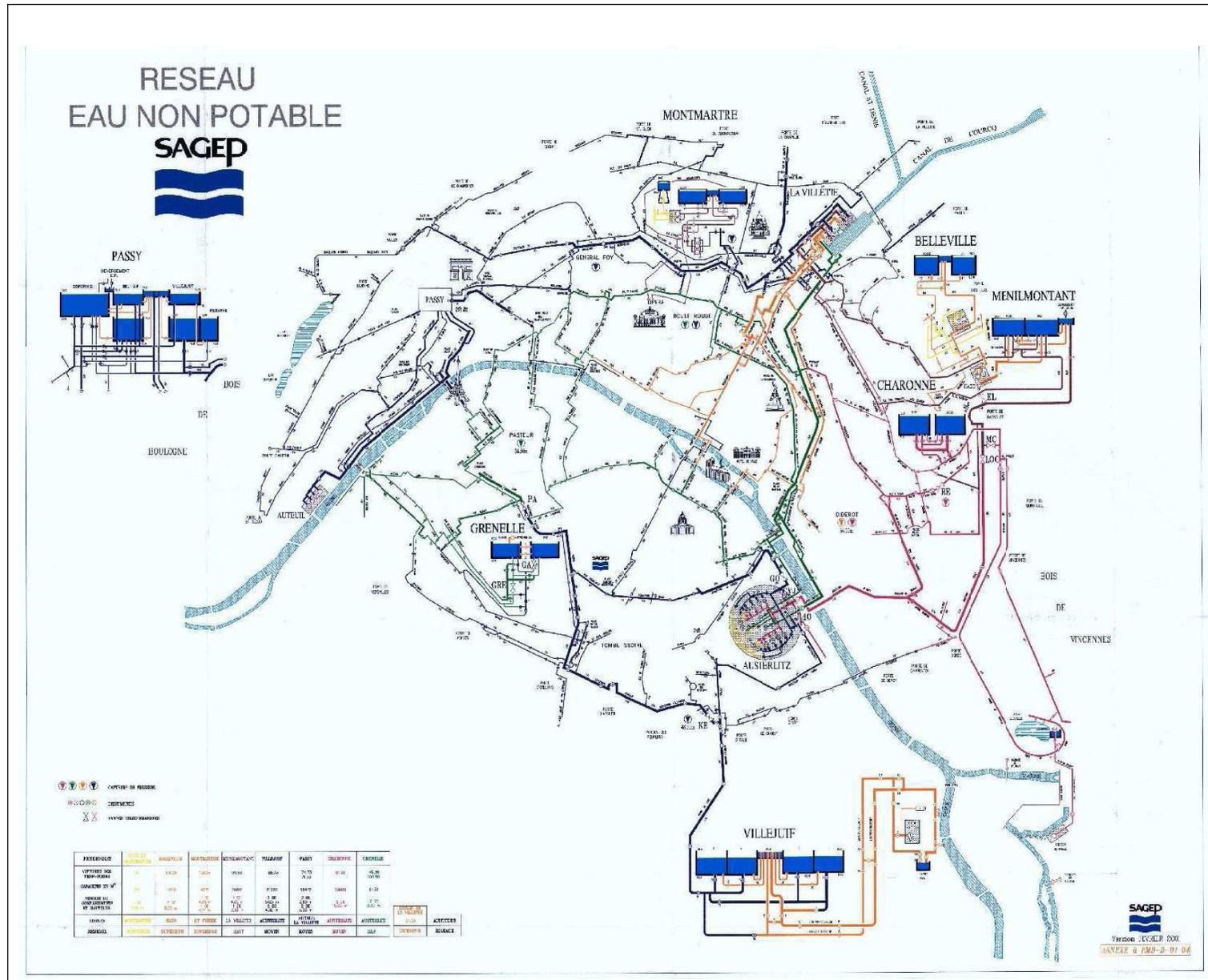
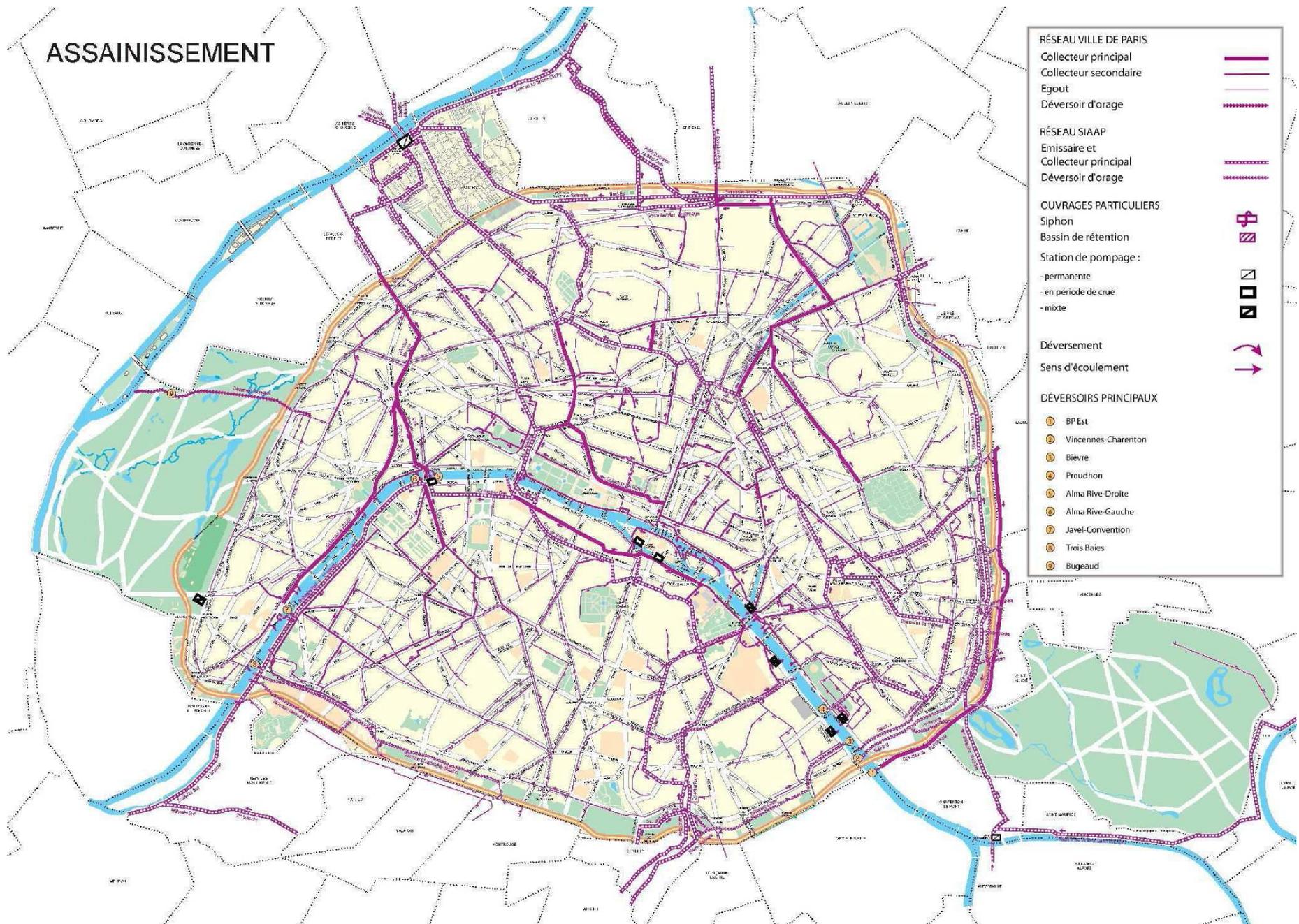

Annexe 3 : Réseaux d'assainissement et d'eau potable et non potable de Paris





Annexe 4 : Plan d'aménagement local

Clichy

Porte de Clichy

Peripherique

Centre sportif

Boulevard

Venue de la Porte de Clichy

Boulevard de Douai

Boulevard de Douai

Petite esplanade

Avenue de Clichy

PARC PUBLIC

Rue de Saussure

Rue de Saussure

Rue Cardinet

Rue Brochant

Pereire

Boulevard

Rue Jouffroy

Square des Baignettes

RER E

17me

CLICHY-BATIGNOLLES

17me arrondissement

Schma d'aménagement



PLU modifié les 12 et 13 Novembre 2007

Voies de largeur inférieure ou égale à 12 m



Voies de largeur comprise entre 12 et 20 m



Voies de largeur supérieure ou égale à 20 m





Avenue Hoche

Rue de Courcelles

Rue du Faubourg St Honoré

Ecole primaire

Ecole primaire

Rue de Courcelles

Boulevard Haussmann

Avenue de Friedland

Square

Hôtel Beaujon

JS

S

E

V

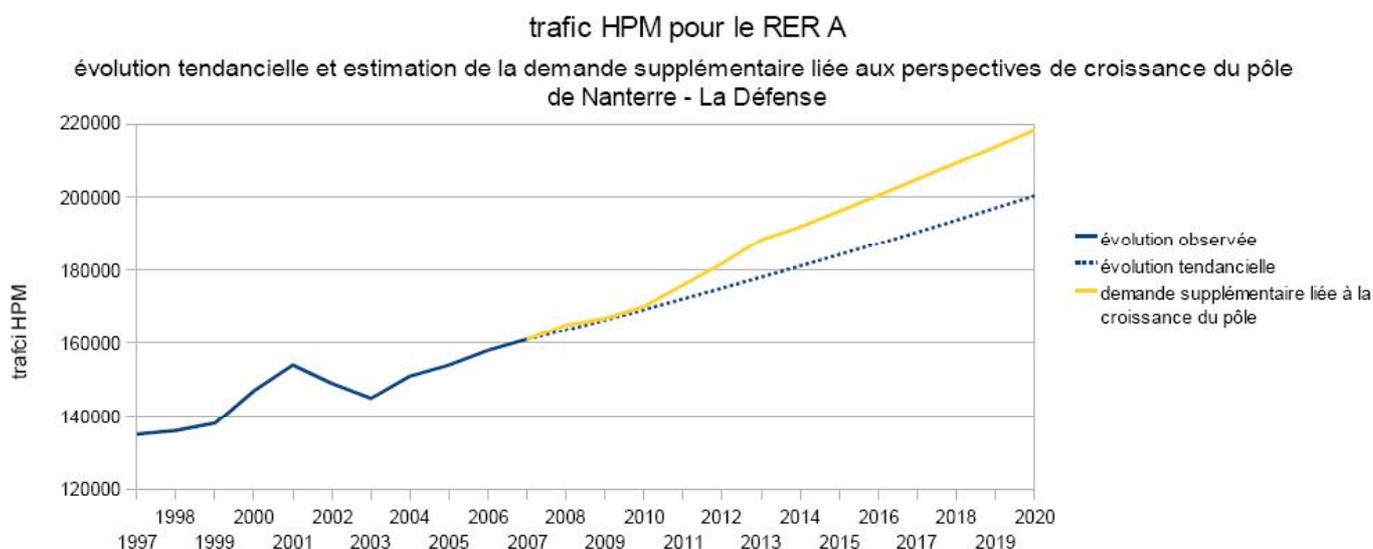
BEAUJON
8ème arrondissement
Schéma d'aménagement

0 50m 100m

Annexe 5 : Rapport sur le développement du secteur de la Défense

**Rapport de Mission de prospective sur le quartier d'affaires de l'Ouest
Parisien - Direction Régional de l'Équipement (Juin 2008)**

Estimation du trafic HPM pour le RER A¹¹



Ces prévisions confirment l'urgence de la situation l'importance de déterminer dans les meilleurs délais **un véritable plan d'action pour juguler la dérive du RER A**. Certaines marges de progression existent : mesures d'exploitation en station, optimisation du trafic, suppression de la relève, homogénéisation du matériel roulant.

Pour cela, sont nécessaires :

- **un engagement clair de la part de l'opérateur** : un « contrat de progrès », prévoyant des marges de progrès qualifiées (régulation, exploitation, etc.),
- **des modalités de financement permettant le remplacement accéléré du matériel** : une contractualisation entre le STIF et la RATP sur les investissements 2008/2015, à laquelle l'EPAD et l'EPA Seine-Arche pourraient être associés.

Cependant, un tel contrat de progrès ne constituerait pas une solution de long terme puisqu'il ne permettrait pas de dégager de marges de manœuvres suffisantes pour maintenir un développement immobilier sur le secteur au-delà de 2015.

Arrivée d'Éole à la Défense

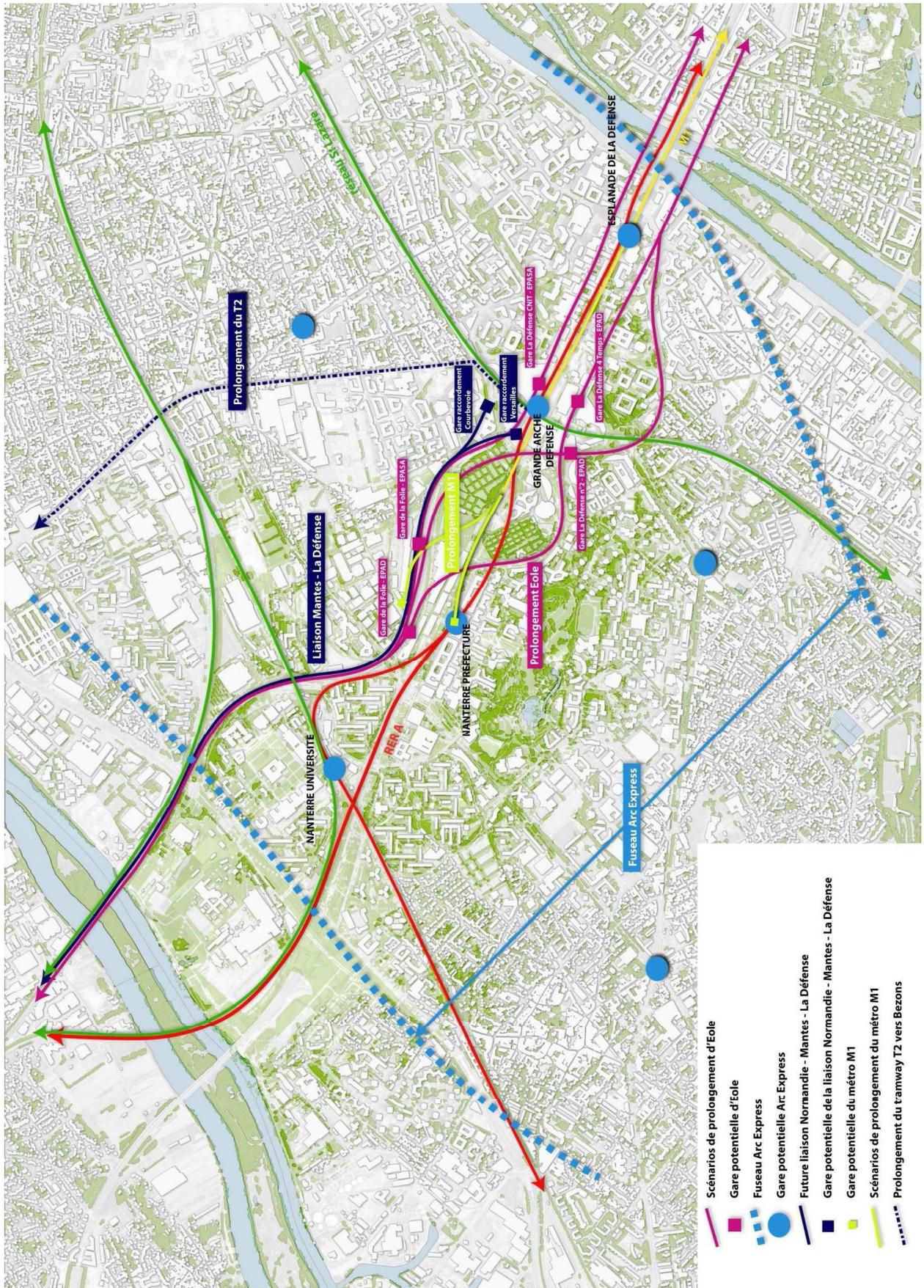
Seule l'arrivée d'Éole permettra de résoudre durablement cette situation. Ce projet conjugue les fonctionnalités suivantes :

- il contribue à régler les problèmes de saturation de la gare Saint-Lazare,
- il constitue un nouveau RER pour desservir la Défense et permet de désaturer les accès existants notamment le RER A,
- il offre, enfin, des perspectives sérieuses de désenclavement de la Seine Aval,
- il offre un accès facilité depuis l'est de l'Ile-de-France aux emplois de l'ouest,
- il améliore l'accès de la Défense au réseau des LGV et à Roissy.

Le tunnel direct entre la gare d'Hausmann Saint-Lazare et la Défense apparaît comme la seule configuration sérieuse. Sous réserves des études qui restent à mener, la configuration d'une gare sous le CNIT, favorable à un prolongement vers les Groupes devra être privilégiée.

11 Voir annexe 4 « Évolution de l'offre/demande en transports en commun et saturation du RER A »

Offre actuelle et projets de transports en commun



Le projet, face à la dégradation rapide du RER A, apparaît ainsi plus que jamais indispensable. Rappelons que le prolongement avait été annoncé en 2006 à l'occasion du plan de renouveau, que des études sont en cours dans le cadre du Contrat de Projet 2007-2013 et qu'il figure parmi les engagements du Grenelle de l'environnement. On ne peut pas envisager qu'Éole arrive après 2020 à la Défense, ce qui serait désastreux en terme de lisibilité vis-à-vis des grands utilisateurs et des investisseurs.

Aujourd'hui, ce projet n'est pourtant pas piloté comme un sujet de priorité nationale. **Ainsi, c'est un plan d'urgence qu'il faut définir pour Éole, afin d'en accélérer le calendrier.**

Du fait des délais extrêmement courts, on peut se poser la question de l'opportunité d'un débat public. En effet, le « concept » Éole existe déjà – on prolonge une ligne existante – et l'opération n'aura pas d'impact majeur sur son environnement – il s'agit d'un tunnel direct entre deux gares où des infrastructures existent aujourd'hui.

On pourrait donc envisager une procédure d'exception législative exonérant le projet du débat public. Pour autant, la concertation autour du projet devra évidemment avoir lieu avec des dispositifs plus légers, adaptés au projet, avant la procédure d'enquête publique. On serait dans la configuration **d'un projet de rang national** mené sous maîtrise d'ouvrage RFF, dans le respect des prérogatives du STIF. Il serait monté sous la forme d'un contrat de partenariat (PPP), dans lequel les apports financiers de l'État, des collectivités locales et des établissements publics d'aménagement seraient consolidés. Ainsi, **le projet Éole devra être conduit sous un régime d'exception**, au-delà du cadre existant du CPER. Dans cette perspective, on pourrait bâtir dès maintenant un mémorandum fixant les objectifs opérationnels et précisant le financement qui fonderait le régime d'exception et les partenariats autour du projet. Il devrait permettre de consacrer une ingénierie de projet beaucoup plus importante qu'à l'heure actuelle au projet.

Liaison vers l'ouest

Liaison vers l'ouest : hypothèses d'implantation des gares et des ouvrages



D'autre part, **Éole à la Défense ne peut s'envisager sans son prolongement vers l'ouest à moyen terme** :

- on observe un fort déséquilibre des trafics domicile/travail au détriment de l'ouest et l'amélioration de la desserte vers le Mantois est indispensable pour développer **une solidarité plus forte** entre ces deux territoires et ouvrir des marges de développement urbain à l'ouest¹².
- aujourd'hui, une part importante des contraintes qui pèsent sur la desserte de la Seine Aval tient directement à la **saturation de la gare Saint-Lazare**. La réalisation d'une liaison directe entre la Défense et le Mantois offrirait des **marges de manœuvre considérables pour désaturer cette gare**, et permettrait de fait de **résoudre le problème d'accessibilité de la Seine Aval** (cadencement au ¼ d'heure)
- s'ajoute également un enjeu très fort de **liaison vers les Normandie**, les deux régions ayant exprimé leur intérêt pour ce projet depuis plus d'une dizaine d'années, resté toujours sans réponse effective malgré la multiplication des solutions envisagées. La réalisation d'une gare derrière le CNIT, possible à court terme, permettrait de préfigurer un dispositif plus ambitieux.

Ainsi, on propose **que l'arrivée d'Éole à la Défense soit envisagée de concert avec le cadencement au ¼ d'heure de la ligne vers Mantes et réalisation de la liaison depuis la Normandie**.

La liaison vers la Seine Aval impose la réalisation d'un ouvrage ferroviaire sur le groupe V au niveau du Pont de Rouen à Nanterre. Il faudra donc accepter des remaniements des infrastructures ferroviaires dans ce secteur, même si les différentes alternatives (« saut-de-mouton » ou « terrier ») devront évidemment être étudiées avec attention afin de maîtriser les nuisances engendrées et les effets de coupure avec le secteur du Petit Nanterre (voir infra).

L'aménageur public aurait naturellement vocation à être le maître d'œuvre ensemblier d'un projet ayant des impacts très lourds sur l'aménagement du secteur. Il devra jouer un rôle très actif auprès des acteurs ferroviaires dans la conception du système de transport et dans ses interactions avec le projet urbain, avec trois sujets centraux :

- la préparation de la gare du CNIT,
- le remodelage du site des Groupes en vue de l'accueil d'une gare Éole
- l'insertion urbaine de l'infrastructure ferrée au niveau du Pont de Rouen.

Le renforcement du hub de la Défense

Par ailleurs, l'éventualité d'une connexion à Arc Express doit aussi être prise en compte.

Les deux projets Éole et Arc Express s'inscrivent dans des paradigmes somme toute assez différents. Le premier met en synergie le quartier central des affaires (QCA), la gare Haussmann-Saint Lazare, Nanterre-La Défense, la Seine Aval et les Normandie : c'est un programme « grand bassin parisien ». Le second a vocation à dilater la zone métro, à mettre en synergie les futurs pôles tertiaires majeurs de l'ouest francilien : Saint-Denis, Gennevilliers, Nanterre-La Défense. Il sera nécessaire en tout état de cause de dépasser le simple constat d'un conflit de priorités entre les deux projets. Les études pré-opérationnelles en cours devront permettre d'affiner les scénarios d'implantation de ces infrastructures.

Quoi qu'il en soit, cette situation **impose de mettre fin à la situation de concurrence interne observée actuellement entre les deux territoires et d'adopter une vision unifiée à l'échelle Nanterre-la Défense**. Il s'agit également de **réaffirmer l'importance du hub de la Défense** (69 000 passagers à l'HPM en 2008), **qui constitue un atout exceptionnel pour le pôle d'affaires en termes de développement durable**.

Enfin, la question de l'accès au système TGV et à l'aérien reste un sujet de préoccupation. La situation de la Défense est aujourd'hui satisfaisante pour ce qui concerne le réseau TGV (20 minutes de Gare de Lyon, 25 minutes de Gare du Nord), mais absolument pas pour l'aérien (1h de Roissy). La situation va cependant

12 voir annexe 5 « Aire d'influence du pôle Courbevoie-Nanterre-Puteaux »

s'améliorer avec la refonte du RER B et le projet CDG Express qui doivent permettre de fiabiliser les accès à l'aéroport. **La question d'un branchement direct depuis la Défense jusqu'à Roissy n'est pas à ce jour résolue.** Pour autant, la conjonction des deux projets Éole et CDG Express (interconnectés à la gare Magenta – Gare du Nord) permettra d'améliorer très significativement l'accès de la Défense à Roissy. Par ailleurs, la qualité de l'accès au réseau TGV - pour lequel le système des RER, complété à terme d'Éole, offre aujourd'hui un accès relativement aisé – sera, dans les années à venir, de plus en plus fondamental.

Beaucoup plus localement, **l'accessibilité dans un périmètre de quelques kilomètres autour du quartier devra également être accrue.** On observe en effet paradoxalement que les salariés résidant à proximité du pôle prennent plus leur voiture que les autres. Ainsi, les modes motorisés représentent environ 13 % en moyenne pour l'accès à la Défense, mais cette part s'élève à 26 % pour les salariés provenant des Hauts-de-Seine¹³. L'offre de desserte locale devrait être renforcée, ainsi que les circulations douces et notamment l'accès vélo (actuellement inexistant) avec la création de voies d'accès rapide en vélo à la Défense, une offre de stationnement adaptée et une réflexion à mener sur l'accès des vélos à la dalle.

Le recours à un nouveau mode de transport urbain interne au grand quartier Nanterre – La Défense pourrait être envisagé¹⁴. Ce nouveau type d'offre pourrait permettre d'assurer l'interconnexion et la diffusion à partir du hub et des différents pôles d'échanges secondaires, ainsi qu'un lien performant entre les différentes fonctions urbaines.

Enfin, concernant les liens vers l'ouest, **le service de cars Express empruntant l'A14** entre Mantes et la Défense est un vrai succès. On peut certainement aller plus loin et offrir un niveau de service renforcé en envisageant une bande d'arrêt d'urgence utilisable par les bus en période de congestion. De plus en plus, c'est ce type d'offre à haut niveau de service mais plus économique qu'un mode lourd qu'on verra se développer en Ile-de-France. Une mission sur ce sujet a été confiée par le Ministre au Préfet de Région.

[> Réaffirmer une position forte de l'État sur la question du logement](#)

La question du logement est une question majeure que l'État ne peut pas occulter sur ce territoire.

Sur la Défense, la situation actuelle n'est guère satisfaisante : des logements ont été démolis avant le plan de relance pour laisser place à une tour (Majunga), les 100 000 m² prévus par le plan de relance tardent à être mis en oeuvre et une pression s'exerce sur des emplacements convoités accueillant des ensembles anciens, peu denses ou sociaux. Enfin, un certain nombre d'immeubles connaît une réelle situation d'obsolescence et leur rénovation devrait être entreprise. On pourra s'inspirer des opérations de « remodelage » des architectes Castro et Denissof¹⁵ qui montrent comment des opérations au cas par cas permettent de transformer la physionomie urbaine sans nécessairement tout détruire. Dans certains cas, à l'évidence, une intervention plus lourde est nécessaire, c'est le cas notamment de certains secteurs au nord du boulevard circulaire à Courbevoie. On pourra y envisager une programmation tertiaire dans une optique de densification le long du boulevard circulaire. De tels projets peuvent participer du plan de renouveau de la Défense, mais ils doivent s'inscrire dans cette stratégie globale, et surtout ne pas conduire à une réduction de l'offre de logements sur le secteur. Chaque opération devra donc s'accompagner d'une reconstitution de l'offre identifiée. La mixité sociale devra être maintenue à son niveau actuel.

L'EPAD devrait, sur l'injonction de l'État, décliner **une véritable politique du logement sur son territoire**, bien au-delà de l'aménagement du rond-point des Bergères ou du programme mixte de la tour Signal.

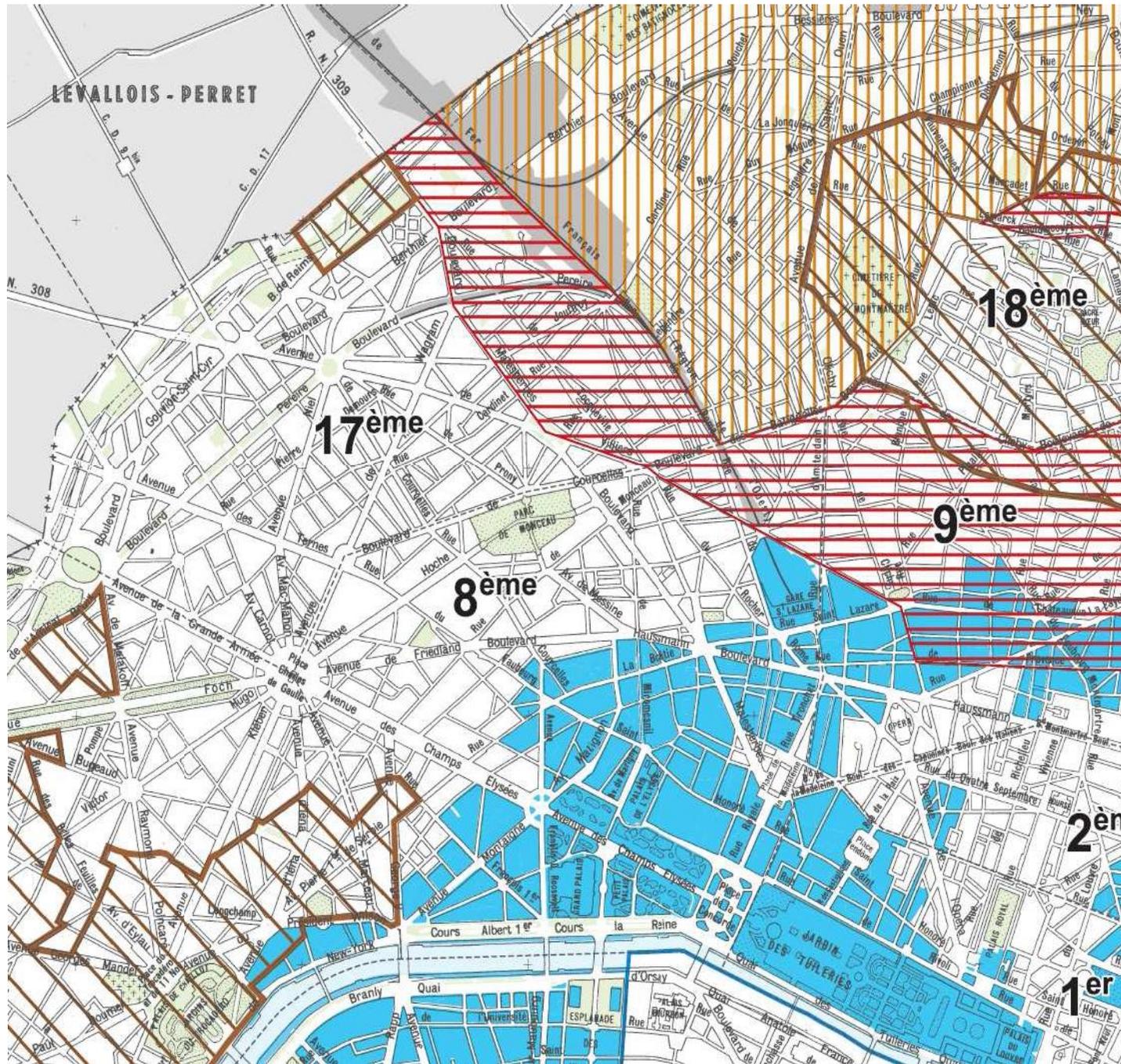
Côté Seine-Arche, le projet urbain dispose de **larges capacités de construction de logements**, sur les Groues et sur la ZAC. La commune dispose par ailleurs d'un important potentiel de mutabilités hors OIN,

13 Source : « Enquête globale transports » MV2 pour l'EPAD, mai 2006

14 cf. étude Interland et marchés de définition « urbanité » de l'EPAD

15 voir notamment le quai de Rohan à Lorient

Annexe 6 : Carte du risque de dissolution du gypse



Prévention du risque de mouvements de terrain



Zones d'anciennes carrières souterraines
(voir annexes du P.L.U., servitudes d'utilité publique, IV B 3°)



Zone comportant des poches de gypse antéluvien
(voir annexes du P.L.U., servitudes d'utilité publique, IV B 2°)



Zone supplémentaire comportant des poches de gypse antéluvien

LEVALLOIS - PERRET

17^{ème}

18^{ème}

9^{ème}

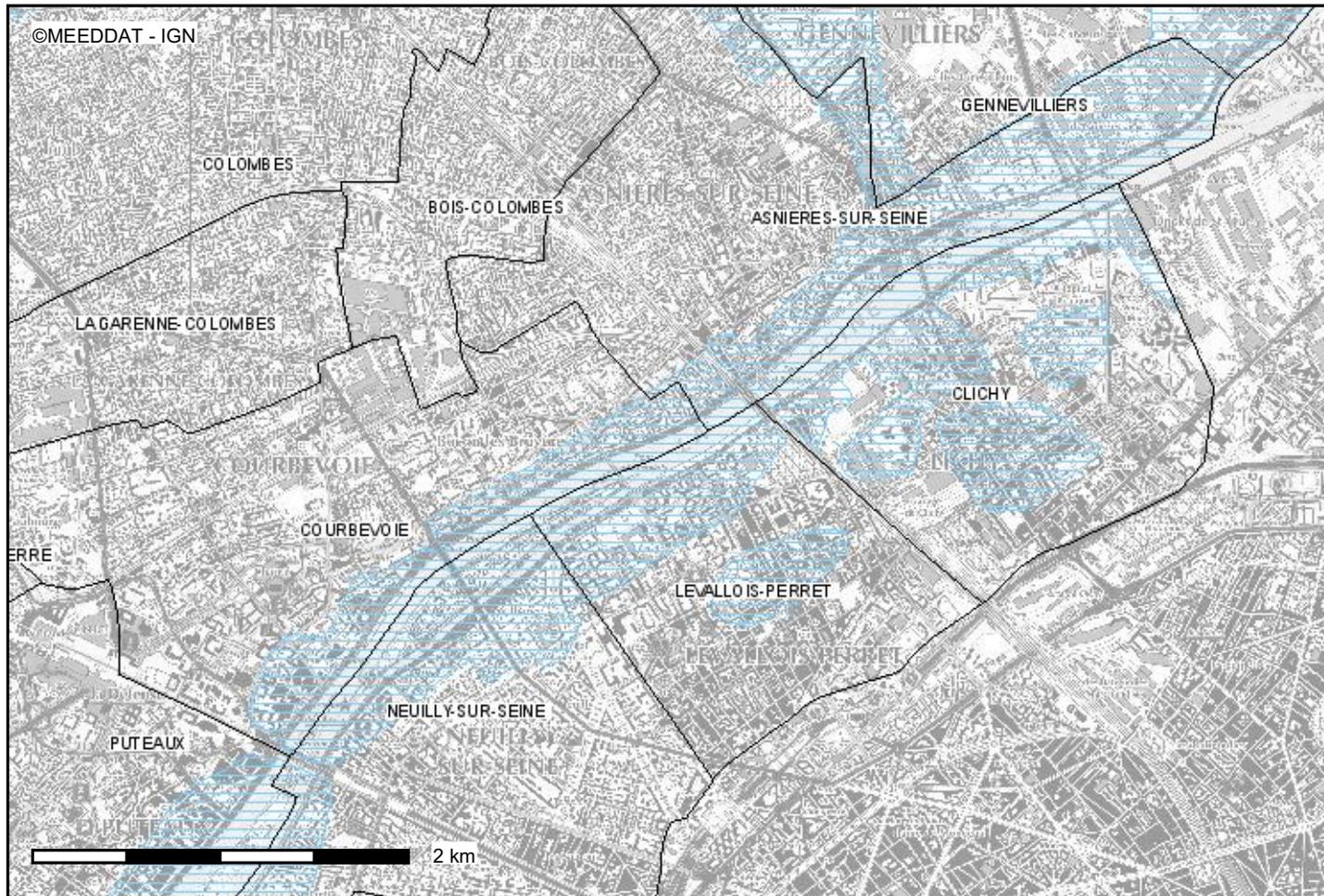
8^{ème}

2^{ème}

1^{er}

Annexe 7 : Carte des niveaux des plus hautes eaux

Cartographie des risques en Hauts-de-Seine



Date d'impression : 06-11-2008

-  Communes
-  Atlas inondation - Plus hautes eaux connues

Description :

Cartographie des risques en Hauts-de-Seine - Information préventive - Source : <http://cartorisque.prim.net>

Les documents officiels et opposables aux tiers peuvent être consultés à la mairie ou à la préfecture.