

## Tours Pont d'Issy - Contribution Issy l'écologie

Sur cette nouvelle enquête publique de "**révision simplifiée du PLU relative à l'opération du Pont d'Issy**", nous connaissons déjà son commissaire enquêteur, pour ses convictions particulièrement affirmées en matière de densité, et nous pouvons nous inquiéter de sa désignation par le Tribunal administratif comme commissaire enquêteur chargé de rédiger un rapport dont l'objet serait à terme l'installation de tours de très grande hauteur au Pont d'Issy.

Cependant, nous entretenons des rapports tout à fait cordiaux et amicaux avec Yves Egal, et nous respectons ses engagements pour l'environnement. Nous avons avec lui contribué à des débats à travers des engagements associatifs, ou personnels exprimés publiquement.

Il a pu avec d'autres écologistes vulgariser l'idée de densité, maintenant admise et comprise pour le développement durable, grâce à de nombreuses réflexions et mobilisations.

Le nouveau SDRIF Ile de France en a témoigné lors de son élaboration puis avec le concept du Grand Paris ensuite...

Mais lorsque Yves Egal affirme dans certaines publications, "Il doit être interdit d'interdire de densifier", nous pouvons légitimement nous inquiéter de sa partialité, de son objectivité ou de son indépendance d'esprit qui doit rester insoupçonnable pour des rapports d'enquêtes.

[http://energie.lexpansion.com/habitat/grand-paris-vive-la-densite-et-les-tours-durables-\\_a-39-1051.html](http://energie.lexpansion.com/habitat/grand-paris-vive-la-densite-et-les-tours-durables-_a-39-1051.html)

[http://energie.lexpansion.com/climat/apologie-de-la-verticalite\\_a-35-3607.html](http://energie.lexpansion.com/climat/apologie-de-la-verticalite_a-35-3607.html)

Or il s'agit ici, d'un projet très important de construction de tours de près de deux cents mètres pour plus de 10 000 usagers, et nous savons les convictions d'Yves Egal pour ces options architecturales ultradensificatrices...

Nous estimons donc incompatible sa désignation ici, par le juge administratif dans cette enquête publique particulièrement sensible sur cette thématique.

**Il existe des limites à la densité...** au Pont d'Issy, elles sont très largement dépassées, injustifiées pour l'environnement, la qualité de vie, et par rapport aux objectifs du Grenelle de l'Environnement. La densité n'est pas une formule mathématique, ni une norme, elle ne comporte pas de seuil. Il s'agit d'une démarche volontaire pour économiser l'espace sans pour cela contraindre l'environnement ou le contexte social et processus démocratique.

La densité n'est pas un but en soit !

Ce projet de 235 000 m<sup>2</sup> de bureaux, avec près de 20 fois moins réservés aux logements n'est pas associé à une démarche volontaire de réduction de la fracture sociale et géographique.

Nous citons un extrait du SCOT dans son rapport de présentation ( 15/01/2009) :

"La part des cadres dans les résidents (sur le territoire du SCOT) est de 8 points supérieurs à la moyenne dtptale, tandis qu'on note une part inférieure d'ouvriers, d'employés et de profession intermédiaires. Le départ de certaines catégories de population en raison du prix de l'immobilier entraîne un différentiel négatif de 18000 personnes entre actifs résidents et employés chez les ouvriers, employés et profession intermédiaires, d'où un déficit de main d'oeuvre en matière d'emplois intermédiaires..."

...Cette situation participe, en raison des déplacements domicile/travail, à la congestion de la voirie, et au haut niveau d'affluence dans les transports en commun, qui peut favoriser le recours aux véhicules particuliers par les résidents du territoires..."

**Un pôle de transport.** Effectivement ce projet sur la tête du Pont d'Issy rive gauche pourrait gagner en qualité urbaine avec qq mesures de bon sens, dont un nouveau projet pourrait se saisir ! Ce site autour du pôle des gares RERC et T2, proche de la Seine, n'a pas bien profité des travaux du comité de pôle, issu du PDU régional, malgré des financements importants, encore moins de ses réflexions et propositions d'amélioration : les circulations des vélos ont été réalisées en dépit du bon

sens cyclable, non prise en compte du besoin d'équipement d'une entrée Nord pour la gare afin d'

éviter des navettes bus ( sic), pour relier qq centaines de mètres de contournement inutiles.  
L'animation, et l'attractivité de la Gare et de ses abords est restée faible, et totalement absente en dehors des heures ouvrables. La navigation fluviale pour des passagers en attente...  
La congestion de la RD7, n'est pas compensée ici par des aménagements alternatifs de réduction des usages motorisés routiers, et l'offre de milliers de places de parkings associée à ces constructions nouvelles ruinerait un peu plus le bilan carbonné du programme.  
La RD7, objet de controverses emblématiques, ne peut se requalifier ainsi, et restera une coupure dans le paysage et les franchissements de part et d'autre de la Seine.  
Les camions d'Issanne continueront à faire des détours inutiles du fait d'une seule entrée à partir de l'aval vers leurs exutoires..  
La trémie RD7 à deux fois une voie, induit inévitablement une allure autoroutière à cette voirie. Pourtant des alternatives pour une mise à niveau des voies souterraines ont été déjà dessinées et projetées ici, et leur expertise est souhaitée pour réussir une pacification de ces espaces confisqués par de trop larges espaces routiers.  
Paradoxalement, la Ville de Paris procède à des mesures de reconquête de ses berges, et expérimente le tram fret sur les boulevards des Maréchaux, mutualise l'usage des véhicules avec autolib... les quais par Issy restent eux, englués des flux routiers, de files ininterrompues de camions, qui sont accompagnés d'une offre incessante de parkings ...Pourtant une large part de tous ces trafics pourrait être reportée modalement de manière moderne, et bien moins polluante dans ce site adapté, entre la Seine fluviale et le domaine ferré.  
Faisons remarquer ici la plateforme logistique ferroviaire à l'arrière d'Issanne, pour l'instant innemployée.  
L'eco bilan attaché à ce projet de tours, et tributaire des transports, restera confiné dans un scénario négatif, non maîtrisable malgré toutes les annonces.

**PPRI.** D'autres interrogations restent vives concernant les réponses au PPRI. En cas de fortes crues, quels seront les impacts sur la stabilité des constructions lorsque les sous sols d'Issanne seront inondés ? Quelles compensations le projet apporte - t- il en cas de crue avec une implantation en zone inondable, et quels impacts en amont, pour Paris XV ?

**Conclusion.** Ce projet s'inscrit dans une démarche financière monofonctionnelle trop exclusive et disproportionnée pour rechercher de la qualité de vie, d'animation et d'amélioration des transports malgré tous les feux clignotants !  
Enfin un "quartier durable d'affaire" ne peut se réaliser ainsi, la déshumanisation du secteur est prévisible de par la forme même d'un programme non concerté, l'aveu d'un des financiers responsable en témoigne : "passé 20h, on sait pas faire !" Une Halle transformée, est elle suffisante ?  
L'exhubérance architecturale même si elle peut être intéressante, ne compensera pas ces travers.

**gil Leparmentier pour Issy l'écologie**