13/10/2013

ACTEVI
Touche pas à mon ciel
Association agréée pour la protection de l'environnement

Avis sur la construction de la tour IMEFA52

Un permis est demandé pour la construction d'une tour de 189 m de haut dans le secteur du Pont d'Issy, comportant 57 902 m2 de bureau et 2 236 m2 de commerces, et pouvant accueillir 4000 emplois potentiels. Elle serait mise en service en 2016. Ce projet est proposé dans le cadre d'une ZAC prévoyant la construction de trois tours et d'un total de 235 000 m2 de bureaux.

La présente contribution a été élaborée par ACTEVI, Association Citoyenne pour le Transport et l'Environnement dans la Ville d'Issy les Moulineaux, qui, à l'examen de l'étude d'impact et des composants de l'enquête, estime que ce projet ne se justifie pas.

1) Le projet manque de justification sérieuse :
il existe un besoin crucial en logements neufs, notamment sociaux (on peine actuellement à en construire 300.000 par an en France alors qu'il en faudrait 400.000 pour répondre aux besoins). Parallèlement, il y aurait, selon l'estimation de la société DTZ spécialiste de conseil en immobilier d'entreprise, environ 3,8 millions de m² de bureaux vacants en Ile de France, principalement situés dans l'ouest de la région. On ne voit donc pas la nécessité de construire de nouveaux bureaux à Issy les Moulineaux qui en est déjà très (trop) largement doté. **Le besoin c'est le logement**. L'étude d'impact ne se préoccupe guère de cette problématique, ce que l'avis de l'autorité environnementale a bien relevé.

Par ailleurs ce projet va à l'encontre des consignes du SDRIF qui encourage le rééquilibrage emplois/logements entre l'est et l'ouest de la région. Il est également contraire au besoin de diversification des activités puisqu'il va encore renforcer le secteur tertiaire en oubliant l'artisanat et les petites industries.

2) Les nuisances qui sont le fait de la construction de cet excès de bureaux, vont être accentuées par le parti pris de la construction d'une tour. Sans vouloir tout détailler, ACTEVI a retenu certains points importants.

Sur les déplacements :
Le projet a **des conséquences importantes sur la circulation et les transports en commun**. Pour 4000 emplois potentiels, le projet prévoit 578 places de parking, 310 emplacements de vélos, des vestiaires avec douches et un local de réparation vélos, plus un espaces vélos au pied des commerces. Si l'encouragement aux déplacements à vélos est louable, l'encombrement des voies de circulation risque de décourager les candidats. L'étude d'impact prévoit 1130 usagers des transports en commun et 365 véhicules seulement. Nous sommes loin de transporter les 4000 emplois que la tour compte accueillir, même avec une bonne incitation au covoiturage.

Or pour ce qui concerne les transports en commun, le T2 à l'heure de pointe est déjà saturé. Les rames ont déjà été rallongées et la cadence augmentée et il n'est pas possible de prévoir des rames à deux étages du fait du tunnel de Saint Cloud. La ligne C du RER est vieillie, sujette à des pannes et des retards fréquents.

ACTEVI Touche pas à mon Ciel
Action **C**itoyenne pour les **T**ransports et l'**E**nvironnement de la **V**ille d'**I**ssy-les-Moulineaux
2, rue André Chénier 92130 ISSY LES MOULINEAUX Tél : 01 40 95 98 70
Courriel : contact@actevi.fr Blog: http://www.actevi.fr

Selon l'étude d'impact, la circulation routière ne serait pas saturée actuellement. Mais cette étude admet des « retenues » aux heures de pointe du matin et du soir et un trafic atteignant la limite de capacité rue Camille Desmoulins à l'heure de pointe du matin. La situation actuelle est donc déjà très difficile. On ne peut qu'envisager avec inquiétude une augmentation du trafic.
En outre, le concepteur omet d'inclure dans sa réflexion les deux autres tours qui devraient jouxter IMEFA52. Les services de la Voirie du Conseil général des Hauts de Seine, qui donnent cependant un avis favorable, attirent l'attention « sur les conditions de circulation générées dans le secteur (RD7, RD50 et autres axes secondaires) qui nécessitent de favoriser un report modal voire d'adapter /étaler les horaires de pointe d'arrivée /départ des bureaux. »

Enfin, une étude approfondie du STIF n'a pas été demandée ou n'a pas été jointe au dossier de l'enquête publique.

On rêverait de retenir la solution adoptée à Londres, qui supprime l'essentiel des parkings pour inciter à l'utilisation des transports en commun. Dans le cas présent ceux- ci sont déjà insuffisants. Cela montre l'incompatibilité de ce site à recevoir les 10 000 emplois prévus au projet dans son ensemble (soit 2.500 places de parking) et le grand risque d'asphyxie.

Une gêne importante est le fait de la tour : l'ombre portée
Sur ce thème, l'étude d'impact a pris en compte les trois tours et, même si les photos ne sont pas très lisibles, il est écrit que l'ombre portée des tours concernera Boulogne, Issy, Paris et l'ile Saint Germain. Ainsi le quartier du Point du Jour à Boulogne « sera touché 6 mois de l'année », le Quartier Val de Seine à Issy « l'après-midi d'une manière plus ou moins étendue selon la période de l'année »…

Il est donc évident que les habitants vont subir une nuisance grave et en souffrir mais aucune conclusion sur la conception de la tour n'est tirée de ce constat. On ne propose pas, par exemple, de réduire sa hauteur. Dans ces conditions à quoi sert une étude d'impact si on ne tient pas compte de ses résultats.

Autre gêne propre à la tour : le vent
L'étude d'impact admet qu'il y aura un problème de vent. Pour y pallier est prévue une « mesure compensatoire estimée à 50K€ » (p24). Mais que nous importe le prix . Est-ce un justificatif de la qualité de la solution ? Pour lutter contre le vent au sol, il est prévu des « écran végétaux sur la toiture végétalisée du socle » autrement dit, à R+4. Il est d'ailleurs précisé (p. 184) que cela pourra peut - être faire l'affaire : «l'impact de la tour sur les bâtiments proches est sensible, mais les niveaux de charges ne sont pas exceptionnels et ne devraient pas conduire à des désordres majeurs »… sans garantie, donc !

On note avec étonnement que IMEFA 52 est encore une fois considérée comme un objet solitaire. Et le ventement généré par les 2 autres tours, ne vient-il pas se cumuler à celui de IMEFA 52 ? **Là encore cette étude d'impact fait preuve d'une grande légèreté.**

Et que penser des isséens attendant sur le quai du T2 accolé à la tour qui, rappelons-le, occupe la totalité du terrain et vient raser la gare ? Ils souffriront évidemment des effets du vent.

A noter par ailleurs que les études en soufflerie se sont basées sur une **hauteur de référence de 114 m !** (page 205). Ces études prévoient des fréquences d'inconfort comprises entre 13 et 35 % comparables aux valeurs de certaines zones de la Défense. Avec une tour de 189 m de haut, on sera bien au-delà des 35 %, cela va de soi**. L'étude sur les effets du vent est donc très insuffisante mais démontre déjà une grave nuisance.**

L'étude d'impact passe très vite sur la proximité de deux équipements publics lourds : l'usine de traitement de déchets, Isséane, et l'héliport.

La proximité de l'héliport :
Le projet est situé dans la zone D du plan **d'exposition au bruit** (PEB) de l'héliport de Paris-Issy les Moulineaux. Dans cette zone « les constructions sont autorisées mais doivent faire l'objet de mesures acoustiques. Cependant les constructions à usage industriel et tertiaire ne sont pas concernées par le PEB. » Par ailleurs, le dossier d'étude acoustique ne prend pas en compte l'hélicoptère le plus bruyant à savoir l'EC145 utilisé par la sécurité civile. Or celui-ci représente 25 % des mouvements. Il est quasiment le seul à voler de nuit.

Le site du projet se trouve sur une des voies de décollage et d'atterrissage de l'hélistation Paris-Issy les Moulineaux. Les règles aérodynamiques imposent aux hélicoptères de décoller face au vent. Une voie sur le petit bras de la Seine est utilisée notamment lors du décollage des hélicoptères avec un vent Sud-Ouest.

La DGAC a donné un avis favorable au projet à condition que les trajectoires des hélicoptères soient modifiées et passent par le sud de la ZAC **ce qui signifie qu'ils survoleront la ville**.

Le projet aura donc pour conséquence une augmentation des nuisances sonores pour plusieurs milliers d'isséens ce qui est inacceptable. Ces nuisances concerneront également les occupants de la tour et la DGAC attire l'attention des futurs occupants « sur les nuisances sonores générées par le bruit des hélicoptères évoluant sur leurs trajectoires ».

Par ailleurs, les façades en verre et métal de la tour réfléchiront la lumière au point que la DGAC craint des **problèmes d'éblouissement**. Aussi il est prévu que les émissions lumineuses de la tour seront limitées avec suppression des éclairages extérieurs de minuit à 5 h le matin hormis les éclairages de sécurité. Le constructeur a prévu un socle moins clair et moins réfléchissant « pour le confort des usagers et des passants. » mais qu'en sera-t-il de loin et pour le paysage ? et pour les automobilistes ? Ces nuisances pourraient avoir un lourd impact en matière de sécurité.

Le voisinage d'Isséane
Curieusement il n'y a pas d'avis du SYTCOM quant à l'impact du projet de tour sur le fonctionnement de l'usine de traitement des déchets. Cet avis ne lui a-t-il pas été demandé ou bien a-t-on renoncé à le joindre au dossier ?
Une évaluation de cet impact a cependant été effectuée par le bureau d'études ELIOTH qui est l'une de sociétés constituant la maîtrise d'œuvre du projet. Il est évident que cette société est juge et partie et on imagine mal que ses conclusions montrent une incompatibilité entre la tour et l'usine ce qui n'a bien sûr pas été le cas : tous les impacts sont négligeables ou insignifiants. Il faut rappeler qu'à la demande de la municipalité, dans un souci esthétique, au moment de la construction de l'usine en 2007, les cheminées ont été enterrées pour moitié, cette option n'étant envisageable qu'en l'absence de construction de grande hauteur à proximité. La réglementation exige en effet que les cheminées dépassent de trois mètres le bâtiment le plus haut alentour. La mise en œuvre de cette réglementation à l'égard de l'usine actuelle est impossible. On imagine mal une cheminée de 192 m de haut. La construction de la tour IMEFA52 obligerait à modifier entièrement la conception d'Isséane, ce qui revient en fait à la reconstruire entièrement.

L'évaluation de l'impact du projet de tour sur Isséane doit être reprise par un bureau d'études indépendant seul à même de donner un avis objectif. Et on aimerait aussi connaître la position du SYTCOM.

On ne peut négliger de relever les impacts les plus graves sur le paysage
La construction d'une tour en bordure de Seine va à l'encontre des demandes de l'UNESCO (voir P.J). Les berges de la Seine sont classées au patrimoine mondial et il est demandé de ne pas ériger de tour à Paris. La construction de trois tours en bordure de Seine en limite de Paris est évidemment déplorable.

En outre ce projet forme un écran empêchant l'accès à la Seine déjà presque invisible depuis la ville. Les voies ferrées surélevées isolent le secteur du Pont d'Issy du reste de la ville et la tour envisagée n'apporte pas de modification à cet état de fait.

Enfin ce projet n'est pas en cohérence avec l'urbanisme de la ville.

A la différence des autres organismes consultés, l'Autorité Environnementale ne donne pas d'avis favorable sur le projet. Elle distingue les aspects qu'elle juge bien traités, notamment les aspects techniques, mais se montre beaucoup plus réservée, voire critique sur les aspects qualitatifs : l'espace public au pied de la tour, les liens avec les entités remarquables, l'impact sur le grand paysage pour lesquels « l'étude d'impact aurait méritée d'être plus développée et plus précise ».

Ces insuffisances ne peuvent pas être évacuées : des études complémentaires doivent être conduites pour mieux traiter les points ci-dessus.

3) L'enquête publique fait apparaître de graves insuffisances de forme.

L'opération immobilière objet de cette enquête publique est la construction d'une tour de plus de 180 mètres de haut. Il s'agit donc à l'évidence d'une opération immobilière majeure pour Issy et ses environs.

Force est de constater que l'information communiquée à l'occasion de l'enquête publique n'est pas à la hauteur de ce projet aux impacts gigantesques.

Insuffisance de l'information des citoyens sur l'enquête :

L'annonce de cette enquête sur un projet de tour de bureaux extrêmement impactant n'a fait l'objet que d'un entrefilet de quelques lignes page 5 du journal Point d'Appui d'octobre 2013. Chacun pourra constater facilement que ce journal est beaucoup plus disert sur des sujets pourtant bien moins importants que la construction d'une tour de plus de 180m de haut !

Aucune réunion publique n'est organisée dans le cadre de cette enquête publique. Or, seule une telle réunion peut permettre facilement aux citoyens d'assister à un débat contradictoire sur les avantages et inconvénients du projet et ainsi de se forger une opinion éclairée. Il est à noter que la municipalité organise régulièrement de telles réunions publiques sur des projets d'impact beaucoup plus limités (immeuble de 30 logements rue Tariel, déplacement d'un arrêt de bus place de la Mairie, …).

Si l'information des isséens est vraiment minimale, que dire de celle des habitants des communes limitrophes pourtant manifestement très impactés (Boulogne, Paris, …) qui est quasi inexistante.

On doit également dénoncer le fait que le dossier d'enquête n'ait pas été mis à disposition sur internet compliquant ainsi la tâche des citoyens pour accéder à l'information. Rappelons qu'Issy se veut très en pointe sur le numérique ; il s'agit donc d'une volonté délibérée et non d'un oubli ou d'une difficulté technique !

Tout cela montre clairement la volonté de la municipalité d'éviter que les citoyens ne s'intéressent au sujet !

Insuffisance du dossier de l'enquête publique

Déficit d'illustrations de l'insertion du projet dans le paysage :

La description du projet est insuffisante pour permettre à des citoyens non spécialistes de l'architecture et de l'urbanisme de se faire une idée de l'impact du projet :

Les images de la tour dans le paysage sont en nombre très réduit et sélectionnées par les promoteurs du projet. La tour est y présentée de profil, selon les points de vue les plus valorisants. Aucune vue ne représente de face ses façades les plus larges.

Une description loyale du projet aurait été la mise à disposition du lecteur de la possibilité d'avoir une vue du projet selon un point de vue choisi par lui, par exemple depuis chez lui. C'était le meilleur moyen de permettre à chacun de se faire une idée réaliste de l'impact sur son propre environnement. De tels logiciels existent et on peut être certains que les promoteurs du projet en disposent. La ville d'Issy a d'ailleurs investi beaucoup d'argent dans de tels développements 3D.

Graves lacunes dans la représentation de l'impact sur l'ensoleillement

Les images sont peu lisibles et les ombres portées y sont parfois tronquées, en particulier pour les périodes hivernales où le besoin d'ensoleillement est le plus important.

De plus, les durées d'occultation ne sont pas mentionnées. Or, il est important que pour chaque lieu, on sache si le soleil sera masqué pendant cinq minutes, une heure.

C'est une information essentielle, d'autant plus qu'avec les trois tours prévues, on peut craindre des durées d'occultation très importantes modifiant fondamentalement la qualité de vie dans les zones impactées.

Graves lacunes dans les études sur les perturbations aérologiques

La plus grave des lacunes au sujet des l'impact sur les perturbations aérologiques consiste en l'absence de simulation prenant en compte les trois tours prévues.

La simulation présentée avec la seule tour IMEFA52 n'est pas représentative de ce que serait la réalité vécue lorsque le projet ZAC Pont d'Issy serait mené à terme.

Il est évident que les écoulements de l'air seront très perturbés par la conjonction de ces énormes obstacles constitués par les 3 tours. Il est très probable que des phénomènes de concentration des flux et de résonance apparaissent avec des effets très dangereux pour le confort et même la sécurité des personnes fréquentant le site.

Graves lacunes dans l'étude sur la circulation

L'étude occulte l'impact sur le stratégique carrefour Gallieni-Rouget de Lisle.
Encore plus grave, l'étude ne porte que sur l'impact de la seule tour IMEFA52. Elle n'est donc pas réaliste. Les 2500 parkings prévus sur la ZAC Pont d'Issy vont conduire ce secteur à l'embolie.

A ce titre, il est intéressant de noter que la municipalité d'Issy met régulièrement en avant l'exemple de Londres et y a même organisé un voyage d'études médiatique. Or, la particularité de Londres n'est pas constituée par ses tours (nul besoin de faire des centaines de kilomètres depuis Issy pour en visiter, quelques minutes en tram T2 suffisent !) ; Londres se singularise avec succès par sa politique en matière de circulation et en particulier par sa politique extrêmement restrictive concernant les parkings dans les tours de bureaux.

Comme il a été relevé plus haut, on rêverait de pouvoir adopter une telle incitation à l'usage des transports en commun. Malheureusement, ceux-ci sont notoirement insuffisants.

En conclusion

Comment donner un avis favorable et accorder un permis de construire dans ces conditions ?

Ce projet n'apporte rien à la ville sinon des nuisances de toutes sortes : bruits, vents, embouteillages, saturation des transports en commun, ombre portée… La seule motivation serait de faire **une entrée de ville porteuse d'une image forte**, une entrée « stratégique » ! Or cette construction, en bordure de Seine, n'est pas un signal fort, mais un écran dans le paysage. Ce motif est dérisoire. On aimerait un aménagement d'entrée de ville ouvrant des perspectives sur la Seine, respectueux de la qualité de vie des habitants par la prise en compte de leurs véritables besoins.

On aimerait qu'il soit tenu compte des insuffisances développées ci-dessus pour modifier la conception, voire la réalisation, de ce projet. Sinon, quel est l'intérêt du présent exercice ?

P.J. : 1