

## Enquête sur le projet Vivaldi pour la partie centrale de l'île Seguin

Le chiffre est tombé tard dans la préparation des Permis de Construire mais précis : le projet Vivaldi c'est 111352 m<sup>2</sup> de bureaux, contre 123 500 pour le projet DBS (--9,8%). Le retrait est même de plus de 15 % si on se réfère aux surfaces autorisées par le PLU révisé de 2018.

S'y ajoutent dans les 2 projets 6500 m<sup>2</sup> d'activités et commerces.

Au plan qualitatif, la satisfaction des riverains, voisins ou promeneurs est encore plus forte ; les bâtiments DBS inscrits dans 6 parallélépipèdes sont remplacés par 5 volumes moins hauts, échancrés, souvent en dégradé, abondamment (outrancièrement?) végétalisés. Le sixième est remplacé par une halle aux formes plutôt traditionnelles mais en harmonie avec ses voisins.

Il n'en reste pas moins que Vivaldi apparaît à son tour comme un projet incongru pour l'île Seguin. Aujourd'hui, le public le répète à l'envie : l'île Seguin c'est d'abord l'élément fort d'un paysage de Seine unique, une émergence dans un couloir de respiration, et les bureaux sont partout en excédent tout particulièrement à Boulogne qui en revanche manque d'espaces verts.

L'incongruité s'est renforcée avec la condamnation pour inaction climatique de l'Etat (c'est lui qui autorise la construction de bureaux et veille aux équilibres de l'urbanisme), et la crise sanitaire (elle met en évidence que le tertiaire peut faire travailler ses salariés aussi à domicile). Seule la halle pourrait être épargnée par une mise à jour du cahier des charges, ne serait-ce qu'en raison de l'existence d'un pendant apprécié sur l'île Saint Germain. Pour y faire quoi et avec quel modèle économique, c'est tout le problème de cette mise à jour.

Mais comme le souligne la MRAe, l'impact du projet Vivaldi serait à placer dans un périmètre plus vaste que les 4 ha de la partie centrale de l'île Seguin et à examiner en même temps que les considérables travaux d'aménagement indispensables (promenade basse, espaces publics, rues centrales, murs de soutènement, réseaux urbains ...). L'étude d'impact ne s'y trompe pas et son champ d'intérêt va bien au-delà des 118000 m<sup>2</sup> à construire. C'est notamment le cas des transports, où il va être dit beaucoup de choses.

D'abord je relève deux impacts qui eux, sauf erreur, ne sont pas pris en compte :

- l'interférence entre les deux parties de l'île restant à bâtir ou à verdir : la partie centrale, et la pointe amont qui dispose déjà de son permis de construire. Elle est si forte que EMERIGE attend que le chantier de la partie centrale soit ouvert pour commencer le sien. Les forts gabarits de son centre d'exposition, de son hôtel et de ses cinémas ne semblent pas du tout en phase avec les formes du projet Vivaldi. **Il serait temps de dire et d'écrire que le projet EMERIGE sera à mettre à jour, dès lors que le sort de la partie centrale sera scellé. : projet Vivaldi ou projet environnemental.**

- l'île Seguin, c'est **une histoire humaine et industrielle**. Il y a consensus pour l'inscrire dans un lieu de mémoire, qui raconte aussi Renault à Billancourt et son grand trapèze et à Meudon. **La place du lieu de mémoire est sur l'esplanade des ponts Daydé et Seiberg, en grignotant le terrain réservé aux promoteurs ou à l'île verte. Il est à traiter en équipement public sous maîtrise d'ouvrage publique, surtout pas comme une oeuvre de bienfaisance de promoteur.**

**L'impact sur les transports du projet Vivaldi** est lui assez longuement traité. Chacune des 4 parties de l'étude d'impact consacre un chapitre au sujet. Pourtant, Vivaldi ne crée pas de besoin

très spécifique, au-delà des capacités d'offre à prévoir. En revanche, il peut être l'occasion de retours en arrière.

1- Un autre consensus s'était établi : **l'île Seguin post-industrielle sera une île sans voiture.** Avec des exceptions liées à la sécurité, la logistique, les VIP, les dépose-minutes, bref une liste s'allongeait mais qui restait une liste d'exceptions. L'auteur de l'étude d'impact met le principe en question (p145) : « L'île Seguin est pour le moment très peu ouverte à la circulation. Seul le pont Renault permet l'accès des véhicules, .....La Seine musicale n'offre que peu de places de stationnement, » et plus loin, dans une synthèse : « L'île Seguin n'offre que peu de stationnements »

Ce qui est plus grave, c'est que Vivaldi rompt de fait le principe en n'appliquant pas l'abattement de m<sup>2</sup> de bureaux au nombre de places de parkings : le projet garde ses 700 places. Il va même plus loin en faisant monter à 200 le nombre pour les motos. Du coup, le télétravail aidant, tous les salariés auront accès à une carte d'accès aux parkings...

**Pour rester dans le principe de l'île sans voiture, il faut instituer une règle de proportionnalité entre les places de parkings et les surfaces construites. Le PLU autorise 700 places pour 140 000 m<sup>2</sup>. Vivaldi construit 118 000 m<sup>2</sup>. Son permis de construire doit le limiter à 600 places de voitures. Il faut aussi limiter le nombre de places motos.**

Restant sur les voitures dans l'île, qui du fait des exceptions seront de toute façon plusieurs centaines à rentrer et sortir de l'île chaque jour, des embarras aux ponts sont attendus. On contrôlera les entrées. Il y aura des fermetures de pont pour travaux. Or, il a été choisi de ne dédier qu'un pont aux voitures de Vivaldi, le pont Renault, et un seul accès aux parkings par l'esplanade de la Seine Musicale. Les infrastructures ont été figées sur cette hypothèse. C'est un manque d'anticipation qui peut porter une atteinte plus insidieuse au principe de l'île sans voitures. : dès qu'il le faudra on permettra aux voitures de traverser l'île. Et on s'y habituera ...

**Pour garantir que les voitures sur l'île resteront des exceptions discrètes, il faut qu l'infrastructure du sous-sol permette la circulation entre chacun des ponts et chacun des parkings.**

2- **Les deux roues non motorisées**, vélos, trottinettes... ou les mono-roues disposent, eux, d'emplacements conformes aux attentes des défenseurs d'une île sans voiture : 1600 places en RdC éventuellement empilées sur 2 niveaux. Augmenter cette offre en cas de besoin peut se faire sans difficulté apparente. Ce qui manque toutefois, c'est la mise en cohérence des emplacements du projet Vivaldi avec les emplacements publics, pour vélos privés ou vélos en libre service. C'est certes inhérent au principe de l'étude d'impact liée à un PC, mais il faudra néanmoins aller au-delà. Ce serait l'un des objets d'une vraie instance de concertation sur les mobilités proposée in fine.

3- **Les transports en commun autour de l'île et – un jour- sur l'île** sont l'objet de développements répétés d'une triste banalité et d'une mise à jour incertaine. On trouve plusieurs fois des extraits de carte des transports franciliens et la série de lignes de bus à proximité proches des rives. On trouve aussi la mention d'un prolongement jusqu'à La Défense du BHNS promis aux bouloonnais via l'infrastructure du T2, dont on sait depuis longtemps qu'il est impossible. En revanche, la vieille lune du prolongement de la ligne 12 régulièrement ressortie depuis 40 ans est mise en exergue pour 2030 dans un format XXL, jusqu'à la station du T2 Brimborion. Une toute récente déclaration politique du puissant voisin d'Issy les Moulineaux ...

Du coup, l'étude passe à côté de l'essentiel : doter l'île Seguin d'un TC faisant le lien avec ses ponts distants de 400m. Au nom de l'île sans voiture croit-on deviner ici ou là. Comme si absence de voitures voulait dire proscription des Personnes à Mobilité Réduite !

**Avec le projet Vivaldi ou non, une étude d'impact digne de ce nom doit souligner le besoin d'un bus, d'un BHNS ou d'un tramway qui traverse l'île dans sa longueur.**

Les meudonnais sont particulièrement sensibles à une telle traversée qui leur permettrait de rejoindre la gare de la ligne 15 à partir du pont Seiberg sans rajouter 400 m à une correspondance déjà difficile à partir du pont Renault.

**4- La circulation des piétons est la grande oubliée** de l'étude d'impact. La lacune est restée même après la recommandation de la MRAe : « produire une étude complète, actualisée et approfondie sur les mobilités qui englobe tous les modes de déplacements, expliciter les stratégies qui seront mises en place pour inciter les mobilités actives ... »

C'est pourtant un enjeu essentiel pour une île ouverte sans voitures, et ceci à deux titres.

**Les cheminements entre TC lourds et points d'attraction de l'île** : il ne suffit pas de relever qu'une passerelle piéton permet de rejoindre la gare de la ligne 15 en rive droite et une autre la station du T2 en rive gauche. Encore faut-il vérifier la pertinence et le confort de ces liaisons, avec une attention particulière aux PMR. Le résultat est affligeant.

**Puisque l'extrémité Est des quais de la ligne 15 n'est qu'à 100 m du pont Renault il faut exiger que la société du Grand Paris y aménage une sortie directe, ou à la rigueur au niveau du bâtiment rénové Métal 57.**

Une étude comparée des deux trajets, par la passerelle aval et par cette sortie directe n'est même pas esquissée. D'ailleurs aucun plan de l'étude montre la position des quais de la ligne 15.

L'accès à Brimboration, lui, n'a pas d'autre choix que la passerelle sud. Il y a un ascenseur dont personne ne s'étonne de la panne persistante. Le cheminement doit traverser la large RD7 à un feu, puis remonter une série de marches ou une pente très raide pour arriver aux quais du T2. On nous dit que l'accessibilité PMR est assurée ...

**La solution évidente de l'accès au T2 est de réaliser un cheminement à niveau entre la passerelle et les quais. Un peu de béton à l'extrémité de la passerelle, un peu de terrassement, un encorbellement sur la structure métallique qui fait franchir la RD 7 par le T2 suffirait. Personne ne veut payer, même l'étude. Les regards se tournent en vain vers le département.**

**Les déplacements à pied depuis les rives ou sur l'île** sont forcément un peu longs. Une île est plus affectée par les intempéries que ses rives, et plus encore les ponts.

**L'étude d'impact doit s'intéresser aux dispositifs de halte et de protection des cheminements piétons, à commencer par les traversées de ponts et de passerelles.**

**5- Des mesures transitoires** sont à prendre pour la traversée de l'île Seguin. Le pont Seibert sera mis en service dans un délai ferme de quelques mois, mais les chantiers Vivaldi et Emerige sont suspendus à l'aboutissement de très probables contentieux. Et ils dureront longtemps, ou seront interrompus par de nouvelles alternatives. La cohabitation des chantiers avec des passages de bus, vélos et piétons n'est pas un objectif utopique. Les meudonnais attendent avec impatience un raccourci par le pont Seibert pour rejoindre le pôle actuel du pont de Sèvres.

**Il faudrait organiser d'ores et déjà deux bus entre Meudon et Boulogne via le pont Seibert d'un côté, les ponts Renault et Daydé de l'autre. Le 42, dont le terminus est actuellement au pont Renault et dont on annonce déjà le prolongement sur Meudon, pourrait être celui du pont Renault. Le deuxième serait une préfiguration du BHNS figurant sur les documents de la Ville de Boulogne, aux bons soins de GPSO.**

**Les passages de ces deux lignes de bus resteraient ouverts aux vélos et aux piétons au moins pendant toute l'amplitude de leur service.**

**6 -La concertation sur les transports** est aussi une vieille lune. Pourtant cette revue des transports dans l'étude d'impact montre que c'est une condition de progrès. Elle n'a jamais fonctionné, même dans le comité de suivi de l'aménagement de l'île. Le PDU n'a guère plus réussi dans ses dispositifs d'accompagnement.

**Seule une volonté politique courageuse et forte peut faire sortir la concertation sur les transports de son impasse actuelle.**

**Daniel Mouranche**

*Ancien président de Vivre à Meudon*

Le 19 février 2022