

Michel Laubier

LE NANTERRE AUQUEL NOUS AVONS ÉCHAPPÉ



société d'histoire de Nanterre
Bulletin n° 54 - Mai 2016



ÉDITORIAUX

Incontestablement, le début du XXI^e siècle est marqué à Nanterre par l'évolution de la ville et la volonté affirmée de n'exclure personne. Cette valeur rassemble Nanterre depuis près d'un siècle.

Nanterre commence à effacer les stigmates et à réparer les lourdes erreurs des décennies précédentes, héritage d'un État qui, avec l'Epad (Établissement public d'aménagement de La Défense) comme bras armé, imposait quasiment tout en matière d'aménagement de notre territoire.

A quoi avons-nous échappé dans cette confrontation sur près d'un demi-siècle entre l'État et cette ville populaire de la banlieue parisienne, devenue la ville-préfecture ?

Michel Laubier, premier adjoint au maire en charge de l'urbanisme auprès de trois maires successifs, Yves Saudmont, Jacqueline Fraysse et moi-même, est l'un des principaux acteurs de cette histoire. Il a rouvert ses dossiers et retrouvé les projets des uns et des autres.

Pour tous ceux qui aiment cette ville attachante, ceux qui viennent aujourd'hui s'y installer, ceux qui veulent comprendre d'où vient et où va Nanterre, ce livre sera un vrai moment de plaisir, une contribution indispensable pour décrypter l'histoire de notre commune et de ses environs.

Au moment même où se crée la métropole du Grand Paris, on perçoit en lisant le livre de Michel Laubier combien, la capacité pour les habitants de pouvoir maîtriser le destin de leur ville est vitale et évite bien des erreurs.

Une nouvelle fois, la société d'histoire de Nanterre signe son rôle irremplaçable, pour aider à connaître et à comprendre l'histoire de Nanterre, et à en éclairer l'avenir.

Patrick JARRY

Maire de Nanterre

Conseiller départemental des Hauts-de-Seine

La société d'histoire de Nanterre se préoccupe de la sauvegarde du patrimoine le plus caractéristique et le plus représentatif de l'histoire de la ville.

Cependant, il est des patrimoines que personne n'aurait souhaité conserver. Il en est ainsi de projets, qui risquaient fort d'être imposés, élaborés dans le cadre de l'aménagement de la région parisienne et ayant pour objectif de rendre encore plus efficient le pôle d'affaires de La Défense, sans aucune préoccupation des conséquences sur la qualité de vie des habitants.

Dans ces conditions, que serait devenu le paysage urbain de la ville, si les municipalités successives et la population regroupée en associations, n'avaient pas fait valoir leurs droits à débattre et ne s'étaient opposées à la réalisation d'aménagements dépourvus de toute humanité ?

C'est ce que nous fait découvrir Michel Laubier dans ce bulletin n° 54 de la société d'histoire.

Sa lecture nous aide à comprendre le Nanterre d'aujourd'hui, beaucoup de traces ont disparu, d'autres subsistent qui interpellent.

Mais plus qu'un témoignage, n'est-ce pas aussi une mise en garde, un appel à rester vigilant, devant les profondes mutations qui s'annoncent, pour que Nanterre soit une cité moderne, à taille humaine, voulue par ses habitants, et où il fait bon vivre-ensemble ?

Robert CORNAILLE

Président de la société d'histoire de Nanterre

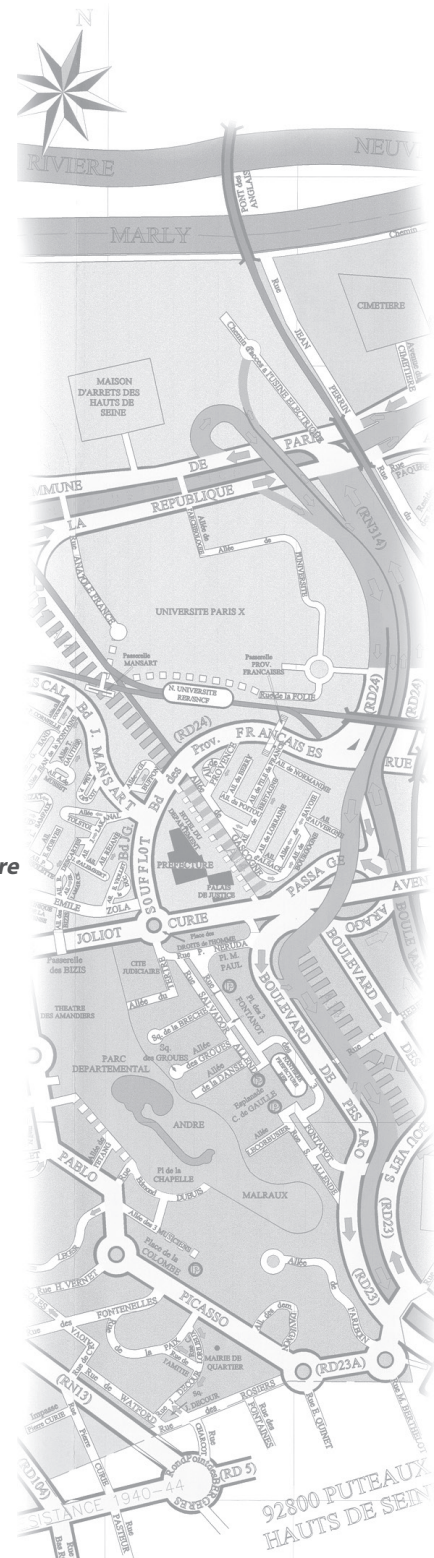
TABLE DES MATIÈRES

6	Du bourg rural à la ville industrielle
8	L'arrivée du train en 1837
11	De grands équipements contestés sont imposés à Nanterre
11	<i>La maison de Nanterre, aujourd'hui centre d'accueil et de soins hospitaliers Max-Fourestier</i>
11	Nanterre, ville aux multiples cimetières
12	Évolution des textes réglementant l'urbanisme et les constructions
12	Les permis de construire
14	L'urbanisme au fil du temps, des décideurs et de la puissance publique
19	Les plans d'aménagement de la région parisienne
20	Le premier projet d'aménagement de la région parisienne
20	Les grandes lignes du Plan Prost
21	<i>L'utilisation du sol et réglementation de la construction.</i>
22	<i>Les espaces publics et la protection des sites</i>
23	<i>Les services publics</i>
26	Le schéma d'aménagement de la région parisienne de 1965
27	L'élaboration du premier projet de plan d'aménagement en 1929
27	Chapitre 1 - l'histoire de Nanterre
31	Chapitre 2 - la situation de Nanterre en 1930
36	Chapitre 3 - l'avenir probable de la commune
37	Chapitre 4 - les propositions d'un plan d'aménagement
42	Chapitre 5 - le programme de règlements, de servitudes, et les prévisions concernant l'eau potable et l'assainissement
44	Les grands projets auxquels nous avons réussi à échapper
44	Les projets autoroutiers A86-A14 et leur échangeur
49	L'autoroute A14
54	La RN13 et la Boule
57	Le projet de plan d'occupation des sols élaboré en 1970 par les services de l'État
59	La voie F14
62	La liaison intercommunale ouest (la LIO)
63	Nous avons échappé à l'élargissement de la plupart des rues de notre villes
67	Nanterre et La Défense : une histoire mouvementée
67	La Défense, une histoire
68	L'avant projet d'aménagement d'ensemble de la région dite « La Défense »
71	Le mémoire descriptif du décret du 20 mai 1955
77	La création de l'Établissement public d'aménagement de La Défense (Epad)





80	L'Épad se met au travail
82	Une occupation des sols différenciée
84	Des projets de dessertes et des projets architecturaux spécifiques
84	Un héliport à Nanterre
85	Des projets d'aérotrains
87	La desserte RER et SNCF
90	L'interconnexion
92	Nanterre et la ligne de métro n°1
92	La tour Schöffer-tour lumière
93	La tour Polak
94	L'arrivée de l'université à Nanterre
96	La naissance du département et la construction de la préfecture
98	De 1969 à 1986 les plans de l'Épad sur Nanterre évoluent
99	Un nouveau programme
101	La création de la ZAC B1 qui deviendra le quartier du Parc
105	Les expropriations
106	Les logements
109	Nanterre La Défense : 1990, un tournant
109	La conférence de presse du ministre Michel Delebarre
111	La ville décide d'élaborer son projet sur le secteur Épad
115	La ville est enfin entendue et c'est la création de l'Établissement public d'aménagement Seine-Arche (Epasa) sous la présidence du Maire de Nanterre
118	Aujourd'hui et demain
121	Remerciements
122	Catalogue





LE NANTERRE AUQUEL NOUS AVONS ECHAPPÉ

Nanterre, bourg rural au XIX^{ème} siècle, est devenue la grande ville que nous connaissons aujourd'hui, préfecture et capitale des Hauts-de-Seine. Son développement s'est déroulé avec des contraintes urbaines souvent décidées au niveau de l'État, sans concertation des élus et de la population. Les premières grandes coupures générées par l'arrivée des lignes de chemin de fer en sont l'illustration et nous en subissons encore les conséquences. Ces infrastructures étaient bien sûr nécessaires, mais elles ont été réalisées à moindre coût en ne respectant pas les territoires traversés, conduisant ainsi à un éclatement de la ville.

Dans les années cinquante et soixante, ce sont les projets routiers et autoroutiers qui ont vu le jour. Ces projets, repris par les premiers plans d'occupation des sols cogités par les services de l'État en 1970, n'ont heureusement pas été réalisés à cette époque. Les expropriations exécutées très rapidement par l'État avec son outil d'aménagement « l'Epad », ont gelé de vastes territoires laissés à l'abandon pendant des années.

Imaginons un instant Nanterre avec : une autoroute A86 non-couverte dans sa traversée de la ville, une autoroute A14 sur un talus, les deux reliées par un échangeur aérien, une voie rapide F14 traversant le quartier Victor-Hugo, une voie rapide LIO contournant la place de la Boule par le mont-Valérien, l'avenue Georges-Clémenceau transformée en voie rapide avec un aérotrain au dessus, un aérotrain doublant le RER vers Cergy Pontoise et quasiment toutes les rues élargies y compris dans le centre-ville sans oublier un héliport. Tel aurait pu être le Nanterre pensé en 1970 par les élites technocratiques de l'État. Le paysage de notre ville aurait été complètement bouleversé et une partie de son histoire effacée.

Face à ces agressions, les élus et la population de Nanterre ne sont pas restés passifs. Dès qu'ils ont pris connaissance de ces projets qui allaient défigurer la ville, ils se sont organisés et ont engagé des actions collectives pour s'opposer à ces projets inacceptables concoctés par les gouvernements de l'époque.

Cette résistance a été efficace puisque la plupart de ces projets seront abandonnés. Cela a été le cas pour la F14 et la LIO ainsi que des élargissements de rues. La construction des autoroutes a été retardée et leur réalisation s'est déroulée dans des conditions nettement différentes des projets initiaux.

La création de La Défense avec son aménageur, l'Epad, a abouti à une situation exceptionnelle et unique en France, puisque la moitié du territoire de Nanterre (600 hectares sur 1220), passait sous la tutelle de l'État, privant ainsi les élus de leurs prérogatives en matière d'aménagement. Le périmètre global de l'opération Défense (soit 720 hectares) était découpé en deux parties, la zone A désignée comme quartier d'affaires sur Puteaux et Courbevoie et la zone B sur Nanterre. L'Epad, doté de tous les moyens financiers et juridiques pour acquérir des propriétés foncières ou bâties, y compris par voie d'expropriation, a tout de suite été vécu comme une menace pour notre ville.





L'Epad a donc acquis plusieurs dizaines d'hectares pour reloger les expropriés des communes de Puteaux et Courbevoie, des terrains qui ont aussi servi pour les emprises des grandes voies routières et autoroutières dont la voie rapide G14 qui longe le talus de chemin de fer de la ligne Paris-Le Havre, et qui a accentué l'isolement du quartier du Petit-Nanterre.

Les élus et la population de Nanterre n'ont jamais accepté cette attitude agressive et méprisante des services de l'État. La résistance s'est organisée et a non seulement empêché les plus mauvais coups, mais petit à petit a émergé l'idée d'un droit à réparation pour tous les dommages et inconvénients subis par la ville et ses habitants. Nous sommes dans cette phase de réparation depuis l'obtention de la couverture et de l'enfouissement d'une grande partie des autoroutes et de leur échangeur. Cela s'est traduit aussi par la destruction des "toboggans" de la Boule avec la mise en souterrain de la RN13, la création du parc du Chemin-de-l'Île, les projets urbains en cours de réalisation tels celui des terrasses et du cœur de quartier de l'université ainsi que d'autres projets qui progressivement restructurent les quartiers de la ville. Tout n'est pas résolu loin de là, car il reste à terminer l'échangeur autoroutier avec l'extension du parc.

Cette histoire récente et plus ancienne et les contextes dans lesquels elle s'est déroulée méritaient d'être retracés.

DU BOURG RURAL À LA VILLE INDUSTRIELLE

Nanterre au XIX^{ème} siècle est une commune rurale de 2 590 habitants au recensement de 1836. L'arrivée du chemin de fer en 1837 va la relier à Paris et permettre son développement industriel et urbain qui se poursuit aujourd'hui. C'était un événement et un progrès considérable à l'époque mais cela créait en même temps la première grande coupure du territoire de notre ville.

Jusque-là, Nanterre avait connu l'exploitation de carrières d'extraction de moellons de calcaire utilisés pour la construction des immeubles de la capitale, comme beaucoup de communes voisines de Paris. Nanterre accueillant à l'époque moins de 3000 habitants n'était certainement pas la destination principale de ces pierres. Certaines de ces carrières seront utilisées par la suite en champignonnières pour cultiver les champignons de Paris. Ces carrières ont modelé le paysage de la ville et rendu inconstructibles de vastes étendues jusque dans les années 1950.

Le sable de la Seine a aussi été utilisé pour les constructions parisiennes avec l'exploitation des sablières. Les propriétaires ont comblé ces excavations en y accueillant des gravats et divers déchets provenant de Nanterre mais aussi de Paris moyennant contributions sonnantes et trébuchantes.



► Livraison de fumier pour la culture des champignons Source : société d'histoire de Nanterre





Plan des carrières rue Diderot

Source : archives Defacto

L'arrivée du train en 1837

La ligne Paris-Saint-Germain est inaugurée le 24 août 1837 en présence de la famille royale. Le roi excepté, le gouvernement l'ayant dissuadé de s'exposer aux risques d'un tel voyage. Cette ligne est constituée d'une voie unique et le terminus se situe au Pecq. En effet, la locomotive n'était pas suffisamment puissante pour gravir la pente jusqu'à Saint-Germain qui ne sera desservie qu'en 1847.

Une deuxième voie sera réalisée en 1838. C'est aussi l'année où sera ouverte la gare de Nanterre.

Paris-Saint-Germain est le premier chemin de fer en région parisienne mais le deuxième en France puisque la ligne Saint Etienne-Lyon a été mise en service de 1830 à 1832 pour le transport des marchandises.



Arrivée d'un train en gare de Nanterre

Source : société d'histoire de Nanterre



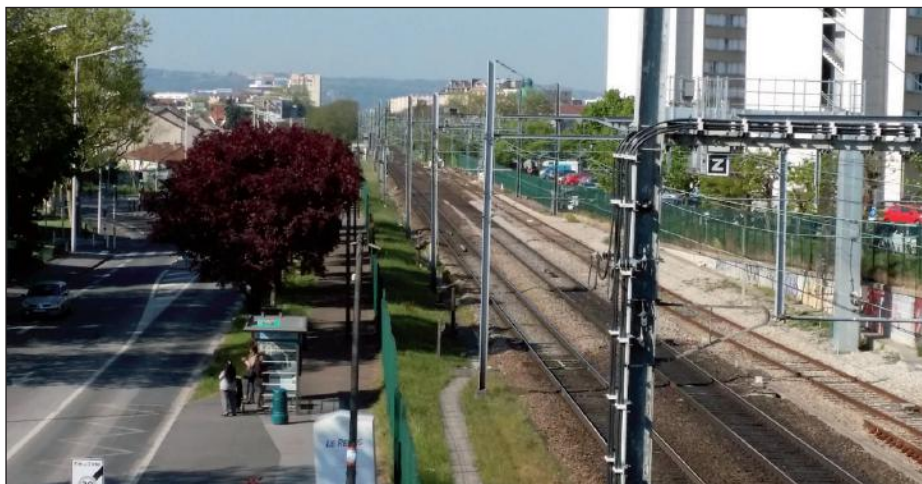
Un train sur le pont de Biais

Source : société d'histoire de Nanterre

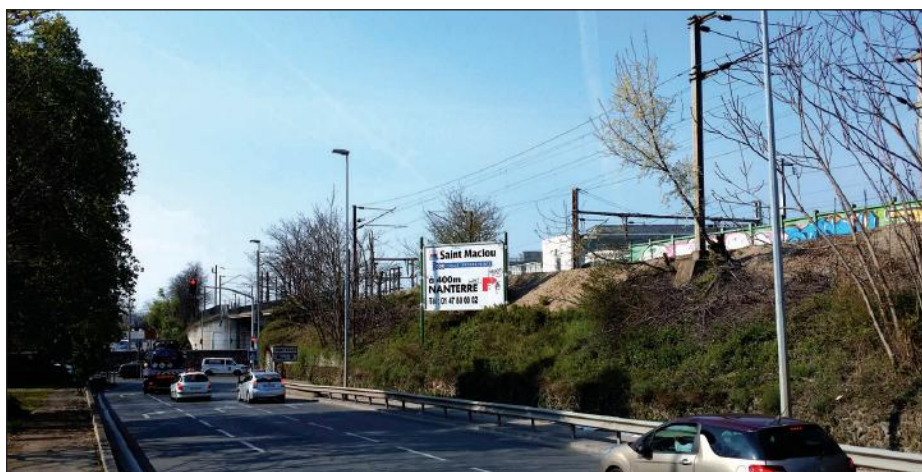


La réalisation de cette ligne posait peu de problème technique. Elle traversait la plaine agricole de Nanterre au niveau du sol jusqu'à la gare puis sur un talus et nécessitait très peu d'ouvrages d'art. C'est la première grande cicatrice qui a divisé le territoire en deux parties. Les bords de Seine se trouvaient isolés du bourg : seul le pont de Biais et deux passages à niveau, un à la gare l'autre dans le prolongement de la rue de Colombes, maintenant boulevard Pascal, pour rejoindre les actuelles rue de La Folie et Anatole-France, permettaient de franchir cette barrière. Les paysans de l'époque ont protesté : les fermes étaient situées dans le bourg et ils devaient traverser la voie ferrée pour accéder aux champs situés de l'autre côté du chemin de fer. Un nouveau pont dans le prolongement du boulevard du Nord, aujourd'hui rue de Stalingrad, est construit au début du XX^{ème} siècle. Plus tard, la suppression du passage à niveau de La Folie va isoler encore plus le secteur des bords de Seine du reste de la ville.

le chemin de fer aujourd'hui RER coupe la ville
en deux Photo M. Laubier



Le talus du Paris-Cherbourg isole le Petit-Nanterre
Photo M. Laubier



Un deuxième chemin de fer va traverser la commune en 1843. Il s'agit de la ligne Paris-Le Havre sans arrêt à Nanterre. C'est une nouvelle grande coupure qui va isoler le Petit-Nanterre du reste de la ville. Cette situation s'est aggravée avec la construction de la voie rapide G14 (aujourd'hui RD 914) par l'Épad. Nanterre souffre toujours de ces coupures.

Il est indéniable que le train constituait un progrès et une avancée considérables pour le transport des personnes et des marchandises. Mais son passage dans les territoires périphériques de Paris s'est réalisé sans précaution et sans réflexion sur l'avenir des communes concernées et des habitants. Dès lors Nanterre a subi de multiples agressions ou tentatives d'agressions qui heureusement n'ont pas toutes abouties.

Plus tard en 1890, une ligne de tramway est mise en service. Cette ligne reliait la place de l'Etoile à Paris, à la place du Château à Saint-Germain. Elle traversait Nanterre par la nationale 13 et comportait plusieurs arrêts dont un à la Boule. Elle a été inaugurée le 15 mai 1890, l'exploitation sera concédée à Monsieur Tarbé des Sablons. Ce tramway était tracté par des locomotives à vapeur jusqu'en 1911, date à laquelle la ligne a été électrifiée. Il disparaît le 21 janvier 1935, il est remplacé par une ligne d'autobus. Il est dommage que ce mode de transport ait disparu car, outre son efficacité et sa rapidité, il facilitait les liens entre les communes. Il est d'ailleurs de nouveau utilisé dans la plupart des grandes villes.



Le tramway route de Cherbourg

Source : société d'histoire de Nanterre



De grands équipements contestés sont imposés à Nanterre

La maison de Nanterre, aujourd'hui centre d'accueil et de soins hospitaliers Max-Fourestier.

Cet établissement s'appelait autrefois Maison de répression de Nanterre. Construite sous le Premier Empire, la prison de Saint-Denis s'avère trop petite. Dès 1834, il est envisagé d'installer un tel équipement à Nanterre. Un décret du 25 février 1873 décide la construction d'un dépôt de mendicité sur un territoire de 17 hectares. Cette décision est le résultat d'actions menées par les élus de l'époque. En effet, le conseil municipal en 1869 récuse un emplacement au centre de la ville. A la suite de multiples procédures, ils obtiennent son édification à l'extrémité du Petit-Nanterre à la limite de Colombes. Les quartiers de détention comportent 228 cellules. Malgré la finalité carcérale initiale, la maison de répression devient la maison départementale de Nanterre. Elle a également un rôle de maison d'accueil et d'hébergement pour les personnes sans-abri et sans ressources de l'ancien département de la Seine. A sa mise en service, en juin 1887, la population de Nanterre augmente de 3000 habitants. Le domaine de l'Etablissement départemental, situé avenue de la République, couvre 15,38 hectares.

Beaucoup plus tard, en 1990, l'État imposera de nouveau une prison à Nanterre malgré l'opposition des élus de et de la population.

Nanterre, ville aux multiples cimetières

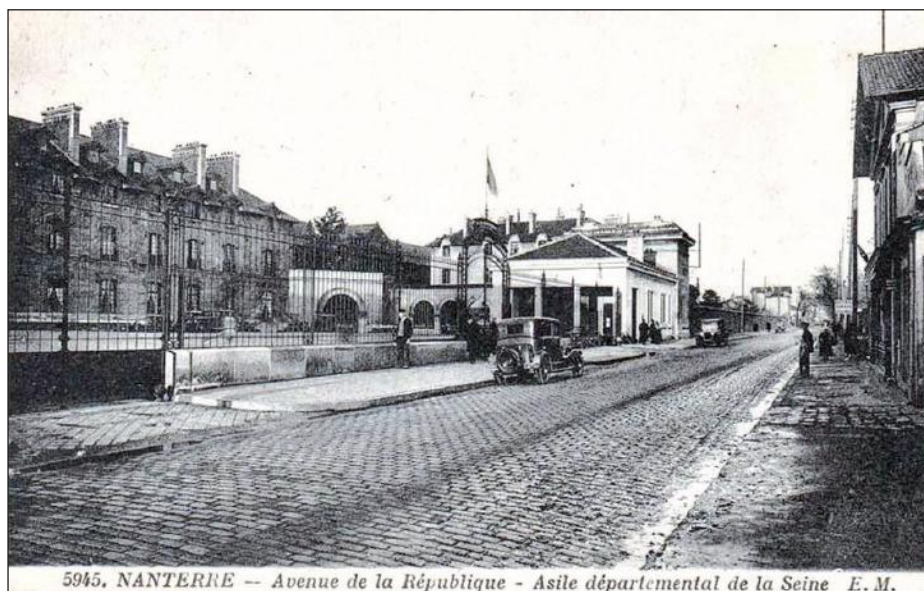
Six cimetières sont présents sur le territoire de Nanterre. Deux appartiennent à la ville : celui de la rue de Courbevoie et celui du mont-Valérien à ceux-là s'ajoutent ceux de la maison de Nanterre, de Puteaux, de Neuilly et en grande partie de La Garenne-Colombes.

En 1887, Neuilly fait l'acquisition à Nanterre d'un terrain pour y implanter un nouveau cimetière à la limite de Courbevoie et de Puteaux. En 1912, Puteaux met en service un nouveau cimetière à coté de celui de Neuilly.

Ces cimetières occupent des espaces très importants sur notre commune.



La maison de Nanterre sur l'avenue de la République
Source : société d'histoire de Nanterre



ÉVOLUTION DES TEXTES RÉGLEMENTANT L'URBANISME ET LES CONSTRUCTIONS

Nanterre s'est développée, comme les autres communes dans le cadre de l'évolution des règlements et des lois qui encadrent l'aménagement des territoires et des constructions. L'intervention de l'État a été et reste toujours très forte, en voici l'histoire.

Les permis de construire

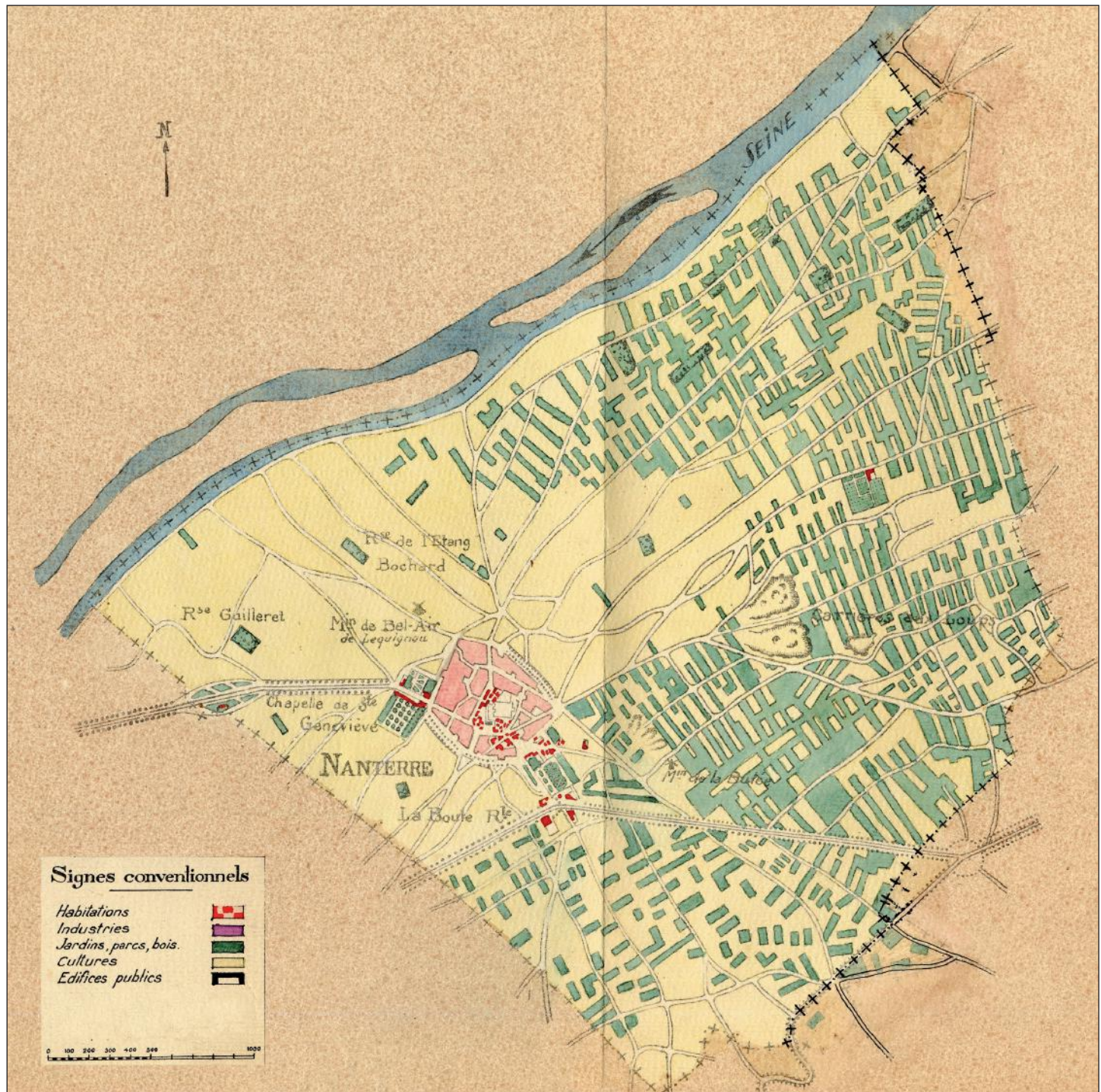
Le point de départ de l'évolution du permis de construire se situe à la publication du décret du 26 mars 1852 relatif aux rues de Paris. Celui-ci impose un permis de bâtir dans l'intérêt de la sécurité publique et de la salubrité. Cette décision est prise à la suite d'une grave épidémie de choléra.

Une loi du 15 février 1902 fait du permis de construire une mesure de police de l'hygiène publique : dans toutes les communes le maire a l'obligation de définir un règlement destiné à assurer la salubrité des habitations. Dans les villes de plus de 2000 habitants, aucune construction ne pourra être édifiée sans qu'une autorisation ne vienne constater le respect de ce règlement.

Une loi du 14 mars 1919 (complétée en 1924) transforme le permis de construire en mesure de police de l'urbanisme : dans toutes les communes de plus de 10 000 habitants un projet d'aménagement et d'embellissement doit être défini. Toutes les constructions sont alors subordonnées à autorisation pour contrôler le respect du plan d'aménagement.

C'est une loi du 15 juin 1943 qui a donné au permis de construire sa forme moderne établissant une autorisation unique. Cette loi de 1943 fut annulée et remplacée par l'ordonnance du 27 octobre 1945 portant rétablissement de la légalité républicaine.

A partir de 1967, apparaît la volonté de faire échec à l'hégémonie du permis de construire qui, selon certains, se traduit par la lenteur et l'emprise de l'administration. Ce discours est une constante de l'histoire du droit de l'urbanisme français. C'est encore le cas aujourd'hui.



Reproduction d'un plan de Nanterre de 1710 Source : archives municipales





La loi d'orientation foncière du 30 décembre 1967 prévoit que désormais le permis de construire ne concerne plus que les seules règles d'urbanisme. Les règles de construction sont sanctionnées par un autre dispositif juridique.

Deux décrets du 28 mai 1973 scindent en deux codes distincts les dispositions propres à l'urbanisme et celles propres à la construction. Le code de l'urbanisme est ainsi créé, distinct du code de la construction et de l'habitation.

En 1983 les lois de décentralisation vont à nouveau bouleverser les textes précédents.

L'ordonnance du 8 décembre 2005 et le décret d'application du 5 janvier 2007 modifient profondément le champ d'application. C'est surtout la procédure de délivrance des autorisations d'urbanisme (permis de construire, permis d'aménager, déclaration préalable, permis de démolir) qui évolue, dans une démarche présentée comme simplifiant le droit antérieur.

L'urbanisme au fil du temps, des décideurs et de la puissance publique

A l'origine il n'existait aucune norme spécifique à l'urbanisme. Ce sont les règles du domaine public et les règles de police de la propriété qui étaient utilisées. L'agencement urbain a d'abord été ordonné par la réglementation domaniale. L'une des préoccupations majeures était que les constructions nouvelles préservent les voies de circulation. L'ordonnance de Sully de 1607 est le premier texte régissant l'urbanisme d'une façon générale en instituant l'alignement individuel. Par la suite, en 1783, une ordonnance va traiter les problèmes de prospects et de trottoirs.

Ces dispositions restèrent en vigueur après la Révolution et seront complétées en 1807 et en 1884 par les servitudes de reculement et les plans d'alignement. Un décret-loi de 1852 relatif aux rues de Paris imposait l'obtention d'un permis de bâtir. Celui-ci permettait de vérifier la sécurité, la salubrité et l'insertion du projet. Par la suite, ce décret-loi est étendu, à la demande de nombreuses villes.

La police de la propriété :

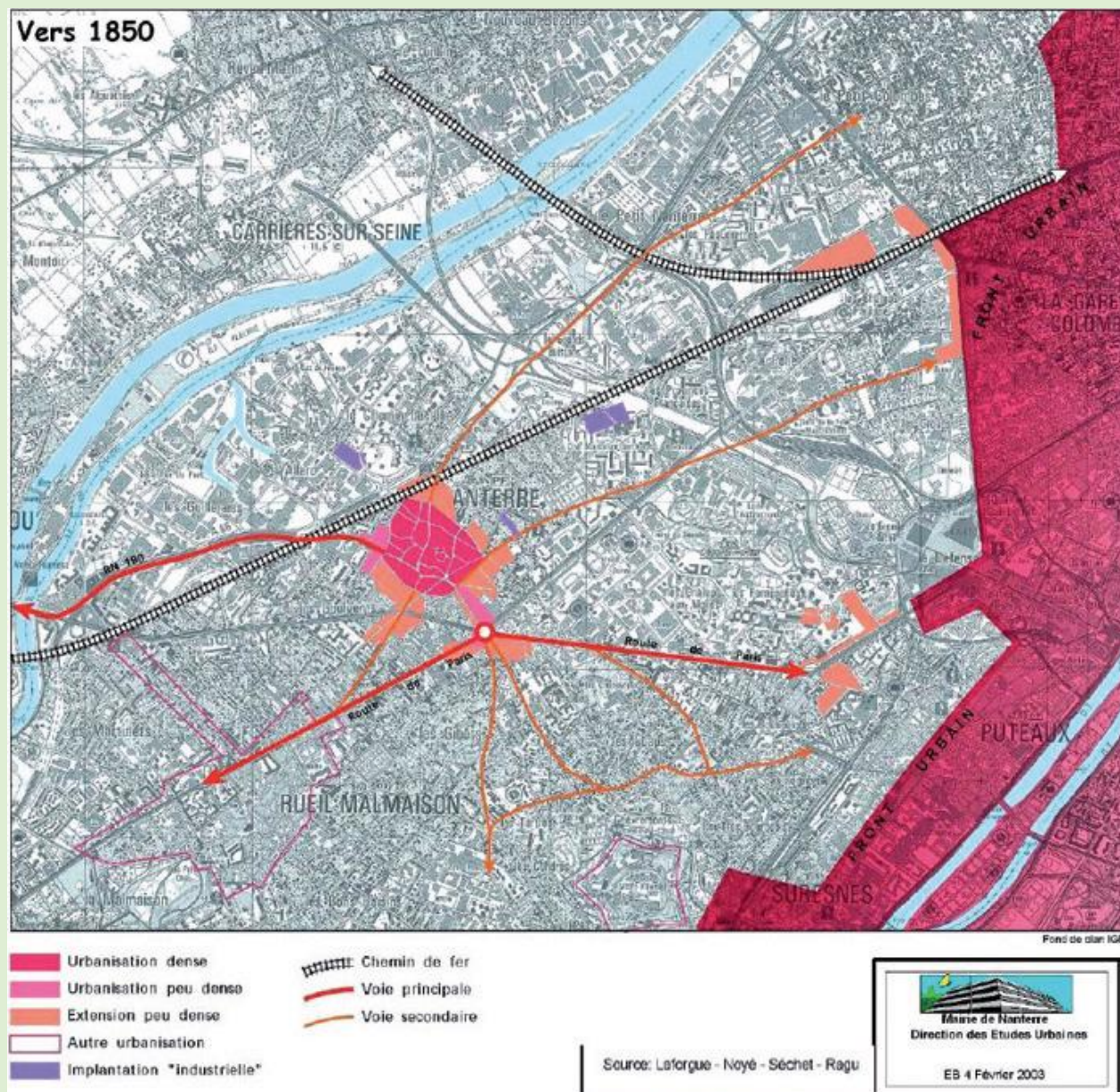
- La police des établissements dangereux incommodes et insalubres réorganisée en 1810, est à l'origine du zonage industriel. Elle avait pour objectif d'éviter que des activités, facteurs de nuisances, ne s'installent n'importe où. En 1902 des règlements sanitaires communaux sont imposés.
- La police de la salubrité : loi générale sur la salubrité des villes en 1858 et loi pour la protection de la santé publique en 1902 qui généralise le « *permis de bâtir* » de 1852.
- La police des édifices menaçant ruine : loi de 1850, réorganisée en 1898. Elle permet aux maires de prescrire la démolition d'immeubles en mauvais état présentant un danger.
- La protection du patrimoine est apparue avec la loi Montalembert de 1841 et la loi du 30 mars 1887 sur la protection des monuments historiques, puis en 1906, une loi sur la protection des sites.

Le droit de l'urbanisme resta longtemps limité à ces prescriptions de police administrative imposées par les autorités locales aux propriétés privées.

Ce n'est qu'après la première guerre mondiale, avec la nécessité de la reconstruction, que les premiers grands textes d'urbanisme sont adoptés. Les premières règles d'urbanisme applicables sur l'ensemble du territoire national sont celles relatives aux lotissements, issues des lois du 19 mars 1919 et du 12 juillet 1924. Ces dispositions soumettaient les lotissements à autorisation pour garantir aux acquéreurs de lots que leurs terrains soient viabilisés avec adduction d'eau, réalisation des réseaux d'égouts, alimentation électrique, création de chaussées pavées ou revêtues. Cela permettait aussi de juguler la prolifération anarchique de lotissements en périphérie des villes.

La loi de 1919 instaure l'élaboration d'un plan « *d'aménagement, d'embellissement et d'extension* » dans les communes de plus de 10 000 habitants. Elle est complétée en 1924 par la création des commissions départementales d'aménagement et d'extension des villes.

Ces textes sont la base du développement de notre droit de l'urbanisme.

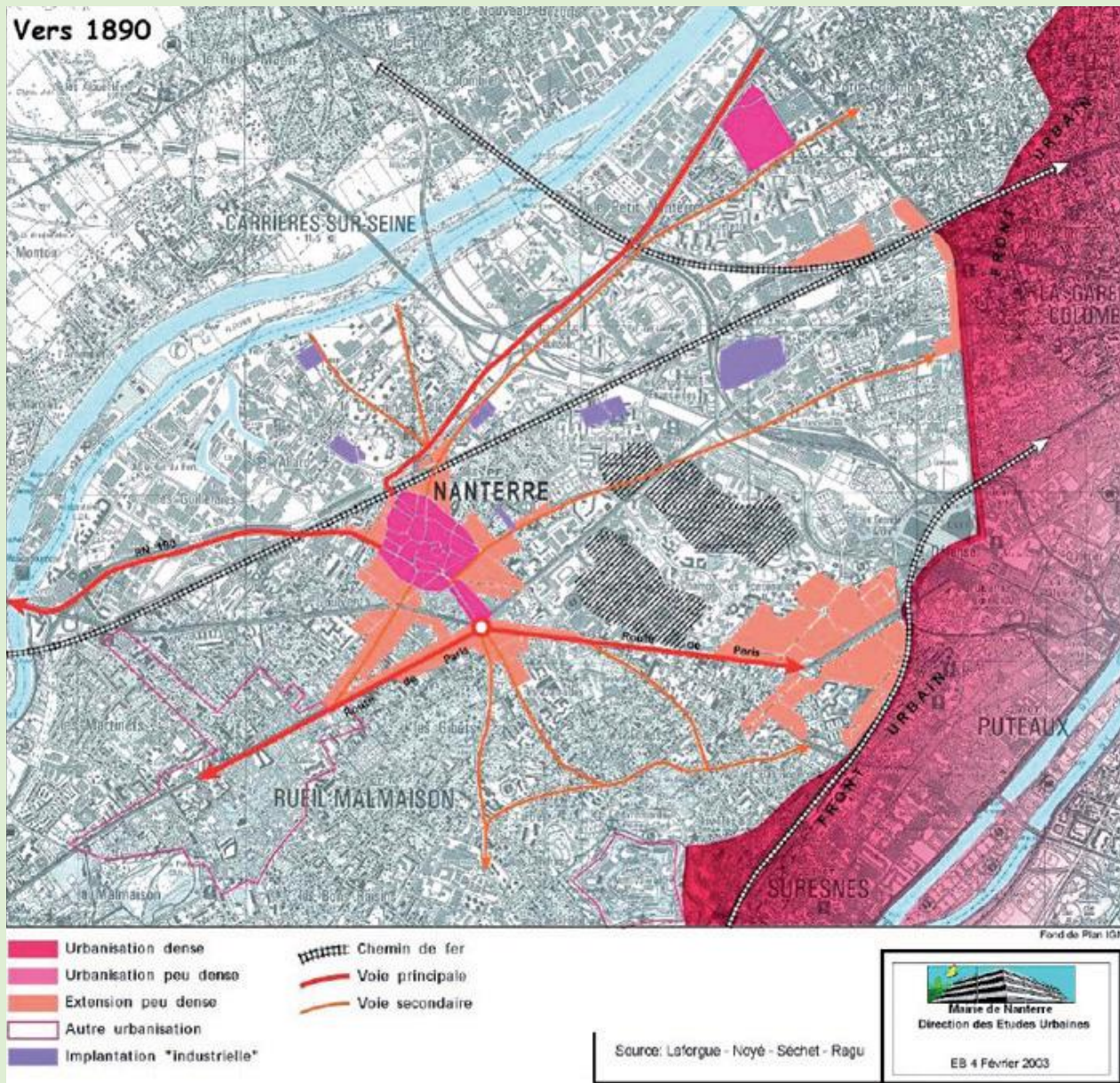


Les lois de 1919 et 1924 étaient un réel progrès, mais restaient limitées au cadre communal. Un décret-loi de 1932 décide l'élaboration d'un projet d'aménagement de l'agglomération parisienne.

En 1928, le président du Conseil, Raymond Poincaré, crée un comité supérieur d'organisation de la région parisienne. Ce comité fut à l'origine de la loi du 14 mai 1932 qui définit la région parisienne comme l'aire d'un cercle de 35 kilomètres de rayon tracé autour de Notre-Dame. Un plan d'aménagement est présenté le 14 mai 1934. Il faut ensuite cinq ans pour qu'il soit approuvé en juin 1939.

La guerre et la période de pénurie de l'immédiate après-guerre ont suspendu toute possibilité de réalisation notable en matière d'urbanisme. Le comité créé en 1928 est supprimé par une loi de 1941. Une loi du 28 août 1941 confirme l'approbation du plan de 1934 et donne une nouvelle définition de la région parisienne. Elle sera plus vaste et englobera les trois départements de la Seine de Seine-et-Oise de Seine-et-Marne et les cinq cantons de l'Oise les plus proches de l'agglomération.





La loi du 15 juin 1943 va donner à l'État la maîtrise de l'urbanisme en imposant une réforme en trois volets :

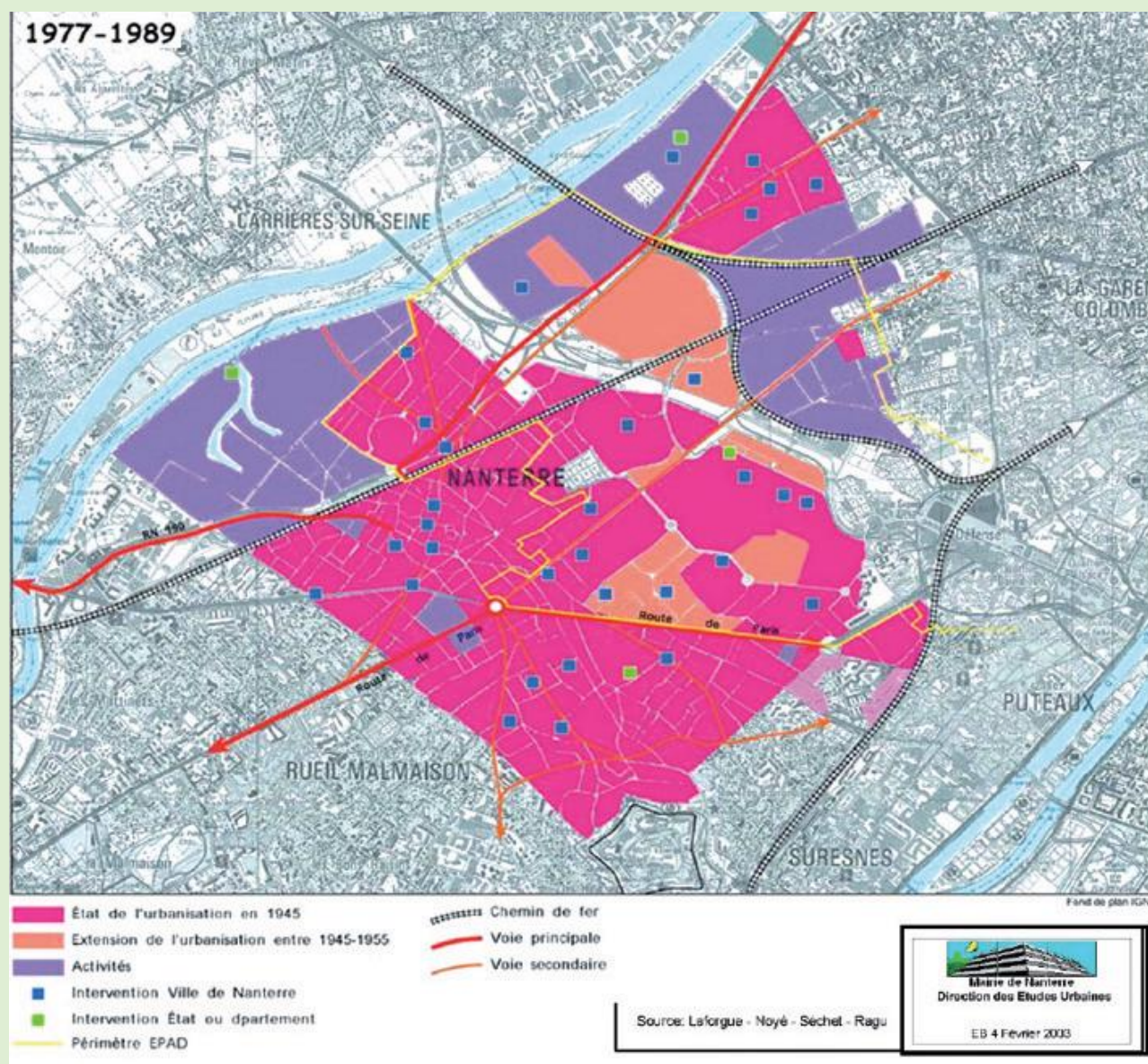
La création d'une administration de l'urbanisme. Jusqu'à la Seconde Guerre mondiale l'urbanisme était supervisé par le ministère de l'Intérieur dans le cadre de la tutelle sur les communes. La réorganisation de la gestion de l'urbanisme donne au délégué général à l'équipement la maîtrise des projets d'aménagement.

Le renforcement de la réglementation de l'urbanisme. Les obligations imposées aux constructeurs sont renforcées. Le principe de non indemnisation des servitudes d'urbanisme est posé. Ce principe est encore aujourd'hui en vigueur. Le permis de construire est unifié et généralisé. Il est délivré par le préfet au nom de l'État.

Après la guerre et la reconstruction, l'État a dû faire face à une crise du logement. La loi foncière de 1953 permet aux collectivités publiques d'exproprier des terrains et de les vendre à des constructeurs. L'ordonnance du 23 octobre 1958 confirme ce principe et fixe les bases du droit de l'expropriation actuel.



En 1958, les projets d'aménagement issus de la loi de 1943 sont remplacés par des plans d'urbanisme. On distingue alors les plans directeurs, qui dessinent le cadre général d'aménagement, et les plans de détails, qui complètent les premiers pour ce qui concerne certains secteurs ou quartiers.



L'apparition d'un urbanisme prospectif. Un décret du 31 décembre 1958 prescrit l'élaboration d'un plan d'aménagement et d'organisation générale (Padog) de la région parisienne. Ce document est approuvé en 1960. Sa singularité est d'être totalement dépourvu de caractère réglementaire. En 1960, un schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région de Paris (SDAU) est mis à l'étude et rendu public en 1965.

L'apparition de l'élaboration conjointe des documents d'urbanisme. Entre 1919-1924, les communes étaient chargées de l'élaboration des plans d'aménagement, d'embellissement et d'extension des villes. L'État se contentant d'une mission de contrôle et de subventions. Mais après la Seconde Guerre mondiale, les projets d'aménagement sont élaborés par l'État lui-même. La loi d'orientation foncière de 1967 modernise les documents de planification urbaine alors constitués, au niveau de l'agglomération, par les schémas directeurs et au niveau de la commune, par les plans d'occupation des sols (POS). Cette loi veut aussi concilier les impératifs de l'État avec les intérêts des communes notamment pour l'élaboration des POS. Des commissions locales d'aménagement et d'urbanisme sont alors mises en place, composées de représentants de l'État et des communes.





La loi de 1967 crée un nouveau régime de réalisation des opérations d'urbanisme, dans lequel la concertation est volontaire : les zones d'aménagement concerté (ZAC), destinées à remplacer les ZUP.

La loi du 31 décembre 1975 donne aux collectivités des outils d'intervention foncière en leur accordant un droit de préemption. Un grand absent de la concertation reste malgré tout le citoyen, l'habitant.

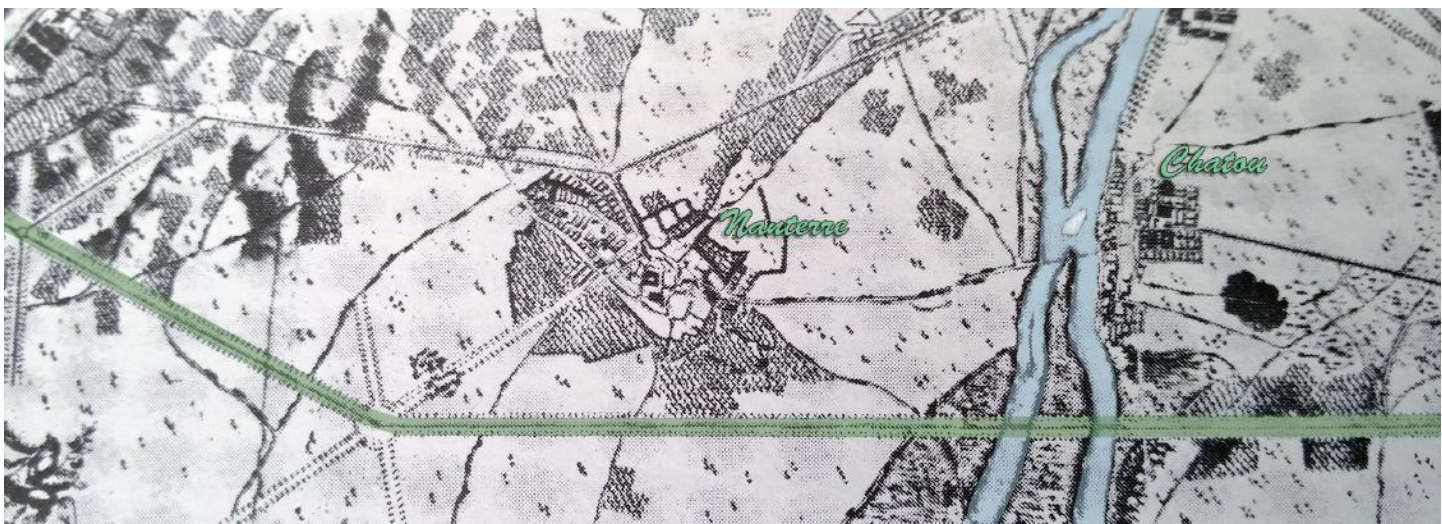
En 1982 est adoptée la loi relative aux droits et aux libertés des communes, des départements et des régions, dite « loi de décentralisation » qui règle encore aujourd'hui, avec quelques adaptations, les relations entre l'État et les collectivités locales. Les lois du 7 janvier 1983 et du 18 juillet 1985 permettent de transférer des compétences importantes en matière d'urbanisme aux communes, notamment l'instruction des permis de construire à condition qu'elles soient dotées d'un plan d'occupation des sols. N.B-Nanterre bénéficiera de cette disposition, mais seulement en partie car le périmètre d'intervention de l'Établissement public d'aménagement de La Défense « *Epad* » englobe une superficie de 600 hectares sur les 1220 hectares de la commune. La Défense ayant été déclarée « opération d'intérêt national », reste sous l'autorité de l'État à l'intérieur de ce périmètre.

LES PLANS D'AMÉNAGEMENT DE LA RÉGION PARISIENNE

« Paris a exercé au cours du XIX^{ème} siècle et au début XX^{ème} une attraction considérable sur la population des campagnes françaises. Depuis la guerre de 1914, en raison des facilités toujours accrues des transports, le nombre des habitants de la ville proprement dite tend à diminuer, pour refluer vers la banlieue plus ou moins proche. C'est ainsi que Paris a perdu 54 348 habitants en dix ans (2 906 422 en 1921 ; 2 852 074 en 1931). Par contre, le département de la Seine est passé de 1 505 219 habitants en 1921 à 2 048 845 habitants en 1931».

« Une croissance prodigieuse de la population de la région parisienne s'est faite sans ordre et trop souvent avec peu de bonheur, de sorte que quartiers d'habitations et quartiers d'industries se sont confondus, des lotissements sont réalisés au hasard, des maisons construites sans voirie, des terrains sont déboisés, des sites enlaidis. Puis a grandi l'idée qu'il fallait maîtriser ce mouvement, coordonner l'aménagement de la région parisienne.»

Projet Perronet de 1777 sur la liaison Paris Saint-Germain Source : « La perspective de La Défense dans l'art et l'histoire », 1983





Le premier projet d'aménagement de la région parisienne (ce texte a été écrit par Ch. O. Ziesenis – Annales de Géographie – Année 1940)

Dès 1911, « *une commission d'extension de Paris* » est instituée. Deux ans plus tard cette commission publie deux ouvrages. L'année 1919 voit apparaître presque simultanément la loi sur les plans d'extension et la loi sur les fortifications de Paris. Le conseil municipal de Paris et le conseil général de la Seine décident, d'une part, d'organiser un concours d'idées relatif au plan d'aménagement du Grand Paris, d'autre part, de créer un service spécial de l'extension de Paris. Léon Jaussely obtient le 1^{er} prix du concours de 1919-1920. Les projets qu'il réalisent ne servent pas.

Mais la loi de 1919 fait du projet d'aménagement et d'extension une affaire purement communale. Théoriquement, il doit exister dans le département de la Seine 81 plans d'aménagement soit un par commune. Le danger de ce système saute aux yeux.

L'institution d'un bureau départemental d'étude de l'extension de Paris, étendant son action à presque toutes les communes de la Seine (huit ont préféré faire leurs projets elles-mêmes) a permis l'unité de vue indispensable.

C'est Raymond Poincaré, qui pour la première fois en 1928, évoque la question de l'aménagement de la région parisienne de manière efficace.

A son instigation, Albert Sarraut ministre de l'Intérieur, propose et obtient la constitution d'un « comité supérieur de l'aménagement et de l'organisation générale de la région parisienne ». Ce comité est organisé par décret du 24 mars 1928.

Le 14 mai 1932, une loi sur l'établissement d'un projet d'aménagement de la région parisienne est promulguée.

L'article 1 édicte quelle région sera aménagée conformément à un projet auquel seront subordonnés les plans d'aménagement et d'extension des communes qu'elle comprend. L'article 2 fixe les limites de la région à aménager et indique que le projet comportera un plan directeur et un programme général. L'article 3 prévoit que le projet régional, préparé sous l'autorité du ministre de l'Intérieur, sera soumis, avant d'être approuvé, à une enquête dans toutes les communes qu'il concerne et à l'avis d'un certain nombre d'assemblées.

La région parisienne, telle qu'elle est définie par cette loi comprend : le département de la Seine et les communes de Seine-et-Oise et de Seine-et-Marne situées sur un rayon de 35 kilomètres autour de Paris.

Le projet d'aménagement doit être déposé dans un délai d'un an. Des difficultés financières empêchent que ce délai soit observé. L'établissement du plan est confié à Henri Prost, architecte urbaniste du comité.

Le 14 mai 1934 Dausset, président du comité supérieur, remet au gouvernement le dossier du projet d'aménagement de la région parisienne.

Les grandes lignes du Plan Prost

Le projet régional, qui s'applique à 656 communes, s'en tient, pour déférer au vœu de la loi, aux lignes d'un aménagement d'ensemble. Il laisse aux plans communaux



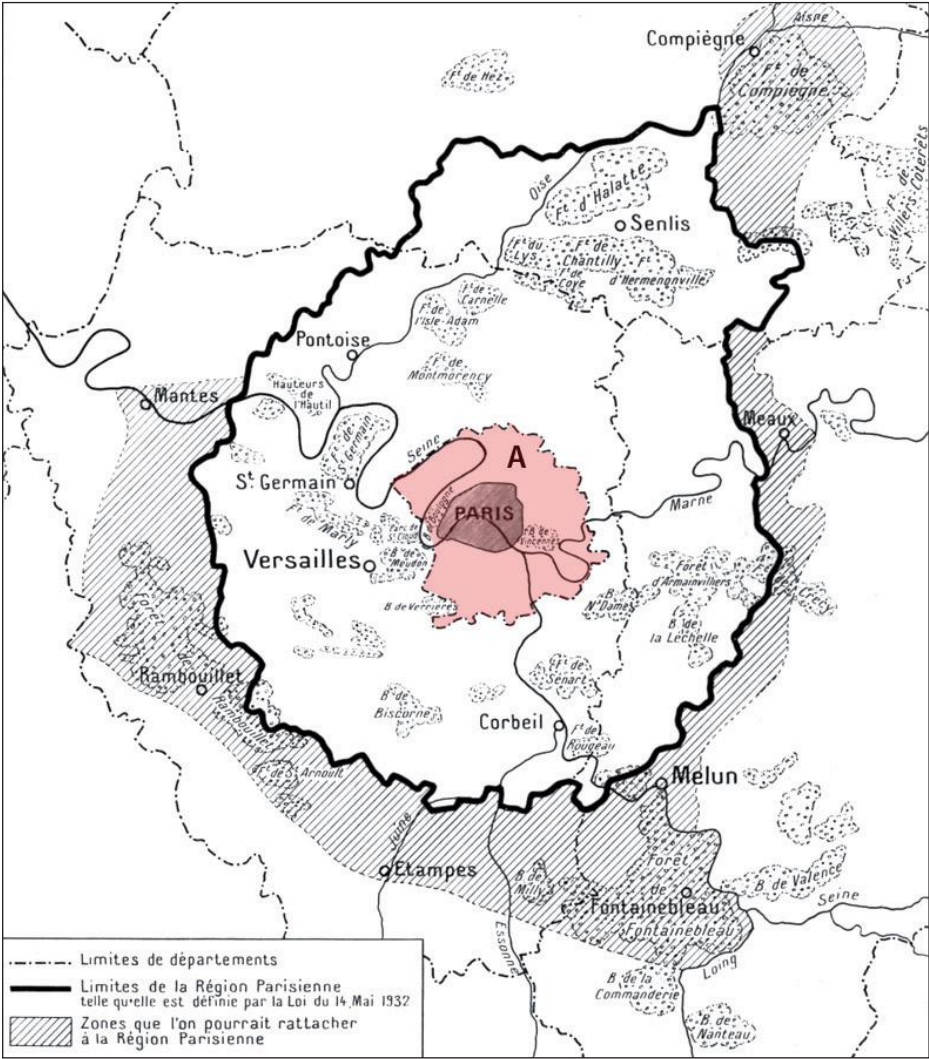
d'embellissement et d'extension le soin de le compléter dans les détails en s'inspirant des besoins locaux. Les prévisions du projet régional portent sur les routes, les espaces libres, la protection des sites, l'utilisation des sols et de l'édification des constructions, les services publics.

L'utilisation du sol et la réglementation de la construction

Ces principes s'attachent surtout à la densité de la population, avec une limitation du volume des constructions, à l'obligation d'observer une certaine proportion entre les bâtisses et les espaces libres des propriétés, à des règles d'esthétique urbaine, à la nécessité de la salubrité publique des établissements industriels.

Le projet régional délimite dans chaque commune une zone d'urbanisation où doit être assuré, dans un délai de quinze ans, le financement de la voirie complète : distribution d'eau, électricité, égouts, ainsi que tous les services publics nécessaires à l'organisation administrative : écoles, bureaux de poste, œuvres sociales ou de police, enlèvement des ordures ménagères, etc.

Limites du département de la Seine dessiné par Prost Source « L'Illustration », 1938





Pour la détermination de ces périmètres et de leurs zonings intérieurs, les 656 communes ont été divisées en **quatre catégories (A, B, C, D)** de densité décroissante, la ville de Paris étant hors classe.

Les communes de **classe A** appartiennent toutes au département de la Seine. Ce sont des villes telles qu'Asnières, Aubervilliers, Montrouge, Boulogne. Elles sont au nombre de 26 ; elles devront délimiter sur leur plan communal d'aménagement, des zones d'habitations collectives et d'habitations individuelles ainsi que, le cas échéant, des zones industrielles et des zones mixtes (industrie et habitations).

Les communes de **la classe B**, au nombre de 49, telles que Colombes, Noisy-le-Sec, Meudon, Sèvres. Elles chevauchent les limites des départements de Seine et Seine-et-Oise.

Les 178 communes de **la catégorie C**, telles que le Plessis Robinson, Chatenay-Malabry, Gennevilliers, Achères, sont de caractère semi-rural et à peu près contenus dans un cercle de 21 kilomètres de rayon.

Dans les communes appartenant à ces deux classes, il n'y aura pas de zones mixtes. Il pourra y avoir des zones non affectées dans lesquelles la construction d'habitations et d'usines ne pourra être autorisée que de manière exceptionnelle, après avis du comité supérieur d'aménagement de la région parisienne.

La classe D, comprend 403 petites communes de caractère nettement rural et qui se dépeuplent tout comme la campagne française. Leur territoire est divisé en périmètre d'agglomération et en zones non-affectées.

Le plan régional compte, avec toutes les nuances intermédiaires, des parties totalement urbanisées et d'autres foncièrement rurales.

La région possède alors encore cinq fois plus d'espaces libres, forêts, grandes cultures et plans d'eau, que de territoires habités (Source : L'Architecture d'aujourd'hui, mars 1939).

Le programme édicte une réglementation des constructions, qui varie, non seulement suivant les quatre classes précitées, mais aussi dans chaque commune suivant des zones. Cette réglementation s'applique à la hauteur des bâtiments, aux surfaces bâties ou non, aux zones de servitudes *non aedificandi*, etc. Ainsi il ne pourra être construit plus de 50% de la surface totale d'une propriété dans les zones d'habitations individuelles de classe A et B, ni plus de 30% dans les zones d'habitations individuelles de la classe C et dans les zones d'agglomération de la classe D. L'alignement des maisons, la hauteur des constructions, la longueur des façades sont strictement réglementées.

Les espaces publics et la protection des sites

Le problème des espaces libres qui relèvent de la santé publique est d'un intérêt primordial pour l'agglomération parisienne. Le projet prévoit la création de nouveaux espaces libres, affectés soit à la création de promenades ou de terrains de jeux, soit à



des services publics non-industriels (aéroports, cité-jardin, cimetières...).

Les entreprises industrielles, les usines subissent un contrôle des bruits, des fumées, des odeurs.

En outre des règles sont édictées pour la protection des principaux sites de l'Île-de-France : perspective de Marly, les grands axes de Versailles, Sceaux et Meudon et les terrasses de Saint-Germain et de Meudon. L'enquête menée dans les communes de la région parisienne établit que les cinq sites protégés par le programme sont en nombre insuffisant.

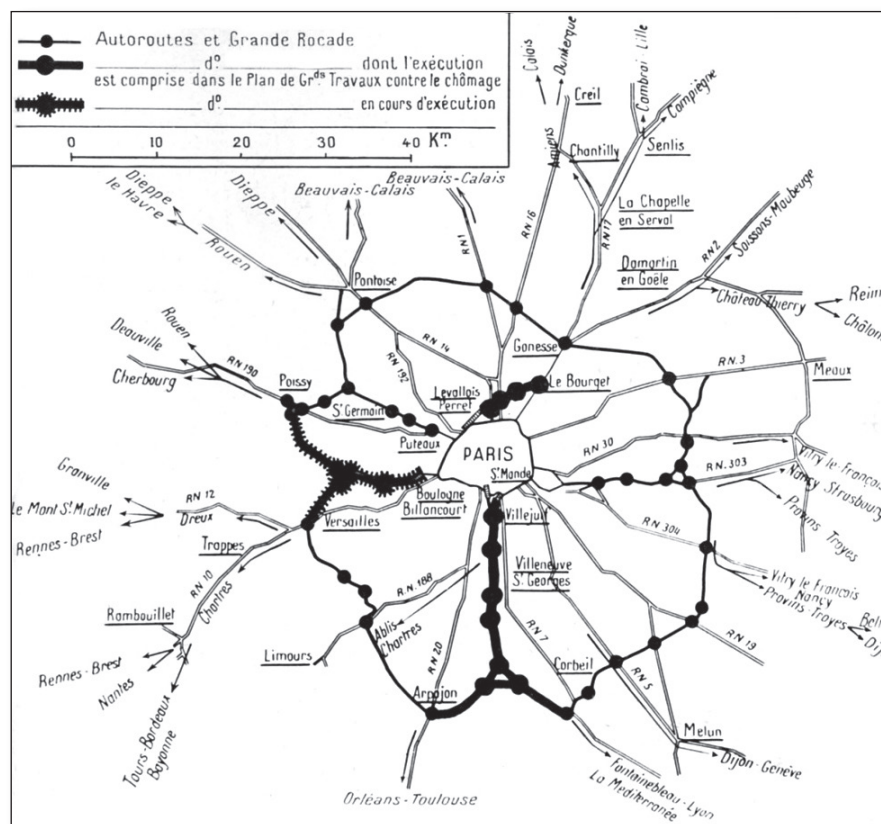
Les services publics

Le programme du projet d'aménagement de la région parisienne comporte un chapitre relatif à la nécessité de sortir du cadre municipal. Une collaboration entre les collectivités et les divers producteurs de services est décidée. Les services des eaux, de l'électricité, de l'assainissement, des ordures ménagères, des transports, du gaz, sont examinés successivement.

Les routes sont à bien des égards la partie essentielle du plan d'aménagement, et cela moins en raison de la circulation qu'elles facilitent, que de l'évacuation qu'elles permettent. C'est ainsi qu'un décret du 25 juillet 1935 assimile certains travaux d'aménagement des routes à de la défense nationale. Leur financement partiel est alors assurée par le budget du ministère de la Défense.

Les routes envisagées par le projet d'aménagement visent surtout à faciliter l'entrée et la sortie de Paris aux automobiles. Ce sont des autoroutes de dimension caractéristique.

Le schéma routier autour de Paris dessiné par Prost Source : DREIF



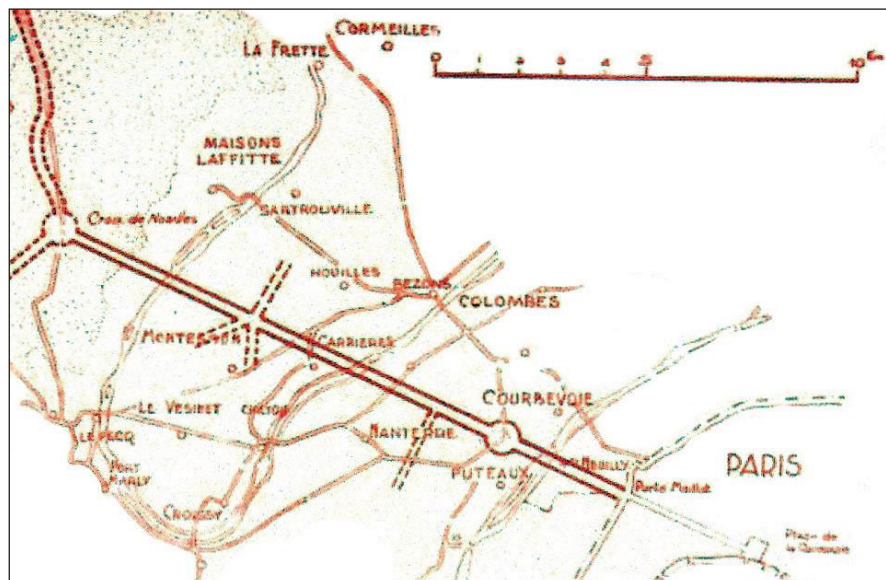


Le projet régional prévoit en principe : l'élargissement d'anciennes routes à 24 et 30 mètres, ce qui correspond à une chaussée permettant le passage de 4 à 6 files de voitures, bordées de trottoirs ou d'accotements de 6 mètres, l'institution de zones de servitudes *non aedificandi* destinées à permettre l'élargissement à 40 ou 50 mètres, si cela est nécessaire plus tard ; la création de déviations contournant les agglomérations qu'il serait impossible de traverser sans expropriations trop coûteuses ; l'amélioration de certains carrefours.

En outre, cinq nouvelles routes relieront les abords immédiats de Paris aux routes actuelles, là où elles sont insuffisamment dégagées des agglomérations. Elles auront en principe une largeur de 60 mètres, complétée par des zones de servitude de 40 mètres de largeur totale. Elles partiront du boulevard militaire de Paris et seront reliées entre elles à leurs extrémités par une grande rocade dont le tracé bordera à l'extérieur l'agglomération parisienne et traversera les principales forêts des environs de Paris.

- 1°- La route du Sud, partant de la porte d'Italie et de Montsouris, coïncidant avec le tracé de l'aqueduc des Vals de Loire, conduit à travers la banlieue sud (sans traverser aucune agglomération) aux routes de Nice par Fontainebleau et de Biarritz par Orléans.
- 2°- La route de l'Est, qui prend du carrefour de la Beauté à Vincennes, dessert des lieux de réunions populaires importants : champs de courses de Vincennes et du Tremblay, et aboutit près de Ferrières aux routes de Nancy et de Troyes.
- 3°- La route du Bourget au Nord, permettra de venir à grande vitesse de l'aéroport à Paris et pourra recevoir tout le trafic automobile venant de Belgique et du nord de la France.
- 4°- La voie Triomphale. Cette voie emprunte sur la plus grande partie de son parcours le tracé d'une artère depuis longtemps projetée ; elle a son origine au rond-point de La Défense, à Courbevoie, et elle aboutit à la Croix de Noailles au milieu de la forêt de Saint-Germain. Cette très importante voie est destinée à donner naissance sur tout son parcours à de grandes et esthétiques créations urbaines non indiquées sur le plan régional, mais qui font déjà, de la part des urbanistes, l'objet d'études de détail.

Plan de la voie triomphale en 1934 elle traverse Nanterre Source DREIF





Cette voie se divise, au-delà de la Croix de Noailles, en deux branches, l'une au nord pour gagner la nationale 14 en évitant Pontoise, l'autre vers l'ouest regagnant la nationale 190 vers Chambourcy. Ces deux branches permettent de gagner les plages de la Manche et de la Normandie indépendamment de toutes les routes actuelles. Cette artère sera composée d'une très large plateforme axiale et de deux amples voies latérales. La plateforme axiale sera traitée en autoroute sans aucun croisement, mais en liaison avec les voies latérales disposées en vue d'éviter tout recoupement de circulation. Les voies latérales devront assurer très largement la circulation résultant des nombreuses artères auxquelles elles donnent accès.

5°- La route de l'Ouest. Cette voie, étudiée depuis plusieurs années sous les auspices du ministre des Transports publics, a reçu l'adhésion de la direction des Beaux Arts, en ce qui concerne la traversée du parc de Saint-Cloud.

Elle prend naissance sur l'avenue conduisant du pont de Saint-Cloud à la grille du parc, passe sous celui-ci à l'aide d'un tunnel, pour sortir hors des parties aménagées du parc.

Elle se dirige vers Rocquencourt et se divise en deux branches l'une, traversant la forêt de Marly, pour arriver à la nationale 190 vers Chambourcy et l'autre, passant à l'ouest du parc de Versailles, pour rejoindre la nationale 10 un peu avant Trappes. Cette voie nouvelle, dont la réalisation a déjà commencé, permet de gagner toutes les plages de la Manche, de Bretagne et de l'Océan ; elle représente, d'autre part, une entrée remarquable pour Paris par Versailles et Marly, aux sites universellement connus, en découvrant les beaux parcs et forêts de l'ouest parisien.

Le tracé du tunnel finalement adopté par les ingénieurs a été incorporé au plan régional ; le tunnel est entièrement exécuté dans la masse calcaire, laissant en dehors de l'ouvrage une couche de marne dangereuse pour sa réalisation et sa stabilité ultérieure.

Le projet retenu par le plan régional prévoit l'élargissement de l'accès du parc à l'aide de deux contre-allées dont l'une serait réservée aux promeneurs. La voie actuelle, formant la partie centrale du profil, est réservée à l'accès au débouché du tunnel. Cette solution a l'avantage d'être immédiatement réalisable ; les expropriations nécessaires au dégagement de l'entrée du tunnel sont peu importantes et tout le reste du tracé est en grande partie sur les terrains du domaine de l'État.

Conclusion

L'urbanisation de la région parisienne correspond à un besoin essentiel de la civilisation moderne. D'ailleurs la plupart des grandes capitales du monde ayant déjà leur plan d'aménagement, il était naturel que Paris eût le sien.

Il est bien difficile de se faire à l'heure actuelle une idée de la valeur de ce plan. Les résultats de l'enquête exposée par le préfet de la Seine dans un rapport au conseil général de la Seine le 16 décembre 1935 lui sont nettement défavorables, mais plus pour des raisons de prestige communal que pour des raisons d'intérêt général. Celui de la région parisienne est de voir hâtée la réalisation du plan d'aménagement, dont les travaux ont été considérablement ralentis dernièrement. Il est préférable, d'ailleurs, que le problème important des autoroutes soit résolu bientôt, peut être en raison de son importance stratégique.

NB : ce texte a été écrit par Ch. O. Zieseniss – Annales de Géographie – Année 1940 -





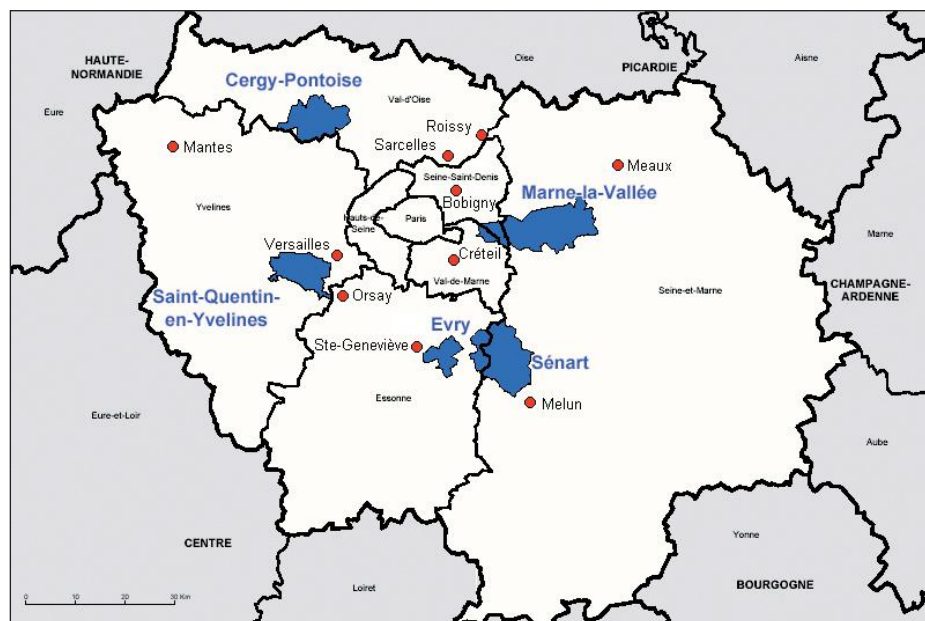
Ce premier plan d'aménagement de la région parisienne fera l'objet de trois approbations successives : en 1939, 1941 et 1943. Il sera modifié en 1956 avec l'apparition des grands projets routiers et autoroutiers de la région parisienne, dont le périphérique parisien. Il demeurera applicable jusqu'à la mise en place d'un nouveau plan en l'occurrence jusqu'au schéma directeur d'aménagement urbain de la région parisienne (SDAU) de 1965. C'est d'ailleurs pour cette raison que l'État a dû prendre des dispositions particulières pour décider du projet de La Défense.

Le schéma d'aménagement de la région parisienne de 1965

Le SDAU de 1965, dont le projet a été élaboré par Delouvrier et son équipe, formalise la création des villes nouvelles autour de Paris qui va perdre en quelques années 600 000 de ses habitants les plus modestes. C'est l'acte de naissance de Cergy-Pontoise, Evry, Marne-la-Vallée, Melun-Sénart.

C'est aussi la décision de réalisation d'autoroutes urbaines telles la A14 et la A15, cette dernière devant être à péage. Les cabines de péage installées lors de la construction seront démontées à l'ouverture de l'autoroute à la suite de manifestations des usagers. Il est alors décidé de ne pas mettre de péages urbains à moins de 50 kilomètres de Paris. Depuis il y a eu deux dérogations : la A14 et la partie souterraine de l'A86. On voit apparaître l'A86, qui est un deuxième périphérique, traversant la banlieue sans précaution. Un troisième anneau était envisagé : l'A87 qui, dans sa partie ouest, se dénommait autoroute interurbaine de Seine-et-Oise (Ariso). Elle traversait la plaine de Montesson et reliait à l'A86 au niveau du pont de Chatou à Rueil. Ce projet a été complètement abandonné.

Les villes nouvelles sont créées source DREIF





L'ÉLABORATION DU PREMIER PROJET DE PLAN D'AMÉNAGEMENT EN 1929

Dans les années vingt, la municipalité a engagé à plusieurs reprises des débuts d'études sur l'aménagement futur de Nanterre qui n'aboutiront pas.

En 1930, dans le cadre des lois de 1919 et 1924, le conseil municipal décide l'élaboration d'un « projet d'aménagement et d'embellissement de Nanterre ».

Ce projet comporte un document écrit et des plans. Le document se décline en plusieurs chapitres :

CHAPITRE-I - l'historique.

CHAPITRE-II - la situation actuelle(1930).

CHAPITRE-III - l'avenir probable de la localité.

CHAPITRE-IV - le plan d'aménagement.

CHAPITRE-V - le programme de règlement et de servitudes et les prévisions concernant l'eau potable et l'assainissement.

CHAPITRE-VI - le projet d'arrêté municipal.

Voici quelques extraits qui me semblent les plus intéressants.

Chapitre 1 - l'histoire de Nanterre

Il mentionne qu' « en 1346, Nanterre fut ravagée par les troupes anglaises. C'est vraisemblablement à la suite de cette calamité que furent édifiées les fortifications flanquées de tours dont les boulevards de ceinture actuels représentent le tracé ».

(Cette version est une hypothèse qui n'a jamais été avérée, les fouilles entreprises place du maréchal Foch attestent d'un ouvrage du XVI^e siècle sans que des traces plus anciennes soient retrouvées.)

« Le bourg étant situé sur la grande route de Normandie, fut assez fréquenté durant la première moitié du XVII^e siècle lorsque la Cour se tint à Saint-Germain, d'autre part son agréable situation attira, dès cette époque, beaucoup de parisiens aisés ».

« On manque de renseignements sur l'évolution de Nanterre sous l'Ancien régime. Néanmoins, la carte des chasses nous indique qu'à la fin du XVIII^e siècle :

- ① L'enceinte fortifiée est rasée
- ② Les deux routes nationales actuelles de Paris à Cherbourg et de Paris à Mantes existaient déjà
- ③ La majeure partie du territoire était plantée de vignes
- ④ L'exploitation des carrières a commencé ».

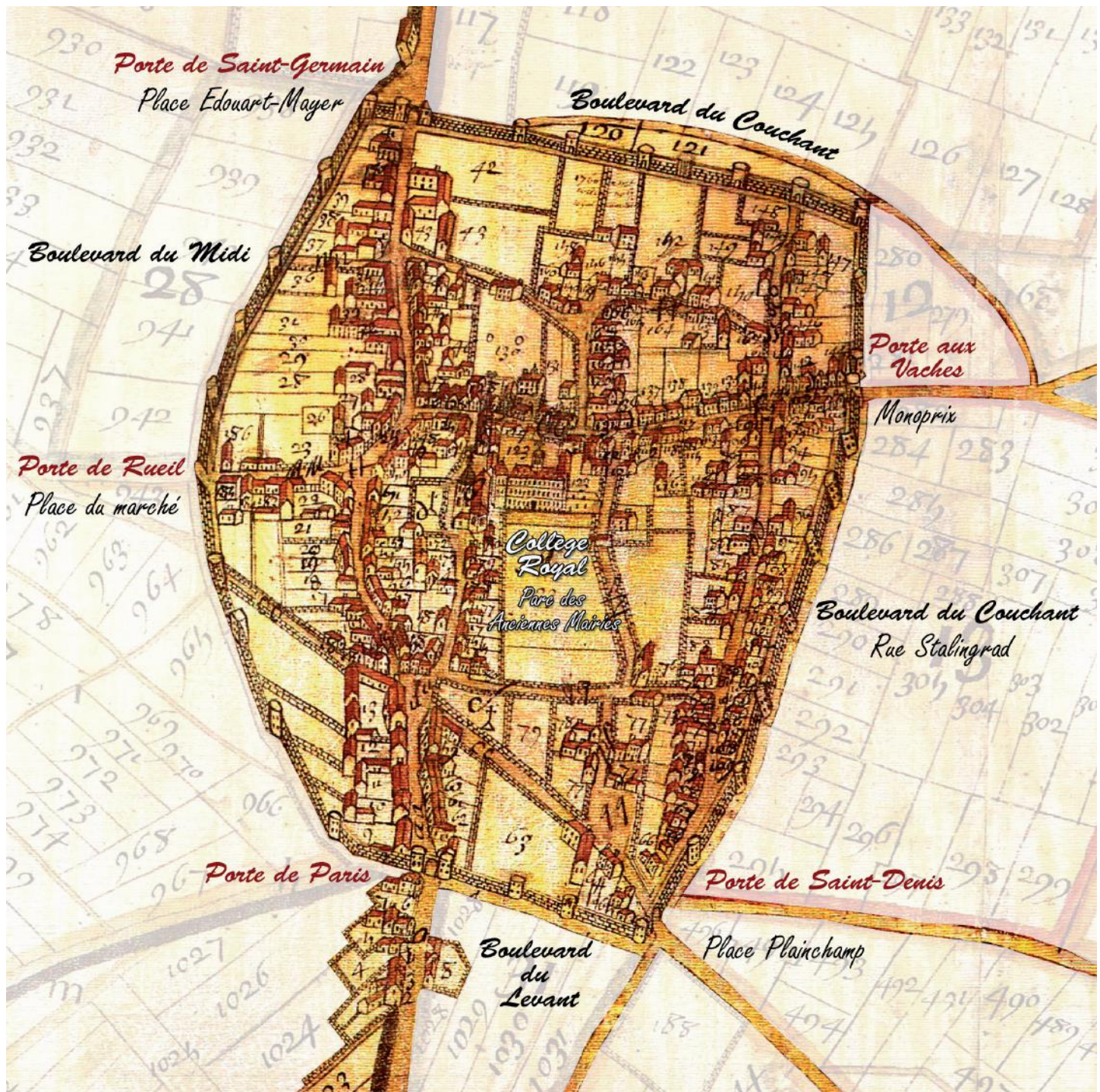
« La population, surtout concentrée à l'intérieur de l'ancienne enceinte, s'étendait déjà en direction de la Boule Royale. Il existait, en outre, à l'est de l'agglomération, un clos dit de La Folie ».



Porte de Saint-Germain, extrait du plan terrier du bourg de Nanterre en 1778

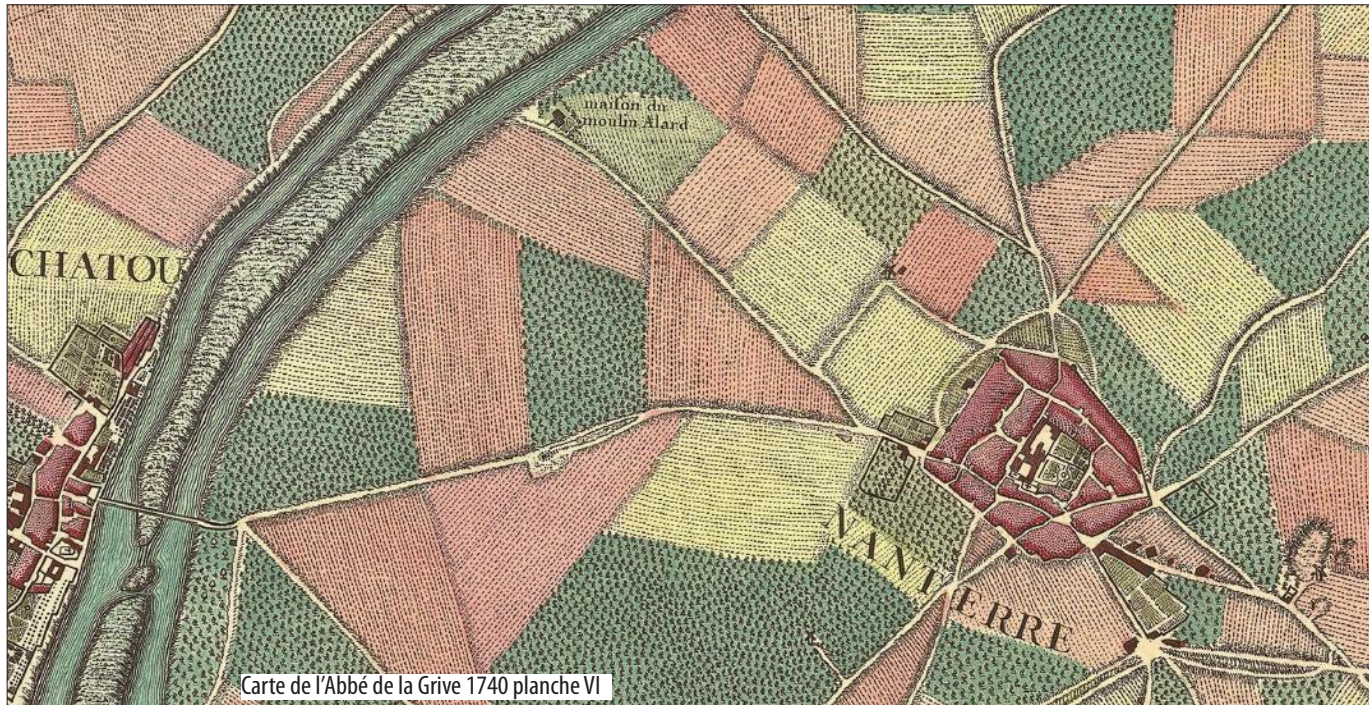
Source : société d'histoire de Nanterre



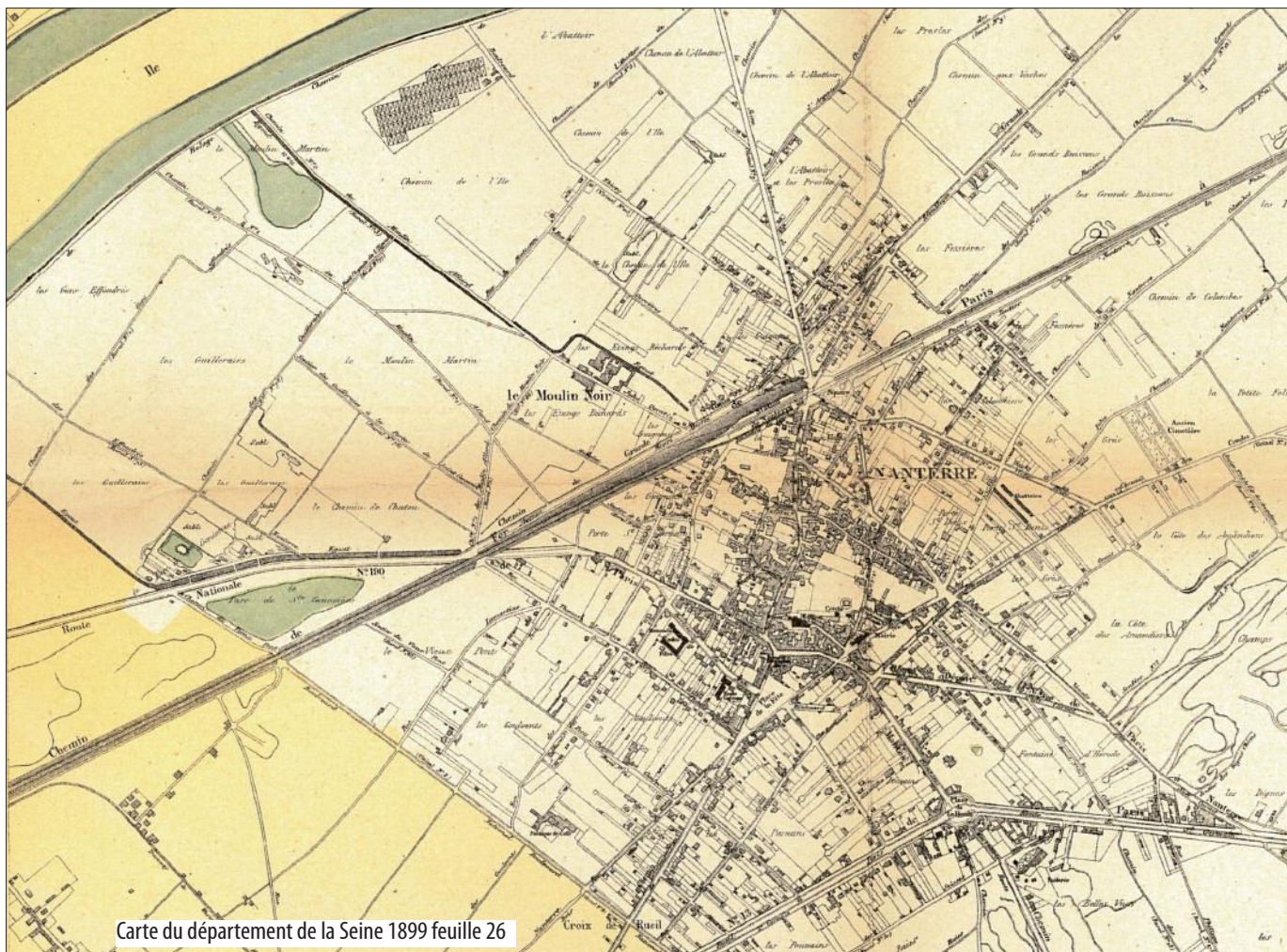


Plan terrier du bourg de Nanterre en 1778 Source : société d'histoire de Nanterre





Carte de l'Abbé de la Grive 1740 planche VI

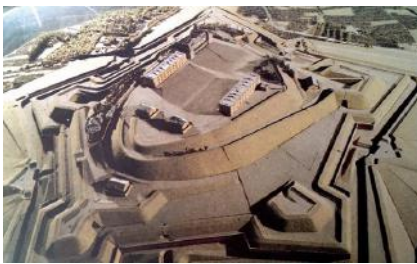


Carte du département de la Seine 1899 feuille 26





Photo des anciens abattoirs à cochon
Source : société d'histoire de Nanterre



Plan en relief du mont-Valérien
Source : société d'histoire de Nanterre

« En 1819, on entreprit non loin du fleuve, la construction d'un abattoir à porcs, à proximité duquel s'installa, en 1822, une fabrique de colle et gélatine, la première usine de Nanterre ». (En fait l'abattoir sera construit rue de Colombes, aujourd'hui rue Raymond Barbet, et l'usine de colle à la limite de Rueil. Mais auparavant les porcs étaient abattus en bord de Seine).

« Les échanges avec la capitale furent favorisés par l'installation d'un service de voitures publiques entre le Palais-Royal et Saint-Germain, le bourg de Nanterre marquant l'étape intermédiaire ».

« Le plan cadastral de 1835 montre qu'à partir de 1812, l'agglomération se prolongea au-delà de la boulev. Royale, dans la direction de Paris et s'accrut d'habitations isolées, notamment sur les flancs du mont-Valérien ».

« Le plan cadastral de 1856 montre que depuis 1835 les constructions furent développées et qu'un haras fut établi au nord du territoire ».

« En 1870, la ville marquait un certain développement vers le sud ; à cette date, la superficie bâtie atteignait 70 hectares, alors qu'elle n'avait été que de 25 hectares vers 1770, de 37 en 1812, de 52 en 1835, puis de 56 en 1856 ».

« Nanterre subit quelques dommages pendant la guerre franco-allemande, puis l'activité reprit. La culture et l'exploitation des carrières diminuèrent, mais l'industrie et la construction résidentielle commencèrent à se développer ; l'industrie s'établit en divers points, tandis que les habitations s'étendirent autour de l'ancien bourg et vers le sud, que desservit le tramway de Paris à Saint-Germain ».

« Au début du XX^{ème} siècle l'industrie automobile ayant pris un essor considérable au nord ouest de Paris, une usine s'établit à Nanterre, en 1901, sur la route de Paris-Cherbourg ».

« En 1903, une papeterie s'installa en bordure de la Seine, dans une région encore déserte, ainsi qu'une usine à gaz ; elle marqua le début d'un quartier industriel longeant le fleuve. Vers 1910, la réalisation de la gare de marchandises de Nanterre favorisa cette localisation industrielle, d'autant plus qu'une voie de raccordement desservit les usines. Pendant la dernière guerre (1914-1918), les établissements industriels se multiplièrent, imprimant à Nanterre un caractère industriel de plus en plus net ».

« Dès avant le V^{ème} siècle, et jusqu'à la Révolution, la terre de Nanterre avait appartenu à l'abbaye de Sainte-Geneviève ». (En fait c'est Clovis qui fonde en 508 l'abbaye de Sainte-Geneviève à Paris, dont Nanterre deviendra une possession)

« En 1787, Nanterre avait fait partie, dans le cadre de la généralité de Paris, du département de Saint-Germain et de l'arrondissement d'Argenteuil, à l'occasion d'une organisation financière nouvelle qui fit place, en 1790, à la situation administrative actuelle (1930), où la commune fait partie de l'arrondissement de Saint-Denis. Toutefois, Nanterre, après avoir été chef lieu de canton, en 1790, fut rattachée à celui de Courbevoie en 1829, puis à celui de Puteaux en 1893 ».

« En 1850, un fort fut établi sur le mont-Valérien ; la portion de son emplacement qui se trouvait sur Nanterre fut rattaché à Suresnes. »



Chapitre 2 - la situation de Nanterre en 1930

« On constate, tout d'abord, que deux régions du territoire de Nanterre semblent devoir être absorbées par les communes voisines. D'abord, les quartiers sud-est entièrement tournés vers Puteaux et séparés de l'agglomération principale par une zone d'anciennes carrières à peu près désertes. Ensuite, le territoire à l'est du raccordement de La Folie, isolé du bourg par un nœud de voies ferrées et d'importants établissements à caractère industriel parmi lesquels les communications sont peu directes ; mais juxtaposé aux agglomérations de Colombes, de la Garenne-Colombes et de Courbevoie ».

« L'agglomération principale forme avec l'ancien bourg fortifié, un cercle de 8 à 900 mètres de rayon ; elle englobe la station de Nanterre, et la place de la Boule où passe le tramway de Paris à Saint-Germain, elle est de caractère essentiellement résidentiel et comprend la majorité de la population. Un autre quartier résidentiel, bien moins important, se trouve dans l'agglomération sud est, bordant la route de Paris à Cherbourg, et dépend davantage de Puteaux que de Nanterre. Un quartier pauvre, encore plus réduit, avoisine l'établissement départemental, et l'agglomération de Colombes. Enfin, des colonies de pavillons s'éparpillent entre l'agglomération principale et le mont-Valérien, au milieu de terres de culture, face à un site remarquable ».

« Les établissements industriels de Nanterre se concentrent en deux régions principales. D'une part, en bordure de la Seine, et sur une profondeur variable, entre Rueil et le cimetière de l'établissement départemental ; en outre de part et d'autre de la rue de Colombes, à l'est du chemin de fer. Certains établissements s'échelonnent encore le long de la route nationale de Paris à Cherbourg, surtout au nord. Les établissements industriels de Nanterre sont assez importants : chacun occupe de 50 à 500 ouvriers ; l'industrie lourde paraît prédominer. Il ya lieu d'ajouter à cet ensemble le parc de l'aviation militaire, le parc de matériel et les ateliers des chemins de fer de l'État, et les gares de marchandises de la Garenne-Bezons, de La Folie et de Nanterre, installations qui se relient aux deux quartiers industriels principaux. Quelques carrières, situées à l'est de Nanterre, sont encore en exploitation, mais peu actives ; les autres sont abandonnées. Toutes ces carrières, de triste aspect, pourront être transformées ultérieurement en parcs et terrains de sport ».

« Des espaces cultivés existent encore sur le territoire de la commune, mais en très petit nombre et à peu près exclusivement contre le mont-Valérien ; ils diminuent chaque jour pour faire place aux colonies de pavillons ».

Photo d'un panorama de Nanterre
Source : société d'histoire de Nanterre





« Les édifices publics, hors l'établissement départemental et deux écoles, sont tous concentrés dans l'ancien bourg de Nanterre ».

« La superficie du territoire, qui est de 1243 hectares, se répartit approximativement comme suit :

Habitations collectives	30 ha
Habitations individuelles	250 ha
Etablissements industriels	250 ha
Espaces libres	23ha
Cultures et carrières	620 ha
Fleuve et sablières	40 ha
Routes et chemins	30 ha

La superficie inondée a atteint, en 1924, 180 hectares environ ».

« La population en 1926 est de 35 843 habitants. La population est composée en grande partie de salariés travaillant surtout hors de la commune. Environ 5 000 ouvriers sont employés dans les établissements industriels, en comptant le personnel de l'aviation militaire et des chemins de fer de l'État ; en outre une partie seulement de ces salariés habitent Nanterre. La proportion des professions libérales et des retraités est inférieure à 20 %. La population scolaire s'élève à 10% environ de la population totale ».

Les voies publiques :

« Nanterre doit à sa situation intermédiaire entre Paris et Saint-Germain d'être desservie par deux routes nationales importantes. La première, la route nationale N° 13, de Paris à Saint-Germain, est une fort belle voie mesurant de 24 à 36 mètres de largeur. Etant extérieure à l'agglomération, elle ne comporte aucun étranglement et constitue une artère de premier ordre. Elle forme place de la Boule un jarret qui marque l'origine de la seconde route, la nationale N° 190 de Paris à Mantes. Elle traverse l'agglomération suivant un parcours resserré et sinueux au-delà duquel sa largeur atteint 24 mètres. Ces deux routes, établies sous l'Ancien Régime, relient Nanterre tant avec Paris qu'avec Saint-Germain. La commune est encore reliée à Paris par la route départementale N° 4. Cet axe qui, après avoir traversé la route nationale N° 13, vient aboutir dans l'agglomération sur la route nationale N° 190. Cette voie assez étroite n'est guère utilisée que de Nanterre à Puteaux jusqu'au bois de Boulogne. On peut encore mentionner le tronçon de la route nationale N° 192 de Pontoise à Neuilly qui traverse le Petit-Nanterre, mais ne dessert qu'accessoirement la commune ».

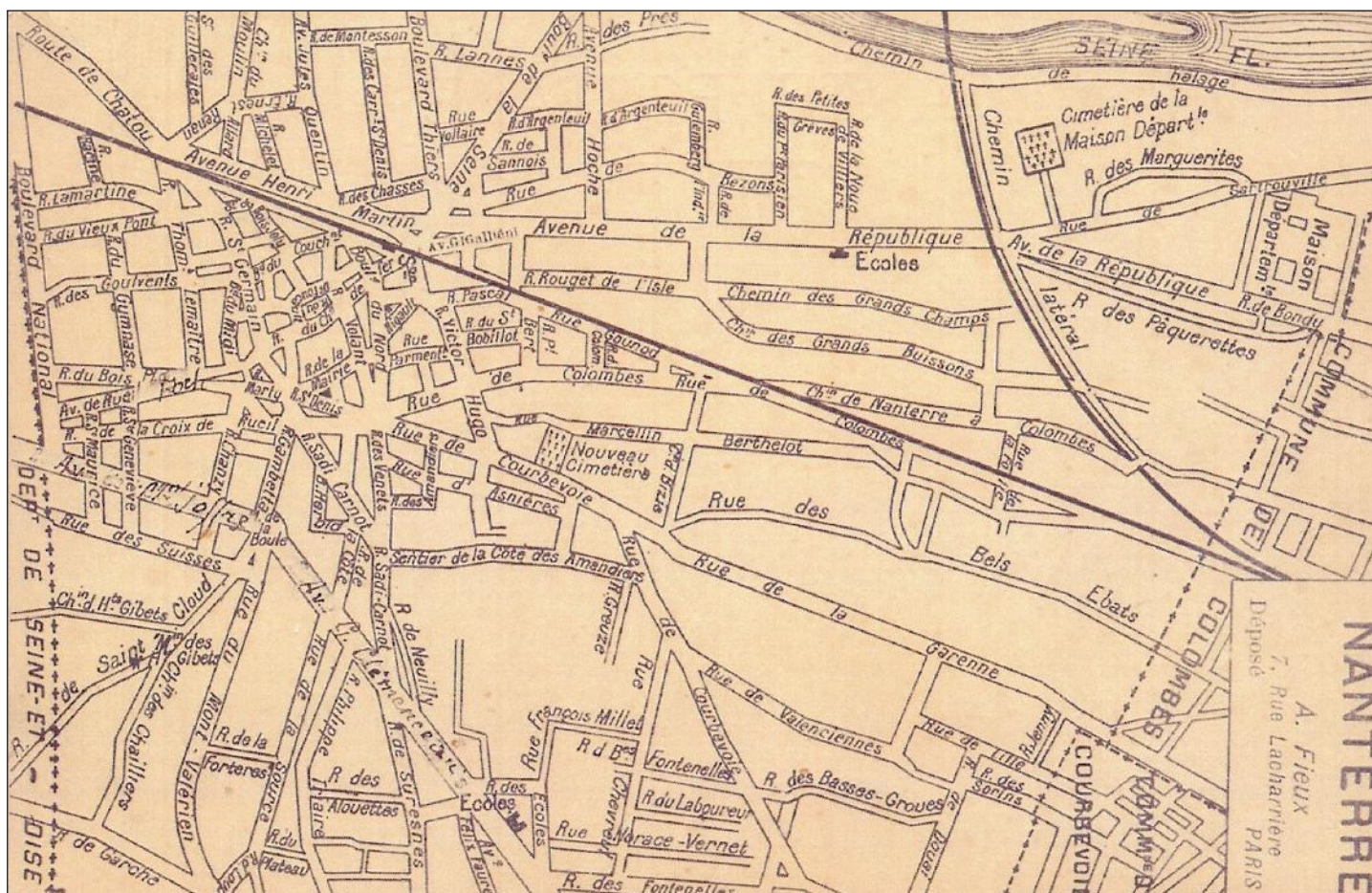
« Les rues de Nanterre et de ses quartiers résidentiels, généralement assez étroites. En dehors de l'agglomération, on ne rencontre guère, hormis les routes précédentes, que de mauvais chemins desservant mal les colonies de pavillons en voie de développement ».

« Enfin, il convient de mentionner que le chemin de halage n'est pas en totalité accessible aux voitures, et que les boulevards établis sur l'emplacement de l'ancienne enceinte fortifiée sont fermés aux véhicules ».

Situation des moyens de transports.

« La commune est traversée par deux lignes de chemin de fer : celle de Paris à Saint-Germain, et celle de Paris à Rouen. La première compte une halte et une station, mais la seconde n'est marquée par aucun arrêt. La halte située dans une région en grande partie industrialisée et à peu près inhabitée, est sans grande importance ; la station,





Plan des rues de Nanterre en 1930
Source : société d'histoire de Nanterre

au contraire, placée contre l'agglomération de Nanterre, est le siège d'un mouvement notable de voyageurs ».

« Nanterre est encore desservie, mieux encore peut-être que par le chemin de fer, par le tramway N° 58, de Paris à Saint-Germain, qui parcourt la route nationale 13. Il s'arrête fréquemment, et se rapproche davantage du centre résidentiel en formation contre le mont-Valérien ».

Les édifices et services publics

« La mairie actuelle de Nanterre est située rue de la mairie, au milieu d'un parc couvrant un hectare. Elle est constituée par un ancien pavillon d'habitation relativement exigu ».

« Nanterre possède cinq groupes scolaires : deux sont situés boulevard du Midi, et trois autres respectivement rue Castel-Marly, avenue de la République et avenue Georges-Clémenceau. La superficie totale est de 18 400 mètres carrés pour près de 3 500 enfants, ce qui représente 5.26 mètres carrés seulement par enfant, quantité un peu faible ».

« La remise des pompes à incendie, le gymnase et un stand de 70 mètres de longueur ont été établis sur l'emplacement de l'ancien cimetière, à l'angle du boulevard du Nord et de la rue Parmentier. Le bureau de poste est situé rue du Chemin de fer ».

« L'église paroissiale, dont certains éléments datent du XIII^{ème} siècle, est assez grande, mais sans caractère, ayant subi de nombreux remaniements au cours des siècles. Elle doit être reconstruite suivant une superficie quatre fois plus grande ».



La commune comporte plusieurs cimetières :

« 1° le cimetière communal, situé entre la rue de Courbevoie et la rue Marcellin Berthelot, et couvrant 20 000 mètres carrés.

2° le cimetière de l'établissement départemental, situé entre la rue de Sartrouville et la Seine, couvrant 27 000 mètres carrés.

3° une partie du cimetière de la Garenne-Bezons, situé au nord de la rue de la Garenne, couvrant 16 000 mètres carrés.

4° le cimetière de Puteaux, situé rue de Courbevoie, couvrant 29 000 mètres carrés.

5° une partie du cimetière de Neuilly-sur-Seine, situé à l'est de celui de Puteaux, occupant sur le territoire de Nanterre 7 900 mètres carrés ».

Les espaces libres (espaces verts) :

« Nanterre est pauvre en espaces libres, en dépit de l'étendue des terrains inhabités.

L'espace vert le plus important est celui du parc de la mairie, qui couvre un hectare.

Un autre est situé à l'est de la gare de Nanterre, au sud du chemin de fer, et couvre 8 000 mètres carrés. Très étendu, il constitue plutôt une promenade ombragée qu'un square.

Les boulevards établis autour de l'ancien bourg, et les 6 000 mètres carrés de la place du Maréchal-Foch, forment un ensemble de plantations assez dense où la circulation des voitures est restreinte.

On peut encore tenir compte des routes nationales 13 et 190, plantées d'arbres bien développés, mais qui ne peuvent constituer des promenades bien tranquilles en raison de l'importance du roulage ».



Photo de la rue du docteur Charcot
Source : société d'histoire de Nanterre





Photo de la rue Greuze en 1935
Source : société d'histoire de Nanterre

Eau potable, assainissement, éclairage.

« La commune est alimentée en eau de Seine filtrée par la compagnie des eaux de la banlieue de Paris, en vertu d'un traité expirant le 16 Aout 1950.

Le réservoir le plus élevé desservant Nanterre étant à la cote 93 le territoire se trouve entièrement desservi, à l'exception des colonies de pavillons encore clairsemées, qui avoisinent le mont-Valérien ».

« L'agglomération de Nanterre est desservie par un réseau de tuyautages et d'égouts aboutissant à la Seine en deux points. D'abord, tout en aval de la commune, après un parcours à ciel ouvert le long du département de la Seine-et-Oise, entre la route nationale 190 et le fleuve ; puis à l'extrémité de l'avenue Jules-Quentin ».

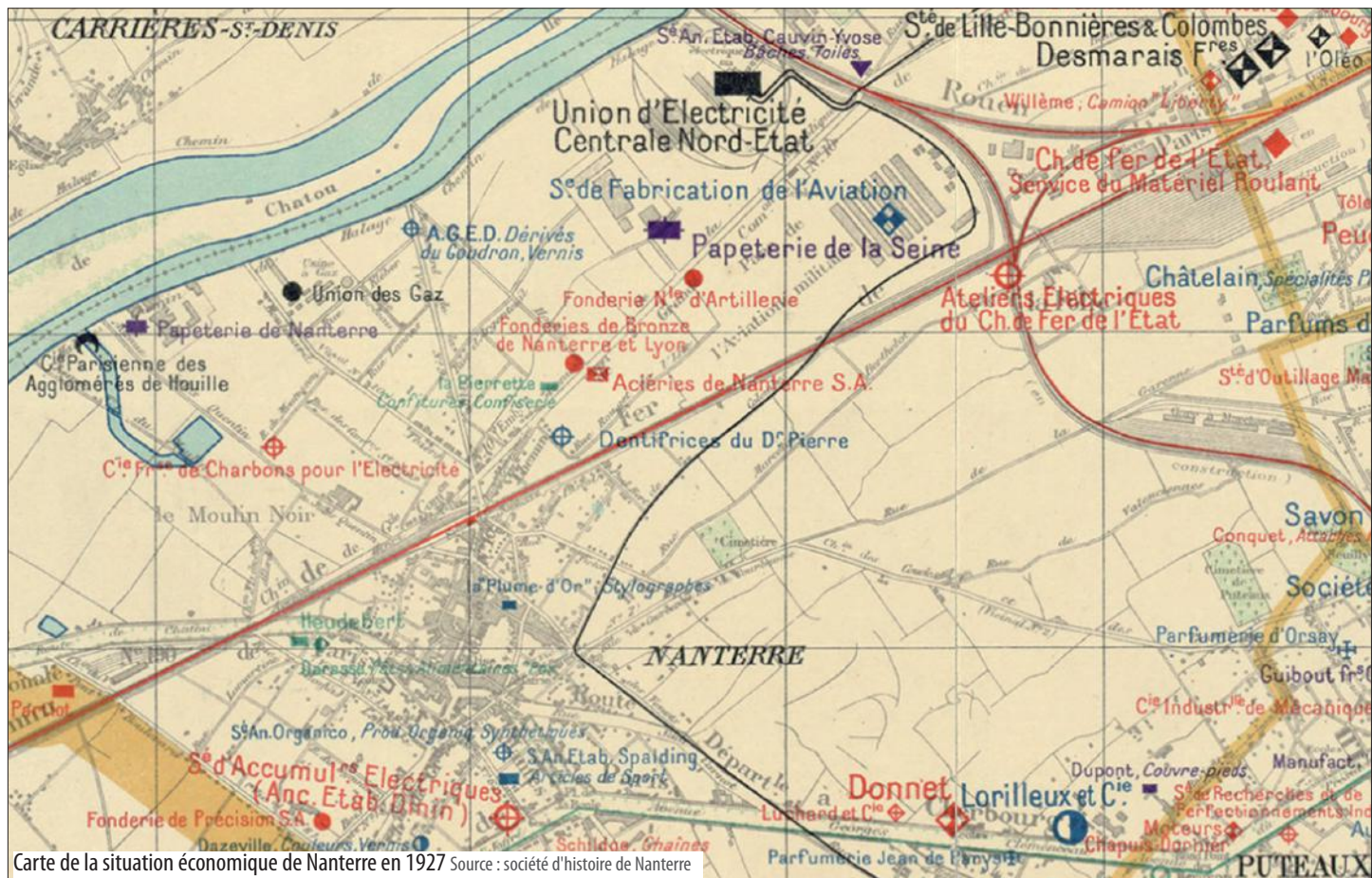
« Dans l'ensemble, ce réseau d'égouts, qui ne peut recevoir d'eaux-vannes, est nettement insuffisant »

« La commune est alimentée en gaz d'éclairage par l'union des gaz, qui assure l'éclairage public de façon satisfaisante ».

La réglementation actuelle :

« La commune est régie, au point de vue sanitaire, par un règlement municipal établi par un arrêté du 1^{er} octobre 1905, approuvé le 29 janvier 1906 par le préfet de la Seine.

Ce règlement concerne la salubrité des habitations, la prophylaxie des maladies transmissibles, l'usage de l'eau potable et de la glace, les lavoirs, les dépôts de boues et immondices, les fosses d'aisance et les locaux destinés à la conservation des denrées alimentaires ; il fixe en outre, à 6 mètres, la largeur minimum des voies privées ».



Carte de la situation économique de Nanterre en 1927 Source : société d'histoire de Nanterre



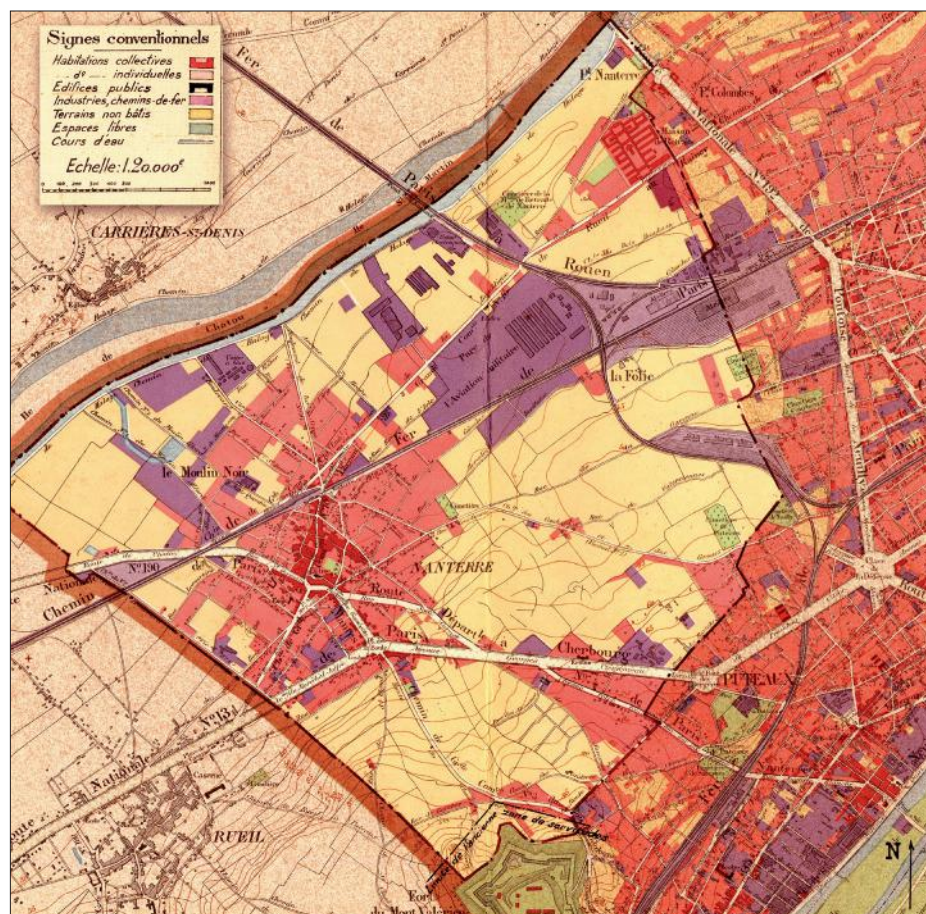
Chapitre 3 - l'avenir probable de la commune

« Le développement de Nanterre est conditionné par deux facteurs essentiels : l'habitation et l'industrie, qui semblent assez peu dépendantes l'une de l'autre, et qui, s'exercent sur des zones distinctes. C'est ainsi que les habitations se développent vers le sud pendant que l'industrie s'étend le long de la Seine et vers l'est. L'habitation s'éloigne du fleuve, dont les crues sont toujours à redouter, pendant que l'industrie le recherche pour être desservie par bateaux. L'industrie recherche la proximité des voies ferrées raccordables et les gares de marchandises, alors que l'habitation s'en éloigne pour échapper aux fumées et au bruit des charrois ».

« Il paraît donc possible de localiser, dans une certaine mesure, l'extension probable de la commune. A cet effet, il y a lieu de tenir compte, d'une part, de l'établissement récent du raccordement et de la gare de marchandises de La Folie ; d'autre part, du port que la commune et divers particuliers ont projeté d'établir vers l'aval ; enfin du projet de route avec voie ferrée entre Paris et la forêt de Saint-Germain.

Ce dernier projet préparerait l'urbanisation de la partie est du territoire de Nanterre, car son tracé passerait assez loin de l'agglomération actuelle. La route projetée ne détournerait vraisemblablement pas le trafic existant entre l'agglomération actuelle et Paris, qui est convenablement assuré par la route nationale N° 13. Mais elle traverserait une région qui tend à s'industrialiser vers l'est, et à prendre vers l'ouest, un caractère résidentiel »

Plan général du projet élaboré en 1939
Source : archives municipales





« Dans ces conditions, la zone industrielle serait appelée à s'étendre le long de la Seine, en aval, et de part et d'autre du chemin de fer de Paris à Rouen et du raccordement de La Folie. La zone résidentielle se développerait à la rencontre de Suresnes et de Puteaux, en s'infiltrant au sud, au travers des carrières. Un centre résidentiel pourrait se former également aux abords de l'établissement départemental, à distance du chemin de fer, à l'usage du personnel des industries voisines ».

« Cette localisation effectuée, resterait la zone des carrières, toute indiquée dès lors pour y prévoir des espaces verts ».

« Dans ces conditions, Nanterre pourrait recevoir, en fin de peuplement, 70 000 habitants ».

Chapitre 4 - les propositions d'un plan d'aménagement

Il indique les dispositions à prévoir pour aménager la commune.

Les opérations de voirie

① Communications régionales. « Les communications régionales comprendraient, d'abord, la route projetée entre Paris et la forêt de Saint-Germain, opération mi-viaire et mi-foncière dont l'intérêt serait, notamment, de mettre en valeur les terrains traversés. Nanterre serait appelée à bénéficier particulièrement de cette opération.

D'autre part, la route nationale N° 190 traversant l'ancien bourg suit un tracé assez incommode, et peu facile à rectifier. Il serait indispensable, tant pour améliorer cette situation que pour écarter du centre de Nanterre le trafic automobile de transit, (considérable en été, dont cette route est le siège), d'établir une déviation à partir de la place de la Boule ».

« Outre ces grandes traversées rayonnantes, la circulation générale nécessiterait encore de grandes communications transversales. On a prévu, à cet effet, dans la boucle de Gennevilliers, trois artères principales se développant parallèlement :

1 - le long des quais ;

2 - entre la route nationale N° 13 et le chemin de grande communication ;

3 - au nord de ce dernier.

La première ne traverserait pas Nanterre.

La seconde, quittant la route nationale 13 à la place de la Boule, traverserait le raccordement de La Folie, au sud de la halte du même nom, longerait les ateliers des chemins de fer de l'État, continuerait par la Garenne-Colombes, Bois-Colombes et Asnières et rejoindrait, à Gennevilliers, le chemin de grande communication N° 10.

La troisième emprunterait le chemin de grande communication N° 10, puis la rue de Sartrouville, continuerait par Colombes, et retrouverait à Gennevilliers le chemin de grande communication n°10 ».

② Communications intercommunales : « Vers l'est, les communications seraient améliorées, indépendamment des deux routes transversales indiquées plus haut, par les opérations suivantes : élargissement de la partie est du chemin de grande communication n°10 ; voie nouvelle entre ce dernier et la rue de Colombes, et élargissement de celle-ci, à la suite ; élargissement de la longue suite de voies s'étendant de la route N° 13, à Rueil, à la route nationale N° 192, à la Garenne-Colombes ; amorce de l'élargissement





de la rue Jules-Ferry à la Garenne-Colombes ; voie nouvelle reliant la rue de la Garenne à la route nationale n°192, à Courbevoie ; élargissement du chemin longeant à l'ouest le raccordement de La Folie ; élargissement de la rue de Courbevoie.

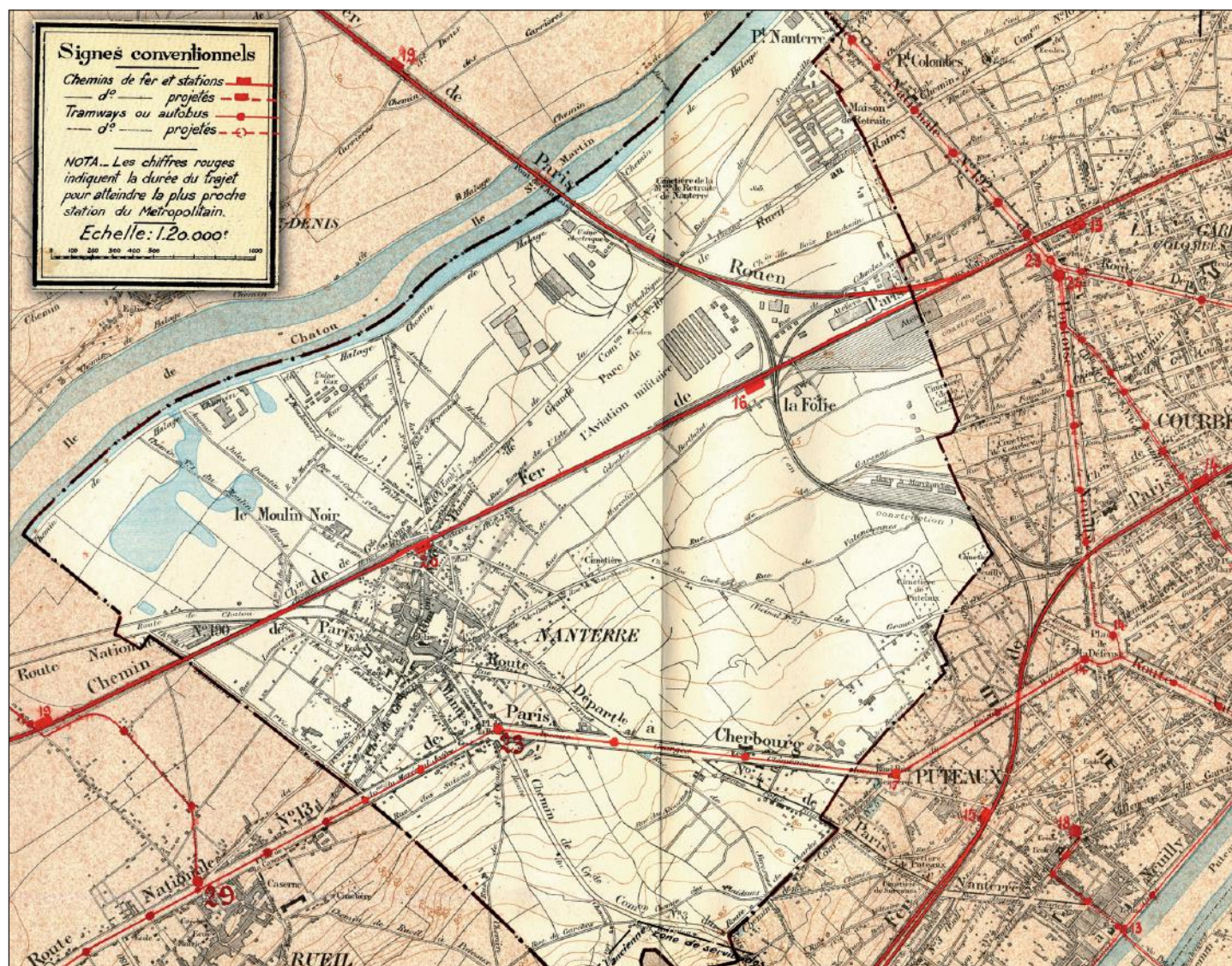
On relierait ainsi convenablement Nanterre avec Colombes, la Garenne-Colombes et Courbevoie.

Vers le sud, une voie nouvelle, due en partie à des élargissements, serait établie entre la rue de Courbevoie et le rond-point des Bergères, à Puteaux reliant ainsi cette commune à Nanterre.

Encore plus au sud, entre la route nationale n°13 et le mont-Valérien, se trouve une région en voie de peuplement, dont le réseau viaire est devenu insuffisant ; son artère essentielle est constituée par le chemin de grande communication N°3 qui relie Nanterre à Suresnes, en passant par la cote 115, dans la zone du fort. La région serait mieux desservie, et l'on rendrait la liaison des deux communes plus facile, en doublant, vers l'est, la route précédente au moyen des rues de Suresnes et de la Liberté élargies. En outre, l'avenue Félix-Faure, qui fait partie de la route départementale N°4, serait élargie ».

Les lignes et transports en commun en 1931

Source : archives municipales





③ Communications d'intérêt local. On peut y lire notamment :

« L'ancien bourg de Nanterre, mal percé et mal bâti, est fort difficile à améliorer. Cependant, l'élargissement de la partie moyenne de la rue du Chemin de Fer a été entrepris. On peut envisager, en outre : l'extension de la place Foch ; l'élargissement de la rue de l'Eglise ; et la création d'une place au droit de l'église projetée.

Plus au sud, le boulevard Hérold serait prolongé jusqu'à l'opération N°3.

La suppression du passage à niveau de la station de Nanterre a fait l'objet d'un projet établi par l'administration des chemins de fer de l'État, et adopté par la commission départementale des P.N. dans sa séance du 16 novembre 1928. Ce projet a été reporté au plan n°1 ; le boulevard de la Seine serait, en outre, élargi ».

Le chemin de halage serait élargi tout le long du fleuve.

Ce document liste bien d'autres voies nouvelles à créer, ainsi que des élargissements de voies existantes à réaliser. Le réseau viaire de l'époque était apparemment loin de répondre à l'essor rapide de Nanterre.

Emplacements réservés pour édifices et services publics

Le document nous indique : *« Aucun emplacement nouveau n'est à prévoir pour la mairie de Nanterre, située au centre de l'agglomération, dans un parc de plus d'un hectare. Les services municipaux, déjà établis dans des locaux voisins, pourraient être développés au moyen de nouvelles acquisitions d'immeubles proches sans qu'il y ait besoin d'établir de prévisions à ce sujet ».*

Pour les écoles il est écrit : *« On a vu que la superficie des écoles existantes atteignait 18 400 mètres carrés. Or, si l'on admet que le peuplement complet de la commune puisse atteindre 70 000 habitants, ou 65 000 sans l'établissement départemental, qui vit sur lui-même, la population scolaire s'élèverait à : $65\,000 \times 10\% = 6\,500$ enfants, pour lesquels une superficie de : $6\,500 \times 10$ mètres carrés = 65 000 mètres carrés, soit 6 hectares 50, serait nécessaire. Il y a donc lieu de prévoir de nouveaux emplacements, couvrant ensemble : $6\text{ ha }50 - 1\text{ ha }84 = 4\text{ ha }66$, et de les répartir de manière à réduire le plus possible les trajets ».* Avec ce mode de prévision, certains enfants habitant près de la limite est de Nanterre, aux abords du chemin de fer, auront avantage à fréquenter les écoles de la Garenne-Colombes, plus proches de celles de Nanterre ; en tout cas, on ne peut guère prévoir de groupe scolaire dans cette région, plutôt appelée à s'industrialiser ».

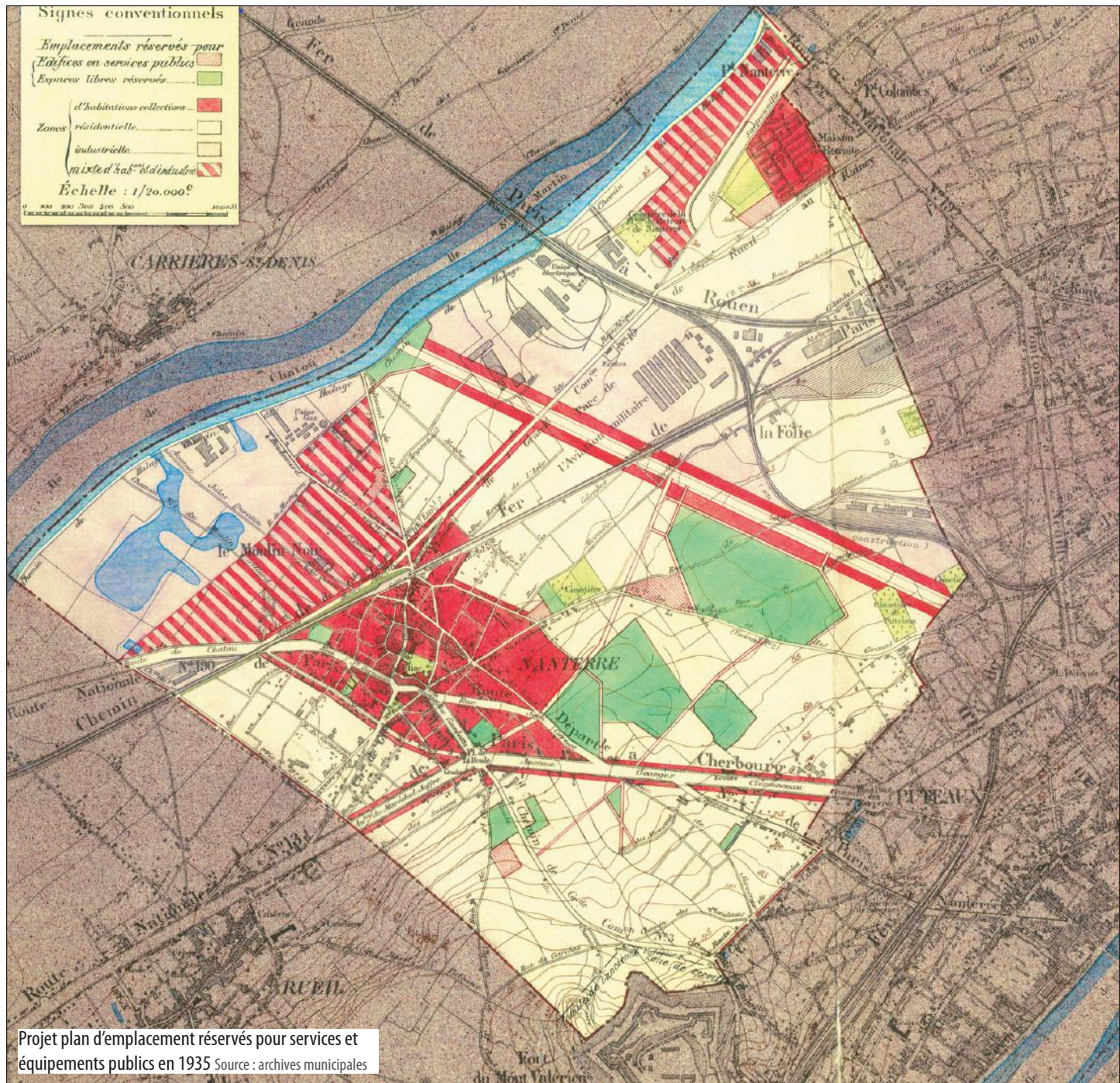
Un emplacement de 2 hectares 80 pourrait être affecté à la construction d'un établissement hospitalier ».

Dans le compte rendu de mandat de la gestion municipale 1929-1935, on peut lire : *« Le 1^{er} février 1930, les délégués des communes de : Bois-Colombes, Colombes, La Garenne-Colombes, Nanterre, Puteaux et Suresnes se réunissaient à la mairie de Nanterre, en vue de la constitution définitive du bureau du Syndicat intercommunal pour la construction d'un hôpital intercommunal, autorisé par le préfet de la Seine par arrêté du 13 février 1930....Cet hôpital devait comprendre 432 lits, et sa construction devait nécessiter une période de 3 années... Il se trouvait justement que la commune de Nanterre était propriétaire d'un vaste terrain de près de 30 000 m², situé chemin de la côte des Amandiers ».* (Le ministre de l'époque, Henri Sellier, n'a jamais véritablement approuvé ce projet et le désengagement financier des différentes collectivités aura raison de cet hôpital qui ne verra pas le jour).



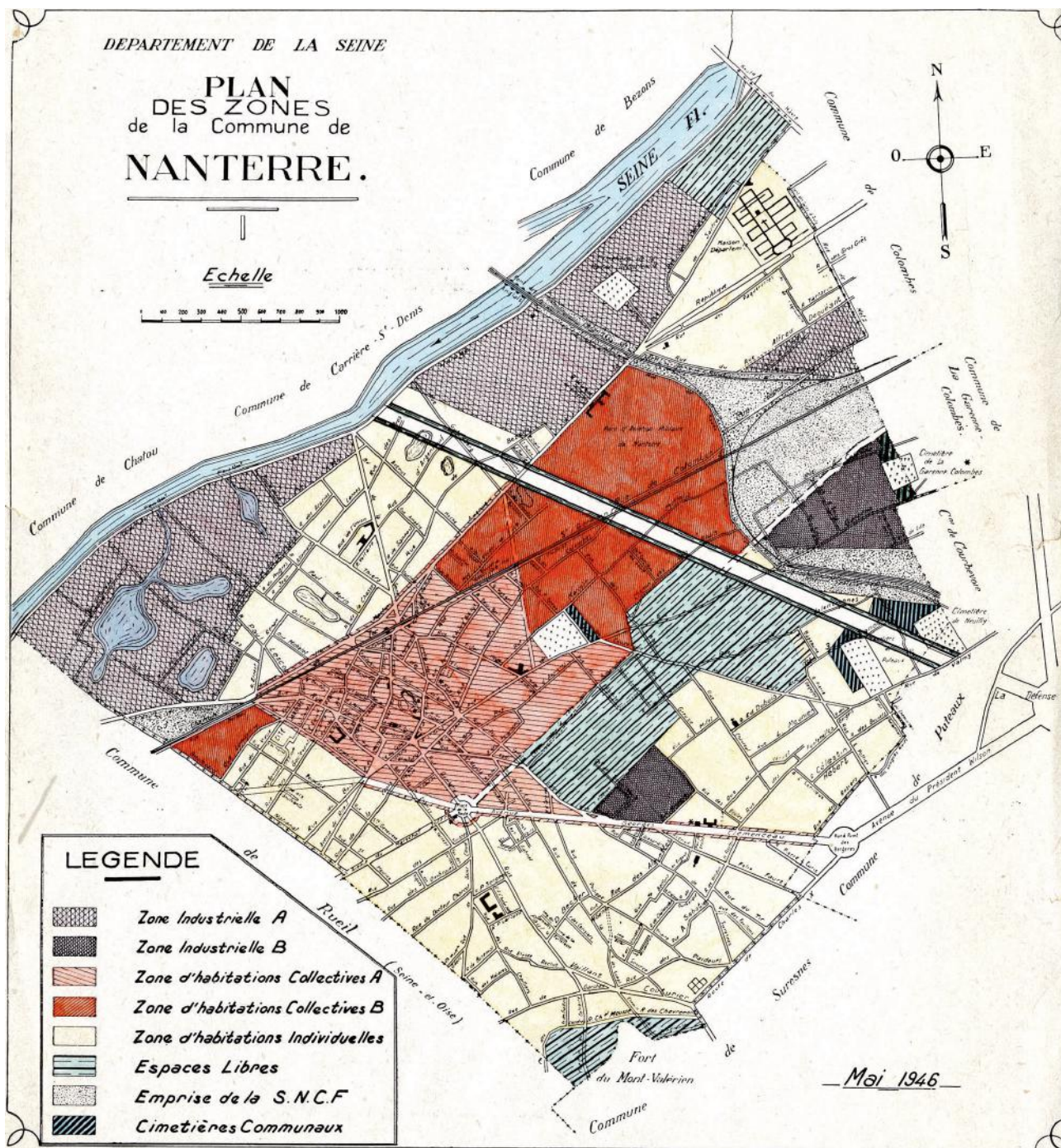


« Le cimetière actuel ne couvre, on l'a vu, que 2 hectares ; or pour une population éventuelle de 65 000 habitants, l'établissement départemental exclu, il conviendrait de prévoir une surface de sépulture égale à : $65\,000 \times 1,50\text{ m}^2$ soit 9,75 ha. La commune de Nanterre est opposée à l'utilisation du cimetière départemental projeté à Houilles-Sartrouville : d'abord, parce que son territoire, déjà occupé par des cimetières de communes voisines, possède de grandes disponibilités de terrains ; ensuite, parce qu'il ne possède aucune communication directe avec Houilles-Sartrouville, faute de pont sur la Seine. Dans ces conditions, il faudrait donc envisager l'extension vers l'est du cimetière actuel ».

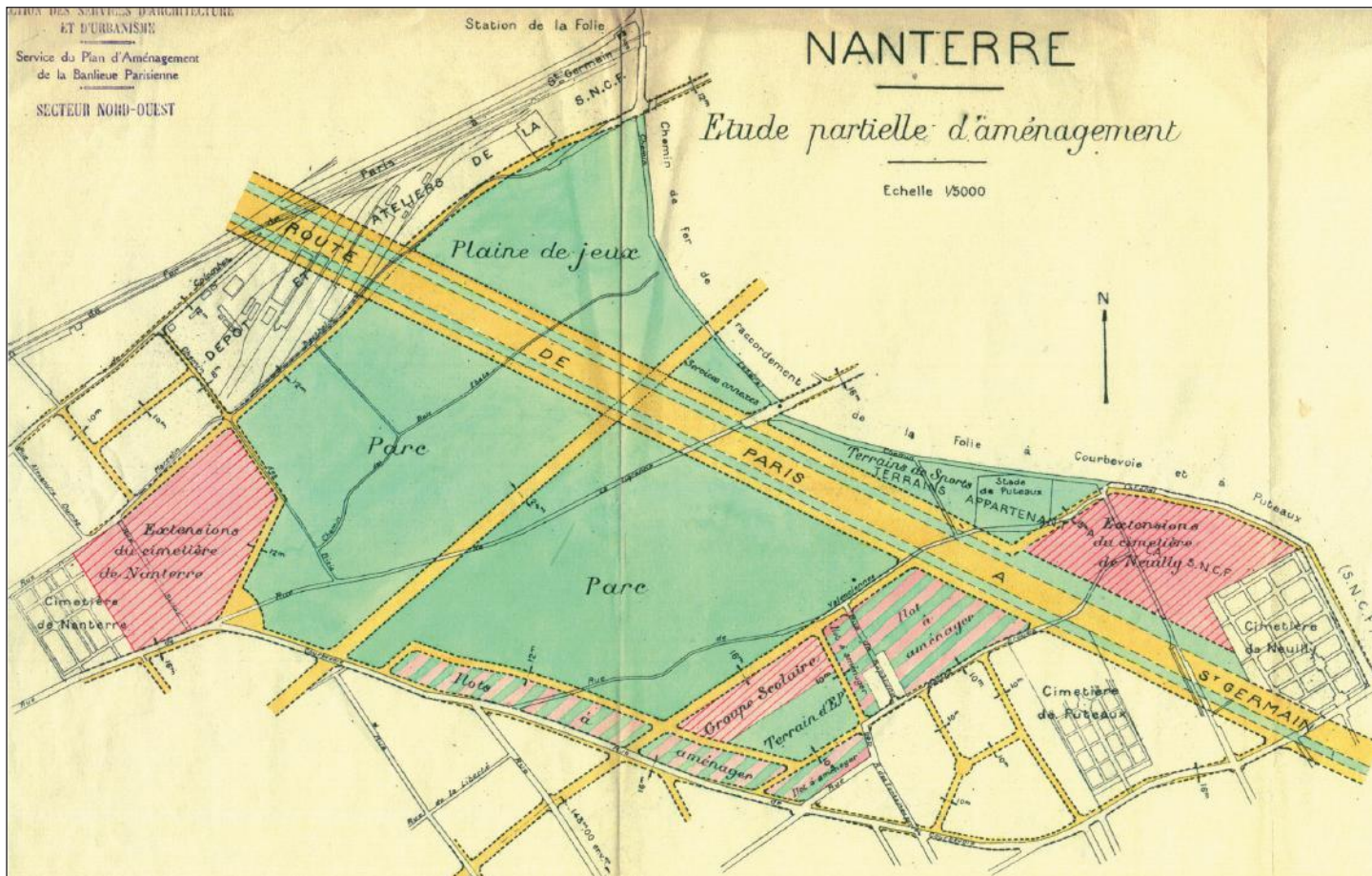


Emplacements réservés pour espaces libres :

Les espaces réservés pourraient accueillir des squares, des terrains de sport principalement à l'emplacement des carrières ainsi qu'en haut du mont-Valérien. Il est aussi envisagé de prévoir la réalisation de deux parcs régionaux. L'un en bordure de Seine sur d'anciennes sablières et des terrains submersibles de 28,80 ha. L'autre, d'environ 32,80 ha occuperait une zone de carrières accessible par la route nationale 13.



Plan de zones en 1946 Source : archives municipales



Plan partiel de 1942 ou figure la future A14
Source : archives municipales

Chapitre 5 -le programme de règlements, de servitudes, et les prévisions concernant l'eau potable et l'assainissement

Ce chapitre introduit la notion de zonage. Il y est dit : « *Le bon aménagement de la commune exige donc, tout d'abord, la détermination d'un cadre largement compris, dans lequel pourraient se développer, mais librement, les établissements industriels, contre lesquels, par ailleurs, devraient être protégés les quartiers résidentiels.* ».

« *En outre, une distinction devrait être établie parmi les quartiers résidentiels, suivant qu'ils seraient destinés aux habitations collectives ou aux habitations individuelles. On éviterait ainsi que des maisons de rapport soient élevées dans des quartiers de pavillons et ne viennent en altérer le caractère. Cette distinction pourrait être fixée par une réglementation de la densité et de la hauteur des constructions, ces deux éléments déterminants, en grande partie, le caractère d'un quartier.* ». (c'est une véritable ségrégation, il s'agit de protéger le caractère bourgeois de certains quartiers.)

« *Dans ces conditions, le territoire de la commune comprendrait :*

- 1 - Une zone d'habitations collectives
- 2 - Une zone résidentielle
- 3 - Une zone industrielle





Le document détaille les règlements applicables à chacune de ces zones.

A propos des servitudes il est dit dans le document « *Les servitudes archéologiques n'ont guère lieu de s'exercer dans la commune* ». (sic)

Eau potable

Le document indique notamment « *La cote de distribution par le traité est de 93 mètres, alors que le territoire communal s'élève, en certains points à 130 mètres. Les habitations échelonnées entre ces deux cotes ne sont donc pas alimentées en eau potable ; leurs occupants doivent aller en chercher plus bas ou recueillir l'eau de sources douteuses sourdant des flancs du mont-Valérien. Il est indispensable de rectifier le contrat de concession actuel, de manière à relever la cote maximum de distribution* ».

L'assainissement

Le document dit « *toutes les eaux usées de Nanterre s'écoulent dans la Seine. Le programme d'assainissement général de la Seine et de la Marne, établi par le service ordinaire et vicinal le 7-14 avril 1922, n'a pas prévu le rattachement de Nanterre au réseau des collecteurs départementaux, Cela est dû premièrement, à la situation de la commune, très en aval de ce réseau, mais aussi à sa faible population. Ces conditions qui entraînerait des dépenses disproportionnées aux avantages de l'opération* ».

« *Il semble plus indiqué, d'ailleurs, d'épurer les eaux usées dans la commune même, que de les refouler vers le réseau départemental. Il serait plus facile de trouver une station d'épuration vers l'aval le long du fleuve. En tout cas, il s'agit là d'un projet trop particulier pour trouver place dans un plan d'aménagement* ».

« *L'extension du réseau local n'a fait non plus l'objet d'aucune étude au dit-plan, la configuration du sol de la commune ne paraissant pas appeler d'autre sujétion que de surélever certaines voies projetées de manière à établir des galeries à des cotes convenables* ».

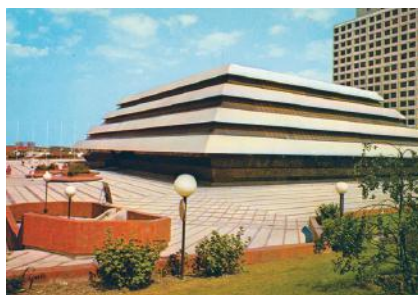
Les ordures ménagères.

« *La commune fait enlever ses ordures ménagères par un entrepreneur, qui les déverse dans une carrière. Ce mode d'évacuation étant fort préjudiciable à l'hygiène publique, la municipalité envisage, pour l'avenir, le traitement de ses ordures par incinération* ».

Le sixième chapitre concerne le projet d'arrêté municipal qui se réfère pour l'essentiel aux lois de 1919 et 1924.

La lecture de ce projet « d'aménagement et d'embellissement de Nanterre » datant de 1930 souligne les carences en matière de réseaux d'eau et d'assainissement qui ne sont pas vraiment traitées sérieusement dans ce projet. Le réseau viaire est insuffisamment développé en dehors du bourg, les déplacements ne sont pas facilités. La ville est sous-équipée en établissements scolaires, en équipements sportifs, en espaces verts. Les habitants de l'agglomération semblent beaucoup mieux traités que ceux qui s'installent en périphérie. Les habitants ont commencé à l'époque à faire entendre leur voix au travers des comités de quartiers. « Le comité de défense des riverains de la rue Félix-Faure et des voies environnantes » a continué ses activités jusque dans les années 90.





L'hôtel de ville Source : société d'histoire de Nanterre

Ce projet sera soumis à enquête publique et fera l'objet d'allers et retours avec les services de l'État. Il sera très contesté par « *la Société technique d'aménagements fonciers, Staf* », dont le siège se trouvait avenue des Champs-Élysées à Paris, et qui était propriétaire de 30 hectares à Nanterre en bords de Seine en aval du pont de Bezons. Le projet d'aménagement classait ces terrains en zone résidentielle alors que la Staf voulait y implanter des industries en utilisant la Seine. Une partie de la population mais surtout les industriels se sont aussi opposés à ce plan d'aménagement qui ne sera jamais approuvé. En 1935 un nouveau maire, Raymond Barbet, est élu. A la Libération il reprendra la réflexion sur l'aménagement de Nanterre avec les services du département de la Seine. Le plan sera publié dans le bulletin municipal n° 1 de 1946. Ce plan, pour l'essentiel, indique différentes zones réparties en : zones d'habitations collectives ou individuelles, zones industrielles, zones d'espaces libres. Le plan départemental reprend le zonage et définit les grandes circulations, laissant à l'autorité municipale le soin d'aménager les centres d'intérêts collectifs et la voirie urbaine. Il propose notamment la réalisation du projet déjà ancien tendant à prolonger l'avenue de La Défense dans l'axe des Champs-Élysées, la création d'une voie nouvelle joignant La Garenne-Colombes au carrefour de la Boule. Les études municipales portent en particulier sur la possibilité de reporter le centre d'attraction de la ville au centre géographique du territoire communal et à rassembler tous les services d'intérêt collectif près d'un hôtel de ville qui serait édifié à proximité du groupe scolaire Victor-Hugo. Les travaux de construction de l'hôtel de ville débuteront en 1970 entre la rue du 8-Mai 1945 et l'avenue Joliot-Curie et se terminent en 1973. On peut constater que le bâtiment tourne le dos à l'avenue, classée à l'époque voie rapide départementale par les services de l'État. Du fait de ce classement l'idée de rassembler des services publics sur cet axe est devenu impossible à réaliser. Telles étaient les réflexions sur l'aménagement de Nanterre après la Seconde Guerre mondiale.

LES GRANDS PROJETS AUXQUELS NOUS AVONS REUSSI À ÉCHAPPER

Des infrastructures autoroutières et routières qui découpent le territoire de Nanterre et défigurent le paysage nanterrien. Les deux autoroutes, A86 et A14, sont inscrites dans les différents plans d'aménagement de la région parisienne depuis 1956. Le SDAU de 1965 entérine définitivement ces projets autoroutiers.

Les projets autoroutiers A86-A14 et leur échangeur

A86 est un projet de rocade de 78 kilomètres de long qui, sur le tracé de la RN 186, fait le tour de Paris et constitue en fait un deuxième périphérique à environ 10 kilomètres de la capitale. L'annonce de ce projet suscite de nombreuses protestations des habitants des communes concernées car ce tracé aussi proche de Paris traverse de nombreuses zones urbanisées.

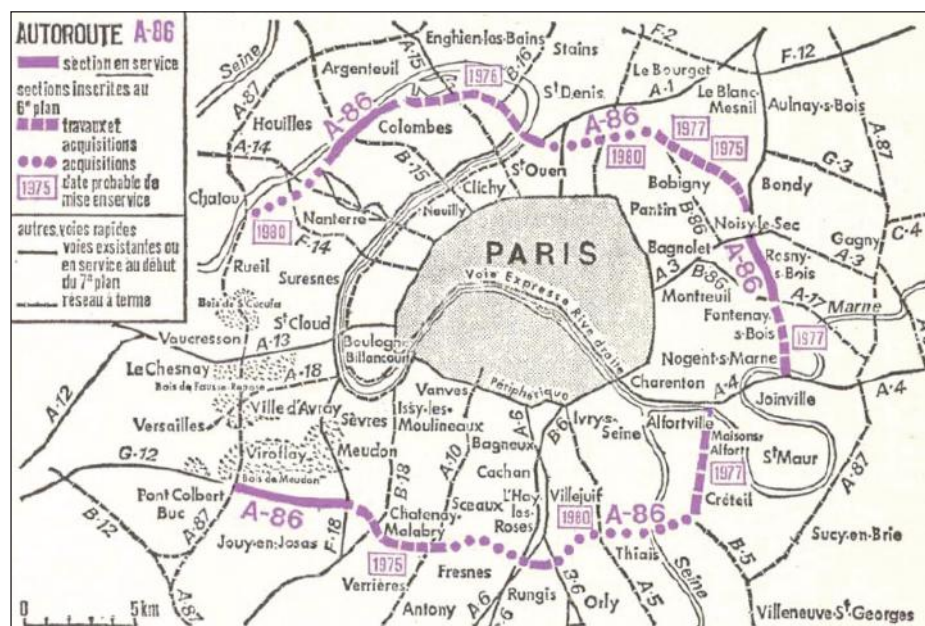


Photo du tronçon d'A86 qui isole le Petit-Nanterre hier et aujourd'hui Source : société d'histoire de Nanterre et M. Laubier

À Nanterre beaucoup d'habitations et de commerces sont touchés le long de l'avenue de la République. Les expropriations commencent en 1969. Le premier tronçon du pont de Rouen jusqu'à Colombes est réalisé assez rapidement et mis en service au début des années 70.

Ce premier tronçon, conçu sans aucune réflexion sur les conséquences urbaines et sur l'environnement, constitue un véritable mur infranchissable de presque un kilomètre entre le quartier du Petit-Nanterre et la Seine, l'isolant encore un peu plus des autres quartiers de la ville.

La zone d'activités est complètement isolée, son accès ne peut se faire que par le pont de Bezons puisque direction départementale de l'équipement (DDE) refusait de mettre la rue du 1^{er} Mai en double sens. Plus tard, lorsque cette zone d'activités a commencé à se développer, la municipalité a d'autorité mis une partie de cette rue en double sens ce qui permet un accès par la rue des Saules. Mais cette " autoroute barrière " est toujours un obstacle au bon fonctionnement du Petit-Nanterre qui a son territoire coupé de la ville par le chemin de fer et cette autoroute. L'accès à la Seine lui est quasiment interdit.

Après la mise en service de ce premier tronçon les expropriations vont se poursuivre. Au niveau du centre-ville et du Chemin-de-l'Île, l'Epad, expropriateur, a conservé un certain nombre de maisons et les a louées provisoirement à d'autres expropriés. Les anciens propriétaires qui pour certains s'étaient relogés au Chemin-de-l'Île, ont vu pendant des années leur ancienne maison occupée par des locataires eux aussi expropriés. (Voir chapitre 3)

Ces terrains d'emprise de l'autoroute resteront en friche jusqu'en 1994 date du début des travaux.

En 1986, les projets autoroutiers A86 et A14 sont relancés par le ministère de l'Équipement. Pour l'A86 le projet du pont de Rouen jusqu'à Rueil est en tranchée non couverte. Seul, le tronçon entre le boulevard de la Seine et la rue Jules-Quentin bénéficie d'une couverture. L'A14 est prévue sur un talus de la sortie de La Défense jusqu'à l'avenue de la République et ensuite en viaduc pour franchir la Seine. Les deux autoroutes sont reliées entre elles par un énorme échangeur aérien.



A86 plan du projet à son départ pont de Rouen
jusqu'à Rueil Source : archives Defacto

Ces projets étaient inacceptables. Ils défiguraient la ville et créaient des obstacles supplémentaires irréversibles. Nanterre était une nouvelle fois maltraitée. De nombreux habitants ont commencé à réagir. En avril 1987 une association a été créée : **L'Adiran** (association de défense des riverains des autoroutes de Nanterre). Il faut dire que ces deux projets autoroutiers découpaient notre ville et imposaient des contraintes considérables qui isolaient plusieurs quartiers.

Pourtant le 17 juin 1975, le porte parole de l'Elysée déclarait : « *le président de la République souhaite que les études concernant le bouclage de l'A86 à l'ouest de Paris soient approfondies pour que le meilleur tracé possible soit établi pour la protection des sites et de l'environnement* »

Ces déclarations de bonnes intentions ne concernaient à l'évidence pas Nanterre puisque les projets de l'État généraient de nouvelles nuisances visuelles et sonores. Le prolongement de l'A86 commençait au pont de Rouen par un échangeur avec la RN 314, se poursuivait en tranchée non-couverte pour arriver au centre-ville en étant raccordé avec l'A14 par un échangeur aérien. Couverte entre le boulevard de la Seine et la rue Jules Quentin elle ressort en viaduc à la hauteur du RER jusqu'au boulevard National et redescend ensuite au niveau du sol.

L'échangeur avec ses 7 niveaux d'échanges et 12,5 mètres de hauteur, représentant la valeur de 5 étages, était monstrueux et arrivait à mi- hauteur des immeubles de la cité Anatole-France.

Encore une fois on considérait la population de Nanterre avec mépris et sans aucune considération. On destructurait encore plus le territoire de Nanterre en ajoutant de nouvelles coupures, détériorant encore plus les conditions de vie des habitants.

Photos maquette du CSTB

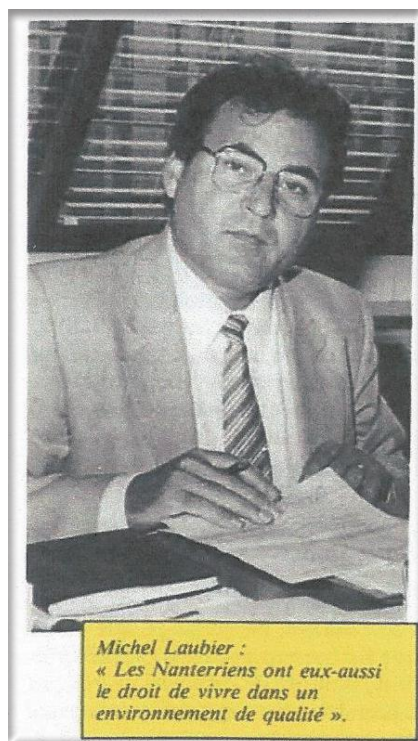


Photo de la maquette A14, A86 et de l'échangeur Source : SAPN





Affiche illustrant la lutte contre les projets autoroutiers Source : Adiran



Article de Nanterre Info février 1987

Source « Nanterre Info »

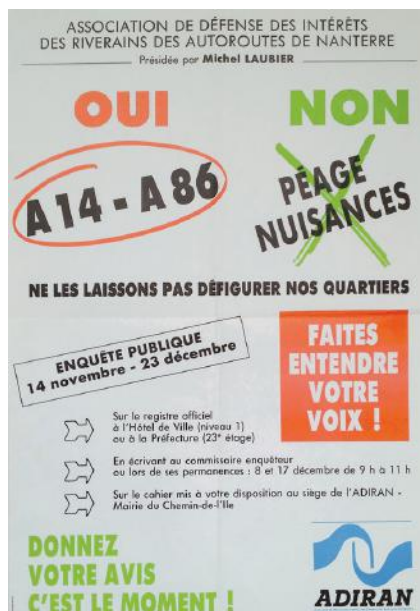
Des milliers d'habitants riverains de ces autoroutes se sont sentis agressés et se sont regroupés autour de l'Adiran. L'objectif de cette association était de rassembler tous les Nanterriens qui voulaient faire entendre leurs voix sur les projets d'autoroutes élaborés au nom de « *l'intérêt national* », sans concertation avec la population. Les habitants du Vieux-Pont et du Bois-Joly directement concernés par l'A86 qui se situait à la hauteur du RER (amenant ainsi des nuisances supplémentaires) ont créé le « *Comité des 10 000* » en 1988 et se rejoignent à la lutte engagée par l'Adiran.

La municipalité de Nanterre n'était pas opposée au principe de la construction de ces autoroutes mais elle s'est toujours prononcée pour leur réalisation sans coupures et sans nuisances. Dès le début des années 70 les élus de Nanterre ont alerté les habitants et engagé des actions contre ces projets destructeurs du tissu urbain et du cadre de vie.

A partir de 1987, la municipalité a alerté les Nanterriens qui se sont à nouveau mobilisés pour protéger leur environnement. Les actions vont donc se multiplier que l'on peut résumer ainsi :

- Avril 1987 : création de l'Adiran
 - Janvier 1988 : l'Adiran interpelle le préfet sur le caractère néfaste des projets autoroutiers et des menaces qui pèsent sur le cadre de vie des Nanterriens
 - Février 1988 : présentation de la maquette illustrant le passage des autoroutes à Nanterre
 - Avril 1988 : une délégation remet un millier de pétitions au ministère de l'Équipement
 - 1988 : création du « *comité des 10 000* ». Objectif : « *faire entendre les préoccupations des habitants du Vieux-Pont et de la cité du Bois-Joly* »
 - Mai 1988 : le conseil municipal vote à l'unanimité un vœu pour la réalisation des autoroutes sans nuisance et sans péage
 - Juin 1988 : une délégation de la municipalité conduite par Jacqueline Fraysse, sénateur-maire, rencontre le préfet. Celui-ci prend des engagements concernant la couverture de l'A86 entre la rue Jules-Quentin et Faidherbe (c'était une première avancée)
 - Juillet 1988 : une délégation de l'Adiran est reçue au ministère de l'Équipement. La couverture de l'A86 est confirmée
 - Octobre 1988 : organisation de la concertation préalable
- Bien sûr, toutes ces étapes ont été émaillées par de nombreuses actions diverses et variées, par des distributions de journaux, des pétitions, des campagnes d'affichage, des conférences de presse (dont une sous le pont de Rouen) auxquelles ont participé de très nombreux Nanterriens.
- 7 juin au 7 juillet 1990 : enquête publique sur l'A86
- Le conseil municipal émet un avis défavorable et demande aux pouvoirs publics la mise à l'étude globale de l'A86 et de l'A14 et de leur impact général sur la ville. Les habitants se prononcent pour l'abaissement du niveau de l'A86 sur toute sa longueur, permettant une couverture totale ultérieure et l'enfouissement de l'échangeur.
- Mars 1991 : la couverture entre les rues Jules-Quentin et Faidherbe est définitivement acquise. L'aménagement de la dalle, soit un hectare et demie, permettra d'accueillir un marché public et des espaces paysagers





Affiche illustrant la lutte contre les projets autoroutiers Source : Adiran

- Février 1993 : organisation d'une table ronde par l'Adiran, le Comité des 10 000 et Naturellement Nanterre, à laquelle sont invités tous les décideurs
- Février 1994 : le passage en viaduc de l'A86, sur le tronçon ouest est abandonné au profit d'un passage sous le niveau du sol. Des protections phoniques sont recommandées et la couverture du carrefour Ernest-Renan est assurée. Un mur antibruit sera construit le long du talus du RER pour protéger les habitants du Vieux-Pont des nuisances de l'autoroute et du RER
- Avril 1994 : une délégation d'élus et de riverains se rend au centre scientifique et technique du bâtiment (CSTB) à Grenoble pour prendre connaissance des études menées, en maquette, des impacts de l'A86 et du RER sur les quartiers du Vieux-Pont. Le long des voies ferrées, un mur écran protégera le quartier des bruits de l'A86 et du RER
- Juin 1994 : l'enfouissement de l'échangeur entre les deux autoroutes est acquis
- Une délégation d'élus et de responsables d'associations se rend à nouveau au centre scientifique et technique du Bâtiment (CSTB) à Grenoble pour recevoir les conclusions de l'étude demandée concernant l'A14 et ses nuisances générées par sa partie en viaduc et son impact sur la cité André-Doucet, ainsi que sur le futur parc du Chemin-de-l'Île
- 24 février 1996 : initiative municipale : visite des aménagements de surface et du tronçon souterrain de l'A86. Le viaduc sera réalisé en tenant compte des préconisations du CSTB
- 28 février 1996 : ouverture du tronçon Nanterre Centre de l'A86

▽ Affiche illustrant la lutte contre les projets autoroutiers Source : Adiran



△ Photo réunion publique avec la maquette des autoroutes Source : « Nanterre Info »





Délégations de l'Adiran au CSTB de Grenoble
Source : archives municipales

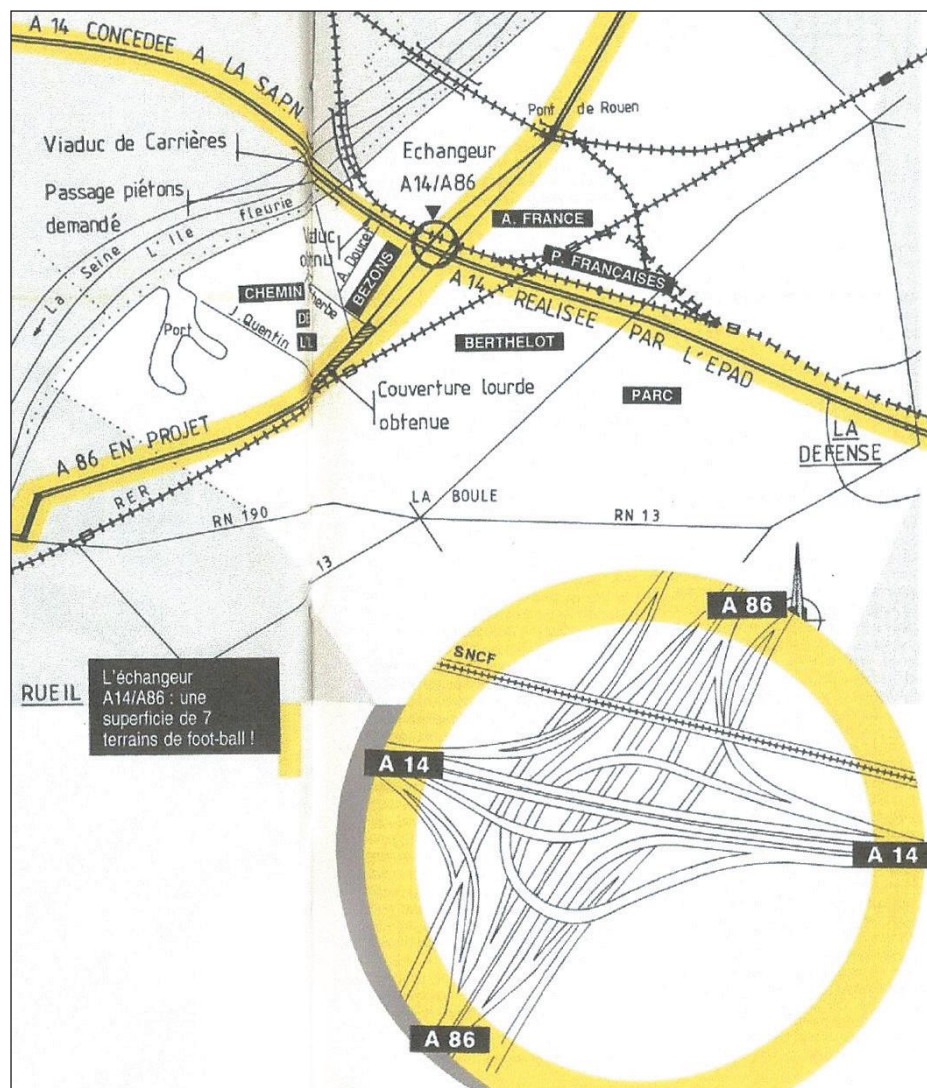


L'autoroute A14

Elle est indissociable de l'A86. A l'origine elle est conçue pour relier le boulevard périphérique à la porte Maillot, à l'autoroute A 13 au niveau d'Orgeval. Le tronçon porte Maillot-pont de Neuilly ne sera pas réalisé. Dès l'origine du projet elle a été l'objet de polémiques et son utilité même était contestée. Les beaux discours sur le prolongement de l'axe historique laissaient place à une autoroute aérienne avec tout son cortège de nuisances.

La municipalité de Nanterre n'était pas opposée au principe de cette autoroute car les rues de la ville étaient de plus en plus envahies par la circulation de transit qui créait beaucoup de difficultés et de nuisances, mais elle a toujours été contre les projets tels qu'ils étaient conçus.





L'A14 part du pont de Neuilly, passe sous La Défense en souterrain et ensuite elle ressort à Nanterre en aérien et sur un talus jusqu'à l'échangeur avec l'A86 pour continuer en viaduc pour traverser la Seine.

Les talus ont été réalisés avec les déblais des fondations du trou et des tours de La Défense. C'était très économique car Nanterre étant proche de La Défense, cela évitait de transporter des milliers de mètres cubes de gravats en décharge loin de là, ce qui aurait été très coûteux. Cela permettait à l'Epad de diminuer ses coûts d'aménagement et de réaliser une autoroute à moindre coût. De plus les promoteurs économisaient sur les coûts des fondations des tours pour réaliser les sièges sociaux. Une fois de plus Nanterre est utilisée comme déversoir modifiant encore le paysage de la ville. Déjà au début du XX^{ème} siècle les terres du creusement du métro parisien avaient été évacuées à l'emplacement du lycée Joliot-Curie.

Dès le début des années 1970, l'Epad entreprend la construction d'un tronçon de l'A 14 entre sa sortie de La Défense et l'avenue Joliot-Curie avec un parking de 900 places face à la sortie du RER Nanterre-préfecture, dont la gestion est confiée à l'entreprise GTM qui a construit l'ouvrage autoroutier en même temps que la voie



La construction de la G14 isole encore plus le Petit-Nanterre Photo Michel Laubier

rapide G14 (devenue RN 314 et maintenant D 914). Cette voie rapide était nécessaire pour desservir les tours de bureaux de La Défense qui poussaient rapidement. Seule la voie rapide a été utilisée. Elle reliait le boulevard circulaire de La Défense à l'A86 au pont de Rouen, aggravant ainsi l'isolement du quartier du Petit-Nanterre.

Pendant 20 ans les Nanterriens auront l'image, derrière la Préfecture, d'un pont qui enjambait l'avenue Joliot-Curie mais qui s'arrêtait brutalement dans le vide. Ce tronçon autoroutier sera utilisé comme plate-forme servant d'héliport pour les hommes d'affaires pressés des sièges sociaux de La Défense qui pouvaient ainsi se rendre en hélicoptère vers les aéroports sans se préoccuper des nuisances que cela engendrait pour le voisinage.

Pendant ce temps, les talus continuaient à accueillir les gravats des tours de La Défense mais aussi ceux provenant du creusement du tunnel du RER. Des milliers de mètres cubes ont été amoncelés entre la préfecture et le quartier des Provinces-françaises et entre le boulevard des Provinces-françaises et l'avenue de la République participant à l'isolement du quartier des Provinces-françaises coincé entre le talus arrivant à la hauteur des immeubles et la voie rapide G14.



Source : Epad △



Vues aériennes avec une partie construite de l'A14 utilisée un temps pour les hélicoptères Source : Epad





Ces travaux ont supprimé une partie du boulevard des Provinces-françaises qui se prolongeait le long des voies de chemin de fer. Pour réaliser la voie rapide deux cages d'escalier de l'allée d'Auvergne ont été démolies et l'immeuble d'habitation des personnels enseignants de l'école des Provinces-françaises a été déplacé par ripage sur des rails après que l'immeuble a été soulevé avec des vérins.

La construction de ces ouvrages routiers et autoroutiers a coupé la rue de la Garenne qui reliait l'avenue Joliot-Curie à Nanterre à la RN 192 à Courbevoie supprimant ainsi une liaison intercommunale intéressante.



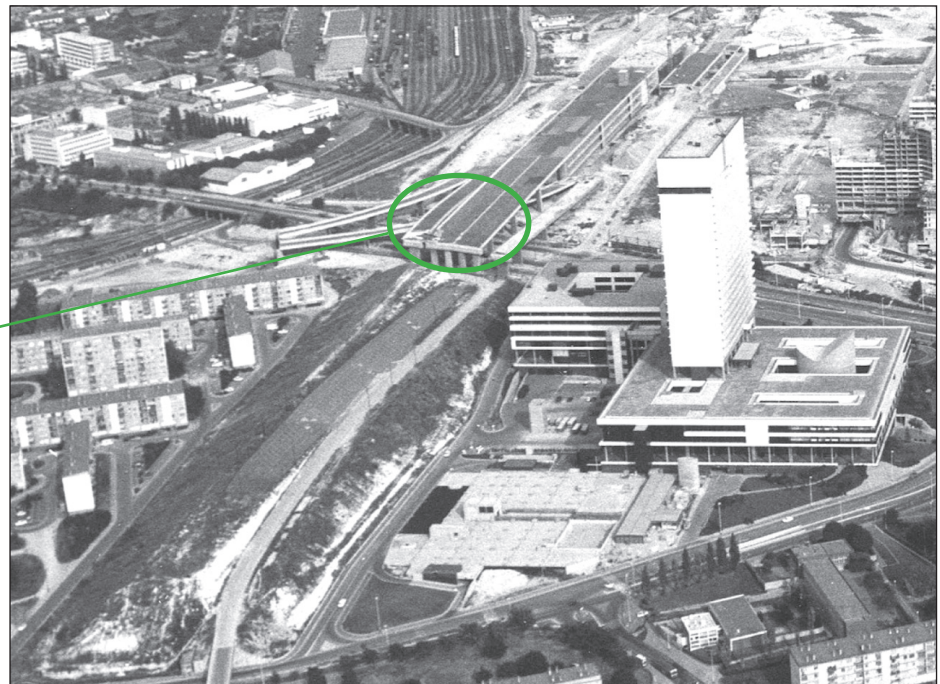
La décision d'enfouir l'A14 et l'échangeur conduira à l'évacuation des remblais des talus et à la démolition des ouvrages autoroutiers déjà construits ce qui fera dire au journal France-Soir dans un article du 14 février 1992 intitulé :

« *Un gâchis de 105 millions de francs* »

« *Construire, détruire et reconstruire : ainsi vont les pérégrinations de l'autoroute A14, le serpent de mer toutes catégories de l'ouest parisien. Edifiés il y a une quinzaine d'années, les aménagements prévus pour le tronçon reliant La Défense sont promis à la démolition à partir du mois d'avril. Un retour à la case départ dû à la décision d'enfouir l'autoroute et son échangeur avec l'A86. L'Établissement public d'aménagement de La Défense, consacre aujourd'hui 105 millions de francs pour voir disparaître, d'ici à l'été 1993, ces hérésies autoroutières* ».

Pour 45 millions de francs, les 900 000 mètres cubes de terre des remblais abandonnés entre la préfecture et l'université de Nanterre seront évacués par péniches sur la Seine via des tapis roulants. « *Nous éviterons ainsi toutes les nuisances liées à la circulation des camions* », assure l'Epad. Quant aux viaducs laissés en suspens derrière la Grande Arche, ils tomberont pour la modique somme de 60 millions de francs. Plus de parking provisoire ni d'héliport improvisé. Les hommes d'affaires qui avaient coutume d'utiliser leurs hélicoptères sur cette plateforme devront choisir un nouveau terrain d'atterrissage.

L'A14 en élévation avec les talus et un parking de 500 places △▽▷
Source : société d'histoire de Nanterre





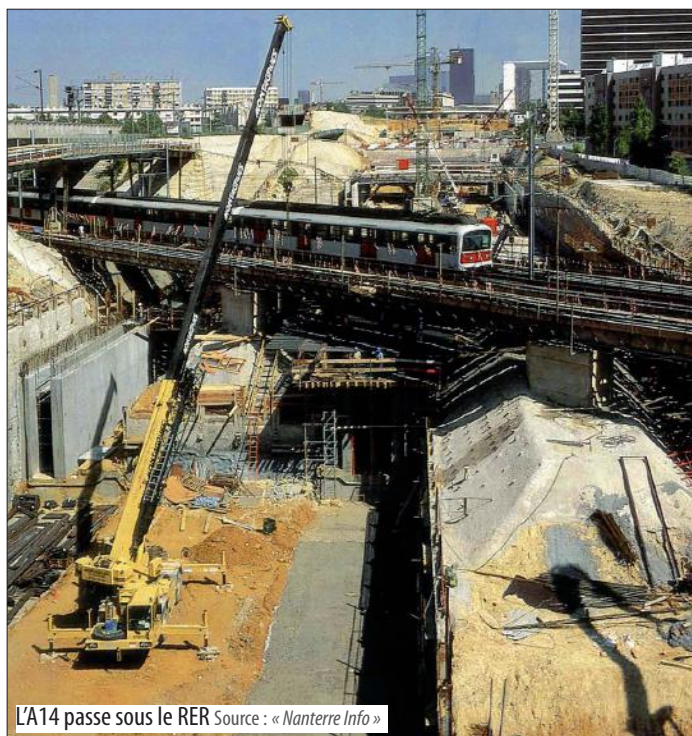
« Après ces préliminaires d'enfouissement de l'A14, le premier grand chantier de l'aménagement du grand axe, pourra commencer ».

La décision d'enterrer l'A14 a été prise en deux temps : en 1990 une première décision d'enfouissement concernait la partie Défense jusqu'au niveau de l'université et en 1994, après la mise au point d'une solution technique qui permettait de réaliser l'échangeur à l'intérieur d'une enceinte étanche, la décision de poursuivre l'enfouissement a été acquise définitivement.

Les actions des élus, des associations, des Nanterriens dans leur diversité, n'ont pas été vaines. L'enfouissement des deux autoroutes sur environ 80% de leur parcours est à mettre au crédit de la résistance de la population de notre ville qui ne supportait plus les errements des décideurs de l'État qui n'avaient aucun état d'âme pour défigurer un territoire urbain riche de 90 000 habitants.

Cette autoroute sera à péage. Elle a suscité de nombreuses réactions, sur tout son parcours de Nanterre à Saint-Germain, de la population des villes traversées. Elle était contestée sur son principe et sa conception mais aussi sur le fait qu'elle était à péage. La ville du Mesnil-le-Roi, propriétaire d'un terrain sur le tracé de l'autoroute, a mis en vente cet espace par lot de 1 mètre carré. L'Adiran s'est porté acquéreur d'une de ces parcelles. L'Adiran s'est fait exproprier pour 1 mètre carré comme tous les autres propriétaires.

L'A14 a été la première autoroute urbaine à péage. En effet, après les actions très dures des usagers de l'A 15 qui était prévue à l'origine à péage (les barrières devaient être installées à la sortie du viaduc de Gennevilliers), le gouvernement avait décidé que les péages ne seraient pas instaurés à moins de 50 kilomètres de la capitale. L'A14 était donc la première dérogation à cette règle, suivie plus récemment par le tunnel de l'A86 à Rueil.



L'A14 passe sous le RER Source : « Nanterre Info »



L'A14 enfin enfouie Source : « Nanterre Info »

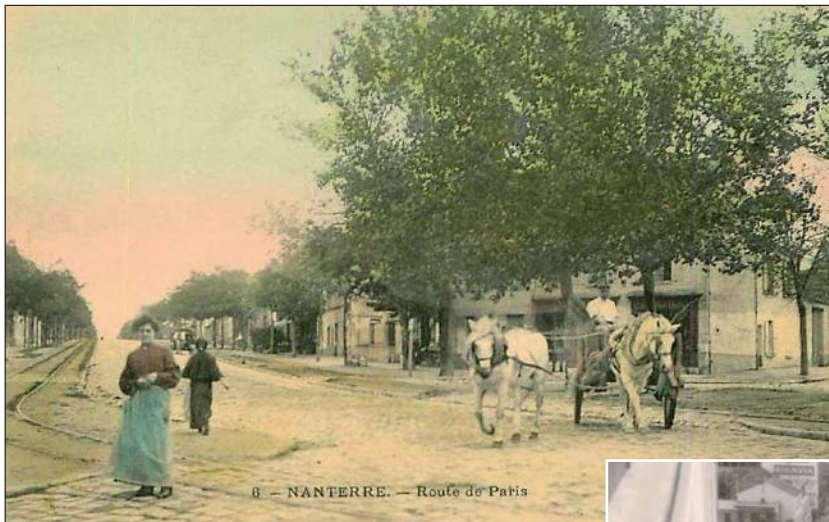




La RN13 et la Boule

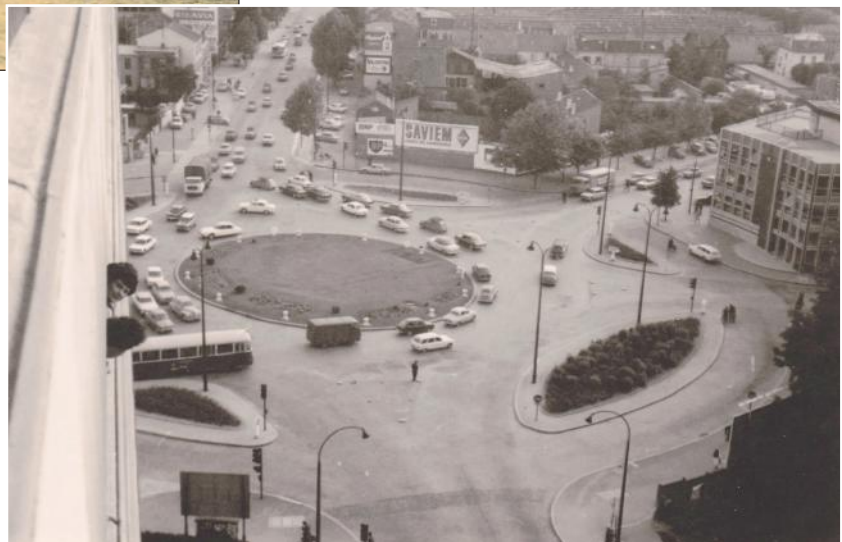
La RN13 (avenue Georges-Clémenceau) était considérée par les services de l'équipement des Hauts-de-Seine comme une voie rapide à grande circulation (voir le premier projet de POS). Cette voie a fait l'objet de nombreuses tentatives d'élargissement qui entre autre supprimaient les deux rangées d'arbres. La municipalité s'est toujours opposée à cette ineptie et même si quelques arbres ont disparu pour aménager certains carrefours, l'essentiel a été préservé.

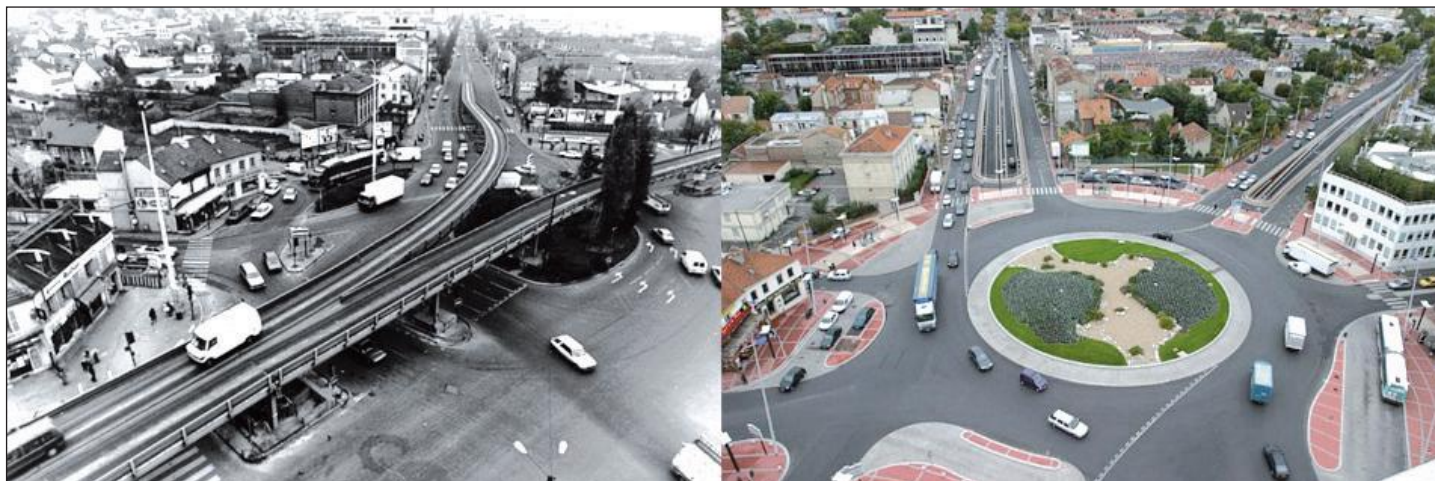
Le carrefour de la Boule avait été défiguré en 1971 par l'implantation d'un toboggan qui ne réglait en rien les problèmes de circulation. Il a fallu 25 ans et des actions importantes de la part des habitants et des élus de Nanterre pour obtenir la réalisation d'un souterrain qui a permis de redonner à cette « place carrefour » un aspect plus proche de sa configuration d'origine. On peut quand même regretter que la branche du souterrain vers l'avenue Lénine avec sa trémie de sortie constitue un obstacle majeur à la réalisation d'une liaison entre le centre-ville et le nouveau quartier de La Boule-Sainte Geneviève à l'emplacement de l'ancienne usine de batteries Dinin. Un autre grand problème par contre n'a pas encore été résolu, celui du pont de Rouen qui, avec la voie ferrée et l'autoroute, constitue toujours un gros point noir qui isole le Petit-Nanterre du centre de la ville.



△ Photo ancienne de la Boule et de l'avenue G. Clémenceau
Source : société d'histoire de Nanterre

▽ Photo de la Boule avant les toboggans
Source : société d'histoire de Nanterre





Photos de la Boule défigurée par les « toboggans » en 1971 et actuellement après la réalisation des tunnels Source : société d'histoire de Nanterre

Par un arrêté du 21 mai 1971, le préfet des Hauts-de-Seine prescrit l'élaboration du plan d'occupation des sols de la commune de Nanterre à partir d'un avant projet, préparé par la direction départementale de l'équipement (DDE).

Le plan d'occupation des sols de Nanterre ne sera adopté qu'en 1979. Il a donc fallu huit ans et pas mal de conflits et de péripéties pour obtenir un projet convenable pour la ville et ses habitants. Alors que s'est-il passé pendant ces huit ans ?

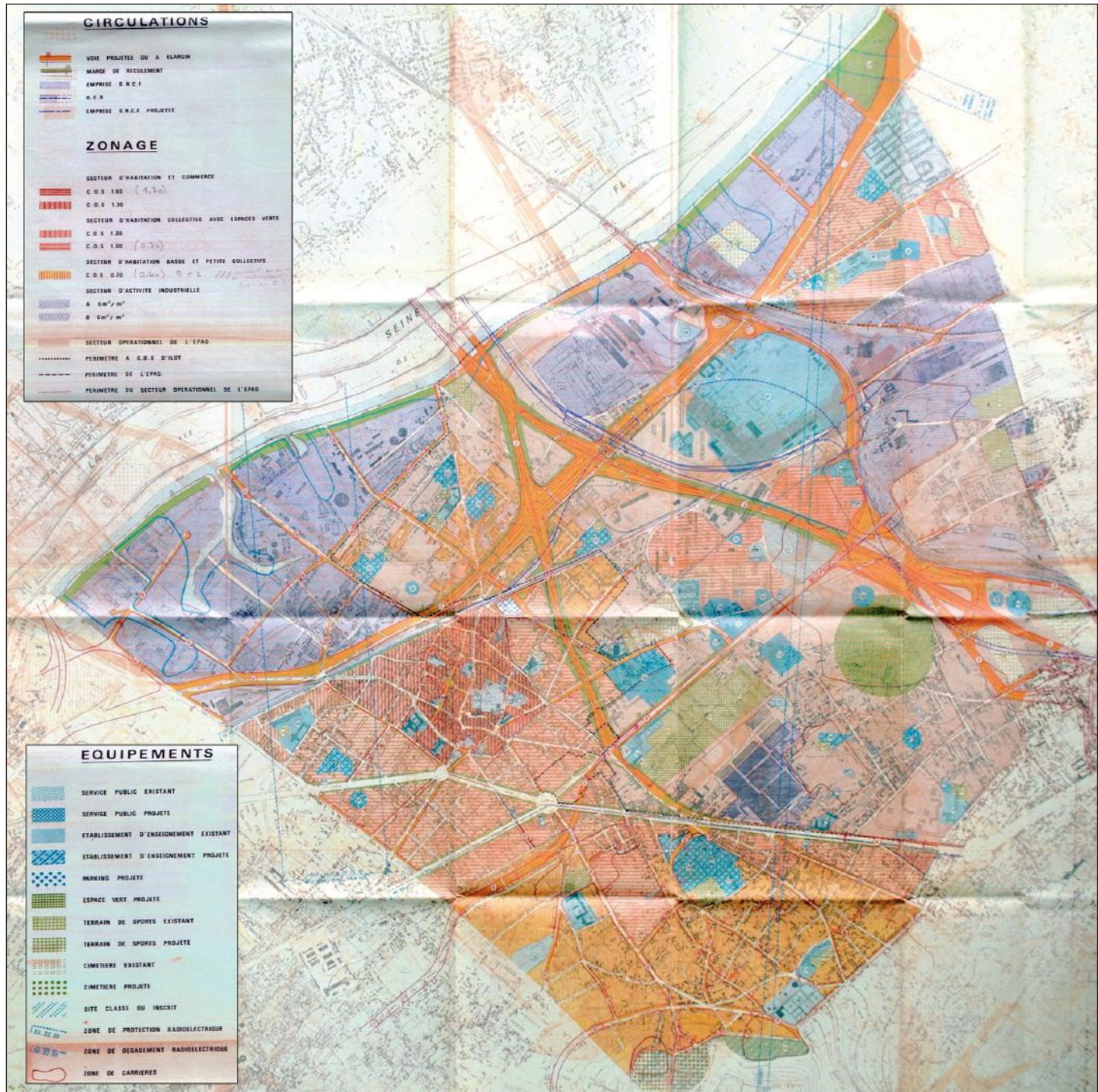
La loi foncière de 1967 rend obligatoire les « plans d'occupation des sols » des communes.

Le POS est un document qui fixe les droits d'utilisation des sols pour les particuliers mais aussi pour les entreprises privées ou publiques et les services publics. Il constitue en quelque sorte un document d'orientation générale pour l'aménagement et le développement des communes.

Il faut comprendre que le POS, aujourd'hui PLU (plan local d'urbanisme), est un document opposable qui délimite les zones à construire, les types de constructions et d'activités et leur densité en fixant des coefficients d'occupation des sols. Il indique les équipements publics à construire, les espaces verts à préserver et ceux à réaliser. Il prévoit aussi les nouvelles voies à réaliser et celles qu'il est prévu d'élargir.

Les zonages définissent les types de construction, habitations collectives ou pavillonnaires, zones industrielles, zones d'activités, zones mixtes habitation et activités etc. La densité des constructions est définie par des coefficients d'occupation des sols (COS).





Plan du projet élaboré par l'État en 1970 Source : archives Defacto





Le projet de plan d'occupation des sols élaboré en 1970 par les services de l'État

En effet ce projet, s'il avait été mis en application aurait complètement bouleversé Nanterre.

Les propositions de coefficients d'occupation des sols modifiaient complètement les quartiers de la ville. Aucun COS n'était inférieur à 0,70 même dans les zones pavillonnaires comme le mont-Valérien par exemple. Pour mémoire un COS de 0,70 permet de construire 700m² sur un terrain de 1000m² ce qui correspond à des petits immeubles de 8 à 10 logements sur 3 ou 4 niveaux. Avec ce COS les zones pavillonnaires telles que nous les connaissons actuellement auraient disparu. Les autres COS allaient de 1 à 1,60 ce qui conduisait très rapidement à une ville de 150 000 habitants selon les prévisions de ce document de 1970.

Les projets routiers et autoroutiers étaient démentiels. Ils reprenaient bien sûr les autoroutes inscrites au SDAU de 1965 à savoir les autoroutes A86 et A14 mais rajoutaient de nouvelles routes à grande circulation qui auraient détruit certains quartiers de Nanterre.

D'autre part, la majorité des rues de la ville étaient soumises à des élargissements parfois extrêmement importants conduisant à une modification radicale du tissu urbain et ignorant son histoire.

En novembre 1972, la municipalité engageait une consultation des habitants quartier par quartier. Dans la lettre, signée du maire Yves Saudmont et du député Raymond Barbet convoquant ces réunions, il est notamment écrit : « Le conseil municipal n'étant pas seul maître de ces décisions, le « Plan » nécessite donc des études très sérieuses si nous voulons éviter que la ville devienne un monstre de béton et que les rues ne dévorent l'habitat qui les borde. »

Que dit le document de l'époque ?

① **Autoroute A86** - Voie rapide de 1^{er} ordre, qui assure une fonction de rocade autour de Paris, à une distance de 5 kilomètres. Dans la commune de Nanterre, elle est raccordée aux radiales rapides A14, F14 et voie 2 B de l'Epad. Elle est de plus bordée de voies latérales de desserte.

② **Autoroute A14** - Voie rapide de 1^{er} ordre, qui relie Paris (Porte Maillot) à Orgeval. Dans la traversée de Nanterre, cette voie est entièrement située dans la zone B de l'Epad. (Il faut remarquer qu'on ne parle plus de Paris Saint-Germain).

③ **Autoroute F14** - Voie rapide de 2^{ème} ordre, qui relie Paris (Porte Dauphine) à l'autoroute A14 dont elle constitue la principale voie de délestage.

Deux diffuseurs assurent pour cette voie les échanges entre l'autoroute A86 d'une part et la rocade intercommunale des Hauts-de-Seine d'autre part, ce qui permet de desservir le centre-ville et la préfecture des Hauts-de-Seine.

④ **RN13** - Entre le rond-point des Bergères et la rue Sadi-Carnot, la route nationale 13 est élargie à 40 mètres 50 section courante, avec emprise sur la zone B de l'Epad. Cet élargissement est une nécessité avec l'implantation de la voie rapide F14. Un élargissement à 46 mètres est rendu nécessaire pour le raccordement au rond-point des Bergères.





⑤ **Voie 2 B** - Voie rapide de 2e ordre du schéma routier de l'Epad. Cette voie parallèle à la ligne Paris-le Havre assure la liaison entre la voie périphérique de la zone A de l'Epad et de la A86. Elle relie également ces deux voies au CD 131 et l'autoroute A14. Cette voie s'est appelée G14, RN 314, et aujourd'hui RD 914.

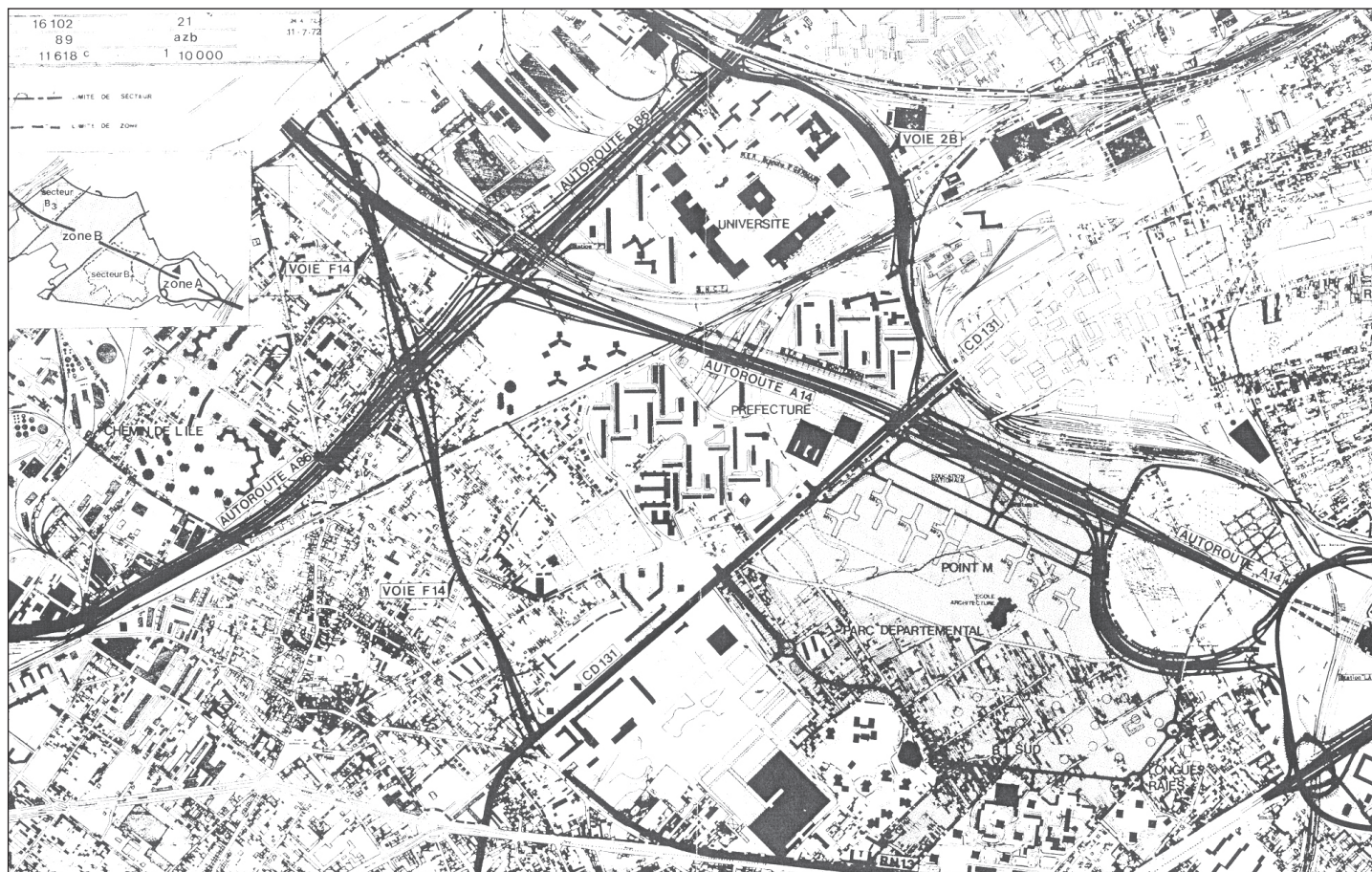
⑥ **Voie 3 B** - Voie de distribution du schéma routier de l'Epad, elle assure la liaison entre la voie périphérique de la zone A et la voie 2 B qu'elle rejoint dans un échangeur commun à A14 et au CD 131. Cette voie constitue une desserte importante du secteur de la zone B compris entre la RN13, A14 et le CD 131.

⑦ **Rocade intercommunale des Hauts-de-Seine-LI0** - D'une largeur de 35 mètres en section courante, cette voie de distribution principale débouche sur la place de la Boule par l'intermédiaire de la rue Paul-Vaillant-Couturier. Voie de rocade intérieure du département, elle traverse les communes de Garches, Saint-Cloud, Rueil-Malmaison et se prolonge au nord par le CD 131 en direction de Colombes.

⑧ **CD131** - Avenue Frédéric et Irène Joliot-Curie. Voie de distribution de 30 mètres puis 35 mètres d'emprise, elle assure la continuité de la rocade intercommunale vers le Nord du département. Maillée sur F14 et A14, c'est une transversale importante du schéma de voirie de Nanterre. Elle assure en particulier les accès à la préfecture. Arrêtons-nous sur ces projets déraisonnables qui, s'ils s'étaient réalisés, auraient déstructuré notre ville.

Plan du schéma routier inscrit dans le POS de 1970 Source : archives Defacto

Les autoroutes A14 et A86 ont été réalisées mais dans des conditions nettement différentes de ce qui était prévu à l'époque.

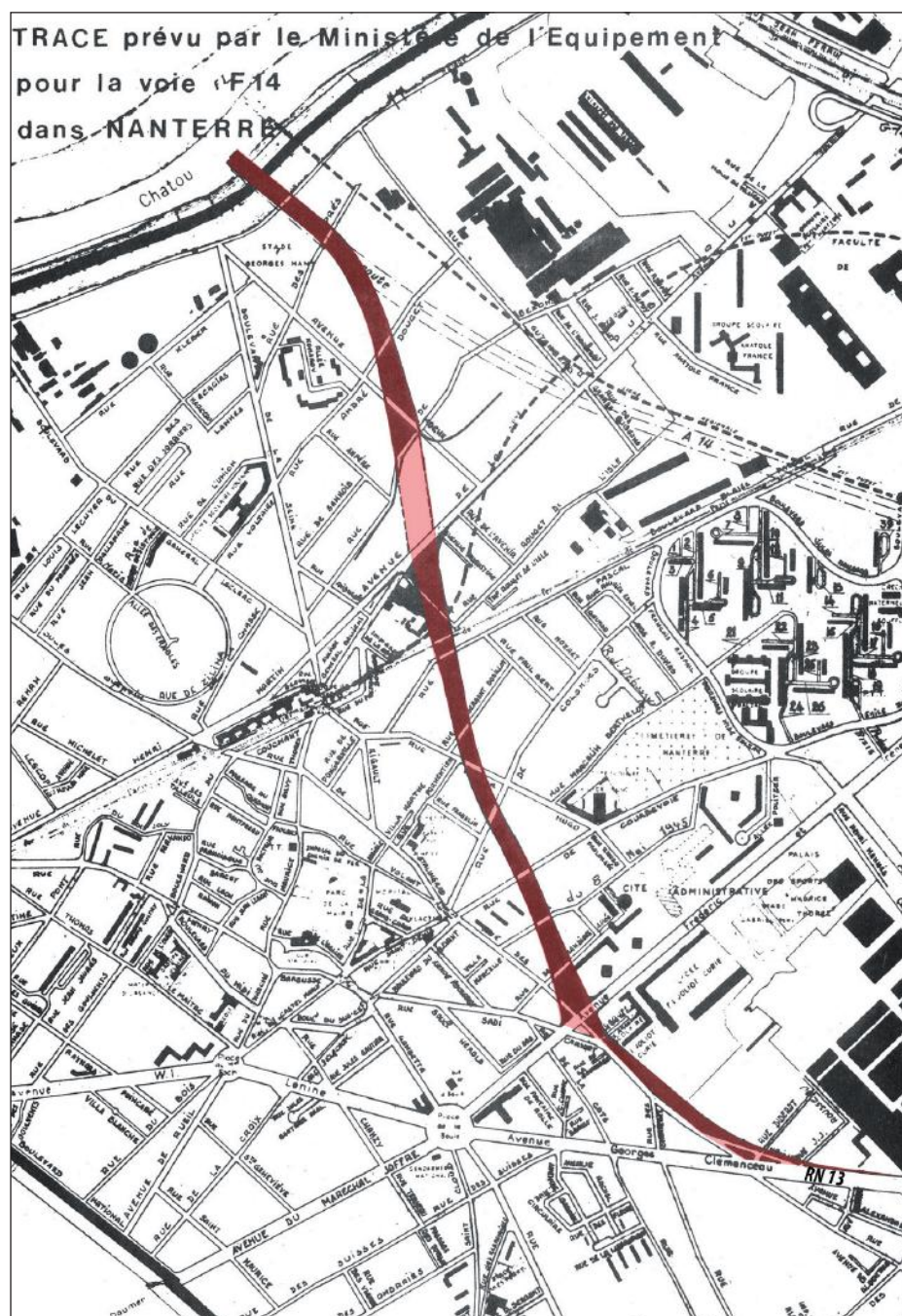




La voie F14

On peut difficilement aujourd'hui imaginer qu'un tel projet a pu germer dans le cerveau d'ingénieurs des Ponts et chaussées. Bien sûr nous sommes en 1970 lorsque la préoccupation première est de faire entrer des voitures à Paris le matin et de les faire sortir le soir. La Défense est déjà largement en chantier et il faut y accéder. Au-delà des portes de Paris on ne se préoccupe guère des gens qui vivent dans les banlieues ouvrières. Ce projet de F14 était une véritable agression et une marque de mépris pour la population concernée.

Tracé de la voie rapide F14 traversant le centre-ville
ville Source : archives Defacto





Cette voie rapide constituait en fait une autoroute supplémentaire pour doubler l'A14. Elle partait de la porte Dauphine, passait par le pont de Puteaux, arrivait sur l'avenue Georges-Clémenceau par l'avenue Félix-Faure, tournait par la rue Sadi-Carnot et ensuite continuait tout droit au travers du quartier Victor-Hugo pour rejoindre la A14 juste avant la Seine.

La voie se connectait à l'avenue Joliot-Curie par un échangeur et se poursuivait en élévation en passant au-dessus de la rue de Courbevoie, de la rue Victor-Hugo, de la rue de Colombes (rue Raymond Barbet) et du RER.

Elle se connectait aussi à l'A86 par un échangeur très important.

L'emprise de cette voie était de 24 mètres en largeur au minimum sans compter les zones non constructibles de part et d'autre auxquelles il faut ajouter les emprises nécessaires à l'échangeur avec l'avenue Joliot-Curie.



Emprise de la F14 de la Seine jusqu'au secteur Victor-Hugo Source : archives Defacto

Le coût de cette opération était évalué à 121 millions de francs en 1970, se décomposant ainsi :

Foncier : 44 000 000 MF

Travaux : 77 000 000 MF

À titre indicatif, **180 familles étaient menacées** d'expropriation dans un secteur allant de la rue Sadi-Carnot à la rue Pascal. L'Epad avait commencé à acquérir des propriétés, rue Sadi-Carnot, rue des Amandiers, rue de Courbevoie et avenue Hoche au Chemin-de-l'Ile.

Dès qu'ils ont eu connaissance de ce projet les habitants se sont mobilisés massivement avec le maire et les élus de l'époque pour empêcher une telle destruction. Les actions et les pétitions se sont multipliées conduisant à l'abandon du projet.

Le 17 novembre 1975 le maire, Yves Saudmont, le député Raymond Barbet, les conseillers généraux Fernand Baillet et Juliette Dubois Plissonnier adressaient une lettre aux habitants du quartier Victor-Hugo. Voici un extrait de ce courrier :

Madame, monsieur,

« Depuis plusieurs années l'inquiétude persiste chez nombre de propriétaires et de locataires se trouvant sur le tracé, ou à proximité, du projet du ministre de l'Équipement concernant la réalisation d'une « voie rapide » nouvelle, de 24 mètres d'emprise devant relier la future A14 à la RN13 au carrefour Sadi-Carnot / Clémenceau.

La municipalité qui était opposée à ce projet a été amenée à traiter de ce problème dans différentes assemblées publiques auxquelles vous avez peut-être participé.

Des comités de défense se sont constitués à l'époque, et c'est en s'appuyant sur leur opposition, que depuis des années la municipalité, R. Barbet et nos deux conseillers généraux F. Baillet et Juliette Dubois Plissonnier n'ont cessé leurs interventions, à toutes occasions, pour tenter de faire annuler le projet du gouvernement.

Pendant des années, durant lesquelles nombre de propriétaires notamment se sont vu confrontés à de sérieux problèmes du fait de cette servitude, nous n'avons cessé de démontrer que sa réalisation n'était nullement nécessaire à l'écoulement de la circulation de la A14.

De son côté, au conseil général, le groupe communiste s'est élevé à chaque session contre ce projet, et à nouveau en septembre dernier, lors de l'examen du Schéma directeur de la région Parisienne.

Or, nous avons le plaisir de vous annoncer que le District de la région Parisienne vient, enfin, de se ranger à nos arguments et de déclarer officiellement l'abandon de la F14.

C'est un grand succès des efforts conjugués des familles intéressées et de leurs élus locaux, et il est dommage que tant de temps ait été perdu et tant de problèmes imposés à beaucoup de familles.

Votre propriété, ou votre appartement se trouve donc aujourd'hui libéré de cette servitude»....

On peut imaginer le soulagement de ces familles qui ont vécu pendant cinq ans sous la menace d'une expropriation, de plus pendant toutes ces années leur bien était invendable et dévalorisé.

GROUPEMENT POUR LA DEFENSE DES EXPROPRIES ET LA RECONSTRUCTION DES PROPRIETES FAMILIALES		PONTS ET CHAUSSEES		PARIS, le 2 Juin 1965	
Bulletin d'Information n° 2		DEPARTEMENT DE LA SEINE		Bureaux: 2 rue Beaubourg Téléphone : TURBigo 46-20 - 71 - 70	
LA LUTTE ANTI-B.1		SERVICES ORDINAIRE ET VICINAL			
POUR LA SAUVEGARDE DU QUARTIER DES EXPROPRIES		ARRONDISSEMENT NORD		L'Ingénieur des Ponts et Chaussées	
Quoi de Neuf ?		HALPERN - HERIA Ingénieur des Ponts et Chaussées		à Monsieur S A L G U E R O	
Pcu de chose.		Ref. à rappeler dans la réponse : N° 3849		I02 rue Pascal NANTERRE (Seine)	
Nous n'avons toujours pas reçu du Directeur de l'E.P.A.D. réponse à la remise des voeux adoptés à notre Assemblée Générale. Notre prise de position sera confirmée par nous cette semaine et une réponse demandée instantment.		REFERENCE : Votre lettre du 5 Mars 1965 à M. le Préfet de la Seine.			
Si la réponse tarde à nous parvenir, c'est très vraisemblablement que l'E.P.A.D. n'a pas modifié ses plans. En effet, les services de cet organisme donnent toujours les mêmes renseignements à ceux qui les sollici- tent; c'est-à-dire : "la voie nouvelle B.1 passera très probablement au travers du quartier en partant de l'angle de la rue de Colombes et du Bd Raspail pour couper la rue Pascal et les voies de chemin de fer presque perpendicu- lairement".		Monsieur,			
Ceci correspond à ce que nous savions déjà. L'E.P.A.D. ajoute toutefois que le début des travaux est lointain : 8 ans peut-être		Comme suite à votre lettre visée en référence, j'ai l' honneur de vous faire connaître que, contrairement à ce qui a pu vous être indiqué par ailleurs, le tracé de l'antenne de l' Autoroute A.14 en direction de la route nationale 13 (Avenue Georges Clémenceau) et du Pont de Puteaux n'est pas définitive- ment arrêté. Le tracé actuellement à l'étude, n'intéresse pas le groupe de pavillons reconstruits après expropriation pour l'implantation du groupe Marcelin Berthelot.			
Monsieur BARBET, Député-Maire de NANTERRE, nous a adressé une copie de la lettre qu'il a envoyée au Président de l'E.P.A.D. afin d'appuyer deux de nos voeux :		Je pense qu'une décision sera prise dans un avenir re- lativement prochain. Vous pourrez reprendre contact à ce sujet, dans quelques mois avec M. PELLETIER, Ingénieur Divisionnaire des T.P.E. 52, Quai Galliéni à SURESNES qui sera à même de vous renseigner.			
1° - Essayer d'éviter la destruction de pavillons nouvel- lement construits.		Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de mes senti- ments distingués.			
2° - Donner toujours la possibilité de reconstruire.		Signé: ILLISIBLE			



La liaison intercommunale ouest (la LIO)

Ce projet, décidé par le gouvernement de l'époque, était aussi démentiel que celui de la F14. S'il s'était réalisé il aurait déstructuré complètement le tissu pavillonnaire du mont-Valérien.

Cette voie rapide de 24 mètres d'emprise avait pour but, selon ses concepteurs, de relier par un axe rapide le sud du département avec le nord en traversant les communes de Garches, Saint-Cloud, Rueil-Malmaison, pour arriver à Nanterre à la Boule et continuant vers le nord par l'avenue Joliot-Curie.

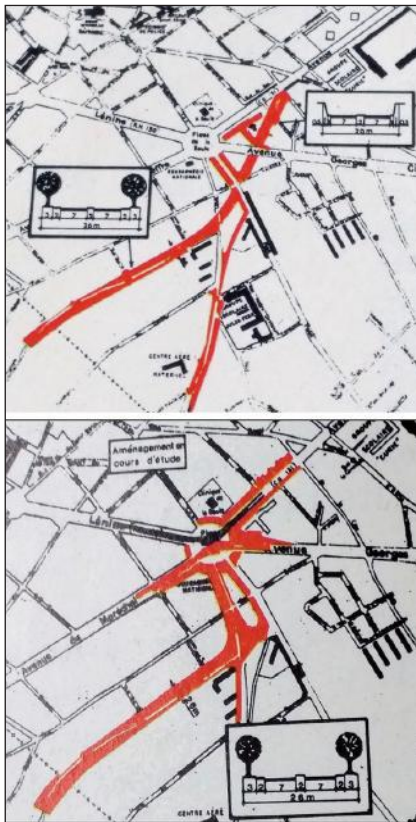
Plusieurs variantes étaient proposées. La **première** consistait à élargir la rue Paul-Vaillant-Couturier entre la Boule et l'allée des Marronniers. Un échangeur était prévu entre les Marronniers et la sortie de la rue des Ombrages. La rue de Saint-Cloud était élargie à 24 mètres jusqu'au même endroit. La rue des Ombrages était élargie à 24 mètres.

La **deuxième** variante consistait à élargir la rue des Ombrages et la rue des Suisses pour devenir des voies rapides à sens unique.

Une **troisième** variante ajoutait une antenne de la LIO vers le sud en élargissant la rue de Saint-Cloud à 20 mètres jusqu'au Moulin des gibets.

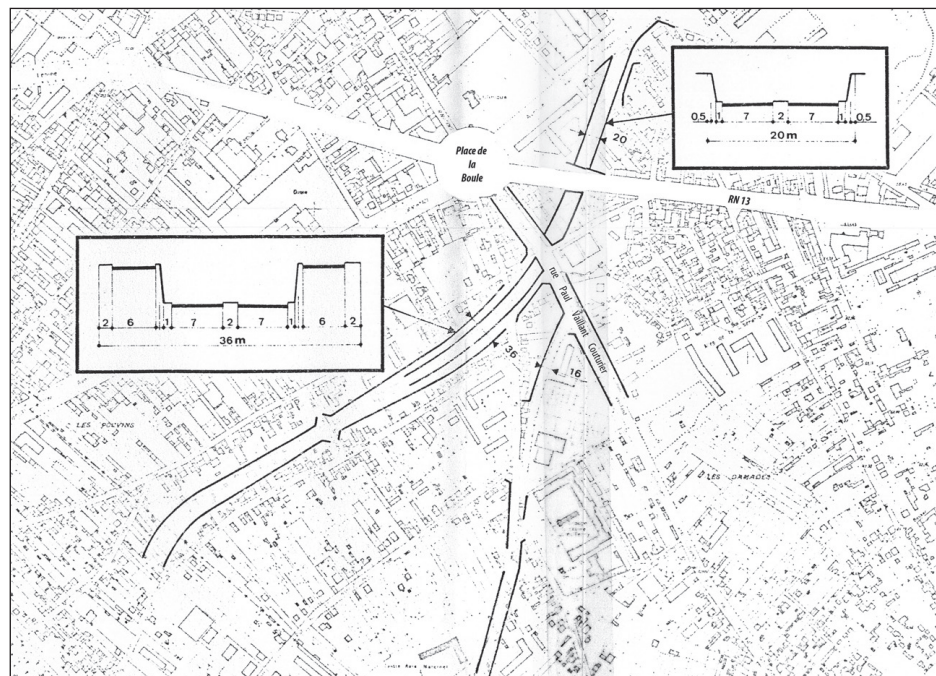
On peut imaginer les conséquences d'un tel projet. Au moins 110 propriétés étaient détruites et plusieurs centaines d'autres plongées dans la situation peu enviable de riverains de voies à grande circulation. De plus toutes ces propriétés auraient été gelées et invendables pendant des années. Aucun argument sérieux ne pouvait justifier ce projet dévastateur pour le quartier et pour la ville. Il aurait surtout servi d'exutoire à la RN13 lorsqu'elle était bouchée.

C'était en réalité la disparition, par la démolition programmée d'un quartier pavillonnaire, considéré cependant par ceux qui voulaient le détruire comme indispensable à l'équilibre harmonieux de la ville.



Deux variantes du tracé de la LIO

Source : « Nanterre info »



Plan de la LIO de 1969 Source : société d'histoire de Nanterre





D'ailleurs le ministre de l'Équipement de l'époque, Albin Chalandon, avait commencé à défigurer la Boule en faisant installer un toboggan. Il s'était déjà illustré en autorisant la disparition d'un parc boisé là où se dresse l'immeuble qui accueille actuellement Décathlon au rez-de-chaussée du bâtiment.

Les maires de Garches et Saint-Cloud avaient donné leur accord. Le maire de Rueil-Malmaison avait approuvé le projet dans un premier temps. Il faut préciser qu'il comportait une branche Est avec une bretelle de 18 mètres en tranchée couverte sous l'hippodrome de Saint-Cloud qui constituait un axe de traversée nord-sud qui se branchait côté Nanterre sur la rue de Saint-Cloud. Ce dispositif permettait de décharger le centre de Rueil de la circulation. Par la suite, compte tenu des dégâts provoqués néanmoins sur le tissu pavillonnaire de Rueil, les habitants de cette commune, mais aussi des autres communes concernées, se sont à leur tour mobilisés. Le maire de Rueil a fini par donner un avis défavorable.



Photo d'une réunion de quartier en présence du Maire Source : ville de Nanterre

Confrontés à ce projet de LIO les habitants du mont-Valérien se sont fortement mobilisés pour y faire échec. Le 25 avril 1975, répondant à un appel du maire et de la municipalité, 250 personnes se réunissent à l'école Jules-Ferry en présence du maire Yves Saudmont. Un comité de défense composé de 62 personnes s'est constitué ce jour là.

Une association intitulée « comité de défense contre la LIO » est créée le 18 juin 1975.

Les efforts conjugués des élus, du comité de défense et de la population,

auront raison de ce projet complètement fou qui finira par être abandonné comme la F14.

L'élargissement de la plupart des rues de notre ville

Les concepteurs de ce projet de POS ne se sont pas arrêtés à ces nouvelles voies rapides ou autoroutières. Ils projettent d'élargir quasiment toutes les rues de la ville. Voici quelques exemples, par quartier, de ce que dit le document de 1970 :

SECTEUR DU MONT VALERIEN

Rue Paul-Vaillant-Couturier : assure la liaison mont-Valérien-place de la Boule (et par conséquent, pont de Suresnes-centre-ville). D'une largeur de 24 mètres, elle est prolongée jusqu'à la rocade du mont-Valérien par la rue du Calvaire.





Les rues du centre-ville sont élargies
Source : archives municipales

Rocade du mont-Valérien : rue de Garches, rue Paul-Vaillant-Couturier. D'une largeur de 24 mètres, cette voie de rocade relie le mont-Valérien à Rueil-Malmaison d'une part et à Suresnes d'autre part, par l'intermédiaire du CD 3.

Rue du Calvaire : 24 mètres entre la rue Paul-Vaillant-Couturier et la rue de Garches.

Avenue Félix-Faure : élargie à 24 mètres, cette voie relie la RN13 (place de la Boule) au pont de Puteaux.

Route des fusillés de la Résistance : élargie à 20 mètres, elle assure la liaison mont-Valérien- rond-point des Bergères.

Rue de Suresnes : 16 mètres. Voie de desserte locale qui assure également les liaisons entre Suresnes, la RN13 et le centre de Nanterre.

Voie nouvelle : entre l'avenue Georges-Clémenceau et la rue Philippe-Triaire : d'une largeur de 16 mètres, elle assure un accès direct au mont-Valérien en provenance de F14 et du secteur des-Champs-aux-Melles en zone B de L'Epad.

Rue Philippe-Triaire, rue des Plaideurs : 16 mètres. Bien d'autres voies étaient concernées par des élargissements sur le mont-Valérien.

CENTRE DE NANTERRE

Le centre-ville non plus n'était pas épargné, exemples :

Avenue de Rueil : élargie à 24 mètres, elle permet l'accès direct au centre-ville à partir de Rueil-Malmaison par la RN13.

Rue de Courbevoie : 24 mètres. Assure l'accès au centre-ville par le CD 131 (avenue Joliot- Curie).

Rue Gambetta : 20 mètres. Permet l'accès au centre-ville à partir de la place de la Boule, par conséquent du mont-Valérien et des communes du sud.

Rue Victor-Hugo : 24 mètres. Assure la desserte du parking de la gare de Nanterre.

Rue de Colombes : 16 mètres entre le boulevard Raspail et la rue Victor-Hugo.



La plupart des autres voies du vieux centre étaient calibrées à 12 mètres. C'était le cas par exemple de la rue Maurice Thorez, la rue Volant, la rue du Docteur Foucault, la rue Francisque Sarcey, etc.

Les autres quartiers de la ville n'étaient pas épargnés par les élargissements de rues :

Au Chemin-de-l'Île : le boulevard de la Seine, la rue des Acacias, rue Lécuyer, élargis à 20 mètres. Le boulevard du Général Leclerc, 20 mètres de la Seine à la rue Lécuyer et 24 mètres de la rue Lécuyer à l'A86.

Le Chemin de Halage : faisait partie de la future voie rive gauche de la Seine. Du boulevard de la Seine jusqu'à la G14 une nouvelle voie était prévue pour les mailles avec la F14.

Au Petit-Nanterre : l'avenue de la République (RN 186), élargie à 24 mètres.

Dans tous ces quartiers, bien d'autres rues étaient soumises à un élargissement pour la plupart non justifié.

En résumé, on peut dire que la plupart des rues de Nanterre se voyaient imposer des élargissements plus ou moins importants, provoquant de nombreuses destructions, modifiant ainsi la physionomie générale de notre ville.

On ne peut pas dissocier ce projet de POS élaboré par les services de l'État à l'époque, de la création du grand quartier de La Défense déjà bien avancé en 1970 et dont le programme de bureaux était revu à la hausse. D'ailleurs, le document de présentation du projet de POS est sans ambiguïté dans sa rédaction : « l'évolution de la commune de Nanterre, toute entière, doit être examinée en liaison étroite avec l'ensemble des modifications qui se produisent autour de La Défense ». En clair, Nanterre doit s'adapter au quartier d'affaires.

Le schéma de structures de la Boucle de Nanterre a tenté de mettre en évidence les aspects spatiaux et les conséquences sur l'équilibre emploi-population active et les migrations alternantes de cette grande transformation de la région parisienne.

La Défense est en effet le premier pôle de restructuration de la banlieue choisi par les pouvoirs publics avant la sortie du schéma d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne.

Son enjeu dépasse d'ailleurs le simple cadre de la banlieue puisque La Défense doit être le prolongement direct, désormais indispensable, du centre tertiaire de Paris. Déjà en 1970, les travaux exécutés en zone A à Puteaux et Courbevoie, préfigurent la transformation qui va s'étendre avec des caractéristiques parfois différentes mais avec le même dynamisme, à l'ensemble de la zone B, presque entièrement située à Nanterre.

Le POS doit donc tenir compte des grandes infrastructures et des pôles urbains qui découlent de l'aménagement de la zone B :

- le RER vers Saint-Germain puis plus tard vers Montesson avec lequel viendra échanger au point « P » la déviation de la voie SNCF Houilles-La Garenne,

.PLAN D'OCCUPATION DES SOLS DE NANTERRE



Schéma simplifié du projet de la ville Source : archives municipales



Les Nanterriens sont consultés Source : archives municipales

- l'autoroute A14
- la rocade de banlieue A86
- la voie rapide F14
- le CD 131 ou rocade intercommunale des Hauts-de-Seine dont le prolongement vers Rueil est vital pour la circulation dans le département.

Deux pôles d'urbanisation déterminés par leur exceptionnelle desserte s'en dégagent :

- le point « M », centre urbain, administratif et culturel lié à l'environnement de la préfecture des Hauts-de-Seine et au programme du parc des affaires culturelles auquel se rattache la maison de la culture ;
- le centre urbain du point « P » à dominante tertiaire mais dont l'échéance est plus lointaine. Le raccordement à chacun de ces pôles de la faculté de Nanterre devrait être recherché dans toute la mesure du possible malgré la présence des grands ensembles déjà construits qui constituent des obstacles à ces liaisons.

(Ce centre urbain nécessitait la disparition des Papéteries de la Seine).

On voit bien au travers de ces propos et de ce projet de POS, que l'État a bien l'intention d'étendre La Défense jusqu'à la Seine.

Ce projet de POS de 1970 sera mis en échec. En 1978, la municipalité décide d'engager une grande consultation des habitants pour élaborer un projet tenant compte de l'histoire de la ville en préservant le centre-ville et les quartiers pavillonnaires, en abaissant les coefficients d'occupation des sols, en supprimant la plupart des élargissements de rues. Les habitants ont participé nombreux aux réunions de quartiers, ces rencontres ont permis en même temps de mettre en place les Conseils de Quartiers. Les discussions avec les services de l'État furent âpres et très difficiles mais ont abouti à un projet qui préservait l'échelle humaine de la ville tout en lui permettant un développement raisonnable. L'engagement des habitants dans ce débat a été déterminant. Le premier POS de Nanterre a été publié en 1979 et approuvé par le préfet en 1982

NANTERRE ET LA DÉFENSE : UNE HISTOIRE MOUVEMENTÉE

La Défense, une histoire

La réalisation d'une grande opération d'urbanisme sur ce lieu n'est pas le fruit du hasard. Elle est située sur la route du Louvre au château de Saint-Germain-en-Laye, tracée en 1599, à la demande d'Henri IV.

A la requête de Louis XIV, Lenôtre redessine le jardin des Tuileries en 1664 et prolonge l'allée centrale en « *Grand Cours* » planté d'arbres rebaptisé plus tard « *Champs Elysées* ». Un pont en bois sera aussi construit sur la Seine à Neuilly. Sous Louis XVI, ce pont en bois s'écroule, il sera reconstruit en pierres par l'ingénieur Perronet en 1772, permettant la construction de la voie jusqu'à la butte Chantecoq.

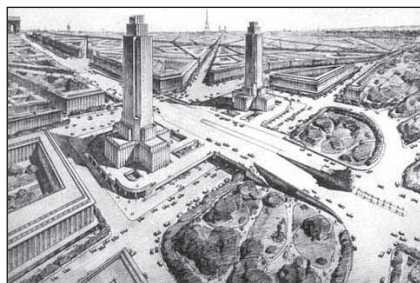


L'accident d'Henri IV au bac de Neuilly
Source : ville de Neuilly





Statue de « l'Empereur Napoléon I^{er} en Petit Caporal » descendue de la colonne Vendôme et installée sur un socle, place de la Demi-Lune (Puteaux – Courbevoie) Source : ville de Courbevoie



Un des multiples projets de voie triomphale à La Défense Source : Epad

C'est au XIX^{ème} siècle que l'axe prend sa forme actuelle. Sous le Premier Empire, l'avenue prend le nom de Champs-Élysées. Elle sera prolongée par l'Avenue de la Grande Armée en 1864.

En 1878, le conseiller Blanche, élu du canton de Courbevoie, propose de faire édifier au rond-point de la Demi-lune une statue en hommage aux défenseurs de la capitale durant la guerre contre les Prussiens de 1870. En 1879 le conseil général de la Seine ouvre un concours. La sculpture doit occuper un socle laissé vide par Napoléon 1^{er} en redingote (1833), déposée après la chute du Second Empire. Le projet de Barrias est retenu. L'inauguration se déroule le 12 août 1883 avec Waldeck Rousseau, ministre de l'Intérieur. À partir de là, le rond-point devient celui de La Défense.

L'idée de prolonger les Champs-Élysées pour réaliser une longue perspective commence à naître à cette époque. Les gouvernants s'intéressent au site de La Défense pour construire et urbaniser ce lieu riche en espaces disponibles. On pense même à y organiser l'exposition universelle de 1889. La tour Eiffel aurait peut-être pu devenir la première tour de La Défense.

Après 1918, naquit l'idée de créer une « *voie triomphale* » pour commémorer la victoire, entre Paris et le rond-point de La Défense.

En 1929, la ville de Paris lance un concours d'architectes entre la porte Maillot et la colline Chantecoq. Ces projets ne connurent pas de suite, mais l'idée d'une opération d'aménagement urbain global à l'échelle de la région parisienne sur et autour de ce lieu progresse.

Le Plan Prost, présenté le 14 mai 1934, reprend l'idée de la voie Paris-Saint-Germain avec la création d'une « *cité du gouvernement* ». La déclaration d'utilité publique est obtenue en 1941. En 1944, avec la création du ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme et de celui du service de l'Aménagement du territoire, la mise en révision du Plan Prost est décidée : l'axe Paris-Saint-Germain, de simple liaison, devient axe d'urbanisation.

Avant projet d'aménagement d'ensemble de la région dite « La Défense »

En 1953, le ministère de la reconstruction et de l'urbanisme communique aux communes de Nanterre, Puteaux et Courbevoie, un avant projet d'aménagement de la région dite de « *La Défense* ». L'étude de cet avant projet fut confiée aux architectes, Camelot, De Mailly et Zerhrfuss et transmise le 9 juillet 1953 pour consultation, aux divers services et collectivités locales intéressées pour avis et remarques.

Le conseil municipal de Nanterre a donc été sollicité pour donner son avis.

Dans une intervention au conseil municipal de Nanterre du 17 décembre 1953, Fernand Baillet premier adjoint au maire, déclarait :

« La zone retenue pour cette opération sur la commune de Nanterre se situe de part et d'autre de la grande artère allant de La Défense à Saint-Germain dans le prolongement de l'Avenue de la Grande Armée. Elle englobe environ 400 hectares soit un tiers de la superficie de la commune. »



S'agissant d'un avant-projet très succinct et volontairement schématisé par les auteurs, se bornant aux délimitations et aux affectations essentielles des espaces et au tracé des grands itinéraires, la municipalité ne peut que se réjouir des principes adoptés dans cette conception et se réserver pour présenter La Défense des intérêts communaux qui devront être respectés dans les études de détails ».

Photo du secteur de La Défense en 1950

Source : Epad



▽ Schéma d'aménagement de La Défense en 1956

Source : Epad





Voici la délibération adoptée :

« Le conseil municipal de Nanterre,

Après avoir examiné l'avant-projet d'aménagement d'ensemble de la région dite de " La Défense ",

Donne un avis favorable à l'avant-projet présenté par le service de l'aménagement de la région parisienne, sous les réserves suivantes :

- 1 - que soit approuvé le plan d'aménagement communal,
- 2 - que soient maintenues au projet définitif les opérations communales : HLM, centre administratif, parcs de sports etc. et les espaces verts prévus primitivement au plan d'aménagement communal et départemental,
- 3 - que soient sauvegardés les intérêts des petits propriétaires expropriés, par l'attribution d'indemnités leur permettant de reconstituer leur propriété,
- 4 - que les locataires évincés par les expropriations soient relogés préalablement et à des taux normaux,
- 5 - que compte tenu de l'afflux de population nouvelle et des nécessités qui peuvent en découler, une aide matérielle et financière soit accordée à la commune pour la réalisation du centre administratif prévu dans le périmètre de l'opération d'ensemble,
- 6 - que l'emplacement d'un stade de 100 000 places soit réservé dans le périmètre de l'opération, compte tenu que l'étendue des terrains disponibles à Nanterre, contrairement aux possibilités d'autres communes de la banlieue ouest de Paris, permet une telle implantation ».



PHOTO NANTERRE 1955



Photo aérienne de Nanterre en 1955





Cet avant-projet, à la suite de ces consultations, fut soumis au comité d'aménagement de la région parisienne le 21 juillet 1954 et au comité national d'urbanisme le 23 juillet 1954. Au cours de ces séances, ces deux instances ont donné à l'unanimité leur avis favorable. Ils ont demandé que le projet définitif soit modifié en tenant compte des remarques suivantes notamment :

- *Le tracé de la nouvelle route rond-point de La Défense-forêt de Saint-Germain, serait présenté à l'enquête et à la conférence entre services avec deux hypothèses : un tracé rectiligne et un tracé infléchi vers le sud-ouest pour l'autre. Des études, qui se sont poursuivies entre temps, ont finalement retenu le tracé rectiligne.*
- *La largeur de la zone non aedificandi, de part et d'autre de l'axe rond-point de La Défense-forêt de Saint-Germain, au delà de l'avenue Perronet, devrait être augmentée afin qu'une telle perspective ne risque pas de paraître « étriquée » dans l'avenir. Pour tenir compte de cette dernière observation, le projet présenté comporte une largeur de 70 mètres de part et d'autre de l'axe (comme l'avenue Foch).*

À la suite des consultations des collectivités locales et des services de l'État, le projet dit de la région de La Défense a été pris en considération par arrêté ministériel du 10 août 1954 qui aboutira au décret du 20 mai 1955.

Mémoire descriptif du décret du 20 mai 1955

La partie de la banlieue de Paris située au-delà du rond-point de La Défense et s'étendant vers le nord-ouest jusqu'à la Seine, a relativement peu changé depuis un demi-siècle.

Contrairement à ce qui est observé en d'autres endroits, la densité de population y est restée très faible et l'importance des espaces libres est propice à la réalisation de grandes conceptions d'urbanisme. D'ailleurs, elle se heurterait à de sérieux obstacles d'ordre social ou financier.

Le projet d'aménagement de la région parisienne (Plan Prost) approuvé le 22 juin 1939, avait prévu diverses opérations sur ce vaste territoire qui, par sa position géographique (4 km de Paris) et son étendue (700 ha), présente un intérêt exceptionnel.

Ces opérations concernaient entre autre l'ouverture d'une voie nouvelle de 40 mètres de largeur avec 60 mètres de zones *non aedificandi*, prolongeant l'Avenue de la Grande Armée en direction de la forêt de Saint-Germain et la création d'espaces libres, d'intérêt régional d'une superficie de 63 hectares environ.

Depuis, l'évolution des événements a naturellement conduit à envisager sous des aspects nouveaux l'aménagement de cette région et à rechercher des solutions mieux adaptées à la diversité et à la complexité des problèmes surgis entre temps dans la région parisienne.



Déjà, Colbert avait pressenti le rôle de cette région, lieu de passage entre la capitale et la forêt de Saint-Germain. A la suite d'un arrêt du Conseil d'État du 24 août 1667, il avait fait tracer les Champs-Élysées par Le Nôtre. Sans doute, en son temps, la réalisation de cette liaison entre la ville et la forêt ne présentait pas le caractère d'urgence qu'elle a aujourd'hui, et même dans la seconde moitié du XVIII^{ème} siècle, la nécessité n'en est pas apparue suffisante pour que les avenues amorcées à l'époque de Perronet aient été prolongées jusqu'à leur destination naturelle. Mais, le projet, qui pouvait paraître jadis une audace ou un luxe, répond maintenant à des besoins évidents.

Parmi ceux-ci, les plus impérieux sont étroitement solidaires : c'est la création de nouveaux quartiers d'habitations ; c'est l'établissement de vastes espaces verts avec la possibilité d'en utiliser certaines parties à l'occasion des grandes expositions et c'est enfin l'ouverture d'une voie nouvelle.

Le prolongement de la grande perspective historique serait traité en large mail avec une voie destinée à desservir les futurs quartiers et parcs d'exposition et à donner un accès à la forêt de Saint-Germain.

Dans les espaces verts, certains emplacements pourraient recevoir les grandes expositions nationales ou internationales. Rappelons qu'à la suite de la décision prise par l'Assemblée nationale constituante de 1945 d'organiser une exposition universelle, la commission chargée de rechercher l'emplacement le mieux adapté à cette réalisation avait désigné les terrains situés au-delà du rond-point de La Défense. Ce choix l'avait emporté sur les sept autres emplacements envisagés. Le rapport concluait que l'aménagement d'un parc de grandes expositions dans ce secteur « *s'insérerait heureusement dans le cadre des réalisations prévues au projet d'aménagement de la région parisienne* ».

Ces espaces couvrent environ 100 hectares et les principales manifestations pourraient se situer de part et d'autre du grand parc-promenade de l'axe de La Défense – forêt de Saint-Germain, jusqu'à l'Île de Chatou comprise.

Toutes ces raisons suffiraient à justifier l'intérêt d'un tel projet d'aménagement, mais la crise du logement constitue un impératif encore plus rigoureux, qu'il s'agisse de supprimer les taudis existants ou de créer des quartiers nouveaux d'habitations pour utiliser immédiatement les ressources en terrains de cette partie de la région parisienne.

En application de la loi du 3 janvier 1952 actant la construction de 4 000 logements dans la région parisienne, 2 500 sont entrepris par l'État sur la commune de Nanterre. La loi foncière donne à l'État et aux collectivités publiques la possibilité d'acquérir des terrains bâtis ou non, et de les rétrocéder à des particuliers ou à des personnes morales, publiques ou privées en vue de la réalisation du projet d'aménagement.

Le décret du 20 mai 1955 simplifie les opérations d'urbanisme et de construction et facilite la rénovation des îlots urbains et la destruction des taudis. Il y est également prévu la possibilité d'approuver des projets d'aménagement portant sur une partie du territoire considéré. C'est dans le cadre de cette procédure qu'est présenté le projet d'aménagement de 1955.

Le décret du 20 mai 1955 définit le programme du projet d'aménagement de « *La Défense* ». Voici quelques-uns des articles :



- **Article premier** - Champ d'application : la région dite « de La Défense, à laquelle s'appliquent les dispositions générales ci-dessous, est définie par le périmètre comprenant les communes de Courbevoie, Nanterre et Puteaux.

- **Article deux** - Affectation : la région ainsi définie est affectée à des bâtiments à usage d'habitation collective ou individuelle, à des bâtiments publics ou à caractère public et à des emplacements susceptibles d'être utilisés pour des expositions temporaires ou permanentes.

Pourront également y être implantés, après avis du comité d'aménagement de la région parisienne, les édifices destinés à faciliter la diffusion de l'art ou de la culture ou le progrès des techniques industrielles, commerciales ou agricoles.

- **Article trois** - Servitudes *non aedificandi*. Il est notamment indiqué :

- une servitude *non aedificandi* est aussi prévue sur une largeur de 70 mètres de part et d'autre de l'axe dans le prolongement de la perspective Etoile-Défense au-delà de la ligne de chemin de fer de Paris à Versailles et jusqu'à la Seine.

- Une servitude *non aedificandi* d'une largeur de 4 mètres est prévue de chaque côté de la route nouvelle de Nanterre à la Garenne.

- Enfin, une servitude *non aedificandi* de 50 mètres est prévue en bordure de Seine.

- **Article sept** - Dispositions concernant les voies de circulation. Le projet comporte :

Pour les routes :

1°/ La création d'une voie nouvelle de 40 mètres de largeur plus 100 mètres de zones *non aedificandi* dans le prolongement de l'axe Etoile-Défense.

2°/ L'ouverture d'une voie transversale de 24 mètres de largeur plus 8 mètres de zones *non aedificandi* partant de la Boule à Nanterre, sensiblement perpendiculaire au prolongement de la perspective de l'axe Etoile Défense et se dirigeant vers le carrefour RN 192 et RN 308 à la Garenne-Colombes. (Il s'agit de l'actuelle avenue Joliot-Curie).



Photos aériennes où l'on voit la construction de l'avenue Joliot-Curie Source : archives départementales des Hauts-de-Seine





3°/ L'élargissement à 33 mètres de la RN 186 (avenue de la République).

4°/ L'élargissement à 20 mètres de la rue de Courbevoie et de la rue de Valmy sur le territoire de Nanterre et Puteaux.

Pour les voies ferrées :

Le déplacement vers le nord des installations ferroviaires de la gare de La Folie et des magasins actuels de la SNCF voisins de la ligne de chemin de fer Paris Saint-Germain. Cette opération devra être conçue de manière à permettre l'établissement, en direction du pont de Neuilly, d'une voie ferrée, raccordée aux lignes de banlieue de la SNCF (Saint-Germain et Maisons-Laffitte) et en correspondance avec la ligne de Versailles, susceptible d'être prolongée ultérieurement dans Paris en transversale Est-Ouest à grand gabarit avec raccordement à la ligne de Vincennes. (Cette ligne a été créée avec la ligne A du RER.)

- **Article huit** - Déplacement de l'établissement central du matériel aéronautique à Nanterre

- Le projet prévoit le déplacement de l'établissement central du matériel aéronautique à Nanterre en vue de dégager des terrains disponibles pour l'implantation de quartiers nouveaux d'habitation (ancien camp de La Folie)

- **Article neuf** - Dispositions concernant les cimetières

- La création de cimetières intercommunaux ou régionaux devra permettre le transfert progressif des cimetières actuellement inclus dans le périmètre du présent projet.

- La durée maximum des concessions dans les cimetières actuellement compris dans le périmètre du présent projet d'aménagement sera de 30 ans avec faculté de renouvellement de chaque période de 30 ans.

- **Article dix** - Les dispositions des projets d'aménagement des communes de Courbevoie, Nanterre et Puteaux non modifiées par le présent projet restent applicables.

L'État avec ce décret décide la création d'un vaste projet d'aménagement sur une superficie de 760 hectares dont 620 sur la commune de Nanterre. Il se dote en même temps de pouvoirs exceptionnels notamment du droit de préemption et d'expropriation, il fixe lui-même les règles d'aménagement, des projets routiers et des équipements. Il va même jusqu'à décider de l'avenir des cimetières. Nanterre est dessaisie de ses prérogatives en matière d'aménagement sur la moitié de son territoire.

Lors du conseil municipal du 3 octobre 1955 Fernand Baillet, premier adjoint au maire de Nanterre, fait part au conseil municipal des nombreuses réclamations qui ont été déposées au cours de l'enquête publique ouverte à la mairie du 12 au 28 septembre 1955 sur le projet relatif à l'aménagement de la région dite de « La Défense ».

Il indique qu'il n'a pas été tenu compte des réserves formulées par la délibération du 17 décembre 1953. Le conseil décide de joindre au dossier la délibération ci-après :

« Après avoir examiné le projet d'aménagement de la région dite de "La Défense" ;





« Considérant que les réserves formulées dans sa délibération du 17 décembre 1953 sur l'avant-projet qui lui était soumis n'ont pas été satisfaites et que rien ne figure au dossier indiquant qu'elles ont été seulement étudiées, à savoir :

- 1°) Approbation du plan d'aménagement communal,*
- 2°) Garantie aux petits propriétaires pour la sauvegarde de leurs intérêts,*
- 3°) Garantie de relogement des locataires évincés,*
- 4°) Aide financière de l'État à la commune pour lui permettre de poursuivre les réalisations exceptionnelles consécutives au projet en cause.*

« Attendu que le nouveau projet marque, par rapport à l'avant projet soumis au conseil municipal le 17 décembre 1953, une aggravation des emprises sur le territoire communal,

« Attendu que la municipalité et les élus n'ont même pas été consultés au cours de l'élaboration de ce projet qui intéresse cependant la moitié du territoire communal »,

« Pour ces motifs :

Fait siennes les observations présentées par les pétitionnaires de Nanterre. Donne un avis défavorable au projet d'aménagement de la région dite de « La défense » sous sa forme actuelle et demande que ce projet soit soumis à une nouvelle étude avec le concours et sous le contrôle des élus communaux, cantonaux et parlementaires intéressés et après consultation des associations représentatives des intérêts particuliers touchés par l'opération tels que : propriétaires, locataires, commerçants, artisans, industriels, etc. de manière à dégager, à l'intention des auteurs du projet, tous les éléments et précisions nécessaires pour qu'apparaissent sur le plan et dans les documents annexes les détails de chaque opération et les délais prévus pour leur exécution.

Décide de joindre la présente délibération au procès-verbal d'enquête ».

Dans sa séance du 23 janvier 1956 le conseil municipal de Nanterre, réuni en session extraordinaire, sous la présidence du maire Raymond Barbet, émet à nouveau un avis défavorable au projet d'aménagement de La Défense.

Après l'avis des collectivités locales, un nouveau décret reprenant pour l'essentiel celui du 20 mai 1955 paraît au journal officiel du 26 octobre 1956. Il a été signé par Guy Mollet, président du Conseil des ministres, le 20 octobre 1956.

Décisions prises par ce décret :

I- Opérations de voirie

A – Voirie nationale

Prolongement de l'axe Etoile-Défense par une voie nouvelle de 40 mètres de largeur avec 100 mètres de zones *non aedificandi*.

Elargissement de l'avenue du général De Gaulle au débouché sur le rond-point de La Défense.

Elargissement à 33 mètres de la RN 186.

B- Voirie départementale

Ouverture d'une voie nouvelle de 21 mètres de largeur avec 8 mètres de zones *non aedificandi*, dite liaison « Nanterre-La-Garenne » (Joliot-Curie)

C- Voirie urbaine

Elargissement à 20 mètres de la rue de Courbevoie, à Nanterre, et de la rue de Valmy, à Courbevoie.



II- Opérations intéressant des services publics autres que la voirie

A- Liaisons ferroviaires

Prolongement à grand gabarit de la ligne métropolitaine N° 1 constituant l'amorce d'une liaison transversale rapide est-ouest raccordée aux lignes SNCF

B- Espaces libres publics

Création d'espaces libres susceptibles d'être utilisés en tout ou en partie pour des expositions temporaires ou permanentes.

C- Etablissements d'enseignement

Création d'un ensemble d'établissements du second degré et technique avec terrains de sports.

Extension du groupe scolaire Victor-Hugo, à Nanterre.

D- Autres services publics

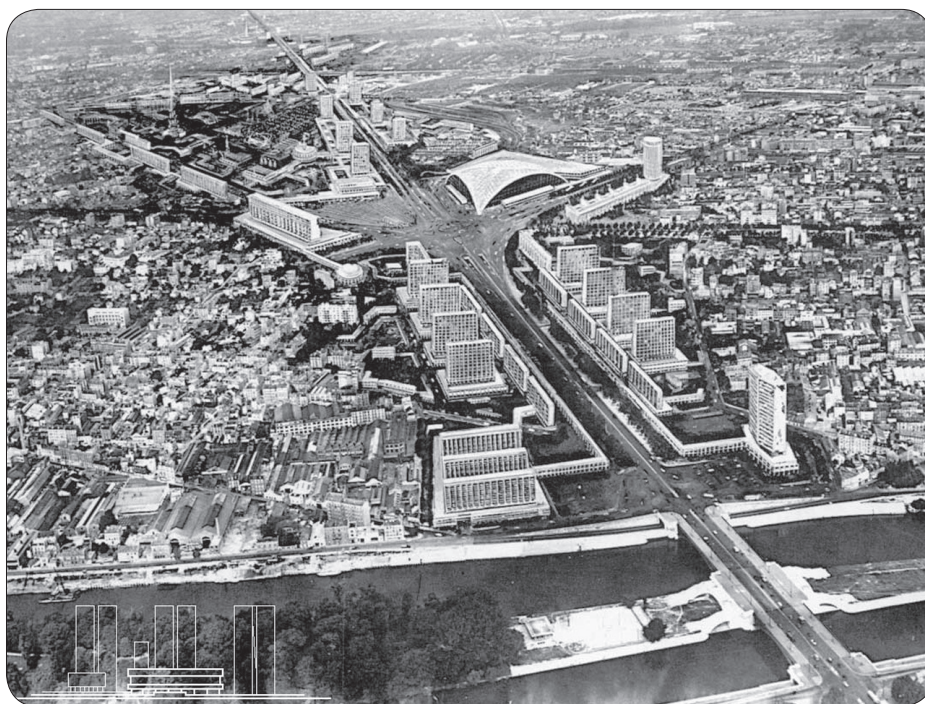
Réservation de terrains nécessaires au déplacement des installations de la société nationale des chemins de fer français.

III- Zones affectées à un genre spécial d'occupation

A- Aux abords du rond-point de La Défense.

B- A Nanterre, entre l'agglomération actuelle de Nanterre et la voie nouvelle dite liaison « Nanterre-La Garenne ». (Il s'agit du secteur B2, situé entre l'avenue Joliot-Curie et le centre-ville où sera construite la mairie actuelle et le quartier Joliot-Curie). Le 9 août 1956, pour montrer au monde que la France d'après-guerre se redressait, l'Assemblée nationale propose d'organiser une exposition universelle à La Défense. Eugène Auguste-Petit, le ministre de la Reconstruction, demande à trois grands architectes de lui proposer le schéma d'aménagement de la région de La Défense pour y organiser l'Exposition. Mais ce sujet a provoqué une polémique. L'idée se réduit au projet d'un palais permanent d'exposition qui permettait de mettre en valeur les réalisations nationales. L'exposition se fait à Bruxelles, mais le schéma

Plan Camelot-De Mailly-Zehrfuss de 1960 Source : Epad



d'aménagement proposé par Camelot, Zehrfuss, de Mailly conforte l'idée qu'un nouveau quartier, vitrine de la France moderne y aurait sa place. La Fédération des industries mécaniques possédait un terrain triangulaire donnant sur le rond-point de La Défense. Ayant eu vent du projet, son président, Emmanuel Pouvreau, demande tout naturellement aux trois architectes de lui étudier un projet de grand palais des expositions et de l'intégrer dans l'aménagement global du futur quartier. Mais cette construction à cet emplacement a suscité la polémique. Certains auraient préféré voir s'édifier une statue commémorant les héros militaires. Quant au président de l'académie d'architecture, il dénigra le





futur Cnit (centre national des industries et des techniques) et le traita « *d'abri pour foire* » dans un article du Parisien Libéré.

Emmanuel Pouvreau réussit à trouver les financements et à convaincre ses partenaires industriels de réaliser ce pari technique et architectural qu'est le Cnit. Inauguré en 1958 par le général De Gaulle, il reste pendant près de dix ans le seul édifice de La Défense.

L'État, pour maîtriser et réaliser ses grands projets, avait créé en 1953 un nouvel organisme : le service d'aménagement de la région parisienne (SARP) intégré dans l'organigramme du ministère de la Reconstruction et du logement. Ce service remplace le comité d'aménagement de la région parisienne (CARP) institué en 1941. Le CARP était un organisme consultatif, le SARP est un organe d'exécution de l'État, dûment inscrit dans la hiérarchie du ministère, et initialement rattaché à la direction de l'aménagement du territoire pilotée par André Prothin qui sera par la suite le premier président de l'Epad. Il passe ensuite sous la houlette de Paul Delouvrier, préfet délégué au district de la région parisienne.

Le cadre institutionnel dans lequel prend place le SARP confirme que l'urbanisation de la région parisienne a été le fait de l'État pendant toute cette période dite « des trente glorieuses » et que le rôle des élus territoriaux a été réduit à la portion congrue. Il faudra attendre 1983 et les lois de décentralisation pour voir les choses évoluer, à l'exception de La Défense qui restera une opération d'intérêt national sous l'autorité de l'État.

La création de l'Établissement public d'aménagement de La Défense (Epad)

En 1958, le gouvernement lance l'opération de La Défense dans le prolongement du décret de 1956. Il crée un organisme pour la mener à bien, l'Établissement public d'aménagement de La Défense (Epad). Préalablement à cette décision, les collectivités locales ont été consultées en 1957.

Le conseil municipal de Nanterre s'est réuni en session extraordinaire le 22 janvier 1957. La délibération est rédigée ainsi :

« Le conseil,

Après avoir entendu le mémoire de M. le maire au sujet de l'aménagement de la zone dite « de La Défense » et les moyens pouvant être retenus pour la coordination des opérations de réalisation du plan directeur fixé par le décret du 20 octobre 1956, Considérant qu'il apparaît nécessaire de confier cette mission de coordination à un Établissement public,

Considérant qu'il est indispensable que le décret devant créer cet établissement définisse très exactement son activité, en donnant en même temps aux collectivités locales le moyen d'être représentées en fonction même des divers intérêts qu'elles ont à sauvegarder,

Délibère :

Article unique - Est demandé à M. le préfet de la Seine d'agir auprès du gouvernement pour que soit créé un Établissement public chargé de coordonner les opérations de réalisation du plan directeur de l'aménagement de la zone dite de La Défense, sous



G/ Un mode de financement spécial en raison des obligations devant lesquelles seront placés les offices HLM pour assurer le relogement des familles modestes évincées par l'opération ».





Le conseil municipal du 22 janvier 1957 formule beaucoup de réserves et d'exigences pour la création de l'Établissement public d'aménagement de La Défense sans émettre un avis défavorable.

Un décret du 9 septembre 1958 créant un Établissement public d'aménagement de la zone de la région dite « de La Défense dans le département de la Seine, est signé par le président du conseil des ministres, Charles de Gaulle.

Article 1^{er}- 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 constructions de logements prévus au projet d'aménagement sus visé ;

Article 2- Cet établissement prend le nom d' « aménagement de la région de La Défense ».

Sa durée est de trente ans.

Article 3- L'Établissement est administré par un conseil d'administration de seize membres, à savoir :

1. Huit membres représentant les collectivités locales et établissements publics suivants :

- Trois représentants du département de la Seine, dont au moins un conseiller municipal de la ville de Paris ;
- Un représentant de chacune des communes de Courbevoie, Nanterre et Puteaux ;
- Un représentant de l'office des transports parisiens ;
- Un représentant de la chambre de commerce de Paris ;

2. Huit représentants de l'État, à savoir :

- Deux représentants du ministre de la Construction ;
- Deux représentants du ministre des Finances et des affaires économiques ;
- Un représentant du ministre de l'Intérieur ;
- Un représentant du ministre des Travaux publics, des transports et du tourisme ;
- Un représentant du ministre de l'Industrie et du commerce ;
- Un représentant du ministre de l'Éducation nationale.

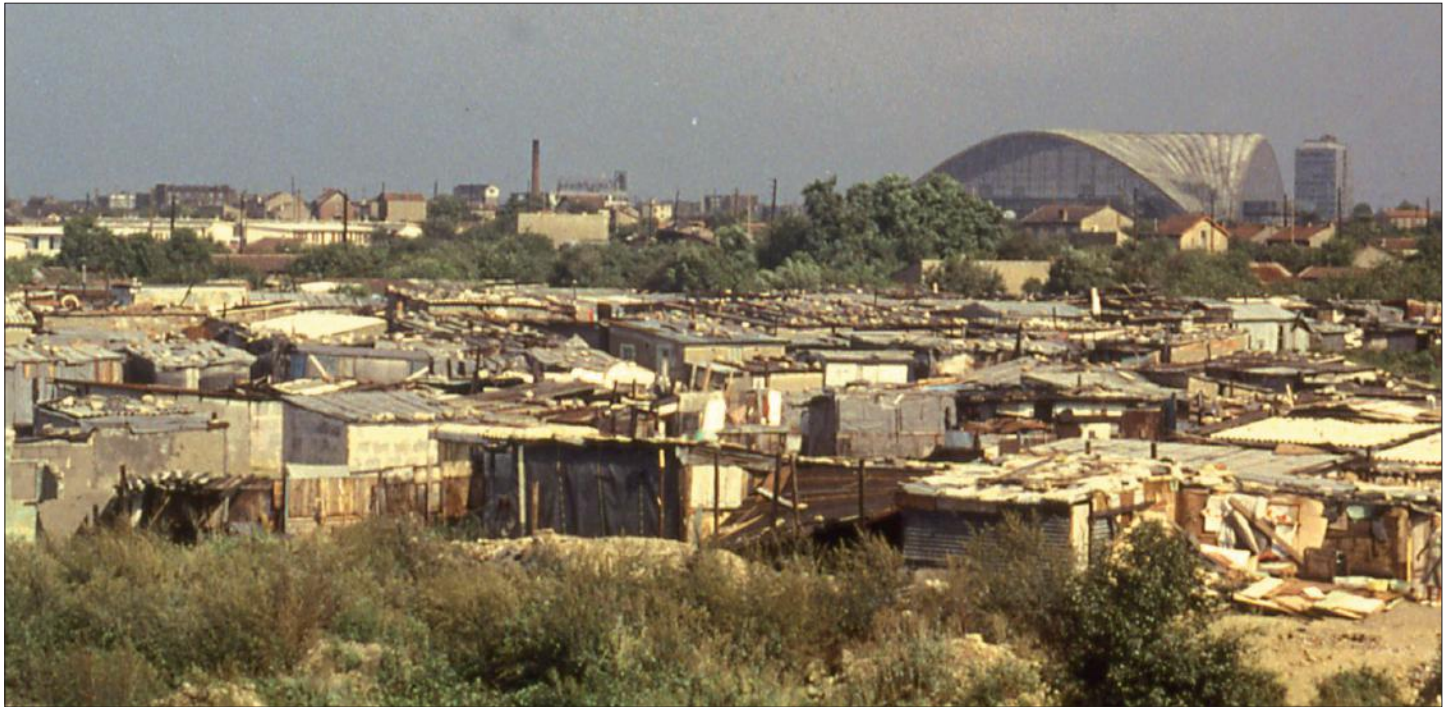


Vue aérienne des Fontenelles en 1963
Source : archives municipales de Nanterre

On peut constater, au travers de la composition de ce conseil d'administration, la maîtrise totale par l'État de cet Établissement public qui a tous les pouvoirs. Chacune des communes concernées est représentée par un élu seulement sur seize membres du conseil d'administration. Nanterre dispose d'une seule voix alors que la moitié de son territoire est intégré au projet de La Défense

Cette période de développement économique d'après-guerre est une période de grave crise du logement. Les grandes cités HLM commencent à sortir de terre au Petit-Nanterre, aux Provinces-Françaises, à Berthelot etc. Pour cela le patronat a recours massivement à une main d'œuvre immigrée qui va construire ces logements sans pouvoir y accéder. L'industrie automobile fera la même chose puisque quatre vingt pour cent des ouvriers des usines automobiles seront des travailleurs immigrés.





Le bidonville de la rue de la Garenne en 1970 Source : D.R

Ces travailleurs en provenance de l'Algérie, de l'Espagne, du Portugal puis du Maroc sont, dès leur arrivée, dirigés vers les bidonvilles qui grossissent chaque jour. Nanterre voit se développer plusieurs bidonvilles dont celui de la rue de la Garenne, aujourd'hui quartier du parc, qui sera un des plus grands bidonvilles de la région parisienne. 14 000 personnes vont vivre entassées dans des baraquements vétustes. Les bidonvilles disparaîtront en 1971 pour être remplacés par des cités de transit. Ces dernières seront définitivement résorbées et détruites quinze ans après leur construction.

L'Epad se met au travail

Un document écrit en 1986 par Loïc Josse et Olivier Boissonet décrit l'historique de l'intervention de l'Epad sur le territoire de Nanterre et notamment de la ZAC B1, aujourd'hui quartier du parc. Que dit ce document ?

« L'Epad est le premier Établissement public créé en France. Il est chargé de l'aménagement d'un secteur englobant 760 hectares dont 415 restant à exproprier à l'époque, soit 9 250 logements, 1 650 propriétaires concernés et 25 000 personnes à déplacer ainsi que 480 ateliers et usines.

Ce périmètre est subdivisé en plusieurs secteurs : zone A, et zone B, elle-même subdivisée en trois zones, B1, B2, B3.

La zone A, située sur Puteaux et Courbevoie, sera le quartier d'affaires de La Défense pour accueillir bureaux et sièges sociaux des grandes entreprises.

La zone B à Nanterre est destinée aux logements et aux équipements publics pour accueillir les expropriés ».





Le réseau ferré est constitué dans sa configuration finale d'une voie RER qui se dédouble pour desservir Saint-Germain d'une part et Montesson d'autre part, ces deux branches se recoupant avec la nouvelle voie SNCF Paris St-Lazare-Mantes à une nouvelle gare au point « P ».

Une occupation des sols différenciée

Outre le quartier d'affaires constitué par la zone A, un deuxième secteur d'activités tertiaires est prévu à terme sur le point « P » Le point « M » et la gare RER Nanterre-préfecture doivent desservir le centre administratif du nouveau département des Hauts-de-Seine, ainsi qu'un centre artistique universitaire, le musée du XX^{ème} siècle et un parc public de 45 hectares.

Au nord la faculté de Nanterre jouxte l'A86 tandis que deux zones industrielles, au nord du point « M » (Les Groues) et à l'ouest le long de la Seine en accord avec le SDAURIF, servent au relogement des activités expropriées de la zone A.

Les logements se répartissent en trois sous-ensembles correspondant aux secteurs B1, B2, B3.

Dans le secteur B1, un habitat à forte densité doit s'organiser au sud du parc autour d'un axe d'équipements locaux, commerciaux et scolaires. 10 000 logements sont prévus.

Les deux autres secteurs se partagent le reste du programme sous forme d'habitat à densité moyenne.

L'ensemble du périmètre Epad, alors occupé par un habitat vétuste (selon l'Epad), des bidonvilles, de petites industries, d'anciennes carrières et terrains vagues, est entièrement concerné par un réaménagement qui va faire l'objet d'un plan masse établi par André Remondet à la demande de l'Epad.

Ce plan connaîtra une réalisation partielle à la fois, au sud de la Zone B1, avec les groupes des Fontenelles et du Champs-aux-Melles et dans le quartier du Chemin-de-l'Île dans la zone B3 (les grands ensembles de la zone B2, Joliot-Curie, Berthelot, sont antérieurs aux études Epad).

Ces grandes orientations définies par l'État au travers de l'Epad au début des années 60, méritent quelques commentaires :

- Il y a une différenciation très nette entre la zone A sur Puteaux et Courbevoie qui va accueillir 850 000 m² de bureaux générant des ressources importantes pour ces communes et la zone B vouée quasi uniquement à accueillir les expropriés, habitants ou entreprises. On parle de deux pôles de développement économique, le point « M » (Nanterre-préfecture), et le point « P » situé face à l'université côté avenue de la République où pourrait se développer un pôle tertiaire sur les terrains occupés par la papèterie de la Seine.
- L'importance des expropriations envisagées montre que cet aménagement ne se faisait pas sur un espace désertique même si certaines habitations pouvaient être considérées comme vétustes.
- Les autoroutes et les échangeurs sont qualifiés par l'Epad d'éléments structurants pour Nanterre, alors qu'au contraire, à l'instar des voies SNCF et RER ils constituent des barrières qui contribuent à morceler le tissu urbain et à isoler les quartiers les uns des autres.

Les points positifs sont la création d'un parc de 45 hectares qui sera réduit à 25





hectares et le musée du XX^{ème} siècle qui ne se fera pas.

Au début de l'année 1965, André Malraux, ministre de la Culture, demande à Le Corbusier d'étudier sur le site du point « M » un vaste programme imbriquant le musée du XX^{ème} siècle et un complexe réunissant quatre écoles d'art : architecture, arts décoratifs, cinéma et musique, dans l'emprise du parc.

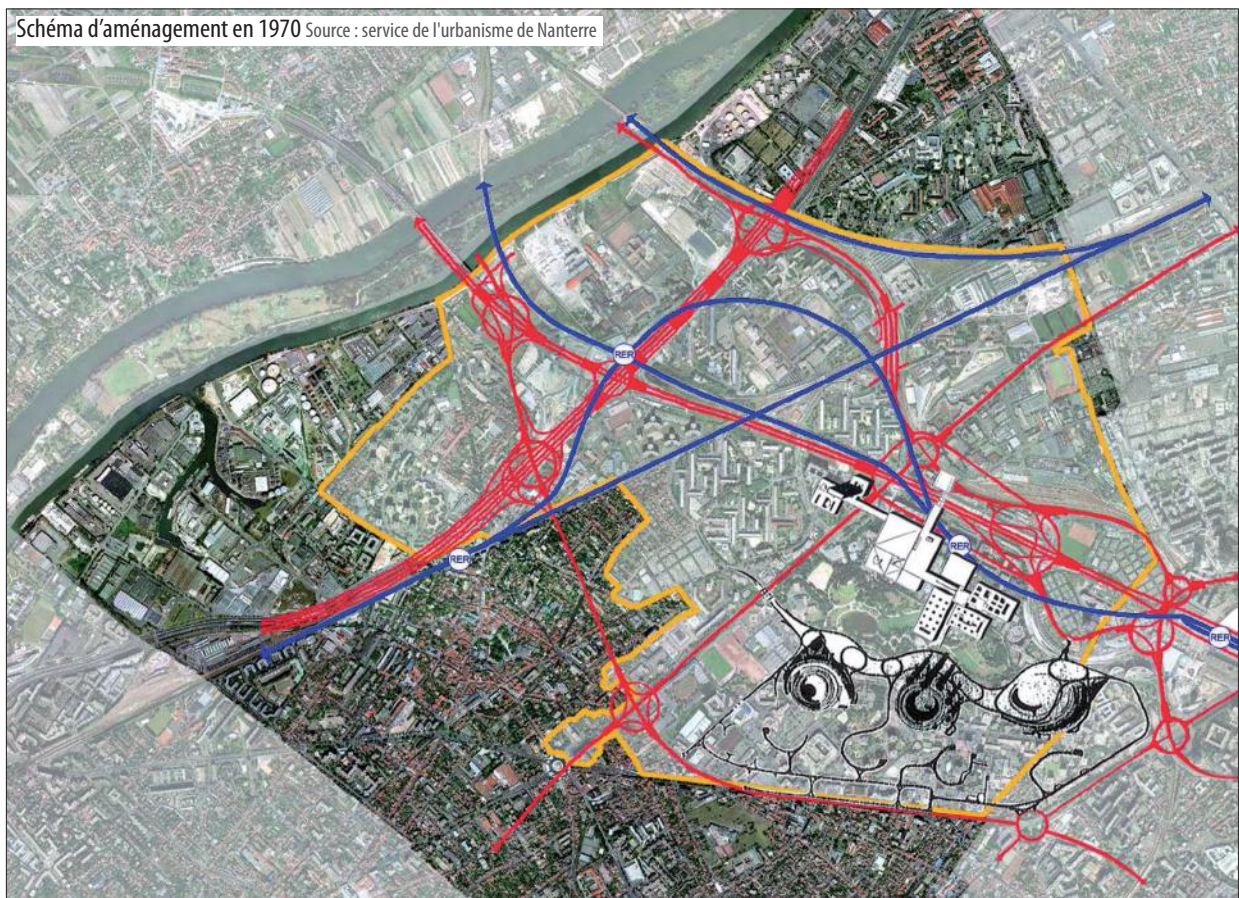
La mort de Le Corbusier, l'été 1965, laissera le projet à l'état de croquis d'intention. Les études seront poursuivies par son collaborateur, André Wogensky.

Le schéma directeur d'aménagement urbain de la région parisienne ainsi que le découpage départemental de la région parisienne étant approuvés ce même été 1965, le programme est complété par le centre préfectoral en vis-à-vis du musée par rapport à l'avenue Joliot-Curie.

Par la suite les études de l'atelier zone B de l'Epad vont développer le programme d'un « centre civique » comportant le musée, le ministère de l'Éducation nationale ainsi que des bureaux, des espaces de loisirs et de sports, des surfaces commerciales et l'auditorium ovoïde de l'esquisse Wogensky. La tour Nicolas Schöffer faisait son apparition de l'autre côté de l'A14.

Les trois ensembles, préfecture, musée du XX^{ème} siècle et tour Schöffer sont reliés entre eux par une dalle.

L'ensemble préfectoral avec le tribunal sera effectivement réalisé mais la décision du transfert du musée du XX^{ème} siècle à Beaubourg par le Président Georges Pompidou en 1969 remettra en cause le reste du programme. Seule l'école d'architecture sera dans un premier temps construite dans le parc et par la suite sera édifiée l'école de danse de l'Opéra de Paris.





Un premier plan masse sur la zone B1 : Tours et marinas pour 34 000 habitants.

C'est ainsi que L. Josse et O. Boissonnet définissent le plan d'aménagement du secteur B1.

Intégrant les données d'un parc de 44 hectares dans lequel s'implante l'ensemble culturel conçu par Wogensky, l'Epad avec André Rémondet comme architecte en chef pour le secteur B, élabore un plan masse sur la base du schéma de structure établi par l'IAURP et l'Epad.

Le projet se caractérise par une dalle piétonne linéaire, assurant la liaison directe avec la dalle de la zone A et regroupant la majeure partie des équipements sur une trame de triangles équilatéraux de 12 mètres de côté.

Au nord de cette structure et sur le parc, 3 immeubles gradins d'habitation de 10 à 40 niveaux semi circulaires laissent pénétrer le parc entre eux. Ils regroupent les équipements sociaux culturels, sociaux et commerciaux au niveau de la dalle, les équipements scolaires et sportifs au rez-de-chaussée sur le parc et les services et parkings sous la dalle et en sous-sol. Entre la dalle piétonne et la RN13, des opérations de logements sociaux se présentent sous forme de tours de 16 à 18 niveaux, disposées en grappe de part et d'autre des deux coulées vertes du parc vers le sud.

Le secteur B3 : l'urgence du relogement.

Situé entre l'autoroute A86 et la Seine, le secteur B 3 est exclusivement résidentiel alloué au relogement dû aux réalisations du RER et des autoroutes du périmètre Epad.

Le secteur B3 comprendra donc des programmes HLM et PSR (programme social de relogement), des foyers, ainsi que des centres de transit.

Le plan masse comprend 3 200 logements neufs répartis en tours de 10 à 17 niveaux et en immeubles bas de 5 niveaux. La composition du plan sur la base de triangles équilatéraux se retrouve ici comme trame d'implantation des tours.

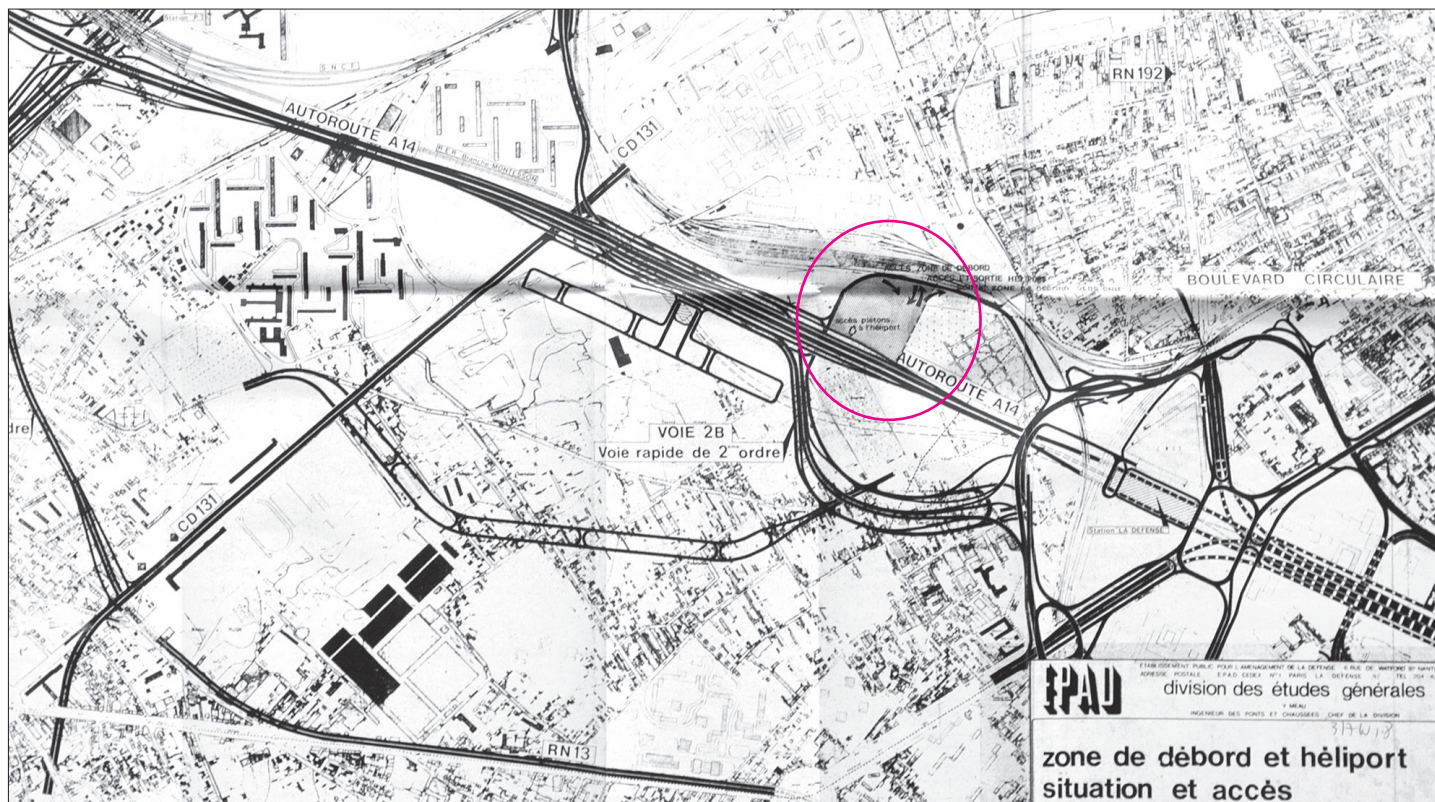
Il s'agit là du programme de Logirep au Chemin-de-l'Ile qui ne sera heureusement pas réalisé en totalité. Sur le terrain qui accueille le jardin des Acacias d'autres immeubles en forme de « Y » de 5 niveaux devaient être construits. La municipalité a stoppé la densification en classant le terrain en espace vert.

Des projets de dessertes et des projets architecturaux spécifiques

Un héliport à Nanterre

Dès les années 60, on voit apparaître un emplacement rue des Sorins situé sur la commune de Nanterre indiquant un projet d'héliport. Des études techniques avec plans à l'appui ont situé cet héliport à l'emplacement des stades de Puteaux à côté des cimetières de Puteaux et de Neuilly. L'Arena se construit actuellement sur ce site. L'objectif de ce transport spécifique était de relier La Défense aux aéroports parisiens et était destiné aux hommes d'affaires pressés des sièges sociaux pour leur éviter les affres des embouteillages.





Situation du projet d'héliport sur Nanterre
Source : archives Defacto

Dans les années 1980, les structures non achevées de l'A14, réalisées 10 ans plus tôt, seront utilisées comme héliport. Les nuisances imposées aux Nanterriens étaient insupportables et ont suscité de nombreuses protestations. Ce projet d'héliport sera heureusement abandonné définitivement.

Des projets d'aérotrains

L'aérotrain est un véhicule glissant sur coussin d'air au-dessus d'une voie aérienne sur des piliers.

En 1957, Louis Duthion, ingénieur de la société Bertin, met en évidence un phénomène imprévu : l'effet de sol. En 1961, il dépose le brevet du coussin d'air. En 1964, Jean Bertin présente une maquette de 1,5 m de long aux pouvoirs publics et à la SNCF.

Le 15 avril 1965 voit la création de la société d'étude de l'aérotrain, avec l'appui de la délégation interministérielle à l'aménagement et à la compétitivité des territoires (Datar).

En 1965, un prototype à l'échelle 1/2 de l'aérotrain 01 est construit. Il peut embarquer quatre passagers, sa propulsion à hélice est assurée par un moteur d'avion. Deux systèmes de coussins d'air assurent la sustentation et le guidage.

En 1966, une voie d'essai de 6,7 km de long est construite dans l'Essonne pour l'aérotrain 01 entre Gometz-le-Châtel et Limours sur la plate-forme désaffectée de la ligne Paris-Chartres par Gallardon. L'aérotrain 01 y circulera à plus de 200 km/h.

En 1967, l'aérotrain 02 est construit par la société d'études et de constructions aéronavales au Bourget. Mieux profilé que le précédent, et propulsé par un réacteur, il atteint des vitesses plus élevées.



Photos d'aérotrain et de son support
Source : Bertin



Le 14 novembre 1967, l'aérotrain 01 atteint la vitesse record de 345 km/h ; il était équipé pour la circonstance d'un turboréacteur complété d'une fusée d'appoint à poudre.

Le 22 janvier 1969, l'aérotrain 02 atteint la vitesse record de 422 km/h sur la voie d'essai de Gometz-le-Chatel.

En 1969, une voie expérimentale de 18 km est construite entre Ruan, au nord d'Artenay et Saran dans le département du Loiret. Cette voie en viaduc à cinq mètres au-dessus du sol est soutenue par des piliers qui limitent l'emprise au sol. Elle est censée s'inscrire dans une future ligne Paris-Orléans. Le tracé rectiligne autorise des vitesses de 400km/h. Elle est équipée de deux plates-formes aux extrémités permettant le retournement de l'aérotrain, et d'une plate-forme centrale à Chevilly permettant de le garer dans un hangar. La même année, l'aérotrain 180 – 250 est conçu pour une vitesse de croisière de 250 km/h. Ce véhicule de 26 mètres de long, pesant 24 tonnes et offrant 80 places assises, est propulsé par deux turbines.

L'année 1969 voit également la construction de l'aérotrain S44, une version destinée au transport suburbain à propulsion électrique telles que des liaisons centre-ville-aéroport. Il est équipé d'un moteur Merlin-Gérin et conçu pour une vitesse de 200 km/h.

En juillet 1971, un projet d'aérotrain devant transporter 160 passagers à 200 km/h entre Cergy et La Défense est échafaudé.

Ce projet traversait Nanterre avec un trajet parallèle à celui du RER La Défense-Cergy. Il était conçu avec une plateforme en béton en forme de T inversé posée sur des pylônes en béton à cinq mètres de hauteur.

Le 21 juin 1974, un contrat de construction d'une ligne d'aérotrain entre la ville de Cergy-Pontoise et le quartier d'affaires de La Défense est signé par l'État.

Le 17 juillet 1974, soit un mois après, l'État revient sur sa décision. Le projet d'aérotrain Cergy-Pontoise La Défense est abandonné.

Les raisons de l'abandon : dans les années 60 la SNCF avait du retard dans le développement des transports rapides. Elle perdait une clientèle au profit d'Air Inter et ses avions plus rapides que le train et l'extension du réseau autoroutier connaissait une accélération.



L'expérience japonaise d'un train reliant Tokyo à Osaka à 210 km/h en 1964 ainsi que les premiers essais de l'aérotrain à plus de 200 km/h donnèrent aux ingénieurs de la SNCF l'idée que la vitesse pouvait être une planche de salut. Les années 67-68 ont donc été celles du développement du futur train à grande vitesse. La SNCF expérimenta en 1967 les 200 km/h avec le capitole Paris-Toulouse.

Une fois les études achevées, la SNCF, pourtant actionnaire de l'aérotrain, conclut à la supériorité de son projet par rapport à l'aérotrain.

A compter de ce moment, Jean Bertin et son aérotrain se sont découvert de véritables adversaires et opposants à leur technologie.

Les différents projets de lignes commerciales proposées au gouvernement telles que : Roissy-Orly ; Paris-Lyon ; Paris-Orléans durent faire face à de nombreuses réticences.

L'étude de la ligne Cergy-La Défense a cependant été conclue en juin 1974 et après de longues mises au point, le contrat de réalisation fut signé entre le gouvernement et Bertin le 21 juin 1974.

Mais, en juillet de la même année, Valéry Giscard d'Estaing, à peine élu président de la République prit la décision d'annuler le contrat.

L'État s'est alors désengagé de la technologie de l'aérotrain au profit du train à grande vitesse de la SNCF, et c'est le 8 septembre 1975 que Giscard d'Estaing annonça la mise en chantier de la ligne Paris-Lyon par TGV inaugurée le 22 septembre 1981 par François Mitterrand.

L'Epad, en 1971, étudia un autre projet d'aérotrain pour relier La Défense à la ville nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines. Ce projet était inconnu de la ville de Nanterre pourtant très concernée, le tracé empruntant la RN13 et la RN 190 (les avenues Georges-Clémenceau et Lénine).

On peut imaginer l'impact d'un tel projet constitué d'une plateforme en béton à cinq mètres de hauteur implantée sur les avenues Georges-Clémenceau et Lénine sur laquelle aurait évolué un train à une vitesse élevée.

La desserte RER et SNCF

La construction d'une ligne Est-Ouest est envisagée dès 1929, entre la gare Saint-Lazare, celle de la Bastille sur la ligne de Vincennes, et d'autre part, la gare de Lyon. Mais il faudra attendre les années 1950 pour voir les projets de RER relancés.

En 1956, une étude du directeur du réseau ferré de la RATP de l'époque relance l'idée du RER en préconisant la réalisation d'un réseau en forme de croix orientée nord-sud et est-ouest. Le principe d'une ligne régionale commence à s'imposer, mais se heurte à des hésitations des pouvoirs publics sur le meilleur moyen de desservir le quartier de La Défense. La SNCF se rapproche de la RATP pour étudier sur le plan technique la réalisation du futur réseau régional.

En décembre 1959, la RATP et la SNCF présentent à un comité spécialisé du Fonds de développement économique et social un projet de ligne de Saint-Germain-en-Laye à Boissy-Saint-Léger. Le tracé est parallèle à la ligne numéro 1 du métro de Paris.





Le 14 mars 1960, un comité interministériel décide de débiter la construction de cette ligne en réalisant un premier tronçon à grand gabarit entre le rond-point de La Défense et le pont de Neuilly. La RATP demande alors au Syndicat des transports parisiens l'allongement de ce tronçon primitif de façon à obtenir une liaison La Folie-Etoile.

Le 23 février 1961, le projet de création du tronçon La Folie-Etoile est approuvé et confié aux soins de la RATP.

Le 6 juillet 1961 le ministre des Travaux publics et des transports, Robert Buron donne un coup de pioche symbolique sur l'île de Neuilly, lançant officiellement les travaux de construction du premier tronçon reliant l'Etoile à La Défense. Début 1962, le tunnel est mis en chantier. Un bouclier d'un type nouveau destiné à forer le tunnel, d'un diamètre de 8,70 mètres, descend par le puits de La Défense profond de 23 mètres. La nature diverse des terrains rencontrés rend difficile la progression du chantier, il n'avance que de 160 mètres en 1963.

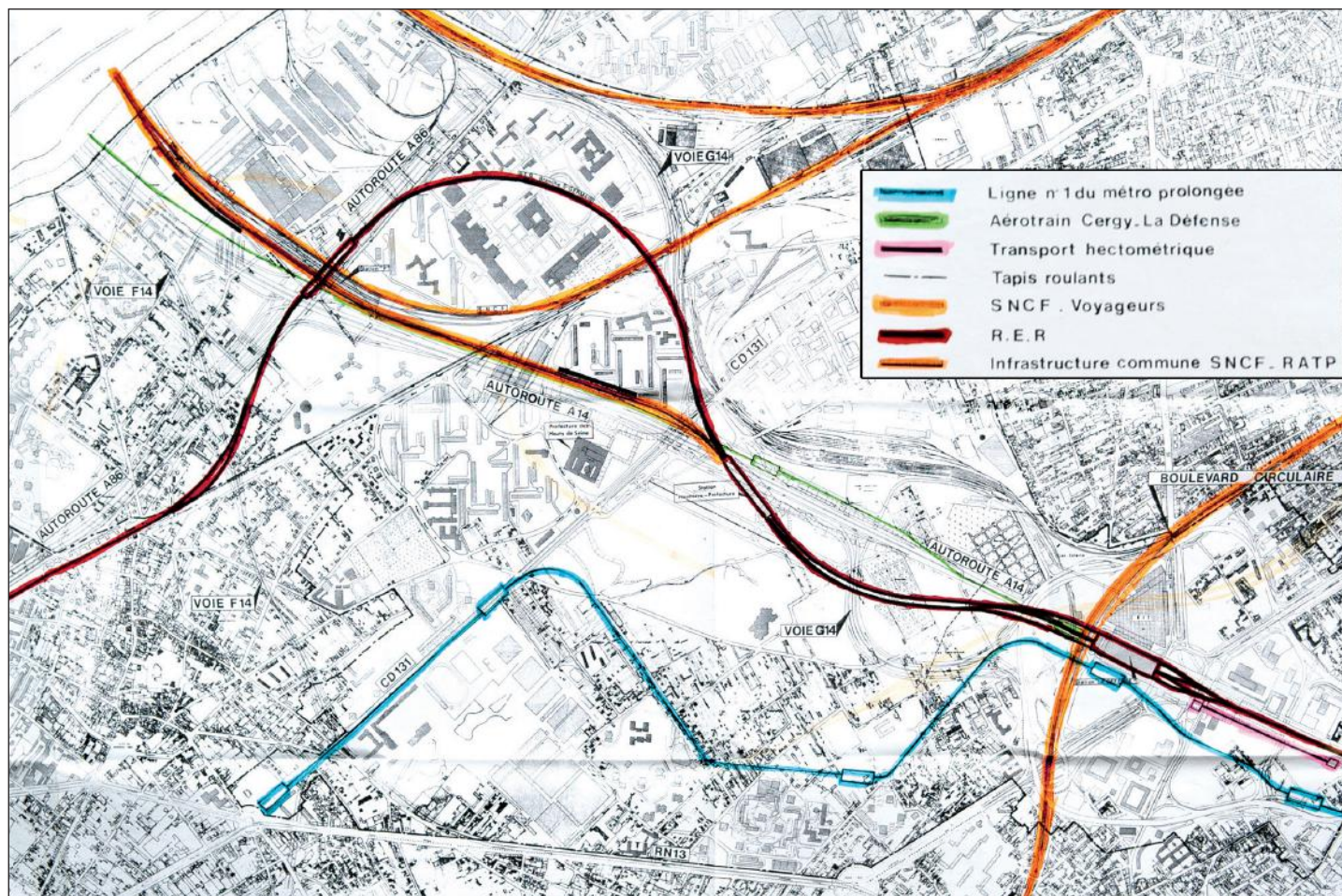
Le 31 mai 1963, le conseil d'administration de la RATP estime que le projet manque de cohérence. En effet, le tronçon La Folie-Etoile pouvait inciter le public à douter de la validité du réseau régional compte tenu de la correspondance qu'il nécessiterait pour se rendre de Saint-Germain-en-Laye à l'Etoile. Cette rupture de charge inciterait les voyageurs à poursuivre leur voyage vers Saint-Lazare. C'est pourquoi, l'entreprise demande au Syndicat des transports parisiens de raccorder la ligne de Saint-Germain-en-Laye au tronçon de La Folie-Etoile, tronçon prolongé vers Auber.

Le 6 juin 1963, le syndicat des transports parisiens accepte la demande de la RATP, confirmant la réalisation du tronçon Saint-Germain-en-Laye - Auber pour la partie ouest de la transversale est-ouest. Pour la partie est, il décide de la réalisation du tronçon Nation-Boissy-Saint-Léger.

En novembre 1963, une modification du tracé de la ligne entre La Défense et Nanterre est effectuée, vers le sud la ligne Paris-Mantes. Dans deux objectifs : mieux desservir un quartier destiné à recevoir de nombreux équipements, notamment culturels, et permettre en correspondance avec le RER le nouveau tracé, dit « N », comportait deux gares : une gare « M » pour la desserte des équipements culturels et une gare « P » pour la correspondance avec la ligne SNCF, adjacente à la route nationale 186 (avenue de la République). Le tracé se raccordait à la ligne de Saint-Germain à l'extrémité Est de la gare de Nanterre, l'actuelle gare Nanterre-ville. En juin 1964, Marc Jacquet, ministre des Travaux publics et des transports adopte ce tracé et décide de céder à la RATP le tronçon Saint-Germain-en-Laye - La Folie, une fois raccordée au RER.

Le point « P » : situé avenue de la République face à l'entrée de l'université. Il devait accueillir la gare de desserte Nanterre-université. Cette gare était l'élément essentiel dans les projets de l'Epad pour étendre le quartier d'affaires de La Défense sur Nanterre par un vaste projet immobilier mais qui, pour se développer, nécessitait la disparition des Papeteries de la Seine qui fabriquaient encore à l'époque, entre autre, le papier pour le journal « Le Parisien » avec 1200 ouvriers employés dans cette usine. Le tracé du RER comportait une vaste boucle passant en souterrain sous l'université





Projets de lignes de transports en commun

Source : archives municipales

pour atteindre le point « P » et ensuite ressortir à l'air libre en plein milieu du quartier Rouget de Lisle pour se raccorder à la ligne de Saint-Germain juste avant la gare Nanterre-ville. On peut imaginer ce que serait devenu ce quartier avec une trémie de sortie du RER. Il aurait quasiment disparu car invivable. L'Epad avait commencé à acquérir des propriétés pour le compte de la RATP.

Ce projet ne verra pas le jour pour plusieurs raisons. La menace de la fermeture des Papèteries en 1969 a déclenché une réaction des ouvriers qui ont engagé une lutte très importante pour conserver leur outil de travail et leur emploi. Le développement des villes nouvelles et du quartier d'affaires de La Défense étant prioritaire cela ne permettait pas de s'engager sur le plan économique dans un autre secteur tertiaire confronté à des difficultés importantes. De plus, lors du percement du tunnel sous l'université, des problèmes techniques graves ont provoqué l'arrêt des travaux. En effet, à cause du mauvais état du sous-sol, le restaurant universitaire s'est effondré. A l'époque, il était situé à l'entrée de l'université côté avenue de la République. Ce projet de point « P » sera définitivement abandonné en 1972.

Fin 1964, le tunnel l'Etoile-La Défense ne mesure toujours que 500 mètres. La lenteur du chantier due à la mauvaise qualité des sols, conduit à décider de réaliser la traversée de la Seine non par forage par bouclier mais par fonçage de caissons.





Une machine américaine commence en mars 1965, du côté de l'Etoile, la réalisation assez rapide du tunnel. Mais, celle-ci est émaillée d'incidents à cause du terrain comme l'affaissement du radier de la ligne n°1 du métro. Le chantier sera arrêté pendant quatre jours. Côté de La Défense, le bouclier atteint la Seine en juin 1965 après avoir foré 781 mètres de tunnel.

La machine américaine arrive à proximité du pont de Neuilly le 31 octobre 1967 après avoir foré 2752 mètres. Parallèlement, un canal est construit dans l'île de Neuilly sur lequel sont assemblés sept caissons en béton précontraint. Ils sont amenés par flottaison à leur emplacement définitif puis enfoncés un à un dans le cours de la Seine. La roche calcaire située sous le lit du fleuve, a été préalablement dégagée à l'explosif. Le premier caisson a été mis en place le 14 avril 1966, et le dernier en janvier 1968.

Le 19 janvier 1970, est ouverte la section ouest du RER entre l'Etoile et La Défense et le 23 novembre 1971, la navette Etoile-La Défense est prolongée jusqu'à la gare d'Auber. A ce propos Patrick Demeyer dans son ouvrage « La Défense histoire et histoires » (1991) rapporte une anecdote concernant la dénomination du RER. Les ingénieurs de l'Epad avait prévu de dénommer ce tronçon : « **m**étro **e**xpress **r**égional **d**éfense **é**toile ». C'est le peintre en lettres chargé de faire les pancartes de chantier qui alerta sur la lecture de l'abréviation. Les responsables décidèrent alors de la simplifier en RER.

Après cinq années de chantier, la navette est prolongée de La Défense à Saint-Germain-en-Laye le 1^{er} octobre 1972. Elle atteint Saint-Germain en empruntant la ligne de Paris Saint-Lazare qu'elle rejoint à partir de Nanterre-université par le biais d'un raccordement de faible rayon (150 mètres). Ce dernier avait été créé à l'origine pour permettre aux trains de la navette Auber-La Défense de rejoindre le dépôt atelier de Rueil-Malmaison. A la mise en service du prolongement, ce raccordement était encore considéré comme provisoire puisqu'il était toujours prévu de réaliser le point « P ». Une gare provisoire a été construite très rapidement pour permettre l'ouverture de la ligne. Il s'agit de la gare Nanterre-université (alors appelée La Folie-complexe universitaire) en remplacement de la gare en bois de La Folie afin de permettre une correspondance entre les trains SNCF et RER. Finalement le point « P » sera rapidement abandonné et la gare provisoire le restera jusqu'à la nouvelle gare inaugurée fin 2015.

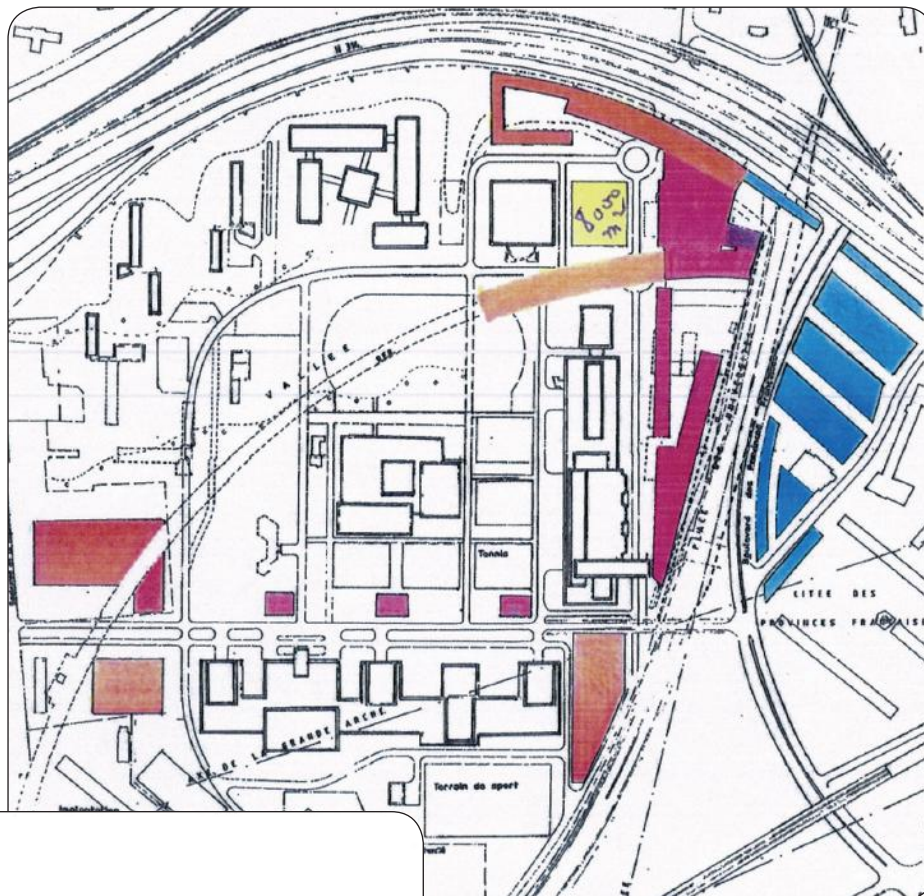
L'interconnexion

La desserte de la ville nouvelle de Cergy-Pontoise en construction se révélait insatisfaisante, le nouveau centre administratif du Val-d'Oise ne possédant aucune ligne ferrée. Il est quand même extraordinaire d'avoir créé une ville nouvelle sans prévoir sa desserte par des transports en commun.

La Défense en dix minutes par l'aérotrain de Bertin est envisagée en 1971, mais ce projet a été abandonné dès 1974. Une solution ferroviaire classique est alors de nouveau étudiée. La liaison Paris-Saint-Lazare – Cergy est décidée par création de divers raccordements et déclarée d'utilité publique en avril 1976. La ligne est mise en

Tunnel RER creusé sous l'université

Source : archives municipales



Travaux de l'interconnexion aux Provinces-françaises

Source : société d'histoire de Nanterre

service le 31 mars 1979. Elle est en correspondance avec la ligne A du RER à la gare Nanterre-université.

Le schéma directeur est révisé en 1976 et réaffirme l'importance des villes nouvelles et de leur desserte par le RER. L'interconnexion ouest, c'est-à-dire la desserte de la ligne de Cergy par la ligne A du RER, est déclarée d'utilité publique en avril 1984. Elle a pour objectif principal de relier la ville nouvelle de Cergy-Pontoise au quartier d'affaires de La Défense.



Un nouveau tronçon est réalisé pour raccorder le RER, à partir de la gare Nanterre-préfecture, à la ligne SNCF. La RATP décide pour cela d'intégrer le tunnel de sortie de Nanterre-préfecture dans le talus existant le long de la cité des Provinces-Françaises ce qui a nécessité la construction d'un mur de soutènement de grande hauteur devant les immeubles de l'allée de Gascogne pénalisant les habitants de ces bâtiments. La protestation des riverains et des élus a permis d'obtenir des plantations en abondance et la réalisation d'une promenade au-dessus du RER financée par la RATP et la SNCF pour améliorer l'environnement des habitants. D'autres solutions probablement plus coûteuses auraient pu être mises en œuvre notamment en utilisant le tracé initial du RER vers le point « P » puisqu'un tunnel non utilisé était déjà réalisé sous l'université. Ce tunnel existe encore sous l'université, il est utilisé par la RATP comme garage et entrepôt pour l'entretien du réseau. Le talus aurait pu être démoli lorsque la décision a été prise d'enfourer l'A14 en 1992. Cela aurait désenclavé la cité des Provinces-françaises.

Les actions des habitants et des élus ont retardé les travaux, mais n'empêcheront pas la réalisation et l'inauguration de cette interconnexion le 29 mai 1988.

Nanterre et la ligne de métro n°1

L'idée de prolonger la ligne de métro n°1 vers La Défense et Nanterre n'est pas nouvelle. Dès la décision de créer La Défense il a été envisagé de prolonger la ligne pour desservir le quartier d'affaires. D'ailleurs l'Epad en réalisant les fondations de La Défense avait anticipé l'arrivée du métro en construisant deux gares, une sous le cœur de La Défense, l'autre à proximité du pont de Neuilly côté Défense. Ces stations étaient conçues pour accueillir le métro qui à l'origine devait franchir la Seine en souterrain. La ligne de métro n°1 sera prolongée jusqu'à La Défense en 1992 en passant sur le pont de Neuilly et non en souterrain par mesure d'économie. De ce fait les deux stations réalisées par l'Epad sont toujours en attente d'un métro.

De même dès la création de La Défense, le prolongement vers Nanterre jusqu'à la Boule était aussi envisagé. Dans les documents d'urbanisme des années 60 et 70 apparaissent plusieurs tracés : l'un empruntait la RN13 et l'autre le tracé de l'avenue Pablo-Picasso avec ensuite deux variantes. La première desservait l'hôtel de ville par l'avenue Joliot-Curie, la seconde, par la rue de Courbevoie avec une station à la hauteur des anciens abattoirs. Tous les tracés se terminaient à la Boule. Lorsque la décision a été prise de prolonger la ligne n°1 uniquement jusqu'à La Défense le projet de prolongement à Nanterre a été abandonné.

La tour Schöffer-tour lumière

En 1963, Nicolas Schöffer commence à travailler sur la tour « lumière cybernétique » de Paris La Défense. Ce projet est présenté à André-Malraux en 1965 qui, tout en l'approuvant sur le principe, souhaitait que la tour dépasse les 300 mètres. Nicolas



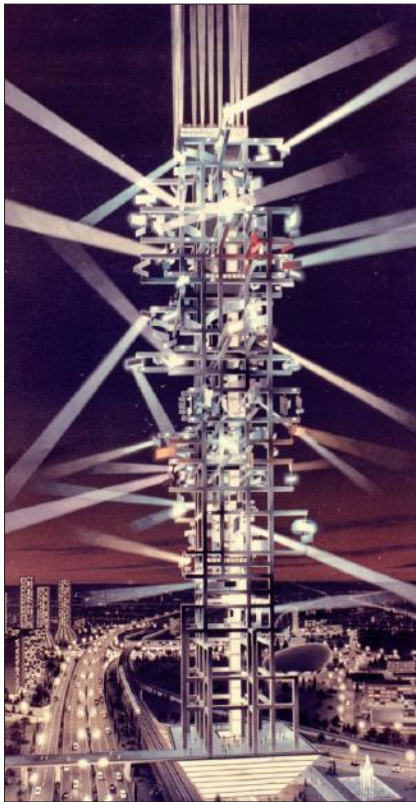


Photo du projet de la tour conçu par Schöffer
Source : archives Defacto

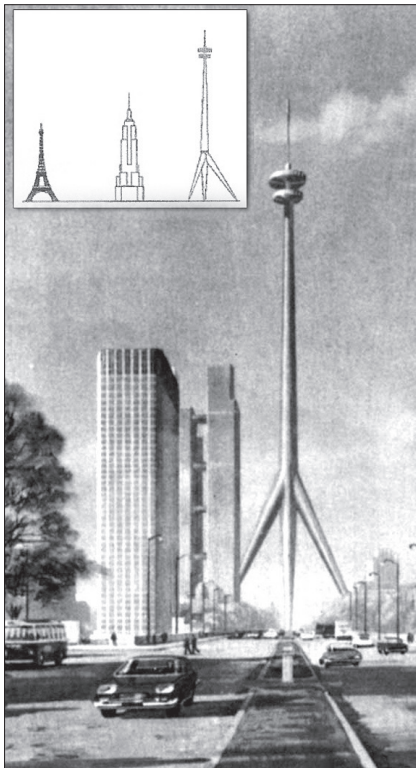


Image de la tour Polak Source : archives Defacto

Schöffer allonge alors l'ossature (initialement de 207 mètres) de 100 mètres exactement. Sa hauteur sera donc portée à 307 mètres.

La tour se présentera sous l'aspect d'une ossature asymétrique de 59 mètres de diamètre, réalisée en tubes carrés d'acier inoxydable, de 2 mètres de côté. A l'intérieur, quatorze miroirs courbes, articulés à différentes hauteurs, seront disposés à différentes distances de l'axe central du monument. Entre les 200 bras parallèles organisés en quatre directions orthogonales, 114 axes tournants seront actionnés par des moteurs électriques fonctionnant à vitesse variable. Ils supporteront 363 miroirs. Quelques 2085 flashes électroniques et 2950 projecteurs, la plupart colorés, seront orientés en direction des miroirs plans fixés sur les axes tournants.

Situés au sommet de la tour, quinze puissants projecteurs la prolongeront par des faisceaux lumineux jusqu'à une hauteur de 2 000 mètres. L'ensemble sera commandé par un cerveau central qui constituera l'essentiel du système cybernétique. Par ailleurs, sept plate-formes, desservies par trois ascenseurs et des escaliers rassembleront deux restaurants, des installations de signalisation, une salle de conférence, un bureau des PTT, des boutiques, etc. Le poids de l'ossature porteuse est estimé à 12 000 tonnes et, au total, la charge verticale de l'ouvrage au niveau du sol serait de 15 850 tonnes (la Tour Eiffel pèse environ 7 000 tonnes).

« Cette ossature transparente et aérienne, explique son promoteur, avec ses mouvements et ses éclairages variés et imprévus, constituera une sorte de ballet fantastique. De loin, pendant la journée, selon le degré de luminosité, et surtout pendant la nuit grâce à ses rythmes propres imposés par son système cybernétique, cette sculpture apparaîtra comme une immense flamme vivante ».

Le Premier ministre, Georges Pompidou, approuve le projet et le président de la République Charles de Gaulle l'accepte.

En 1974, la mort de Georges Pompidou, alors Président, et la crise pétrolière auront raison de ce projet de tour.

La tour Polak

À la même époque, les frères Polak proposent la construction d'une tour de télévision gigantesque à La Défense.

Le projet se développera de 1964 à 1969 pour aboutir à la réalisation d'une tour à la fois de tourisme et pour la transmission télévisuelle. C'est la tour « tourisme-TV ». Des millions de téléspectateurs doivent bénéficier de la couverture de cette tour, la plus haute structure jamais construite par l'homme. A. et J. Polak frères ont ainsi été les concepteurs d'une tour de télévision et du tourisme haute de 725 mètres, comportant un restaurant suspendu à 600 mètres du sol. La diffusion d'émissions de télévision en couleur devait s'opérer dans un rayon de 250 kilomètres.

Sa structure était un fuseau en tôle d'acier pleine, posé sur trois pieds haubanés obliques. Le projet fut finalement abandonné pour causes financières, de localisation, et en raison de l'arrivée des satellites de communication, utilisés plus tard pour remplacer les tours TV.





L'arrivée de l'université à Nanterre

Le début des années 60 c'est aussi la construction de la faculté de Nanterre qui vient se poser sur l'emplacement de l'ancien camp d'aviation de La Folie. Sa construction débute en 1963 et l'université ouvre ses portes à la rentrée 1964. Elle a pour objectif dans un premier temps de désengorger la Sorbonne. D'abord limitée à une faculté de lettres et de sciences humaines, elle accueille une faculté de droit et de sciences économiques en 1966. Elle deviendra l'université Paris-X en 1970. C'est un évènement important et positif pour notre ville qui devient une ville universitaire.

La construction de cette faculté qui accueillait 8000 étudiants les premières années a été décidée dans la hâte et sans réflexion sur son environnement. Elle est cernée par les voies de chemin de fer et des voies rapides. Elle est desservie à l'époque par une toute petite gare en bois, « *la halte de La Folie* ».

Elle n'a aucun lien avec la ville. Les étudiants, les personnels enseignants et techniques ne disposent d'aucun service public de proximité ni aucun service commercial. Cela continue d'ailleurs d'être un handicap pour l'université bien sûr mais aussi pour la ville de Nanterre.



L'Université aujourd'hui Source : société d'histoire de Nanterre





Vue aérienne du quartier de Provinces-
Françaises-Berthelot
Source : société d'histoire de Nanterre



Le camp d'aviation de La Folie en 1965
Source : société d'histoire de Nanterre



L'université "Paris ouest Nanterre La Défense"
aujourd'hui
Source : société d'histoire de Nanterre





La naissance du département et la construction de la préfecture

Les départements de la petite couronne, dont celui des Hauts-de-Seine, sont créés le 10 juillet 1964.

Le 25 février 1965 la décision est prise de construire la préfecture à Nanterre qui devient ville préfecture.

Le projet est confié par André Malraux à André Wogensky principal collaborateur de Le Corbusier.

En juillet 1967, deux chantiers s'ouvrent simultanément, celui d'une préfecture provisoire, et celui de la préfecture définitive. La première provisoire fonctionnera quatre ans, de mars 1968 à mai 1972, la seconde définitive ne sera achevée que le premier semestre 1972 et occupée peu après.

L'inauguration officielle aura lieu le 31 janvier 1973 par le ministre de l'Intérieur Raymond Marcellin.

Un an avant l'ouverture de la préfecture, en 1971, le bidonville de la rue de la Garenne est résorbé et rasé, les occupants relogés dans des baraquements provisoires pour plus de 10 ans. C'est la naissance de la cité Gutenberg (ou cité blanche) qui s'ajoute à celle voisine, André-Doucet, à celle des Grands prés et à celle du pont de Bezons. Il faut attendre un incendie mortel d'une cité de transit à Colombes en 1982 pour que le gouvernement décide enfin de mettre de gros moyens, notamment financiers, pour reloger toutes ces familles dans plusieurs villes du département dont Nanterre. La disparition du bidonville de la rue de la Garenne va libérer les espaces pour l'aménagement du secteur B1 qui va servir dans un premier temps à accueillir les déblais des fondations des tours de La Défense et du RER. Ces dépôts de terre et de gravats vont modeler le parc tel que nous le connaissons aujourd'hui.

La Préfecture provisoire en 1968

Source : archives départementales





Photo de l'emplacement de la Préfecture avec en premier plan le bidonville de la rue de la Garenne. Source D.R.



△ La construction de la Préfecture
Source : archives départementales



◁ La Préfecture face à la future ZAC B1 en 1972
Source : archives départementales





DE 1969 À 1986 LES PLANS DE L'EPAD **SUR NANTERRE ÉVOLUENT**

Cette année là, en 1969, un nouveau dirigeant arrive à la tête de La Défense, il s'agit du président Jean Millet sous le ministère Chalandon.

Un nouveau plan masse est adopté pour la zone A, le quartier d'affaires. Le programme passe de 850 000 m² de bureaux à 1 550 000 m² justifié par le gouvernement pour assurer l'équilibre financier de l'opération. C'est le début de la fuite en avant qui d'ailleurs ne s'est jamais arrêtée.

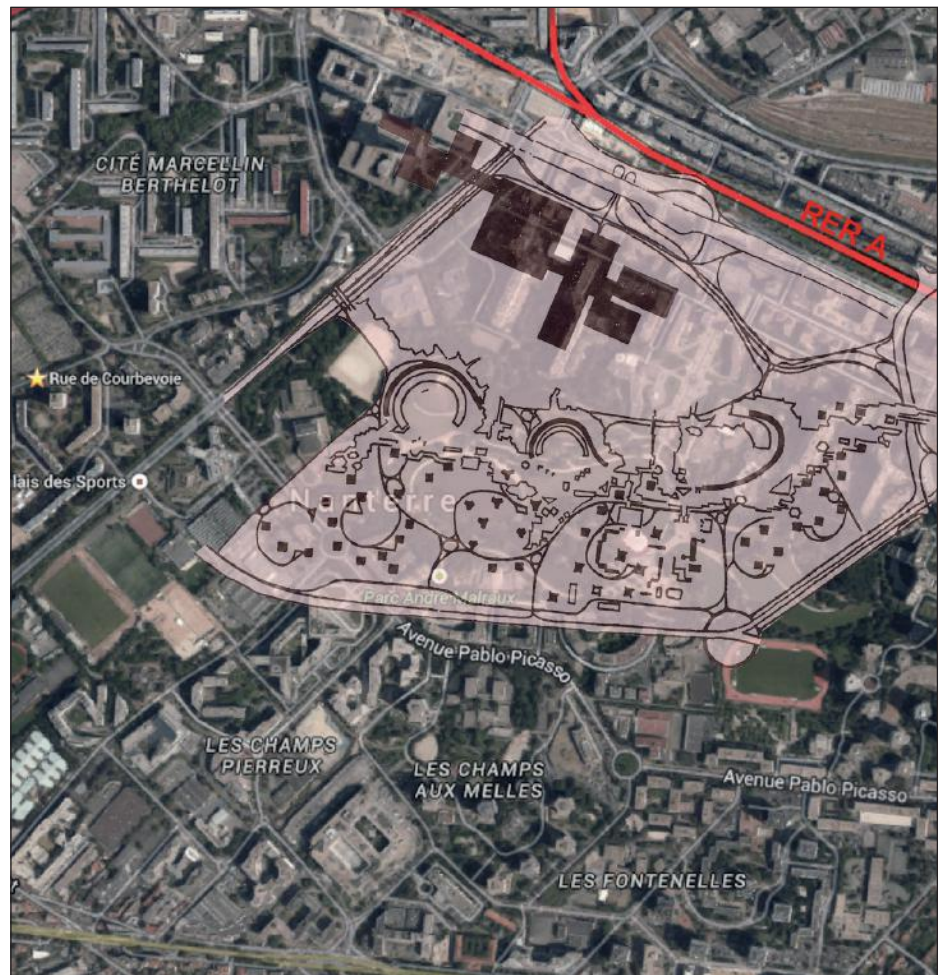
Les projets à Nanterre évoluent aussi en permanence en fonction des propositions d'équipements ou de leur abandon.

Le document de Josse et Boissonnet mentionne : « *Malgré les avantages offerts par les infrastructures de la zone B (desserte des points M et P), les options générales de l'aménagement de la région parisienne sont en faveur d'un développement du secteur tertiaire en ville nouvelle et notamment Cergy-Pontoise.*

Aussi la réalisation des surfaces de bureaux, nécessaire quant à la réalisation des infrastructures de transport du point « M » dans le secteur B1 nord, prévue pour 300 000 m², ne sera réalisé qu'à concurrence de la moitié et ce pour répondre au projet d'implantation du ministère de l'Education nationale ».

Schéma d'aménagement du futur quartier du parc en 1966

Source : fond de carte Google Earth et Epad



Un nouveau programme

Dans ce document un nouveau programme apparaît et il se présente ainsi :

après une phase d'analyse, le « *schéma organique* » présente un programme concernant chacun des secteurs de la zone B. Les objectifs pris en compte sont ambitieux :

il s'agit de réaliser rapidement un chef-lieu de département tout en assurant un équilibre financier global. A l'époque les stations RER du point « M » et du point « P » sont respectivement prévues pour 1972 et 1974. Seule la première sera réalisée. Les programmes du secteur B 1, premier à être réalisé, et B 3 sont définis, celui du secteur B 2 restant à titre indicatif. Outre les surfaces de bureaux et de logements les études prenaient en compte les écoles du ministère des Affaires culturelles, le programme communal de Nanterre (nouvelle mairie, centres administratifs et sportifs, maison de la culture) et l'intégration de l'université dans l'organisation urbaine environnante.

	B 1					
	Point "M" et B1 Sud	Terrains Citroën	B 2	B 3	TOTAL	
Logements HLM, ILN, PLR	2.900	800	600	2.000	6.300 logts.	
Logements Primes et prêts secteur libre	2.900	800	300	2.000	6.000 logts.	
Bureaux administratifs	130.000 m ²	-	-	-	130.000 m ²	
Bureaux destinés à la vente	270.000 m ²	30.000 m ²	80.000 m ²	800.000 m ²	1.180.000 m ²	
Commerces	4,5 à 6 ha	-	-	3,5 à 5 ha	8 à 11 ha	
Equipements scolaires (1)	10 à 11,3 ha	2,5 à 3 ha	0,8 à 1,2	8,5 à 9,1	21,8 à 24,6 ha	
Equipements sportifs	7 à 10 ha	1,6 à 2 ha	0,9 à 1,2	2,8 à 4,2	12,3 à 17,4 ha	

Ce tableau indique uniquement le programme à réaliser sur la Zone B et ne tient pas compte des logements ou activités existant déjà. Il suppose donc le remplacement d'une partie des activités et logements existants dans les secteurs opérationnels de B1, B2 et B3.

(Ce tableau ne sera jamais porté à la connaissance de la municipalité car ce programme nécessitait la disparition de l'usine Citroën avec ses 4 000 salariés et des Papeteries de la Seine avec ses 1 200 salariés).

Le point « M » : une cité linéaire

L'étude « *schéma organique* » propose un nouveau parti urbain et un plan masse de la zone B 1 nord autour du point « M » et de la station Nanterre-préfecture. L'option retenue est celle d'une ville linéaire sur un tronçon de 1 km et axé sur la Préfecture parallèlement à l'A14.

(À cette époque l'A14 est prévue en élévation et constituait une véritable barrière).

Le schéma se présente ainsi :

- Une circulation nationale A14 et un parking de dissuasion de 2 500 places
- Un programme de bureaux, formant écran avec une place centrale, « le forum », au dessus de la station RER couplée à une desserte autobus.
- Un axe urbain, circulation de quartier à niveaux différenciés pour les piétons et les automobiles et intégrant les équipements et activités supports d'une animation urbaine.



Le quartier nord se construit le long de l'A14 dont on voit un tronçon avec un parking de 500 places en-dessous Source D.R.



L'école d'architecture sera la première construction de la ZAC en 1971. Source : D.R.



Tours Aillaud et parc Source : D.R.

- Un programme de 2 000 logements en gradins d'épannelage descendant vers le parc.
- Des équipements publics largement ouverts sur le parc comprenant notamment les 4 écoles nationales d'art.

Tous ces éléments de programme sont reliés entre eux par une dalle réservée aux piétons qui ne sera jamais réalisée. Les premiers bâtiments construits sont conçus en fonction de cette dalle, c'est le cas pour la préfecture dont le rez-de-chaussée se trouve à 7 mètres de hauteur mais aussi de la Chambre de commerce, de l'hôtel Itinéraires, des immeubles Valonna et Liberté. Par la suite, compte tenu de l'abandon de la dalle piétonne, l'Epad a dû rajouter des ascenseurs et des escaliers mécaniques pour accéder aux rez-de-chaussée de ces immeubles.

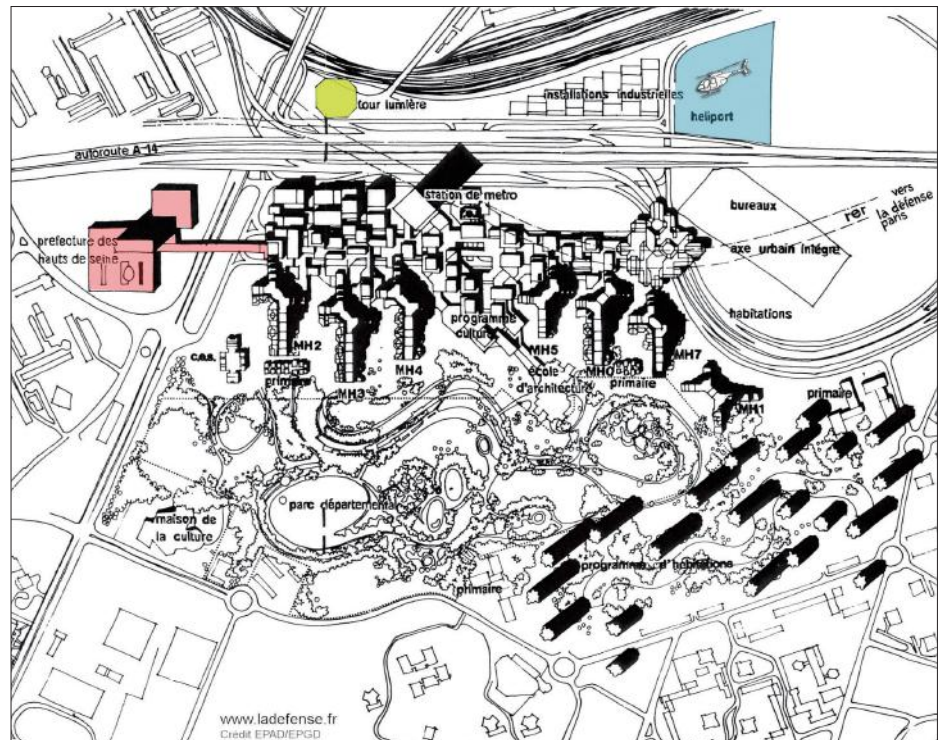
A partir de 1971, l'évolution du plan masse est significative. Le point « P » est abandonné. La zone B1 évolue en fonction des décisions prises par l'Epac à savoir : augmentation du programme de logements qui passe à 6 000 dont 3000 au nord et 3000 au sud du parc. Deux architectes seront désignés par l'Epac, Jacques Kalisz au nord et Emile Aillaud au sud. Le plan masse dépendra de ces deux architectes.

Concernant l'aménagement du point « M », un rapport présenté au conseil d'administration de l'Epac du 3 avril 1970 précise : « l'importance des investissements consentis pour la construction du RER impose de toute évidence que des réalisations viennent justifier ce moyen de transport puissant qui va desservir, à l'exception de la Préfecture, une zone actuellement couverte de terrains vagues, de bidonvilles et de terre de dépôt ».

« Dans l'état actuel des choses, le projet d'aménagement prévu aux abords de la station M est celui d'un ensemble culturel s'étendant sur 44 hectares comportant :

- un musée du XX^{ème} siècle ;

Schéma de l'ensemble Préfecture, grandes écoles, musée du XX^{ème} siècle et tour lumière
Source : archives Defacto





L'école de danse de l'Opéra de Paris sera construite entre 1983 et 1987 Source : D.R.

- quatre écoles : Arts décoratifs, musique, architecture, cinéma
- un parc public de 25 hectares environ.

Or, récemment, la décision a été prise par le gouvernement de créer un musée d'art contemporain à Paris, dans le quartier des Halles, supprimant ainsi le musée du XX^{ème} siècle du programme de la zone B ».

« Le ministère de l'Education nationale a manifesté le désir de s'installer au Point « M », puis a pris – en ce qui le concerne- la décision de s'implanter à La Défense ; il est en outre envisagé que le secrétariat d'État chargé de la Jeunesse, des sports et des loisirs s'y intègre. La zone A n'étant plus en mesure d'absorber un programme de cette importance, qui de plus s'accorderait mal avec le caractère de quartier d'affaires qui marque cette zone, un emplacement a été indiqué comme possible par le ministère, à proximité de la station du RER . Il s'agirait d'une tour de 60 000 mètres carrés hors-œuvre environ, et d'une hauteur de 60 mètres. Le ministère de l'Education nationale a lancé un concours d'architecture pour le choix de l'architecte ».

La création de la ZAC B1 qui deviendra le quartier du Parc

Pour accélérer la construction de logements, l'Epad décide de créer une zone d'aménagement concerté d'un périmètre de 90 hectares à partir des réflexions précédentes. L'année 1972 sera consacrée à la mise au point du programme et des documents nécessaires à la création de la ZAC mais sans concertation réelle avec la ville.

Le programme de la ZAC est fixé directement par le gouvernement qui s'adresse par une lettre du ministre de l'Équipement au président de l'Epad, datée du 9 février 1972 dont le contenu est le suivant :

Objet – Programme de l'Epad

« A l'issue des réunions interministérielles qui ont traité du programme de votre Établissement public, M. le Premier ministre a pris les décisions que vous voudrez bien trouver ci-après.

Ces décisions ont été arrêtées dans le but de limiter l'ampleur des programmes de bureaux à réaliser à un niveau compatible avec les objectifs de la décentralisation des emplois tertiaires, et avec ceux d'une répartition mieux équilibrée des emplois en région parisienne.

Ces décisions ont tenu compte de la nécessité d'assurer la réussite urbanistique et l'équilibre financier de cette opération publique d'aménagement, exceptionnelle par son ampleur et par sa qualité.

Programme :

Le programme de la zone A comprendra la réalisation de 1 550 000 mètres carrés de bureaux.

Le programme de la zone B comprendra la réalisation :

D'un ensemble de logements atteignant au moins 6 000 logements et comportant au plus 2 000 logements très aidés par l'État et 2 000 logements moins aidés,

Du ministère de l'Education nationale,



*De 100 000 mètres carrés de bureaux qui ne devront être affectés qu'à des activités en rapport avec le caractère de centre urbain départemental de cette zone,
D'un parc urbain et la mise en réserve des terrains restant le long de l'autoroute A14.*

2- Redevance :

Conformément à l'avis exprimé par le conseil d'administration du district, le taux de la redevance des bureaux s'élèvera à 300 francs le mètre carré dans la zone A et à 400 francs le mètre carré dans la zone B.

4- Aucune réalisation ne sera entreprise dans les zones B 2 et B 3 ».

Ce programme décidé unilatéralement par le gouvernement sera soumis au conseil d'administration de l'Epad le 1^{er} mars 1972 sous forme d'une délibération. Raymond Barbet réagira, voici des extraits de son intervention :

Monsieur le Président,

« Le rapport écrit que vous soumettez au conseil d'administration et qui concerne le programme général de l'Epad, pourrait paraître anodin. Malheureusement, il n'en est pas ainsi.

En effet, lorsqu'on rapproche votre document écrit du bilan-programme adopté par le conseil d'administration lors de sa séance du 9 février 1971, il apparaît des modifications profondes pour lesquelles je ne peux garder le silence .

En premier lieu, je constate d'abord que le programme de construction de bureaux de la zone A comprendra la réalisation de 1 550 000 mètres carrés hors- œuvre. Nous sommes loin, avec ce dernier chiffre, de celui qui avait été établi et retenu en son temps et qui devait aboutir à la construction de 800 000 mètres carrés de bureaux dans la zone A.

C'est pourquoi, sur ce premier point, je ne peux vous donner mon accord car je considère que la sur-densification qui existera dans la zone A aurait dû être évitée. J'avais déjà fait état de mon opinion qui est également celle de mon ami Roger Guérin (conseiller général de Courbevoie) et je m'en étais ouvert au moment de votre nomination, Monsieur le président, auprès du ministre de l'Equipement à la commission de la production et des échanges de l'Assemblée nationale où je suis amené à siéger.

Les difficultés qui ne manqueront pas de surgir dans le temps avec cette densification et tous les problèmes qu'elle posera, seuls en porteront la responsabilité ceux qui l'auront décidée.

Je voudrais m'attacher maintenant au programme de la zone B1 tel que vous nous le proposez aujourd'hui. Je remarque d'abord, que les chiffres sur lesquels vous nous demandez de nous prononcer aujourd'hui n'avaient aucune raison de l'être puisqu'au cours de la séance du 9 février 1971 le conseil d'administration a approuvé le bilan-programme de la zone B 1. Ce programme comportait d'une part, au centre urbain la construction de 300 000 mètres carrés de bureaux, de 2 200 logements, dont 750 logements sociaux, 7 500 mètres carrés de commerces, 7 500 mètres carrés d'artisanat, le parc de 24 hectares, les écoles relevant des affaires culturelles et, dans le secteur sud, la construction sur Nanterre de 2 800 logements dont 1 850 logements sociaux, 300 sur Puteaux et 17 000 mètres carrés de bureaux .

Or, aujourd'hui, vos propositions aboutissent d'abord à ramener de 300 000 mètres carrés à 100 000 mètres carrés la surface construite en bureaux, sans la remplacer par la construction d'entreprises du secteur secondaire non nuisibles à l'environnement, et qui pourraient procurer des emplois, non seulement aux habitants de Nanterre et des autres

Raymond Barbet maire de Nanterre avec ses adjoints Fernand Baillet, Jacques Pineau, Yvonne Kerzrého, Eliane Jover et Juliette Dubois-Plissonnier conseillère générale Source : archives municipales de Nanterre



localités voisines, voire à d'autres travailleurs ».

Concernant le programme de logements il déclare : « Vous nous proposez d'admettre que la zone B 1 comprendra la réalisation d'un ensemble de logements atteignant au moins 6 000 et comportant au plus 2 000 logements très aidés et 2 000 logements moins aidés.

Vous déclarez que celui-ci pourrait comprendre au moins 6 000 logements, ce qui signifie que selon les circonstances, ce pourrait être dépassé.

Les charges que supportera la commune de Nanterre ne seront pas pour autant atténuées, au contraire. Plus il y aura de logements construits et plus il faudra accompagner ces logements d'équipements collectifs absolument nécessaires et pour lesquels la ville ne bénéficiera pas, si les choses ne sont pas modifiées, des concours financiers qui devraient lui être apportés ».

C'est pourquoi, en ce qui nous concerne, nous maintenons les chiffres retenus dans le bilan prévisionnel approuvé par le Conseil d'administration du 9 février. Je ne vois pas d'ailleurs les raisons qui pourraient justifier un changement dans notre attitude, et si je parle de notre attitude c'est parce que je m'exprime également au nom de mon ami Roger Guérin, conseiller général de Courbevoie. J'ajoute même que je comprendrais difficilement les membres du Conseil d'administration qui pourraient être amenés, après les pressions qui s'exercent sur eux, à modifier leur attitude. En effet, de deux choses l'une, ou le bilan qui a été approuvé par eux le 9 février correspondait à leurs désirs et à leur sentiment, ou alors s'ils ne pouvaient les satisfaire il leur appartenait de soumettre toutes propositions utiles ; ne l'ayant pas fait, je considère qu'ils ont estimé que les propositions d'alors correspondaient bien à ce qu'ils attendaient .

« C'est pourquoi nous ne pouvons aujourd'hui, en ce qui nous concerne, changer d'attitude car si nous siégeons au sein du Conseil d'administration, c'est parce que la population qui nous a élus nous fait confiance pour défendre ses intérêts, mais à partir du moment où les décisions que vous nous demandez de prendre sont contraires à ses intérêts, et elles seraient contraires puisque rien que pour prendre les logements, ceux qui seraient construits ne lui seraient pas , dans la plus grande proportion, destinés. C'est pourquoi nous voterons contre vos propositions et nous rendrons compte de votre attitude à la population qui nous a élus ».

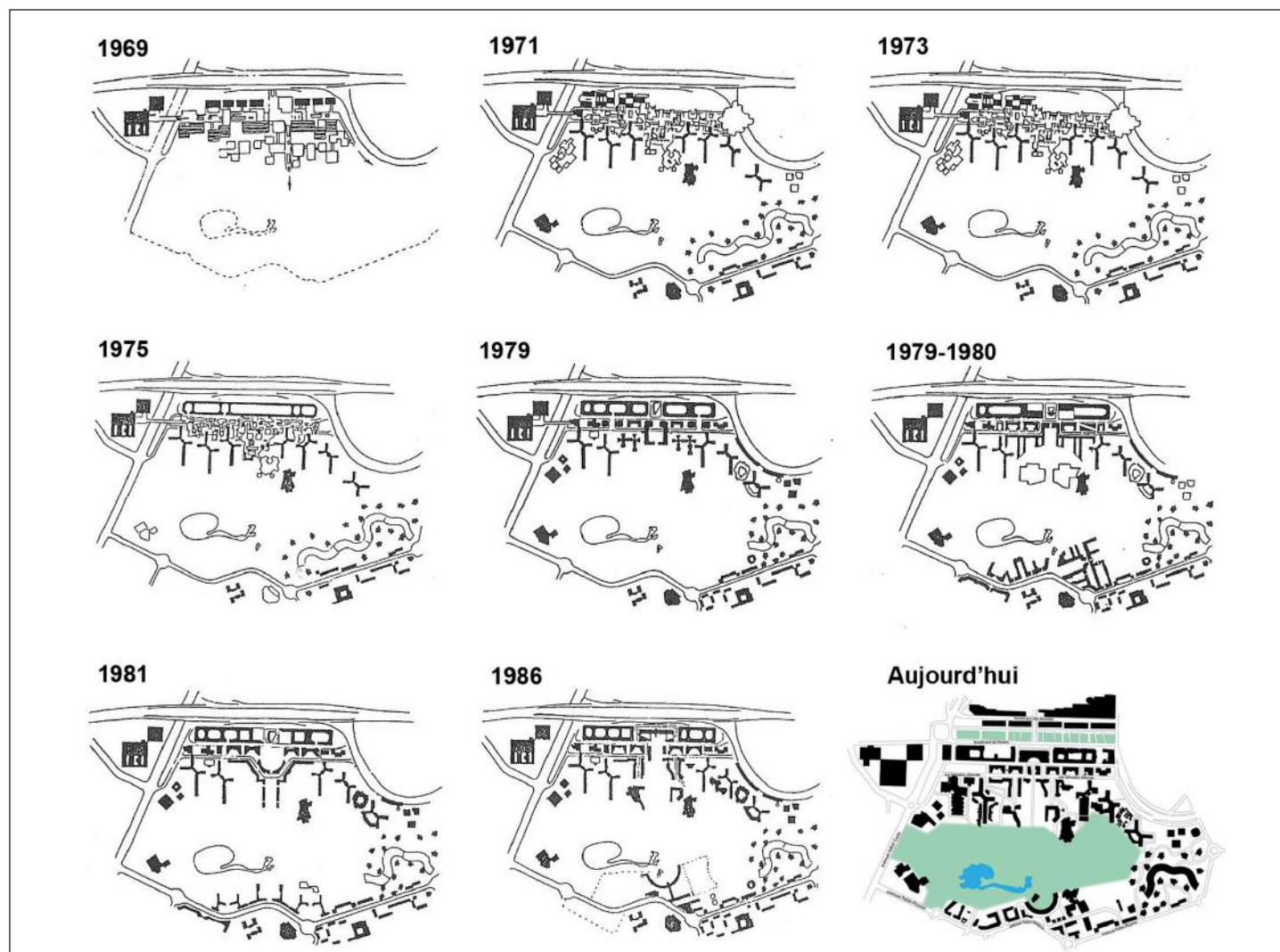


Avec cette décision du gouvernement de l'époque on constate la discrimination nette entre le quartier d'affaires et la zone établie sur notre ville. Tous les mètres carrés de bureaux qui produisent des ressources par la taxe professionnelle sont Puteaux et Courbevoie et Nanterre se voit imposer la plupart des logements qui vont générer la réalisation d'équipements publics, les écoles notamment, à la charge principale de la commune car les subventions ne représentaient qu'une faible partie des investissements.

La ZAC B1 sera créée en 1973 sur la base de ce programme imposé sans débat. Les équipements et les quelques bureaux sont cantonnés le long de l'autoroute A14, ils auront entre autre le rôle de protéger les immeubles de logements des nuisances de l'autoroute selon l'Epad.

La création de la ZAC B1 se situe dans le contexte du début de la désindustrialisation de Paris et des départements de la petite couronne. Les bureaux sont réservés au quartier d'affaires et il faut remplir les zones d'activités des villes nouvelles. Pendant la même période Paris perd 600 000 habitants.

Evolution des projets de la ZAC B1 de 1969
jusqu'à aujourd'hui Source : archives Defacto





Les expropriations

Pour réaliser le programme l'Epad continue à exproprier. La plupart des 9250 logements étaient loin d'être vétustes. Ils étaient constitués de pavillons souvent modestes et de logements anciens. Certains immeubles accueillait des commerces en rez-de-chaussée.

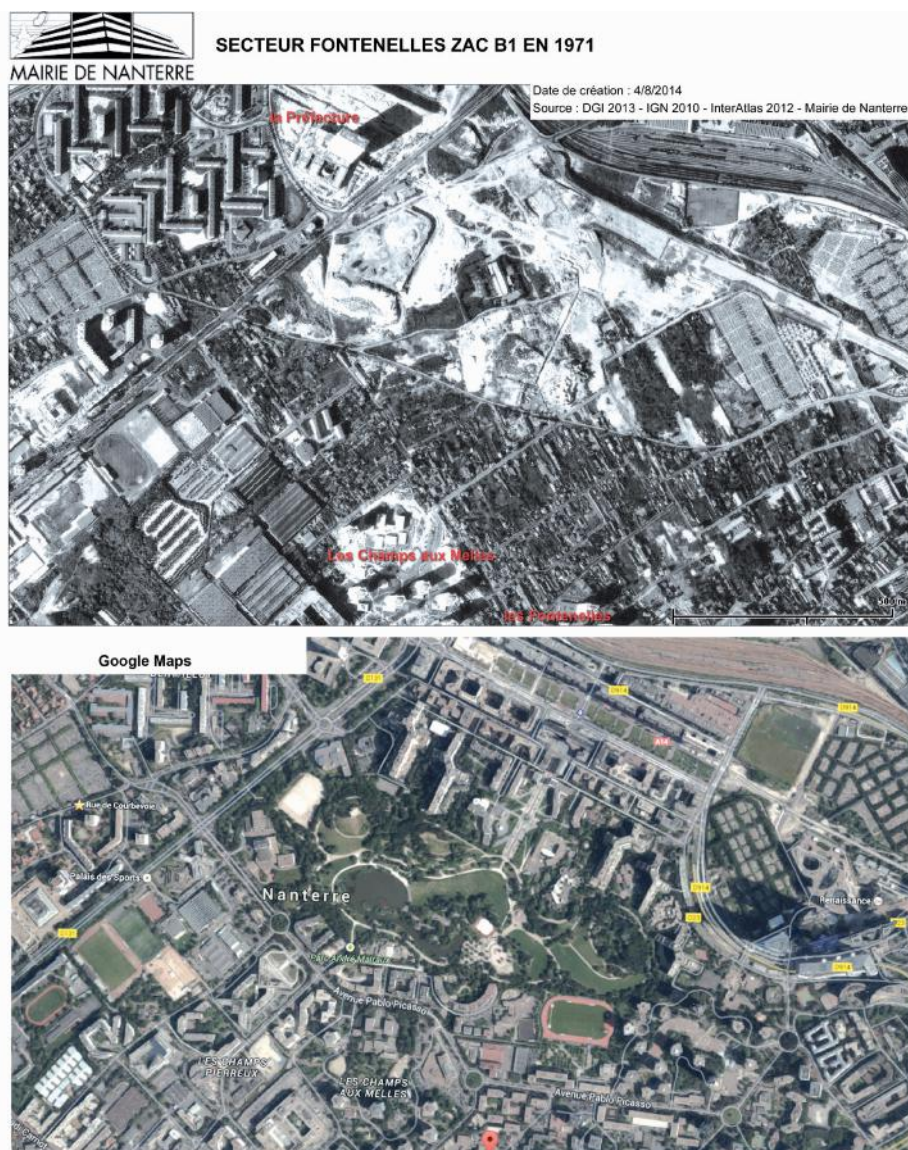
ZONE B			
Situation au 1er mai 1970			
	Nanterre	Puteaux	Ensemble Zone B
<u>LOCATAIRES</u>			
- A reloger.....	# 2.000	340	2.340
- Relogés.....	490	60	550
- Sont encore en place.....	1.510	280	1.790
<u>PROPRIETAIRES OCCUPANTS</u>			
- Expropriés ou à exproprier.....	1.100	120	1.220
- Partis	180	25	205
- En place.....	920	95	1.015
<u>LOGEMENTS</u>			
- A démolir.....	env.3.300	480	3.780
- Démolis.....	900	80	980
- Restent à démolir.....	2.400	400	2.800

QUARTIER D'AFFAIRES			
Situation au 1er mai 1970			
	Courbevoie	Puteaux	Ensemble Zone A
<u>LOCATAIRES</u>			
- Evincés à reloger (situation d'origine)....	2.140	1.600	3.740
- Relogés.....	1.340	1.310	2.650
- Sont encore en place.....	800	290	1.090
<u>PROPRIETAIRES OCCUPANTS</u>			
- Expropriés ou à exproprier.....	440	510	950
- Partis.....	230	400	630
- En place.....	210	110	320
<u>LOGEMENTS</u>			
- A démolir.....	3.190	2.570	5.760
- Démolis.....	1.820	2.110	3.930
- Restent à démolir.....	1.370 ⁽¹⁾	460	1.830

(1) Y compris la CASERNE des GARDES (270 logements)



Photos du quartier en 1971 avant les
expropriations et aujourd'hui
Source : archives municipales



De l'avenue Joliot-Curie jusqu'à la rue des Fontenelles, plusieurs rues vont disparaître : la rue Greuze, la rue de Chevreul, une partie de la rue François-Millet. La rue de Courbevoie de l'avenue Joliot-Curie à La Défense est absorbée par le parc. En fait c'est tout un quartier qui va disparaître, certes peu dense et disparate, mais comportant en plus des logements des commerces, des activités, des PMI et PME. La chapelle Saint-Joseph et la cité Greuze sont les seuls repaires représentant la mémoire de ce quartier.

Les logements

Le programme de 6 000 logements sera donc confié à seulement deux architectes. Au nord l'architecte Jacques Kalisz reprend pour le quartier une typologie d'immeuble en croix mise au point à Aubervilliers dont une branche est allongée pour avancer vers le parc. Ces immeubles seront dénommés MH et seront au nombre de sept.





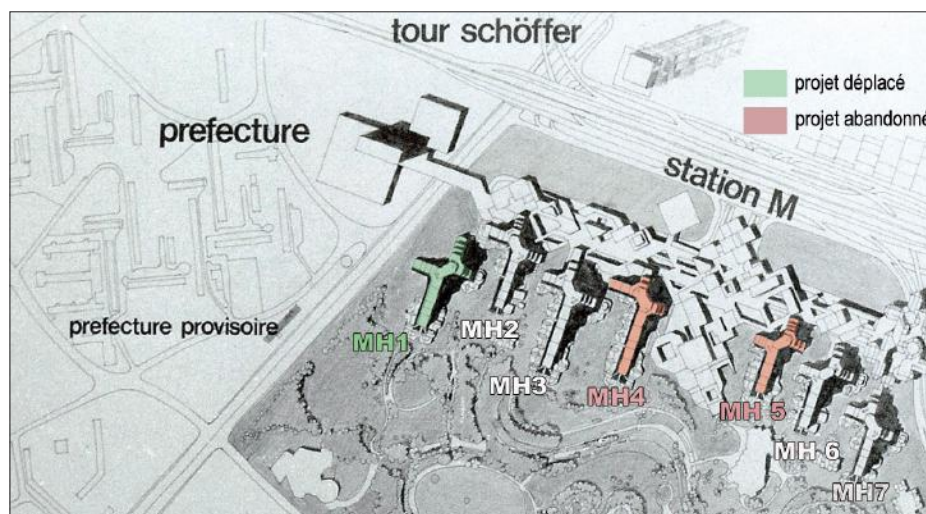
Le Liberté en construction Source : archives municipales



Les tours Aillaud en construction Source : archives municipales



Travaux de réalisation de l'avenue Picasso en 1982 Source : archives municipales



Seulement cinq verront le jour : les 2, 3, 6, 7, et 1. Ils accueillent en moyenne chacun 500 logements avec des HLM, de l'accession à la propriété au prix du marché et des logements financés par le 1% patronal.

Logiquement le MH1 devait être construit le long de l'avenue Joliot-Curie à l'emplacement actuel de l'extension du tribunal, mais il s'est retrouvé à l'opposé à côté du MH7. Ce bâtiment comportait des logements sociaux. Son déplacement n'a pas été sans conséquence puisque il a contribué à concentrer les logements sociaux dans le même secteur est d'un quartier déjà très dense. Cette décision a été prise entre 1971 et 1973 sans aucune explication. Une rumeur a circulé prétendant que cet immeuble HLM ne plaisait pas au préfet de l'époque qui voyait d'un mauvais œil des logements sociaux érigés devant ses fenêtres. Rumeur jamais confirmée ni démenti.

Au sud, l'architecte Emile Aillaud élabore un projet de vingt-et-une tours rondes. Des tours de 50 mètres pour les HLM et des tours de 100 mètres pour les ILN (immeubles à loyers normaux). Cette architecture a été choisie, de l'avis même du concepteur, pour préserver des espaces au sol compte tenu de la densité du programme.

Une première tranche a été construite et livrée en 1977. Ensuite elles ont suscité de nombreux débats. Elles ne seront pas toutes construites, dix-huit néanmoins verront le jour dont seulement deux de 100 mètres de hauteur. Lors de la deuxième tranche la hauteur des tours sera réduite par Valéry Giscard d'Estaing. Cela a densifié les emprises au sol car l'Epad ne voulait pas réduire le programme.

A cette époque la municipalité contestait le programme jugé trop dense et le plan masse qui concentrait les constructions de logement haut et en bas de l'avenue des Fontenelles, alors que le long de l'avenue Pablo-Picasso aucune construction n'était envisagée jusqu'à la cité Greuze. Le stade se situait rue François Millet à l'emplacement de la maison de l'ancien maire Raymond Barbet, concerné lui aussi par l'expropriation. La municipalité avec Yves Saudmont a proposé de placer le stade dans le parc à son emplacement actuel et de construire les logements le long de l'avenue Picasso pour l'urbaniser et la rendre plus humaine.



À partir de ces réflexions et des actions des premiers habitants du quartier, qui s'insurgeaient contre la densification excessive de ce secteur, l'Epad a accepté de modifier le plan d'aménagement de la ZAC programme. Selon le programme de 1973, il restait 1800 logements à réaliser, il sera ramené à 1300. Les actions des habitants et de la municipalité ont porté leurs fruits.

Après diverses études qui n'ont pas abouti, L'Epad va organiser deux concours d'architecte : un au nord du parc dont le lauréat est Christian de Portzamparc et un autre au sud du parc remporté par Jean-Paul Viguié.

Ces projets ont assez sensiblement modifié les plans prévus à l'origine par l'Epad. Ils vont permettre d'achever la ZAC B1 après vingt ans de projets, de luttes, de contre-projets. Mais ce quartier souffre toujours d'une densification excessive notamment dans sa partie Est et Sud.

En 1985, la municipalité décide de créer une société d'économie mixte (la Semna) pour mieux maîtriser l'aménagement de la ville. La Semna se verra confier l'aménagement du site Citroën-Unic, laissé vacant après la décision de PSA de liquider les activités de Citroën Nanterre le 31 décembre 1985. Ce territoire de 25 hectares va devenir le quartier des Champs-Pierreux.

La Semna va aussi aménager le site Aluvac-Montupet rue du Port à la même époque, ainsi que les Hautes Pâtures au Petit-Nanterre.



Photo aérienne du quartier du parc. Source : archives municipales



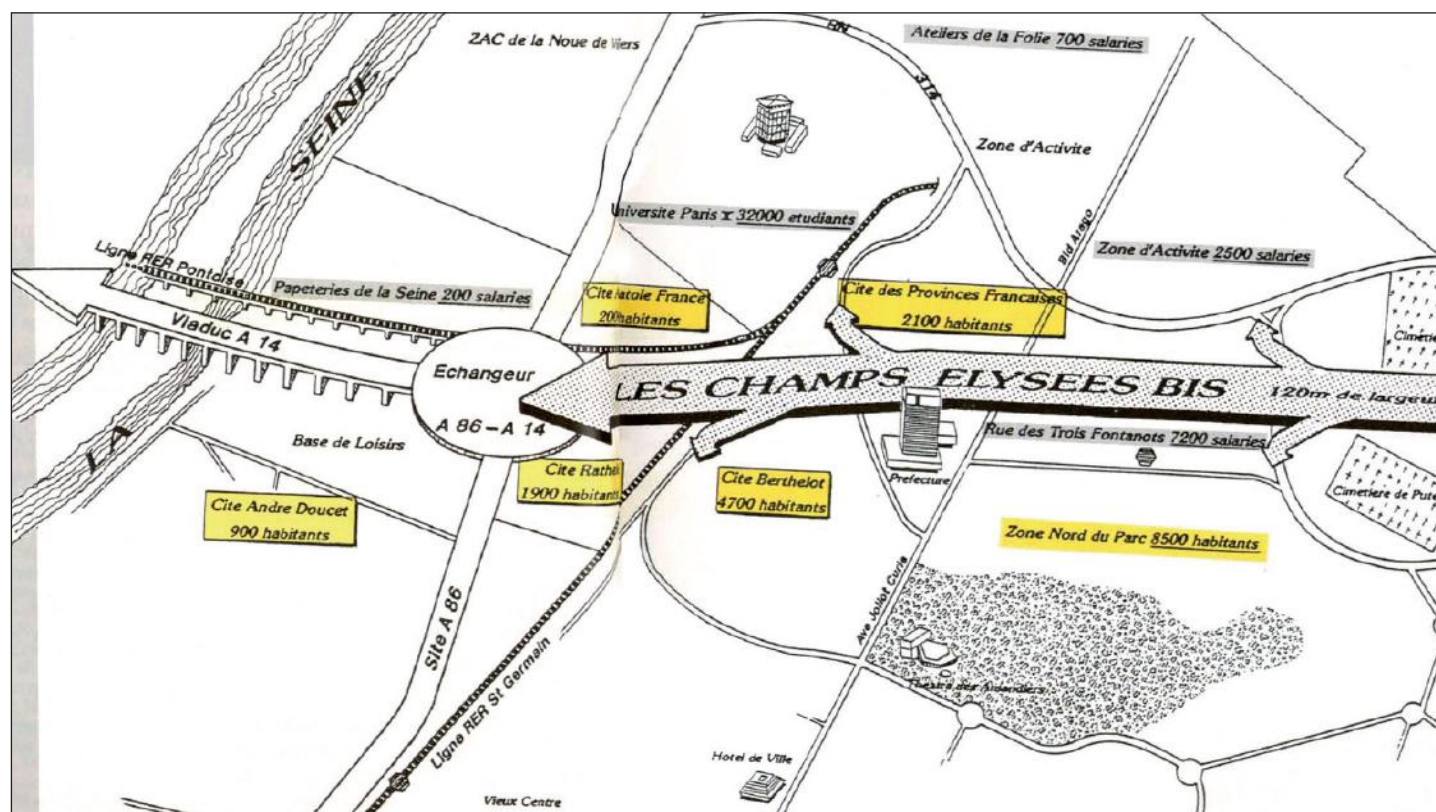
NANTERRE LA DÉFENSE : 1990, **UN TOURNANT**

La conférence de presse du ministre Michel Delebarre

En 1990 de nouvelles menaces pèsent sur notre ville avec l'annonce le 1^{er} août 1990 par Michel Delebarre, alors ministre de l'Équipement, d'une extension de La Défense essentiellement sur la commune de Nanterre avec un programme de 1, 2 million de mètres carrés de logements dont 850 000 m² sur Nanterre et 600 000 mètres carrés de bureaux dont 300 000 m² sur Nanterre. Jusque là Nanterre était un peu considéré comme l'arrière cour de La Défense, Delebarre lui-même dit : « *Le projet pour l'ouest de La Défense, c'est-à-dire le territoire allant de la grande Arche aux rives de la Seine et à l'île de Chatou, s'inscrit dans cette perspective* ». Cette annonce a déclenché un quasi tollé général d'autant plus que ces projets englobaient la cité des Provinces-françaises, le secteur Berthelot et une partie du quartier pavillonnaire de la rue Pascal. Le maire, les élus de Nanterre ne sont pas conviés à cette conférence de presse. Cette annonce va créer un vif émoi dans la population et déclencher une grande colère des habitants qui vont se mobiliser contre ce qu'ils considèrent comme une nouvelle agression. Par un arrêté du 10 octobre, l'État confirme le périmètre d'intérêt national sur 600 hectares soit la moitié du territoire Nanterrien. L'Epad est chargé de cet aménagement, sa mission est prolongée jusqu'au 31 décembre 2007. Le conseil municipal se prononce contre ces décisions.

Dans cet espace le ministre Delebarre voulait construire l'essentiel de son programme

Source : « Nanterre info »





Lors de la réunion du conseil municipal du mois d'octobre 1990 le maire Jacqueline Fraysse déclare : « *alors qu'une délibération du conseil municipal du 10 octobre 1989 a délimité le périmètre d'une étude sur les bords de Seine, que nous avons confiée à Jean Nouvel,*

Alors que notre réflexion sur le développement de l'université est engagée depuis plus d'un an et que le choix de Paul Chémétov souligne toute l'attention que nous portons à cette question; Nous avons soudain, le premier août dernier, appris par voie de presse l'annonce gouvernementale prévoyant un véritable bouleversement de notre ville, voire de la région, sans que le maire et le conseil municipal n'en aient été saisis, sans que le conseil général ni le conseil régional n'en aient débattu.

Autrement dit, sans qu'aucun élu n'ait été informé et encore moins consulté.

De ce point de vue, face à certaines déclarations, je voudrais rétablir la réalité des faits en précisant devant notre assemblée, que Monsieur Laubier et moi-même avons en effet été reçus par Monsieur Delebarre le 5 juillet, à sa demande.

Comme je l'ai déclaré dans mon communiqué à la presse du même jour, lors de cette entrevue, non seulement le ministre ne nous a rien annoncé de ses projets, mais il a refusé de répondre à nos questions précises. Ainsi par exemple concernant l'A14 et sa couverture éventuelle il nous a répondu : cette question sera tranchée prochainement .

Telle est la réalité des faits, elle méritait d'être rappelée.

Je tiens à dire solennellement devant le conseil municipal, que cette méthode est parfaitement inacceptable et qu'au-delà du maire de Nanterre, elle a choqué bien des élus de toutes les sensibilités politiques. Nombreux sont d'ailleurs ceux qui n'ont pas manqué de le faire savoir ».

À ce sujet en 2006 une étudiante, Sarah Wertheimer, écrit dans son mémoire de 1^{ère} année : « *l'aménagement de La Défense se concentre d'abord sur une première partie de son périmètre surnommée "la zone A", et laisse à l'écart le territoire de Nanterre. Mais à partir de 1988, l'État s'intéresse à cet espace qui prend de la valeur puisqu'il est sous l'influence directe du quartier d'affaires. Au printemps 1988, l'État charge Loïc Josse, un ancien de l'Epád, d'une prospective d'urbanisme sur tout l'ouest du périmètre de l'opération de La Défense. Cette étude propose alors une stratégie globale d'aménagement sur 15 ou 20 ans, avec un budget de 1,5 milliard de francs. Le projet de l'époque propose 300 000 m² de bureaux, 1 200 000 m² de logements, un important complexe universitaire de 290 000 m²*

et 70 000 m² de commerces. Ainsi l'État et l'Epád ont pour projet d'étendre le quartier des affaires à l'ensemble du périmètre initial de l'opération, afin de renforcer l'attractivité de la métropole parisienne dans la concurrence mondiale ».

Le directeur général de l'Epád de l'époque, Gérard de Senneville écrit dans ses mémoires en 1992 qu' : « *il était bien sûr hors de question de parler de ce projet à la ville de Nanterre qui aurait poussé de hauts cris... Les propositions de Josse allaient en effet à l'encontre de la politique municipale affichée ».*

En 1990 la ville engage sa propre réflexion sur l'avenir du secteur EPAD et s'entoure d'architectes de renom Jean Nouvel et Paul Chémétov

Source : archives municipales



De gauche à droite :
Jean Nouvel, Antoine
Grumbach, Paul
Chemetov, architectes.



La ville décide d'élaborer son projet sur le secteur Epad

Dès l'automne 1989 la municipalité avait décidé d'engager sa propre réflexion avec son service urbanisme, sur le territoire dont l'aménagement incombe à l'Epad. Elle sollicite deux architectes urbanistes de renom, Jean Nouvel et Paul Chémétov, l'objectif étant de définir un « projet pour la Ville ». Jean Nouvel a la charge de travailler sur le secteur des bords de Seine, Paul Chémétov a la même mission sur le secteur de l'université.

Lors d'une conférence de presse présidée par le maire, Jacqueline Fraysse, le 27 septembre 1990 et lors d'un conseil municipal extraordinaire le 17 novembre de la même année, ils exposeront leurs réflexions sur l'avenir possible des secteurs de la

ville dont ils avaient la charge.

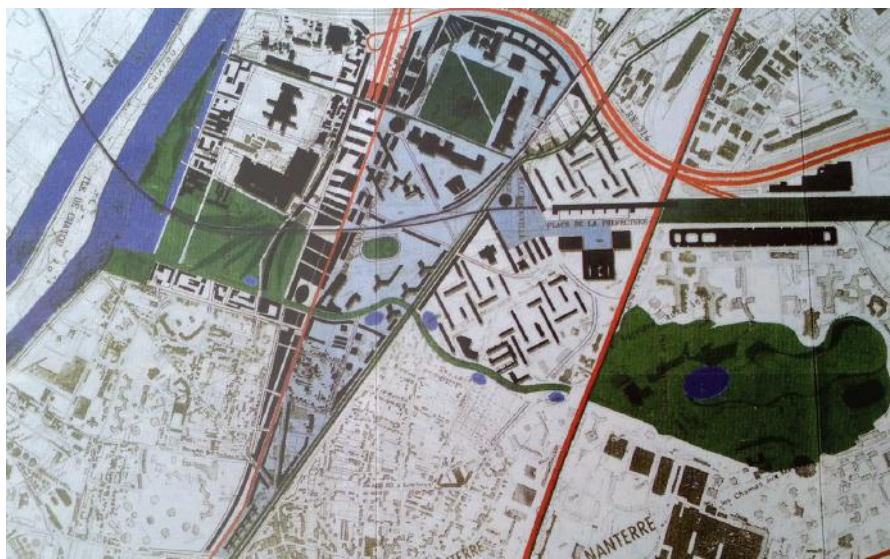
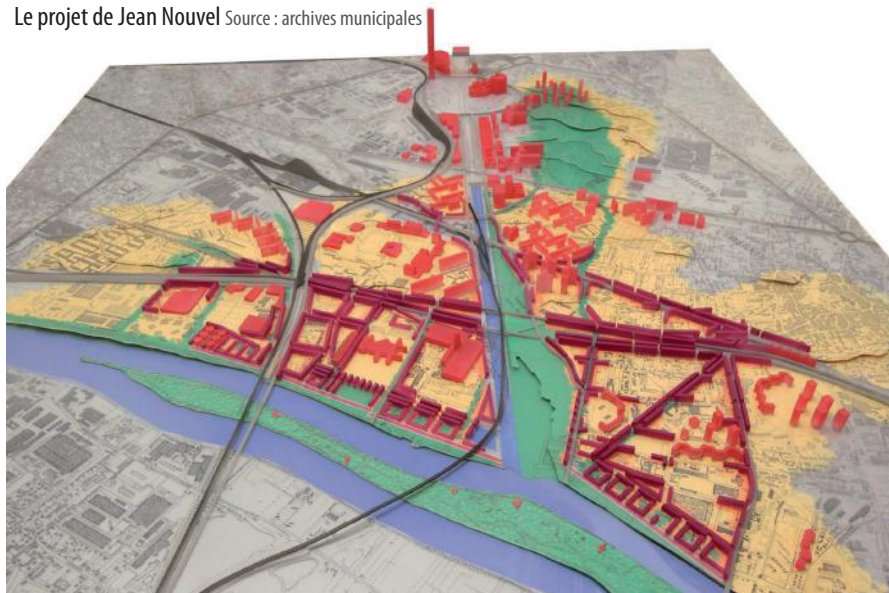
La reconquête de la Seine est le thème développé par Jean Nouvel qui s'attache à dessiner de nouvelles liaisons entre les quartiers du Petit-Nanterre et le centre-ville. L'entrée de l'eau et de la verdure dans la ville est l'élément fédérateur : « préserver et se réapproprier les berges de la Seine ».

L'université dans la ville et l'aménagement de l'axe sont l'objet du travail de Paul Chémétov. L'université emprisonnée dans un nœud routier et ferroviaire qu'il faut franchir. Aussi le passage en souterrain de la A86 s'impose à la fois pour protéger la ville et pour libérer des espaces nécessaires à l'extension de l'université, pour lui permettre de se développer, de s'ouvrir sur la ville pour donner naissance à un véritable quartier universitaire en harmonie avec les quartiers voisins.

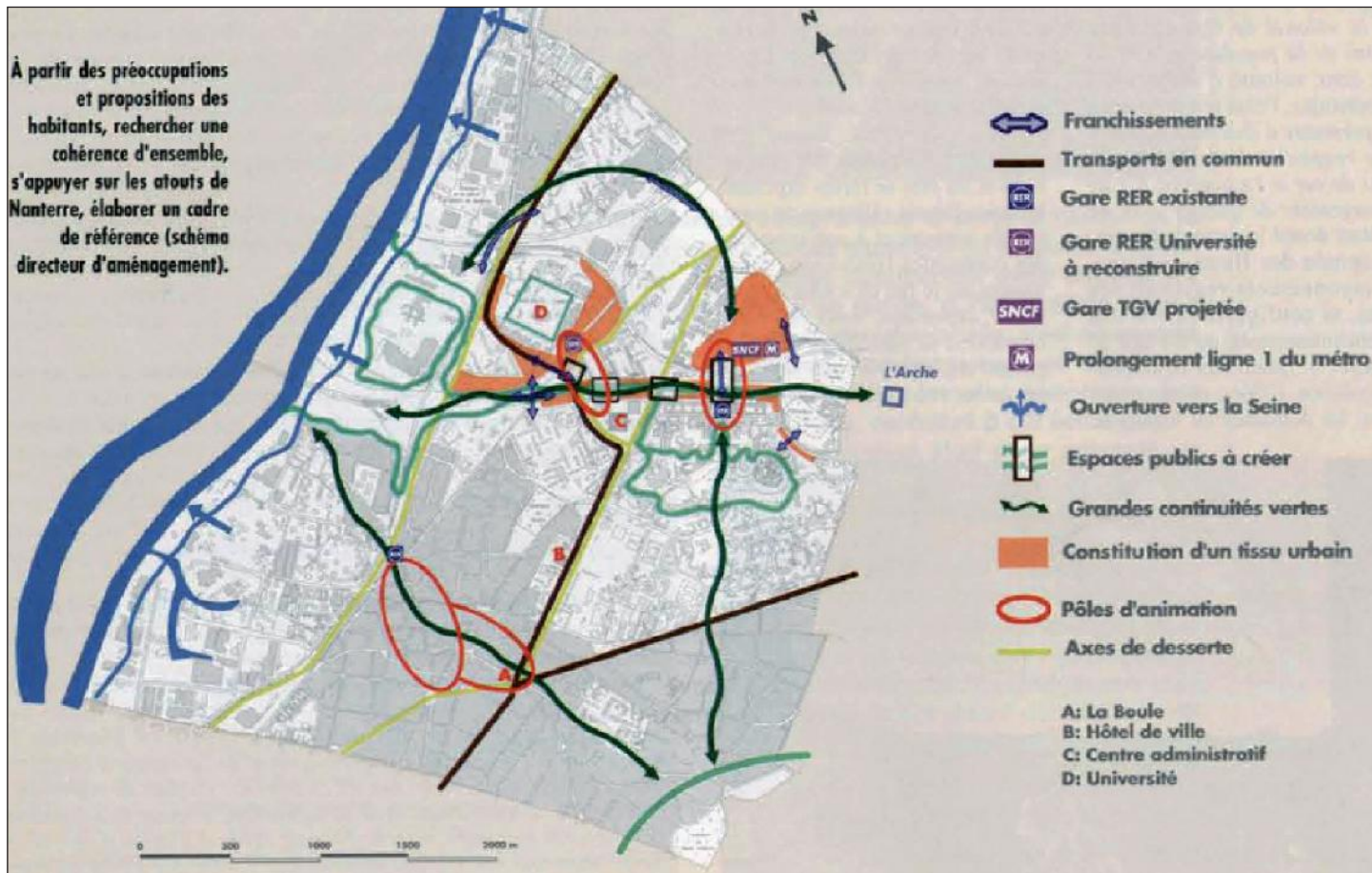
Evidemment ces réflexions s'opposent à la décision de l'État d'étendre La Défense sur notre territoire par une densification excessive. Un bras de fer va alors s'engager entre la ville et l'Epad, instrument de l'État, qui se terminera en 1999 seulement.

La réalisation du programme présenté par le ministre Delebarre nécessite des espaces qu'il faut libérer, il propose donc d'enfourmer partiellement l'autoroute A14 dans sa partie nord de La Défense jusqu'à l'université ce qui est un premier point positif. Mais elle ressort et rejoint l'échangeur avec l'A86 qui reste aérien avec toutes ses nuisances, ce qui n'est pas acceptable. La mobilisation des élus, des associations avec les habitants finira par avoir

Le projet de Jean Nouvel Source : archives municipales



Le projet de Paul Chémétov Source : archives municipales



Les propositions de la ville Source : « Nanterre info »

gain de cause. L'A14, l'échangeur et l'A86 seront enterrés. Lors de sa conférence de presse Delebarre indique : « Outre la mise en tunnel de l'autoroute A14, j'ai décidé de modifier le tracé de la ligne A du RER et de lui faire emprunter un tracé souterrain sous la Faculté jusqu'à la gare de Nanterre-Ville ». On peut dire aujourd'hui que cette annonce était très audacieuse mais sans lendemain malheureusement.

A la même époque arrive le débat sur l'emplacement de la construction du grand stade. Le conseil général avec à sa tête Charles Pasqua, travaille sur un projet en bord de Seine à l'emplacement actuel du parc du Chemin-de-l'Île. L'Épad réagit et propose de construire le grand stade sur l'échangeur pour diminuer le coût de son enfouissement. L'étude dans la précipitation de ces deux projets et le manque d'espaces nécessaires à son fonctionnement seront les raisons essentielles de leur abandon. Le Premier ministre Pierre Bérégovoy choisira le site de Melun et le nouveau premier ministre en 1993, Edouard Balladur, se prononcera définitivement pour le site de Saint-Denis.

Pendant ce temps l'État renforce les pouvoirs de l'Épad sur Nanterre en lui transférant le droit de préemption urbain dans un premier temps et en créant une zone d'aménagement différé privant ainsi la ville de ses prérogatives sur la moitié de son territoire. Les permis de construire sont délivrés par le préfet, le maire n'émettant qu'un avis. Le préfet peut décider aussi d'un sursis à statuer sur un projet provenant de la ville, d'un organisme, ou d'un particulier. Cela consiste à différer un avis dans un temps aussi long qu'il le souhaite.

Le conseil municipal réuni le 13 mars et le 3 décembre 1991 votera contre ces



décisions, mais une fois encore la parole des élus a été méprisée et non entendue. Dans la délibération du 3 décembre 1991 on peut lire « Par ces dispositions, la ville est privée des moyens réglementaires nécessaires à la mise en œuvre de sa politique d'aménagement, en contradiction flagrante avec les principes les plus élémentaires de l'autonomie communale ».

A la même période l'Epad, en avril 1991, organise un concours international sur son périmètre d'intervention. Quatre vingt douze équipes dont vingt trois françaises ont répondu, dix seront sélectionnées par le jury. Le 10 juillet le jury livrait ses conclusions en plaçant en tête Paul Chémétov. Le travail des deux équipes suivantes dont celle de Roland Castro est également retenu. Ces trois équipes devront travailler ensemble pour dessiner une trame urbaine et redessiner une partie de Nanterre en y plaçant les 1 200 000 m² de logements et 600 000 m² de bureaux du programme Delebarre auquel s'oppose depuis son annonce la municipalité. Beaucoup de moyens sont mis en œuvre pour tenter d'imposer un projet dont le contenu est rejeté par les élus et les habitants de notre ville. Le dialogue avec l'Epad et la préfecture devient très difficile voire impossible aboutissant à un blocage complet de la situation puisque pendant dix ans aucun mètre carré du projet Delebarre ne sera construit.

La municipalité a toujours affirmé sa volonté de ne pas être dessaisie de ses responsabilités concernant la ville et va agir pour retrouver ses prérogatives en matière d'aménagement en s'appuyant sur les associations et continue à élaborer son « projet pour la ville ». Les bords de Seine, l'université, la gare Nanterre-université et les liaisons entre les quartiers sont identifiés comme des éléments clés d'un projet urbain. A partir des réflexions de Jean Nouvel elle va proposer de réaliser en bord de Seine un parc paysager destiné au sport et aux loisirs sur les terrains occupés auparavant par les cités de transit. et réservés au plan d'occupation des sols en espaces verts. Dès l'élaboration du POS de 1979, la municipalité a préservé l'ensemble des terrains en bord de Seine qui avaient accueilli les cités de transit en les inscrivant zone d'espaces verts.

L'enclavement de l'université et son ouverture sur la ville sont aussi des sujets au cœur des études et des réflexions sur ce vaste secteur comprenant les trois cités : Provinces-Françaises, Berthelot et Anatole-France.

De 1994 à 1996, la ville défend son projet des bords de Seine pour que les terrains disponibles soient aménagés en base de loisirs et de sports. Les habitants et les associations sont associés à la réflexion. Ces études vont conduire la municipalité à engager l'élaboration d'un schéma directeur devant servir de référence à la définition des projets futurs.

Au début de l'année 1996, une commission extra-municipale d'aménagement est mise en place. Toutes les associations ancrées dans les quartiers et qui fondent leur action sur ces questions d'aménagement y sont associées.

Une gare TGV à Nanterre ? En décembre 1995 le président du conseil général présente lors d'une séance publique le projet d'une nouvelle ligne TGV dite Normandie accompagnée d'une gare sur Nanterre. Cette ligne a pour objectif de desservir la Normandie mais aussi de relier La Défense à l'aéroport de Roissy. Cette proposition arrive au moment où le département a engagé une étude très coûteuse visant à réaliser une autoroute souterraine à péage pour traverser le département du nord au sud, il s'agit du projet Muse qui heureusement ne verra pas le jour.



Photo de la maquette du grand stade ▷
Source : société d'histoire de Nanterre



◁ Conseil municipal de janvier 1998
Source : société d'histoire de Nanterre

Conseil municipal de février 1996 ▷
Source : société d'histoire de Nanterre





Pendant ce temps la municipalité engage une grande concertation dans tous les quartiers pour définir son « projet de ville » qui tiendrait compte des besoins de la population en matière d'équipements, de logements, de transports tout en cicatrisant les territoires découpés permettant de mieux relier les quartiers les uns aux autres.

Après plusieurs mois de consultation, le conseil municipal se réunit le 20 février 1997 sur le thème « Nanterre affirme ses choix ». La municipalité présente ses priorités et les grandes lignes d'un projet d'aménagement sur un territoire de 120 hectares de la Seine à l'Arche de La Défense. Les associations participent et interviennent dans le débat.

Un an plus tard le 20 janvier 1998 le conseil municipal se réunit à nouveau après la poursuite d'une large consultation avec les habitants, les associations et les partenaires publics sur le thème « une nouvelle étape ».

A la suite des législatives de 1997 un nouveau gouvernement se met en place et dès cette année un dialogue s'instaure entre la municipalité et le ministre de l'Équipement et du logement, Jean-Claude Gayssot, qui va désigner Gilles Ricono directeur régional de l'Équipement pour engager une nouvelle réflexion afin d'aboutir à un compromis entre la ville et l'État. Gilles Ricono remettra son rapport au ministre le 20 mai 1998.

La ville est enfin entendue et c'est la création de l'Établissement public d'aménagement Seine-Arche (Epsa) sous la présidence du maire de Nanterre

Ce rapport fait état d'une reconnaissance des préoccupations légitimes des élus et des habitants de notre ville ce qui est une avancée considérable.

Les propositions de ce rapport comprennent trois éléments essentiels :

- La réduction du périmètre de l'opération d'intérêt national qui passe de 600 hectares à 320 hectares.
- La création d'un nouvel Établissement public spécifique à Nanterre.
- La diminution significative du programme de construction de logements et de bureaux qui est réduit à 290 000 m² de logements et à 200 000 m² de bureaux.

Le contenu fait état de la création d'un parc départemental en bord de Seine, la terminaison de l'échangeur et sa couverture, la reconstruction de la gare Nanterre-université avec la restructuration du secteur, la fin du réaménagement du quartier Rouget-de-Lisle, et bien sur l'aménagement de l'axe pour le quartier Nord du Parc. Ce programme se réalisera avec deux zones d'aménagement concerté, une déjà existante à Rouget-de-L'Isle et une autre de la Seine à l'Arche.

Ces propositions sont considérées comme raisonnables et pour la municipalité, constituent un compromis acceptable et seront approuvées lors d'un conseil municipal le 20 juin 1998.

Le journal « Les Echos » dans son édition du 3 juin 1998 consacre un article sur ce projet d'accord entre la ville et le gouvernement en titrant : « Projet grand axe : Nanterre prend l'avantage sur l'Epad ».





Source : services de l'urbanisme de la ville de Nanterre

Source : services de l'urbanisme de la ville de Nanterre



La concertation va se poursuivre dans les conseils de quartiers pour aboutir à la signature d'un protocole d'accord entre le maire de Nanterre et le ministre Jean-Claude Gaysot. Ce protocole sera ratifié le 9 mai 2000, il entérine la création d'un nouvel Établissement public présidé par le maire de Nanterre et dont le conseil d'administration est composé majoritairement d'élus de la commune, du département, et de la région. Ce nouvel Établissement public sera dénommé : « Établissement public d'aménagement Seine-Arche (Epasa) ». Il a été créé officiellement par un décret du 19 décembre 2000.

Les conseils de quartiers, les associations, la commission extra municipale d'aménagement qui s'est réunie 21 fois entre 1996 et 1999, ont joué un rôle essentiel pour arriver à ce résultat.



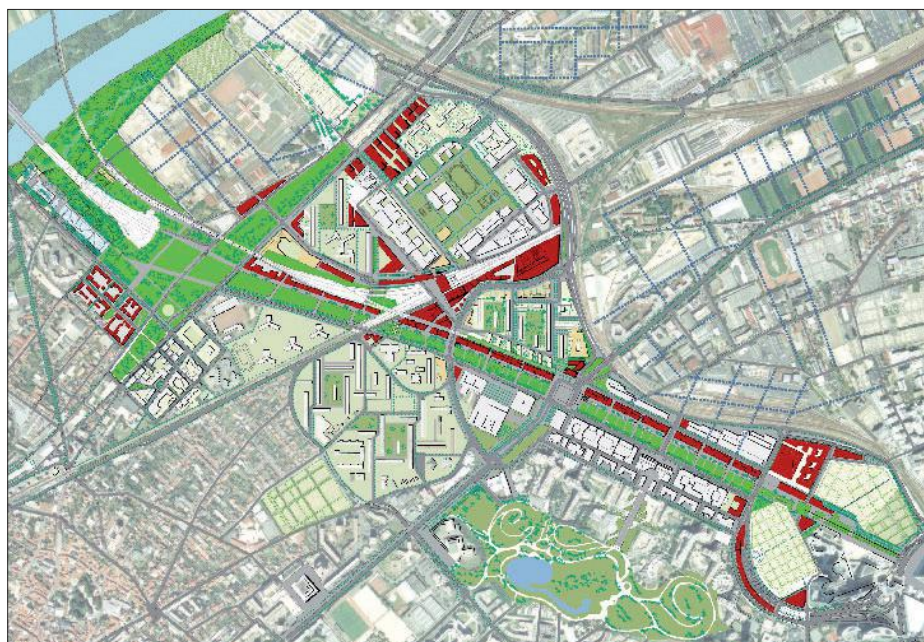
Plan du parc du Chemin-de-l'Île Source : Epasa

Le directeur de l'Epasa ; Michel Calen, désigné par le ministre en accord avec le maire de Nanterre, entouré d'une nouvelle équipe, se met aussitôt au travail pour mettre en œuvre les orientations définies dans le protocole d'accord. Il s'agit d'engager une opération de recomposition urbaine du territoire, fondée sur la mixité des fonctions et l'intégration des quartiers en conciliant l'échelle locale et régionale de ce vaste espace tant martyrisé par les coupures.

Trois grands secteurs sont identifiés :

- Les bords de Seine avec la réalisation du parc paysager du « Chemin-de-l'Île ».

Ce parc sera départemental avec des financements croisés, département, ville, région, le terrain étant apporté par l'Epasa.



Projet Treutel-Garcia-Treutel Source : Epadesa

- L'échangeur enterré et en cours de réalisation doit être terminé et couvert (le protocole fait état d'une non interruption des travaux). Ce secteur comprend aussi la ZAC Rouget-de-Lisle en cours d'aménagement. Le département aménagera aussi les 4 kilomètres des berges de Seine.
- Le secteur de l'université. Le projet de réaménagement de la gare RER de Nanterre-université, priorité du protocole d'accord, constitue l'un des éléments clés de l'opération Seine-Arche et s'inscrit dans une volonté de désenclavement de l'université et des cités d'habitations. Avec la reconstruction de la gare, l'objectif est de créer un centre urbain et d'atténuer les coupures induites par les nombreuses infrastructures de transport posées sur des talus constitués des gravats des fondations du quartier d'affaires. L'arrivée du tramway T1 améliorera la desserte de l'université et transformera la gare en véritable plate-forme multimodale.
- Le troisième secteur est bien sûr le couloir de 120 mètres de large libéré après l'enfouissement de l'A14. C'est le prolongement de l'axe Etoile- La Défense. Dès 2001 l'Epasa engage un marché de définition pour déterminer le projet urbain. L'équipe lauréate (Treutel-Garcia-Treutel) a été sélectionnée en novembre 2002. Le parti d'aménagement retenu se fonde sur un traitement asymétrique de l'axe, avec l'implantation du bâti sur le seul côté Nord, dégagant ainsi un vaste espace public central de 80 mètres de large avec promenade piétonne. Cet espace public est traité en une succession de 17 terrasses épousant ainsi la morphologie du terrain et favorisant les liaisons avec les quartiers riverains

Ce projet Seine-Arche permet de résoudre un certain nombre de dysfonctionnements de tout ce secteur qui a été largement maltraité auparavant. C'est une vraie opération de réparation de ce territoire. Elle est l'aboutissement de longues années de résistance et de lutte pour que Nanterre soit respectée.



AUJOURD'HUI ET DEMAIN

L'Établissement public Seine-Arche (Epasa) a été intégré en 2010 à l'Établissement public d'aménagement de La Défense Seine-Arche (Epadesa) qui s'est substitué à l'Epad. L'aménagement Seine-Arche se poursuit, les terrasses et les constructions avancent, la nouvelle gare Nanterre-université est en chantier et l'opération « Cœur de quartier » est en chantier.

Par contre l'échangeur n'est toujours pas terminé ni sa couverture bien évidemment. Le manque de financement a interrompu le chantier depuis plusieurs années au mépris du protocole d'accord. L'État et la région ne respectent pas leurs engagements. Cet échangeur non terminé constitue une plaie béante au milieu de la ville qui devient insupportable pour les riverains. Faudra-t-il de nouveau engager des luttes pour obtenir les financements nécessaires à l'achèvement de ces travaux ? Rappelons que ces espaces sont issus d'expropriations commencées en 1969, il y a plus de 40 ans.

Photo des terrasses qui remplacent les ouvrages de l'A14 Source : Epasa



La réalisation du tramway T1 est à l'étude depuis 20 ans, la ligne vient d'arriver à Gennevilliers ce qui constitue une première étape mais ceci est bien long et les usagers des transports continuent à galérer. Il serait très utile aussi pour désenclaver le quartier du Petit-Nanterre car son isolement est toujours une réalité.

Nanterre va encore évoluer. Il reste des espaces importants à aménager. Les Papeteries de la Seine ont été fermées supprimant ainsi 150 emplois et rendant disponibles 17 hectares très convoités par les promoteurs. Le propriétaire irlandais veut en tirer un profit maximum. C'est l'Epadesa qui va avoir la charge d'aménager ce vaste espace en bord de Seine. Du prix de vente de ces terrains dépendra le programme des constructions et des aménagements.





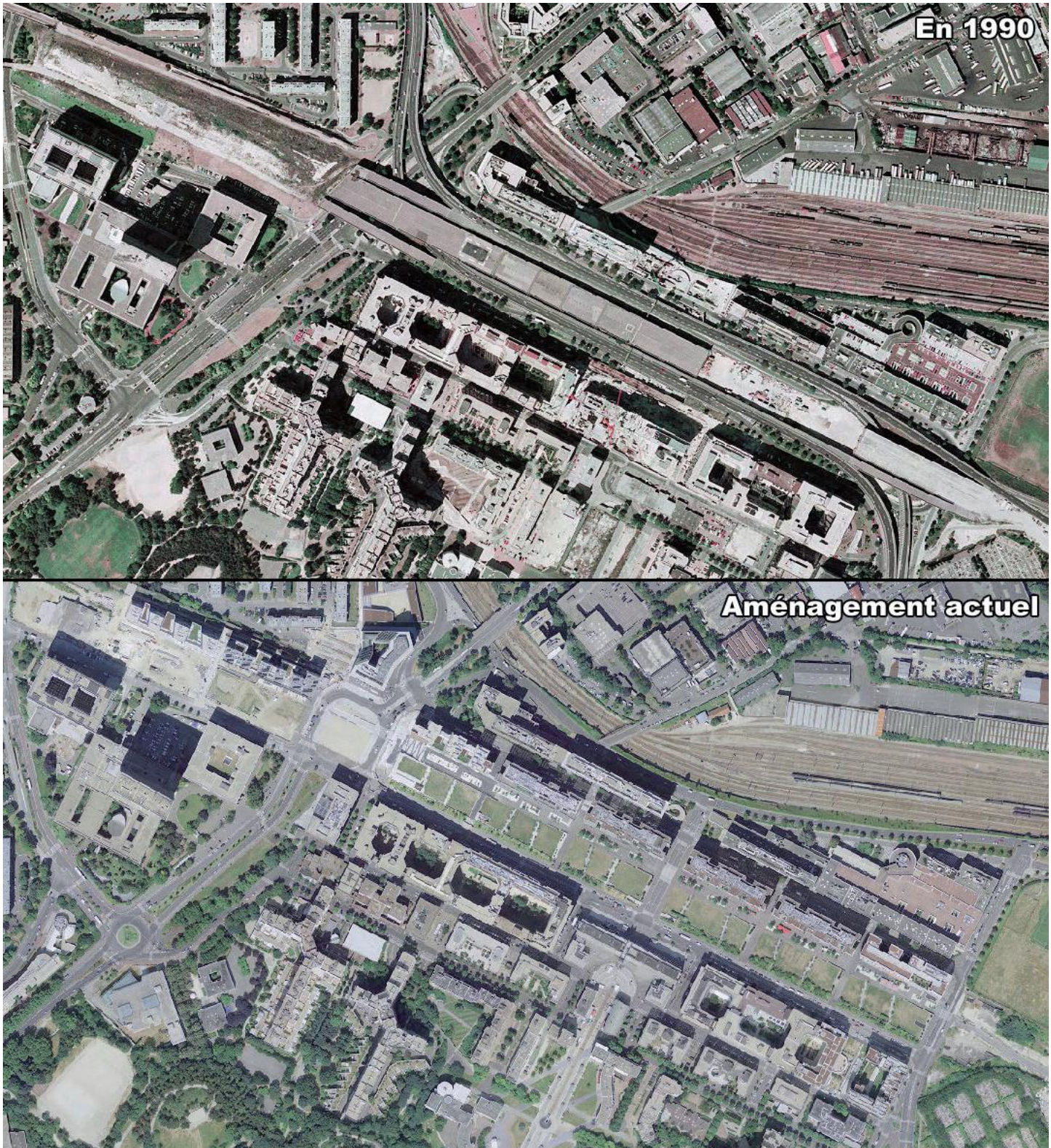
Avec l'arrivée du RER Eole une nouvelle gare située dans le secteur des Groues va desservir Nanterre. Cette ligne va ensuite se raccorder au réseau SNCF de la ligne Paris-Rouen jusqu'à Mantes. Il faut rester vigilant pour éviter d'aggraver l'isolement du Petit-Nanterre au pont de Rouen. Il est évident que les Groues avec ses vastes espaces vont devenir un enjeu considérable pour notre ville. Actuellement classé en zone d'activité ce territoire va se transformer en nouveau quartier de Nanterre sous l'autorité de l'Epadesa qui sera l'aménageur. Les promoteurs ont déjà les yeux braqués sur cet aménagement.

Dans le cadre du projet « Grand Paris » une gare accueillera le nouveau métro périphérique de la région parisienne à la Boule, ce qui est plutôt une bonne nouvelle même si ce n'est pas pour demain.

Le développement futur de Nanterre va se faire dans ce contexte du « Grand Paris ». La vigilance des Nanterriens est donc toujours d'actualité s'ils ne veulent pas que les décisions se prennent en dehors de leur ville. Avec le « Grand Paris » nous revenons cinquante ans en arrière avant la création des départements de la petite couronne. Les politiques d'aménagement, de logement risquent d'être définies loin des citoyens puisque les communes seront dessaisies de leurs prérogatives dans ces domaines. Les Nanterriens devront probablement à nouveau se mobiliser pour préserver leur ville de la spéculation foncière et financière sauvage. Mais faisons-leur confiance.

Pour agrandir Paris dans sa configuration actuelle, la loi du 16 juin 1859 annexe à partir du 1^{er} janvier 1860 un certain nombre de communes et en ampute d'autres d'une partie de leur territoire c'est le cas de Neuilly, Clichy, Montrouge, Bagnolet, Ivry-sur-seine, d'où la crainte des Nanterriens





Difference entre le projet d'origine et l'aménagement actuel réalisé par l'Epasa Source : services de l'urbanisme de la ville de Nanterre



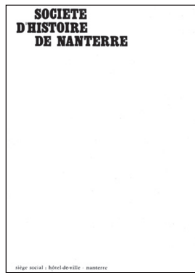


REMERCIEMENTS.

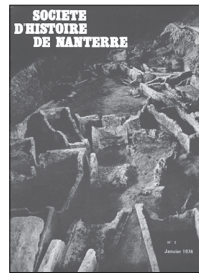
SHN, Archives municipales, Defacto-Epad, Archives départementales, Nathalie Gomes, Laurent Gossent, Claude Léonard, Laurence Leroy, Alain Lucia, Manuel Moussu, Olivier Perrot, Perrine Riaza-Wallet et Cécile Estay.



CATALOGUE



1



2



3



4



5



6



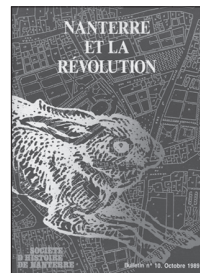
7



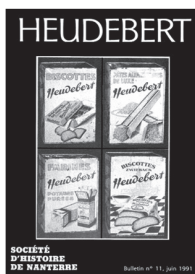
8



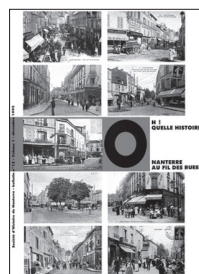
9



10



11



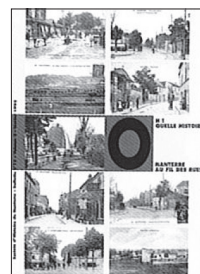
12



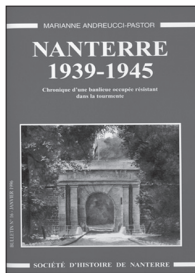
13



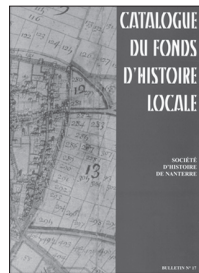
14



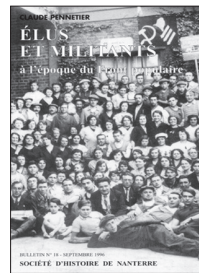
15



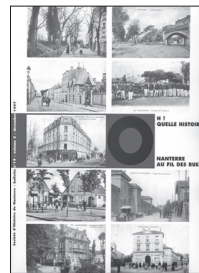
16



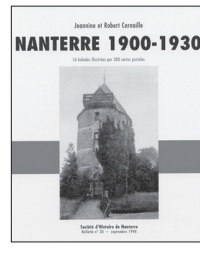
17



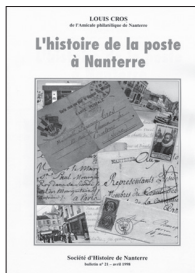
18



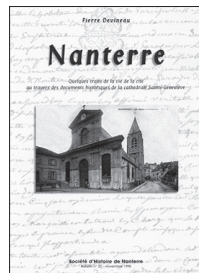
19



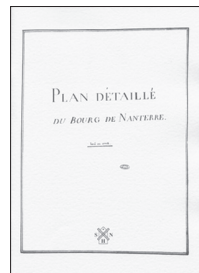
20



21



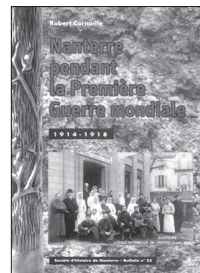
22



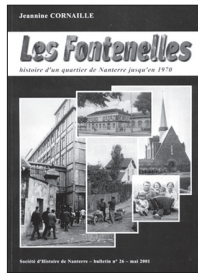
23



24



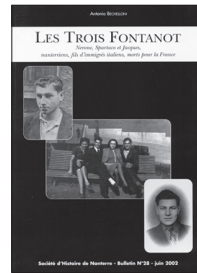
25



26



27



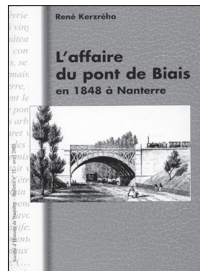
28



29



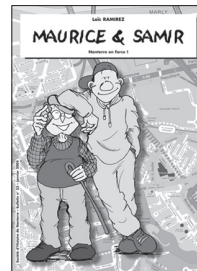
30



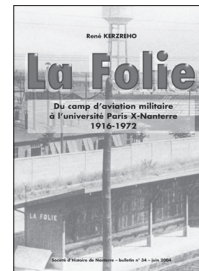
31



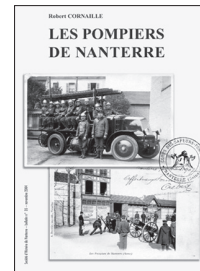
32



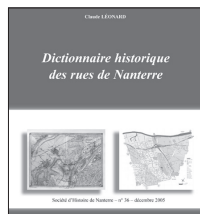
33



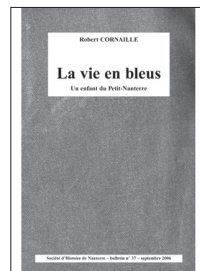
34



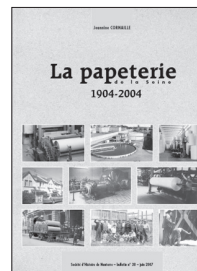
35



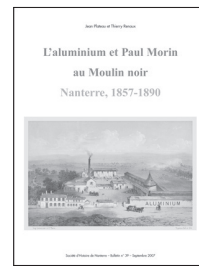
36



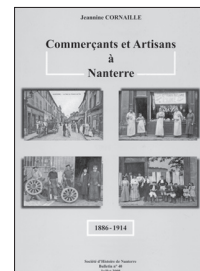
37



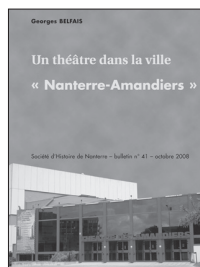
38



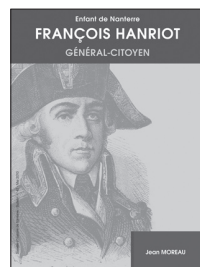
39



40



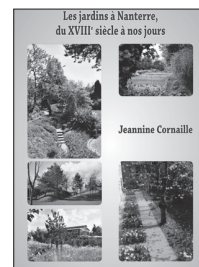
41



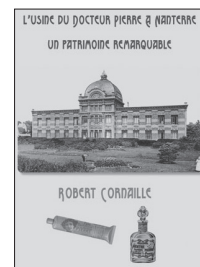
42



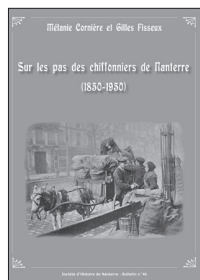
43



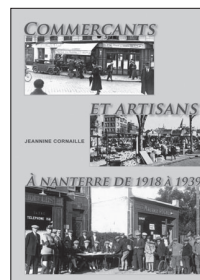
44



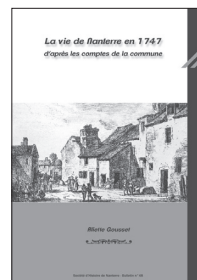
45



46



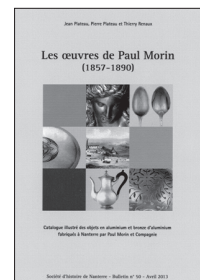
47



48

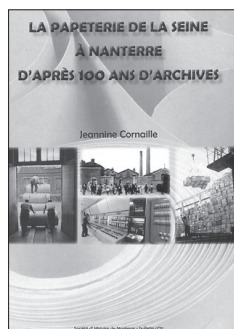


49

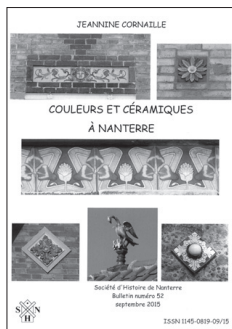


50

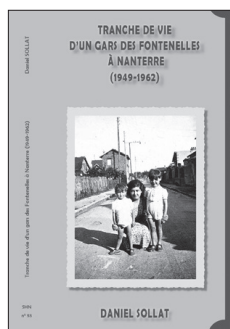




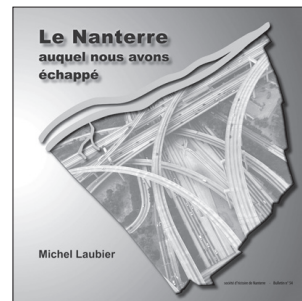
51



52



53



54



55

Publications de la Société d'Histoire

- n°1 Présentation de la SHN, 1972
- n°2 Promenade au cœur du vieux Nanterre, 1974
- n°3 Vive Nanterre libéré, 1974
- n°4 Été 36, 1976
- n°5 Les lieux-dits de Nanterre, 1977
- n°6 La chapelle des fusillés du mont-Valérien, Michel GUILLOT, 1978
- n°7 Réhabilitation, pourquoi ?, 1978
- n°8 Les rosières, Martine SEGALIN, 1979
- n°9 Il y a 150 ans, le chemin de fer à Nanterre, 1988
- n°10 Nanterre et la Révolution, 1989
- n°11 Heudebert, Jeannine CORNAILLE, 1991
- n°12 Nanterre au fil des rues vol. 1, 1992
- n°13 Un gamin de Nanterre, Marcel PAPON, 1994
- n°14 Nanterre, des Celtes au Moyen-Âge, 1994
- n°15 Nanterre au fil des rues vol. 2, 1995
- n°16 Nanterre 1939-1945, Marianne ANDREUCCI, 1996
- n°17 Catalogue du fonds d'histoire local, René KERZREHO, 2008
- n°18 Elus et militants à l'époque du Front populaire, Claude PENNETIER, 1996
- n°19 Nanterre au fil des rues volume 3, 1998
- n°20 Nanterre 1900-1930, balades illustrées par 300 cartes postales, J. & R. CORNAILLE, 1998
- n°21 L'histoire de la poste à Nanterre, Louis CROS, 1998
- n°22 Nanterre, cathédrale Sainte-Geneviève, Pierre DEVINEAU, 1998
- n°23 Plan détaillé du bourg de Nanterre, levé en 1778, René KERZREHO, 2000
- n°24 La traversée du siècle à Nanterre, Jeannine CORNAILLE & Georges BELFAIS, 2000
- n°25 Nanterre pendant la Première Guerre mondiale (1914-1918), Robert CORNAILLE, 2000
- n°26 Les Fontenelles, histoire d'un quartier, Jeannine CORNAILLE et collectif SHN, 2001
- n°27 Actes de la conférence sur sainte Geneviève, Martin HEINZELMANN & Janine HOURCADE, 2002
- n°28 Les Trois Fontanot, Antonio BECHELLONI, 2002
- n°29 Quelle(s) histoire(s), association Unis Vers Cités, 2002
- n°30 1800-2002, Nanterre, histoire(s) d'école(s), Jeannine CORNAILLE, Renée et Georges BELFAIS, 2002
- n°31 L'affaire du pont de Biais en 1848 à Nanterre, René KERZREHO, 2003



- n°32 La cité-jardin de Nanterre, Jeannine CORNAILLE, 2003
- n°33 Maurice et Samir, Nanterre en force, Loïc RAMIREZ, 2004
- n°34 La Folie, du camp d'aviation militaire à l'université de Nanterre, 1916-1972, René KERZREHO, 2004
- n°35 Les pompiers de Nanterre, Robert CORNAILLE, 2004
- n°36 Dictionnaire historique des rues de Nanterre, Claude LEONARD, 2006
- n°37 La vie en bleus, un enfant du Petit-Nanterre, Robert CORNAILLE, 2006
- n°38 La papeterie de la Seine, 1904-2004, Jeannine CORNAILLE, 2007
- n°39 L'aluminium et Paul Morin au Moulin-Noir, 1857-1890, Jean PLATEAU & Thierry RENAUX, 2007
- n°40 Commerçants et artisans à Nanterre, 1886-1914, Jeannine CORNAILLE, 2008
- n°41 Nanterre, un théâtre dans la ville : les Amandiers, Georges BELFAIS, 2008
- n°42 Enfant de Nanterre : François Hanriot, général-citoyen, Jean MOREAU, 2010
- n°43 Annuaire des anciens du lycée Joliot-Curie de Nanterre, association Anlyce, 2010
- n°44 Les jardins à Nanterre, du 18ème siècle à nos jours, Jeannine CORNAILLE, 2010
- n°45 L'usine du docteur Pierre à Nanterre, un patrimoine remarquable, Robert CORNAILLE, 2011
- n°46 Sur les pas des chiffonniers de Nanterre (1850-1950), Mélanie CORNIERE & Gilles FISSEUX, 2012
- n°47 Commerçants et artisans à Nanterre de 1918 à 1939, Jeannine CORNAILLE, 2013
- n°48 La vie de Nanterre en 1747, d'après les comptes de la commune, Aliette GOUSSET, 2013
- n°49 Vues sur la « Papete », Laurent GOSSANT, 2012
- n°50 Les œuvres de Paul Morin, catalogue illustré, 1857-1890, Pierre & J. PLATEAU, T. RENAUX, 2013
- n°51 La Papeterie de la Seine à Nanterre, d'après 100 ans d'archives, Jeannine CORNAILLE, 2014
- n°52 Couleurs et céramiques à Nanterre, Jeannine CORNAILLE, 2015
- n°53 Tranche de vie d'un gars des Fontenelles à Nanterre (1949-1962), Daniel SOLLAT, 2015
- n°54 Le Nanterre auquel nous avons échappé, Michel LAUBIER, 2016**
- n°55 Le chemin de halage, promenade au bord de la Seine, RUEIL-MALMAISON, NANTERRE, COLOMBES, 2016



Mise en page : Nathalie Gomes
Imprimé sur les presses de l'imprimerie Graphi-Thermo
Nanterre - Mai 2016

