qui tend ainsi à se rapprocher du périmètre d'aménagement, du moins en zone A.
Le relogement des habitants a été considéré, dès l'origine, comme le problème à résoudre en toute première priorité. Bien sûr, des inquiétudes et même de nettes oppositions se sont fait jour, des associations efficaces se sont constituées pour défendre les expropriés. Cela était parfaitement normal et légitime.
Cependant, le concours précieux des municipalités de Courbevoie, Nanterre, Puteaux, représentées d'ailleurs au Conseil d'administration de l'Etablissement public, ont grandement contribué à régler ces problèmes humainement délicats sans trop de souffrances ni de protestations.
Assuré de ce concours indispensable, l'EPAD s'est efforcé de rechercher en commun les solutions les mieux adaptées et les plus satisfaisantes pour le bien de chacun: base raisonnable d'indemnisation, recherche des contacts personnels, examen attentif de tous les cas particuliers, mise en place, en dehors de toute contrainte réglemen-

taire, de moyens divers permettant d'assurer ou de faciliter le relogement et la réinstallation des expropriés. Sont également réglés au mieux, avec les municipalités, les déplacements nécessaires de certains équipements communaux, dans des conditions qui permettent, le plus souvent, leur modernisation.

Les moyens financiers

L'EPAD, étant un établissement à caractère industriel et commercial, doit équilibrer ses dépenses et ses recettes, dans le cadre de bilans-programmes portant sur les principaux secteurs d'aménagement.

Il convient de distinguer, du point de vue du financement, trois catégories d'opérations:

1. *Les opérations réalisées par l'EPAD pour le compte de l'Etat*

Il s'agit des travaux routiers sur la voirie nationale (autoroutes A 14, A 86, voies rapides, dites «régionales» en zone A, voies rapides F 14, 2 B, 3 B en zone B), financés par le Fonds spécial d'investissement routier avec une participation du district de la région parisienne et d'une partie des travaux du RER, financés à parts égales par l'Etat et le district.

Si l'EPAD n'intervient donc pas dans le financement de ces travaux, il convient de préciser, toutefois, que l'EPAD a financé l'achat et la libération des terrains d'emprise de la voirie régionale en zone A et qu'il finance la couverture, l'éclairage et la ventilation de l'autoroute A 14 dans la traversée de la zone A, car ces travaux sont la conséquence du parti d'urbanisme qui nécessite la couverture de l'autoroute.

2. *Les opérations réalisées pour le compte des collectivités locales*

Il s'agit essentiellement:

– des ouvrages primaires d'assainissement (collecteurs d'eaux usées et d'eaux pluviales et ouvrages annexes);

– des équipements scolaires (classes maternelles, groupes primaires, centre d'enseignement supérieur);

– des équipements sportifs correspondants (gymnases, plateaux de plein air), ces équipements faisant l'objet d'une programmation en fonction du nombre des logements prévus dans le secteur, en liaison avec les communes intéressées.

Les travaux correspondants, dont le département ou les communes sont maîtres d'ouvrage sont, en principe, financés par les collectivités locales, avec les subventions normales de l'Etat et, éventuellement, du district.

3. *Les opérations qui constituent l'aménagement proprement dit de la région de la Défense*

Ces opérations sont les suivantes: acquisitions foncières, libération des sols, construction des infrastructures et des équipements communs, commercialisation et vente des volumes à réaliser par les promoteurs, mise en place d'une organisation destinée à gérer l'ensemble urbain.

Les études et les travaux correspondants sont financés par l'EPAD, qui doit équilibrer financièrement l'opération d'aménagement, mais qui n'intervient plus ensuite dans les dépenses d'exploitation des ouvrages définitifs.

Ainsi un bilan programme pour l'aménagement de la zone A a-t-il été établi et approuvé en 1964. Depuis, il fait l'objet de mises à jour périodiques.

Il s'établit, actuellement, en dépenses et en recettes, aux environs de 2 milliards 500 millions de francs.

Les principales rubriques de ce bilan sont les suivantes:

Pour les charges: acquisitions foncières: 25%; études et travaux d'équipement: 60%; frais généraux: 10%; frais financiers: 5%.

Pour les produits: redevances pour droit de construire: bureaux, 60%; commerces, 25%; habitations, 8%; total 93%; aliénation d'immobilisations, participations, recettes diverses: 7%.

Les redevances pour droit de construire constituent l'essentiel des produits. Elles sont donc la contrepartie des dépenses supportées par l'EPAD pour les acquisitions foncières et les travaux d'équipement qui permettent de créer l'environnement défini par le parti d'aménagement.

Cependant les dépenses de l'EPAD interviennent bien avant que les produits, qui commencent à être perçus au moment de la commercialisation des immeubles, puissent les équilibrer.

C'est pourquoi, l'EPAD doit recourir à l'emprunt auprès de la Caisse des dépôts dans le cadre du Fonds national d'aménagement foncier et d'urbanisme.

Des prêts lui sont consentis pour huit ans à des taux réduits, dans le cadre d'une autorisation annuelle donnée par le gouvernement. Actuellement, le montant des prêts consentis à l'EPAD s'élève à 480 millions de francs. Ils seront intégralement remboursés.

L'aménagement de la zone A de la Défense

Les objectifs recherchés par la création de ce quartier d'affaires ont été ainsi précisés:
« – donner aux habitants de ce secteur et au nombreux personnel de bureau qui doit y trouver place des conditions de vie meilleures, largement à l'écart de la circulation routière;
» – améliorer la circulation automobile, tant la circulation à destination lointaine que la circulation locale, en différenciant les divers courants et en établissant de nouvelles liaisons avec les collectivités voisines;
» – réserver de très vastes parkings (15 000 places environ), qui serviront pour les habitants de la région de la Défense, pour les cadres et employés de nombreux bureaux qui doivent y être installés et, enfin, pour le garage des voitures des personnes, de plus en plus nombreuses, arrivant de l'extérieur et qui préfèrent utiliser les transports en commun pour circuler dans Paris.»

Données architecturales. – La région de la Défense bénéficie d'un emplacement remarquable puisqu'elle se situe presque exactement dans l'axe historique est-ouest de Paris, dans le prolongement des voies et des monuments les plus fameux:
- le Louvre,
- le Jardin des Tuileries,
- la place de la Concorde,
- l'avenue des Champs-Elysées,
- la place de l'Etoile,
- l'avenue de la Grande-Armée, prolongée hors Paris par l'avenue de Neuilly.

L'architecture à réaliser devait à la fois constituer un témoignage de notre époque et s'intégrer tout au long de cet axe prestigieux.
La décision prise en 1953 de construire, au rond-point de la Défense même, un vaste palais d'expositions était, dans l'esprit des pouvoirs publics, de nature à amorcer l'aménagement du secteur et à lui donner précisément le caractère d'un quartier d'affaires. Le Centre national des industries et des techniques (CNIT) édifia, de 1956 à 1958, le palais que tout le monde connaît aujourd'hui; l'EPAD qui, lors de sa création, a trouvé cet élément d'équipement achevé, s'est toujours efforcé d'en tenir compte dans ses études et même d'en tirer parti comme un des principaux éléments d'animation.

Données techniques. – La zone A est coupée en deux par l'avenue du Général-de-Gaulle (RN 13) qui fut longtemps la voie française où la circulation était la plus dense, autoroutes comprises, avec un trafic de l'ordre de 65 000 véhicules par jour. Il n'était guère possible de dévier ce flot ininterrompu de voitures, et pourtant, il importait de donner au quartier à créer l'unité sans laquelle il eût été impossible de réaliser un véritable centre d'affaires.

La solution, un moment retenue, consistant à jeter des passerelles par-dessus l'avenue du Général-de-Gaulle, fut assez vite abandonnée, car l'unité nécessaire n'était pas sauvegardée et, au surplus, le résultat eût été particulièrement inesthétique.

La très forte dénivellation (22 m.) existant entre le point haut de la zone, à son extrémité ouest, et le point bas, à l'est, constitué par le pont sur la Seine, donna l'idée aux architectes-urbanistes – l'équipe initiale était constituée, outre les architectes-urbanistes de l'EPAD, de MM. Herbé, Auzelle, Camelot, de Mailly, Zehrfuss – d'utiliser ce creux naturel en le recouvrant d'un vaste plateau artificiel en pente douce de 1200 m. de longueur sur 200 m. de largeur en moyenne, soit une surface totale de l'ordre de 25 ha., qui deviendrait ainsi le sol de la ville, réservé aux piétons, tout ce qui est l'accessoire indispensable à la vie de la cité (circulation, desserte, stationnement, réseaux divers) trouvant sa place dans le volume délimité entre cette plate-forme et le sol naturel ou, en particulier, seront logées environ 20 000 places de parkings.

Les circulations. – Les transports en commun ont fait l'objet d'études attentives; il importait, en effet, que tous ceux qui seront appelés à vivre ou à travailler dans le nouveau quartier puissent, le plus possible, s'affranchir des moyens de transports individuels. Le complexe des transports publics comprendra:

1. Tout d'abord, le Réseau express régional (RER) qui, dans sa phase définitive, reliera la banlieue ouest (Saint-Germain) à la banlieue est (Boissy-Saint-Léger), avec une vitesse de pointe de 90 km/h. et une capacité de transport de 40 000 voyageurs à l'heure dans chaque sens. Le tronçon Etoile-Défense, d'une longueur de 4 km. 800 sans station intermédiaire, est en service depuis le mois de février 1970, mettant ainsi le cœur de la zone A, avec le CNIT et les premières tours déjà habitées, à moins de quatre minutes de l'Etoile. L'an prochain, la mise en service du tronçon Etoile-Auber mettra la Défense à moins de dix

minutes de l'Opéra, avec une seule station intermédiaire à l'Etoile.

2. Une nouvelle gare SNCF, en service depuis la fin de l'année dernière, en communication directe avec la station Défense du RER, qui permet aux voyageurs des lignes Saint-Lazare–Versailles–Saint-Nom-la-Bretèche d'accéder facilement à la Défense.

3. Une gare routière, enfin, en communication directe avec la station du RER, qui est actuellement en construction. Située sous l'ancien rond-point, elle se divise en deux parties, comprenant chacune trois quais de 50 m. de long, pouvant recevoir quatorze postes d'attente.

Cette gare routière assurera le terminus d'une douzaine de lignes RATP; elle sera également utilisée par des lignes d'autocars privés; d'ores et déjà, une station provisoire est en service depuis l'ouverture du RER.

Tout a donc été mis en œuvre pour faciliter l'accès de la Défense par les transports en commun, mais l'automobiliste n'a pas été négligé pour autant. La principale raison des difficultés actuelles de circulation sur l'avenue du Général-de-Gaulle et sur les RN 13 et 192 réside dans la coexistence, sur une même artère, des trafics à grande distance et des circulations régionales, voire purement locales. Il était impossible, dans le cadre de l'aménagement du quartier de ne pas porter remède à cette situation et de laisser la circulation locale et régionale emprunter, sous la dalle, l'axe central. Aussi, ces dernières circulations ont-elles été rejetées à la périphérie de la zone. Une voie en sens unique de 5 km. de longueur environ, avec trois ou quatre voies suivant les sections, ceinturera le futur quartier dans son ensemble, raccordée néanmoins par des échangeurs aux deux radiales: RN 192 et RN 13 qui partent du rond-point, l'une vers Pontoise, l'autre vers Saint-Germain. Ce boulevard circulaire permettra l'accès aux voies des parkings situés sous les dalles. Enfin, deux bouclages intermédiaires permettront aux automobilistes de ne pas effectuer le tour complet du quartier.

Les trois grandes radiales du quartier seront réservées à la circulation à grande distance ou régionale:

– l'avenue du Général-de-Gaulle sera transformée en autoroute qui assurera la liaison de Paris à la Normandie;

– les RN 13 et 192 assureront, à partir du centre de la Défense, le trafic vers Pontoise et Saint-Germain.

La jonction de ces trois artères sera assurée par un échangeur souterrain à cinq niveaux superposés, actuellement en cours de construction.

Enfin, une voie de desserte locale, qui surplombera de chaque côté l'autoroute A 14 au-dessus de l'étage supérieur du dernier niveau des parkings, sera réservée aux autobus, aux taxis, ainsi qu'aux camions de livraison pour permettre, par les sous-sols, la desserte directe des immeubles.

De chaque côté de l'axe central, les volumes compris entre les dalles latérales et le sol naturel seront aménagés en partie en parkings souterrains à plusieurs niveaux. Enfin, entre les dalles et le dernier niveau des parkings, un niveau de grand gabarit (3 m. 60), dit «entrepont», sera réservé à la desserte des immeubles et des sous-sols des commerces.

Ainsi, partant du niveau le plus bas, on trouve:

– tout d'abord, le Réseau express régional, dont la cote de niveau est commandée par la traversée de la Seine au pont de Neuilly;

– puis, immédiatement au-dessus, la voie autoroutière qui se raccorde à l'autoroute de l'Ouest, liée dans un tronc commun à la circulation nationale aussi bien en direction de Pontoise que de Saint-Germain;

– ensuite, un niveau à grand gabarit, dit «entrepont», situé immédiatement sous la dalle piétons, qui permet l'accès aux immeubles et aux commerces au moyen d'une voie de desserte intérieure;

– enfin, les dalles piétons qui comprennent la dalle centrale, en pente continue au-dessus de l'actuelle avenue du Général-de-Gaulle et les dalles latérales qui se raccordent à la première en différents points.

Les dalles. – Au-dessus du niveau «entrepont» s'étend le sol artificiel. Il se compose de trois parties:

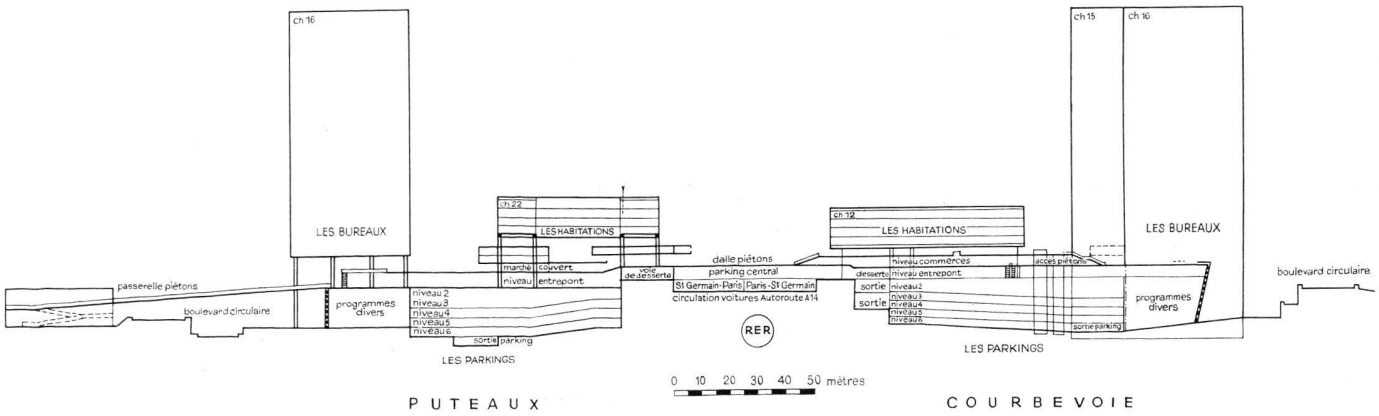
– le parvis, vaste esplanade horizontale d'une surface de 4 ha., située au-dessus de la station du RER, de l'échangeur routier et de la gare routière; c'est sur cette esplanade que débouchent les escaliers mécaniques des quatre sorties de la station du RER;

– la dalle centrale, en pente douce au-dessus de l'actuelle avenue du Général-de-Gaulle, sur une longueur de 1000 m. environ;

– les dalles latérales s'étageant en gradins de part et d'autre de la dalle centrale.

Les immeubles. – Le plan de masses de 1964 prévoyait trois ordres principaux d'architecture, correspondant aux trois catégories de bâtiment:

Coupe transversale Puteaux-Courbevoie



- les bureaux *(ordre haut);*
- les habitations *(ordre moyen);*
- les commerces *(ordre bas).*

S'agissant de créer un quartier d'affaires, il a paru important, en effet, d'y prévoir non seulement des commerces à l'usage des employés des bureaux, mais également un nombre suffisant d'habitations pour éviter la disparition complète de toute activité après la fermeture des bureaux.

Les immeubles de bureaux: une trentaine de tours de vingt-cinq à trente niveaux et d'environ 30 000 m² de surface de planchers chacune, culminaient dans le plan de masses initial à une hauteur constante. Seule exception, une tour de plus de 200 m. de hauteur et d'environ 150 000 m² de surface de planchers, située face au bâtiment bas que constituent le CNIT à l'extrémité ouest du quartier, devait rompre l'éventuelle monotonie de cette masse.

Nous verrons plus loin comment ce parti initial a évolué.

Les immeubles d'habitations: le plan de masses initial prévoyait, en ce qui les concerne, deux caractéristiques principales: hauteur moyenne de quatre à huit étages et plan rectangulaire entourant un jardin central, suivant un parti dit «Palais royal». L'idée consistait à prévoir, à l'abri de l'animation du quartier d'affaires, de petites unités urbaines, îlots de calme et de verdure où l'intimité des habitants serait sauvegardée. Les 5000 logements prévus correspondent à une très faible augmentation du nombre des foyers qui vivaient dans le secteur avant l'opération.

Il convient de rappeler, en effet, que l'aménagement de cette zone a pour objet essentiel la création d'un quartier d'affaires et que, s'il était nécessaire d'y prévoir des habitations pour des raisons d'animation, la majeure partie des surfaces construites devait, de par le programme fixé, être réservée à la construction de bureaux et de commerces.

Les commerces: au pied des immeubles de bureaux et d'habitations, sur un ou deux niveaux, des volumes, le plus souvent aménagés dans le recouvrement des dalles latérales en gradins, sont réservés aux commerces pour les besoins locaux.

Evolution des études

Les premiers travaux et les premières commercialisations ont été effectués dans le cadre du plan de masses de 1964.

Différents facteurs intervenus en 1968 et 1969 ont cependant fait apparaître la nécessité d'une évolution.

Commerces. – Tout d'abord, sur le plan des commerces, les études entreprises dès 1966, concernant le pouvoir d'attraction du quartier de la Défense sur la région environnante, ont permis de penser que l'implantation à proximité de la station du RER d'un vaste centre commercial régional était possible et souhaitable, notamment sur le plan de l'animation du quartier.

Ces études ont été reprises en 1969, dans le cadre de l'aménagement du secteur de la grande tour que le plan de masses de 1964 avait laissé de côté, prévoyant seulement l'implantation d'un immeuble de très grande hauteur sans en définir l'organisation de façon précise.

Elles portent actuellement sur l'aménagement d'un ensemble appelé «Tête Défense», situé en face et à l'ouest du CNIT, qui comprendrait la grande tour elle-même et des immeubles de bureaux, portant le total du programme de ce secteur à environ 300 000 m²; un complexe commercial très important, avec 140 000 m² de surfaces de vente, comportant plusieurs grands magasins, des galeries marchandes, ainsi que des activités de loisirs et d'animation, plusieurs hôtels de grande capacité de 700 à 1200 chambres et, pour desservir le tout, un ensemble de parcs de stationnement intégrés, d'une capacité de 8000 à 10 000 places.

Densité. – Sur le plan de la densité, l'ancien plan de masses, avec ses 800 000 m² de planchers de bureaux, avait été établi avec une certaine prudence à une époque où la pression de la demande commerciale ne s'était pas encore manifestée. Maintenant que cette pression se révèle particulièrement vive, l'EPAD met en œuvre un plan de masses considérablement plus dense. Cette évolution va dans le sens d'un meilleur équilibre financier de l'opération, dont les termes sont maintenant mieux connus, mais aussi d'une meilleure rentabilité des investissements considérables consentis par la collectivité, notamment pour les infrastructures de transport. A ce sujet, il convient de signaler que le prolongement de la ligne Issy-Plaine-Puteaux jusqu'à la Défense, actuellement à l'étude, viendrait encore renforcer la puissance des moyens de transport concentrés à la Défense.

Il est prévu actuellement de construire environ 1 500 000 m² de planchers de bureaux, soit près du double de ce qui était initialement projeté, cela en augmentant les surfaces de planchers et les hauteurs des tours. C'est ainsi que les surfaces de planchers par tour sont passées de 30 000 à 60 000, voire 100 000 m² et que les hauteurs atteignent qua-

rante-cinq niveaux (180 m. environ), sans compter la grande tour qui dépassera vraisemblablement 200 000 m² et soixante niveaux – peut-être davantage – les études étant actuellement en cours, en liaison étroite avec le promoteur.

Habitations. – En ce qui concerne les habitations, les premières tentatives de commercialisation à des promoteurs privés ont fait apparaître que le parti dit «Palais Royal» était assez contraignant sur le plan technique par suite de la structure des infrastructures de parkings sur lesquelles il devait généralement être construit.
Les études très poussées menées avec certains promoteurs, les appels à la concurrence engagés auprès d'autres, ont révélé que cette formule ne devait pas être retenue d'une façon systématique. Par ailleurs, la densification des surfaces de bureaux entraînant un accroissement des surfaces réservées à l'habitation, pour que l'équilibre recherché entre les activités diurnes et nocturnes soit maintenu, il a été nécessaire d'abandonner également le principe retenu dans l'ancien plan de masses, selon lequel les immeubles d'habitation ne devaient pas dépasser huit étages.
Ainsi, quelques immeubles d'habitation en forme de tour ont-ils pu être commercialisés.

Stationnement. – Sur le plan du stationnement, il est apparu avec évidence que la capacité des parcs de stationnement ne pouvait être augmentée en proportion de l'accroissement des programmes des superstructures, la limite étant imposée par la capacité de la voirie. C'est la desserte puissante du RER qui a justifié une réduction du ratio du nombre de places de parking par 1000 m² de surface de bureaux hors-d'œuvre, de quatorze à douze, ou même à dix, en fonction de la situation par rapport à la station. Ainsi, on peut dire qu'au voisinage de la station, une place de parking vaut 100 m² de bureaux. Dans ces conditions, on conçoit que la création d'un parc de dissuasion de 1000 places, par exemple, qui empêcherait la construction de 100 000 m² de bureaux, serait absolument antiéconomique à cet emplacement.
Ce parc de dissuasion sera construit à la station suivante, au point «M», en zone B, avec une capacité de 2500 places, dans de bien meilleures conditions. Sa construction doit démarrer en 1971.

Animation. – Sur le plan de l'animation ou, plus généralement, pour reprendre une expression à la mode, de l'environnement, tout un ensemble d'études et de réflexions s'efforcent de cerner un domaine d'une importance capitale, mais que l'on ne peut appréhender de façon vraiment méthodique.
Beaucoup craignent que l'élégante maquette ne devienne, dans la réalité, une cité écrasante pour l'homme. Incontestablement, le centre d'affaires aura une densité très importante par rapport à d'autres ensembles de la région parisienne. Mais là n'est pas le problème, car la caractéristique essentielle de la Défense sera la suppression, au niveau du rez-de-chaussée du quartier, de toutes les nuisances inhérentes à notre civilisation, notamment la circulation.
Sur ce point, le plan de masses prévoit une séparation complète de la circulation automobile et des cheminements piétons. Ceux-ci auront à leur disposition la grande dalle centrale et les dalles latérales plus réduites, aménagées aussi agréablement que possible. Encore faut-il que le piéton ne soit pas condamné, sans autre choix possible, à parcourir cette dalle, fort agréable en certaines saisons, mais peut-être pas pendant certaines périodes de climat rigoureux. Cela est d'autant plus important que la séparation des circulations impose aux piétons des cheminements parfois assez accidentés et assez longs.
Il y a là une direction d'étude particulièrement fondamentale qui inspire certaines modifications du plan de masses et qui a conduit à une étude systématique des moyens de transport susceptibles d'être mis à disposition des piétons à l'intérieur de la zone A, notamment sur la dalle centrale (minibus électriques, tapis roulants, télécabines).
Une ambition de la Défense est de devenir l'antithèse des quartiers d'affaires internationaux traditionnels: Manhattan et la Cité de Londres. Des aménagements sont étudiés pour accueillir la population parisienne et les touristes. Des espaces ludiques seront dessinés dans cette ville moderne qui recouvriront, en fait, toutes les structures depuis la crèche d'enfant, jusqu'au laboratoire d'art. Aux équipements classiques comme les cinémas, restaurants, drugstores, piscines, patinoires, s'ajouteront des formules nouvelles: ainsi, un centre d'art et de loisirs côtoiera le centre commercial régional et regroupera un centre du mobilier contemporain, des galeries d'exposition, des boutiques d'antiquaires.
La Défense doit répondre à l'image magique de l'antique ville chinoise, dont il est dit qu'elle ne dort jamais: le jour et la nuit ne seront que les deux faces d'une même vitalité.

Dominée le jour par une intense activité commerciale, elle connaîtra en régime nocturne une animation tout aussi intense mais d'un autre ordre cette fois, récréative. Ces objectifs ne seront pas atteints sans une réflexion approfondie sur les motivations et la politique d'animation de la Défense, réflexion qui inspire tout l'ensemble des études sectorielles sur les espaces libres, les équipements collectifs, le mobilier urbain, l'éclairage, les déplacements et, bien sûr, les projets d'aménagement eux-mêmes et, en premier lieu, celui de la dalle centrale.
Disons en quelques mots, pour respecter le cadre de cet article et sans anticiper sur le terme du projet en cours d'étude, que la dalle centrale présentera à ses extrémités deux points forts, le plus fort étant, à l'ouest, le parvis du quartier «tête Défense», dont il a déjà été question plus haut; à l'autre extrémité, du côté du pont de Neuilly, l'ensemble de passerelles et de paralumes prévu dans le plan de masses initial sera remplacé par une patinoire agrémentée de jardins, environnée de restaurants, de terrasses de cafés, non loin d'un hôtel de grand standing.
Entre ces deux points forts, deux zones intermédiaires: à l'ouest une zone d'expositions temporaires où pourraient être montées des structures gonflables ou provisoires; à l'est, une esplanade avec, en défoncé, deux grands patios, dont l'un recevrait des petits commerces d'arts ou de collectionneurs du genre bouquinistes, philatélistes, et l'autre, des équipements collectifs correspondant aux habitations riveraines, en particulier ceux qui concernent l'enfant.

Programmation. – Sur le plan de la programmation, l'EPAD s'est préoccupé, dès le début de ses études, des problèmes posés par les équipements collectifs nécessaires à la vie des habitants et des personnes venant travailler dans son périmètre d'aménagement.
La création au début de 1970 d'un groupe de programmation à la Division études générales a permis, sur la base des études partielles déjà faites, de préparer le programme des équipements collectifs à court et à moyen terme. Un avant-programme relatif aux communes de Courbevoie et de Puteaux va être mis en consultation auprès des communes et des administrations.
Il est très important que ces études soient menées en liaison étroite avec les communes, car il faut éviter que le réseau des équipements collectifs desservant la zone A soit conçu comme une entité autonome vis-à-vis du reste de la commune. Bien plus, il est souhaitable que la localisation de ces équipements, sans imposer des déplacements excessifs aux usagers, contribue au «désenclavement» de la population de la zone A en favorisant les échanges avec la ville traditionnelle environnante.
Pour les équipements scolaires – sur lesquels les études ont porté en priorité – l'avant-programme prévoit sur l'ensemble de Courbevoie et Puteaux, compte tenu du transfert et de la modernisation de certains établissements:
– dix écoles maternelles de quatre classes;
– quatre groupes primaires de vingt classes;
– deux CES de 1200 élèves.
Sans donner ici le détail des autres équipements collectifs, on indiquera seulement qu'il porte sur:
– les équipements de caractère sanitaire et social: protection maternelle et infantile, crèches, halte-garderie, jardins d'enfants, centres sociaux, foyers de jeunes travailleurs, maisons de retraite et foyers-restaurants pour personnes âgées;
– les équipements de caractère socio-éducatifs: maisons de jeunes;
– les équipements à caractère administratif: annexes de mairie, bureaux de Sécurité sociale, recettes et bureaux PTT, centres fiscaux, caserne de pompiers.

Régime juridique
Pour la zone A, l'EPAD a été conduit à adopter un régime juridique entièrement original.
1. L'Etablissement public conserve provisoirement l'entière propriété du sol, sauf en ce qui concerne les immeubles-tours qui sont autonomes par rapport aux structures avoisinantes et ont leur implantation profonde dans le sol. L'Etablissement public cède aux constructeurs de tours le polygone de sustentation de celles-ci.
2. Immédiatement au-dessus du sol se trouvent, essentiellement, les niveaux de parkings. Ces parkings sont construits par l'Etablissement public. Celui-ci en conserve provisoirement l'entière propriété. Leur exploitation sera confiée à un ou plusieurs concessionnaires. Ces parkings seront banalisés.
3. L'Etablissement public construit l'ensemble des structures jusqu'à la dalle supérieure réservée aux seuls piétons.
4. L'Etablissement public, outre le droit de construire les tours, cède:
– des locaux construits à l'intérieur des infrastructures; cette cession porte sur le plancher et les murs cloisons (éventuellement, en mitoyenneté) et comporte le droit

«d'accrochage» au plafond; toutes les structures porteuses, éventuellement situées à l'intérieur des locaux, sont exclues de la cession;
– le droit de construire des volumes au-dessus de la dalle supérieure, soit directement sur celle-ci, soit sur des pilotis s'élevant au-dessus de la dalle.
5. L'Etablissement public va susciter la création:
– d'associations foncières urbaines d'îlots (associations syndicales de propriétaires) réunissant les divers propriétaires de volumes privés (dont l'Etablissement public au titre des parkings) correspondant chacun à un îlot fonctionnel;
– d'une union entre ces associations foncières urbaines d'îlots.
Les associations foncières d'îlots seront chargées de l'entretien et de la gestion de tous les ouvrages d'intérêt collectif intéressant l'îlot: voies, communications verticales (escaliers, escalators, etc.), portions de dalles jardins, éclairage, éventuellement, ventilation... et structures porteuses. La propriété de ces ouvrages et, notamment, des structures porteuses sera transférée aux associations, à l'exclusion des sols d'appui.
L'union, outre qu'elle sera chargée des services communs aux associations d'îlots et de la représentativité de l'ensemble, sera chargée de l'entretien et de la gestion de tous les ouvrages qui, en toute logique, devraient ultérieurement être classés dans le domaine public de la collectivité publique (chacune des communes, syndicat de communes à créer, département): grande voie de desserte intérieure, autres voies principales, communications verticales centrales, partie centrale de la dalle, grand parvis, ventilation et éclairage correspondant, structures porteuses y afférentes. L'opération sera organisée de manière à permettre une prise en charge progressive d'une partie des charges de l'union par la collectivité publique (au fur et à mesure de la croissance du produit fiscal).
L'entretien des ouvrages d'intérêt collectif sera ainsi parfaitement assuré, car:
– les associations foncières urbaines sont des établissements publics soumis au contrôle du préfet;
– les redevances à payer par les associés sont assimilées à des impôts; de plus, elles peuvent faire l'objet d'inscription de privilège (loi d'orientation foncière).
Le préfet peut, au besoin, faire exécuter les travaux d'office et inscrire d'office les recettes correspondantes au budget des associations.
Les charges sont réparties et les propriétaires associés au prorata des superficies de plancher hors œuvre dont ils sont respectivement propriétaires, ces superficies étant pondérées en fonction de la nature de leur affectation (commerces, bureaux, habitations, parkings, etc.).
Les assemblées générales et conseils syndicaux des associations sont organisés de manière que chaque catégorie de propriétaires y soit représentée sans qu'aucune d'elles puisse être majoritaire.
6. Chacun des centres commerciaux fera l'objet d'un groupement d'intérêt économique chargé de prendre toutes mesures nécessaires à la mise en valeur et à l'exploitation rationnelle du centre.

Réalisation de l'opération

Pour engager l'opération, l'EPAD a dû commencer par s'attaquer au problème foncier, lancer les premiers travaux d'infrastructure, et faire intervenir les promoteurs avec lesquels les rapports ont évolué dans le sens d'une association plus étroite aux études et aux réalisations.

Libération des terrains. – La décision de raser en totalité 5760 logements dans lesquels vivaient plus de vingt mille personnes n'a pas été sans poser à l'EPAD de graves problèmes sur le plan humain. L'EPAD devait, sinon obtenir l'adhésion enthousiaste de l'ensemble de la population intéressée, du moins désarmer son opposition et, même, obtenir sa compréhension.
Pour y parvenir, il a dû s'efforcer de mener les opérations de relogement de telle manière que les familles évincées ne fussent pas éloignées des lieux où elles avaient l'habitude de vivre, notamment, en ce qui concerne les personnes âgées. Des programmes d'habitations à loyer modéré ont été mis sur pied et sont actuellement en grande partie réalisés. D'autre part, la disparité du loyer entre les immeubles anciens et les bâtiments neufs, même s'ils font partie du secteur HLM, entraîne bien souvent des difficultés qui ne peuvent être surmontées que par un examen attentif et particulier de chaque cas. L'éviction des artisans et des petits industriels, en nombre important et pour lesquels il était vital de se réinstaller à proximité immédiate de la zone pour ne pas perdre une clientèle à prédominance locale, a également soulevé des questions délicates.
Pour les régler, l'EPAD a suscité la création de trois zones industrielles:
– «Les Groues», à Nanterre, d'une superficie de 9 ha. environ, divisée en lots de superficie variable, allant de

2500 à 17 000 m² sur lesquels ont été favorisées les constructions en copropriété (groupements de cinq à sept sociétés dans le même immeuble);
Dans cette zone, un bâtiment industriel collectif (opération CIPAID) groupe, sur cinq niveaux, dans des cellules-ateliers de 250 m² chacune, formant ensemble 17 500 m², vingt et une industries qui disposent d'importants services communs (chauffage, restaurant, centre médico-social, etc.);
– «Les Guilleraies», dans la zone industrielle de Rueil-Nanterre (huit lots de 1300 et 11 600 m² sur une superficie totale de 5,8 ha.); la plupart des lots sont reliés à la voie ferrée ou à la Seine;
– Villeneuve-la-Garenne: quatorze lots sur 9 ha. Un lot de 16 000 m² est réservé à la réinstallation du Centre d'apprentissage de la carrosserie de Puteaux. Une extension est en cours sur 7 ha. pour cinq lots.

Réalisation des travaux. – Sur les plans des travaux, l'EPAD s'est chargé de la totalité des travaux d'infrastructure, y compris ceux relevant de l'Etat (construction des routes pour la circulation générale) ou d'autres organismes, telle la RATP pour la construction de la gare du RER; en ce qui concerne les infrastructures propres de l'EPAD elles consistent essentiellement dans les voies d'accès, les galeries des divers réseaux, les parkings, l'entrepont et la dalle; les promoteurs interviennent pour construire les tours de bureaux aux emplacements réservés à cet effet et aux dimensions prédéterminées par le plan de masses et les immeubles de logements parfois perchés sur les parkings.
Cette façon de faire était indispensable pendant la période de lancement, car il fallait que l'EPAD restât maître d'ouvrage des infrastructures, mais ses inconvénients sont évidents par les contraintes qu'elle impose aux programmes des promoteurs et aux chantiers des entreprises. Aussi, n'est-elle plus appliquée de façon rigoureuse au moment où l'accélération rapide de la commercialisation a pour conséquence que de nombreuses constructions importantes vont être entreprises à des dates rapprochées.
C'est ainsi qu'une plus grande liberté est donnée aux promoteurs pour déterminer les dimensions en plan de leur immeuble; dans certains cas, une partie de l'infrastructure, dans l'environnement de la tour, est construite par le promoteur pour le compte de l'EPAD; enfin, même des secteurs entiers sont confiés, tant pour les études de détail que pour la construction des diverses infrastructures et superstructures, à un promoteur qui est ainsi plus largement associé aux études qu'auparavant.
Cette association, ce travail en commun entre l'aménageur principal qu'est l'EPAD et le promoteur, paraît de bonne méthode, à appliquer chaque fois que cela est possible. On est en droit d'en attendre un gain de temps appréciable – pouvant atteindre parfois deux ans – puisqu'il est possible de construire en même temps l'infrastructure et la superstructure, et également, du même coup, des économies d'autant plus substantielles que l'importance du chantier est fortement accrue.
Ainsi, on est passé progressivement du promoteur-client, auquel on imposait des contraintes assez rigoureuses, au promoteur-associé dans les études et dans la réalisation d'un ensemble cohérent. Bien entendu, cette façon de faire a des limites: il appartient à l'EPAD de mesurer la liberté qui peut être consentie aux promoteurs sans mettre en cause la finalité de l'opération, dans le cadre de la mission d'intérêt public qui est la sienne.

Climatisation. – Dans le cadre de sa mission d'aménagement urbain de la région de la Défense, l'EPAD a été amené à susciter et à coordonner certains travaux dont l'exécution ne lui incombait pas directement. C'est à ce titre que, soucieux du confort des usagers de ce quartier, l'Etablissement public a eu à se préoccuper du chauffage et de la climatisation des immeubles.
La solution de ce problème a exigé de nombreuses études, et en décembre 1963, sur avis du Comité consultatif de l'énergie, le secrétaire général à l'Energie recommandait que la plus grande partie du centre d'affaires soit alimentée par une centrale de chauffage urbain fournissant la chaleur et couvrant aussi les besoins en froid des installations de climatisation.
Les avantages de la solution centralisée qui ont guidé ce choix sont nombreux:

– diminution de la pollution atmosphérique;

– sécurité du service grâce à la double origine des combustibles;

– économie de combustible par l'obtention d'un meilleur rendement en chaufferie et surtout par utilisation de la détente de la vapeur pour produire du courant électrique;

– libération dans chaque bâtiment de volumes (chaufferies, conduits de fumée) susceptibles d'être rendus à un usage plus noble;

– disparition d'un important trafic urbain de camions livrant les combustibles;
– suppression de bruits et de vibrations dans les immeubles.

Le chauffage du reste de la zone de l'EPAD devait être assuré par le gaz naturel, lequel devait intervenir aussi en centrale concurremment avec le charbon dans la proportion d'environ 20%, spécialement en été. Sur la base de ces recommandations, une convention entre l'EPAD, d'une part, et Charbonnages de France et Gaz de France, d'autre part, était signée le 18 décembre 1963.

En application de cette convention, certains tronçons des réseaux de distribution de la chaleur et du froid étaient entrepris dès 1964 en liaison avec les travaux de voirie de l'EPAD et le 2 mai 1965 on commençait l'édification de la centrale sur un terrain appartenant à la SNCF en bordure de la rue d'Alençon, à Courbevoie, et de la gare de triage de la Folie, ce qui permettait d'en assurer la desserte ferroviaire. Le terrain disponible présentait la forme d'un trapèze. Cet impératif, lié à celui de l'organisation des locaux, a conduit les architectes – MM. Legrand, Rabinel et Le Couteur – à adopter la forme d'une pyramide pour la construction de l'édifice.

Les structures juridiques ont été progressivement mises en place. L'autorité concédante est le Syndicat intercommunal du chauffage urbain de la Défense (SICUDEF), créé par décret du 30 avril 1965, et composé des communes de Courbevoie, Nanterre, Puteaux. Le concessionnaire est la Société anonyme de climatisation interurbaine de la Défense (CLIMADEF), créée par les Charbonnages de France, le Gaz de France et la Compagnie générale des Eaux.

L'EPAD est chargé par SICUDEF d'assurer la coordination des travaux.

Pour des raisons liées au développement et au diamètre des canalisations, la zone A de la Défense fut divisée en trois secteurs:
– le secteur A1 desservi par CLIMADEF en calories et frigories;
– le secteur A2 desservi par CLIMADEF en calories seulement;
– le secteur A3 non desservi par CLIMADEF.

Pour assurer, dans les conditions répondant aux objectifs poursuivis, le chauffage et la climatisation de la totalité de la zone A, il fut décidé:
– d'assurer le chauffage du secteur A3 par des chaufferies individuelles au gaz naturel;
– de susciter l'établissement d'une deuxième distribution centralisée de frigories pour les besoins des secteurs A2 et A3.

A cet effet, à l'initiative d'EDF et avec le concours de la Compagnie générale française de chauffage urbain (CGFCU) a été formée une société à responsabilité limitée dénommée Service urbain de climatisation des Hauts-de-Seine (SUCLIM) à laquelle SICUDEF a concédé la distribution de froid dans les secteurs A2 et A3.

La puissance prévue de la centrale CLIMADEF est de 285 kth/h. pour la production de chaleur, et de 100 mfg/h. pour la production de froid. Elle produit, en outre, une puissance électrique de l'ordre de 20 à 30 mégawatts. La densification de la zone A, combinée avec la tendance à la diminution de la consommation de chaleur, à cause de l'éclairage, et à l'augmentation de la consommation du froid, conduit à envisager dès maintenant d'augmenter de 50% environ la puissance finale en froid de la centrale. Actuellement, les puissances raccordées sont respectivement de 30 kth/h. pour le chaud et de 6 mfg/h. pour le froid.

Les installations de la SUCLIM consisteront en une centrale à Courbevoie d'une puissance de 36 mfg/h. et une station à Puteaux d'une puissance de 18 mfg/h., les aérofrigérants pour l'ensemble étant installés sur la centrale de Courbevoie.

Etat actuel d'avancement de l'opération

Relogements des expropriés. – A ce jour, avec le concours de l'EPAD, ont été construits par les offices publics municipaux ou interdépartementaux, ou sont en cours, ou sur le point d'être lancés, 6280 logements HLM dans lesquels 3200 familles ont été relogées.

Une solution plus aisée a été trouvée pour les propriétaires, groupés au sein de sociétés civiles, dites «Exprodef». Une opération portant sur 264 appartements (PH 2) a été réalisée au cœur même du centre d'affaires, et une autre, de 220 logements, est en cours à Nanterre.

Enfin, pour les propriétaires désireux de se reloger en pavillon, un programme d'environ 300 maisons individuelles a démarré sur les pentes du Mont-Valérien.

Ainsi, l'essentiel de la population résidente a pu être réinstallée à proximité immédiate de leurs anciens logements.

Equipements collectifs. – Equipements scolaires. – Le seul établissement public visé par une expropriation est le Collège d'enseignement technique de la carrosserie. L'EPAD

a prévu sa réinstallation sur le territoire de la commune de Villeneuve-la-Garenne.

Equipement sportif. L'EPAD a apporté son concours à la commune de Puteaux pour reconstituer les installations sportives qu'elle possédait rue Arago. Aux termes d'une convention passée entre l'EPAD et la commune, ces installations ont été reconstituées par l'EPAD dans l'île de Puteaux sous la forme d'un ensemble beaucoup plus important et plus moderne que l'ancien.

Equipement sanitaire et social. La construction du boulevard circulaire, entre l'échangeur de Cherbourg et le pont de Neuilly, a nécessité la démolition, au printemps 1970, d'un ensemble immobilier appartenant au Bureau d'aide sociale de la ville de Puteaux.

Cet ensemble regroupait un Office public d'hygiène sociale (OPHS) – avec section d'hygiène mentale et section antituberculeuse – et un Centre de protection maternelle et infantile (PMI). Le délai utile pour reconstituer cet ensemble était trop court pour que l'on puisse envisager sa reconstruction définitive; c'est pourquoi l'EPAD s'est orienté vers la construction, rue Denis-Papin, de bâtiments métalliques provisoires, dont les travaux ont débuté le 29 novembre 1969 et ont été achevés en un temps record, puisque leur mise en service a eu lieu le 1er avril.

Ainsi, l'OPHS-PMI de Puteaux a pu fonctionner sans discontinuité et les nouveaux locaux offrent même sensiblement 80% de place en plus que les anciens.

Enfin, la reconstruction définitive de cet ensemble modernisé et agrandi a été décidée. Un premier projet a été établi par l'architecte; il prévoit la création, sur un terrain situé rue Anatole-France, à proximité immédiate de la zone A et appartenant à l'OPHLM de Puteaux, d'un ensemble OPHS–PMJ-Halte-garderie-centre de santé mentale de plus de 2300 m² de planchers hors œuvre. Le centre de santé mentale serait le second en date du département des Hauts-de-Seine.

Police. L'EPAD, en tant que maître d'œuvre de l'ouvrage commun RATP-EPAD de l'avenue Perronet, a réalisé un poste de police à l'intérieur de la gare du RER.

Par ailleurs, la caserne de la Garde républicaine, actuellement située sur l'avenue du Général-de-Gaulle, à Courbevoie, sera transférée à l'automne 1971 en zone B, dans des bâtiments agrandis et modernes et bénéficiant d'une desserte routière remarquable.

Pompiers. Un terrain a été réservé en 1968 pour une caserne de pompiers à Courbevoie, dans le quartier Gambetta de la zone A. La construction de cet ensemble important devrait prochainement démarrer.

PTT. L'Administration des PTT a été mise en possession des programmes relatifs à la population résidente, aux emplois de bureaux et de commerce, et elle étudie actuellement le nombre et l'emplacement des recettes qu'il y aura lieu d'installer.

Un terrain a été mis à la disposition des PTT par l'EPAD pour permettre l'installation d'un centre de tri ou le Cedex.

L'EPAD a étudié, conjointement avec les PTT, le problème des adresses postales et de l'installation des boîtes aux lettres. Un modèle a été conçu, qui est en cours de réalisation, et doit être installé dans les toutes prochaines semaines.

Un central téléphonique est, d'ores et déjà, en service à la Défense.

Bâtiments édilitaires, dépôt de voirie, cimetières. L'EPAD a passé une convention avec la ville de Puteaux pour la reconstitution du dépôt de voirie antérieurement situé rue Arago et exproprié.

Des négociations sont actuellement en cours pour permettre l'extension du cimetière de Puteaux.

Travaux d'infrastructures et équipements. – Chantiers terminés.

- la station «Défense» de la SNCF;
- la station «Défense» de la ligne est-ouest du Réseau express régional;
- 3630 places de stationnement en sous-sol;
- la centrale de climatisation et de chauffage, qui fournit les calories et les frigories à la plus grande partie du centre d'affaires pour assurer la climatisation des immeubles (architectes: MM. Legrand, Rabinel et Le Couteur);
- le central téléphonique; à long terme, le central téléphonique de Puteaux aura une capacité de 50 000 lignes (architecte: M. Jean de Mailly);
- 15 km. d'importantes galeries techniques dans lesquelles l'EPAD a groupé l'ensemble des canalisations et câbles des divers concessionnaires (eau, gaz, électricité): ces tunnels empruntant des tracés totalement différents de ceux des voies routières, la circulation automobile ne sera pas perturbée par des incidents ou des réparations intervenant sur des conduites:
- plusieurs échangeurs routiers (dont l'échangeur de Cherbourg sur le boulevard circulaire);
- 6 ha. de la dalle piétons sont terminés.

Chantiers en cours.

– places de parking en sous-sol: 440 en cours d'achèvement et 2450 pour lesquelles les appels d'offres ont été lancés;

– deux tronçons de l'autoroute Paris-Orgeval et 8 km. de voies rapides sans feux, à sens unique;

– échangeur à la tête ouest du pont de Neuilly, qui permettra d'éviter les cisaillements à la sortie du pont;

– échangeur central (RN 13, RN 192, autoroute A 14).

Chantiers devant être lancés dans les douze prochains mois.

– parties ouest et sud du boulevard circulaire;

– la gare centrale d'autobus: aile nord, puis aile sud;

– 1400 places de parking: les appels d'offres pour 540 places sont en préparation pour être lancés avant la fin 1970; 2900 autres places donneront lieu à appels d'offres dans les douze prochains mois.

Le premier tronçon du boulevard circulaire sera livré à la circulation fin août 1970, entre le pont de Neuilly et l'avenue de la Division-Leclerc. Le boulevard circulaire sera entièrement terminé en 1972.

Tours de bureaux.– 1. Cinq tours, totalisant ensemble près de 150 000 m² de planchers, sont achevées et occupées par leurs utilisateurs; ce sont les tours Esso, Nobel, Aquitaine, Europe et Aurore.

Esso. – Architectes: MM. Greber et Douglas; nombre d'étages: 12; surface de planchers: 28 000 m²; 1600 employés.

Nobel. – Architecte en chef: M. Jean de Mailly; architecte d'opération: M. Jean Depusse; nombre d'étages: 30; surface de bureaux: 33 000 m²; 1800 personnes.

Aquitaine. – Architectes: les frères Arsène-Henry, Bernard Schoeller; nombre d'étages: 26; hauteur: 115 m.; surface de planchers: 26 000 m²; 700 personnes.

Europe. – Architectes: MM. J.-R. Delb, M. Chesneau, J. Verola; nombre d'étages: 26; surface de planchers: 28 000 m²; 1700 personnes.

Aurore. – Architectes: MM. Damery, Vetter et Weil; nombre d'étages: 28; surface de planchers: 28 000 m²; 1700 personnes.

2. Quatre tours représentant une superficie de 130 000 m² environ sont en cours de construction.

3. Cinq tours totalisant une superficie de 320 000 m² ont donné lieu à la signature de conventions avec les constructeurs et commenceront d'ici le milieu de 1972.

4. Enfin, des options fermes ont été prises par des promoteurs pour 600 000 m² de bureaux, dont la grande tour (promoteurs: SEFRI) qui devrait comporter de l'ordre de 300 000 m² de surface de planchers. Les études préliminaires sont en cours.

Ainsi, environ 1 200 000 m² de planchers peuvent, d'ores et déjà, être considérés comme commercialisés; 300 000 m² supplémentaires devraient l'être en 1971. Fin 1973, seront en service quatorze tours totalisant 600 000 m² de planchers, dans lesquelles travailleront plus de 40 000 personnes.

Immeubles d'habitation

Parmi les immeubles construits dans le quartier d'affaires pour le relogement des expropriés, signalons, sur Puteaux, un ensemble de bâtiments de 750 logements, et, sur Courbevoie, 112 logements.

Perspectives d'achèvement

Dès 1971, commenceront les travaux préliminaires de l'îlot «Tête-Défense». La mise en service du centre commercial régional est prévue pour fin 1974. La grande tour devrait suivre de peu. La dalle centrale continuera à progresser vers le pont de Neuilly jusqu'en 1974, accompagnant la construction des quartiers riverains.

Ainsi, en 1975, l'essentiel du quartier sera terminé. L'achèvement complet est prévu pour 1977.

Le projet d'aménagement de la zone B

Analyse de la situation existante

Caractère général de la zone. – La zone B a fait l'objet de nombreuses études d'aménagement. Très défavorisée par la nature de l'occupation du sol (habitat vétuste, petites industries, anciennes carrières, terrains vagues et bidonvilles) elle a plutôt été considérée jusqu'à présent comme une annexe de la zone A, apte à recevoir, soit des fonctions urbaines nécessaires mais difficiles à loger en zone A (parc de stationnement, échangeurs routiers, héliport), soit des ensembles d'habitat ou d'activités destinés à reloger les expropriés de la zone A.

Bien que la nécessité d'un aménagement concerté apparût à tous, les contraintes opérationnelles, souvent étrangères à la mission de l'EPAD, ont conduit à prendre des décisions irréversibles qui limitent beaucoup les possibilités d'organisation d'ensemble.

Il en résulte actuellement un ensemble quelque peu disparate, parsemé de constructions diverses et sans cohérence, limitées par des obstacles souvent artificiels. Des quartiers bien construits voisinent avec des terrains vagues, des HLM avec des pavillons vétustes ou de petites industries. Occupant un ancien terrain militaire, l'Université est difficilement accessible, entre des voies ferrées, des terrains vagues et des immeubles récents. Le tout est déjà découpé par des remblais disposés là à la fois en vue de la construction des futures voies routières et comme dépôt des terres provenant des déblais de la zone A.

Nature du sous-sol. – Enfin, si la nature géologique du sol est favorable à la construction, la présence de bancs de calcaire dur en a fait un site privilégié pour des carrières de pierre. Certaines de ces carrières ont été effondrées, soit naturellement, soit volontairement. C'est sans doute la présence de ces nombreuses carrières qui a fait obstacle jusqu'à présent à une occupation dense du site, mais cet obstacle doit maintenant être surmonté.

Les bidonvilles. – Plus évident aux yeux des visiteurs est l'obstacle que constitue la présence de nombreux bidonvilles, dont la résorption constitue non seulement une nécessité urbanistique, mais un véritable devoir civique.

En 1969, on pouvait recenser, pour l'ensemble de la région parisienne, quelque 384 bidonvilles comptant 5135 familles, 15 270 isolés et une population totale de 38 901 personnes.

Dans les limites de la zone de l'EPAD, sur Nanterre, on dénombre dix bidonvilles.

Au dernier recensement du mois de février 1970, 622 familles, nord-africaines en majorité et portugaises (totalisant une population de 2240 enfants) et 131 célibataires, y vivaient.

Ce sont normalement les autorités préfectorales du département qui en sont chargées et qui travaillent en liaison avec un service appartenant à la préfecture de Paris: le Service de liaison et de promotion des migrants (SPLM) qui, lors de l'éclatement du département de la Seine, a continué à s'occuper de ce problème à l'échelon de la région parisienne.

Plusieurs formules de relogement sont proposées à ces travailleurs migrants, selon qu'il s'agit d'isolés ou de familles.

a) Pour les travailleurs isolés ou célibataires, on adopte, soit la formule des foyers-dortoirs, soit celle des foyers-hôtels:

– la première, celle des foyers-dortoirs, permet de loger les travailleurs dans des chambres de plusieurs lits, mais dont le nombre ne dépasse jamais celui de quatre ou cinq; le coût de ce type de logement varie de 2 fr. 30 à 3 fr. 50 par jour.

– le foyer-hôtel est, lui, de type plus récent et permet que soit davantage respectée l'indépendance de chacun; on n'y trouve, en effet, que des chambres individuelles dont les prix s'échelonnent de 5 fr. à 6 fr. 50 par jour.

On espère avoir résolu, d'ici un an au plus tard, le problème des travailleurs étrangers célibataires, vivant actuellement en bidonvilles. La plupart d'ailleurs sont déjà relogés en foyers.

b) Le relogement des familles migrantes se fait en HLM ou en PSR (Programme social de relogement), soit directement, soit par l'intermédiaire de centres de transit, ce qui permet aux mères de familles de bénéficier d'une action socio-éducative (alphabétisation, hygiène) les amenant à s'adapter à de nouvelles conditions de logement. Seules les familles ayant besoin de cette action socio-éducative ou n'ayant pas de ressources suffisantes pour payer une HLM, passent par les centres de transit; la durée de leur séjour y est fonction du temps de réadaptation nécessaire et des possibilités de relogement.

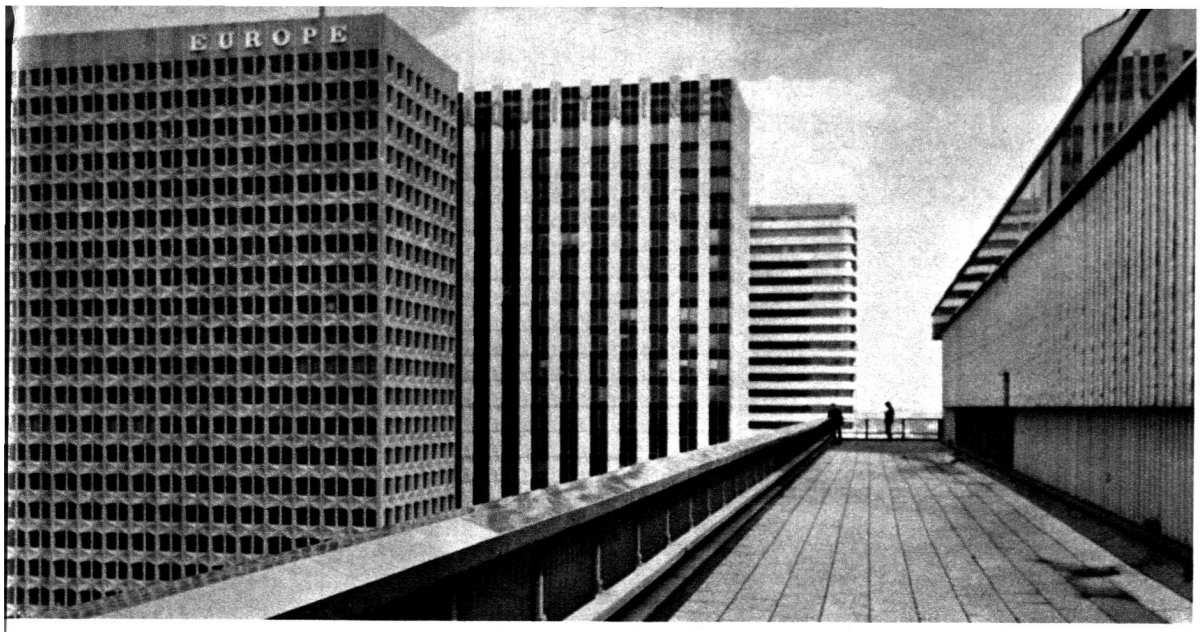
D'autres familles, dont l'intégration est plus facile, peuvent habiter immédiatement en HLM. Les familles des travailleurs étrangers acceptent généralement très volontiers cette forme de relogement en HLM ou en cité de transit.

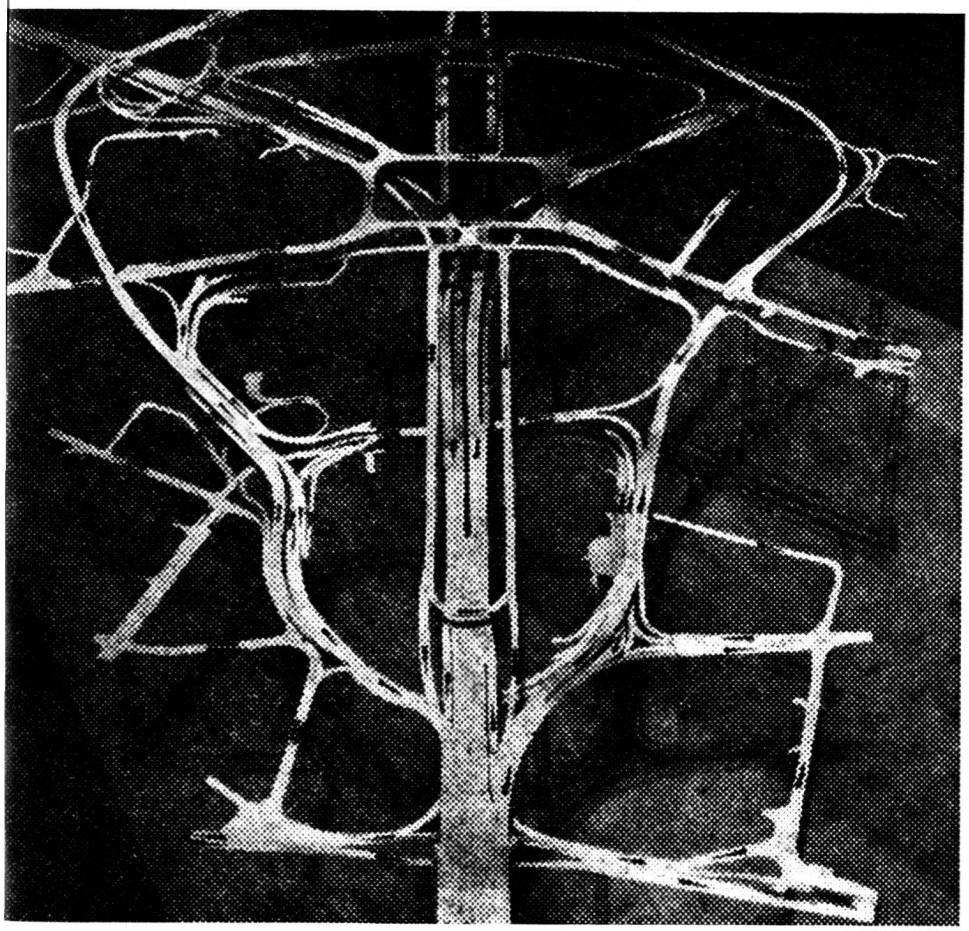
L'un des problèmes les plus difficiles à résoudre est celui des familles nombreuses originaires du Maghreb, qui nécessitent des HLM F 5 ou F 6, catégories d'appartements moins courantes.

Dans un but de brassage de cette population, il a été entendu que, dans chaque groupe d'habitation, ancien ou nouveau, la population migrante originaire des bidonvilles ou des cités de transit ne pouvait pas dépasser 15% de l'effectif des familles, afin de permettre une meilleure intégration dans la société française.

Il est donc difficile de parvenir à ce but sans la bonne volonté de tous et un système d'échange entre les communes a dû être mis sur pied pour que chacun puisse participer à cet effort d'intérêt national.

En ce qui concerne la zone d'action de la Défense, une convention a été signée le 1er juin 1968, entre la société anonyme d'Economie mixte SONACOTRA (Société nationale de construction de logements pour les travail-

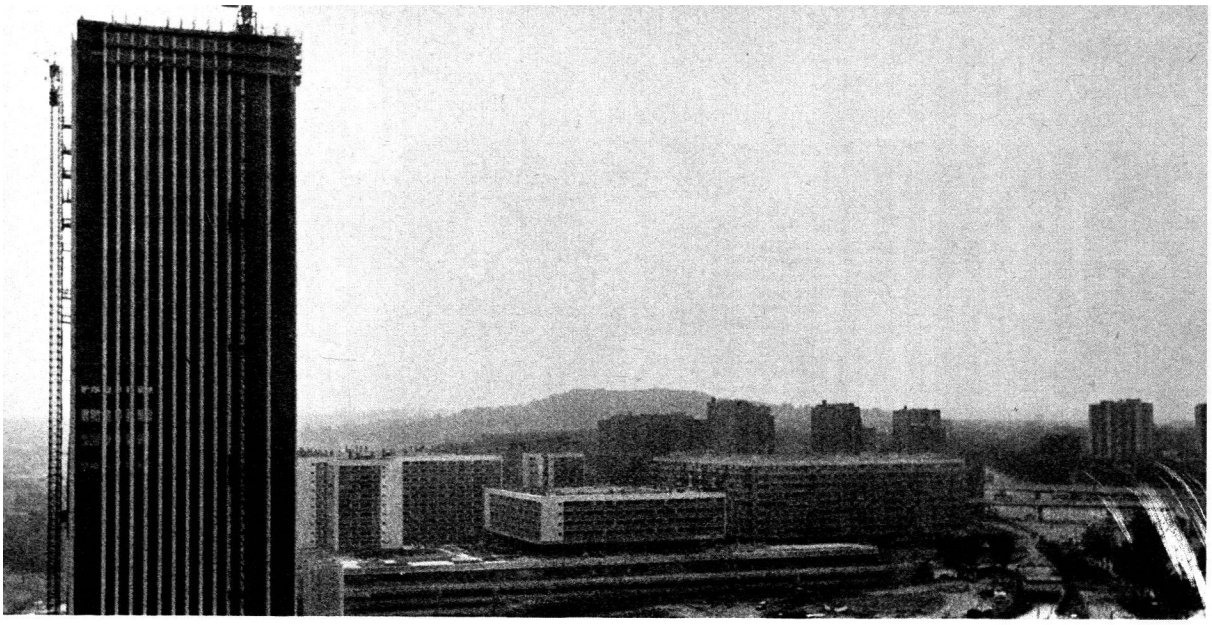




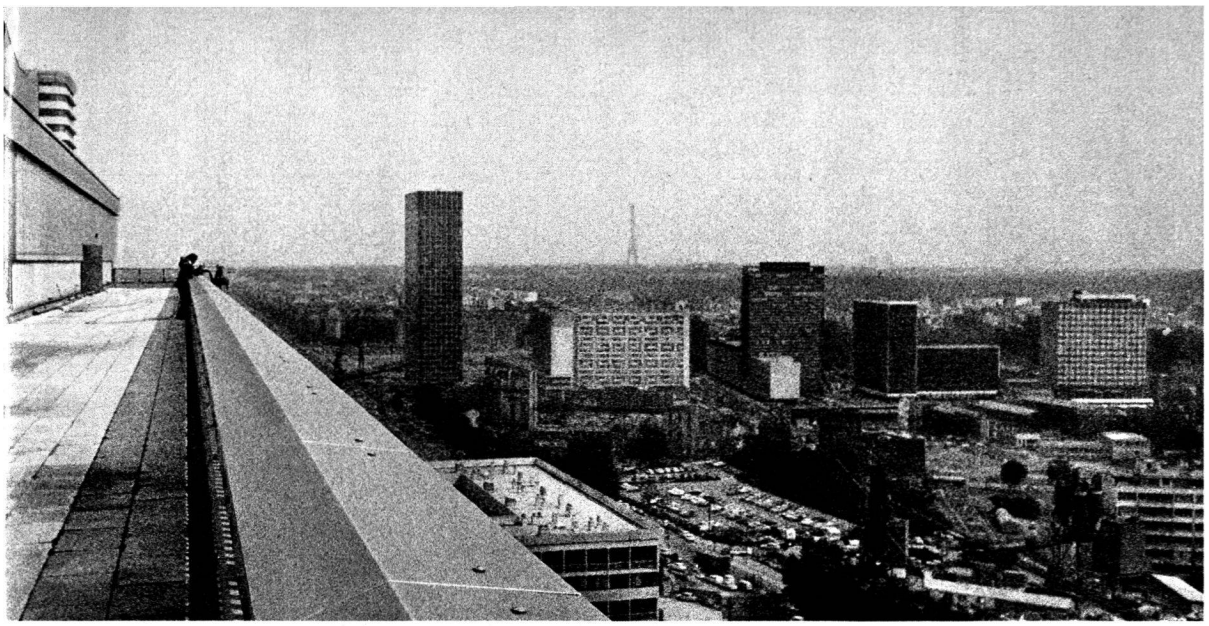
Urbanisme parisien

«La Défense»

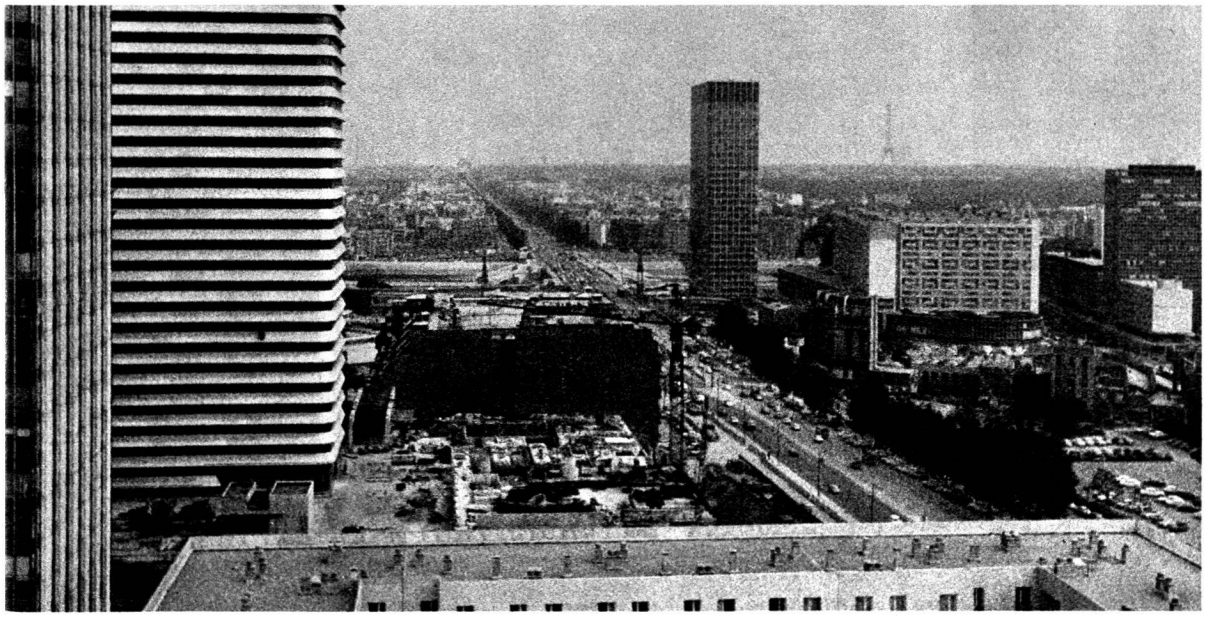
Une cité de bureaux
plus importante
que le centre de Paris
tout entier

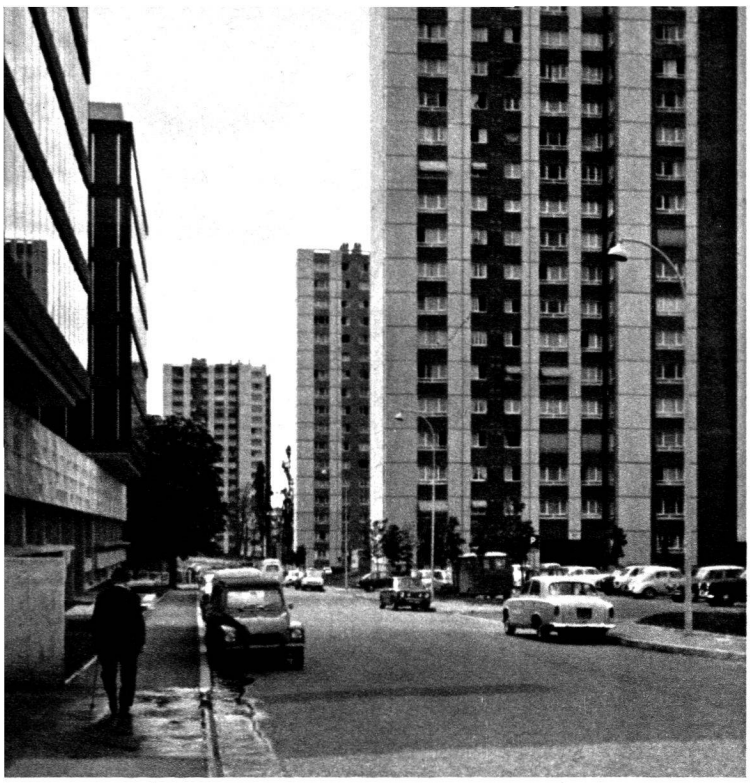


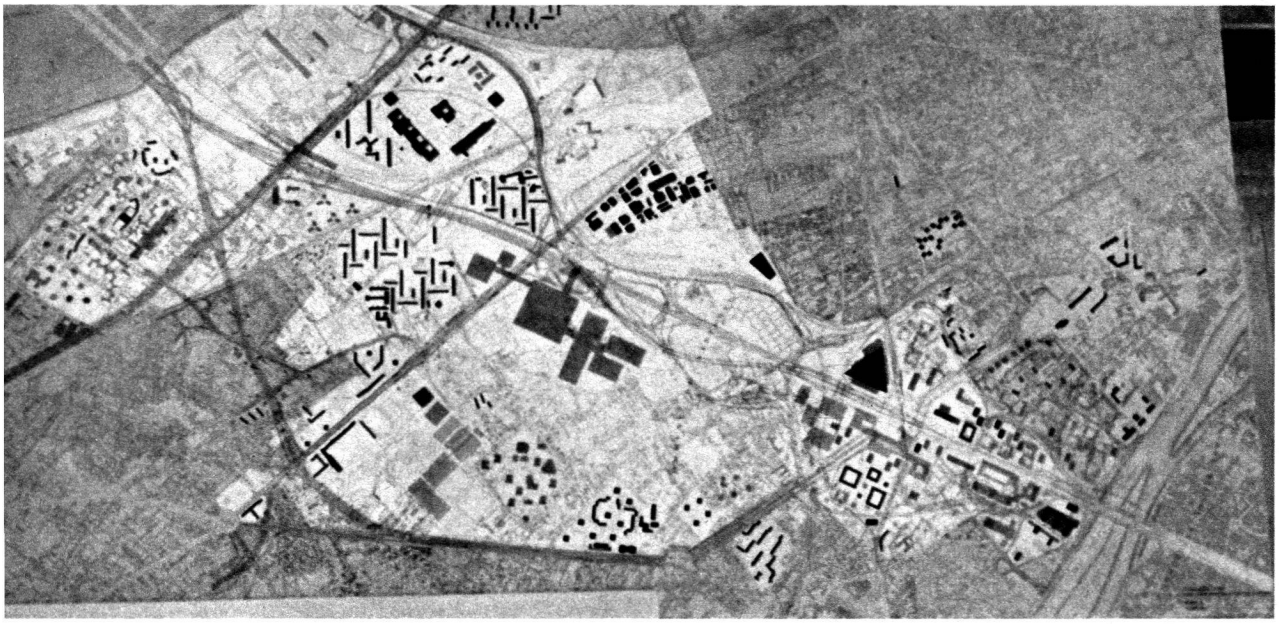
Le panorama de Paris
vu
d'un des immeubles
de
«La Défense»



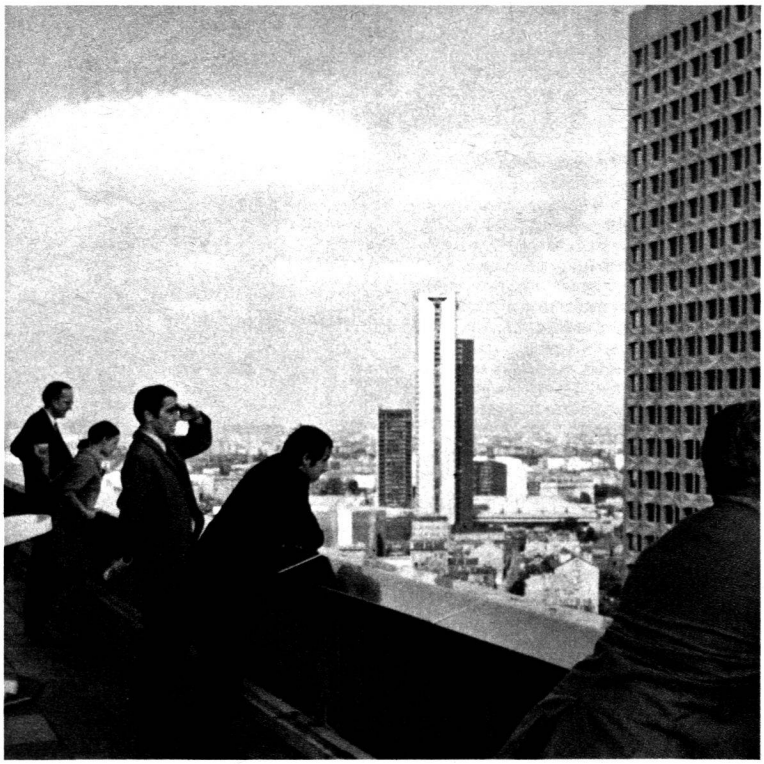
Ci-dessous: au fond,
l'avenue de la Grande-Armée,
l'avenue de Neuilly
et l'Arc de Triomphe;
au premier plan,
un immeuble de logements
groupés autour d'une cour
tranquille







Le plan de «La Défense» avec, à gauche, les secteurs de Nanterre et de Courbevoie



leurs) et l'EPAD pour la construction d'un programme de relogement «Acacias-chemin de l'Ile» sur Nanterre.

La Municipalité de Nanterre a signé également une convention avec la SONACOTRA à ce sujet.

Deux tours foyer-hôtel pour célibataires, avec chambres individuelles, y sont réservées aux célibataires migrants et une tour est réservée au relogement des familles.

La première de ces tours, réservée aux célibataires, a été inaugurée le 29 décembre 1969 et, depuis cette date, 260 célibataires venant des bidonvilles de Nanterre y ont été relogés, ce qui explique le faible pourcentage d'isolés recensés en février dernier.

Un programme de 100 logements ayant été mis en service le 2 janvier 1970, 16 familles de migrants ont pu s'y installer.

A proximité de ces tours, un programme de PSR de 70 logements, dont 12 réservés, selon le même principe, à des familles migrantes, sera terminé en 1970.

Deux cités de transit existent à Nanterre. La cité des «Grands Prés», rue des Marguerites, accueille 90 familles; la cité «Doucet» peut en recevoir 25.

Il est bon de noter que l'opération de résorption des bidonvilles est bien engagée, malgré les difficultés quotidiennes de cette tâche. En effet, en 1967, il restait encore 8200 personnes à Nanterre représentant le quart des familles logées en bidonvilles dans la région parisienne.

Il n'y en avait plus, en 1968, que 5800 et, en février 1970, environ 3500.

Les emplois. – La majeure partie des emplois situés sur la zone sont des emplois secondaires. Les pôles d'emplois les plus importants sont l'usine Citroën, avec 7000 emplois, les Papeteries de la Seine, avec 1200 emplois, et la zone industrielle des Groues, qui rassemble 46 entreprises représentant au total environ 2000 emplois. Les autres emplois sont très dispersés dans de petites entreprises plus ou moins vétustes et dans de multiples chantiers de récupération de vieux métaux.

Cependant, on constate déjà une tendance sensible au développement des emplois tertiaires: l'Université occupe environ 700 personnes, dont 580 enseignants, le futur centre administratif communal offrira environ 500 emplois et, bien entendu, la préfecture des Hauts-de-Seine et le Palais de Justice ajouteront plus de 3000 emplois tertiaires.

Les circulations. – Actuellement, l'axe le plus important est la route nationale 13, qui passe au sud de la zone. Deux voies parallèles à la Seine la traversent du nord-est au sud-ouest: la N 186 et le CD 131. Une voie locale, la rue de Courbevoie, relie Nanterre et la banlieue nord-ouest.

Les projets ultérieurs concernent essentiellement l'axe important A 14 et l'A 86, à l'emplacement de l'actuelle RN 186. Elles auront des caractéristiques autoroutières: A 86 sera doublée, sur une partie de son tracé, par des voies latérales permettant les échanges locaux. Deux voies: 1 B et 2 B, de caractéristiques rapides, sont prévues, l'une pour se relier à l'ancienne RN 13, l'autre se raccordant au boulevard circulaire de la zone A, après avoir échangé avec A 14. Enfin, le CD 131 doit assurer un trafic important à l'intérieur du département des Hauts-de-Seine, dont il pourrait constituer l'épine dorsale.

La desserte par les transports en commun sera remarquablement bien assurée. Une voie ferrée existante relie déjà Nanterre à la gare Saint-Lazare à Paris. Deux stations du RER («M» et «P»), situées à la fois sur les deux branches «Saint-Germain» et «Montesson», desserviront la zone.

La station «M», qui doit ouvrir à la fin de 1972, est située à l'échangeur de l'A 14 avec la voie 2 B, non loin du CD 131.

La station «P», prévue pour 1974 ou 1975, est à l'échangeur de l'A 14, de l'A 86 et de la voie 1 B.

Ces deux points sont donc particulièrement indiqués pour l'implantation de vastes parcs de stationnement de dissuasion.

Le réseau de transports en commun de surface est actuellement peu développé. Une navette relie Courbevoie à Nanterre par la RN 186. Une liaison importante existe sur la route nationale 18 vers le pont de Neuilly. Enfin, une ligne emprunte le CD 131 et la rue de Courbevoie pour desservir notamment la nouvelle faculté.

De toute évidence, une refonte complète du réseau doit être envisagée avec l'ouverture des stations du RER et la création de programmes importants au point «M» et au point «P».

Programme d'aménagement

Nécessité d'un plan d'aménagement cohérent. – La puissance des infrastructures de transport prévues à brève échéance contraste avec la mauvaise occupation présente du site.

Les perspectives d'aménagement de la zone étaient dominées, jusqu'à une date récente, par un projet commun au département de la Seine, au Ministère des affaires culturelles et à la préfecture de région. Au sud de la station «M» du RER était projeté, sur une superficie d'environ

45 hectares, un Musée du XXe siècle, quatre écoles d'art (architecture, musique, arts plastiques et cinéma) et un parc de 24 hectares, cet ensemble étant architecturalement composé avec la préfecture des Hauts-de-Seine. Plusieurs raisons ont conduit l'EPAD à la conclusion qu'un programme différent devrait être mis à l'étude:

– nécessité de rassembler autour de la préfecture un certain nombre d'administrations, de services, de professions, pour constituer en quelque sorte le chef-lieu du département;

– transfert décidé du Musée du XXe siècle aux Halles;

– proximité de la date d'ouverture de la station «M» du RER: fin 1972.

C'est pourquoi l'EPAD a procédé à une nouvelle étude de «schéma organique» portant sur l'ensemble de la zone B, mais plus particulièrement sur les abords de la station «M», en vue de retrouver, dans l'ensemble disparate actuel, la cohésion d'une structure urbaine.

Toutefois, cette étude n'ayant encore fait l'objet d'aucune décision officielle, il suffira d'en indiquer ici les principales orientations.

Les objectifs. – Sans remettre en cause les options déjà prises, le programme doit se fixer des objectifs précis:

– rapidité d'exécution en raison de la mise en service prochaine d'infrastructures de transport importantes dans le cadre du plan régional d'équipement;

– équilibre financier des opérations d'aménagement, conformément aux obligations de l'Etablissement public;

– rentabilisation des investissements très importants consentis par la collectivité pour la création des infrastructures de transport par une densification des abords des stations «M» et «P», notamment par la création d'emplois tertiaires;

– prise en compte du programme du Ministère des affaires culturelles, excepté le Musée du XXe siècle, et du parc départemental de 24 hectares;

– prise en compte d'un programme du «chef-lieu» du département, basé sur les nombreuses demandes exprimées par diverses administrations, chambres professionnelles, syndicats, professions libérales;

– prise en compte du programme communal de Nanterre: nouvelle mairie, centre administratif et sportif, Maison de la culture;

– intégration indispensable de l'Université dans l'organisation urbaine environnante.

Programme par secteur. – En fonction de ces objectifs, l'EPAD a été conduit à distinguer trois secteurs opérationnels correspondant à des conditions d'aménagement différentes.

1. Le *secteur B 1,* compris entre la zone A et le CD 131, sera aménagé. Il comprend:

a) Au nord, un ensemble urbain articulé sur la station «M» et sur la préfecture des Hauts-de-Seine. Cet ensemble urbain devrait constituer le chef-lieu du département, centre urbain aux fonctions équilibrées. Sur dix-huit hectares, on trouverait environ 300 000 m² de bureaux, 2000 logements et les équipements scolaires, sociaux et commerciaux correspondants, et les quatre écoles du Ministère des affaires culturelles, dont l'une serait remplacée par un Musée des arts décoratifs. Il sera d'une excellente accessibilité routière. Il comportera, sous l'autoroute A 14, un parc de stationnement d'échange de 2500 places, dont la construction devrait commencer en 1971. Enfin, une tour Lumière Cybernétique, imaginée par M. Nicolas Schoffer, pourrait dominer le tout d'une hauteur de plus de 300 m., si les études financières en cours par un groupe privé concluent à la rentabilité de l'opération.

b) Au centre, le parc de 24 hectares. Plusieurs programmes d'aménagement peuvent être envisagés pour ce futur parc départemental: parc naturel classique – ou romantique – agrémenté d'arbres et de plantations pour la promenade et le contact avec la nature, ou bien, à l'extrême, parc d'attractions ou plaine de jeux orientée vers des loisirs plus animés.

c) Au sud, une zone résidentielle, déjà partiellement occupée par les ensembles Rosiers-Fontaines (800 logements), des Fontenelles (1000 logements) et du Champaux-Melles (1200 logements), dans laquelle on pourrait encore construire environ 5000 logements de différentes catégories, avec leurs équipements collectifs. En limite sud, le long de la RN 13 et vers la zone A, environ 100 000 m² de bureaux pourraient être répartis dans des immeubles de dimensions modestes.

d) A l'est, un terrain de près de 20 hectares, occupé par les usines Citroën et Unic, et qui malheureusement s'interpose entre la partie résidentielle, au sud du parc, et le nouveau complexe administratif et sportif de Nanterre. Cependant, elles fournissent un nombre d'emplois secondaires important à la population et le parti d'aménagement doit les prendre en compte.

2. Le *secteur B 2,* entre le CD 131 et la future autoroute A 86, ne ferait pas l'objet d'opération d'aménagement

volontaire par l'EPAD, sauf en ce qui concerne l'articulation de l'Université sur le centre urbain de la station «M», qui pose un problème difficile en raison des obstacles rencontrés: ligne SNCF, ligne du RER et parc RATP, autoroute, ensemble d'HLM. L'évolution de ce secteur se ferait normalement dans le cadre du plan d'occupation des sols (POS), dans la limite des coefficients d'occupation des sols (COS) qu'il définit et compte tenu de la création d'un certain nombre d'équipements supplémentaires nécessaires pour résorber le sous-équipement actuel ou améliorer l'équipement existant.

3. Le *secteur B 3,* entre l'autoroute A 86 et la Seine, comprend les stations «P» du RER et de la SNCF:

– au sud, les opérations du chemin de l'Ile et des Acacias, comportant au total environ 2000 logements, un centre commercial, deux écoles et un CES, ont été lancées pour le relogement des expropriés de la zone A et de la zone B; elles se poursuivent;

– au nord, la zone industrielle existante sera conservée;

– au centre, la zone comprise entre l'autoroute A 86, l'autoroute A 14, la voie 2 B et la Seine sera essentiellement marquée par la présence de plusieurs gares de voies ferrées (deux pour le RER, correspondant l'une à la branche Saint-Germain, l'autre à la branche Montesson, et une pour la SNCF – lignes Paris-Saint-Lazare – Maisons-Laffitte – par l'échangeur autoroutier A 14–A 86) et par une situation en bord de Seine.

Elle apparaît ainsi particulièrement désignée, conformément aux directives du schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne, pour recevoir des emplois tertiaires, des logements, des équipements de loisirs et sans doute un centre commercial important.

La réalisation de cet aménagement ne sera pas entreprise avant 1975. D'ici là, des études plus précises permettront d'en définir le programme optimal et la libération des sols sera entreprise.

Bien entendu, des études de programmation ont été lancées par l'EPAD en vue, notamment, de définir le programme des logements, celui des équipements collectifs correspondants, des commerces, des activités artisanales; ces études comportent une analyse préalable approfondie de la situation existante, des besoins et des tendances de l'évolution récente.

L'aménagement du point « M »

Des précisions peuvent être données sur l'opération qui doit démarrer dès l'année prochaine au point «M».

Démarrage de l'opération. – Rappelons tout d'abord que le gros œuvre de la station du RER est déjà terminé depuis de nombreux mois.

Le parc d'échange de 2500 places devrait être mis en chantier l'année prochaine. Il est prévu sous l'autoroute A 14, qui en sera en quelque sorte le toit, de façon à être achevé fin 1972 pour la mise en service du RER. Les premiers ouvrages de la voie 2 B seront également lancés en 1971.

En ce qui concerne les superstructures, on peut tout d'abord rappeler la décision du ministre de l'Education nationale de construire son ministère à la Défense; il sera construit au point «M».

Le ministre des Affaires culturelles fait construire deux unités pédagogiques d'architecture; la première sera ouverte à la fin de l'année, la deuxième au début de l'année prochaine. Des contacts précis ont été pris pour l'école de danse, qui se trouverait ainsi à trois stations du RER de l'Opéra.

Pour les programmes privés, une première tranche est en cours de commercialisation, qui porte sur 40 000 m² de bureaux au minimum et sur 600 logements. D'autres promoteurs se sont portés candidats pour les tranches suivantes.

Tout laisse ainsi penser que l'opération du point «M» connaîtra un démarrage rapide, sans attendre l'achèvement de la zone A.

Description du parti. – Sur le programme, exposé ci-dessus, de «chef-lieu» de département, le parti proposé est un parti linéaire, dont l'axe est toujours celui de l'ancien parti, passant par la préfecture et parallèle à l'autoroute. Les deux points d'accrochage de l'ensemble sont la préfecture et la station du RER.

a) Au nord, l'échangeur autoroutier, avec la voie 2 B et les voies de circulation locale, a été ramassé et ordonné au maximum pour gagner un terrain précieux. Le remblai de l'autoroute sera enlevé et remplacé par des structures qui logeront 2500 places de stationnement de dissuasion.

b) Entre l'autoroute et l'axe urbain seront édifiées des tours de bureaux, avec environ la moitié des places de parking qui leur sont nécessaires. Au-dessus de la station du RER, où il n'est pas possible de construire de bâtiment de grande hauteur, se trouvera la place principale, le «forum». Dans cette brèche, passera une boucle desservant une gare d'autobus et mettant en communication les

voies latérales de l'échangeur autoroutier et l'axe urbain.
c) L'axe urbain rassemblera les circulations communes de toutes sortes (piétons, automobiles, réseaux). Il comportera, en sous-sol, des parkings banalisés, qui compléteront notamment les parkings des bureaux.
d) Au sud de l'axe urbain, se situeront environ 2000 logements, avec leurs parkings et les équipements collectifs correspondants, et les écoles du ministère des Affaires culturelles en bordure du parc.
Principe opérationnel. – Du point de vue opérationnel, l'action de l'EPAD devra porter essentiellement sur l'axe urbain lui-même, qui rassemble la plupart des équipements communs, y compris les parkings banalisés, et dont l'organisation commande celle de l'ensemble urbain. C'est l'ouvrage public par excellence.
Au nord pour les bureaux, au sud pour les logements, les promoteurs pourraient avoir une plus grande liberté d'action, limitée, il est vrai, par l'espace disponible, qui ne saurait empiéter sur le parc situé immédiatement au sud.
Dès à présent, au stade de la conception, une collaboration étroite s'est établie entre l'équipe de l'EPAD, chargée de faire le projet de l'axe urbain, et le promoteur candidat à une première tranche comportant des bureaux et des logements de part et d'autre de cet axe.
Ainsi peut-on dire que l'aménagement de la Défense est «bien parti». Le grand succès commercial de la zone A vient confirmer les chantiers dont l'importance a pu surprendre il y a quelques années. C'est que la Défense se révèle comme la chance du Paris d'aujourd'hui. Il répond au besoin vital de développement d'une capitale qui refuse de sacrifier son patrimoine historique, mais qui, fidèle en cela à sa devise, veut se maintenir au premier rang de la compétition mondiale.
Comment le pourrait-elle si les grandes sociétés qui sont les moteurs de l'activité économique ne trouvaient la possibilité de développer rationnellement leur appareil et, en premier lieu, leur appareil de direction? Or, ne voit-on pas couramment de grandes administrations, de l'Etat aussi bien que des entreprises, disperser leurs services dans Paris au hasard d'opérations immobilières souvent fort coûteuses en capital et toujours ruineuses en perte d'efficacité?
La Défense offre à Paris cette chance unique, que lui envient bien des capitales étrangères, de pouvoir desserrer ses «affaires» vers un centre moderne, situé à quelques minutes seulement du centre ancien de l'Etoile et de l'Opéra, et cela sur son axe naturel de développement. Il n'y a guère que là que les sociétés de quelque importance peuvent trouver les surfaces de bureaux qu'il leur faut pour elles-mêmes, tout en profitant des avantages d'un environnement exceptionnel.
Et, de plus, tout cela est offert à des prix qui n'ont rien d'excessif, comme le montre le nombre des promoteurs qui se pressent aux guichets de la Direction commerciale de l'EPAD.
Voici donc que se réalise un projet exceptionnel par son ampleur, par son ambition, situé, par surcroît, sur un axe prestigieux gardé par des siècles d'histoire.
Ainsi que bien d'autres projets, il eût pu faire encore longtemps les bonnes pages de revues qui prospectent l'an 2000, pour venir ensuite enrichir la séduisante collection des projets baptisés «utopiques».
Comme d'autres grandes réalisations du passé, le projet de la Défense continuera encore longtemps à parler à notre imagination. Yves Meau.
« Moniteur des Travaux publics et du Bâtiment ».