

# Contributions à l'enquête sur le projet de tours au Pont d'Issy

## Sur l'économie générale du projet

Il convient de rappeler qu'un premier projet en 2007 prévoyait 120 000 m<sup>2</sup> de bureaux et 40 000 m<sup>2</sup> de logements. Quatre ans plus tard, les surfaces de bureaux ont été multipliées par deux, celles des logements divisées par trois. Quelle est la logique de ce nouveau projet ? Mieux répondre au manque de logements, sociaux en particulier, tenir compte de la crise ? Il est permis d'en douter. Ce faisant, le projet est en contradiction avec les objectifs du SDRIF qui demande d'assurer un meilleur équilibre global entre habitat et emplois. Il renforce le déséquilibre habitat/emplois entre l'est et l'ouest de l'Île-de-France, la ville se glorifiant de posséder plus d'emplois que d'habitants : les personnes travaillant à Issy, les plus modestes en particulier, se verront dans l'obligation d'habiter toujours plus loin ajoutant la fatigue des transports aux pollutions liées aux véhicules individuels, contrevenant aux lois et schémas visant à réduire la circulation et les pollutions (« Participer à la réduction des déplacements » dit le PLU). Les autres projets du secteur (« Pentagone » à Balard et tour Triangle à la Porte de Versailles) contribueraient à la congestion de la voirie et à la saturation des transports en commun aux heures de pointe. « L'augmentation de la circulation routière participera à la dégradation de la qualité de l'air environnante. » ainsi que l'avoue l'étude d'impact dans un accès de lucidité page 142.

Aucune justification ne nous est donnée concernant la taille des édifices : 170, 178 et 188 mètres. S'agit-il d'un compromis entre optimum technique et rentabilisation du foncier, l'étude d'impact affirmant que « L'implantation de tours au Pont d'Issy est un choix politique. » ? Ou bien doit-on prendre au sérieux cette affirmation dans la même étude : « Bâtiment emblématique pour la firme qui souhaite affirmer sa puissance, le gratte-ciel est à la fois le siège social, l'enseigne, la marque. Il offre des vues magnifiques depuis ses sommets sur le spectacle changeant de la ville et de ses lumières (la nuit ?), comme celui du haut d'une falaise vertigineuse. » On est en effet pris de vertige et frappé de stupeur devant ce lyrisme hors de propos dans une étude d'impact. Le choix politique apparaît ici comme décision d'autorité et non option de politique urbaine issue de concertations avec la population. Cerise sur le gâteau, un troisième bâtiment de bureaux, en plus des tours, est prévu au projet, provocation horizontale qui contredit un des objets des tours, densifier verticalement pour dégager de l'espace à leur pied. « La verticalisation permettant notamment de dégager des espaces libres importants au sol. » L'étude d'impact pratique la novlangue chère à George Orwell ! Quels sont la justification et l'équilibre financier d'un tel projet ?

Il ne peut exister de tour à énergie positive. Un immeuble de grande hauteur ne sera jamais écologiquement vertueux, le principal effort qu'il puisse faire en ce domaine est de supprimer les emplacements de parking à son pied comme l'ont réalisé à Londres la tour Foster (18 places) et la tour Piano (42 places), cette dernière pour une hauteur de 300 mètres ! Toutefois, le report vers les TC, compte tenu de la démesure du projet, n'est pas une solution.

C'est toute l'économie du projet qu'il faut revoir démocratiquement, à l'exemple de la démarche adoptée par Alexandre Chemetoff pour l'aménagement de l'Île de Nantes.

La non-mixité fonctionnelle condamne d'autre part un meilleur comportement énergétique : bureaux en bas qui demandent de la clim et logements en haut bénéficiant de la vue et des rejets thermiques des bureaux mutualisant leurs besoins. Que du bureau dans les tours, circulez ! Si d'aventure logements il y avait, ils seraient proposés à des prix vertigineux. Le principe de tour proposé est ainsi anti-écologique et antisocial.

## Sur l'enquête publique elle-même

A l'évidence, l'information de la population pour un tel projet n'est pas suffisante et ne lui permet pas de se faire un avis éclairé sur le sujet. Une seule réunion publique annoncée en petits caractères dans le journal municipal en début d'enquête ne peut tenir lieu de véritable débat. Une prolongation de l'enquête s'avère nécessaire avec une plus large information du public et la tenue d'une nouvelle réunion publique plus largement annoncée, par voie de tracts par exemple.

## Concernant l'étude d'impact

L'article R 122-3 du Code de l'Environnement stipule à son n°3 que doivent être apportées « les raisons pour lesquelles notamment du point de vue des préoccupations d'environnement parmi les partis envisagés qui feront l'objet d'une description, le projet présenté a été retenu. » Le point n°4 demande « les mesures envisagées pour supprimer, réduire et si possible compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement et la santé ainsi que l'estimation des dépenses correspondantes. »

Sur tous ces points l'étude d'impact ne répond pas ou à côté. Le parti retenu, si tant est que l'on puisse en connaître puisque le sort de la troisième tour nord ne semble pas scellé, apporte des nuisances mal définies et quantifiées dont on ne connaît pas le coût des corrections.

On l'a vu, le SDRIF indique que la densification du bâti devra rester globalement modérée et qu'il convient d'assurer un meilleur équilibre global entre les habitants et les emplois et assurer en tout lieu une qualité de vie aussi bonne que possible. Le projet n'est pas conforme au SDRIF.

Le projet se situe en zone inondable, les constructions prévues constitueraient des obstacles au libre écoulement des eaux. Une conception sur pilotis serait préférable sur ce type de terrain. Ce projet n'est pas conforme aux prescriptions du PPRI.

L'importance et le poids des constructions nécessiteraient des fondations spéciales profondes pour trouver un sol dur, ainsi que l'ont montré les travaux d'Isséane à deux pas. Le radier de l'usine est à moins trente mètres et les pieux profonds vont à moins soixante-dix mètres. L'étude ne propose que des pieux dans la craie à moins dix-huit mètres. Pourquoi une telle différence ? L'étude n'apporte pas d'élément de chiffrage quant aux surcoûts engendrés. De même, la réalisation de plusieurs niveaux de parkings en sous-sol aussi près de la Seine imposera des cuvelages étanches spéciaux dont les coûts ne sont pas plus chiffrés. La solution sans parking doit être proposée de manière alternative.

L'autojustification des quartiers de bureaux se retranche derrière des affirmations du SCOT qui sont sans fondement : « Le secteur du Pont d'Issy s'inscrit au sein d'un des pôles d'innovation urbaine et architecturale du territoire des Coteaux et du Val de Seine destiné à accueillir de manière préférentielle les quartiers d'affaire. » Elle se retranche aussi derrière le PADD qui avoue : « La présence de fortes contraintes porteuse notamment de fortes nuisances mais aussi parfois déterminantes en termes de règles de construction (hélicoptère)... La réalisation de logements ou d'équipements publics n'étant pas envisageable cependant sur le secteur du Pont d'Issy, des logements peuvent achever utilement la reconstitution de la rue Camille Desmoulins en prolongement des logements de la ZAC des Bords de Seine. » Malgré le besoin de logements, sociaux en particulier, on continue à entasser des centaines de milliers de mètres carrés de bureaux au prétexte qu'il y en a déjà, au risque d'aggraver l'effet « ville morte » le soir et le week-end. La vraie thérapie urbaine serait de redonner vie à ces quartiers. Il faut un travail de réanimation urbaine. On nous propose au contraire d'approfondir et de prolonger l'anesthésie !

Il est affirmé dans l'étude d'impact que « Le site du Pont d'Issy constitue une des entrées de ville dont la qualité paysagère est actuellement peu marquante. » L'érection de trois tours de 180 mètres apporte en effet une « qualité paysagère » incontestable ! « Visible depuis le périphérique et porteur de l'identité de la commune. » Quelle est l'identité de la commune, quelle image veut-elle donner d'elle-même et qui doit en décider sinon la population en lieu et place des financiers et des promoteurs ? Issy, terre de bureaux et de spéculation immobilière ?

## Sur les effets des tours

Force est de constater que le flou actuel du projet (deux ou trois tours, quelles hauteurs définitives) ne permet pas de juger de ses effets possibles sur son environnement et des mesures à prendre pour y remédier. « Les nouvelles constructions ne devront pas constituer un obstacle à la dispersion des gaz de combustion de l'usine Isséane conformément à la réglementation en vigueur. » Ce que contredit l'étude de manière explicite, incohérente et provocatrice page 142 : « La construction des tours de bureaux modifiera le voisinage de l'usine Isséane en créant de nouveaux obstacles de nature à perturber éventuellement la dispersion des gaz de combustion. » Encore un aveu ! Les constructions vont bien constituer un obstacle à ce que l'on croyait n'être qu'un nuage invisible de vapeur d'eau ! ( cf p.50) Spécialement lors des épisodes de flux de nord-est aux régimes laminaires qui ne font que déplacer lentement les pollutions qui verront leur progression entravée par les tours. En contradiction avec ce qui est dit plus haut p.142 : « L'opération de la ZAC du Pont d'Issy est une opération d'aménagement urbain dont les effets sur la santé humaine sont négligeables, *si ce n'est un effet positif du à l'amélioration de la qualité et du cadre de vie.* » L'érection de tours près de cette usine n'est pas conforme à l'amélioration de l'environnement et de la qualité de la vie.

« Les façades sud des deux tours nord seront dans l'ombre des tours situées à leur sud (ça fait combien de tours ?) dans la première partie de l'après-midi. » Un aveu de plus, le projet génère de l'ombre sur ses propres façades ! Comble de la surdensification qu'avait en partie résolue le premier projet lauréat de 2007 qui réunissait deux tours en une seule. Deux tours en une, c'est aussi ce qu'avait réussi Cœur Défense avec ses deux tours jumelles réunies qui se contreventaient mutuellement, ce à quoi ne répond pas le projet actuel qui, à la demande des promoteurs, réalise trois bâtiments séparés qui se feront de l'ombre et engendreront des effets Venturi mal évalués dans l'étude et dont les traitements curatifs, végétation et écrans brise-vent, semblent bien légers.

## Contribution à la trame verte

Quelles que soient ses qualités, l'opération du PDI ne pourra réparer la discontinuité introduite par les ZAC Forum et Axe Seine. Nous avons proposé l'Allée des Trois Parcs (Ile Saint-Germain, Suzanne Lenglen et Citroën) au moyen de corridors écologiques sous forme de larges mails plantés, la ville a préféré densifier. De plus, les aménagements prévus pour la RD7 ne semblent pas non plus pouvoir y remédier. Dans toute opération urbaine, il convient de commencer par concevoir un parc (climatisation naturelle, épuration, biodiversité) dans lequel on élèvera des constructions. A Issy, on fait l'exact contraire.

Concernant l'avifaune, nul doute qu'elle goûtera comme il se doit les vastes surfaces vitrées que lui offriront les tours en guise de pistes d'atterrissage verticales. Une des rares justifications des tours, peut-être la seule, est de mettre à disposition suffisamment élevée des nichoirs pour nos amis les faucons pèlerins, rôle rempli aussi par les tours de Notre Dame, de la Défense et de la Très Grande (et très haute) Bibliothèque. C'est sympa mais ça fait cher le nichoir !

## Suite de l'étude d'impact

Le rappel du projet urbain dans le PLU page 71 de l'étude d'impact prend là aussi l'effet d'une provocation : « Gérer harmonieusement le bâti en s'appuyant sur la typologie précise des formes urbaines, par une appréciation fine de chaque secteur, en harmonisant notamment la volumétrie. » Nous avons la singulière impression de n'être pas face au même projet.

Effets sur le paysage et le patrimoine culturel (sic).p. 139 « Dans la mesure où elles seront implantées de part et d'autre de la RD 50, elles pourront créer une perspective depuis le Pont d'Issy vers le reste du territoire de la ville. Les tours de 150 (ah bon) à 180 mètres introduiront une nouvelle échelle qui effacera la coupure actuelle générée par le viaduc SNCF. » (ou RFF) On se moque vraiment du monde en affirmant de telles inepties dans une étude d'impact ! Vous avez aimé la coupure du viaduc, vous allez adorer la chaîne de montagne des tours ! C'est méconnaître totalement la topographie des lieux et sciemment minorer les volumes des tours que de prétendre créer une perspective là où l'on érigera un gigantesque mur visuel ! Les tours effacent les coupures, c'est le nouveau pansement magique urbain !

La liste des organismes contactés p.145 pourrait prêter à sourire : « Ont été contactés notamment les services municipaux de la ville d'Issy. » On n'est jamais si bien servi...

Une dernière contradiction-provocation p.147 concernant le « résumé non technique » sensé « informer le public pour lui donner les moyens de jouer son rôle de citoyen averti et vigilant. »

## En conclusion

L'opération du Pont d'Issy n'est pas de nature à améliorer l'environnement et le cadre de vie des isséens, bien au contraire puisqu'elle introduit des nuisances supplémentaires sans y apporter les remèdes appropriés. Elle aggrave le déséquilibre local et régional entre bureaux et logements, emplois et habitat. C'est un projet d'un autre âge, celui où une ville pouvait s'enorgueillir de l'érection d'un beffroi pour marquer la prééminence de l'ordre marchand et la domination de l'argent. Issy a déjà sa tour Bouygues pour cela ! En période de crise financière et économique où se font sentir de plus en plus cruellement le manque de logements et d'emplois pour les plus modestes, la réalisation d'un tel projet constituerait une inconcevable provocation.

L'urbanisme de concertation doit reprendre ses droits dans notre ville. Quelle ville voulons-nous ?

Didier HERVO Conseiller Municipal

29 novembre 2011

Lecture conseillée : « La folie des hauteurs » Pourquoi s'obstiner à construire des tours ? Thierry Paquot/Bourin Editeur/2008