

Observations de l'association ACTEVI sur le projet de ZAC du pont d'Issy

ACTEVI tient à exprimer ses observations sur ce projet démesuré. Ses constatations l'amènent à conclure à son absence d'intérêt et à son grand pouvoir de nuisance.

Sur les objectifs :

La ZAC du pont d'Issy représente une surface de plus de 10ha divisée en trois bandes dans le sens de la voie du RER C. Seule la bande centrale est vraiment concernée par l'aménagement projeté. D'un côté la ZAC prend en compte pour quasiment la moitié de sa surface l'extrémité amont de l'île Saint Germain et une partie de la Seine, de l'autre, les voies ferrées et la gare d'Issy plaine sont peu touchées. La superficie restante, parcelle UZ9F, d'un peu moins de la moitié supportera toutes les constructions.

Il est prévu la réalisation d'un secteur de bureaux associant quelques immeubles de 7 à 9 étages et trois tours de 180 m de haut. **L'objectif serait de requalifier un secteur** qui se vide peu à peu de ses utilisateurs. Les anciennes constructions, qui ne datent que des années 1980, ne répondraient plus à leurs exigences. Le projet comporte également un petit nombre de logements (immeubles de 9 à 14 étages) et quelques commerces. Le projet aurait l'avantage de **marquer l'entrée de la ville** concourant ainsi à son identité.

Sur le premier point, il n'est pas apporté de précisions sur les exigences d'éventuels usagers. Rien ne dit que la réalisation projetée réponde à des besoins constatés. Dans l'ignorance des motifs de désaffectation du secteur, on peut penser que l'un des motifs tient au coût de l'installation. La réalisation de trois tours de grande hauteur, dont le fonctionnement et la maintenance sont très onéreux ne répond pas à un souci d'économie alors que la conjoncture économique actuelle subit une crise durable.

L'enquête publique relève que la zone contient 1000 emplois, que le secteur se vide. Mais le projet prévoit 10 fois plus d'emplois potentiels dont la justification économique n'apparaît pas et qui accentue le déséquilibre entre habitat et emplois.

L'entreprise est gigantesque, sans fondement économique et va provoquer nombre de nuisances. Trois tours de 180m de haut, très proches les unes des autres, alignées tel un mur, entraîneront des pollutions aérologiques et électromagnétiques que l'on peine à imaginer. Les effets sur l'ensoleillement sont peu traités dans l'étude d'impact. Outre les effets sur les personnes, on peut craindre l'instauration d'un micro-climat en bord de Seine défavorable à la faune et la flore.

En outre, ces constructions seraient proches d'Isséane. Quel sera l'impact de cette proximité ? (L'usine de retraitement se trouve au nord de la parcelle UZ9F, mais en dehors de la ZAC). Certaines sociétés se sont plaintes de cette proximité.

Quant à l'aménagement d'une porte de ville, « porteur d'identité », peut-être y a-t-il d'autres moyens de l'exprimer. On ne peut que regretter à nouveau, à ce propos, la disparition des contre-allées de l'avenue Rouget de Lisle qui donnaient un grand charme à l'entrée de la ville au profit d'une « autoroute » urbaine sans âme et sans originalité.

Un autre objectif serait **d'améliorer l'accès entre ville et les bords de Seine**. Le Conseil Général prévoit l'aménagement de la pointe amont de l'île Saint-Germain ainsi que des berges de la Seine. Bien que les deux projets soient inclus dans la même ZAC, l'impression ressentie est celle de la juxtaposition de deux projets. L'accès à la Seine ne sera pas amélioré par la construction de trois tours et d'un secteur de bureaux très minéralisé. La traversée de la RD50 comme celle de la RD7 sont des freins à la circulation des piétons. La voie ferrée et celle du tramway forment un obstacle visuel que l'on pourrait atténuer. L'étude d'impact relève « une voirie très présente conférant une impression de no man's land et un viaduc occultant toute perspective sur le reste de la ville ». Mais les constructions projetées confortent la séparation entre ville et berges de la Seine, et renforce le caractère minéral, bétonné du secteur.

Au regard de **la réglementation** et en application de la loi S.R.U. (Solidarité, Renouvellement Urbain) si **le SDRIF** de 2008, adopté par le Sénat en mai 2011, mais dont le décret d'application n'est pas paru, prévoit une densification, il préconise également un rééquilibrage entre l'EST et l'OUEST. Or le département du 92 détient déjà 50% des bureaux d'Ile de France. Il demande également aux communes de viser un taux de logements locatifs sociaux de 30%. Le projet de ZAC au pont d'Issy représente 11.600 emplois et 700 habitants seulement, dont 25 % de logements sociaux. Le projet accentue le déséquilibre entre emplois et habitants.

Le SCOT considère qu'Issy les Moulineaux doit s'urbaniser, mais détaille des grands axes, notamment « préserver la qualité de la vie, conforter l'attractivité du territoire » ; « l'accent est également mis sur la résorption des grandes coupures et l'amélioration des liaisons le long de la Seine ».

Or, ainsi qu'il a été relevé ci-dessus, la réalisation de ce projet accentue un effet de coupure entre la ville et les berges de la Seine, résultat contraire aux attentes de l'étude d'impact qui prétend « supprimer les derniers verrous entre la ville et la Seine, en poursuivant leur désenclavement ... ». On ne peut parler de qualité de la vie pour un secteur qui sera alternativement très encombré ou désert et entièrement bétonné.

Les modifications apportées au PLU tendent à une sur-densification et une moindre protection de la Halle.

La densification est augmentée par une moindre distance exigée des constructions par rapport aux limites séparatives (1,90 m), par de nouvelles règles d'implantation des constructions les unes par rapport aux autres : elles ne sont distantes que de 8 m alors que les règles antérieures exigeaient la moitié de la hauteur des constructions de moins de 24 m et 12 m pour les constructions dont la hauteur était égale ou supérieure à 24 m. **Enfin, il n'est plus fixé de règle de hauteur maximum.** La limitation de hauteur à 27 m dans certaines zones spécifiques disparaît.

La protection apportée par le PLU à la construction de la halle est pour le moins amoindrie. La halle est composée de deux bâtiments de style Eiffel. Ils font 100m x 15m et 45m x 17,50 m et sont un exemple de patrimoine industriel qui devient rare. Les nouvelles dispositions prévoient une reconstruction en totalité ou partiellement... L'un des bâtiments est supprimé et l'autre ne conserve que 66 m de long ! Il serait au contraire souhaitable de les conserver tous les deux, de les mettre en valeur et de les rendre accessibles à tous les isséens. Une concertation pourrait utilement aider à prévoir leur reconversion (espace culturel, commercial, mixte ?)

Au fil de la lecture de l'étude d'impact, on relève nombre de **contraintes physiques ou d'équipements** auxquelles va se heurter le projet : sol alluvionnaire épais, couche de calcaire dégradée sur 10 m, abondance d'eau souterraine sur des sols parfois imperméables, conduites de gaz, d'électricité (lignes haute tension) et de chauffage urbain...

Sur les transports et le stationnement

Il s'agit d'un secteur aux limites de la saturation automobile aux heures de pointe. De même, les transports en commun sont très chargés. Ajouter un trafic de plus de 10.000 emplois, c'est prendre le risque de bloquer toute circulation.

ACTEVI a relevé l'importance des aires de stationnement. En créant 2.200 places de parkings près des tours, dans un environnement bien desservi par les transports en commun, le projet favorise les déplacements automobiles. Le ratio de une place pour 90 m² de SHON bureaux n'est pas suffisamment contraignant. Il devrait être au plus de une place pour 120 m². Actevi estime que les parkings des immeubles de bureaux doivent être strictement réservés aux visiteurs et aux véhicules de service. Le quota doit tendre vers « zero parking » pour les personnes travaillant régulièrement dans les bureaux. Le secteur de la gare d'Issy val de Seine est très bien desservi par les transports en commun (possibilité de joindre le métro par la porte de Versailles et la Défense dans l'autre sens. Le RER C dessert tout Paris...)

D'ores et déjà il serait souhaitable d'inscrire au PDUIF (Plan de Déplacement Urbain en Ile de France) une étude de renforcement du T2, de la fréquence, de la rapidité et de la régularité du RER C (trop lent sur certains tronçons). Le nombre important de parkings prévus dans le projet de tours va favoriser l'usage de la voiture et va à l'encontre des recommandations du Grenelle de l'Environnement.

Les circuits d'autobus seront donc à renforcer sur des lignes transverses au sein de GPSO afin d'augmenter la capacité de voyageurs venant de l'ouest du département (lignes de métro 9 et 10) vers la Zac du Pont d'Issy.

Il faudrait inciter les futures entreprises occupant ces tours (dans le cas malheureux où elles se feraient) à prendre en charge l'acheminement (par minibus électriques) de leurs salariés vers les gares principales (comme le fait Microsoft).

L'héliport

La proximité de **l'héliport** engendre des nuisances de bruit. Il sera en outre probablement nécessaire de modifier les trajectoires utilisées par les hélicoptères, avec le risque de survol des habitations. Rappelons par ailleurs que les habitants supportent une servitude électromagnétique.

Quel est en définitive l'intérêt de ce projet :

Au point de vue économique, il n'est pas certain que cette réalisation corresponde à un besoin. Si même les installations, malgré leur coût attirent des sociétés, quel avantage en tirent les isséens ? La taxe professionnelle n'existe plus et la ville sera tenue d'assurer la maintenance des équipements. Par ailleurs, ainsi qu'il a été dit, ce projet accroît les déséquilibres entre l'Est et l'Ouest de l'Ile de France en contradiction avec le SDRIF.

Lors d'un colloque de l'ANIL (Agence national pour l'information sur le logement) qui a eu lieu le 25 octobre 2011, il a été mis en évidence que « la cherté du m2 est liée à la densité de la construction elle-même...plus on construit de mètres carrés sur une parcelle, plus le m2 est coûteux ».

Par ailleurs, la construction de tours est soumise à des contraintes. Ainsi, les nouvelles normes issues du Grenelle de l'environnement, imposent à tout nouveau bâtiment de respecter une consommation énergétique de 40kwh/m2/an au maximum. Or les architectes qui construisent une tour ne sont pas parvenus à relever ce défi. Tout laisse craindre que la consommation énergétique soit bien supérieure.

Les entreprises pourraient ne pas être attirées par les tours envisagées. Quant aux populations moyennes ou modestes, elles seront écartées de possibilité de logements par le coût de cette densification.

Au point de vue de la qualité de la vie : le projet ne rend pas la Seine aux habitants et accentue l'effet de coupure. L'identité de la ville n'est nullement améliorée par un urbanisme démesuré qui ne s'accorde pas avec celui du reste de la ville. En outre, ce projet entraînera de graves nuisances sur la qualité de la vie des habitants d'Issy, mais aussi des usagers potentiels des tours.

Ce projet demeure plaqué et ne s'intègre pas à son environnement. Il ne présente pas d'intérêt pour les isséens et au contraire il dénature ce qui reste d'agrément à la ville.

En conclusion

Ce projet, atteint à l'évidence de gigantisme, n'a fait l'objet d'aucune véritable concertation préalable à l'enquête publique. On ne peut considérer ni l'unique réunion préalable qui a eu lieu, où les questions réponses ont été limitées à une demi- heure, ni la présentation à l'atelier d'urbanisme dont les participants sont désignés par la mairie, comme une véritable concertation.

Son impact demeure indéterminé. Par voie de conséquence, l'intérêt général du projet ne peut être démontré. L'enquête publique n'a pas lieu d'être.

Il serait souhaitable de soumettre préalablement ce projet à un référendum municipal.