

2019 DU 51 - Nouvelle Tour Montparnasse - avis du Conseil de Paris sur le dossier comprenant l'étude d'impact et la demande de permis de construire dans le cadre de la consultation préalable des collectivités (art. L122-I, V du code de l'Environnement)

PROJET DE DELIBERATION

EXPOSE DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs,

Vous avez voté lors des conseils de Paris de mars et mai 2018 des délibérations relatives au lancement du projet urbain Maine-Montparnasse qui avaient notamment pour objet d'approuver les objectifs poursuivis et les modalités de la concertation préalable, et de prendre en considération l'opération globale d'aménagement du site Maine-Montparnasse.

Vous avez également voté au conseil de Paris de juillet 2018 une délibération permettant aux copropriétaires de déposer toute demande d'autorisation administrative nécessaire à la réalisation de leur projet de rénovation de la Tour Montparnasse. Le permis de construire a été déposé le 31 juillet 2018. Le calendrier d'instruction de l'autorisation d'urbanisme prévoit la présente délibération au conseil de Paris de décembre concernant l'avis de la Ville de Paris sur le projet et son évaluation environnementale, puis une participation du public par voie électronique au début du second trimestre 2019. Le permis de construire serait ainsi délivré au plus tôt au second trimestre 2019. Les travaux débuteraient en 2020 pour 40 mois.

Après avoir présenté plus en détails le projet de la nouvelle Tour Montparnasse, je vous exposerai donc son évaluation environnementale et proposerai un avis sur le dossier d'étude d'impact et la demande de permis de construire.

Le projet de la nouvelle Tour Montparnasse

Conçue par les [architectes](#) Jean Saubot, [Eugène Beaudouin](#), [Urbain Cassan](#) et [Louis de Hoÿm de Marien](#) et inaugurée en 1973, la Tour Montparnasse n'a pas fait l'objet de restructuration depuis sa réalisation et présente aujourd'hui, au-delà des signes d'obsolescence, un certain nombre de dysfonctionnements :

- la mauvaise insertion urbaine d'un pied de la Tour peu ouvert sur la ville ;
- une imbrication avec le centre commercial qui a pour conséquences :

- le manque de lisibilité du passage couvert faisant office de liaison est-ouest entre la rue du Départ et celle de l'Arrivée ;
- les ruptures induites par les escaliers de liaison entre les dalles et autres programmes de l'ensemble immobilier, notamment un escalier monumental qui permet à fois d'accéder au hall vers l'observatoire panoramique situé au sommet de la Tour et à l'immense terrasse Jean Tossan en toiture du centre commercial dont la majorité des programmes commerciaux sont fermés faute de fréquentation ;
- de nombreux obstacles à la circulation du public et à la perception paysagère dans l'environnement immédiat de la Tour (trémies de sortie des parkings, édicules d'accès aux programmes souterrains massifs et morcelés, bassin d'eau hors d'usage) ;
- un manque prégnant de visibilité et de lisibilité pour les accès et adresses des bureaux, du restaurant et de l'observatoire panoramique, sans oublier le confidentiel accès au métro pourtant idéalement situé sur le parvis ;
- des aménagements extérieurs déqualifiés et très minéraux, laissant une faible place à des espaces verts très morcelés ;
- une quasi-monovalence puisque les quelques locaux commerciaux initialement installés au niveau du socle sont en majorité vacants et que la Tour est aujourd'hui à usage quasi-exclusif de bureaux, si l'on excepte le restaurant et l'observatoire panoramique ;
- une conception architecturale et technique obsolète sur le plan paysager, énergétique et environnemental, et qui doit également s'adapter aux nouveaux usages tertiaires et aux évolutions des réglementations en matière de sécurité incendie, d'accessibilité et d'amiante.

Pour répondre à ces problématiques, le syndicat secondaire A des copropriétaires de l'ensemble immobilier de la Tour Maine-Montparnasse a organisé entre mai 2016 et septembre 2017 un concours international d'architecture remporté par le cabinet Nouvelle AOM, né de l'association des agences Franklin Azzi Architecture, Chartier-Dalix et Hardel-LeBihan. Leur projet architectural ambitieux, sensible et contextuel se caractérise en particulier par une Tour intégrée dans son environnement urbain et plus ouverte sur la ville :

- La nouvelle Tour Montparnasse ambitionne ainsi de se détacher du centre commercial actuel, et les différentes trémies seront raccourcies et reconfigurées pour laisser place à de nouvelles liaisons piétonnes est-ouest et nord-sud à l'échelle des flux.
- Les édicules existants sur le parvis seront regroupés pour limiter le morcellement des espaces ; seront ainsi créés une place basse desservant et donnant à voir les programmes du premier niveau de sous-sol, et un petit bâtiment unitaire sur le parvis pour accéder, entre autres, à l'espace événementiel et au métro depuis lequel un accès au projet de vélostation porté par la Ville de Paris est envisagé.
- Les usages de la Tour seront enrichis avec de nouvelles fonctions, une programmation innovante en matière de bureaux et une offre de services ouverts à tous : de nouveaux services, commerces et restaurants sont ainsi prévus au rez-de chaussée et sur la place basse, les étages R+14 et R+15 accueilleront un café, les R+42 à R+45 un hôtel alors que l'attractivité du sommet de la Tour sera renforcée avec une serre de production agricole et davantage de qualités données au restaurant et à la vue panoramique existante.

- Le nivellement de l'espace extérieur attenant à la Tour sera simplifié avec la création de parvis plats, accessibles et lisibles. De nouvelles portes et adresses visibles et lisibles seront données aux différents programmes : au sud pour les bureaux dont l'accès se fera par un hall se développant sur une triple hauteur face à la gare Montparnasse, à l'ouest pour l'accès au sommet de la Tour, et à l'est pour l'hôtel.
- Les espaces extérieurs seront requalifiés en cohérence avec l'aménagement des espaces publics environnants. La place du végétal sera renforcée par la création de patios-jardins en contre-bas du pied de la Tour et par un développement de la végétalisation en étages.
- La nouvelle architecture de la Tour, avec un socle épais, des balcons filants et un jardin au R+14 dialoguera avec le tissu urbain haussmannien environnant.
- Désamiantée et mise aux normes en matière de sécurité incendie et d'accessibilité, la Tour sera conforme au Plan Climat adopté en mars 2018 et ambitionne également d'atteindre une consommation énergétique inférieure de 28% au seuil fixé par la dernière réglementation thermique. La façade mince ou épaisse selon les niveaux réalise un tampon thermique et permet une mise aux normes à la fois acoustique et énergétique de la Tour.

Compte tenu de ses caractéristiques (surface de plancher créée totale comprise entre 10 000 et 40 000 m² SDP), ce projet est soumis à étude d'impact au cas par cas au titre de l'article L.122-1 du Code de l'Environnement et de la rubrique 39 de l'annexe à l'article R 122-2 du Code de l'Environnement. L'Autorité Environnementale, saisie à cet effet par le maître d'ouvrage, a prescrit le 27 mars 2018 la réalisation d'une procédure d'évaluation environnementale comportant l'élaboration d'une étude d'impact.

Devant faire l'objet d'une évaluation environnementale au cas par cas, le projet est exempté d'enquête publique en application de l'article L 123-2 I 1° 3^{ème} alinéa et doit faire l'objet, en application de l'article L 123-19 1°, d'une mise à disposition du public par voie électronique.

Le Code de l'Environnement, en son article L.122-1, V., dans sa version issue de l'ordonnance du 26 janvier 2017, prescrit désormais que les collectivités locales concernées, au regard des incidences environnementales notables du projet sur leur territoire, doivent être consultées sur le dossier comportant l'étude d'impact et la demande d'autorisation d'urbanisme, en amont de la mise à disposition du public. Votre avis et celui de l'Autorité Environnementale seront intégrés au dossier (comprenant en outre le dossier de permis de construire) qui sera mis à disposition du public, au format électronique, au second trimestre 2019. Cette mise à disposition fera l'objet d'une synthèse des observations et propositions réalisée par l'autorité compétente en matière d'autorisations d'urbanisme, puis le permis de construire pourra être délivré en considération notamment de ces avis et des conclusions de la mise à disposition.

L'étude d'impact, jointe au dossier de demande de permis de construire annexé à la présente délibération, présente les impacts positifs et négatifs du projet, les effets transitoires de la phase chantier ainsi que les effets cumulés avec les projets de modernisation de la gare, des Ateliers Gaité et de la Tour CIT.

Concernant les effets permanents, l'étude d'impact aborde principalement les thématiques du paysage, du milieu naturel, du milieu physique, de la mobilité, des consommations en ressources et de la santé.

En matière de paysage, le projet de la Nouvelle AOM préserve le profil caractéristique de la Tour existante, ses échancrures et ses angles. La modification la plus visible réside dans le changement de

teinte qui sera désormais plus claire et, dans une moindre mesure, l'augmentation de la hauteur de 23 mètres pour permettre la réalisation d'une serre de production agricole.

A l'échelle du quartier, la Tour Montparnasse a une perception prégnante qui sera conservée mais les nouvelles teintes de la façade se fondront davantage dans le contexte de couleurs du quartier, allant du blanc crème et du beige, au gris clair. A l'échelle de Paris, la Tour reste un repère structurant. De couleur claire, le bâtiment s'intégrera davantage dans le paysage parisien et deviendra un objet moins singulier. A l'échelle du grand paysage, elle s'harmonisera avec son environnement.

L'effet vis-à-vis du site UNESCO « Paris, rives de la Seine » a été analysé et l'étude patrimoniale réalisée démontre que l'augmentation de la hauteur de la Tour ne modifiera pas la nature de la covisibilité, que les vitrages clairs seront de nature à réduire son incidence visuelle, et que la transformation de la Tour n'aura donc pas d'impact sur le Bien « Paris, rives de la Seine » .

En matière de milieu physique, la topographie du terrain assiette du permis de construire est modifiée. Le projet améliorera la situation existante au plus près de la Tour avec des accès différenciés aux programmes et situés au même niveau que le parvis de la gare. Le nivellement et les liaisons périphériques imposés par l'urbanisme de dalle qui caractérise le site, devront être améliorés en cohérence avec le projet urbain lancé par la Ville de Paris et les copropriétaires de l'EITMM.

Les effets du projet sur les conditions d'ensoleillement des avoisinants proches et lointains ont été analysés. L'impact est faible : - à courte portée du projet, il est négligeable au printemps, en automne et en hiver et de 15 minutes par jour en été ; - à longue portée, il est de 10 minutes par jour pendant toute les saisons. Cette perte d'ensoleillement est cependant atténuée par le traitement en verre clair des façades qui remplace le verre fumé actuel produisant un effet de masse sombre.

La nouvelle Tour apportera une nette amélioration du confort aéraulique à ses abords. Les patios arborés et les éléments prévus en façade (dalles filantes sur le pourtour des étages bas) limiteront par leur rugosité les effets descendants, tourbillonnaires et la recirculation vers la place Raoul Dautry.

En matière de mobilité, le projet aura une incidence positive sur les transports en commun. La sortie de métro existante sera élargie et ses accès seront regroupés dans un pavillon place Raoul Dautry à proximité immédiate de l'entrée des bureaux. Les accès des bureaux, de l'hôtel et de l'observatoire seront au même niveau que le parvis de la gare et que la station de bus, ce qui facilitera les liaisons piétonnes.

Le projet aura une incidence positive sur les déplacements piétons et cyclistes ; il rationalisera un espace extérieur existant mité par des édicules ou des équipements sans usage (fontaine désaffectée) mais doit pouvoir encore être amélioré au niveau des liaisons avec la place urbaine afin d'effacer, en cohérence avec le projet urbain d'ensemble, les défauts de l'urbanisme sur dalle. Le projet permet également d'envisager une intermodalité forte entre le projet de vélostation de la Ville de Paris, l'escalier du métro et les espaces extérieurs.

L'amélioration attendue des espaces publics aux abords de la Tour s'inscrit dans le cadre de la participation financière du syndicat secondaire A des copropriétaires de l'EITMM aux travaux d'adaptation des équipements publics. Il s'agit d'une contribution déterminante pour l'insertion du projet et plus largement pour l'attractivité du site.

L'étude d'impact rapporte une incidence neutre sur le trafic et un impact positif sur le stationnement. Or ce sont 883 places (contre 925 initialement) des 1.800 places de parkings souterrains de l'EITMM qui vont être exclusivement réservés aux occupants de la Tour. Cette offre quantitative est supérieure à celle qui serait autorisée si la nouvelle Tour devait être reconstruite aujourd'hui ; le PLU limite en effet, pour les constructions neuves, le stationnement des véhicules à moteurs à une place par tranche de 250 m² de surface de plancher, soit 571 places incluant 2% de places pour les deux-roues motorisées. Cela ne pose pas de problème pour instruire le permis de construire puisque les places existent et ne sont pas à construire, mais l'étude doit être revue sur ce point, et complétée par le traitement de la logistique urbaine et par les conséquences du renforcement de l'attractivité touristique sur les flux.

En matière de consommation en ressources, le projet est très sobre car il réutilisera la quasi-intégralité des structures existantes. 6000 m² de vitrages existants seront réemployés en éléments de second œuvre pour habiller le noyau de la Tour. Il aura un effet positif sur les consommations en eau potable, qui seront réduites de 2,5 fois par rapport à la situation actuelle. Les besoins en eau des espaces verts créés représentent moins de 1% des consommations globales ; ils seront limités par le recours à l'eau pluviale stockée dans une bache proche de la serre, et dans une bache en sous-sol. Grâce aux 2.010 m² d'espaces verts développés, le projet abattra près de 95% du volume d'eau de pluie du terrain assiette, les 5% restant seront stockés dans la bache en sous-sol. Pour inscrire le projet dans le Plan biodiversité 2018, une attention particulière sera portée sur l'utilisation d'essences régionales (50%).

L'étude d'impact mentionne les ambitieuses certifications environnementales visées : HQE NF Bâtiments tertiaires assortie d'un niveau Bâtiment Durable au niveau Exceptionnel HQE, WELL Core and Shell au niveau Gold (Tour entière hors commerces), BREEAM International Refurbishment 2015 au niveau Excellent (Tour entière hors commerces), Label BBKA Rénovation. Ce dernier label relatif au Bâtiment Bas Carbone a été créé en octobre 2018 et le projet se propose d'être l'un des premiers évalué sous l'angle du carbone. Il gagnerait à fixer des objectifs à atteindre pour les programmes non tertiaires.

Le projet s'inscrit dans les objectifs fixés par le Plan Climat 2018.

Il aura un effet très positif sur les consommations énergétiques qui s'élèvent aujourd'hui à près de 700 kWhEP/m²/an; l'ambition est d'atteindre 50kWhEP/m²/an pour l'immeuble en le calculant en référence à la RT 2012 des bâtiments neufs et en prenant en compte le système de ventilation naturelle, la récupération de chaleur sur la production de froid et la production photovoltaïque. Il s'appuie sur une conception bioclimatique de l'enveloppe au service du confort et des économies d'énergie. La double peau profonde des étages bas (R3 au R13) sera constituée de doubles vitrages isolants munis de couches basse émissivité ; les dalles filantes en débord feront office de brise soleil. Le confort des usagers se fera par des stores de teinte claire, ce qui permettra de prévoir un vitrage très clair à facteur solaire élevé pour

préchauffage solaire l'hiver store relevé. Le jardin sur dalle du R14 apportera de l'inertie thermique ; la double peau mince des étages hauts (R16 au R55) sera dotée de vitrage extra clair avec protection solaire intégrée et asservie à une gestion centralisée. Le potentiel éolien sera exploité par un système de ventilation naturelle à mi-saison s'appuyant sur une implantation en damier des éléments de façades ; les aspérités créées généreront des amenées/extractions d'air évitant le recours à une ventilation mécanique quand l'air extérieur est entre 12 et 24°C et que les conditions de pollution de l'air sont favorables. Des pièges à son limiteront le bruit entrant.

La serre de production agricole sera autonome en énergie ; son couvert accueillera en périphérie des panneaux photovoltaïques, ses pentes permettront la récupération des eaux de pluie et s'organiseront autour des exutoires de la production de froid de la Tour.

La production de froid sera assurée par des équipements neufs dédiés à la Tour Montparnasse et reliés en toiture à des dry-coolers adiabatiques sans risque de légionellose. L'effet cumulé de cette installation neuve indépendante de l'installation commune à l'EITMM amenée à évoluer, n'est pas évalué ; il importe à cet égard de préciser que le réseau de froid urbain ne dessert actuellement pas ce secteur de la rive gauche, mais qu'un développement du réseau, dès le renouvellement de la concession de froid en 2021, permettrait de raccorder la Tour Montparnasse et de nombreux autres programmes tertiaires et commerciaux, d'économiser électricité et dégagement en CO2.

La production de chaud s'appuiera sur le réseau de chauffage urbain, et la production d'eau chaude sera en priorité assurée par récupération de chaleur sur la production de froid.

Les consommations d'énergie seront également réduites par une gestion intelligente du bâtiment, l'équipement de LED et la réutilisation de l'énergie de freinage des ascenseurs. La mise en lumière de la Tour sera économe en équipements et en consommation (LED, gestion horaire, 0,01% de la consommation électrique de la Tour).

En matière de santé, le projet permet d'achever le désamiantage de la Tour. Sur le plan de la qualité de l'air, les origines identifiées pour les émissions atmosphériques du projet sont notamment les rejets des groupes électrogènes et des installations frigorifiques, ainsi que la circulation des véhicules à moteurs. L'étude d'impact n'aborde pas le sujet du traitement acoustique des installations techniques raccordées sur l'extérieur. Ce point devra être complété et des dispositifs d'atténuation ou suppression des nuisances proposés.

L'analyse de la vulnérabilité du projet vis-à-vis du changement climatique pourrait être développée en considérant la perspective d'un raccordement au réseau de froid urbain.

Concernant les effets transitoires du chantier, le projet de la nouvelle AOM limite les travaux de gros œuvre en transformant l'image de la Tour par sa nouvelle façade et en intervenant très modérément sur les

structures existantes. Un diagnostic détaillé des matériaux issus de la démolition a été établi dans la perspective de définir la stratégie de réemploi et de recyclage. Une démarche d'économie circulaire est développée, avec par exemple le réemploi des vitrages existants en éléments de second œuvre.

Les grands principes d'organisation du chantier sont présentés avec le souci de minimiser les nuisances pour le public : contractualisation des conditions d'organisation du chantier avec les entreprises de travaux, gestion des nuisances acoustiques (modes de déconstruction adaptés (sciage et croquage, mais pas de brise-roche hydraulique), dispositifs anti-bruit (écrans, confinement des ateliers, instrumentation du site pour un suivi transparent entre tous) ; les accès aux services et programmes publics et privés maintenus en exploitation seront préservés.

Comme le souligne l'étude d'impact, l'image du chantier est également essentielle : la nouvelle Tour Montparnasse se révélera progressivement selon un phasage ascendant ; la palissade au RDC sera le support de la communication.

La maîtrise des effets cumulés des différents chantiers (Tour Montparnasse, Tour CIT, vélostation, place Raoul Dautry, l'adaptation des espaces et ouvrages publics dans le cadre du Projet Urbain Partenarial, la dissociation des installations techniques de l'EITMM ...) impose une coordination générale dont le cadre et les modalités de participation devront être rapidement définis.

Au bilan, l'étude d'impact du projet de la nouvelle Tour Montparnasse met en évidence des impacts majoritairement positifs ou neutres sur son environnement. Le projet améliore grandement l'environnement sur les plans de l'économie circulaire et du carbone, de l'énergie, de la consommation d'eau, et de la végétalisation.

Compte tenu de ce qui vous a été exposé ci avant, je vous propose d'émettre un avis favorable sur le dossier présentant le projet de la nouvelle Tour Montparnasse, comprenant l'étude d'impact et la demande de permis de construire tout en relevant que les points suivants doivent être détaillés :

- la logistique urbaine
- les conséquences du renforcement de l'attractivité touristique sur les flux,
- les objectifs de performance environnementale fixés aux programmes non tertiaires de l'immeuble,

et que la Ville de Paris restera vigilante sur les points suivants :

- l'amélioration, en cohérence avec le projet urbain d'ensemble, des conditions de circulation et d'accès à la place urbaine adressant le RDC bas de la Tour
- l'évolution de l'offre de stationnement souterrain
- l'évolution du système de production de froid de l'EITMM, dont la Tour Montparnasse se dissocie dans le contexte du développement prochain du réseau de froid urbain rive gauche
- le traitement acoustique des installations techniques raccordées sur l'extérieur
- la coordination et le conventionnement entre les acteurs pour maîtriser les nuisances des chantiers.

Je vous prie, Mesdames et Messieurs, cher(e)s collègues de bien vouloir en délibérer.

