

## Réunion publique sur le projet TRIANGLE

### dans le cadre de la révision simplifiée du PLU

le 1<sup>er</sup> septembre 2011 à 19h00 au parc des expositions de la porte de Versailles

#### Personnes présentes à la tribune

Philippe Goujon, Maire du 15<sup>e</sup> arrondissement

Anne Hidalgo, première adjointe au maire de Paris, chargée de l'urbanisme et de l'architecture

Bernard Gauducheau, maire de Vanves

Christophe Provot, adjoint au maire d'Issy-les-Moulineaux

Pierre Mansat, adjoint au Maire de Paris, chargé de Paris Métropole et des relations avec les collectivités territoriales d'Ile de France

Elisabeth Borne, directrice de l'urbanisme (DU), Ville de Paris

Olivier Bossard, SCI Tour Triangle

Raymond Gaëtan, architecte chef de projet, agence Herzog et De Meuron

Arnaud Billard, ingénieur climatique, bureau d'étude Transsolar

#### Experts présents dans la salle

Frédéric Dupouy, directeur de l'agence de développement pour Paris, RATP

Olivier Chrétien, direction de la voirie et des déplacements (DVD), Ville de Paris

Cécile Masi, direction des espaces verts et de l'environnement (DEVE), Ville de Paris

Gwenaëlle d'Aboville, Ville Ouverte, anime la réunion publique. Environ 200 personnes y participent.

## Discours d'introduction

**Philippe Goujon, maire du 15<sup>ème</sup> arrondissement de Paris**, ouvre la séance en remerciant les personnes présentes dans la salle et à la tribune, de participer à cette réunion publique.

Le Triangle est un projet d'envergure qui aura un fort impact sur la physionomie du quartier et de l'arrondissement. Lancé en septembre 2008, il a connu des débuts difficiles, notamment sur le plan de la communication et de la concertation. Ce dernier point s'est aujourd'hui amélioré au fil des études approfondies menées conjointement par les élus et les services techniques. En trois ans, plusieurs occasions de débats ont eu lieu avec les habitants et les associations lors de conseils de quartiers, de réunions publiques ou d'ateliers participatifs :

- 30 juin et 9 juillet 2008 : débat sur l'évolution du paysage parisien au conseil d'arrondissement du 15<sup>ème</sup> arrondissement et au conseil de Paris.
- 2 décembre 2008 : réunion publique de présentation du projet devant les conseils de quartier Citroën –Vaugirard – parc des expositions.
- 9 février 2009 : ateliers participatifs.

- 7 et 14 décembre 2009 : délibération sur l'engagement de la procédure de révision simplifiée du plan local d'urbanisme au conseil d'arrondissement du 15<sup>ème</sup> arrondissement et au conseil de Paris.
- 6 mai 2010 : 1<sup>ère</sup> réunion des 240 conseillers de quartier du 15<sup>ème</sup> arrondissement.
- 21 et 28 mars 2011 : délibération sur le protocole d'accord sur le bail à construction au profit de la SCI Tour Triangle au conseil d'arrondissement du 15<sup>ème</sup> arrondissement et au conseil de Paris.
- 22 juin 2011 : réunion du conseil d'arrondissement en présence des associations qui souhaitent débattre dans le cadre du CICA.
- Du 28 juin au 2 septembre 2011 : exposition publique sur la révision simplifiée du PLU avec des panneaux d'information, une maquette, et mise à disposition d'un registre.
- 28 juin 2011 : ateliers participatifs au parc des expositions.
- 1<sup>er</sup> septembre 2011: réunion publique.
- 5 septembre 2011 : 2<sup>ème</sup> réunion des 240 conseillers de quartier du 15<sup>ème</sup> arrondissement.
- De mi-novembre à fin décembre : achèvement de la phase de concertation avec le déroulement de l'enquête publique réglementaire à la mairie du 15<sup>ème</sup> arrondissement. Une réunion publique pourra être organisée.

L'ensemble des propos recueillis a fait émerger les aspects à la fois positifs et négatifs d'un projet d'une telle ampleur. Il ne faut notamment pas sous-estimer le traumatisme né des opérations d'urbanisme des années soixante-dix. Mais aujourd'hui, l'architecture de bureaux est un gage de créativité et d'audace. Elle doit répondre à une offre de lieux de travail intelligents. Elle assure le dynamisme des villes contemporaines sans en effacer le passé architectural et, dans ce contexte, le cachet unique de la ville de Paris.

Le projet de la tour Triangle présente l'occasion de relier cette partie de la ville de Paris avec sa banlieue et les communes limitrophes : Issy-les-Moulineaux et Vanves. Il consiste à changer l'image de cette porte d'entrée pour en faire le symbole d'une ville qui bouge au profit de ses riverains et de ses habitants.

Certains points positifs accompagnent le projet présenté par l'agence Herzog et De Meuron :

- la création d'un grand espace vert à la place de la station service BP.
- L'intégration d'une structure d'accueil pour la petite enfance.
- la requalification de la place de la porte de Versailles.
- l'ouverture de la tour sur le quartier avec l'atrium en rez-de-chaussée de la tour Triangle.
- l'installation de nouveaux commerces.
- La multiplication par deux du nombre de places de stationnement par rapport au premier programme.
- le respect des normes environnementales en vigueur (plan climat et Grenelle).
- l'opportunité de rénover certains quartiers proches à l'urbanisme vieillissant afin d'éviter un phénomène de bipolarisation du secteur.
- la rénovation du parc des expositions de la porte de Versailles et le développement d'une offre plus orientée vers les congrès et expositions.
- le recrutement pour la construction du projet Triangle de demandeurs d'emploi du secteur.

Le projet étant aujourd'hui en cours de définition, quelques points suscitent des inquiétudes et des interrogations qu'il est nécessaire de clarifier : quel impact des ombres portées pour les voisins de la tour Triangle ? Comment va-t-elle s'intégrer visuellement à son environnement direct ? Quelle compatibilité avec le plan climat et les normes du Grenelle de l'environnement ? Quelle ouverture au public et quelle programmation de l'atrium ? Les transports en commun existants pourront-ils faire face à l'augmentation prévue des usagers ? Quelles nuisances pendant le chantier ?

Les débats ont pu s'enrichir grâce à la concertation. Il faut aujourd'hui être attentif au respect des engagements pris. Dans les prochains mois, le projet continuera à évoluer notamment au regard des projets en cours dans le secteur : la création du ministère de la Défense à Balard et la rénovation du parc des expositions. Il est nécessaire de posséder une vision globale sur le long terme de ce territoire élargi.

Mais ce quartier du 21<sup>ème</sup> siècle doit se réaliser dans l'écoute des souhaits de chacun car la ville se crée avec les Parisiens.

**Anne Hidalgo, première adjointe au maire de Paris, chargée de l'urbanisme et de l'architecture**, remercie l'assemblée et la tribune de leur présence.

Cette réunion publique s'inscrit dans la continuité d'une dynamique qui a pour but d'améliorer le projet de la tour Triangle. Des réunions de présentations, des ateliers de travail en conseil de quartier ou au sein du conseil de Paris ont d'ores et déjà été organisés. Et deux dimensions retiennent particulièrement l'attention :

- la dimension métropolitaine du projet : Paris n'est plus enfermée à l'intérieur de son périphérique. La ville doit développer les liens avec ses voisins. Il est désormais question pour cette communauté métropolitaine de partager une vision commune du territoire. Le projet de la tour Triangle porte cette vision. Elle marque l'évolution de ce secteur de la Ville et souligne sa valeur économique reconnue depuis longtemps avec le parc des expositions.
- l'intérêt général du projet : celui-ci est financé exclusivement par des fonds privés et ne coûtera rien aux contribuables. Il est porteur d'une offre de 5000 emplois. Ce territoire a déjà connu une évolution importante avec l'arrivée du tramway.

Ce projet suscite la réflexion et le débat autour de grandes questions, en particulier celle de la hauteur dans Paris. Pour que ce type de projet soit acceptable, la ville de Paris fixe deux objectifs :

- une qualité écologique qui soit réglementairement conforme au plan climat de Paris et aux engagements pris lors du Grenelle
- une qualité architecturale et une intégration urbaine reconnue.

De ces deux points de vue, les ambitions urbaines et qualitatives de la Ville de Paris sur ce type de projet sont atteintes.

Un travail doit être mené sur le devenir du parc des expositions. Un large consensus existe entre les groupes politiques du conseil de Paris pour considérer toute l'importance de cette question et une mise en concurrence sera lancée dans quelques mois.

La porosité entre la tour Triangle, les équipements, le quartier et les deux communes limitrophes fait aussi partie des objectifs et enjeux principaux du projet. Cette réunion publique est l'occasion d'en discuter avant l'étape réglementaire de l'enquête publique, à venir. Anne Hidalgo convie les participants et les habitants à venir exprimer leurs avis et leurs attentes, dans ce cadre, à partir de la mi-novembre. Ensuite, le Conseil d'arrondissement et le Conseil de Paris seront amenés à délibérer sur la révision simplifiée du PLU.

## **La révision simplifiée du PLU**

**Elisabeth Borne, directrice de l'urbanisme de la Ville de Paris**, rappelle que cette réunion publique intervient dans le cadre de la révision simplifiée du plan local d'urbanisme (PLU). Cette dernière consiste en l'adaptation des règles du PLU pour un projet déclaré d'intérêt général. Cette procédure a été engagée par le conseil de Paris.

Concernant le projet Triangle, la révision simplifiée permet l'adaptation des règles pour :

- diversifier les fonctions dans le secteur aujourd'hui classé en zone « *Grands services urbains* » non susceptible d'accueillir des activités de bureaux.
- modifier le plafond des hauteurs et construire un immeuble qui pourra monter jusqu'à 180 mètres de haut.

Cette modification des règles donnera lieu à une enquête publique au cours de laquelle les experts et les habitants pourront formuler leurs observations. Au terme de l'enquête, le commissaire enquêteur produit un rapport. Le conseil de Paris devrait se prononcer en mars 2012 sur la révision simplifiée du PLU. Dans un second temps, le permis de construire fera l'objet d'une autre enquête publique qui permettra de présenter le projet dans ses détails (matériaux utilisés par exemple) qui seront préalablement discutés en concertation avec les habitants.

**Christophe Provot, adjoint au maire d'Issy-les-Moulineaux**, remercie le 15<sup>ème</sup> arrondissement et la Ville de Paris pour avoir associé Issy-les-Moulineaux à cette réunion publique et à l'ensemble des réunions de concertation. L'intérêt de la Ville d'Issy-les-Moulineaux pour le projet Triangle est grand car celui-ci impactera fortement l'environnement et l'entrée de la commune. Les évolutions du projet sont donc suivies à la fois avec vigilance et avec bienveillance.

La Ville d'Issy-les-Moulineaux porte une attention particulière aux usages, à l'organisation et à la programmation du futur bâtiment. Les questions de performance énergétique et d'ombre portée de l'immeuble sont examinées avec précaution. L'aménagement global du quartier tout comme la problématique de la circulation automobile et des transports en commun sont également des éléments cruciaux.

Le projet Triangle présente des opportunités importantes pour le développement de ce secteur, en particulier l'achèvement de la requalification de la rue Ernest Renan en lien avec le prolongement de la ligne T2. Actuellement considéré comme un *no man's land*, ce secteur pourra redevenir un pont entre la ville de Paris et Issy-les-Moulineaux.

Issy-les-Moulineaux se réjouit de la réflexion qui s'est engagée avec le projet sur les hauteurs et sur l'avenir des villes. Le Triangle est un beau geste architectural. Il représente un plus pour Paris et sa commune.

**Bernard Gauducheau, maire de Vanves**, est heureux de représenter sa ville à cette réunion publique pour avoir des précisions et participer au débat. En effet, le quart du parc des expositions de la porte de Versailles se situe sur le territoire de la commune. L'impact du projet Triangle sur l'environnement urbain notamment en matière de circulation et d'accessibilité autour du parc des expositions est donc fort. Les bonnes relations durables entre la Ville de Vanves et le gestionnaire du parc, VIPARIS, ont permis de surmonter de nombreuses difficultés.

L'activité du parc des expositions attire beaucoup de monde. Une des propositions de la ville de Vanves est de tendre vers un parc des expositions propre : pour cela, les visiteurs et les exposants doivent, dans le futur, y venir sans voiture et sans camion. Il convient de dessiner ensemble le parc des expositions du 21<sup>ème</sup> voir du 22<sup>ème</sup> siècle pour en faire un lieu écologique d'échange, de convivialité et d'attractivité à l'échelle nationale et internationale.

De plus, le projet Triangle apportera de l'emploi. Il semble donc difficile d'aller à l'encontre de ce projet qui est facteur de travail et de progrès. La tour Triangle doit devenir un totem indiquant que ce secteur de la ville est tourné vers l'avenir.

### **La concertation**

**Gwenaëlle d'Aboville, Ville Ouverte**, revient sur les thématiques abordées lors des ateliers du 28 juin 2011 qui se sont tenus au parc des expositions. A cette occasion, les participants ont pu approfondir la discussion notamment avec l'architecte Raymond Gaëtan qui a présenté plus en détail son projet, mais aussi avec le représentant du porteur de projet, la SCI Tour Triangle, et avec Transsolar, le bureau d'études spécialisé en ingénierie climatique. Au cours des ateliers, chacun des deux groupes a pu visiter le site de la porte de Versailles pour mieux se représenter le contexte qui est amené à évoluer, l'emplacement de la tour mais aussi celui du futur jardin public sur le boulevard Victor.

Les principaux sujets abordés ont été :

*L'architecture de la tour Triangle.* Les participants ont souligné l'importance de bien soigner les matériaux composant la façade pour que le rendu esthétique de transparence et de scintillement soit fidèle, dans la réalisation, aux images qui en sont données. Ils ont souhaité que les interactions entre le Triangle et son environnement soient favorisées au maximum, avec la promenade verticale, les belvédères, mais aussi en élaborant une programmation de qualité pour l'atrium afin que ce lieu soit réellement ouvert et rayonne. Enfin, les avis exprimés ont été partagés concernant l'appréciation esthétique du bâtiment. De nouvelles vues du Triangle intégré dans son environnement ont été demandées pour mieux se rendre compte de son impact pour les quartiers environnants.

*Le jardin.* Les discussions ont permis de préciser qu'il s'agissait bien d'un jardin public pour le quartier, et montré qu'il y avait matière à débat pour la concertation spécifique qui sera menée par la Direction des espaces verts et de l'environnement par la suite : ouvert ou fermé, éclairé ou non, quels usages, quels publics ... les avis sur le jardin s'expriment d'ores et déjà.

*Les transports en commun.* Sujet majeur de discussion, la desserte en transports en commun a suscité le témoignage des riverains qui décrivent une situation difficile en particulier sur la ligne 12. Ils ont parlé de saturation, de conditions de confort insatisfaisantes. Ils demandent des garanties sur la capacité du réseau de transports en commun à absorber le flux nouveau des salariés du Triangle. Ils

ont souhaité disposer de chiffres précis sur les réserves de capacité, en fonction des horaires, du lieu précis sur la ligne 12 et du paramètre de la tenue des salons.

*Le stationnement.* Les riverains témoignent de l'encombrement de l'espace public et ont posé des questions sur le fonctionnement du parc des expositions en matière de stationnement et de logistique.

*L'environnement.* Certains participants s'inquiètent de la consommation énergétique des bâtiments de grande hauteur. Arnaud Billard, de Transsolar, a expliqué pour sa part qu'aucune tour ne présentait les mêmes enjeux au plan énergétique. Il a expliqué la méthode de travail qui est adoptée pour Triangle afin d'optimiser les performances énergétiques du bâtiment en développant différentes techniques bioclimatiques.

*L'équilibre économique du projet.* Olivier Bossard, représentant la SCI Tour Triangle, a présenté en réponse à certaines questions la logique économique du projet, en abordant les questions de commercialisation, de fonctionnement et d'entretien du bâtiment. Les débats ont aussi porté sur la programmation du Triangle : pourquoi faire des bureaux plutôt que du logement ? Quel équilibre à l'échelle métropolitaine ? Quelles sont les conditions pour que les anciens bureaux obsolètes soient réellement reconvertis en logement ? Dans quelle proportion est-ce que cette mutation peut avoir lieu ?

## Premier temps d'échange

5 intervenants ont sollicité les élus et les experts sur : l'insertion du projet Triangle dans le tissu urbain, sa dimension environnementale, sa portée économique et les accords qui existent entre la Ville de Paris et la SCI Tour Triangle.

**1/** Un représentant de l'association *Val de Seine Vert* estime que le projet Tour Triangle est un mauvais exemple donné par Paris aux villes alentours. A l'instar du projet de l'île Seguin, le participant juge « *démentiel* » celui de la tour Triangle. Selon lui, « *il faut arrêter de construire des tours de bureaux à Paris et en première couronne* » car elles représentent à la fois un gouffre énergétique et sont sources de nuisances en particulier à cause de l'encombrement et de la circulation.

**2/** Un habitant de Vanves passe quotidiennement sous le périphérique. Il demande si cette autoroute, véritable « *scorie* » urbaine au pied de la tour Triangle, sera réaménagée dans la continuité du projet. « *Peut-on imaginer un design en lien avec la tour ou des murs antibruit ?* ».

**3/** Un habitant de la rue du Hameau manifeste son intérêt pour l'architecture de la tour : « *Je la trouve jolie* ». Il souhaite également savoir si des logements sont prévus dans le programme du bâtiment.

**4/** Un voisin de la tour explique ne pas comprendre où se situe l'intérêt général du projet, pré-requis à la révision simplifiée du PLU. Il critique le projet sur 3 points :

- la création de 5000 bureaux n'est pas synonyme de la création de 5000 emplois ;
- la construction du bâtiment va compliquer le réaménagement du parc des expositions : « *pourquoi créer la tour avant de réaliser la rénovation du parc ?* » ;
- la masse du bâtiment semble énorme : si la tour venait à être démontée, quels en seraient les coûts et qui financerait l'opération ? Enfin il demande où peut se trouver le protocole entre la Ville de Paris et la SCI Tour Triangle.

5/ Le président de l'association *Monts 14* critique le projet en affirmant que « *tous les Parisiens sont contre les tours* ». Il propose donc à la mairie d'organiser un référendum. Selon lui, la portée économique, architecturale et environnementale du projet doit être fortement relativisée :

- la tour ne créera pas 5000 emplois mais permettra uniquement de les héberger.
- ce changement de la physionomie de Paris est un coup dur pour l'industrie du tourisme qui emploie 450 000 personnes en Ile-de-France.
- il existe un grand nombre de tours dans le monde. Cet objet architectural devient donc banal à l'échelle du monde. La capacité de la tour Triangle à devenir un emblème international est donc remis en cause. L'architecture moderne, à l'instar de la tour Montparnasse et de la récente rénovation de l'hôpital Necker, n'a pas toujours trouvé sa place à Paris.
- le bâtiment de la poste allemande à Bonn réalisé par Transsolar est considéré comme étant le plus écologique possible alors que la dépense en énergie primaire est égale à 500 kWh par mètres carrés, soit un taux dix fois supérieur à celui autorisé par le Grenelle de l'environnement : « *comment affirmer alors que les tours sont écologiques ?* ».
- la construction de la tour triangle est « *minable et nuisible* » pour le développement du parc des expositions. Dans le projet, il est prévu de faire entrer les livraisons par le périphérique : selon lui les embouteillages causés vont dégrader l'image déjà fragilisée du parc des expositions.

**Le parti-pris architectural.** Raymond Gaëtan (Herzog et De Meuron) précise que le projet Triangle n'est pas une tour construite sur dalle. Elle est en harmonie totale avec la rue et entretient des rapports directs avec les habitants et les passants. Il croit également à l'« *effet d'entraînement* » de la tour Triangle sur son environnement urbain et notamment à l'« *activation* » de la rue Ernest Renan et à la redéfinition de la place de la porte de Versailles. Ses effets positifs se constateront jusqu'à la commune d'Issy-les-Moulineaux. Dans ce cadre, la création de la tour Triangle constitue également une opportunité pour redéfinir les dessous du périphérique, de même que la rue de Vaugirard.

**La consommation énergétique.** Arnaud Billard (Transsolar) explique que la législation française en matière thermique encadre fortement la construction des bâtiments : la tour Triangle ne peut pas être énergivore. La réglementation thermique 2012 rend notamment impossible la construction de bâtiments dont le quota énergétique est supérieur à celui prescrit par la réglementation, dont le calcul est réalisé à partir des 50 kWh en énergie primaire du Grenelle de l'Environnement n°01. La tour Triangle sera soumise à deux certifications environnementales qui, au-delà de l'énergie, traiteront l'ensemble des sujets constitutifs de la thématique de l'environnement comme par exemple la gestion des déchets au sein de la tour.

Arnaud Billard présente un diagramme. Sur une tour de bureau énergétique performante, les deux postes énergivores sont la ventilation et l'éclairage. La ventilation prévue dans le projet représente un véritable intérêt énergétique en tirant parti de la hauteur pour aller chercher des systèmes naturels ou des systèmes mécaniques hybrides pour favoriser les déplacements d'air. De plus les matériaux et l'épaisseur des parois de la tour Triangle vont permettre de faire entrer un maximum de lumière naturelle à l'intérieur du bâtiment afin de réduire l'éclairage artificiel.

Arnaud Billard montre l'exemple du siège social de la poste allemande à Bonn, réalisé par Transsolar, cité et critiqué par un participant. Il explique que la comparaison du volume de la consommation

d'énergie primaire entre pays est impossible. La tour de la poste allemande à Bonn est conçue en énergie primaire pour fonctionner à 54 kWh, suivant les coefficients de conversion énergétique ad hoc.

La tour Triangle veut mettre en œuvre des techniques faisant entrer les tours dans une nouvelle génération de construction et de confort. Il cite quelques exemples réalisés par Transsolar :

- mise en place d'une ventilation naturelle dans un siège social québécois,
- système de gestion interne de l'éclairage et de la ventilation à Munich,
- innovations technologiques concernant la ventilation décentralisée, la perméabilité des parois vitrées, les systèmes de protection solaire qui sont aujourd'hui très avancés par rapport à l'exemple de la tour du siège social de la poste allemande conçu il y a plus de 15 ans.

**La portée économique du projet.** Olivier Bossard (SCI Tour Triangle) répond aux questions posées sur les réelles portées économiques du projet Triangle en termes d'image et d'emploi. Il précise que la SCI ne s'inscrit pas dans la recherche de la démesure. Le projet se construit en collaboration avec les élus, les services de la Ville et les architectes. Il doit s'adapter à son contexte propre.

Le projet Triangle est né de la volonté de VIPARIS de faire face à une compétitivité dans le tourisme d'affaires qui se joue désormais à l'échelle européenne voire mondiale. On remarque que les villes concurrentes comme Barcelone possèdent un parc d'expositions intégrant des immeubles de référence emblématiques et capables d'offrir des services de qualité. La tour Triangle constitue cet élément d'identité dont a besoin le parc d'expositions.

*« Pourquoi construire 88 000 nouveaux m<sup>2</sup> de bureaux alors que Paris en compte déjà 50 millions ? »*

La plupart de ces bureaux ont été construits avant 1975 (85 %) et sont situés dans des immeubles de logements (haussmanniens) reconvertis en bureaux. Ils sont par conséquent souvent obsolètes en termes énergétique et d'usage. D'un côté, la tour Triangle offre donc un espace de travail plus approprié et plus agréable à ses utilisateurs : climatisation, accès à la lumière naturelle, installation des équipes de manière modulaire. De l'autre, elle constitue l'opportunité de restituer les immeubles obsolètes à d'autres fonctions comme souvent leur fonction première : le logement.

Le projet Triangle représente un investissement privé supérieur à 500 millions d'euros, soit l'équivalent de la construction d'une vingtaine d'Airbus A320. Dans sa phase de construction, il générera un équivalent d'emplois non délocalisables à la hauteur de cet investissement.

**Les accords entre la Ville de Paris et la SCI Tour Triangle.** Elisabeth Borne (direction de l'urbanisme, Ville de Paris) précise que le protocole d'accord entre la Ville de Paris et la SCI Tour Triangle a été délibéré par le conseil de Paris. Il est par conséquent public et accessible en libre service sur le site internet Paris.fr. La Ville et la SCI Tour Triangle ont considéré que la meilleure option était de travailler dans le cadre d'un bail à construction d'une durée de 80 ans plutôt que d'une cession en raison de la mauvaise conjoncture immobilière. Il a semblé plus intéressant pour la Ville d'avoir un système de redevance qui tiendra compte de la dynamique économique. Pour la Ville, une part de revenus fixes et une part variable qui dépendra de la dynamique économique, sont prévues.

## Deuxième temps d'échange

6 intervenants ont sollicité les élus et les experts sur : la procédure de révision simplifiée du PLU, le risque terroriste, les accords économiques qui existent entre la Ville et la SCI Tour Triangle, l'ombre portée du bâtiment, le risque de saturation des transports en commun et la rénovation du parc des expositions.

1/ Une participante remet en cause la pertinence de modifier le PLU si l'on considère que celui-ci est le garant de l'harmonie d'une ville notamment concernant la hauteur des constructions : « *quelle est la valeur de ces règles d'urbanisme que l'on modifie aux grés des besoins et des circonstances ?* »

2/ Une autre participante exprime son inquiétude quant à la construction d'une tour à proximité du futur ministère de la défense à Balard, cible potentielle d'attentat terroriste.

3/ Un habitant du 15<sup>ème</sup> arrondissement, webmaster de l'association « SOS Paris » et membre du « collectif Triangle », exprime son opposition au projet pour plusieurs raisons :

- son dépouillement du registre de l'enquête publique présent en mairie du 15<sup>ème</sup> arrondissement comptabilise la signature de 46 personnes contre le projet et 7 uniquement en sa faveur. Il reproche qu'une partie de la concertation sur la révision simplifiée du PLU se soit tenue en été car « *cela ne sert à rien* ». En conséquence il propose que soit organisé un référendum.
- Le bail à construction est valable 80 ans. Après la Ville redevient propriétaire du bâtiment. Elle aura donc à sa charge la démolition de l'immeuble s'il venait à se dégrader et à devenir une menace pour la population au fil du temps. Il propose d'insérer une clause spécifique dans le permis de construire venant préciser les modalités de démolition dans son aspect technique, écologique et financier. Il conclut : « *que faire si Unibail fait faillite ?* »

4/ Un habitant du 15<sup>ème</sup> arrondissement fait part de ses doutes quant aux atouts énoncés du projet Triangle. Il interroge notamment :

- l'intégration harmonieuse de la tour au sein d'un bâti de nature majoritairement haussmannien.
- l'orientation et la hauteur : « *comment la tour Triangle peut-elle ne porter aucune ombre sur les habitations du boulevard Victor ?* »
- la saturation du réseau de transports en commun. Il est prévu que les futurs usagers de la tour Triangle profitent du réseau de transports existant. Cependant, aux heures de pointe, la fréquence de métro sur la ligne 12 est déjà très élevée (1 train toutes les 2 minutes) et le terminus « Porte de Versailles » de la ligne de tramway T2 est déjà bondé. « *Comment les lignes T2 et M12 pourront-elles donc absorber les 5000 travailleurs de la tour Triangle ?* »
- « *Existera-t-il un comité de pilotage commun entre le projet de la tour Triangle et celui du ministère de la Défense car il existe une forte interaction entre eux notamment pendant la phase travaux ?* »
- les besoins initiaux qui ont justifié la création de bureaux alors que le manque de logements est important et que la construction de bureaux est prévue dans la corne ouest (entre l'héliport et la Seine).

5/ Une participante critique la construction d'un si grand nombre de bureaux à Paris au regard des évolutions structurelles et économiques qui régissent actuellement le travail dans les grandes entreprises comme l'augmentation du télétravail et les délocalisations massives des firmes

internationales dans des pays plus attractifs. Elle mentionne que l'information sur le projet a été mal communiquée auprès des habitants notamment ceux d'Issy-les-Moulineaux : « *quels moyens ont été développés pour communiquer sur le projet auprès des Isséens, des Vanvéens et des Parisiens?* »

6/ Une habitante du 15<sup>ème</sup> arrondissement s'inquiète fortement du risque de saturation des transports en commun. Elle attire l'attention sur la congestion de la ligne 12 lors de salons au parc des expositions et l'absence, depuis 2003, d'une borne d'appel pour taxi dans le secteur de la porte de Versailles.

**Rappel du contexte réglementaire.** Elisabeth Borne (Direction de l'urbanisme – Ville de Paris) explique qu'il n'est pas question de modifier le PLU au gré des projets. Tout d'abord, le conseil de Paris doit délibérer pour engager la révision du PLU. L'intérêt général des projets doit être reconnu par une enquête publique sous l'égide d'un commissaire enquêteur indépendant. A l'issue de l'enquête, celui-ci formulera un avis sur l'intérêt général du projet et sur l'opportunité de mener la révision du PLU. Le conseil de Paris est une nouvelle fois sollicité et, à la majorité, se prononce en faveur ou non du projet.

**La saturation des transports en commun.** Claude Dargent (élu du 15<sup>ème</sup> arrondissement, conseiller de Paris et président de la commission des transports) confirme l'importance de la question des déplacements dans tout projet urbain de ce type : « *celle-ci doit être intégrée dès l'origine* ». A cette fin, des études calculant et mesurant les flux sont systématiquement mises en place. Le site est fortement desservi en transports en commun. Il s'agit aujourd'hui de déterminer comment le réseau existant sera affecté par les nouveaux équipements et également comment y répondre. Deux points importants :

- Il est possible d'améliorer significativement la fréquence de métros pendant les heures de pointe
- La ligne 12 est effectivement chargée quand on se déplace du sud au nord. A l'inverse, le trafic qui se rendra à la tour se fera du nord au sud ce qui change les choses.

Tous ces éléments seront pris en compte au travers d'études et de calculs qui permettent d'anticiper l'impact de l'implantation des équipements car « *il n'est pas question que la circulation automobile devienne le moyen principal pour se rendre à la tour Triangle et au parc des expositions* ».

**Les études en cours sur les transports en commun.** Frédéric Dupouy, directeur de l'agence de développement pour Paris de la RATP confirme que, dès les débuts du projet en 2008, la RATP a été sollicitée et a participé au travail de concertation. Les premières études estiment une augmentation de 2000/2500 voyageurs supplémentaires à l'heure de pointe du matin en direction de la porte de Versailles. Ce chiffre est acceptable pour la ligne 12 qui pourrait être renforcée et pour laquelle un accès direct de la station Porte de Versailles à la tour Triangle constituerait un projet complémentaire intéressant. La RATP collabore avec la direction de l'urbanisme sur une étude du secteur à plus grande échelle intégrant le « *Pentagone* », le parc des expositions et le secteur de l'« *Aquaboulevard* » pour identifier à terme le volume des flux et les parts modales à cette échelle. Dans ce secteur le maillage est dense. Il se compose de : 2 lignes de métro (M8 et M12) et 2 lignes de tramways récentes (T3 et T2). Il convient également de prendre en compte les grands projets de moyen et long terme :

Les projets Contrats de Plan Etat-Région (CPER), notamment le prolongement de la ligne 12 actuellement en cours vers Aubervilliers ;

le plan de mobilisation du STIF (syndicat des transports d'Ile-de-France) ;

le projet de réseau de rocade du Grand Paris qui permettra de décharger la zone centrale et en complément duquel est évoqué un prolongement de la ligne 12 à Issy les Moulineaux (RER C).

**La station de taxi.** Olivier Chrétien (Direction de la voirie et des déplacements – Ville de Paris) explique que des groupes de travail ont été montés avec les taxis parisiens afin d’aborder avec eux leurs attentes et revendications. Des propositions seront faites pour améliorer le fonctionnement et la circulation des taxis aux alentours du parc des expositions et la question des bornes d’appel sera abordée.

**L’ombre portée de la tour.** Raymond Gaëtan (Herzog et De Meuron) montre comment le projet actuel a été pensé pour limiter l’impact des ombres par rapport au plan masse d’origine qui comportait plusieurs bâtiments. Il explique que ce qui pose problème, c’est « *le recouvrement des ombres* » des différents bâtiments initialement envisagés. Herzog et De Meuron a donc pris le parti de regrouper le programme dans un unique bâtiment plus dense et orienté parallèlement à la rue Ernest Renan : un lien visuel et physique entre le petit et le grand parc est préservé, et les parcelles adjacentes à la place de la porte de Versailles sont libérées.

Dans son architecture, Herzog et De Meuron a préservé les vues du ciel pour les voisins de la tour. Du côté des habitants d’Issy-les-Moulineaux et du côté de ceux du 15<sup>ème</sup> arrondissement, une ligne de vue d’un angle de 45 degrés a été calculé. Le point le plus haut et le gabarit de la tour résulte de ce tracé. La forme triangulaire du bâtiment en est d’ailleurs la conséquence.

Comme n’importe quelle construction, la tour Triangle créera de l’ombre dans le quartier. Mais la particularité du bâtiment est que le recouvrement des ombres de plus de deux heures se passe sur le site du parc des expositions : il n’impacte donc pas les riverains.

**Le risque terroriste.** L’agence d’architecture Herzog et De Meuron est actuellement en dialogue avec la préfecture de police de Paris sur la question de la sécurité. Ce sujet sera approfondi pendant les études. Elisabeth Borne Précise également qu’avant toute délivrance d’un permis de construire sur des projets importants, une étude de sécurité publique est menée avec l’ensemble des services compétents de l’Etat afin de prendre toutes les précautions nécessaires.

## Troisième temps d’échange

4 intervenants ont sollicité les élus et les experts sur : la hauteur et le parti-pris architectural de la tour, la saturation des transports en commun, le coût du projet pour la ville, la consommation énergétique de la tour.

1/ Yves Contassot, élu au Conseil de Paris Europe écologie les Verts, explique s’être prononcé contre ce projet :

- contrairement à certains, il estime que la course à la hauteur n’est pas synonyme de modernité. Il existe des tours non construites sur dalle à Paris et en particulier dans le 13<sup>ème</sup> arrondissement qui ne fonctionnent pas.

- il constate que les immeubles haussmanniens dont les emplacements pour bureaux sont libérés sont souvent de nouveau vendus pour héberger du commerce ou des services comme dans le 8<sup>ème</sup> arrondissement.
- le projet Triangle est entièrement financé par des investissements privés. Mais qui aura à sa charge le renforcement du réseau de transports en commun : « *les usagers de la RATP ou Unibail-Rodamco ?* » Combien de personnes supplémentaires le réseau existant devra absorber ? Où sont les études de la RATP et de la Direction de la Voirie et des Déplacements ?
- Contrairement à Arnaud Billard (Transsolar), il affirme que les chiffres de dépense d'énergie primaire de la Tour de Bonn sont comparables avec d'autres contextes car les précautions nécessaires ont été prises pour faciliter les conversions. Il cite à ce sujet l'étude d'Olivier Sidler sur les tours. « *Êtes-vous prêt sur l'ensemble de ces questions à faire en sorte que des experts indépendants rendent leur propres études ?* »

2/ Selon le vice-président de l'association de riverains « *Jeunes Parisiens de Paris* », le projet Triangle ne fait pas l'unanimité : « *les sondages montrent que les Parisiens sont contre les immeubles de grande hauteur* ». Il estime qu'un référendum est nécessaire car, selon lui, peu de personnes se rendront à l'enquête publique.

3/ Un conseiller vert d'Issy-les-Moulineaux explique que, comme présentée par Arnaud Billard, la gestion libre de la circulation de l'air dans le contexte français est impossible en raison des normes incendie. Il remet en cause les capacités pour une tour de devenir écologique car plus on monte plus les dépenses énergétiques sont élevées (ascenseurs notamment) : « *une tour ne peut se récupérer qu'en supprimant pratiquement toutes places de parking à sa base. Combien de places de parking sont prévues dans le projet ?* ». A titre d'exemple, la tour Foster à Londres en comporte uniquement 18. De plus, « *comment les contraintes sonores du parc d'hélicoptères de la Ville de Paris et de la proximité du périphérique seront-elles intégrées dans la gestion thermique du bâtiment ?* »

4/ Pour un membre du modem d'Issy-les-Moulineaux, l'intérêt général est une notion juridique mais également une notion citoyenne : il aurait fallu d'abord parler du projet avant de le réaliser. Plusieurs points :

- La rénovation du parc des expositions doit intervenir avant la création de la tour : « *c'est incohérent. La tour ne doit pas régenter le parc des expositions* ».
- la ville d'Issy-les-Moulineaux sera très impactée dans les années à venir par l'ensemble des projets prévus. Il regrette le manque de coordination de ces projets entre la ville d'Issy-les-Moulineaux et Paris et déplore que « *le grand Paris express* » ne prenne pas en compte le parc des expositions au risque de saturer les transports en commun.
- Il souhaite connaître la date de réalisation des études d'impact sur la circulation et en particulier concernant la déviation des couloirs aériens sur la commune d'Issy-les-Moulineaux.

**La fiscalité de l'urbanisme.** Olivier Bossard (SCI Tour Triangle) précise que la fiscalité de l'urbanisme qui s'applique à la construction de la tour Triangle générera un revenu pour la ville équivalent à une trentaine de millions d'euros. Une partie de cette somme sera notamment affectée au renforcement des capacités du réseau de transports en commun.

**Le stationnement.** Olivier Bossard (SCI Tour Triangle) précise qu'il est prévu 300 emplacements de stationnement au pied de la tour Triangle. Comparativement à d'autres projets plus anciens, ce nombre

est limité car la politique de la ville de Paris vise à réduire au strict minimum le nombre de places de parking. La réalisation de projet de bureaux sur des sites bien desservis en transports en commun comme au sein du quartier de La Défense est de plus en plus privilégiée.

**Les études d'impact.** Elisabeth Borne explique que le permis de construire sera soumis à enquête publique. Les études d'impact concernant les transports seront diffusées à ce moment. Elles figureront dans le dossier d'enquête publique.

## Clôture

### **Anne Hidalgo, 1<sup>ère</sup> adjointe au Maire de Paris, chargée de l'urbanisme et de l'architecture**

Le débat pour ou contre la construction de tours en ville est un élément constitutif de la démocratie parisienne. Le maire de Paris a obtenu l'accord du conseil de Paris pour procéder à une évolution de cette question sur certains sites de la capitale. 3 secteurs retenus pour accueillir de la hauteur tout en respectant le paysage parisien sont plus particulièrement avancés :

- le 17<sup>ème</sup> arrondissement : construction du Nouveau Palais de Justice d'une hauteur de 160 mètres dans le secteur Clichy-Batignolles.
- le 13<sup>ème</sup> arrondissement : modification du PLU sur le secteur de Massena-Bruneseau
- le 15<sup>ème</sup> arrondissement : construction de la tour Triangle dans le secteur de la porte de Versailles.

Ces projets ciblés ne résultent pas d'une course à la hauteur mais participent au développement et à l'évolution urbaine de la Ville de Paris. La construction de la Tour Eiffel est accompagnée des mêmes débats qui ont animé la réunion publique de ce soir y compris ceux sur le démantèlement. Les réflexions citoyennes ont toujours été vives sur les évolutions de Paris. Mais la ville a toujours bougé comme le montre le livre de Graham Robb, « *Une histoire de Paris par ceux qui l'ont fait* ». Aujourd'hui Paris doit s'inscrire au sein de la métropole. Certains grands projets tels le Nouveau Palais de Justice ou la Tour Triangle en façonnent les coutures urbaines.

La Ville doit prendre le risque et la responsabilité d'avancer. Cette responsabilité s'exerce sous le contrôle de la loi par le biais de procédures conformes au droit et notamment à travers l'enquête publique. Menée par un commissaire enquêteur indépendant nommé par le tribunal administratif, celle-ci permet l'expression de tous et aboutit à une série de préconisations que la Ville doit suivre pour qu'in fine puisse se délivrer un permis de construire conforme à la législation. C'est la prochaine étape à venir pour le projet Triangle.

Paris doit continuer à avancer vers une modernité qui intègre la qualité de vie des habitants.

### **Philippe Goujon, Maire du 15<sup>ème</sup> arrondissement de Paris**

Cette étape de la procédure est très lourde et dense. Elle amène beaucoup de partenaires à s'exprimer sur les enjeux du projet : les techniciens tout comme les habitants et les élus. Ces moments d'échange sont importants pour le projet. Comme ce soir, ils permettent de tenir compte des critiques de chacun

sur des sujets importants de la vie quotidienne et sur l'avenir urbain souhaité afin de faire de la tour Triangle un phare pour la ville.

Depuis 2008, le projet s'est déjà beaucoup amélioré. Il continuera à évoluer sur la base des différents registres et études d'impact à venir car beaucoup de questions ne sont aujourd'hui pas arrêtées : l'ombre portée et le choix des matériaux notamment.

A l'issue de cette réunion, quelques éléments méritent d'être soulignés.

La possible saturation du réseau de transports en commun existant a suscité beaucoup d'inquiétudes de la part des participants. Des efforts seront réalisés en ce sens pour éviter les situations d'engorgement en travaillant par exemple sur les cadencements des métros de la ligne 12.

Le projet de métro en rocade du Grand Paris déchargera également le tronçon central de la ville et mènera à terme une diminution du flux de passagers sur les lignes de métro adjacentes. De plus, un réseau de minibus sera prochainement mis en place dans le 15<sup>ème</sup> arrondissement afin de relier les quartiers centraux aux quartiers périphériques comme la porte de Versailles. Du côté de Balard, la ligne C du RER sera bientôt rénovée par la SNCF.

De nombreux projets vont venir redéfinir la vocation de ce secteur de la ville : la construction du ministère de la Défense à Balard, la tour Triangle et la rénovation du parc des expositions. Il convient de penser la conception de ce secteur et les travaux en synergie notamment sur la question des nuisances et des transports. Pour cela un comité de site est mis en place à la Ville de Paris.

La réalisation de logements pour militaires aux alentours du ministère de la défense devrait limiter l'impact sur la fréquentation des transports en commun du secteur de la porte de Versailles. Il est également prévu par l'Etat de limiter le trafic commercial sur l'héliport qui devrait être éclaté à terme sur d'autres hélistations.

Le parc des expositions sera modernisé afin de mieux tenir compte du développement durable et de mieux gérer les circulations et le stationnement à ses alentours. L'évolution souhaitée de sa clientèle d'un tourisme de salon à celui de congrès devrait également limiter les nuisances de toutes sortes.

Le Maire remercie le public pour ses réflexions et ses multiples apports au projet aujourd'hui et demain.