

S'il est légitime de vouloir créer de nouvelles activités professionnelles dans cette zone, les mesures proposées dans cette révision du PLU sont excessives. Le projet sous-jacent est atteint à l'évidence de gigantisme dans un secteur déjà pratiquement saturé.

Cette contribution a pour objectif de permettre d'amender ce projet qui avec trop de bureaux, trop de tours et trop de parkings est davantage orienté vers les pratiques du XX^{ème} siècle que vers celles du XXI^{ème} siècle.

Trop de bureaux

Avec la mondialisation qui distribue géographiquement les centres de compétences et de décisions des grandes entreprises, avec la révolution des méthodes de travail tertiaire apportée par les nouvelles technologies de la communication (internet très haut débit, téléconférences et téléprésence haute qualité, télétravail...), le besoin en m² de bureaux risque de chuter à moyen terme.

Il faut éviter de nous retrouver dans 20 ans avec des friches tertiaires là où il y a 20 ans, il y avait des friches industrielles. Si des promoteurs peuvent rentabiliser des tours par des contrats à moyen terme avec des entreprises, c'est la collectivité qui risque d'avoir à supporter les coûts de démantèlement de ces constructions une fois qu'elles seront devenues obsolètes et non rentables.

Demande 1 : en rester à la quantité de m² de bureaux autorisée par le PLU de 2005 adopté à l'unanimité

Un recours excessif aux tours

Dans le cas du projet du Pont d'Issy, avec 3 tours représentant 250 000m² de bureaux, on n'est pas dans le cadre de l'implantation d'un objet architectural exceptionnel mais dans la production industrielle de m² de bureaux.

Et, dans cette démarche, il est faux d'affirmer que les tours sont performantes :

- Le m² y coûte beaucoup plus cher à la construction et au fonctionnement que les immeubles "low rise" et elles sont bien plus énergivores.
- Ce n'est pas le moyen le plus pertinent pour densifier en économisant du foncier : chacun sait que l'haussmannien est beaucoup plus performant sur ce point.

Demande 2 : diminuer le nombre de tours

La juxtaposition rapprochée de tours risque d'entraîner des impacts très négatifs sur l'aérodynamisme, les ondes électromagnétiques, etc ... Le PLU ne doit pas autoriser cela a priori sans étude d'impact approfondies sur les projets réels.

Demande 3 : les modifications proposées dans le projet de révision autorisant de rapprocher les immeubles (les tours notamment) doivent être supprimées car l'impact de ces mesures n'est absolument pas prévisible en l'état actuel des informations disponibles.

De plus, de par leur énorme impact sur leur environnement, l'implantation des tours doit faire l'objet d'une acceptation par un vote explicite des citoyens après un débat approfondi. Cela n'a pas été le cas sur ce projet de 3 tours. Il faudrait lancer un référendum local sur cette question ou repousser le projet après la campagne des prochaines élections municipales.

.../...

Concernant le déroulement de l'enquête publique, la concertation a été très insuffisante avec une seule réunion. Si des réunions de l'atelier d'urbanisme dont les participants sont au bon vouloir des responsables municipaux, choisis ou écartés (par exemple, l'association agréée Actevi), ont été tenues pendant la période de l'enquête publique, elles ne peuvent en aucun cas être prises en considération dans celle-ci.

Demande 4 : toute référence à l'atelier d'urbanisme, structure non représentative mise en place par la municipalité, doit être exclue de l'enquête publique.

Trop de parkings

La création d'une grande quantité de parkings est à l'opposé de ce qu'il convient de faire : Les parkings des immeubles de bureaux doivent être strictement réservés aux visiteurs et aux véhicules de service des sociétés résidentes. Le quota doit tendre vers « zéro parking » pour les personnes travaillant régulièrement dans les bureaux.

Le secteur est saturé et pollué de voitures. Or, il est déjà remarquablement desservi par les transports en commun et l'amélioration future de sa desserte (GPX, prolongement Tram T3, ...) est beaucoup plus proche et plus probable que la transformation totale du parc automobile en véhicules « non polluants ».

L'application d'un ratio de 1 place de parking maximum pour 120 m² de bureaux est beaucoup plus raisonnable que 1 place pour 90m² tel que proposé dans ce projet de révision du PLU.

Ainsi, dans sa très documentée thèse de doctorat sur "l'acceptabilité des politiques restrictives de stationnement" (INSA LYON - 2008), <http://docinsa.insa-lyon.fr/these/2008/duverney-pret/these.pdf>, Cécile Duverney-Pret indique :

Page 132 "À Zurich, 20% seulement des habitants se rendent à leur travail en voiture" [car] "dans les zones centrales bien desservies par les transports en commun, les constructions neuves ne comprennent aucune place de parking"

Page 222 : PDU de 1997 : A Lyon, institution de normes plafond pour les immeubles de bureaux : 1 place de parking (12,5m²) pour 300m² de bureaux (soit moins de 5%) dans les zones bien desservies par les transports en commun. Et, il est précisé (page 227) qu'en 2005, cette mesure jugée [à l'expérience] trop contraignante a été relevée à 1 place au maximum pour 120m² de bureaux.

Par ailleurs, et sauf erreur de ma part, la loi SRU indique qu'il convient de "réduire les places de stationnement liées aux activités dans les zones bien desservies par les transports en commun" et le PDU du 15/12/2000 fixe un objectif de diminution du trafic automobile de 5% pour ce type de site. Cet objectif n'est pas respecté par ce projet.

Demande 5 : fixer un ratio de 1 place de parking maximum pour 120m² de bureaux

Christian GREZES
