

Contribution à l'enquête publique sur le permis de construire de la tour IMEFA52

La municipalité d'Issy-les-Moulineaux souhaite construire un ensemble de trois tours au Pont d'Issy. Après une première enquête publique qui fait l'objet d'un recours compte tenu des conditions surprenantes dans laquelle elle s'est déroulée, la municipalité actuelle continue cette procédure dans le cadre du dépôt de permis de construire de la première tour.

Aujourd'hui les tours sont surtout construites dans les pays en voie de développement. En effet, on peut comprendre que ces pays souhaitent exprimer aux yeux des anciens pays colonisateurs leur puissance nouvelle par ce type de constructions. Toutefois, celles-ci ne sont plus adaptées aux agglomérations européennes en ce début du XXIème siècle, à cause des contraintes inhérentes qu'elles génèrent.

En effet, le modèle européen des villes s'est bâti sur l'horizontalité, avec une densification extrêmement développée dans des centres villes comme Paris où l'habitat haussmannien permet une densité au km² en nombre d'habitants bien supérieure par exemple à celle du centre de Shanghai.

La municipalité d'Issy les Moulineaux pour justifier cette tour se réfère au SDRIF.

Celui-ci préconise en effet dans ses orientations, la poursuite de la densification des centres-villes afin de palier à l'étalement urbain. En effet, en Ile de France, celles qui figurent parmi les terres agricoles les plus arables du monde sont grignotées en périphérie, hier par les villes nouvelles, aujourd'hui par des parcs logistiques destinés à assouvir les besoins de consommation de notre société moderne.

Or, dans le projet IMEFA52, il ne s'agit pas de densifier par du logement mais de construire des nouveaux bureaux. Pour la qualité de vie des franciliens, et pour diminuer les temps de transports, il convient donc de rééquilibrer la situation actuelle, en construisant des bureaux à l'Est de l'Ile de France.

Ce projet est donc contraire aux objectifs du SDRIF.

La municipalité argue, que la construction de bureaux à Issy les Moulineaux, « crée des emplois ». Or ce type de tours de bureaux n'est rentable pour l'investisseur que dans la mesure où il loue des grands plateaux. Ceux-ci ne sont financièrement accessibles qu'à des grands groupes qui viennent tous sur la ville avec leurs salariés, encourageant encore plus l'effet de transhumance entre l'est et l'ouest dans les transports en Ile de France. De plus, les transports en commun (T2) et le réseau routier sont déjà saturés aux heures de pointe. De plus, ce projet ne répond pas à la problématique spécifique de l'emploi sur Issy-les-Moulineaux où près de 80% de la population active isséenne ne travaille pas sur la ville. Il s'agit d'ailleurs d'un des taux les plus faibles du département des Hauts de Seine. La tour de bureaux Imefa52 va donc contribuer à accroître ce déséquilibre.

Ce projet est donc contraire à l'intérêt des isséens.

L'environnement direct du projet IMEFA 52 comprend un équipement singulier : l'héliport de Paris-Issy-les-Moulineaux. En effet, le projet se situe dans l'axe de piste de l'héliport et dans sa trouée d'envol.

La vocation aéronautique du lieu existe depuis 1907 par le 1^{er} km en circuit fermé par Henri Farman. Si l'aérodrome d'antan s'est transformé définitivement en héliport dans les années 50, son activité a toujours été constante à travers les années.

D'ailleurs celle-ci, perdurera dans les années futures. En effet, la consultation des communes d'Ile de France, candidates au déménagement de l'héliport s'est avéré infructueuse. Son emplacement stratégique dans le périmètre direct de la capitale le rend indispensable pour des missions de service public, notamment pour les évacuations sanitaires vers les hôpitaux de Paris.

Le projet IMEFA52, va contraindre cet équipement dont la vocation principale est le service public, ce qui est confirmé par la présence d'une base permanente de la Sécurité Civile rattachée au ministère de l'intérieur.

Environnement juridique des servitudes aéronautiques:

Quand les servitudes aéronautiques sont abordées dans le cadre du projet IMEFA52, il est immédiatement précisé par la municipalité que celles-ci sont données « à titre indicatif dans la mesure où celles-ci n'ont pas été approuvées ».

Pourtant ces servitudes aéronautiques sont clairement définies par :

- L'arrêté du 29 septembre 2009 relatif « aux caractéristiques techniques de sécurité applicables à la conception, à l'aménagement, à l'exploitation et à l'entretien des infrastructures aéronautiques terrestres utilisées exclusivement par des hélicoptères à un seul axe rotor principal » du Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement Durable et de la Mer.

Cet arrêté précise notamment les dimensions et pentes des trouées de décollage et d'atterrissage en fonction de la classe de performances dans laquelle sont exploités les hélicoptères, notamment à son annexe III. C'est pour cela qu'à l'emplacement de l'IMEFA52, les hauteurs constructibles sont limitées à 77m IGH.

- La documentation de la DGAC, notamment le document AD3.LFPI dédié à la plate forme d'Issy-les-Moulineaux (code OACI : LFPI) qui précise les trajectoires et les altitudes qui doivent être strictement respectées par les pilotes.
- L'arrêté du 3 mars 2006 qui définit les règles de l'air.

Cet arrêté précise les obligations réglementaires de la circulation aérienne qui s'appliquent à tous les aéronefs évoluant dans l'espace aérien. Il définit notamment les distances à respecter par rapport aux obstacles en conditions VMC (Visual Meteorological Condition) aussi bien sur le plan horizontal (1500m) et vertical (300m)

Dans cet environnement juridique extrêmement contraignant, la DGAC a accordé à la deuxième demande de permis de construire de l'IMEFA52, un avis favorable avec réserves. Cela a les conséquences suivantes :

Cet avis favorable s'inscrit donc dans un cadre dérogatoire. Il est donc susceptible d'être révoqué par les autorités ou d'être contesté par des associations de riverains et de défense de l'environnement devant la juridiction compétente.

La réserve principale de cet avis favorable concerne une modification des trajectoires « aboutissant à un contournement de la ZAC du Pont d'Issy par le sud » que le maire d'Issy-les-Moulineaux a approuvé par courrier à la DGAC en date du 31 juillet 2013.

Je m'étonne donc de l'absence de référence à ces nouvelles trajectoires dans l'étude d'impact qui remettent en question :

- Le plan d'exposition au Bruit d'avril 2007.
- La charte de l'environnement de l'héliport signée en 2007.

Dans l'étude d'impact présentée par le cabinet ALYO, aucun aspect lié à la modification de ces trajectoires n'est abordé en termes de bruit et de sécurité à la fois pour les isséens et pour la circulation aérienne.

Pourtant, ces modifications sont directement liées au projet IMEFA52.

Leur absence de présentation dans le dossier de l'étude d'impact de cette enquête publique constitue donc une grave lacune.

Impact du projet sur la sécurité :

Dans le chapitre III.2.9 sur le climat local, il est précisé qu'une étude d'impact aéraulique a été effectuée au CSTB (Centre Scientifique et technique du Bâtiment.)

(L'étude sur IMEFA52 n'est pas accessible publiquement sur le site du CSTB).

Dans ce chapitre il est précisé que des turbulences aérauliques en pied de tour ont été mises en évidence par l'étude.

Il est également précisé que les vents les plus forts sont du sud-ouest avec une vitesse supérieure à 3 m/s (10.8 Km/h), plus des rafales supérieures à 58km/h en moyenne 44 jours par an. L'orientation de la tour IMEFA52 perpendiculaire à la Seine, constitue donc une barrière dans le lit du vent.

Pour la sécurité trois études complémentaires m'apparaissent comme indispensables :

Une étude aéraulique prenant en compte l'aérodynamique du bâtiment (contrainte demandée pour la tour Bouygues) et notamment l'étude de la turbulence de sillage générée par l'IMEFA52. En effet, la tour est située perpendiculairement à la Seine dans l'axe des vents dominants avec une section latérale importante et est donc susceptible de générer une telle turbulence.

Une étude aérologique du lieu devra également être menée, en effet, en été le projet est situé sur une zone de contraste thermique entre le parc de l'île St Germain, la Seine et la ville fortement minéralisée susceptible de générer en été des turbulences thermodynamiques dangereuses pour le trafic aérien spécialement dans une phase d'approche ou de décollage.

Ensuite une étude sur la réflexion du soleil sur les surfaces de la tour devra être menée sur l'ensemble des nouvelles trajectoires. En effet, les surfaces brillantes peuvent présenter un risque d'éblouissement pour les pilotes, ce qui est souligné dans l'avis de la DGAC par rapport aux réserves liées aux panneaux solaires.

Ce projet représente donc un certain nombre de dangers en matière de sécurité tant pour les isséens que pour les utilisateurs de l'héliport qui n'ont pas été ni étudiés ni quantifiés.

Impact du projet sur le Bruit :

L'étude à laquelle fait référence le cabinet ALYO au chapitre III.6.4 (Ambiance Acoustique) semble légère : elle a été effectuée sur une période de seulement deux jours, du 6 au 8 décembre 2011 par le cabinet d'études en acoustique Lamoureux.

Cette étude d'impact fait référence au plan d'exposition au bruit de l'héliport datant d'avril 2007. Or, du fait de la modification des trajectoires la carte issue du plan d'exposition au bruit est désormais caduque.

Pourquoi n'est il pas fait référence dans le rapport Alyo à l'étude effectuée par BruitParif et BURGEAP pour le compte de SPL Seine Ouest Aménagement, (étude communiquée à la commission consultative de l'environnement de l'héliport) qui montre une augmentation estimée à 2% du bruit lié au trafic aérien pour la population exposée à des NA62, NA65 et NE10 supérieurs à 15 événements /jours ?

Est-ce parce que ses conclusions sont défavorables au projet ?

Pourtant les résultats de cette même étude BruitParif sont en dessous de la vérité.

En effet, elle ne prend pas en compte l'impact de l'hélicoptère bimoteur EC-145, utilisé par la Sécurité Civile, qui a représenté 24% des mouvements en 2012. Cette machine est perçue par les riverains comme l'hélicoptère le plus bruyant utilisateur de la plate forme d'Issy-les-Moulineaux. Comme ce modèle assure la nuit des missions de service public, sa signature sonore est rendue encore plus perceptible. Or l'étude BruitParif indique clairement: « Il apparaît également nécessaire de tenir compte de l'ambiance sonore des territoires survolés. Un survol d'hélicoptère sera davantage perçu par les riverains si le bruit de fond au sein du quartier survolé est faible. ».

Cela signifie, qu'avec les nouvelles trajectoires, la partie de la ville et les habitants situés dans le quartier val de Seine / Stade Jean Bouin / Jules Ferry vont désormais subir des nuisances qui étaient limitées jusqu'à présent grâce aux trajectoires verticales au Pont d'Issy.

Dans ce secteur, dans le cadre du contournement par le sud, en cas de panne moteur, les possibilités d'atterrissage en catastrophe sont fortement limitées par la configuration urbaine des lieux, contrairement au côté Seine, qui présentait plus de possibilités dans ce domaine.

J'ajoute également, que pour les décollages au QFU 242° et atterrissage au QFU062°, une trajectoire faite d'une succession de virage dans des sens opposés ajoute une

charge de travail supplémentaire pour les pilotes dans des phases de vols déjà chargées, ce qui présente un danger pour la sécurité.

De plus, cette succession de virage, favorise l'effet « flapping » des pales des hélicoptères, ce qui va entraîner une augmentation non négligeable du bruit perçu.

Les trajectoires actuelles constituaient déjà un compromis en 2007. Elles avaient permis l'adoption de la charte de l'environnement, et donc du plan d'exposition au bruit.

Ce projet remet en cause l'équilibre difficilement trouvé à l'époque entre contraintes, environnementales, économiques et urbaines.

Pour les riverains et les utilisateurs de l'héliport, en matière de bruit et de sécurité, ce projet IMEFA52 ouvre donc une boîte de Pandore. C'est un saut dans l'inconnu, ce qui en matière aéronautique a été déterminé par tous les bureaux d'enquêtes (NTSB, BEA..) comme facteur de risque concourant à l'accident.

Sur bien d'autres points encore, j'ai encore noté l'insuffisance du dossier d'étude, ainsi pour la partie commerce, l'étude de la zone de chalandise comporte environ 50% de sa superficie située au-delà du pont d'Issy, sur la commune de Boulogne. Là encore ce n'est pas sérieux, un fleuve comme la Seine constitue une barrière naturelle pour la zone de chalandise. L'équipement prévu, à savoir un super marché de proximité, de plus, sur trois niveaux n'aura jamais l'attractivité suffisante pour capter de la clientèle sur Boulogne, notamment sur un secteur déjà pourvu d'équipements commerciaux similaires.

Compte tenu de tous ces éléments et surtout sur l'insuffisance du dossier d'impact, je considère que la tour IMEFA52 n'est pas un projet adapté à la configuration d'Issy-les-Moulineaux. Je m'y oppose donc.

Didier FRUTIEAUX
220 Bis Avenue de Verdun
Issy-les-Moulineaux