

Paris, le 12 octobre 2016,

Je soussigné, Bruno LARDOUX, habitant de Paris XV et demeurant 9, Rue de la Saïda, apporte les remarques suivantes à l'Enquête d'Utilité Publique Tour Triangle de septembre-octobre 2016.

## DESSERTE PAR LES TRANSPORTS

Les transports en commun de la Porte de Versailles sont saturés. Aucune solution sérieuse n'est envisagée :

- C'était déjà une réserve exprimée par le commissaire enquêteur pendant l'enquête publique 2011
- Le T3 déjà saturé en heures de pointe (réserves de capacité négatives le matin selon la RATP, et aucune réserve de capacité le soir).
- Le T2 est en passe de saturation compte tenu des projets urbains le long de la ligne (Ministère de la Défense + bureaux Corne Ouest 10 000 personnes + ZAC Pont d'Issy 10 000 personnes + nouveau siège La Poste rue Guynemer + nouveau siège SMA BTP Porte de Sèvres etc)
- L'augmentation de la fréquence de passage des rames de tramways est illusoire : il y a déjà des embouteillages de tramways le matin vers Porte de Versailles, ceci entraînant une diminution de la vitesse du tramway sans augmentation du débit,
- Une solution pourrait être apportée par le prolongement de la ligne T5. Mais celle-ci ne sera pas construite avant 2025, voire 2030. Cela signifierait 10 ans d'une situation par trop insupportable pour les usagers
- Une autre solution pourrait consister en la réhabilitation de la Petite Ceinture au débit au moins d'un métro. Ainsi que je l'avais dénoncé lors de l'enquête publique sur le T3, les capacités offertes par ce moyen de transport se sont avérées notoirement insuffisantes. Les faits m'ont finalement donné raison, malheureusement. Il y avait pourtant la possibilité de construire en lieu et place un métro du style VAL allongé, partiellement aérien et partiellement souterrain sur le même parcours.

Le trafic automobile est saturé dans le quartier de la Porte de Versailles

- Circulation très difficile aux heures de pointe sur le boulevard périphérique, sur les boulevards des maréchaux, voire impossible (cas de l'intersection Henri Farman / Louis Armand / Av de la Porte de Sèvres). Les embouteillages vont d'aggraver.
- Rue Oradour sur Glane, l'entrée du parking de la tour Triangle au même niveau que celui du Parc des Expositions déjà en saturation lors des salons : cela va entraîner des bouchons cumulatifs sur toute l'avenue Ernest Renan
- Depuis la mise en service du T3, embouteillages récurrents dans la traversée d'Issy les Moulineaux et de Vanves entre le Pont d'Issy et le carrefour avec la rue Jean Bleuzen à Vanves.

Les capacités offertes par les parkings sont notoirement insuffisantes

- Les besoins en parking (250 places véhicules et 126 places 2 roues) sont sous-estimés car basés sur des hypothèses s'appliquant à La Défense et non à la Porte de Versailles, qui est beaucoup moins bien desservie par les transports en commun (pas de RER, pas de trains).
- Toutes les places devraient être équipées de dispositifs de recharge pour pouvoir accueillir à terme les véhicules électriques (seuls 26 bornes de rechargement sont prévues, ce qui est notoirement insuffisant).

## ENERGIE

Consommation d'énergie pendant la construction en opposition avec les objectifs de développement durable :

- Utilisation très importante de matériaux spécifiques (fer, béton) consommant davantage d'énergie
- Du fait de sa forme en voile, il faudra prévoir en particulier un noyau en béton beaucoup plus important que dans un IGH traditionnel.

Consommation d'énergie en opposition avec les objectifs de développement durable :

- Le pétitionnaire indique que la consommation énergétique d'ensemble ne dépassera pas 69 kWh/m<sup>2</sup>/an. Cela n'est pas conforme avec le Plan Climat de Paris qui prévoit un maximum de 50 kWh/m<sup>2</sup>/an (presque 40% en plus).

## GRAND PAYSAGE

Destruction de la skyline de Paris :

- Le site d'une ville ne doit pas se dessiner au coup par coup. Il doit refléter une volonté commune à laquelle se plient les initiatives individuelles. Faute d'avoir respecté cette règle, il y a peu de belles villes dans les pays anglo-saxons. Il se lit à travers les points hauts. New York City est ainsi déterminé par un point haut déterminé par le centre de l'Île de Manhattan à partir duquel décroît régulièrement la hauteur des immeubles en allant vers les banlieues. Washington DC est déterminé par le faite du Palais du Congrès sur la Colline du Capitole qu'aucune construction ne peut surpasser.
- Il se dessine à Paris, une chaîne d'immeubles de grande hauteur, dont la Tour Triangle, tout autour de la frontière de Paris, enfermant Paris dans une muraille enfermant Paris intra-muros et l'isolant encore plus de sa banlieue, même proche.
- Ce concept a été condamné par l'UNESCO qui menace de déclasser Paris, ce qui pourrait porter un coup à la fréquentation touristique.

L'impact sur les ombres portées est insuffisamment étudié :

- C'était déjà une réserve exprimée par le commissaire enquêteur pendant l'enquête publique 2011
- Une grande partie des immeubles boulevards Victor et Vallin vont être dans l'ombre une partie de la journée.
- L'étude ne fait aucune allusion à l'impact sur la place piétonne (lieu de vie), les cafés (terrasses), les arrêts de tramways, le futur jardin public.
- En outre, les ombres portées sur la Rue de Vaugirard n'ont pas été étudiées. Pourtant d'après mes premiers calculs, certes approximatifs, la Rue de Vaugirard pourrait être privée de soleil entre la station Porte de Versailles et la station Vaugirard-Adolphe Chérioux les après-midi d'hiver dans une période courant du 10-novembre à début février environ, sans compter qu'au plus creux de l'hiver, ce phénomène pourrait se prolonger jusqu'aux stations Volontaires, voire même Pasteur.

L'impact sur l'aréologie est insuffisamment étudié :

- De grands vents sont à prévoir comme dans les quartiers de tours (effet Venturi). Ainsi, on n'établit pas de terrasses en bas des tours de la Défense, de la BNF, de la tour Montparnasse.
- On peut en outre se demander si avec la multiplication des tours dans la Corne Ouest, dans son coin la voile réfléchissante de la Tour Triangle orientée vers l'Héliport de Paris, ne va pas perturber l'opérabilité de celui-ci les jours de vent moyen par la création de tourbillons.

## GESTION DES RISQUES

## Risques dits Naturels : incendies et inondations :

– De nombreux incendies ont émaillé dernièrement le jeune passé des tours de Très Grande Hauteur , notamment à Dubaï et Kuala Lumpur. J'ai entendu également parler d'incendies dans de récentes tours à Shanghai. Si on part du principe que les normes internationales ont été suivies pour la construction de ces tours, il apparaît que ces normes sont insuffisantes. Comment le constructeur prévoit-il de prévenir ces insuffisances ?

– Le pétitionnaire indique dans l'étude d'impact que le site se trouve « en dehors des zones inondables ». Pourtant l'avis de la RATP sur la demande de permis de construire indique que « le projet est situé dans une zone inondable et que « en cas d'alerte, toutes les fouilles ou tranchées situées à proximité des ouvrages de la RATP devront impérativement être remblayées ou un dispositif anti-crue devra être mis en œuvre ». Le risque est pris en compte par la RATP à juste titre. En juin 2005, je me rappelle d'un orage qui avait immobilisé la ligne 12 à Porte de Versailles. Qu'en sera t-il des sous-sols de la Tour Triangle ?

Risques liés au terrorisme : aucun plan de gestion de ces risques dans le dossier proposé ! Pourtant, j'identifie deux risques majeurs

– Caractère symbolique d'un tel projet qui pourrait attirer des velléités.

– Proximité avec le Ministère de la Défense qui, lui, est inatteignable. Ce qui paradoxalement renforce le risque précédent, à moins que la Tour Triangle ne soit déjà inscrite dans le périmètre de protection du Ministère de la Défense ?

## UN PROJET REALISTE ?

Pourquoi s'obstiner à construire une Tour invivable ? Les premiers projets parlaient de partager cette Tour Triangle innovatrice entre trois espaces, à l'image de ce que l'on peut voir dans certains gratte-ciels à Manhattan : un espace de bureaux et de commerce, un espace de logements particuliers privés et un espace hôtelier. On nous a alors expliqué que les coûts de construction et d'entretien, malgré la pénurie flagrante de logements à Paris, étaient trop énormes pour pouvoir être supportés par des ménages. Exit le deuxième espace. Puis on nous a expliqué qu'aucune grande chaîne d'hôtels n'était prête à investir autant d'argent dans un espace hôtelier malgré la disparition programmée de l'hôtel Sofitel à la Porte d'Issy. Exit le troisième espace. Il ne reste que des bureaux sur 50.000 m<sup>2</sup> !

Paris regorge de bureaux vides ! Dans le même quartier, il a fallu trois ans avant que la Tour Olivier de Serres (sise 78-80 rue Olivier de Serres) rénovée, conçue pour accueillir une myriade d'entreprises, n'en trouve finalement qu'une seule, Orange. Celle-ci en prise avec la vétusté de son siège social de la Place d'Alleray ne se décide à investir la Tour Olivier de Serres pour l'établissement de son siège social, un peu plus de trois ans après la livraison de la Tour rénovée à son propriétaire BNP Paribas. Entre la signature du contrat entre BNP Paribas propriétaire et Orange locataire, il a fallu six mois pour réaménager complètement les lieux aux goûts d'Orange, soit quatre ans entre la fin des travaux de rénovation et l'installation du nouveau locataire Orange.

Au vu de tous les inconvénients que nous venons d'énumérer ci-dessus, quel sera le patron assez fou pour prendre un loyer nécessairement élevé dans cette Tour Triangle pour abriter des collaborateurs usés par la fatigue inhérente à l'inconfort des transports pour les y amener ? Quel patron serait prêt à sacrifier la productivité de ses collaborateurs dans la journée ?