

2. Sur les conditions d'accès de la Tour NEPTUNE :

Il apparaît de la lecture des dossiers d'enquêtes publiques que des solutions sont proposées quant à l'accès de la Tour NEPTUNE, emportant modification substantielle de son hall d'entrée et également de ses lieux d'accès pour devenir latéraux et non plus en façade de la Tour.

Cette modification est présentée comme un fait acquis alors même que la Tour NEPTUNE ne s'est pas prononcée sur ces modifications.

L'accès piétonnier à la Tour NEPTUNE ne peut s'envisager sans examiner les conditions d'accès de son personnel par la passerelle (2 500 salariés) qui est proposée pendant la durée des travaux (cinq années) et les conditions de stationnement du fait de la suppression des parkings Seine et Saisons, dans lesquels les salariés de la société ALLIANZ VIE stationnent pendant la durée des travaux et après la réalisation de ceux-ci.

La lecture du projet ne permet pas d'avoir une visibilité sur l'évolution de la zone pendant les travaux.

Cette évolution intéresse au plus haut point ALLIANZ VIE, propriétaire de la Tour NEPTUNE, laquelle est, selon les dires mêmes des pétitionnaires aux demandes de permis de construire, la plus impactée par la réalisation du programme Tours HERMITAGE.

Aucune indication n'est apportée quant à la validation par les Autorités des conditions d'accès à la Tour NEPTUNE.

3. Sur l'absence de logements sociaux :

Il convient de se demander en quoi le projet HERMITAGE respecte le schéma des orientations générales d'urbanisme s'agissant d'un secteur proche de la Seine, destiné à accueillir notamment des programmes de logements et de logements sociaux.

Le projet ne propose aucune construction de logement social.

Seul le permis OUEST envisage la construction d'une mini résidence étudiante.

Il convient de constater le mitage effectué entre les différentes demandes de permis de construire et, à raison du saucissonnage dans le cadre de la réalisation des travaux, la même remarque que précédemment doit être relevée pour cette approche globale d'un projet qui fait l'objet de trois demandes de permis de construire et non pas d'une seule demande d'autorisation de construire.

Mais il apparaît que le projet emporte des incidences constitutives soit de violations du PLU soit de violations de règles de sécurité.

E. Sur les violations manifestes découlant des dossiers d'enquêtes publiques

1. Sur l'inversion du skyline :

Le PLU de COURBEVOIE a prévu l'instauration d'un skyline afin de respecter une courbe qui allait s'élever de la Seine vers l'intérieur de LA DEFENSE.

Or, la réalisation des Tours HERMITAGE à une hauteur pour le moins exceptionnelle, à savoir, 349 NGF (213 mètres au-dessus de la Tour NEPTUNE), est constitutive d'une inversion manifeste du skyline.

Cette appréciation du skyline doit intervenir impérativement à partir de l'axe de la Concorde, poursuivi par l'Arc de Triomphe et la Grande Arche à LA DEFENSE.

Ce point n'est nullement explicité dans les dossiers d'enquêtes publiques.

Or, il apparaît du PLU de la Commune de COURBEVOIE qu'un skyline a été créé afin de pouvoir respecter une ligne partant de la Seine et s'élevant vers le quartier de renouveau de LA DEFENSE.

La rénovation de la Tour FIRST intervenait dans le cadre du strict respect du skyline.

Le caractère monumental des Tours HERMITAGE rompt d'une manière incontestable le skyline découlant du PLU de la Commune de COURBEVOIE.

En outre, il convient de se poser la question de l'intégration du projet HERMITAGE dans un quartier où les immeubles sont anciens.

La réalisation des Tours HERMITAGE remet en question l'axe de perspective qui a été créé depuis celui de la Place de la Concorde, poursuivi par l'Arc de Triomphe et l'Arche de la Défense dans une continuité tant au niveau des volumes que de la hauteur.

Le skyline prévu aux termes du PLU de la Commune de COURBEVOIE intervenait dans le même état d'esprit.

L'ensemble du volet paysager met en exergue l'effet monumental créé par les Tours HERMITAGE sans aucune justification urbanistique.

2. Sur le non respect des distances de sécurité entre les ouvrages :

Les documents graphiques dont la consultation n'a pas été aisée ainsi qu'il l'a été précédemment indiqué, ne permettent pas d'apprécier le respect des dispositions de l'article GH 7 de l'arrêté du 18 octobre 1977 par rapport aux constructions voisines du projet.

Pire, il est indiqué expressément que des conventions de renonciation à des règles de sécurité de distance devront être régularisées, notamment entre les pétitionnaires au permis de construire de la Tour HERMITAGE EST et la société ALLIANZ VIE, propriétaire de la Tour NEPTUNE, pour que la réalisation du projet puisse se concrétiser.

Il convient d'indiquer qu'aucune convention n'est à ce jour régularisée ni les prémisses d'une telle convention.

Sur le respect des règles d'isolement du voisinage et autres volumes de protection (article GH7 et GH 8 précités), la société ALLIANZ a encore relevé une antinomie dans le dossier soumis à enquête publique et plus précisément dans la notice de sécurité incendie, qui lui préjudicie au plus haut point.

La notice de sécurité incendie telle que consacrée expressément à la TOUR EST, document PC40 révisé au 11 juillet 2011, indique au titre du volume de protection « *la TOUR EST sera très élevée et certaines portions de façade s'inclineront légèrement vers l'extérieur. En conséquence, le volume de protection de la TOUR EST, tel que défini à l'article GH7, n'empiètera sur aucun des immeubles voisins. Les seuls aménagements qui seront disposés au niveau RdD dans le volume de protection, seront des tables et chaises en matériaux MO* ».

Parallèlement, l'annexe 1 de la note de présentation générale de sécurité incendie indique au point 3.4 intitulé « *volume de protection et voisinage* » :

« Les TOURS SUD et EST seront très élevées et certaines façades s'inclinent légèrement vers l'extérieur. En conséquence :

- *le volume de protection de la TOUR SUD, empiète sur le fond voisin où est implanté l'hôtel IBIS, sans surplomber l'hôtel,*
- *celui de la TOUR EST ne surplombe aucun bâtiment voisin.*

..... »

Cette notice actualisée au 11 juillet 2011 comprend un alignement d'astérisques qu'on ne saurait s'expliquer si la Société ALLIANZ VIE n'avait pu obtenir par ses propres moyens sur le site internet de la Direction de la Sécurité Civile le relevé des avis de la réunion du 3 mars 2011 des sous-commissions ERP et IGH de la Commission Centrale de Sécurité, lequel ne figure pas aux dossiers d'enquêtes publiques.

En effet, ce document qui aurait dû figurer intégralement en tant qu'avis obligatoire au dossier des avis des autorités administratives consultées, précise la teneur de la dérogation n° 5 sollicitée par le pétitionnaire à l'article GH7 concernant le volume de protection de la TOUR EST.

Dans cet avis, il est précisément indiqué que :

« L'ITGH HERMITAGE EST surplombe de 175 mètres l'IGH NEPTUNE voisin. Compte tenu de l'inclinaison des façades de l'ITGH, le volume de protection n'est plus respecté au sommet de ce dernier. Il est demandé d'accepter le fait que cela ne constitue pas un risque de propagation de façade à façade, car le volume de protection est largement excédentaire au droit des façades respectives. »

Or et en page 5 de ce même avis, la sous-commission ERP/IGH de la Commission Centrale de Sécurité s'est clairement prononcée sur la dérogation n° 5 en ces termes :

« Il est demandé l'autorisation de déroger aux dispositions de l'article GH7, relatives au volume de protection des immeubles de grande hauteur. La distance prescrite par cet article n'est en effet plus respectée au sommet de l'ITGH, à une altitude supérieure de 175 mètres du sommet de l'IGH voisin. La CCS demande qu'il soit vérifié que cette particularité ne justifie pas un accord contractuel. Elle admet en revanche que la distance séparant les façades des deux immeubles est suffisante pour éviter la propagation d'un feu de l'un à l'autre. »

Cet avis rendu le 3 mars 2011 par les sous-commissions ERP et IGH de la Commission Centrale de Sécurité ne saurait être exclu de l'enquête publique ou même remis en cause par les modifications apportées au projet de la TOUR EST en cours d'instruction.

Il est constant que cet avis demeure fondé et opposable aux pétitionnaires.

La notice de sécurité incendie comme l'étude d'impact ne justifie en rien qu'une quelconque mesure compensatoire ait été prévue.

De surcroît la Société ALLIANZ VIE rappelle qu'on ne peut déroger par convention à une règle d'ordre public de sécurité.

3. Sur l'incohérence quant au respect des servitudes aériennes dans les dossiers d'enquête publique

L'avis rendu par la Direction Générale de l'Aviation Civile le 26 juillet 2011 sur le projet de construction des deux ITGH TOUR SUD et EST HERMITAGE est lui aussi réservé.

Après avoir précisé que ces deux édifices se situent en dehors de toute zone grevée par des servitudes aéronautiques, en particulier du plan de service aéronautique de dégagement (PSA) de l'aérodrome du BOURGET, approuvé le 27 novembre 1969, ledit avis rappelle que l'article L.6352-1 du Code des transports prévoit que dans ces zones, le Ministre chargé des transports donne une autorisation explicite pour l'établissement des installations qui, en raison de leur hauteur, pourraient constituer des obstacles à la navigation aérienne.

Or et sur la zone de LA DEFENSE, tout édifice de hauteur supérieure à 304 m NGF interfère avec le dispositif de circulation aérienne de la région parisienne, notamment utilisé par les aéronefs en provenance et à destination des aéroports de PARIS CHARLES DE GAULLE et de PARIS LE BOURGET.

Il est donc constant que les ITGH envisagés interféreront du fait de leur hauteur avec ledit dispositif de circulation aérienne de la région parisienne pour atteindre 349 NGF.

En effet, les hauteurs de franchissement d'obstacle réglementaire d'un tel édifice pour les arrivées face à l'est, ainsi que pour les décollages face à l'ouest, en cas de remise de gaz ne peuvent être respectées dans le cadre du dispositif de circulation aérienne dans sa configuration actuelle.

Nonobstant l'avis favorable accordé d'une manière pour le moins surprenante, l'étude d'impact et plus généralement les dossiers d'enquête publique manquent de pertinence et sont manifestement insuffisants sur ce point.

III - L'IMPACT DU PROJET SUR LA TOUR NEPTUNE

Les dossiers d'enquête publique insistent particulièrement sur l'impact très néfaste et les préjudices très importants découlant pour la TOUR NEPTUNE du fait de la réalisation du programme HERMITAGE.

Ce point ne peut donc être contesté pour être acté spontanément et à plusieurs reprises par les pétitionnaires.

Pour une parfaite information de la Commission d'enquête, il convient de rappeler les éléments suivants :

- le sommet de la TOUR NEPTUNE est au niveau 136,35 NGF,
- les TOURS HERMITAGE EST et SUD culmineront à 349 NGF,
- elles présenteront donc une hauteur de 213 mètres au dessus de la TOUR NEPTUNE.

Il convient de relever que cette sur-hauteur correspond à plus du double de la hauteur existante de la TOUR NEPTUNE.

Les TOURS HERMITAGE culmineront à 84 mètres au dessus de la flèche de la TOUR FIRST.

A raison de l'effet monumental créé par les TOURS HERMITAGE, le dégagement de vue de la TOUR NEPTUNE est plus que pénalisé.

En outre, l'étude sur l'ombre portée démontre une perte de plus de 40 % d'ensoleillement et de luminosité pour la TOUR NEPTUNE.

L'augmentation très importante du ventement pour la TOUR NEPTUNE, lequel d'ailleurs n'est pas quantifié dans les dossiers des enquêtes publiques mais dont on sait qu'il sera supérieur à plus de 20 %, dénote également un manquement dans le dossier de présentation devant la Commission d'enquête publique.

En effet, si les pétitionnaires reconnaissent l'impact plus que négatif sur la TOUR NEPTUNE consécutivement à la réalisation de leur projet, rien n'est proposé concrètement pour y remédier.

Il convient à ce sujet de relever la remarque de Monsieur le Préfet de région d'Ile de France dans son avis du 6 septembre 2011 qui indique : « *Il est à souligner que l'étude aurait gagné à faire état d'une optimisation de ces impacts dans le cadre de la justification du projet retenu.* ».

Monsieur le Préfet de région retient donc une insuffisance manifeste dans les dossiers d'enquête publique.

La question qui se pose d'une manière plus générale est de savoir si la localisation des TOURS HERMITAGE est satisfaisante ou non.

Telles sont les premières remarques que la Société ALLIANZ VIE souhaitait formuler auprès de la Commission d'Enquête.

**

Pour Registre d'Inquiète Publique .

11 Octobre 2011

Annexe 8

24/1

137

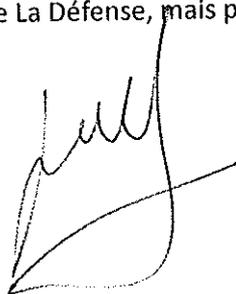
J'ai acheté avec ma compagne un logement dans l'immeuble les Damiers du Dauphiné en mars 2009. Ce qui nous a séduit pour cet achat, fut d'abord la vue sur le bois de Boulogne et la tour Eiffel. Nous nous sommes endettés pour 20 ans, en pensant pouvoir jouir de cette vue. Nous n'aurions jamais payé le prix que nous avons payé si nous avions su que les plus hautes tours d'Europe allaient s'élever à la place de cette vue sur Paris. Aujourd'hui, si nous voulons revendre notre bien, nous ne pouvons faire abstraction du projet comme c'était le cas de notre vendeur il y a trois ans. Qui voudra acheter notre bien, en sachant qu'un chantier de plusieurs années va s'opérer sous ses fenêtres ?

Par ailleurs, comme vous l'aurez certainement noté à travers beaucoup de commentaires de votre enquête publique, les quatre immeubles Damiers forment un ensemble cohérent en termes de composition urbaine, mais aussi d'équipement, de maintenance et de servitudes. L'avocat de notre copropriété craint que les travaux démarrent malgré les recours contentieux que nous avons déposés contre les permis de démolir qui touchent des lots appartenant à notre copropriété. Ces recours sont donc fondés sur des principes élémentaires du droit et ne sont donc absolument pas abusifs. C'est extrêmement grave qu'en France le droit de propriété soit ainsi mis en péril et discrédité. Les promoteurs ont beau jeu de mettre tous les recours dans le même panier, il n'en demeure pas moins que parmi les droits fondamentaux, celui par lequel l'Etat garantit la protection de la propriété figure parmi les plus importants et les plus précieux aux yeux des citoyens dont je fais partie.

En tant qu'habitant de la Défense 1, je ne comprends pas la logique de ce projet. L'implantation de ces deux « citadelles » de verre au milieu de notre quartier me semble aberrante. Ce seront comme des îlots luxueux au milieu d'un quartier qui sombrera dans l'obsolescence ou bien cédera devant l'appétit des spéculateurs et autres marchands de sommeil. Les équipements commerciaux et culturels qui figurent sur le papier dans un des permis de construire ne parviennent pas à s'enlever de l'esprit qu'il existe une réelle fracture avec les bâtiments existants. Au passage notez cette question importante, qu'arriverait-il si seuls les permis relatifs à l'édification des tours étaient réalisés ? Qu'est-ce qui garantit que l'ensemble du projet soit effectivement réalisé (y compris la couverture des voies sur berge) ? Comment cohabiteront les futurs habitants avec ceux actuellement présents ?

Où est la perspective historique dans ce projet ? Haussmann a redessiné Paris au XIXe siècle au grand damne des habitants alors présents. Mais la situation présente est bien différente, jamais on ne nous a présenté un plan d'ensemble cohérent pour le renouveau de La Défense et moins encore pour La Défense 1. Nous assistons à un mitage d'opération, un saupoudrage guidé par la spéculation qui ignore les principes du vivre ensemble, du faire ensemble, en un mot de l'urbanité. Tout se passe comme si, nos destinées étaient entre les mains de quelques puissants qui ont décidé bien avant nous ce qui devait advenir de ce qui n'est à leurs yeux qu'un morceau de béton. Cette enquête publique ne nous donne aucune garantie, elle fait naître en nous un sentiment de peur et de déréliction.

J'appelle de mes vœux le renouveau de La Défense, mais pas sous cette forme, pas à ce prix.



Julien Sakarovitch

Mme et M. TANNOURI Bassam
81 galerie des Damiers
92400 Courbevoie

Du 10/10/11

Projet Hermitage Plaza

Questions adressées par Mme et M. TANNOURI Bassam habitants au 81 galerie des Damiers 92400 Courbevoie, et très négativement impactés par ce projet. En effet, quand nous avons acheté notre appartement, ses meilleurs atouts étaient l'harmonie du quartier, le calme, l'ensoleillement, la belle vue dégagée... Or ce document vous montrera que tous ces atouts seront perdus à jamais. **Ce qui engendrera une grande dégradation de notre qualité de vie au quotidien et un sentiment de violation de notre bien-être, sans parler de la dévaluation de plus de 30% du prix de notre bien.** Nous espérons avec ce courrier, avoir des réponses sur nos multiples interrogations :

1. Sur les vues

Le projet propose l'érection de deux tours jumelles de 300 m de hauteur devant des immeubles d'habitation en totale contradiction avec les principes fondateurs de La Défense 1 basés sur la Charte d'Athènes et du Corbusier. En effet, les immeubles des Damiers Champagne et Dauphiné sont décalés vers le sud et de hauteur décroissante vers La Seine afin d'offrir au plus grand nombre une vue de qualité sans vis-à-vis et un ensoleillement maximum. Le projet nie à l'évidence l'existence de ces immeubles d'habitation et se place même en contradiction avec la composition urbaine historique de La Défense (*suivant les différents schémas directeurs mis en place*).

Le site est en effet à tort résumé présenté comme le lieu préférentiel, pour l'édification des tours dans la région parisienne. Toutefois les concepteurs ne l'ont pas pensé de cette façon réductrice mais comme un nouveau quartier d'habitations et de bureaux sur dalle dont, des tours, notamment, rythment la composition urbaine. C'est ce qui en a fait un lieu touristique de premier ordre, reconnu dans le monde entier pour la qualité de son architecture. Cette composition urbaine s'exprime par la disposition harmonieuse des bâtiments les uns par rapport aux autres. Le positionnement de ces deux tours, les plus hautes de France, voire d'Europe, au sud-est, en Front de Seine, devant tous les autres immeubles donnant vers Paris et la Seine est en rupture avec les préceptes de La Défense et vient nuire à la majorité des immeubles qui y sont implantés.

Plus particulièrement, les conséquences pour les habitants sont développées de façon très insuffisante et lapidaire de surcroît, **alors qu'en principe, l'étude d'impact doit présenter une analyse des effets directs et permanents du projet sur notre commodité.**

Nous attirons donc l'attention des commissaires enquêteurs sur les points suivants :

- ✓ La perte d'ensoleillement est estimée de 4 à 5h / jour en moyenne, soit une réduction de plus de 60% du temps d'ensoleillement pour notre appartement, ce qui est catastrophique pour la qualité de notre vie en tant qu'habitants.
- ✓ Une perspective depuis la tour First présente la préfiguration des vues qu'auront les usagers de la Tour mais rien n'est écrit en revanche sur l'impact des vues depuis notre appartement (*pire, l'immeuble des Damiers du Dauphiné n'est même pas mentionné, comme subissant une perte de dégagement de sa vue*). Nous habitons au 17^{ème} étage (le dernier), avec deux murs de plus de 300 m chacun, nous aurons l'impression d'être au sous-sol.

- ✓ Le bâtiment en losange d'environ 14 étages équivalent logements (pour rappel le Damier de Champagne comporte 18 étages) est situé à moins de 10 mètres du Damier de Champagne soit deux fois plus près que l'immeuble Bretagne existant pour une hauteur équivalente à ce dernier (*dont la démolition est prévue par le projet*). De plus, la forme de ce bâtiment barre la vue, contrairement aux Damiers de Bretagne.

2. Sur le Climat & l'Environnement

Dans l'état initial, c'est la station de Montsouris qui est prise comme référence. Pour un tel projet, on peut s'étonner qu'il n'y ait pas eu de mesures faites in situ alors qu'il est connu de tous que l'intensité et la direction du vent sont particulières à La Défense, compte tenu de la présence de tours (*effets venturi, ...*). De surcroît, La Défense 1 est située en bord de Seine, couloir naturel des vents. Le projet aura, bien plus que les autres tours, un impact sur le vent en créant de nouveaux courants jamais pris en compte.

Il apparaît dans les simulations, un certain nombre d'endroits sont mentionnés comme inconfortables (*mini-tempêtes et tourbillons généralisés sur la dalle*). Or aucune mesure corrective n'est proposée. On se contente de minimiser les résultats. Pire, il n'y a pas de réflexion sur la position des fonctions. Ainsi, des terrasses de café sont implantées dans des endroits mentionnés comme inconfortables.

En contre-exemple, citant le projet de restructuration de la tour First dont les concepteurs ont étudié précisément les effets venturi sur la base de mesures in situ qui ont conduit les concepteurs à proposer une couverture du passage entre les hôtels et la tour pour diminuer l'impact du vent. Rien de comparable dans l'étude actuelle que nous qualifierons de légère, voire d'amateur !

S'agissant de l'impact de la pression du vent sur les façades existantes, l'immeuble des Damiers du Dauphiné n'est même pas pris en compte dans l'étude !

Concernant les impacts environnementaux, le projet se contente de respecter la RT 2005 en vigueur, mais pas la RT 2012. De plus une certification BREEAM qui fait la fierté du projet reste à ce stade purement hypothétique. Enfin, les ambitions énergétiques et solutions techniques sont jugées décevantes pour un projet de cette ampleur en contradiction avec un affichage très « green ».

3. Sur le paysage

S'agissant des volontés paysagères du projet, dans la notice architecturale comme dans l'étude d'impact, le projet se vante de son ouverture vers la Seine... alors que 5 bâtiments bas illustrent la totale contradiction avec cette affirmation. Plus encore, l'une des perspectives d'insertion du projet (vue vers la Seine) figurant dans l'étude d'impact est prise depuis la place des saisons où les boulevards masquent clairement les 5 immeubles bas pour en limiter l'impact visuel.

S'agissant de l'impact sur le paysage lointain, il est certes étudié mais de façon insuffisante ainsi nous attirons l'attention des commissaires enquêteurs sur les points suivants :

- ✓ Le projet se situe dans le champ de la perspective de « Grand Axe Historique » et ponctue son déroulement depuis le Louvre en imposant une modification significative de celui-ci. Aucune étude détaillée n'est proposée pour intégrer ce projet à l'histoire de cette grande perspective. L'étude d'impact est à nouveau largement insuffisante.
- ✓ L'impact de La Défense a toujours été, historiquement, étudié depuis la terrasse du château de Saint-Germain en Laye. Or dans l'étude d'impact, rien n'en est dit.

- ✓ A contrario, l'étude d'impact va s'enquérir des vues du projet depuis le château de Versailles
- ✓ La hauteur des tours n'est pas confrontée à celle de la Tour Eiffel et à la modification du symbole parisien qui peut en découler
- ✓ Nous ne comprenons pas le parti-pris paysager et l'effet recherché à l'échelle parisienne.
- ✓ L'étude de l'impact sur le paysage n'aborde pas des points essentiels comme le fait que les tours présentées ne sont érigées que d'un côté du Grand Axe Historique Cela va totalement déséquilibrer la composition d'ensemble. En effet, toute la Défense s'est développée de façon équilibrée de part et d'autre du "Canyon" reliant Le Louvre à La Grande Arche, en passant par l'Arc de Triomphe.
- ✓ La Défense s'est en outre développée perpendiculairement à la Seine, en ayant une hauteur décroissante vers celle-ci et en s'élargissant au fur et à mesure qu'elle s'en éloignait.
- ✓ Dans les perspectives, l'importance du monument Grande Arche de l'architecte danois Otto Von Spreckelsen disparaît au profit des 2 tours du fait de la disproportion d'échelle; quelle négation du Grand Projet de renforcement de l'axe initié par les présidents Georges Pompidou et Valéry Giscard d'Estaing !
- ✓ Dans ce projet, ce sont les principes même de la composition d'ensemble du « skyline » (*panorama urbain*) identifiant ce morceau de ville mondialement connu qu'est La Défense qui sont ignorés et méprisés.

Comme nous l'avons maintes fois souligné, ce projet ne s'inscrit pas dans un schéma d'aménagement global et cohérent de La Défense, et a fortiori de La Défense 1. Ce schéma directeur devrait donner de nouvelles orientations urbaines, architecturales et paysagères au premier quartier d'affaires français. Or, le plan de renouveau de La Défense se contente d'un objectif, économique : «... *maintenir ce quartier d'affaire concurrentiel, à l'échelle de l'Europe et du Monde* ».

4. Sur les hypothèses émises par l'étude d'impact concernant les projets connexes indispensables à la réalisation du projet Hermitage dans sa totalité et sur les insuffisances du périmètre d'étude

Nous nous attacherons dans cette partie à relever l'ensemble des projets qui ne sont que pures hypothèses en l'état actuel de leurs avancements techniques et financiers. En effet, ces projets, du ressort de la puissance publique pour la plupart, n'ont fait l'objet d'aucune délibération ni d'engagement formel des collectivités concernées (*Région, Département, Ville de Courbevoie, EPADESA, STIF, RATP, etc.*). Nous ajouterons que le projet Hermitage dans son étude d'impact s'appuie largement sur ces projets pour justifier l'intégration du sien :

- ✓ Concernant l'accès à la Seine
Il est mentionné que le projet de couverture de la voie des berges est un préalable indispensable à la réalisation du projet Hermitage alors qu'il n'y a aucune certitude concernant ce projet dont la réalisation est techniquement très difficile (voir paragraphe ci-dessous). De plus, ce projet nécessitera une enquête publique non encore programmée. De fait, nous n'avons d'informations ni sur les études en cours ni sur les choix d'aménagement envisagés.
- ✓ Autres projets connexes sur lesquels Hermitage Plaza se fonde pour justifier des impacts du projet et de l'étude de ces impacts :

- La couverture de la RD7 (*étude en cours, pas de solution technique et financière proposée*). Selon les dires de monsieur Chaix, directeur Général de l'EPADESA, la réalisation de la couverture est confrontée à des difficultés techniques de 1^{er} ordre, liées à la présence de réseaux importants tels que l'autoroute du gaz. Quel mode de gestion et quel financement des frais d'entretien d'une dalle étendue de près d'1ha sont envisagés, alors que l'entretien actuel est loin d'être satisfaisant, notamment par manque de moyens.
- Le réaménagement de la rue du général Audran (*étude non réalisée*).
- L'élargissement significatif de la passerelle de l'aigle menant au métro (*étude non réalisée*) et la création d'une liaison PMR Dalle-Pont de Neuilly, et plus largement le besoin de redimensionnement de toutes les passerelles dû aux flux complémentaires.
- La suppression du "tourne à droite" du pont de Neuilly vers Courbevoie avec déviation du trafic rue Louis Blanc et Général Audran (*étude en cours, pas de conclusions*).
- L'élargissement du pont de Neuilly et la requalification des voies de circulation (*étude non réalisée*).
- La nécessité de revoir la dimension des circulations verticales (ascenseurs). Rien n'est dit au sujet de la capacité des existants et encore moins de l'impact du projet sur ces derniers.
- L'aménagement des espaces publics (*les principes d'aménagement paysagers sont édictés en mentionnant clairement que cela est de la compétence de l'EPADESA et de DEFECTO*) sans prise en compte de l'ensemble du quartier de la Défense 1.
- La réalisation de projets par des opérateurs privés sur la Défense (*ex. projet de tour Générali abandonné depuis par le propriétaire ou encore, nous y reviendrons, l'imbrication des 3 permis de construire Hermitage Plaza pour lesquels aucune étude complémentaire n'est réalisée en ce qui concerne leur interdépendance*).

✓ Sur les transports en commun

Les impacts étudiés en la matière reposent sur des projets dont la plupart sont en cours d'étude, voire simplement au stade de pré-projet. Le pont de Neuilly, par exemple, est présenté dans une version différente de la version existante (*sans métro et avec une requalification des voiries*), nous pensons que rien ne permet de se fonder sur une telle hypothèse. Pire, il apparaît, *nous y reviendrons*, que le projet Hermitage ne peut être réalisé qu'à condition que des travaux d'aménagement conséquents soient entrepris sur la station Esplanade (*accès à la ligne 1 du métro, saturé à ce jour*). Là encore, tout est possible et aucune garantie, ni calendrier ne nous est proposé.

✓ Sur l'articulation des Permis de construire entre eux

Le projet se fonde sur 3 permis de construire distincts mais interdépendants et consubstantiels avec des niveaux de sous-sols communs. Il apparaît dès lors que la non réalisation de l'un des permis de construire remet en cause certains éléments du projet, de l'étude d'impact et les conclusions de l'enquête publique. En effet, qu'advierait-il si le promoteur décidait de ne réaliser qu'un seul permis sur les 3 en cours d'instruction ? Aucune étude complémentaire précise ne permet d'appréhender ce sujet pourtant essentiel, le promoteur émettant lui-même des doutes quant à la réalisation de l'ensemble du projet.

- ✓ Dans l'étude d'impact, conformément à l'article R122-3 § IV du code de l'environnement, l'étude aborde les impacts des 3 permis séparément et dans leur totalité. En outre, des encadrés mentionnent l'impact des 3 permis ainsi que celui de la couverture de la RD7. A contrario, il n'est pas mentionné l'impact du projet sans la couverture de la RD7. De plus, la couverture de la RD7 ne fait pas partie de la présente enquête publique et nécessitera des procédures distinctes.

Il ressort de ces observations que l'étude d'impact du dossier soumis à l'enquête publique repose sur de simples hypothèses non vérifiables ce qui ne permet pas, d'une part, de connaître l'état initial du site et de son environnement, d'autre part, de disposer d'une analyse sincère des effets directs, indirects, temporaires et permanents du projet sur l'environnement, sur la protection des biens, sur la commodité du voisinage, la sécurité et la salubrité publique.

5. Les oublis essentiels de l'étude foncière

La situation foncière décrite ne fait aucune mention du fait que le projet se trouve dans le périmètre de l'ASL Louis Blanc et que des lots de volumes et des équipements appartenant à l'ASL (*monte-charges, locaux techniques...*) seront détruits pour permettre la réalisation du projet. Une procédure devant le Tribunal de Grande Instance est en cours pour faire interdire tous travaux de démolition et de construction en l'absence d'un accord **unanime** des membres de l'ASL. Ce projet est en outre contraire aux statuts de l'ASL qui interdit toute démolition dans son périmètre. Une dérogation à ces statuts ne peut être obtenue en absence d'accord de l'ensemble des membres de l'ASL.

L'étude d'impact est donc incomplète et ne permet pas une information exhaustive du public.

6. Les insuffisances criantes en matière de transports et de stationnement

Il est mentionné dans l'étude de sécurité que le projet peut accueillir jusqu'à 10 000 personnes simultanément (*public au sens de la réglementation ERP*). De plus, les 500 logements vont constituer un apport de 1250 habitants supplémentaires sur la base du ratio de 2,5 personnes par logement... 2 personnes par logement si l'on retient le chiffre énoncé par M. Iskenderov dans l'étude d'impact, chiffre contredit dans l'impact sur les équipements publics où l'on annonce l'arrivée de 112 enfants/jeunes. Ainsi, c'est plus de 11 250 personnes qui peuvent être potentiellement présentes simultanément sur le site.

Aujourd'hui, même avec la tour First encore vide (*85 000 m² de bureaux soit environ 6 000 personnes une fois remplie*) et de nombreux autres projets arrivant à échéance à court terme (*Prisma – bientôt commercialisé, CB 21 bientôt complètement commercialisé, D2 - en cours, Les Miroirs – en cours, Athena – en cours*), la station de métro Esplanade, la rue du Général Audran et les quais de Seine sont saturés aux heures de pointe.

Qu'advient-il le jour où, en plus des projets déjà engagés dans le périmètre, le projet Hermitage viendra s'ajouter? Aucune étude ne permet de connaître les conséquences sur le trafic des transports en communs et la capacité des voiries alentours.

Nous attirons donc l'attention des commissaires enquêteurs sur les points suivants :

- ✓ Concernant la circulation automobile :

- La suppression du "tourne à droite" du pont de Neuilly sur les quais engendrerait la déviation du trafic vers les rues du Général Audran et Louis Blanc.
 - En outre, le parking souterrain du projet a ses entrées/sorties sur la rue du Général Audran (*Pour mémoire la circulation sur la rue du général Audran est de 7 695 v/jour à comparer au 20 165 v/jour sur le quai Paul Doumer. A ce jour, il faut près de ¼ d'heure pour sortir du parking vers le nord-ouest aux heures de pointe*).
 - Dès lors, ces rues, déjà saturées à ce jour aux heures de pointe, vont devoir absorber un excédent de trafic conduisant à remettre en cause la sécurité des riverains. En effet, plusieurs écoles sont situées dans ce périmètre (*Mozart, Malraux, Renardières, Lucie Aubrac, crèche/Halte garderie des Damiens*). Or, sur ce sujet, l'étude d'impact mentionne simplement que, dans le PLU, il y a une volonté de réétudier ces rues et que les carrefours seront réaménagés. Ce point est une insuffisance notable de l'étude d'impact.
- ✓ Concernant la station de métro Esplanade.
- La distance avec la station Grande Arche est précisée et il est admis que, compte tenu de la distance qui est supérieure à 900 m (1 055 m exactement), les gens emprunteront le métro depuis et vers cette station. Ce phénomène sera également accru avec les développements du pôle de transport à la Grande Arche (« Cœur Transport » concentrant Eole, Double Boucle du Grand Paris Express, TGV Normandie, ...).
 - Or la station Esplanade est déjà saturée aux heures de pointe (*à titre d'exemple, il est difficile pour les habitants d'accéder aux quais car ils sont à contre flux*). Pire, l'arrivée des nouveaux travailleurs dans la Tour First (*6000 personnes supplémentaires non encore comptabilisées*) remet déjà en question l'ouverture de la station Esplanade aux heures de pointes pour des raisons de sécurité et d'évacuation des quais. La potentialité de 11 250 personnes supplémentaires sur le site rend impossible la prise en compte de cette station sans une étude complémentaire et un engagement des autorités compétentes pour refondre complètement cette station et la rendre conforme à la réglementation PMR par la même occasion.
 - Le projet se dit exemplaire sur le plan environnemental, notamment du fait de la présence de transports en commun permettant de limiter l'usage de la voiture (*pour mémoire, les besoins de stationnement du projet sont réduits de moitié du fait de la présence d'une station de métro à moins de 300 m*).
 - L'une des conséquences directes de la saturation de la station Esplanade est le report d'une partie de son trafic sur la station Pont de Neuilly (*à environ 500 m*) rendant ainsi nécessaire l'étude de l'élargissement du pont pour absorber le trafic piéton généré. Cependant aucune étude, à ce jour, n'existe ou n'est programmée sur cet élargissement.
 - L'étude reconnaît elle-même que le projet aura un impact très sensible sur les transports en commun, ce mode de transport étant d'ores et déjà saturé. Pourtant, rien n'est proposé !
 - Aucune mention n'est faite des flux piétons existants entre la station Esplanade et les bâtiments de la Défense 1 et limitrophes, ni aucun comptage effectué. Et il n'existe aucune projection des flux après la mise en service des bâtiments Hermitage.
- ✓ Concernant le stationnement des résidents :

Le stationnement n'est pas suffisamment pris en compte : à ce jour, la rue du Général Audran est interdite au stationnement (*l'augmentation prévisible du trafic dans la rue, ne lui permettra pas plus de disposer de places après son réaménagement*) et le projet prévoit la destruction de près de la moitié des places de stationnement existantes (*752 sur les 1647 existantes*).

Pourtant le projet n'étudie pas finement le fonctionnement actuel du parking des Saisons (*besoins publics, abonnés provenant spécifiquement des copropriétés, besoins des équipements existants, des commerces, des hôtels, ...*)

Pire, dans l'état initial, les besoins pris en compte pour nos immeubles sont de 0,6 voiture par logement soit un peu plus d'1 voiture pour 2 appartements ... Ce ratio est très faible, ne correspond pas à la réalité de la situation existante et constituera une perte de service pour les résidents actuels. Cette situation conduira à des problèmes non mesurés sur le stationnement (*et par conséquent sur la qualité de vie des résidents actuels*) et accroîtra encore les besoins en transports en commun...

Enfin, dans l'étude d'impact, est mentionné la création d'un parking de 140 places environ sous l'immeuble du Damier Dauphiné à la place d'un ancien parking privé appartenant à AXA. Ce projet n'est pas évoqué plus clairement et il n'y a aucune certitude quant à sa réalisation

L'étude d'impact n'analyse donc pas sérieusement les effets directs et indirects du projet sur la circulation automobile, ni sur les besoins en transports en commun générés par la construction et l'exploitation des tours projetées.

De plus, les mesures envisagées par le pétitionnaire pour supprimer ou compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement et la santé des habitants du quartier sont insuffisamment décrites et reposent sur des projets hypothétiques dont la mise en œuvre ne dépend pas du pétitionnaire.

7. Les spécificités historiques et artistiques

✓ Sur la qualité architecturale

- Il est mentionné que la Défense 1 est le quartier le plus ancien de la Défense... alors que le quartier le plus ancien est Bellini ! Ce point de l'étude d'impact comme beaucoup d'autres est faux pour tenter de démontrer un impact positif du projet
- Nulle part n'est indiqué le nom de l'architecte, Michel Folliasson, grand prix de Rome, qui a créé les bâtiments des Damiens dont la composition est novatrice et témoins d'une époque. Ainsi, contrairement à ses pairs contemporains, l'architecture de Michel Folliasson n'est pas dogmatique. Humaniste et artiste, il est à la recherche de l'harmonie et de l'insertion dans la nature ou dans l'environnement urbain, et place l'humain au centre de sa démarche. Quelle que soit l'échelle des réalisations, un seul souci : créer des espaces mesurés, sources de sécurité, d'apaisement et de joie.

✓ Sur les Œuvres d'art et les monuments historiques :

- Il n'est pas fait mention du nom de l'artiste qui a fait « les boules colorées » dans la placette en creux côté Bretagne. Cette œuvre est, à défaut d'accord de l'artiste, à replacer sur le site. Aucune donnée ne permet pourtant d'affirmer que cette œuvre est conservée et que sa mise en situation convient à l'artiste.

- Il n'est nulle part mentionné que le projet se trouve dans un périmètre de 500m d'un Monument Historique (*Temple de l'Amour au bout de l'île de la Jatte*)... Page 145 de l'étude d'impact : il est même mentionné que le projet n'est pas situé à proximité de bâtiments remarquables, ce qui est faux (*cf. Temple de l'Amour, stèle Napoléon place de Seine*).

Sur ce point, l'étude d'impact est à nouveau insuffisante puisqu'elle ne décrit pas les effets du projet sur la protection des biens et du patrimoine culturel.

8. Sur l'environnement proche

La population des immeubles démolis est détaillée mais on ne trouve aucune donnée (*enquête sociale...*) sur la population des immeubles restants. Seule, une phrase, dans les impacts : « *On peut légitimement se poser la question de l'intégration d'un programme très haut de gamme au sein d'un quartier où les immeubles de logements, présents et conservés, sont d'une part anciens (1976) et d'autre part occupés par une population sociologiquement différente* ». Ainsi, ce projet s'opposerait-il à la mixité sociale, richesse de ce quartier et nécessaire à tout projet qualifié de « durable » ?

Pourtant, ce projet se vante d'être exemplaire en termes de mixité des usages et de mixité sociale. Globalement, l'environnement proche n'est pas pris en compte, comme s'il n'existait pas, alors même que, comme le démontre notre propos, le projet aura un impact essentiel et irréversible pour le quartier. Plus encore, si le réaménagement de La Défense 1 n'est pas étudié et réalisé dans son ensemble, le projet ne sera pas intégré au reste du quartier qui sera ghettoisé.

9. Sur les équipements publics

Seul est étudié l'impact sur les écoles. S'agissant de l'impact, la seule mention faite est la suivante : « *En l'état actuel des données, compte tenu du laps de temps important qui s'écoulera avant l'arrivée de cette nouvelle demande en équipement, et après avis pris auprès du service concerné de la Ville de Courbevoie, on ne conclura pas plus avant* ».

Une telle réponse est étonnante, cela d'autant plus qu'une Ville est censée faire un minimum de prospective sur ces sujets afin d'anticiper les besoins en équipements.

10. Sur les insuffisances techniques du dossier

Un projet de cette envergure ne peut faire abstraction des considérations suivantes :

- ✓ L'étude concernant le caractère inondable du site apparaît incomplète et se contente de prendre en compte le Plan de Prévention des Risques d'inondation, ce dernier ne tenant pas compte des spécificités de la dalle de la Défense 1 et ses sous-sols.
- ✓ Deux tours de 300 m construites en bord de Seine vont nécessiter des fondations conséquentes. Or aucune donnée géotechnique n'est fournie, ni les solutions apportées et encore moins l'étude des impacts sur les sous-sols existants et les immeubles sur lesquels ils sont fondés.
- ✓ De plus, le projet ne mentionne rien sur les conséquences que pourrait avoir le tunnel Eole sur ses fondations.
- ✓ Le projet de voie Pompiers (*qui est censée desservir l'immeuble Champagne*), n'est pas accompagné des notices techniques nécessaires aux travaux de renforcement de la dalle conservée. Les techniciens de l'EPADESA s'accordent à dire que ces travaux seront très

conséquents et coûteux et ont pour ainsi dire abandonné cette option. Dans cette mesure, nous nous interrogeons sur la fiabilité de la desserte proposée.

- ✓ Globalement 8 ICPE (*probablement soumises à déclaration*) sont créées mais l'impact sur les constructions existantes n'est pas détaillé.
- ✓ Les sondages de sols ont mis en évidence la présence de métaux lourds et d'hydrocarbures, imposant une évacuation de terres, sans préciser le volume ni la façon de procéder.
- ✓ Concernant la présence de canalisations de gaz identifiées aux abords, aucune étude ou solution technique ne permet de respecter la réglementation en vigueur.

11. Sur le chantier

- ✓ Pour réduire les nuisances aux riverains, la seule proposition consiste à arroser les sols en période sèche pour limiter la poussière. Rien concernant les nuisances sonores, travaux et trafic de camions, éclairage intempestif de nuit ou le week-end.
- ✓ La phase chantier évoque la mise en œuvre d'un port fluvial pour le retrait des matériaux de démolition afin de réduire le trafic des camions. Il s'agit de pure hypothèse et n'a donné lieu à aucune demande administrative, sachant qu'il faut dans tous les cas franchir la RD7 et gérer 40m de dénivelé pour joindre le chantier à ce port.
- ✓ L'étude amiante faite sur les bâtiments à détruire n'a pas fait l'objet d'un diagnostic avant travaux, et n'est donc pas fiable. Le désamiantage de ces derniers ne semble pas prévu à ce stade, malgré ces incertitudes.

Conclusion

Le principe posé par l'article R 122-3 du code de l'environnement est que « *Le contenu de l'étude d'impact doit être en relation avec l'importance des travaux et aménagements projetés et avec leurs incidences prévisibles sur l'environnement* ».

En raison de l'importance du projet, l'étude d'impact du dossier soumis à enquête publique n'analyse pas suffisamment l'état initial du site et de son environnement ni les effets du projet sur l'environnement, la commodité du voisinage, la santé des habitants, la sécurité et la salubrité publique.

Compte tenu des multiples manques de ce dossier, nous demandons instamment aux commissaires enquêteurs d'émettre un avis défavorable à la réalisation de ces 3 projets. En effet, l'ensemble des incertitudes et insuffisances touchant à ce dossier ne permettent pas d'apprécier la viabilité d'un tel projet et ses conséquences sur l'environnement.

Enfin, messieurs les commissaires enquêteurs, nous nous étonnons, pour un tel dossier, que la durée de l'enquête ait été aussi courte, du nombre restreint de documents consultables et que les horaires de vos permanences ne permettent que difficilement de s'y rendre (2 samedi matins seulement).

Annexe 10

Objet : projet Tour Heurtape / Consultation publique

- Tours de 2^e siècle certes mais "tours de l'ombre"
surtout pour beaucoup, au sens propre comme au
figuré !

Pourquoi ne pas avoir respecté les gabaris (hauteurs)
des tours existantes comme First (220m) ?

Les hauteurs prévues de 320m sont inacceptables car
déséquilibrées par rapport à l'existant sur la Défense
(et toute la France même).

Cette tour prévoit "encore" près de 100000 m² de bureaux
alors que la Défense est en sur offre bureaux

(500 000 m² jusqu'en 2014 alors que 150000 m² sont absorbés
au mieux par an.) Il n'y a donc pas besoin de
bureaux supplémentaires !

Par conséquent je suis contre ce projet - surtout dans
ces hauteurs actuellement prévues -



Ph. MORISSEAU
123 rue JB Litaland
92100 Courbevoie
MORISSEAU

SCI TOUR FIRST
M. Jean-Marc BESSON
Gérant
310 996 756 R.C.S. PARIS
21 PLACE DE LA MADELEINE
75008 PARIS

M. Arnaud De La CHAISE
Président de la Commission d'enquêtes
Hôtel de Ville de Courbevoie
Place de l'Hôtel de Ville
COURBEVOIE 92400

REMISE EN MAIN PROPRE CONTRE RÉCÉPISSÉ

Paris, le 11 octobre 2011

Objet Observations dans le cadre des Enquêtes publiques

Monsieur le Président,

Propriétaire d'un ensemble immobilier dénommé « First » situé au 1/2, Place des Saisons à Courbevoie (92400) La Défense 1 (ci-après dénommé la « **Tour First** »), nous souhaitons faire part à la Commission d'enquêtes de nos observations relatives au projet de construction de deux immeubles de très grande hauteur Hermitage Plaza Sud et Hermitage Plaza Est ainsi que des bâtiments Hermitage Plaza Ouest (ci-après dénommés les « **Tours Hermitage** ») sis à Courbevoie (92400), Défense 1 (ci-après dénommé le « **Projet** »).

En raison des spécificités de la Tour First (1), le Projet lui préjudicie de manière importante, à la fois à court terme par les opérations de réalisation des Tours Hermitage (2) qu'à long terme par la simple existence de celles-ci (3)

1 Spécificités de la Tour First

La Tour First représente une tour innovante (1.1), bénéficiant d'un emplacement de qualité à l'entrée du Quartier d'Affaires (1.2) et d'une architecture audacieuse symbolisant la première phase du renouveau de La Défense (1.3), singularisant celle-ci des autres immeubles de capacité similaire situés en France.

1.1 Une tour innovante

Ancienne tour UAP construite en 1974, la Tour First est le résultat d'une opération de restructuration lourde engagée au début des années 2000 et réalisée entre 2007 et 2011 ayant permis la création d'un immeuble de 52 niveaux. Cette opération a été conçue et menée dans un souci permanent de réduire l'impact environnemental de la Tour First.

- Le choix d'une restructuration

Notre choix assumé fut de procéder à une restructuration plutôt qu'à une reconstruction afin de limiter les nuisances liées à un chantier¹. Cette restructuration a été réalisée en tenant compte des meilleures pratiques, comme l'indiquent les certifications HQE programme, conception et réalisation obtenues durant cette phase², constituant la première restructuration d'un Immeuble de Grande Hauteur obtenant la qualification HQE en France.

Ces efforts ont permis de limiter grandement les effets du chantier à l'égard des tiers³, évitant par exemple tout litige avec la ville de Courbevoie et les avoisinants, ce qui représente une performance notable pour un chantier de cette ampleur.

- Les efforts en vue de réduire la consommation énergétique de la Tour First

La performance environnementale de la Tour First a constitué un axe central et déterminant du développement du projet First : le recours à des procédés de construction innovants et le pari d'une façade bioclimatique permettent de réduire la dépendance énergétique et d'améliorer la qualité de l'espace de travail. Fruit d'un effort conceptuel et technologique considérable, l'optimisation des apports solaires a été rendue possible par l'installation d'une double peau sur les façades exposées au soleil, par un vitrage à faible émissivité, par des menuiseries à rupture de pont thermique ainsi que par l'installation de protections solaires généralisées. Une transmission lumineuse optimisée grâce à un vitrage spécifiquement étudié et un système de capteurs adaptant l'éclairage à la luminosité des locaux permettent de limiter l'éclairage durant la journée et ainsi de diminuer la consommation électrique. Grâce à l'ensemble de ces efforts ayant représenté un surcoût de plus de 5%, la Tour First réussit à consommer quatre fois moins d'énergies que les immeubles tertiaires classiques⁴, a déjà obtenu la certification HQE, présente un profil énergétique lui permettant de briguer le label THPE, et a pour objectif d'obtenir la certification HQE Exploitation ainsi que la certification LEED, faisant de la Tour First le plus grand bâtiment HQE en France.

Il est opportun de noter que les études d'impact réalisées pour le Projet consacrent cet effort en indiquant, à propos de la Tour First, que « *des efforts significatifs ont été réalisés pour la maîtrise énergétique de la Tour. La façade bioclimatique, la conception et les équipements de [la Tour First] permettent, en effet, d'atteindre des niveaux de charges exceptionnellement bas* »⁵.

¹ « C'est l'un des intérêts majeurs de ce chantier de 300 millions d'euros : au lieu de démolir le vieil édifice de 162 mètres de haut, les architectes de l'agence américaine KPF ont réutilisé ses fondations et 80 % de sa structure en béton, écrétant ici, surélevant là. A la clé, une énorme économie de déchets de chantier, de matériaux de construction, de rotations de camions, de gaz à effet de serre... », in « Symbole du renouveau de la Défense, l'ex-tour Axa a fait peau neuve et améliore ses performances écologiques », G. Allix, Le Monde, 11 août 2011.

² La restructuration de la Tour First a été évaluée conforme au Référentiel Neuf – référentiel Bureau- Enseignement applicable du 1er Février 2005 au 31 Décembre 2006 par Certivea pour la Phase Programme (en date du 19/12/2005), la phase Conception (en date du 18/3/2008 - NF380/05/020) et la phase Réalisation (en date du 03/05/2011 - NF380/05/020). La décision de certification du 03/05/2011.

³ La restructuration limite notamment l'impact visuel sur les immeubles avoisinants.

⁴ La Tour First consomme env. 80 kWh/m²/an contre 326 kWh/m²/an pour un immeuble tertiaire classique.

⁵ Études d'impact du Projet, p 104.

1.2 Un emplacement de qualité

Pour un investisseur comme la SCI Tour First, l'emplacement constitue un élément fondamental de la décision d'investir par l'importance qu'elle revêt en termes de commercialisation et de valorisation.

- La porte d'entrée de La Défense

Parmi les immeubles situés dans le quartier d'affaires de La Défense, la Tour First se particularise par un emplacement de qualité.

Elle se situe à la fois sur l'axe central du quartier de la Défense et à l'entrée de celui-ci, ce qui lui assure une visibilité exceptionnelle par rapport aux autres immeubles du Quartier d'Affaires.

Par ailleurs, la Tour First se trouve dans un environnement de qualité en bordure de Seine à proximité des nombreux services et commerces situés aussi bien dans le quartier de La Défense que dans la ville de Neuilly.

- La proximité de nombreux transports en commun

En termes de desserte, la Tour First est située à une centaine de mètres seulement d'une station de métro (Esplanade de la Défense) et à proximité de deux autres stations de métro, train, RER et/ou tramway (Pont de Neuilly et La Défense).

La proximité des transports en commun lui assure une fluidité d'accès remarquable⁶ et constitue un atout déterminant pour sa commercialisation puisqu'on estime qu'environ 86% des salariés utilisent les transports en commun pour se rendre sur leur lieu de travail.

- Le bénéfice de capacités de stationnement importantes

Les locataires étant particulièrement attentifs à l'existence de capacités de stationnement suffisantes à proximité des locaux loués, un soin particulier a été apporté durant la phase de conception du projet First à ce que la Tour First dispose de capacités de stationnement importantes dans un environnement proche.

A cette fin, en plus des 146 places de stationnement réalisées à l'intérieur de la Tour First, nous disposons également de droits de jouissance perpétuels et d'une concession sur 509 places de stationnements dans le parc de stationnement Les Saisons situé à une distance de moins de 20m de la Tour First.

1.3 Une architecture audacieuse

La qualité architecturale du projet a été un objectif constant pour la SCI Tour First. La Tour First représente un pari architectural audacieux alliant une singularité architecturale, une intégration optimale dans le quartier de La Défense et un confort optimal pour les utilisateurs.

- Une signature architecturale

Nous avons fait le choix de recourir à des architectes de renom tels que les cabinets Kohn Pedersen Fox Associates et SRA afin de trouver un projet ambitieux.

⁶ Le temps de transport pour se rendre aux stations Charles de Gaulle – Etoile, Opéra, Saint Lazare, Châtelets Les Halles et Gare de Lyon est estimé être inférieur ou égal à 30min. Le temps de transport pour se rendre aux aéroports d'Orly et de Roissy CDG est estimé être inférieur à 40min.



Le résultat se manifeste à travers la forme hélicoïdale unique de la Tour First qui réussit à la singulariser des autres tours alentours sans pour autant porter atteinte à son intégration dans le quartier de La Défense⁷. Les spécificités architecturales de la Tour First ont été reconnues par les professionnels de l'immobilier puisque celle-ci a fait l'objet de nombreuses nominations ou prix aussi bien en France (MIPIM Awards 2011 ; la Pierre d'Or 2011) qu'à l'étranger (prix d'honneur 2012 de l'American Institute of Architects ; European Property Awards 2011 ; Council for Tall Buildings and Urban Habitat Awards à Melbourne, où la Tour First a été nommée pour le World Sustainable Building 2008).

Grâce à ce travail, la Tour First compte aujourd'hui parmi les figures de proue de La Défense et comme un symbole fort du renouveau de ce quartier⁸. Cette signature visuelle constitue un atout auprès des locataires cherchant une adresse prestigieuse et reconnue.

- Une intégration réussie

Si la Tour First se distingue par une architecture audacieuse, elle s'intègre également parfaitement dans le quartier de La Défense. Ce souci d'intégration⁹ a été central dans le choix du projet. L'architecture actuelle de la Tour est ainsi le résultat d'un concours d'architecture rassemblant cinq cabinets internationaux de renom organisé par le maître d'ouvrage Axa, alors propriétaire de la Tour, dont le jury était entre autres composé du Maire de Courbevoie M. Jacques KOSSOWSKI et de l'ancien président de l'EPAD M. Christian BOUVIER, ainsi que d'une personnalité du monde de l'architecture et de l'urbanisme (M. Aymeric ZUBLENA) assurant ainsi le respect des droits et des intérêts légitimes des autres propriétaires et utilisateurs du quartier.

La Tour First s'inscrit dans la perspective historique du quartier. Sa forme hélicoïdale lui assure une visibilité tout en évitant de masquer entièrement les immeubles se trouvant à ses côtés.

- Un confort optimal

Sur le plan intérieur, la Tour First propose des plateaux de plus de 1.700 m² de surface utile avec une profondeur allant jusqu'à 18m. La configuration de ceux-ci a été pensée afin d'offrir aux utilisateurs modularité, flexibilité et évolutivité.

Par ailleurs, la Tour First compte sept atriums, situés tous les 6 à 7 niveaux, offrant aux locataires des espaces bénéficiant d'un volume plus important et pouvant être dédiés à des fonctions très diverses au gré des besoins des utilisateurs.

⁷ « The scheme has transformed a towering commercial building by Pierre Dufau into a glistening beacon in the La Défense district, its distinct form standing prominently on the Parisian skyline [le projet a transformé un imposant immeuble commercial construit par Pierre Dufau en un phare brillant dans le quartier de la Défense, sa forme distincte la singularisant dans la skyline parisienne] », in http://www.worldarchitecturenews.com/index.php?fuseaction=wanappln.projectview&upload_id=16925

⁸ « Son dessin élancé, sa structure hélicoïdale, son organisation révolutionnaire et ses volumes inégaux participent à la création d'un objet audacieux, riche de ses détails, élégant dans sa forme et donnent naissance à un nouveau repère urbain dans le ciel de Paris », Lee A. POLISANO, président de Kohn Pedersen Fox Associates, architecte de la Tour First.

⁹ « La parfaite intégration du bâtiment dans la skyline de La Défense [a] inspiré notre projet architectural », Lee A. POLISANO, président de Kohn Pedersen Fox Associates, architecte de la Tour First.

Ces caractéristiques permettent à la Tour First de se positionner sur le marché très restreint des immeubles neufs de classe A respectant les meilleurs standards internationaux en matière tertiaire.

A travers ces prouesses techniques, environnementales et architecturales, la Tour First se singularise comme l'un des immeubles les plus emblématiques et les plus modernes de France¹⁰, conçue pour accueillir des entreprises recherchant un immeuble de prestige bénéficiant du plus grand confort et associé à une adresse reconnue internationalement. Ces arguments ont notamment convaincu des entreprises aussi reconnues qu'Ernst & Young (un des principaux cabinets d'audit dans le monde) et Euler Hermès (leader mondial dans le domaine de l'assurance crédit - Groupe Allianz) de transférer leur siège social dans la Tour First et constituent des éléments déterminants pour sa valorisation.

2 Dommages liés à la réalisation du Projet

Pendant toute la durée de réalisation du Projet soumis à enquête publique, la perte de places de stationnement (2.1) et les nuisances engendrées par le Projet (2.2) entraîneront un préjudice direct et important pour la Tour First (2.3).

2.1 L'impact du projet sur les parcs de stationnement

En vue du Projet, l'EPADESA va procéder à la réhabilitation des parcs de stationnement Louis Blanc sur lesquels nous bénéficions de droits de jouissance perpétuels et d'une concession, réduisant de manière extrêmement importante les capacités de stationnement dont nous bénéficions et que nous avons négociées dans chaque contrat de bail conclu avec nos locataires actuels, sans que les autres parcs de stationnement de proximité ne soient en mesure de prendre le relais.

- Parking Les Saisons

L'EPADESA a entrepris des travaux pour la modification de la voie de l'Ancre affectant le parking Les Saisons, le plus proche de la Tour First puisque distant de moins de 20m. Ces travaux sont prévus pour une durée de plus de deux ans (de janvier 2012 à mi 2014). Pendant toute cette période, voire plus en cas de retard des travaux, les capacités d'accueil du parking vont être fortement réduites, passant de 1429 places aujourd'hui à 380 places pendant les travaux, sur lesquelles nous n'aurons aucun droit de jouissance. Or nous bénéficions de droits sur 509 places dans ce parking, sans compter les 200 places complémentaires que nous souhaitons prendre en abonnement pour nos futurs locataires. La réhabilitation du parking Les Saisons entraîne donc une perte a minima de 509 places de stationnement pour la Tour First pendant une durée d'au moins deux années¹¹.

Il est opportun de noter qu'il est actuellement prévu que le parking Les Saisons voit sa capacité d'accueil fortement et définitivement réduite à l'issue des travaux de modification de la voie de l'Ancre. En l'état du projet, la Tour First ne retrouvera pas à l'issue de la

¹⁰ « Au-delà de l'élancement de son profil hélicoïdal, ce sont les performances écologiques du gratte-ciel qui feront date dans l'histoire du quartier d'affaires, dont elle incarne la volonté de renaissance écologique et architecturale », in « Symbole du renouveau de la Défense, l'ex-tour Axa a fait peau neuve et améliore ses performances écologiques », G. Allix, Le Monde, 11 août 2011.

¹¹ Nous avons également contribué financièrement à l'aménagement de la place des Saisons. Cet investissement de 2 980 000 € voit son effet positif sur les utilisateurs de la Tour First annulé puisque ces derniers ne transiteront plus par cette place pour aller des parkings à la Tour.

réhabilitation du parking Les Saisons les capacités de stationnement dont elle bénéficie aujourd'hui.

- L'indisponibilité des autres parcs de stationnement situés à proximité de la Tour First

Deux autres parcs de stationnement se situent à proximité de la Tour First, même s'ils sont plus éloignés que le parking Les Saisons. Toutefois, aucun de ces parkings ne pourra offrir des capacités de stationnement de substitution.

Le parking de l'Ancre, situé à 100 m de la Tour First, ne pourra prendre le relais car sa restructuration va faire perdurer sa fermeture totale jusque mi-2014. Il est à nouveau opportun de noter que le parking de l'Ancre verra également sa capacité fortement réduite à l'issue des travaux qui y sont menés.

Le parking Seine, situé à 150 m de la Tour First, doit être démoli au début de l'année 2012.

Au final, en raison des travaux menés par l'ÉPADESA en prévision du Projet Hermitage, les capacités de stationnement à notre disposition dans les parcs de stationnement à proximité de la Tour First se trouvent donc (i) totalement annihilées pendant les travaux menés par l'ÉPADESA au moins jusqu'à mi 2014 et (ii) fortement réduites à long terme en raison de la très probable réduction de capacité des parkings Les Saisons et Ancre. En tenant compte des parcs de stationnement Seine, Saisons, Citadines et Fraser, les études d'impact du Projet estiment une perte de 1240 places représentant 50% de la capacité globale du site¹².

2.2 Les nuisances engendrées par le Projet

Si la réalisation de travaux immobiliers crée par principe des désagréments pour les voisins immédiats, la réalisation du Projet entraînera des nuisances dépassant largement les troubles normaux et acceptables de voisinage en raison de son ampleur, de sa durée et de sa proximité.

- Un chantier hors normes

Le Projet se distingue d'abord par son caractère démesuré. Il prévoit la création de plus de 250.000 m² de SHON avec la création des deux plus hautes tours en Europe (environ 320m). Il s'agit d'un des projets immobiliers les plus importants en Europe. Le Projet mélangera de manière inédite des logements, des bureaux, des commerces, des logements étudiants, un hôtel, une galerie d'art, un auditorium et des services associés nécessitant de recourir à un très grand nombre de corps de métiers générant une affluence en termes de personnels et de véhicules très importante dans l'environnement immédiat de la Tour First.

L'ampleur du Projet explique la durée prévue pour sa réalisation. Le calendrier annoncé¹³ prévoit une période de travaux s'étalant de 2012 à 2017. Les nuisances afférentes à la réalisation du Projet s'étaleront en principe sur environ cinq années, voire plus en cas de retard, ce qui est sans commune mesure avec la durée d'un chantier « traditionnel ».

Le chantier de ces travaux titanesques sera situé à proximité immédiate de la Tour First puisque la plus proche des deux Tour Hermitage sera séparée de la Tour First par une distance de moins de 50m seulement.

¹² Études d'impact du Projet, p 395.

¹³ Cf. Communiqué de presse de l'EPAD en date du 21 juin 2010.

- Des désagréments nombreux pour la Tour First

Durant les cinq années de travaux, la Tour First subira donc directement l'ensemble des nombreux désagréments et nuisances que va engendrer le Projet, tels que :

- un trouble visuel résultant de la présence sous les fenêtres de la Tour First d'un chantier si important ;
- des nuisances sonores ;
- un empoussièrement majeur susceptible d'entraîner un entretien plus régulier des parois ainsi que des filtres à air et par conséquent une hausse des charges ;
- un accès restreint à la Tour First en raison notamment, mais pas limitativement, de l'impact du Projet sur les flux routiers et sur les parcs de stationnement alentours¹⁴ ; et
- un quartier moins attractif.

En résumé, nous nous trouvons dans l'obligation de cohabiter pendant cinq ans avec ce qui pourra certainement être considéré comme le plus grand chantier de France.

2.3 Un préjudice pour la Tour First

La perte de capacité de stationnement à notre disposition comme l'existence de nuisances affectent aussi bien les perspectives locatives des locaux restés vacants que les deux locataires actuels de la Tour First.

- Difficultés accrues pour la commercialisation des locaux encore vacants

Ces éléments ont d'abord un impact direct sur les discussions en cours ou à venir avec d'éventuels candidats locataires. Ces candidats locataires risquent de préférer d'autres immeubles disposant de capacités de stationnement immédiatement disponibles ou n'étant pas situées dans l'environnement immédiat d'un projet d'une aussi grande ampleur. Ces candidats locataires avanceront bien entendu ces dommages comme monnaie d'échange dans les négociations afin d'obtenir des avantages tant sur le loyer que sur les conditions de leurs baux.

Les bénéfices commerciaux que nous pouvons légitimement retirer de l'avance dont dispose la Tour First en termes de confort et de standing comparativement aux autres immeubles du quartier de La Défense vont être annihilés par les désagréments liés aux travaux des Tours Hermitage. Nos équipes commerciales se retrouvent dans la situation paradoxale de devoir commercialiser les locaux vacants situés dans un immeuble comptant parmi les plus modernes et confortables d'Europe alors qu'il sera situé pendant cinq ans à quelques dizaines de mètres du plus grand chantier de France.

- Difficultés croissantes pour les locataires actuels

Ces éléments ont ensuite un impact pour les deux locataires actuels.

Concernant les stationnements, le Projet prive les locataires, à compter du mois de novembre 2011, des places de parking situées dans les parcs de stationnement les plus

¹⁴ Cf. point précédent.



proches¹⁵. Nous déployons actuellement des efforts considérables afin de trouver une solution alternative en cherchant par exemple à louer des places dans d'autres parkings du quartier de La Défense. Toutefois, même si nous parvenions à louer un nombre suffisant de places de stationnement, cette solution resterait moins intéressante en termes de confort (en raison de l'éloignement de ces nouvelles places de stationnement). A ce jour, aucune solution n'a pu être trouvée.

L'impact du Projet sur les locataires actuels est d'autant plus dommageable qu'il intervient au tout début de la relation contractuelle établie entre ceux-ci et la SCI Tour First et risque de perdurer pendant toute la durée des travaux. A ce titre, il est opportun de mettre en perspective la durée des travaux par rapport à la durée normale d'un bail commercial : les travaux vont affecter pendant au moins cinq ans des relations contractuelles nouées pour une durée de neuf ans entre les locataires et nous.

La réalisation du Projet affecte de façon substantielle nos propres intérêts en entraînant la réhabilitation et donc la fermeture provisoire du parking Les Saisons. Elle impacte très négativement la situation locative de la Tour First et notamment les perspectives locatives pour les locaux restés vacants.

3 Dommages liés à l'existence des Tours Hermitage

Outre les effets à court terme liés au chantier des Tours Hermitage, l'existence même de celles-ci affecte à long terme et de manière irréversible la Tour First. De manière imprévue (3.1), les Tours Hermitage ont un impact direct et négatif sur la Tour First (3.2) et affaiblissent plusieurs de ses avantages alors même que ceux-ci ont été obtenus au prix d'importants investissements (3.3).

3.1 Un impact impossible à anticiper

Il ne s'agit pas ici de soutenir que la construction d'une tour à La Défense constitue *per se* un évènement imprévisible. Toutefois, le Projet présente des singularités telles qu'il n'était pas raisonnablement possible de l'anticiper.

- Des tours hors normes

Le Projet se singularise d'abord par son ampleur. Il ne se résume pas à la construction d'une tour, mais de deux et il ne consiste pas seulement en la construction de tours classiques, mais en la construction des deux plus hautes tours d'Europe (environ 320m chacune), dépassant chacune de plus d'un tiers la Tour First.

- L'absence d'intégration dans le quartier de La Défense

Le Projet se singularise ensuite par sa faible intégration dans son environnement immédiat. Il ne s'inscrit pas dans une architecture traditionnelle mais fait le choix d'un projet architectural puissant¹⁶, sans concertation avec les autres utilisateurs du Quartier d'Affaires, contrairement à ce qui avait été mis en œuvre pour la réalisation de la Tour First. Il ne se

¹⁵ Les locataires actuels bénéficient contractuellement d'un certain nombre de places de stationnement que nous leur avons louées avant d'apprendre l'existence et l'importance de la réhabilitation de ce parking.

¹⁶ Comme l'indique un journaliste, « ces "plus hautes tours mixtes jamais construites en Europe occidentale" risquent de briser la perspective historique, ou tout du moins déséquilibrer la "skyline" », in « Des tours jumelles à La Défense », B. Gréco, Journal du Dimanche en date du 12 décembre 2009.

situe pas simplement à La Défense, mais s'inscrit à « la porte d'entrée » du quartier d'affaires, en bordure de Seine. Il s'inscrit en rupture totale avec la perspective historique du quartier de la Défense, puisqu'il crée deux tours gigantesques en décalage avec l'axe central, sur une ligne où se trouvent en principe des immeubles de moindre ampleur.

Il est intéressant de relever à ce propos que les études réalisées pour les Tours Hermitage soulignent à certains endroits l'absence de prise en compte de leur intégration dans le quartier de La Défense. Les études d'impact indiquent par exemple que « *le projet apparaît comme la limite Ouest de La Défense en bord de Seine, qu'il vient marquer de sa singularité comme de sa très grande hauteur* »¹⁷. Lorsque les notices architecturales expliquent en détail les axes de réflexion qui ont structuré le Projet, il est fait référence à « *l'image de la tour riche et variée, et qui participera au caractère spécial de la skyline parisienne* »¹⁸ ou encore à l'« *attention particulière sur la pureté du skyline offert par la tour* »¹⁹, soulignant l'objectif de créer un nouveau repère dans le ciel parisien, à l'égal de la Tour Eiffel mais sans aucune mention pour l'intégration dans l'environnement proche qu'est le quartier de La Défense.

Cette lacune dans la prise en compte de l'impact du Projet sur son environnement immédiat est d'ailleurs soulignée par la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Énergie d'Ile de France, puisque celle-ci indique dans son avis du 6 septembre 2011 que « *s'agissant du paysage, la hauteur des tours conduira à forger une image nouvelle de l'agglomération parisienne. A ce titre, les dossiers auraient pu présenter une analyse plus complète des effets rendus dans le paysage parisien* »²⁰, puis qu'« *il aurait convenu que le dossier aborde la question de la relation avec l'axe historique (Le Louvre, Le Carrousel, l'Arc de Triomphe et la grande Arche de La Défense)* »²¹.

En résumé, il s'agit de « *construire deux tours jumelles géantes aux portes du quartier d'affaires* »²².

- L'impossible anticipation du Projet lors du démarrage du projet First

Les premières études pour la Tour First remontent au début des années 2000, le projet a été arrêté en 2005 et les travaux ont démarré en janvier 2007.

Le projet Hermitage avait été initialement présenté en collaboration avec l'architecte J. Ferrier pour le concours organisé en mars 2008 par l'EPAD puis avait été abandonné en septembre 2008 avant qu'un nouveau projet en collaboration avec N. Foster soit présenté en mars 2009.

Lors de la conception du projet First au début des années 2000, il était donc tout à fait impossible d'envisager la perspective de la réalisation d'un projet d'une telle ampleur à une distance si proche de la Tour First.

Il est certain que, s'il avait été raisonnablement possible d'envisager la réalisation d'un tel projet, nous en aurions pleinement tenu compte avant de réaliser la Tour First.

¹⁷ Études d'impact du Projet, p 268.

¹⁸ Notices architecturales du Projet, p 78 et 79.

¹⁹ Idem.

²⁰ Avis de la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Énergie d'Ile de France du 6 septembre 2011 – Résumé de l'avis en première page.

²¹ Idem, p 8 et s.

²² « *Des tours jumelles à La Défense* », B. Gréco, Journal du Dimanche en date du 12 décembre 2009.

3.2 Un impact direct et négatif sur la Tour First

La Tour First n'a pas été conçue et réalisée pour être au pied des deux plus grandes tours d'Europe et l'édification de celles-ci a un impact direct et négatif sur la Tour First.

- Une étude d'impact en cours

Étant donné l'ampleur de l'impact qu'auront les Tours Hermitage sur la Tour First, il est de notre intérêt de l'évaluer précisément et de manière exhaustive.

A cette fin, nous avons mandaté plusieurs experts reconnus afin d'y procéder.

Cette expertise est d'autant plus nécessaire que les études d'impact réalisées pour le Projet appréhendent celui-ci comme un tout, sans faire l'analyse exhaustive de l'impact propre de chacune des trois tranches que sont Plaza Sud, Plaza Est et Plaza Ouest²³. Or si le Projet présente une unité architecturale, il se divise au plan juridique en trois tranches distinctes correspondant chacune à un permis spécifique, ayant des caractéristiques, un impact et des risques propres. L'insuffisance des études d'impact mises à la disposition du public empêche donc de procéder à une étude circonstanciée de chacune des tranches.

- Premiers éléments à prendre en considération

Avant même de connaître les résultats de cette expertise, il est d'ores et déjà possible d'évoquer certains impacts tels que :

- la perte de vue : les Tours Hermitage vont obstruer la vue de la Tour First sur un angle d'environ 100° allant globalement du stade de France à la Porte Maillot, et cachant notamment Montmartre et le Sacré Cœur. Réciproquement, la visibilité exceptionnelle dont bénéficie aujourd'hui la Tour First depuis Paris se trouvera fortement réduite. A cet égard, il est intéressant de relever la pauvreté des études d'impact du Projet concernant la question de la perte de vue, question qui n'occupe que deux pages de celles-ci²⁴ ;
- la perte d'ensoleillement et l'ombre portée : les Tours Hermitage se situant à l'Est de la Tour First, elles vont très fortement réduire l'agrément des surfaces situées à l'Est et réduire la luminosité à l'intérieur de l'ensemble de la Tour First. A ce titre, les études d'impact du Projet comportent de nombreuses pages mettant en exergue un impact fort sur la Tour First en terme d'ombre portée et de perte d'ensoleillement²⁵, évaluant la perte d'heures d'ensoleillement à 30% pour la façade Sud-Est et à 48% pour la façade Est²⁶. La Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Énergie d'Ile de France a confirmé cet impact dans son avis du 6 septembre 2011 en écrivant que « *la partie élargie du haut des tours, orientée Est-Ouest, a un fort impact sur l'ensoleillement des tours de bureaux et bâtiments situés le long de l'axe historique, le matin (8h solaire)* »²⁷; et

²³ Les études d'impact de chaque tranche et disponibles en Mairie partagent le même plan, les mêmes données, les mêmes photos et ne diffèrent qu'à la marge.

²⁴ Cf. p 296-297 des études d'impact du Projet.

²⁵ Cf. p 301 et s. des études d'impact du Projet.

²⁶ Cf. le tableau récapitulatif en p 326 et 329 des études d'impact – ces valeurs restent toutefois à confirmer selon notre propre expertise.

²⁷ Avis de la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Énergie d'Ile de France du 6 septembre 2011 p 12.

- l'augmentation sensible de la fréquentation du quartier et la saturation en résultant : les Tours Hermitage ont vocation à accueillir des publics très différents (résidents, salariés des bureaux et commerces qui y seront localisés, achalandage des commerces, restaurants et autres locaux à vocation artistique y étant situés) pour une population totale du projet égale à 6.170 personnes selon les études d'impact²⁸, entraînant une augmentation conséquente à la fréquentation du quartier et de l'utilisation des transports en commun²⁹. A ce titre, il est regrettable que les études d'impact n'analysent pas suffisamment cette augmentation à l'aune des capacités actuelles et futures du quartier, en examinant notamment la saturation prévisible des transports en commun et la pénurie de places de stationnement.

Nous rappelons à cet égard que la Tour First n'engendre qu'un accroissement marginal de fréquentation, car il s'agit d'une restructuration d'une tour existant et non une création ex nihilo.

3.3 Une remise en cause de la Tour First

L'impact des Tours Hermitage réduit ou fait disparaître plusieurs des principaux atouts de la Tour First, ce qui diminue directement la valeur de celle-ci.

- Remise en cause des performances énergétiques de la Tour First

L'existence des Tours Hermitage modifie les données énergétiques sur lesquelles nous nous étions fondés pour concevoir la Tour First. La perte d'ensoleillement et l'ombre portée des Tours Hermitage ont un impact direct sur les performances en termes d'éclairage et de chauffage : elles entraîneront un accroissement des dépenses de chauffage en hiver et une augmentation des besoins d'éclairage tout au long de l'année. Les charges augmenteront et les objectifs en termes de labels et certifications au niveau environnemental risquent de ne pas pouvoir être respectés³⁰. Des études devront être réalisées afin d'évaluer l'impact des Tours Hermitage sur les certifications environnementales et, le cas échéant, d'éventuels aménagements seront nécessaires afin de les conserver. En outre, les efforts et coûts très importants engagés pour couvrir la façade Est de la Tour First d'un vitrage à faible émissivité auront été réalisés en vain, soit une dépense importante rendue inutile par les Tours Hermitage.

- Remise en cause de la signature visuelle de la Tour First

L'existence des Tours Hermitage affaiblit ensuite la signature architecturale de la Tour First. Celle-ci avait été conçue pour être un des repères urbains du ciel parisien assurant ainsi à son propriétaire et à ses locataires une notoriété visuelle exceptionnelle. La conjonction de l'architecture massive et de la proximité des Tours Hermitage, sans concertation avec les autres utilisateurs du quartier, conduit à une véritable « cannibalisation » de la Tour First par ces dernières. La Tour First va se trouver, au sens propre comme au sens figuré, dans l'ombre des Tours Hermitage, annihilant une grande partie du bénéfice commercial que la

²⁸ Études d'impact du Projet, p 385.

²⁹ Selon les études d'impact du Projet, l'impact du projet en heure de pointe par modes d'accès : RER + 1022 personnes ; métro + 775 personnes ; train + 326 personnes ; tramway + 92 personnes ; bus + 138 personnes ; voiture + 294 véhicules ; moto + 69 véhicules. Cf. Études d'impact du Projet p 483 – ces valeurs restent toutefois à confirmer selon notre propre expertise.

³⁰ Par exemple, il y aura un impact probable sur les cibles 1 (Relation du bâtiment avec son environnement immédiat), 4 (Gestion de l'énergie), 7 (Maintenance des performances environnementales), 8 (Confort Hygrothermique) et 10 (Confort visuel) de la démarche HQE. L'obtention du label « Très Haute Performance Énergétique » pourrait être compromise.

“ ”

SCI Tour First pouvait légitimement s'attendre à retirer de ses investissements et efforts en vue bénéficier d'une localisation et d'une architecture d'exception. Alors que sa singularité architecturale compte aujourd'hui parmi ses principaux atouts, la Tour First se retrouverait marginalisée par les Tours Hermitage.

- Remise en cause du niveau de confort de la Tour First

Les Tours Hermitage ont enfin un impact direct sur le confort d'utilisation de la Tour First par les locataires³¹. La réduction de la luminosité a pour effet des locaux plus sombres tandis que la vue dont profite aujourd'hui la Tour First sera grandement amputée. Toutes les surfaces localisées à l'Est de la Tour First, représentant près de 25% des surfaces totales, seront directement affectées.

- Conséquences en termes de valorisation

Plusieurs des principaux atouts de la Tour First se trouvent directement affectés par l'existence des Tours Hermitage. Les perspectives et les conditions de commercialisation aussi bien à court terme pour les locaux restés vacants qu'à long terme lors des renouvellements ou futures commercialisations, et par conséquent la valorisation de la Tour First, se trouvent directement amoindries par tous ces éléments. Les Tours Hermitage préjudicient donc directement et de manière très significative à la Tour First.

En raison de l'impossible prise en compte d'un projet tel que le Projet Hermitage lors de la conception de la Tour First, cette dernière se voit directement et négativement affectée par les Tours Hermitage, lesquelles remettent en cause plusieurs de ses atouts déterminants.

Espérant avoir réussi à attirer votre attention sur certaines conséquences du Projet visant à réaliser les Tours Hermitage et restant à votre entière disposition pour tout renseignement complémentaire, je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, à l'assurance de mes sentiments respectueux.

Jean Marc BESSON
Gérant
SCI Tour First

³¹ Remise en question probable des cibles liées au confort dans la démarche HQE. Cf. note précédente.



**Contribution du groupe
Courbevoie
Europe Ecologie les Verts**

**A l'enquête publique
Permis de construire
HERMITAGE PLAZA**

***A l'attention de M. Arnaud De La Chaise,
président de la commission d'enquête publique***

Mercredi 12 octobre 2011

En préambule, ce projet consiste en la construction de deux ITGH qui culmineront à 349mNGF à usage principal d'habitations de luxe et d'immeubles moins hauts à usage principal commercial. Rappelons le contexte : le terrain où sont projetées ces constructions est actuellement occupé par des immeubles d'habitation, occupés, dits « les Damiers ».

Insuffisance de l'enquête publique

L'enquête publique a fixé la durée minimum légale d'un mois, alors que le projet réunit 3 permis de construire d'ampleur. Cette durée minimum ne permet pas aux citoyen(ne)s de prendre connaissance des dossiers dans des conditions correctes. Le groupe EELV Courbevoie demande donc la prolongation de cette enquête publique, comme il est légalement possible de le faire en cas de projet de grande ampleur.

Délogements insoutenables

Nous sommes opposés à ces constructions car elles impliquent au préalable la destruction d'un secteur de mixité sociale et de logements de la Défense au profit d'une opération de grand luxe. Les immeubles Damiers ont été conçus en 1976 par l'architecte Michel Folliasson, professionnel reconnu et Grand Prix de Rome. La conception des logements Damiers est remarquable, les immeubles harmonieusement répartis et judicieusement situés afin qu'un nombre important d'appartements puisse profiter de la vue sur Paris et de l'ensoleillement. La rumeur qui a opportunément circulé concernant l'insalubrité de ces immeubles est infondée. Les halls d'entrée sont en marbre, les murs recouverts de miroirs, le matériel de bonne qualité, l'isolation acoustique entre logements excellente. Seul le ravalement des façades n'a pas été effectué depuis de nombreuses années. Rien de structurel ne justifie donc de déloger les habitants et de détruire cet ensemble immobilier qui n'a que 35 ans (à comparer avec l'âge des immeubles haussmanniens environ 130 ans), surtout dans un contexte de grande pénurie de logements dans les Hauts-de-Seine et de déséquilibre bureaux/logements, au profit des bureaux. En conséquence la construction de nouveaux bureaux ou surfaces commerciales ne doit pas se faire au détriment de logements existants.

Démésure insoutenable des ITGH

Le Bâtiment est le plus grand poste de consommation d'énergie en France. Il représente 43% de l'énergie consommée*. Sans même prendre en compte la dépense colossale en

« énergie grise » (déconstruction construction), les tours sont des bâtiments d'autant plus énergivores qu'elles sont hautes, car acheminer en hauteur fluides, matériels et personnes consomme beaucoup d'énergie. Cette forte dépendance vis-à-vis de l'énergie soumet ces bâtiments aux aléas du coût de l'énergie et en fragilise les usages, ce qui est extrêmement risqué dans la situation de crise persistante actuelle.

Les calculs d'énergie de l'étude d'impact (p 261) montrent des chiffres de consommation surprenants sinon surréalistes pour des logements climatisés, sans faire de concession au confort des occupants : $31\text{kWh}/\text{m}^2/\text{an}^{(2)}$. Malheureusement la façon dont on abouti à un tel résultat n'est pas explicitée. Il s'agit bien entendu de consommation annoncée et rien ne garantit le réalisme de ces chiffres.

La réglementation thermique en vigueur ne prend pas en compte la consommation des ascenseurs, ce qui est particulièrement aberrant dans le cadre des IGH et encore plus des ITGH. Ces simulations de consommation sont donc tronquées. Le coût énergétique des déplacements verticaux doit être intégré dans les calculs de consommation énergétique pour avoir une vision pertinente.

De plus, la destination des espaces Hermitage Piazza, notamment en ce qui concerne l'hôtel de luxe et les appartements de luxe, laisse à penser que l'usage ne pourra pas être encadré. Un client de prestations de luxe se soucie peu des recommandations d'usages destinées à maintenir la consommation d'énergie dans les limites du raisonnable. Le différentiel entre simulation des consommations (les chiffres de l'EP) et consommations réelles sera encore plus large qu'il n'est déjà, et de façon systématique.

Fonctionnement de l'EPADESA insoutenable

L'EPADESA fonctionne sur un modèle économique très contraignant : les droits à construire. Ce fonctionnement constitue un chèque en blanc pour les promoteurs car il conduit à construire perpétuellement, quitte à déconstruire pour reconstruire. Ce modèle constitue une fuite en avant contraire à toute considération de développement durable.

Avec le projet Hermitage Piazza, nous atteignons le summum de l'absurde, et il devrait constituer un électro-choc, une prise de conscience. Détruire des logements implique des délogements, avec les conséquences humaines douloureuses. La logique purement financière doit se substituer à une logique plus globale qui prend en considération l'humain et l'environnement.

Complexité et dangerosité du projet

Le projet Hermitage Piazza est conditionné sous sa forme présentée au public à la couverture de la RD7. Le préalable est la faisabilité de cette couverture, dont rien n'est dit dans les documents d'EP. Or le document d'étude d'impact des Tours mentionne la circulaire du 4 août 2006 « restriction d'urbanisme » et notamment la présence d'une conduite enterrée de gaz industriel sous pression le long des quais de la Seine, dans le périmètre du projet Hermitage. Il sera extrêmement hasardeux de déplacer cette conduite, comme d'y opérer des dérivations, mais cette conduite n'est pas « confinable » donc incompatible telle qu'actuellement avec tout projet de couverture. Nous notons que ce problème, soulevé dans l'EP, est laissé en l'état de non réponse.

Le groupe EELV Courbevoie considère que le projet Hermitage n'est pas compatible avec les exigences nécessaires de sobriété énergétique d'une part et l'évolution raisonnable du quartier de la Défense. Nous émettons un AVIS DEFAVORABLE.

p/o le groupe EELV Courbevoie : Anne Le Guenniou

* source CSTB 2010

* (2) → à comparer avec l'expérience pionnière, de bâtiments passifs construits à La Terrasse en Isère. La consommation annoncée est de 27,4kWh/m². Pour que cette consommation soit respectée il faut accepter de rester habillé quand on arrive chez soi et attendre que l'appartement se réchauffe avec l'activité humaine. L'accent a été mis sur l'isolation, triple vitrage, échangeur géothermique, pas de chauffage, pas de climatisation.....(source : (la Maison écologique n°60 décembre 2010-janvier2011)

François Charlery – 7, rue du Maréchal de Lattre de Tassigny – 92200 Neuilly

Enquête publique concernant les Tours Hermitage à la Défense

Je fais les remarques suivantes :

1. Sur la forme

Le samedi 8 octobre 2011, en mairie de Courbevoie, un seul dossier est mis à la disposition du public alors que sont présentes une dizaine de personnes. La consultation même rapide de ce volumineux dossier ne peut se faire que partiellement et de façon morcelée ; ceci nuit de façon évidente à sa bonne connaissance même pour un professionnel de longue date que je suis.

Je cible donc mon analyse sur la consultation des services publics qui doit se tenir dans le cadre de l'instruction de la demande de permis de construire.

Le 8 octobre 2011, je fais part au commissaire enquêteur présent de l'impossibilité d'une analyse sérieuse du dossier dans le délai d'enquête (un mois) et de l'opportunité d'une prolongation de l'enquête. Celui-ci me répond que la commission d'enquête a déjà tranché et opposé un refus. Je m'étonne d'une réponse déjà donnée à une question individuelle non encore posée !

2. Sur le fond

Sur les réponses des services

2.1 DGAC

Il est écrit dans la réponse du directeur général de la DGAC « Sur la zone de la Défense, tout édifice de hauteur supérieure à 304 m NGF interfère avec le dispositif de circulation aérienne de la région parisienne, notamment utilisé par les aéronefs en provenance et à destination des aéroports de Paris Charles de Gaulle et de Paris-le Bourget. En effet les hauteurs de franchissement d'obstacle réglementaires d'un tel édifice pour les arrivées face à l'Est et les décollages face à l'Ouest en cas de remises de gaz ne peuvent être respectées dans le cadre du dispositif de circulation aérienne dans sa configuration actuelle ».

Suit une argumentation s'appuyant sur un accord déjà donné pour la tour Phare, étrangère au dossier, et sur un impact qui ne serait pas « plus significatif » des tours Hermitage. Cette argumentation se conclut par un avis favorable donné au projet.

Je conteste la validité de ce courrier et de ses motifs.

J'interpelle la commission d'enquête sur les risques majeurs que feraient subir les tours Hermitage à la circulation aérienne parisienne .

2.2. Gaz

GRT Gaz dans sa réponse du 5 mai 2011 écrit « Sont proscrits dans la zone des premiers effets létaux la construction d'immeuble de grande hauteur », puis « votre projet de construction de 2 immeubles de très grande hauteur se situe à l'intérieur des cercles des premiers effets létaux », puis encore « les cercles d'effets létaux (côté Paul Doumer) produits par l'implantation des 2 ITGH sont supérieurs à la zone de canalisation protégée par GRT gaz créant ainsi une zone de non-conformité conformément à la circulaire d'application de l'arrêté du 4 août 2006 ».

Il est dit ensuite que cette non-conformité doit être réglée par une déviation du réseau dans le cadre de la couverture du RD7.

A ma connaissance ce projet de couverture d'une voie départementale n'est aujourd'hui ni validé ni décidé par les instances concernées. Ce qui amène GRT gaz à soumettre son accord à la réalisation de cette déviation et de cette couverture. Ces événements ne sont pas actés au moment de cette enquête publique.

Je conteste donc la validité d'un avis favorable sous conditions tel qu'il est donné par GRT gaz

2.3 Commission de sécurité (Pompiers)

Le dossier comprend un long développement de la part de la commission de sécurité comprenant notamment des dérogations et des prescriptions. Les dérogations au nombre de 8 appellent les remarques suivantes.

Dérogation 1

Je conteste l'application anticipée du règlement de sécurité relatif aux IGH et approuvé par la commission centrale de sécurité le 10 janvier 2008. Ce règlement est issu d'une commission consultative et doit être repris par la loi. Il n'a aujourd'hui qu'une valeur de référence et non réglementaire au sens de la loi.

Aussi, je conteste son utilisation dans le cadre d'un projet aussi important que celui des tours.

Dérogation 2

Il s'agit de déroger au calcul des effectifs dans les ERP par un simple engagement du maître d'ouvrage.

Je conteste cette disposition qui rendrait caduque de fait toutes les dispositions réglementaires des ERP au simple motif de la bonne volonté d'un maître d'ouvrage qui n'est pas en plus l'utilisateur final de l'ouvrage.

Dérogation 3

Il s'agit de créer un compartiment sur 3 niveaux aux derniers étages des tours en dérogation aux articles du code la construction.

Rien ne justifie que l'on déroge au code la construction, notamment aux derniers niveaux les moins accessibles.



Dérogation 4

Il s'agit de créer 4 vide-ordures toute hauteur en dérogation à l'article GH 18 §5.

Les risques d'utilisation des vide-ordures sont bien connus et tels qu'ils sont supprimés dans tous les immeubles d'habitation neufs traditionnels à faible nombre d'étages. L'argumentation décrite est irréaliste (trappes vidoirs CF, extinction type déluge,..) et conduit la commission de sécurité à conclure « le principe de conduits véhiculant de façon sûre et silencieuse des matériaux divers sur 300m de hauteur semble difficile à réaliser. Néanmoins la sous-commission émet un avis favorable... ».

Je conteste donc l'avis favorable donné à cette dérogation.

Dérogation 5

Il s'agit de déroger à l'implantation et au dimensionnement des ouvrants de désenfumage.

Je ne comprends pas qu'un des dispositifs principaux de la sécurité incendie puisse faire l'objet d'une dérogation.

Dérogation 6

Je n'ai pas d'observations

Dérogation 7.2.

Il s'agit de déroger à l'installation d'ascenseurs prioritaires tels que définis dans le règlement ITGH.

Je ne comprends pas que l'on puisse déroger aux dispositions concernant l'accès et l'évacuation des personnes.

Dérogation 8

Je n'ai pas d'observations.

Points particuliers

6 points sont évoqués par la commission de sécurité. Deux font l'objet d'un avis défavorable (points 1 et 2).

Je ne comprends pas que l'on soumette à l'enquête publique des points techniques non réglés.

2.5 Panneaux photovoltaïques

Il est indiqué dans le dossier technique que les façades des tours sont équipées de panneaux photovoltaïques sur toute la hauteur.

Je ne vois pas l'avis de la commission de sécurité sur cette disposition. Ceci est étonnant compte tenu de la position actuelle prise par les pompiers sur l'installation de centrales photovoltaïques sur les bâtiments d'habitation.

Je demande l'avis de la commission de sécurité sur ce point.



2.6 STIF

Je n'ai pas trouvé dans le dossier d'enquête d'avis du STIF.

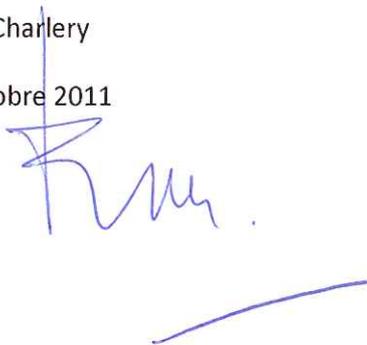
Or celui-ci est manifestement concerné, d'une part par l'impact du nombre d'utilisateurs nouveaux des transports publics sur le secteur et d'autre part sur le plan technique par la future réalisation du projet de RER E dont le trajet maintenant retenu est voisin du site des tours.

Conclusion

Compte tenu des points évoqués j'émet un avis défavorable au projet et demande à la commission d'enquête de se prononcer défavorablement.

François Charlery

Le 12 octobre 2011



François Pierre CURATO
Architecte
Foster + Partners
12/10/11

Annexe 14

Monsieur,

Nous revenons vers vous afin d'apporter des réponses à votre question sur la hauteur maximum imposée par le PLU de Courbevoie et les Servitudes Aéronautiques.

Vous trouverez ci-dessous les éléments de réponse qui devraient lever les ambiguïtés d'interprétation de votre visiteur.

1/ Hauteur maximale au titre du PLU.

Le projet se trouve en UDa et non en zone UEa comme indiqué par votre visiteur.

Dans cette zone, et comme indiqué à l'article UD10 du PLU, cité page 147 de l'étude d'impact :

"La hauteur maximale des constructions, y compris les superstructures en toiture, ne pourra excéder :

- 345 mètres NGF en zone UDa
- 215 mètres NGF en zone UDb
- 100 mètres NGF en zone UDC

En UDa, la hauteur limite est portée à 365 mètres NGF pour les parties de la zone non soumises aux servitudes aéronautiques de dégagement figurant parmi les servitudes d'utilité publique (cf. pièce n°7a1). "

Le plan de servitudes d'Utilités publiques présenté à la page 153 de l'étude d'impact est extrait des pièces graphiques du PLU. Il n'est pas très aisé à lire, mais néanmoins, son interprétation est la suivante :

Il fait état de 2 couloirs de servitudes perpendiculaires à la Seine limitant les constructions à 340 NGF et 330 NGF. Au bas de ces derniers, un trait continu bleu foncé plus ou moins parallèle à la Seine marque le point de départ des servitudes. A l'extrémité gauche cette ligne, une flèche orientée vers le Haut et non vers le Bas indique le début et la direction des couloirs de servitudes. L'emprise Hermitage Plaza est en dessous de cette ligne. Nous sommes donc en dehors du plan de servitudes aéronautiques. (Le point 2 ci-dessous confirme officiellement ce fait)

Conclusion du point 1:

Au titre du PLU, c'est donc la hauteur de 365m NGF qui s'applique. Le projet est conforme, en s'établissant à 349m NGF

2/ Hauteur maximale au titre des servitudes aéronautiques.

Au titre de la réglementation des hauteurs maximum, et comme l'indique l'avis favorable de la DGAC (joint à cet email et à l'enquête publique), toute construction située en dehors des zones de servitude est néanmoins soumise à autorisation explicite du ministre chargé des transports, l'extrait de l'avis ci-dessous en faisant état:

" Ces deux édifices (les tours Hermitage) se situent en dehors de toute zone grévée par des servitudes aéronautiques, en particulier du plan de servitudes aéronautiques de dégagement (PSA) de l'aérodrome du Bourget, approuvé le 27 novembre 1969. L'article L.6352-1 du code des transports prévoit que dans ces zones, le ministre chargé des transports donne une autorisation explicite pour l'établissement des installations qui, en raison de leur hauteur, pourraient constituer des obstacles à la navigation aérienne.

...

" Le projet de tour Phare, d'une hauteur de 349 mNGF, avait donné lieu à un avis favorable de ma part (note du 21 juin 2010), car son caractère isolé à une telle hauteur en limitait l'impact sur le dispositif de circulation aérienne, dont la sécurité et la capacité pouvaient être préservées moyennant certaines dispositions opérationnelles particulières. Compte tenu de la proximité des deux projets [NDLR : Le projet Tour Sud et le projet Tour Est] considérés avec la future tour Phare, ainsi que de la démarche actuellement engagée par mes services dans le cadre du Grenelle de l'environnement visant à relever les trajectoires d'interception des plans de descente sur les aéroports parisiens, l'érection des deux tours Hermitage, dès lors que leur hauteur est limitée à 349 m NGF, ne sera pas de nature à impacter de manière beaucoup plus significative le dispositif de circulation aérienne de la région parisienne.

Ceci me conduit à vous faire part de mon avis favorable sur les demandes de Permis de Construire n°PC 092 026 10 D0040 et n°PC 092 026 10 D0042 modifiés le 11 juillet 2011"

Conclusion du point 2:

Au titre des contraintes aéronautiques, le projet tel que présenté dans ces permis est conforme aux hauteurs maximales autorisées, et a reçu l'avis favorable de l'autorité compétente sur le sujet.

3/ En conséquence :

Le projet est parfaitement conforme à l'ensemble des contraintes, que ce soit le PLU ou les contraintes aéronautiques. L'ensemble des données qui démontrent cette conformité sont à la disposition du public, dans l'étude d'impact, ou dans l'avis de la DGAC.

En souhaitant que cela réponde à votre question, nous restons à votre entière disposition si vous avez besoin d'éléments complémentaires.

DRIEA / Unité territoriale
 des Hauts-de-Seine
 01 AOUT 2011
 ARRIVÉE
 SEU/PAU

**MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE,
 DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT**

142

Direction générale de l'Aviation civile

Paris, le **26 JUL. 2011**

Le directeur général

DRIEA / Unité territoriale
 des Hauts-de-Seine
 01 AOUT 2011
 ARRIVÉE
 SEU/PAU

Le directeur général de l'aviation civile

à

Monsieur le Directeur de l'Unité Territoriale des Hauts-de-Seine

Nos réf. : **1 1 1 0 3 9** /DG
 Vos réf. : dossiers n° PC 092 026 10 D0040 et PC 092 026 10 D0042
 Affaire suivie par : Alexandre CROZAT
 alexandre.crozat@aviation-civile.gouv.fr
 Tél. : 01 69 57 74 34 - Fax : 01 69 57 76 67

Objet : Construction de deux immeubles de grande hauteur – Tours Sud et Est Hermitage

Par courrier du 12 juillet 2011, vous avez bien voulu demander l'avis de mes services au sujet du projet révisé de deux immeubles de grande hauteur, situés respectivement passage de la Seine (Tour Sud Hermitage) et place Napoléon 1^{er} (Tour Est Hermitage), sur la commune de Courbevoie.

Ces deux édifices se situent en dehors de toute zone grevée par des servitudes aéronautiques, en particulier du plan de servitudes aéronautiques de dégagement (PSA) de l'aérodrome du Bourget, approuvé le 27 novembre 1969. L'article L.6352-1 du code des transports prévoit que dans ces zones, le ministre chargé des transports donne une autorisation explicite pour l'établissement des installations qui, en raison de leur hauteur, pourraient constituer des obstacles à la navigation aérienne.

Sur la zone de la Défense, tout édifice de hauteur supérieure à 304 mètres NGF interfère avec le dispositif de circulation aérienne de la région parisienne, notamment utilisé par les aéronefs en provenance et à destination des aéroports de Paris-Charles de Gaulle et de Paris-Le Bourget. En effet, les hauteurs de franchissement d'obstacle réglementaires d'un tel édifice pour les arrivées face à l'Est, ainsi que pour les décollages face à l'Ouest en cas de remises de gaz ne peuvent être respectées dans le cadre du dispositif de circulation aérienne dans sa configuration actuelle.

Toutefois, le projet de tour Phare, d'une hauteur de 349 mNGF, avait donné lieu à un avis favorable de ma part (note du 21 juin 2010), car son caractère isolé à une telle hauteur en limitait l'impact sur le dispositif de circulation aérienne, dont la sécurité et la capacité pouvaient être préservées moyennant certaines dispositions opérationnelles particulières.

Copies à : DSNA, DTA, DSAC/N

DRIEA / Unité territoriale
 des Hauts-de-Seine
 29 JUL. 2011
 ARRIVÉE
 DIRECTION

1144	Info	Attrib.	S.A.D.	P.F.
Visa				
DIR	X			
DA				
MAPL				
SADD				
SEU		X	X	
SSER				
Avant le				

50, rue Henry Farman
 75720 Paris cedex 15
 Tél : +33 (0) 1 58 09 43 21



Compte tenu de la proximité des deux projets considérés avec la future tour Phare, ainsi que de la démarche actuellement engagée par mes services dans le cadre du Grenelle de l'environnement visant à relever les trajectoires d'interception des plans de descente sur les aéroports parisiens, l'érection des deux tours Hermitage, dès lors que leur hauteur est limitée à 349 m NGF, ne sera pas de nature à impacter de manière beaucoup plus significative le dispositif de circulation aérienne de la région parisienne.

Ceci me conduit à vous faire part de mon avis favorable sur les demandes de permis de construire n° PC 092 026 10 D0040 et n° PC 092 026 10 D0042 modifiés le 11 juillet 2011. Je vous précise néanmoins que je souhaite que mes services soient étroitement associés à la phase de construction des édifices, en particulier la mise en place des grues, qui devra faire l'objet d'autorisations particulières.



Patrick GANDIL



Vivre à La Défense ^{Annexe 15}

Association Loi 1901 - N° d'enregistrement : W922003482 (ex 1326573)

ENQUETE PUBLIQUE PROJET HERMITAGE PLAZA 2 tours ITGH + 5 bâtiments de moindre hauteur

A l'attention de,

Monsieur de LA CHAIZE, Président de la commission d'enquête du projet HERMITAGE PLAZA,
Monsieur MAUPOUME, membre titulaire,
Monsieur ANDRY, membre titulaire,
Monsieur PUYFAUCHER, membre suppléant.

Messieurs,

Par quatre fois, nous nous sommes rendus à la mairie de Courbevoie afin de rencontrer les commissaires-enquêteurs et de consulter les dossiers (à disposition du public) de l'enquête publique du projet HERMITAGE PLAZA.

Nous ne nous attarderons pas sur certains problèmes techniques, l'absence de réalisation d'études d'autres projets connexes, les vents violents et autres mini-tornades générés par les tours et la perte d'ensoleillement, les vues « perdues », l'ombre portée, les transports saturés, etc..., déjà longuement évoqués par le biais des observations et commentaires inscrits par le public dans les Registres dédiés à cet effet, car d'autres problèmes importants ne semblent pas avoir été soulevés dans les dossiers consultés.

Mais avant cela, rappelons que, **contrairement à ce qu'indiquent ces dossiers d'enquête publique**, le secteur de La Défense 1 N'EST PAS le plus ancien quartier de La Défense. Le plus ancien étant le quartier BELLINI (Puteaux).

Par ailleurs, la Résidence des DAMIERS forme un ensemble architectural témoin d'une époque. L'architecte Michel FOLLIASSON¹ (1925-2011) a conçu cette Résidence autour de l'humain et pour l'humain. Offrant un cadre de vie où la lumière entre à flot, où de vastes terrasses, ou balcons-terrasses, attenants à chaque appartement, permettent d'être à l'extérieur tout en restant chez soi, ces espaces de vie sont d'une qualité exceptionnelle et d'excellente facture.

Quatre niveaux de parkings, situés sous les immeubles de la Résidence, permettent de se garer sans problème.

Construite à la demande de l'assureur UAP, la résidence des DAMIERS résolve nombre de problèmes de stationnement, de circulation, de pollution, de saturation des transports en commun, en permettant aux salariés de La Défense de gagner leur bureau à pieds. La station de métro « Esplanade de La Défense », et plusieurs lignes de bus, à 2 mns à pieds, offre aux salariés « d'ailleurs » un accès rapide à toutes les destinations. La Dalle (sans voiture) est sécurisante pour les enfants. Et tant d'autres choses qu'il serait trop long d'énumérer ici.

¹ Premier second Grand Prix de Rome en 1956, Chevalier de l'Ordre National du Mérite en 1980 et promu Officier en 1995, M. FOLLIASSON a également été nommé Chevalier de la Légion d'Honneur en 2006.

Vivre à La Défense

En bref, une construction moderne, intelligente et bien-pensée, un cadre de vie rare si près de Paris, et réalisée dans le respect de ce qui était initialement prévu pour La Défense dans les années 60, respectant perspective et Axe Historique.

Et, pour votre bonne information, un dossier de classement de la Résidence des DAMIERS au titre des Monuments Historiques, a été initié en 2007 et déposé début 2008 auprès des instances concernées. Ce dossier est actuellement en suspend.

Mais aujourd'hui, le projet HERMITAGE PLAZA et son enquête publique...

I- Sur la forme

1. Si l'affichage administratif a fleuri un peu partout au cœur de La Défense 1, cet affichage a été relativement pauvre dans les villes de Courbevoie et de Neuilly (pour exemple, aucun affichage à Bagatelle).
2. A Courbevoie, sur les neuf dates permettant au public de rencontrer les commissaires-enquêteurs, seuls deux samedis (3 heures chaque, soit un total de 6 heures), ont été instaurés. A Neuilly, une seule date a permis au public de rencontrer la Commission d'enquête (soit, 3 heures).
Ce qui est très insuffisant pour un tel projet et au regard des disponibilités des citoyens actifs des villes concernées, voire du département.
3. A Courbevoie, comme à Neuilly, trop peu de dossiers ont été mis à la disposition du public. Un samedi, en présence d'une bonne quinzaine de personnes, seuls 3 jeux de dossiers étaient disponibles.
Un autre samedi, un seul dossier était mis à disposition pour une dizaine de personnes.
La consultation de ce dossier volumineux ne pouvait être faite que de façon imparfaite, incomplète, et dans un temps réduit.
A Neuilly, seul un coin de table permettait de consulter les divers documents.
4. Les Registres de l'Enquête Publique n'ont pas toujours été à disposition du public. Plusieurs personnes ont dû les réclamer avant que ceux-ci ne soient sortis du coffret dans lequel ils étaient rangés.
5. Face à l'impossibilité d'analyser sérieusement ce volumineux dossier dans un délai extrêmement court (un mois), et dans les conditions peu favorables ci-dessus évoquées, pour un projet d'une telle envergure, l'Association a demandé la prorogation de cette enquête publique. Le commissaire-enquêteur présent lui a répondu que le Président de la commission d'enquête avait depuis longtemps pris la décision de ne pas la prolonger et que, par ailleurs, une telle requête devait être faite au moins quinze (15) jours avant la date de clôture – ce qui n'avait jamais été précisé.

Il est donc manifeste que l'article 123-9 du code de l'Environnement² n'a pas été respecté puisque les conditions quant à la conduite de l'enquête ne sont pas remplies et que celle-ci ne peut permettre au public de prendre complète connaissance du projet et, par là-même, de présenter ses appréciations en toute connaissance de cause. Par ailleurs, suggestions et contre-propositions du public ne semblent pas être prises en compte lorsqu'elles sont exprimées.

² « Le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête conduit l'enquête de manière à permettre au public de prendre une connaissance complète du projet et de présenter ses appréciations, suggestions et contre-propositions. (...) ».

II- Sur le fond

Si en vertu de la courte durée de l'enquête, et des mauvaises conditions de consultation, il nous a été impossible d'étudier les dossiers de façon correcte et appropriée, nous avons noté :

II-1 « site et population actuel » – aspect juridique

A- « Population sur le site »

L'étude réalisée par la Sté HER (Habitat Etudes et Recherches) sur la population ne peut qu'être erronée et sujette à caution puisque, comme la loi les y autorise, un certain nombre d'habitants a refusé de rencontrer cette société et a refusé de donner la moindre indication financière et/ou de composition familiale. La Sté HER n'a en outre pas pu obtenir ce type de renseignements auprès de LOGIS-TRANSPORTS.

B- « Le parc de logements : DAMIERS INFRA, ANJOU et BRETAGNE »

Les trois immeubles de logements décrits : le DAMIER de BRETAGNE, le DAMIER d'ANJOU et le DAMIER INFRA, représentant *un parc total de 250 logements locatifs, le propriétaire étant Logis-Transports, filiale de la RATP* et se décomposant de la façon suivante « 40 logement PLS (INFRA) – 68 en PLI (ANJOU) – 142 en PLI (BRETAGNE) »

Il convient donc de faire un point sur certaines choses :

Bon nombre d'habitants de ces immeubles sont locataires depuis les années 70, 80, 90, 2000 et ont conclu des **baux privés-marché libre** avec le premier propriétaire UAP-AXA.

La légitimité du propriétaire actuel (LOGIS-TRANSPORTS) est remise en cause par recours juridique déposé au Tribunal de Grande Instance de PARIS, le 23 août 2010.

Cette assignation vise la cession des trois immeubles sus-mentionnés par la Sté AXA à la Sté LOGIS-TRANSPORTS le 02 juillet 2001, ainsi que la promesse de vente signée entre la Sté LOGIS-TRANSPORTS et la SNC LES LOCATAIRES (filiale de HERMITAGE), le 13 décembre 2007.

En première instance, attaquée sur la forme, et non pas sur le fond, cette procédure est aujourd'hui en appel.

Cette situation n'est pas précisée dans l'enquête publique.

C – La situation juridique, non précisée dans l'enquête publique

Hormis la situation juridique concernant la cession et la promesse de vente ci-dessus mentionnées,

- huit permis de démolir ont été déposés par les Stés LOGIS-TRANSPORTS et la SNC LES LOCATAIRES visant des immeubles de logements (250), des parkings, locaux techniques, galerie commerciale, EDC, etc.

Ces permis font l'objet de plusieurs recours contentieux* diversement déposés par plusieurs acteurs du site : commerçants ; association ; deux immeubles en copropriété ; deux syndics ; une A.S.L.

* pendants au Tribunal Administratif de CERGY-PONTOISE et au Tribunal de Grande Instance de NANTERRE).

- D'autres recours contentieux encore ont été déposés par des commerçants du site et des habitants.

Cette situation n'est pas précisée dans l'enquête publique.

Vivre à La Défense

L'opération HERMITAGE se réaliserait non seulement sur plus de dix années de lois d'ordre public bafouées mais aussi sur la violation du règlement de l'ASL (parfaitement exprimé par les Conseils Syndicaux des copropriétés des Damiers de CHAMPAGNE et de DAUPHINE).

D- Le « relogement » des habitants visés

La réalité du Délogement des habitants n'a rien de commun avec ce qui est décrit dans l'enquête publique.

Point de Conseil Général, de Préfecture, de Mairie, de cellule « psychologique », et autres. Seuls divers moyens de pressions et intimidations sont exercés, en plus d'un « relogement à l'amiable » à la charge de la Sté LOGIS-TRANSPORTS.

Tous les habitants n'ont pas reçu de propositions de « délogement ». Beaucoup ne tiennent pas à en recevoir.

Les lois d'ordre public étant applicables à tous partout en France, il serait grand temps qu'elles soient appliquées à La Défense, un quartier situé sur le territoire Français.

La France est et restera un Etat de Droit.

II-2 Etudes techniques

Certaines études techniques, aspects géographiques et particularités du site et de ses proches alentours, sont absents des dossiers ou peu précisés.

A- Le RER A

Dans ce dossier, il n'est nulle part fait mention du tunnel du RER A situé au nord et à distance respectable du Pont de Neuilly. Les caissons de ce tunnel passant sous La Défense 1 (ou Quartier des Saisons) sont à quelques 23 mètres de profondeur.

Ce tracé n'est peut-être pas « impacté » par le projet. Cependant, la réalisation du dit projet émettra des vibrations et autres déboires qui ne seront pas sans effets sur le tunnel du RER A.

La prolongation de la ligne 1 du métro et la construction de la station « Esplanade La Défense » ont laissé certains souvenirs aux riverains...

L'absence de cette donnée doit amener la présente Commission à donner un avis défavorable à l'enquête.

B- Le RER E « EOLE »

L'un des tracés du futur « EOLE » passe directement sous La Défense 1. Est-il déjà décidé ? Ne l'est-il pas ? Aucune réponse n'est apportée.

C- Forages-sondages

Par arrêté n°2011 3530 du 23 août 2011, signé par M. KOSSOWSKI, Député-Maire de Courbevoie (92400), des forages et sondages (travaux de reconnaissance d'études géotechniques dans le cadre des études relatives à la construction de l'ensemble immobilier HERMITAGE

PLAZA) ont commencé aux alentours du 20 septembre 2011 sur la Voie NEPTUNE à proximité de la Voie de l'ANCRE. Selon l'arrêté, ces études prendront fin le 30 novembre 2011. Les résultats de ces travaux ne seront évidemment pas connus avant plusieurs mois et ne peuvent donc qu'amener la présente Commission à donner un avis défavorable à l'enquête.

- D- D'après les documents du dossier auxquels nous avons eu accès, il n'est nulle part fait état de :
- 1) la cuve de fuel souterraine située rue du Général Audran, aux pieds du Damier de DAUPHINE,
 - 2) le poste « Gaz » dont le volume important alimente La Défense 1, le quartier Louis Blanc – également situé rue du Général Audran, Damier de DAUPHINE.

III - Projets indissociables à la réalisation de HERMITAGE PLAZA

Le projet privé HERMITAGE PLAZA est intimement lié au projet public de la couverture de la RD7. « *L'un ne peut se faire sans l'autre. Ils sont indissociables* », répétait M. KOSSOWSKI, Député-Maire de Courbevoie et Vice-Président de l'EPADESA.

Préalable indispensable à la réalisation du projet HERMITAGE, la couverture de la RD7 ne fait l'objet d'aucune enquête publique officiellement et publiquement fixée. Des études seraient en cours mais aucune solution financière ou même technique n'ont été avancées.

IV- Le financement du projet

Quid du financement de ce projet ?

La société HERMITAGE annonce, par voie d'avocat, avoir un capital de 4 M€ (ses filiales ont toutes un capital de 1,000€).

Sa maison-mère, la russe MIRAX Groupe, a fait faillite. En Russie, NAZVANIE.NET est créée mais n'avance rien sur des projets à l'étranger ayant suffisamment à faire avec ses chantiers en Russie.

En ce qui concerne la Sté HERMITAGE au capital de 4M€, celle-ci compte acheter les Damiers de BRETAGNE, d'ANJOU et d'INFRA pour la somme de 50M€.

D'autres chiffres annoncés par la presse sont :

- 200 M€ dépensés en communication et divers travaux techniques, sondages, etc.
- 1 Md€ doivent être récupérés grâce à la vente d'appartements sur plan (12,000€/m² en 2008, quel en serait le prix en 2016/2017 ?),
- un emprunt d'environ 700 M€ n'est toujours pas réalisé.
- Etc.

Autrement dit, à ce jour, la réalité financière du projet semble être basée sur du virtuel.

Par ailleurs, nul ne peut ignorer l'actuelle crise économique mondiale, sans précédent dans l'Histoire.

Question : quelle est la réalité financière de ce projet ?

V- Remarque

Le 12 septembre 2011, jour de l'ouverture de l'enquête, les commissaires-enquêteurs nous ont affirmé assurer leur mission en tant que bénévoles.

Cependant, nous ne pouvons laisser ignorer l'art. 123-14 du code de l'Environnement :

« Le maître d'ouvrage prend en charge les frais de l'enquête, notamment l'indemnisation des commissaires enquêteurs et des membres des commissions d'enquête, ainsi que les frais qui sont entraînés par la mise à la disposition du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête des moyens matériels nécessaires à l'organisation et au déroulement de la procédure d'enquête.

Saisi d'une demande en ce sens par le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête, le président du tribunal administratif ou le magistrat qu'il désigne à cet effet ordonne le versement par le maître d'ouvrage d'une provision dont il définit le montant. L'enquête publique ne peut être ouverte qu'après le versement de cette provision.

Un décret en Conseil d'Etat détermine les conditions dans lesquelles, aux fins de garantir l'indépendance des commissaires enquêteurs et des membres des commissions d'enquête, sont fixées les règles d'indemnisation de ceux-ci et les modalités de versement par les maîtres d'ouvrage des sommes correspondantes aux intéressés. »

Il n'est donc là pas question de bénévolat.

Conclusion

Nous considérons que l'information délivrée au public par la présente enquête est très insuffisante et ne permet pas une parfaite information de la réalité de ce projet, apparemment non-abouti, et des conséquences réelles qu'il entraînerait.

A l'évidence, le Groupe HERMITAGE cherche à passer en force par tous les moyens afin d'imposer son projet.

Compte tenu des divers points évoqués, nous demandons à la commission d'enquête de se prononcer défavorablement.

Dans l'attente de recevoir copie du rapport dès qu'il sera établi par vos soins, nous vous prions d'agréer, Messieurs les Commissaires enquêteurs, l'expression de nos meilleures salutations.

Fait à Courbevoie, le 12 octobre 2011.



Jean-Philippe BERTRANDIE
Président