



Mission régionale d'autorité environnementale
ÎLE-DE-FRANCE

**Avis délibéré
sur le projet « PRD Montparnasse »
de restructuration d'un immeuble de bureaux,
place Raoul Dautry à Paris (75)**

N°MRAe APJIF-2022-014
en date du 24/02/2022

Synthèse de l'avis

Le présent avis porte sur le projet « PRD Montparnasse » de restructuration d'un immeuble de bureaux, situé place Raoul Dautry, au-dessus de la gare Montparnasse, à Paris, porté par la SCI PRD Montparnasse et sur son étude d'impact datée du 16 décembre 2021. Il est émis dans le cadre d'une procédure de permis de construire.

Le projet consiste à restructurer et réhabiliter l'immeuble au-dessus de la gare Montparnasse occupé par CNP Assurances. Il prévoit notamment le changement des façades, la création d'un équipement de production agricole en toiture (dont 1 507 m² de terres dédiés à une production comestible), la végétalisation partielle du toit au-dessus de la gare, la création d'un établissement recevant du public (ERP) en lieu et place des premiers niveaux de l'immeuble de grande hauteur (IGH), divers travaux, et le désamiantage de l'immeuble. Il permet d'accueillir 450 personnes supplémentaires (passant de 3 400 à 3 850 personnes).

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe pour ce projet concernent :

- l'intégration du projet dans son environnement ;
- le climat ;
- la gestion des impacts liés aux travaux et les risques sanitaires liés aux opérations de désamiantage ;
- les effets cumulés avec les projets connus dans le secteur.

L'étude d'impact est bien illustrée. Des synthèses permettent d'accéder rapidement aux conclusions par thématique. Les enjeux sont bien identifiés dans l'étude d'impact. Ils sont globalement bien traités. Dans l'ensemble, le projet améliore la situation par rapport au bâtiment existant.

Les principaux points de vigilance résultent pour la MRAe de la situation de cet immeuble dans un environnement dense, imbriqué dans la gare et situé à proximité d'autres projets. L'étude d'impact souligne que le projet PRD est indépendant du projet urbain Maine-Montparnasse. La MRAe note que le projet PRD semble cohérent avec ce projet urbain. Elle constate toutefois un certain nombre d'interactions, concernant notamment la végétalisation, les choix architecturaux et d'aménagement, notamment sur la place Raoul Dautry, mais également la phase chantier avec les autres projets situés dans le périmètre du projet urbain (tour Montparnasse notamment).

Les principales recommandations de la MRAe portent sur les points suivants :

- préciser les modalités de concertation et le cas échéant préciser l'accord des parties prenantes les plus concernés par le projet (SNCF, Ville de Paris, copropriété, pompiers) ;
- approfondir l'analyse des effets cumulés avec les autres projets, notamment en termes de paysage, de déplacements, de chantier ;
- quantifier la réduction de l'effet d'îlot de chaleur urbain et présenter un bilan carbone global du projet

La MRAe recommande par ailleurs à la ville de justifier l'articulation entre le projet urbain Maine-Montparnasse et le projet PRD.

La MRAe a formulé d'autres recommandations plus ponctuelles, dans l'avis détaillé ci-après. La liste complète des recommandations figure en annexe du présent avis.

Sommaire

Synthèse de l'avis.....	2
Sommaire.....	3
Préambule.....	4
Avis détaillé.....	6
1. Présentation du projet.....	6
1.1. Contexte et présentation du projet.....	6
1.2. Modalités d'association du public en amont du projet.....	8
1.3. Principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe.....	8
2. L'évaluation environnementale.....	9
2.1. Qualité du dossier et de la démarche d'évaluation environnementale.....	9
2.2. Articulation avec les documents de planification existants.....	9
2.3. Justification des choix retenus et solutions alternatives.....	9
3. Analyse de la prise en compte de l'environnement.....	10
3.1. l'intégration paysagère et urbaine du projet.....	10
3.2. Le climat.....	13
3.3. La gestion des impacts liés aux travaux et les risques sanitaires liés aux opérations de désamiantage	14
3.4. Effets cumulés avec d'autres projets.....	14
4. Suites à donner à l'avis de la MRAe.....	15
ANNEXE.....	16
Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte.....	17

Préambule

Le système européen d'évaluation environnementale des projets, plans et programmes est fondé sur la [directive 2001/42/CE du parlement européen et du conseil du 27 juin 2001](#) relative à l'évaluation des incidences de certaines planifications sur l'environnement¹ et sur la [directive modifiée 2011/92/UE du parlement européen et du conseil du 13 décembre 2011](#) relative à l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement. Les démarches d'évaluation environnementale portées au niveau communautaire sont motivées par l'intégration des préoccupations environnementales dans les choix de développement et d'aménagement.

Conformément à ces directives un avis de l'autorité environnementale vise à éclairer le public, le maître d'ouvrage, les collectivités concernées et l'autorité décisionnaire sur la qualité de l'évaluation environnementale et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet, plan ou programme.

* * *

La Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France a été saisie par la ville de Paris pour rendre un avis, dans le cadre de la procédure de permis de construire, sur le projet « PRD Montparnasse » place Raoul Dautry à Paris (75) porté par la SCI PRD Montparnasse et sur son étude d'impact datée du 16 décembre 2021.

Ce projet entre dans la catégorie des projets relevant de la procédure d'examen au cas par cas au titre de l'[article R. 122-2 du code de l'environnement](#) (rubrique 39 du [tableau annexé](#) à cet article). Il a été soumis à évaluation environnementale par décision du préfet de région n°DRIEAT-SCDD-2021-095 du 4 août 2021.

Cette saisine étant conforme au [paragraphe I de l'article R. 122-6 du code de l'environnement](#) relatif à l'autorité environnementale compétente, il en a été accusé réception par le pôle d'appui à la MRAe le 3 janvier 2022. Conformément au [paragraphe II de l'article R. 122-7 du code de l'environnement](#) l'avis doit être rendu dans le délai de deux mois à compter de cette date.

Conformément aux dispositions du [paragraphe III de l'article R. 122-7 du code de l'environnement](#), le pôle d'appui a consulté le directeur de l'agence régionale de santé d'Île-de-France le 10 janvier 2022. Sa réponse du 8 février 2022 est prise en compte dans le présent avis.

La MRAe s'est réunie le 24 février 2022. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet « PRD Montparnasse » place Raoul Dautry à Paris (75).

Sur la base des travaux préparatoires du pôle d'appui et sur le rapport de Éric Alonzo, après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit.

Chacun des membres ayant délibéré atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

1 L'environnement doit être compris au sens des directives communautaire sur l'évaluation environnementale. L'environnement couvre notamment les champs thématiques suivants : la diversité biologique, la population, la santé humaine, la faune, la flore, les sols, les eaux, l'air, les facteurs climatiques, les biens matériels, le patrimoine culturel, y compris le patrimoine architectural et archéologique, les paysages et les interactions entre ces facteurs (annexe I, point f de la directive 2001/42/CE sur l'évaluation environnementale des plans et programmes, annexe IV, point I 4 de la directive 2011/92/UE modifiée relative à l'évaluation des incidences de certains projets sur l'environnement).

Il est rappelé que pour tous les projets soumis à évaluation environnementale, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public.

Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à améliorer la conception du projet et à permettre la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.

Au même titre que les observations et propositions recueillies au cours de l'enquête publique ou de la mise à disposition du public, le maître d'ouvrage prend en considération l'avis de l'autorité environnementale pour modifier, le cas échéant, son projet. Cet avis, qui est un avis simple, est un des éléments que l'autorité compétente prend en considération pour prendre la décision d'autoriser ou non le projet.

Avis détaillé

1. Présentation du projet

1.1. Contexte et présentation du projet

Le projet « PRD » — pour « place Raoul Dautry » — consiste à réhabiliter et restructurer l'immeuble de bureaux occupé par CNP Assurances au-dessus de la gare Montparnasse, dans le 15^e arrondissement. Les adresses de cet immeuble sont : 2-34 place Raoul Dautry, 34-48 avenue du Maine, 1-23 boulevard de Vaugirard, 2 rue du commandant René Mouchotte (p. 5).

L'immeuble, dont la construction date des années 1960, est constitué de « 16 étages en superstructure sur un niveau rez-de-dalle [...], qui correspond au toit de la gare Montparnasse, et 10 niveaux d'infrastructure répartis entre 4 niveaux de socle [correspondant principalement à la gare, hors emprise du projet] et 6 niveaux en sous-sol » (p. 25²) dont trois de parking.

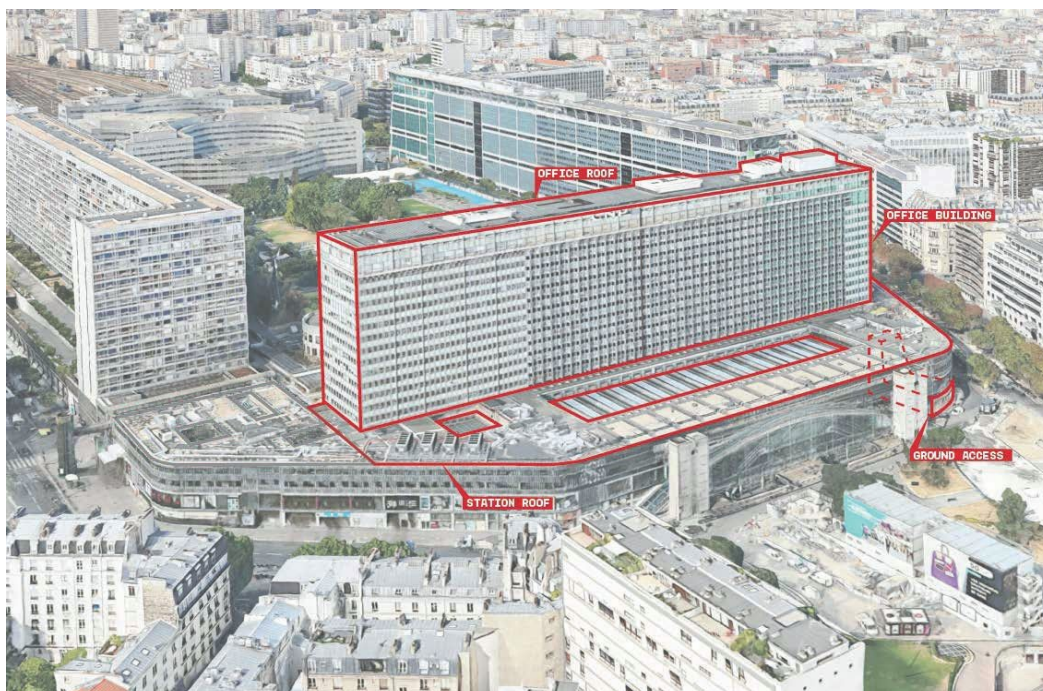


Figure 1: Périmètre du projet et du permis de construire (source : étude d'impact, p. 8)

Long de 170 m (partie en superstructure), il développe environ 57.551 m² de surface de plancher.

L'étude décrit bien le contexte historique et note que « dans la partie située sous la toiture de la gare, les volumes appartenant à CNP Assurances et ceux appartenant à la SNCF sont largement imbriqués » (p. 6) (cf illustration 1).

À l'issue d'un concours de maîtrise d'œuvre architecturale organisé en 2020, le projet de l'équipe Diller Scofidio + Renfro (DS +R) associé à SRA Architectes, a été retenu (p. 230-232).

Le projet consiste principalement en une restructuration globale de l'immeuble de grande hauteur (IGH). Il prévoit (p. 192) :

2 Sauf mention contraire, les pages citées dans l'avis renvoient à l'étude d'impact

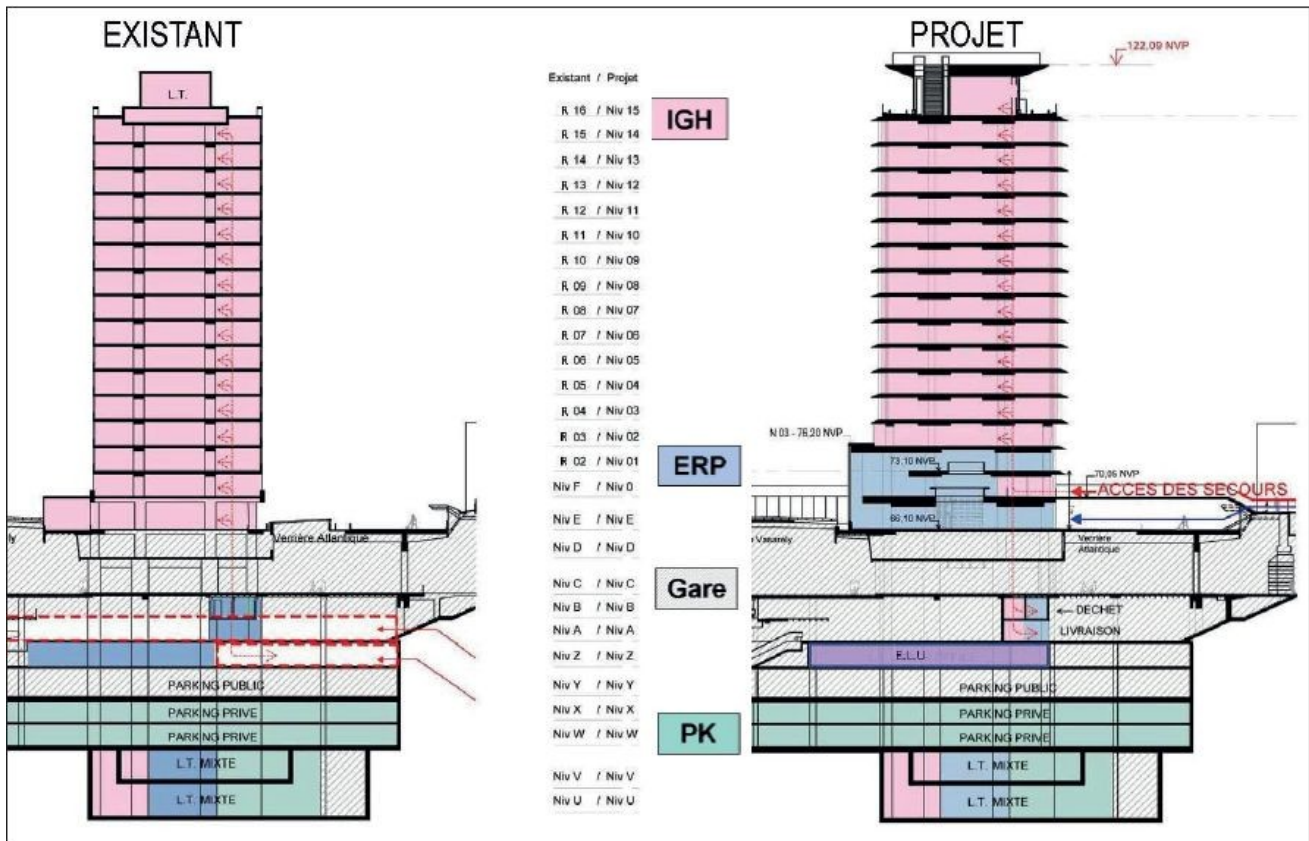


Figure 2: Coupes du bâtiment en situation actuelle et projet (source : étude d'impact, p. 194)

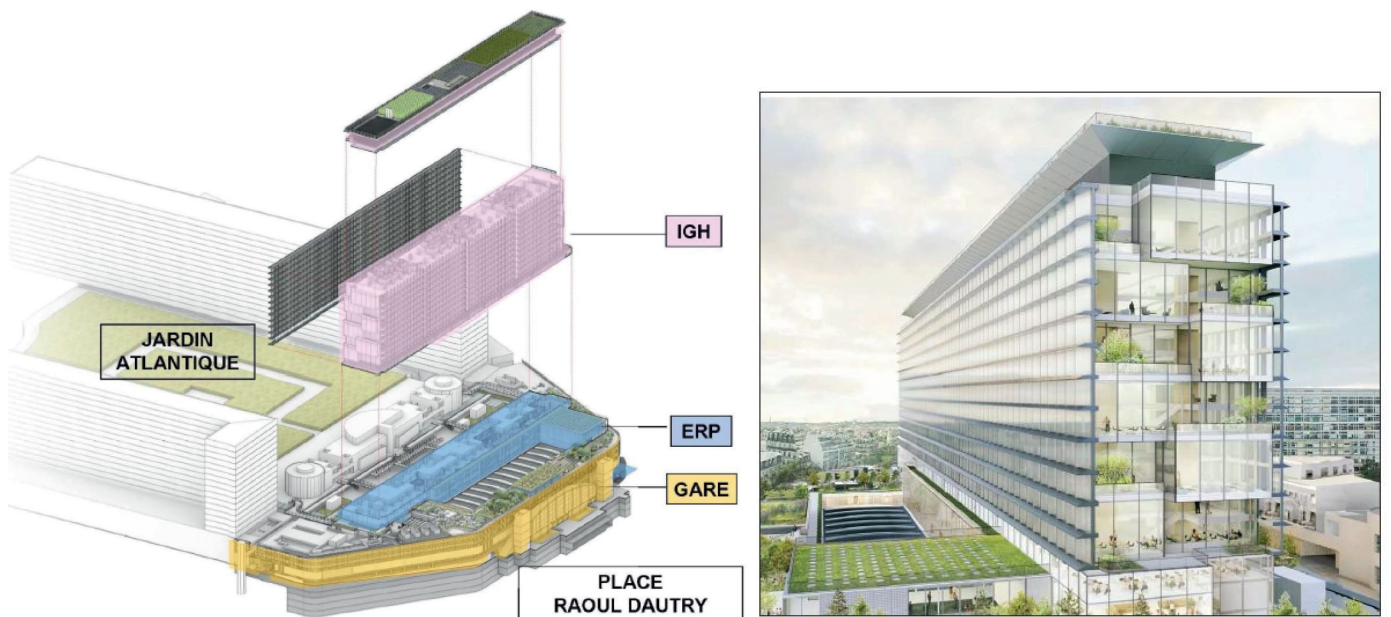


Figure 3: Axonométrie du socle du projet et vue d'un pignon (source : étude d'impact, p.192 et 278)

- le changement des façades de l'IGH et des pignons, la création d'un équipement de production agricole sur le toit de l'IGH (dont 1 507 m² de terres dédiés à une production comestible, p. 270), la végétalisation du toit au-dessus de la gare et de ses abords ;
- la création d'un établissement recevant du public (ERP) en lieu et place des premiers niveaux de l'IGH, pour accueillir « *des activités diverses : salle événementielle flexible, centre de conférence, salle de sport, espaces de services flexibles, espace de co-working, café et autres restaurants dédiés aux utilisateurs de l'immeuble* » ;
- divers travaux : modification de l'accès piéton principal, toujours à l'angle de la place Raoul Dautry et du boulevard de Vaugirard mais qui sera de plain-pied, dans un nouveau hall double hauteur, création d'un espace de stationnement vélo dédié aux visiteurs, « *refonte du niveau Z avec suppression du RIE [restaurant inter-entreprise] actuel, création d'un espace de logistique urbaine, d'un parc de stationnement vélo d'environ 200 places* » (p. 465), interventions ponctuelles dans le parc de stationnement notamment remplacement de places pour les voitures par des emplacements moto, désamiantage, « *refonte des verticalités* », sécurité incendie, rénovation des équipements techniques, etc.

Le projet développe une surface de 54.486 m² de surface de plancher, composée à 96,6% de bureaux (p. 195). Il pourra accueillir 450 personnes supplémentaires (passant de 3 400 à 3 850 personnes).

1.2. Modalités d'association du public en amont du projet

Le dossier ne précise pas les modalités d'association du public en amont du projet.

L'étude d'impact mentionne (p. 144) la consultation du public engagée sur le projet urbain de réaménagement du site Maine-Montparnasse : l'étude d'impact pourrait utilement inclure les enseignements éventuels ou implications de cette consultation pour la conception du projet PRD.

Le projet est imbriqué dans des espaces appartenant à la SNCF (la gare Montparnasse, qui reste en activité pendant les travaux), au reste de la copropriété, mais également à la commune pour les abords. Les enjeux d'organisation du chantier sont donc forts. De plus, l'aménagement du toit de la gare SNCF vise à « *intégrer* » (p. 272) les nombreux équipements techniques qui s'y trouvent. Enfin, avec la création d'un ERP, le projet réorganise les modalités d'accès des pompiers. Les modalités de concertation avec ces partenaires (SNCF, copropriété, ville, pompiers) méritent d'être précisées.

(1) La MRAe recommande de préciser les modalités de concertation avec les principales parties prenantes du projet et les réponses éventuelles apportées par le maître d'ouvrage.

1.3. Principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe

Pour la MRAe, les principaux enjeux pour ce projet sont :

- l'intégration du projet dans son environnement ;
- le climat ;
- la gestion des impacts liés aux travaux et les risques sanitaires liés aux opérations de désamiantage ;
- les effets cumulés avec les projets connus dans le secteur.

2. L'évaluation environnementale

2.1. Qualité du dossier et de la démarche d'évaluation environnementale

Les enjeux sont bien identifiés dans l'étude d'impact. Ils sont globalement bien traités. Certains enjeux forts tels que la phase chantier sont particulièrement détaillés. L'étude d'impact est bien illustrée. Des synthèses permettent d'accéder rapidement aux conclusions par thématique.

Le résumé non technique donne une vision synthétique du projet et de ses impacts. Il est intégré à l'étude d'impact, et mérite d'être renvoyé dans un document distinct pour en améliorer l'accessibilité.

2.2. Articulation avec les documents de planification existants

L'étude d'impact présente les documents d'urbanisme – le schéma directeur de la région Île-de-France et le plan local d'urbanisme – dans un chapitre dédié à l'environnement urbain (chapitre 5). Cette partie rappelle les dispositions de ces documents, sans toutefois détailler leur articulation avec le projet.

Par exemple l'étude d'impact note que l'orientation d'aménagement et de programmation « Montparnasse » « insiste sur les liens tendant à "créer ou renforcer la continuité urbaine" et à "désenclaver les quartiers". Le Jardin Atlantique est aujourd'hui un espace public surélevé, peu perceptible depuis le niveau rue. La localisation du projet lui fait jouer un rôle pivot privilégié de liaison horizontale entre le parvis de la place Raoul Dautry, les rues Cdt Mouchotte, bd Vaugirard, et le jardin Atlantique. » (p. 130).

L'étude d'impact ne développe pas dans cette partie la manière dont le projet contribue à ces objectifs. L'articulation avec le projet urbain est toutefois évoquée dans d'autres chapitres (cf infra) et met en avant, tant l'indépendance totale entre les deux, que l'insertion « harmonieuse » du projet PRD dans celui sur les espaces publics.

Les autres plans et programmes sont également mentionnés dans les chapitres thématiques. L'analyse de l'articulation reste également succincte.

2.3. Justification des choix retenus et solutions alternatives

L'étude d'impact présente les différentes variantes étudiées dans le cadre d'un concours d'architecture. Elle ne précise pas comment le règlement du concours encadrerait la prise en compte des enjeux environnementaux. Elle souligne « le choix du projet de DS+R, sur la base notamment de la vérification de la faisabilité technique et réglementaire (conformité au PLU de Paris et au règlement IGH en particulier), de la pertinence architecturale du projet proposé, de la meilleure prise en compte de l'intégration urbaine et fonctionnelle, de la qualité de signature offrant un bénéfice d'image au projet, et de l'accueil favorable du projet DS+R par les services de la ville de Paris » (p. 220).

La présentation est claire mais manque de quantifications. La MRAe note que le projet final a notamment été retenu pour le maintien de la monumentalité du bâtiment, les façades « bioclimatiques », la végétalisation en écho avec le jardin atlantique, de nouveaux usages avec l'accès à la terrasse. Les variantes présentaient également des qualités au regard des enjeux environnementaux : un tableau de synthèse permettant de les comparer sur la base de données plus objectives permettrait de mieux comparer ces projets.

3. Analyse de la prise en compte de l'environnement

3.1. l'intégration paysagère et urbaine du projet

■ L'articulation avec le projet urbain et les espaces publics

Le projet, fortement imbriqué avec la gare, s'inscrit dans un secteur en mutation qui fait l'objet d'un projet urbain.

Ce dernier vise notamment la végétalisation du périmètre d'étude, un réaménagement des rues et des places ainsi qu'une ouverture du quartier sur la ville (p. 144). La MRAe note qu'il entend également améliorer les circulations verticales, l'accès au jardin Atlantique, mais également la « réorganisation des déplacements autour du secteur de l'immeuble PRD » ; « la place Raoul Dautry où se trouve l'immeuble PRD devient un parvis multimodal majeur accueillant les services de mobilité ».



Figure 4: Schéma végétal du projet urbain (source : étude d'impact, p. 147)

Le projet PRD entend ainsi tisser « un lien visible entre le jardin surélevé, la gare et les bâtiments alentours » et s'insérer « harmonieusement dans le schéma directeur imaginé pour l'ensemble du quartier » (p. 191). Il prévoit de végétaliser les espaces autour du bâtiment pour prolonger le Jardin Atlantique, notamment la toiture de la gare et « à l'Est et à l'Ouest, deux secteurs de végétalisation prévue par le projet, qui sont hors emprise foncière, mais concernés par le projet, avec une « convention d'occupation temporaire de végétalisation » » (p. 12).

Les accès sont revus, avec (p. 231) « de nouveaux ascenseurs [qui] relient la forêt urbaine proposée pour la place Raoul Dautry au toit de la gare et au jardin Atlantique. Le niveau d'entrée principal du bâtiment de bureau est rehaussé d'un étage et relié au paysage surélevé qui l'entoure ». L'étude d'impact reste succincte sur les modalités concrètes de circulation depuis le Jardin Atlantique et aux abords de l'immeuble, concernant par exemple le lien avec le projet Oasis à proximité immédiate ou la fonction du « jardin » sur le toit de la gare. De même, des passerelles sont créées au sud pour la sécurité incendie (p. 248 et 266), mais leur intégration avec le jardin atlantique (qui, notamment génèrent de l'ombre, p. 292) n'est pas détaillée.

L'étude d'impact souligne toutefois que le projet est « totalement indépendant » (p. 143) du projet urbain (car l'un ou l'autre peuvent se réaliser ou non) et qu'il n'a pas d'impact sur le fonctionnement urbain (p. 369) car sa vocation de bâtiment tertiaire demeure « avec une évolution assez minime de sa population courante (+13,2%) ».

La MRAe note que le projet semble en effet cohérent avec les objectifs du projet urbain, sans lien fonctionnel fort entre les deux, mais avec un certain nombre d'interactions (cf infra : cheminements, accès routiers, architecture, végétalisation). En l'absence à ce jour d'une évaluation environnementale du projet urbain, il serait utile que le dossier soumis au public détaille comment ce projet s'articule avec le projet PRD.

(2) La MRAe recommande à la ville de préciser l'articulation du projet PRD avec le projet urbain et de préciser si ce dernier fera l'objet d'une démarche d'évaluation environnementale.

■ Le paysage et le patrimoine

Le contexte urbain et patrimonial (notamment : monuments historiques et site inscrit « ensemble urbain de Paris », à proximité immédiate) dans lequel se situe le projet est bien décrit (p. 153 et suivantes). Les enjeux liés à la proximité immédiate du site inscrit ne sont toutefois pas détaillés.

Le choix de conception du projet est bien justifié. Il vise notamment à maintenir la monumentalité du bâtiment tout en modifiant les pignons est et ouest, à concevoir une « *boite en verre générique et flexible, doté d'une multitude d'équipements autonomes qui rendent le bâtiment quasi indépendant de la ville* » (p. 190), et à végétaliser certains espaces.

La notice architecturale indique que la « *nouvelle façade vitrée bioclimatique inspirée de l'art sériel minimaliste soulignera la longueur de l'immeuble, jouant sur l'abstraction moderniste sous-jacente de son caractère* », contribuant à ce que le bâtiment devienne « *plus moderne que le modernisme qu'il avait initialement promis* » (PC4, p. 4). La MRAe remarque toutefois que, sur les pignons, le chevauchement des volumes disposés en quin-conce ne relèvent pas de cette recherche de « *minimalisme* ».

L'étude d'impact précise que « *la hauteur maximale de la construction passe de 122,09 NVP³ à 122,10 NVP (hors cheminée d'échappement des groupes électrogènes culminant à 127,10 NVP). Dans les zones courantes, et hors émergences techniques, la cote haute du bâtiment passe de 116,99 NVP (qui correspond à l'ancien niveau 15) à 122,10 NVP, qui est le niveau 16, affecté à une toiture agricole. Soit une majoration de +5,11 m [...] : c'est cette évolution qui est fondatrice de l'impact visuel de hauteur.* » (p. 362) Le pavillon créé sur la toiture de la gare fait passer la cote à cet endroit de 69,58 NVP à 74,33 NVP.

Des vues du projet sont présentées depuis plusieurs points de vue (p. 355 et suivantes).



Figure 5: Exemples de vue du projet (source : étude d'impact, p.355 et suivantes)

La MRAe note que la mise en lumière éventuelle du bâtiment n'est pas traitée. Le paysage nocturne et la pollution lumineuse sont pourtant des enjeux environnementaux qui nécessitent d'être pris en compte.

De plus, il n'est pas présenté de vue tenant compte du projet de transformation de l'ensemble immobilier tour Maine-Montparnasse, ni des espaces publics, même si ces projets sont bien mentionnés et illustrés (p. 150). Or ils contribuent également à modifier l'environnement du projet. Pour la MRAe il serait utile que l'étude d'impact précise et montre comment le parti pris architectural du projet PRD s'articule avec les autres projets.

3 Le « Nivellement ville de Paris » est le système de mesure des altimétries propre à la ville de Paris, dont les valeurs sont inférieures d'environ 33 cm à celles du système NGF.

(3) La MRAe recommande de :

- présenter des visuels du projet quand il est mis en lumière ;
- préciser le cas échéant comment le parti pris architectural s'articule avec les projets environnants (espaces publics et tour Maine-Montparnasse) et produire des vues du projet PRD dans ce contexte urbain futur

■ L'ensoleillement

Une étude de l'impact du projet sur les conditions d'ombrage et les heures d'ensoleillement a été réalisée (p. 291 et suivantes). Les impacts résultent principalement du rehaussement de l'immeuble. Ils sont globalement faibles ou modérés. La MRAe note que certains impacts ne sont pas négligeables, concernant notamment :

- sur une partie de la place Raoul Dautry, une perte d'ensoleillement de 50 minutes par jour est observée au 21 juin, et une perte maximale de 24 minutes par jour en moyenne sur l'année,
- sur une partie des Jardins d'Atlantique, une perte maximale de 20 minutes et de 12 minutes maximum en moyenne sur l'année,
- sur le haut de certaines façades du boulevard Vaugirard : environ 25 minutes en moyenne sur une année,
- sur certaines façades de l'avenue du Maine, une perte d'ensoleillement de maximum 60 minutes le 21 juin.

Ces effets se cumulent pour certains avec ceux du projet de réhabilitation de la tour Montparnasse.

La MRAe souligne la qualité de la présentation. Les enjeux semblent faibles in fine, l'étude gagnerait à préciser l'impact de cette perte d'ensoleillement du point de vue des habitants (qui peut être plus faible pour des bureaux que pour des logements, pas nécessairement négatif sur les espaces publics en cas de forte chaleur).

■ Les déplacements

Le projet a un impact faible sur les déplacements. Outre l'augmentation du nombre d'utilisateurs du site (+ 450), les modifications par rapport au bâtiment existant sont : la réduction du nombre de places pour les voitures (passage de 600 à 525 places), la création de 275 places environ pour les motos, la création de 200 places environ pour les vélos et l'adaptation des accès existants au bâtiment depuis la voirie, qui ne sont pas modifiés, mais « le sens de circulation à l'intérieur du bâtiment est inversé. L'entrée des véhicules se fera uniquement par le bd de Vaugirard et la sortie par l'avenue du Maine ». Le projet PRD crée par ailleurs un espace logistique urbain, mais ce dernier génère un trafic faible, estimé à moins de cinq camions pour l'approvisionnement et à quinze camionnettes qui entrent et sortent à l'heure de pointe du matin (p. 391).

Des études de déplacements ont été réalisées, en utilisant le modèle Aimsun⁴ « mis au point dans le cadre du projet urbain Maine-Montparnasse » (p. 371). Elles concluent à un « accroissement très modéré du trafic automobile » compte-tenu de la hausse des usagers. Concernant l'inversion du sens de circulation, l'étude d'impact conclut que « cette modification aura un impact positif sur la pacification de la circulation dans le quartier » (p. 259), dans un contexte où « le projet urbain fait évoluer le plan de circulation sur la zone, en redistribuant l'ensemble des trafics de cette zone sur les principaux axes de circulation locaux, de façon à apaiser la circulation dans le secteur » (p. 375). Mais les effets concrets de ce plan de circulation ne sont pas présentés.

Les flux piétons et vélos sont également bien analysés. En particulier, au lieu d'un stationnement vélo d'une trentaine de places, situé au sud du bâtiment, le projet prévoit (p. 262) deux espaces de stationnement vélo distincts, totalisant 200 places : 109 places pour les usagers du site, au niveau Z « accessible depuis côté Mouchotte, à l'angle Nord-Est du bâtiment par un couloir commun à la chapelle Saint-Bernard. Le projet prévoit la mise aux normes de la plateforme élévatrice, complétée d'une rampe mise en place sur l'escalier existant » et 91 places pour les visiteurs à côté de l'entrée piéton principale.

4 Aimsun est un logiciel de simulation de la circulation développé pour modéliser la circulation en milieu urbain et les transports en commun.

■ L'îlot de chaleur urbain

L'étude d'impact aborde, de manière qualitative, l'effet d'îlot de chaleur urbain, qui peut être important dans cet environnement très minéral. Elle indique que le projet devrait améliorer cet effet car « *une attention particulière a été portée sur le choix des matériaux, l'ajout de végétation et la disposition des éléments paysagers* » (p. 329). Le projet développe en effet des espaces végétalisés sur une surface totale de 5.378 m², répartie sur six espaces, les principaux étant sur la toiture de la gare (1 550 m²) et sur le toit de l'immeuble (1 809 m²). L'étude d'impact détaille la palette végétale attendue pour les différents niveaux. Celle présentée pour le niveau 00 (au-dessus du toit de la gare, important pour l'effet de chaleur) met en avant des arbres (p. 275). Ceci mérite d'être confirmé au regard des besoins de terres pour ces arbres (l'étude ne précisant pas s'ils seront en pot). Les besoins en arrosage restent limités (141,30 m³ mensuel d'avril à septembre, p. 280).

La MRAe note que l'éventuelle réverbération du soleil sur les nouvelles façades n'est pas évaluée, mais cela ne devrait pas affecter la partie la plus sensible à l'effet de chaleur, place Raoul Dautry, au nord du bâtiment.

(4) La MRAe recommande de :

- de quantifier la réduction sur l'effet d'îlot de chaleur urbain ;
- préciser l'épaisseur de terres végétales prévue afin de permettre le développement des arbres en toiture.

3.2. Le climat

L'étude d'impact met en avant l'ambition forte du projet en matière de climat. Elle souligne l'effet positif sur le bilan carbone de la conservation de la structure en béton, qui permet d'éviter l'émission d'environ 200 kg eq CO₂/m² en structure, et la conception bioclimatique du bâtiment, qui « *conduira à une économie d'énergie d'environ 30% par rapport à un bâtiment neuf sans ambition particulière* ». En particulier, les façades « *prenant en compte l'orientation du bâtiment par rapport au soleil et aux vents dominants* » permettent de réduire les apports solaires et les besoins en rafraîchissement, avec deux dispositifs géométriques (p. 252) : « *d'une part des "casquettes" fixées en nez de dalle et d'autre part des dentelures, donnant un aspect plissé à la façade. Ces deux type d'éléments fournissent une protection solaire pour les deux longues façades longitudinales : ils forment les ombres propres des façades, en apportant un auto-ombrage qui réduit l'apport solaire. La façade augmente ainsi ses performances solaires et thermiques* ». La conclusion relative aux incidences du choix des façades manque toutefois de quantifications (p. 257).

Conformément à la réglementation (art L.111-9 du code de construction et de l'habitation, le maître d'ouvrage a réalisé une étude de faisabilité technique et économique des diverses solutions d'approvisionnement en énergie de la construction. Elle n'est pas annexée à l'étude d'impact, mais figure dans la pièce PC16-1 du permis de construire. Les variantes sont comparées, sur la base d'estimations théoriques qui ne représentent pas les consommations réelles du bâtiment. Au final, la solution retenue prévoit :

- le raccordement au réseau de chaleur urbain de la Compagnie parisienne de chauffage urbain pour la production de chaud et l'eau chaude sanitaire du restaurant et du fitness,
- l'utilisation de ballons électriques pour la production d'eau chaude sanitaire dans bureaux,
- l'utilisation de groupes froids à condensation à eau (installations classées pour la protection de l'environnement compte tenu du stockage de fluides « *à effet de serre fluorés* », en légère augmentation avec le projet) « *associés à des aéroréfrigérants adiabatiques pour la production frigorifique couplée à une thermofrigopompe pour le talon froid process IGH* », permettant de remplacer les tours aéroréfrigérantes.

La MRAe note que l'utilisation de panneaux solaires en toiture, qui pourrait être pertinente, est écartée compte tenu de l'exploitation agricole prévue. Le bilan coût / avantage de cette exploitation n'est pas présenté.

Par ailleurs un « bilan carbone » global du projet n'a pas été réalisé.

(5) La MRAe recommande de :

- présenter un bilan quantifié coût/avantage des hypothèses d'aménagement des toitures au regard des enjeux climatiques ;
- présenter un bilan carbone global du projet.

3.3. La gestion des impacts liés aux travaux et les risques sanitaires liés aux opérations de désamiantage

La gestion de la phase chantier constitue un enjeu fort du projet, compte-tenu de son environnement urbain et de la proximité immédiate avec la gare qui restera en activité, de l'ampleur des interventions nécessaires pour installer la façade principale, de la présence d'amiante et d'autres équipements sensibles (tous aéro-régriférants pouvant contenir de la légionellose) et de la proximité d'autres projets.

L'étude d'impact présente de manière détaillée l'organisation du chantier et ses incidences potentielles, et inclut un développement spécifique au chantier de désamiantage. La phase de curage / désamiantage devrait durer 16 mois, celle des travaux d'aménagement (« phase corps d'état ») 36 mois, « avec un recouvrement entre les deux phases de 3 mois, soit un total d'environ 4 ans de chantier ». Une charte de chantiers à faibles nuisances sera réalisée. Le flux de camions restera modéré (13 camions par jour en première phase, 19 en seconde phase).

L'étude d'impact détaille (p. 417) la localisation des aires de chantier (côté Vaugirard, 600 m² ; côté Maine, 177 m²), même si des variantes d'implantation sont « en cours d'étude », celle des bases vie et l'organisation du chantier. Les accès piétons seront maintenus y compris à la gare côté Maine.

L'étude d'impact relève qu'un niveau sonore de 78 dBA à ne pas dépasser est retenu pour le chantier, pour ne pas dépasser le niveau sonore résiduel LAeq de 58 dBA observé sur la période 7h-19h pour les riverains (p. 433). La responsabilité du respect de ce seuil est renvoyée aux « entrepreneurs ».

L'organisation de désamiantage est présentée. Des travaux de désamiantage ont été réalisés dans les années 90 et jusqu'en 2018. Les produits amiantés représentent encore « 823 tonnes, dont environ 88% correspondent aux façades » (p. 445). L'étude d'impact signale que le bâtiment ne comprend pas de matériaux de « liste A » (qui regroupe tous les matériaux qui peuvent libérer des fibres d'amiante de par leur usure normale) ce qui aurait imposé les mesures conservatoires les plus contraignantes (p. 442).

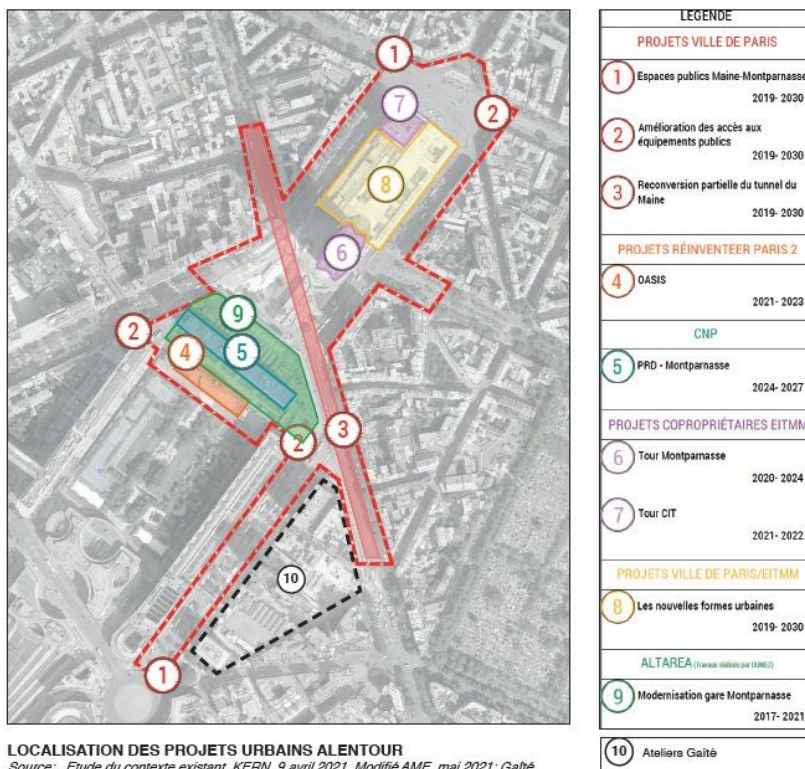
3.4. Effets cumulés avec d'autres projets

L'étude d'impact identifie les projets à proximité « pris en compte pour certains impacts cumulés » (p. 142) :

le projet urbain Maine-Montparnasse, la modernisation de la gare Montparnasse (achevée), les Ateliers Gaîté (en cours), la tour Montparnasse (dont le démarrage pourrait être concomitant avec celui du projet PRD), la tour CIT, la vélostation, le programme Oasis (transformation de l'ancien musée de la Libération, à proximité immédiate côté Jardin Atlantique du projet PRD).

Ces projets sont ensuite présentés, et sont parfois évoqués dans les analyses des impacts du projet, mais de manière succincte. L'étude d'impact ne comporte toutefois pas de chapitre dédié à l'évaluation des effets cumulés de ces différents projets. Or les interactions semblent fortes pour la MRAe, notamment concernant le paysage, les déplacements, la phase chantier.

(6) La MRAe recommande de présenter une analyse détaillée des effets cumulés du projet avec les autres projets à proximité immédiate, notamment la tour Montparnasse, le programme Oasis, la tour CIT et le projet urbain.



LOCALISATION DES PROJETS URBAINS ALENTOUR
Source: Etude du contexte existant. KERIN, 9 avril 2021. Modifié AME, mai 2021: Gaité

Figure 6: Projets à proximité (source : étude d'impact, p.142)

4. Suites à donner à l'avis de la MRAe

Le présent avis devra être joint au dossier de consultation du public par voie électronique sur le projet.

Conformément à l'article L.122-1 du code de l'environnement, le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L.123-19. Ce mémoire en réponse devrait notamment préciser comment le maître d'ouvrage envisage de tenir compte de l'avis de la MRAe, le cas échéant en modifiant son projet. Il sera transmis à la MRAe à l'adresse suivante : mrae-idf@developpement-durable.gouv.fr

La MRAe rappelle que conformément au paragraphe IV de l'article L. 122-1-1 du code de l'environnement, une fois le projet autorisé, l'autorité compétente rend publiques la décision ainsi que, si celles-ci ne sont pas déjà incluses dans la décision, les informations relatives au processus de participation du public, la synthèse des observations du public et des autres consultations, notamment de l'autorité environnementale ainsi que leur prise en compte, et les lieux où peut être consultée l'étude d'impact.

L'avis de la MRAe est disponible sur le site Internet de la mission régionale de l'autorité environnementale d'Île-de-France et sur celui de la direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports d'Île-de-France.

Délibéré en séance le 24 février 2022

Siégeaient :

**Éric ALONZO, Noël JOUTEUR, Jean-François LANDEL,
François NOISSETTE, Brian PADILLA, Philippe SCHMIT président.**

Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte

- (1) La MRAe recommande de préciser les modalités de concertation avec les principales parties prenantes du projet et les réponses éventuelles apportées par le maître d'ouvrage.....8
- (2) La MRAe recommande à la ville de préciser l'articulation du projet PRD avec le projet urbain et de préciser si ce dernier fera l'objet d'une démarche d'évaluation environnementale.....11
- (3) La MRAe recommande de : - présenter des visuels du projet quand il est mis en lumière ; - préciser le cas échéant comment le parti pris architectural s'articule avec les projets environnants (espaces publics et tour Maine-Montparnasse) et produire des vues du projet PRD dans ce contexte urbain futur.....12
- (4) La MRAe recommande de : - de quantifier la réduction sur l'effet d'îlot de chaleur urbain ; - préciser l'épaisseur de terres végétales prévue afin de permettre le développement des arbres en toiture.....13
- (5) La MRAe recommande de : - présenter un bilan quantifié coût/avantage des hypothèses d'aménagement des toitures au regard des enjeux climatiques ; - présenter un bilan carbone global du projet.....14
- (6) La MRAe recommande de présenter une analyse détaillée des effets cumulés du projet avec les autres projets à proximité immédiate, notamment la tour Montparnasse, le programme Oasis, la tour CIT et le projet urbain.....14