

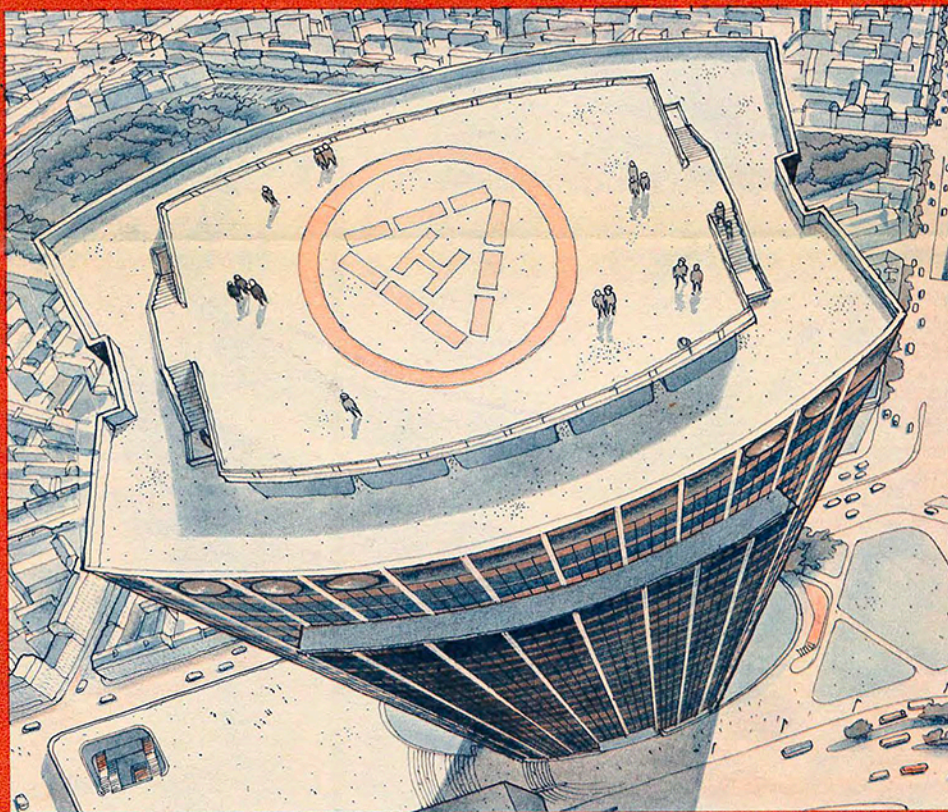
*Paris Match, n°1243,  
3 Mars 73*

# PARIS

POUR 10 MILLIONS DE PARISIENS

MATCH

## Tout sur la tour



C'est le plus grand sujet de polémique de Paris (209,80 m !). Mais la tour Montparnasse n'est qu'un pion dans une partie jouée sur Paris et dont l'issue n'est pas (Suite page 53.)



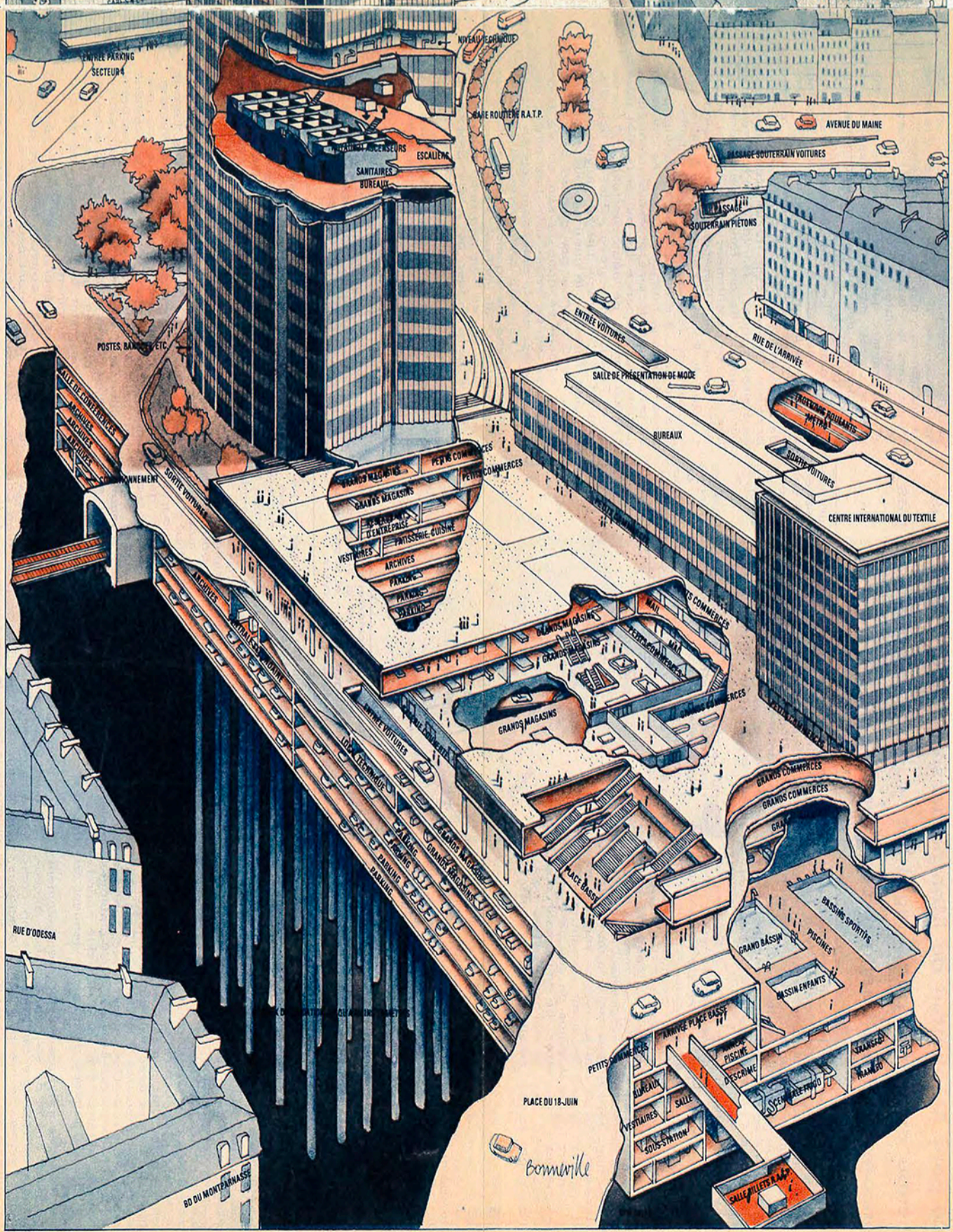
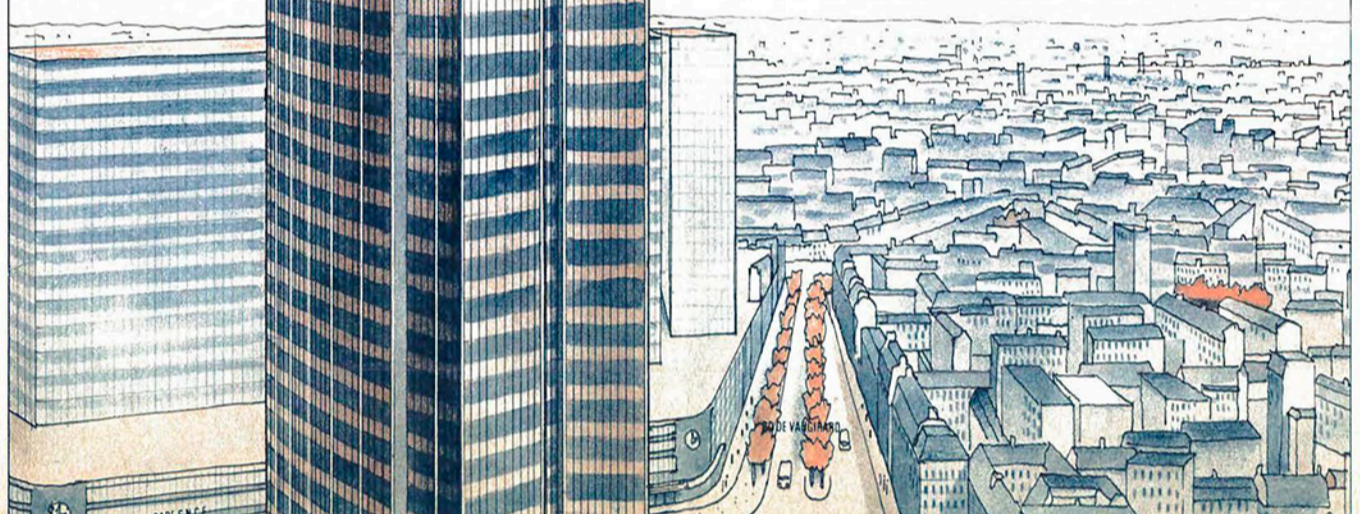
MEUBLEMENT ET TERRASSE DE VISITE DU PUBLIC

# Une ville verticale pesant 120 000 tonnes

Dans la seule tour, 7 000 personnes et 250 femmes de ménage travailleront dans les 52 étages de bureaux desservis par quatre monte-charges et 27 ascenseurs. Deux d'entre eux seulement seront « toute hauteur » ; les vingt-cinq autres, par six, ne parcourront, comme des trains de banlieue, que des sections de 17,15 m et 13 étages. Enfermées dans toutes les parties de la tour, 3 000 sondes reliées à un P.C. souterrain surveilleront ses pannes, ses risques d'incendie et ses mouvements dans le vent et dans le sol. La tour repose sur 56 pieux enfoncés jusqu'à la roche à - 70 mètres et enjambe, sans le toucher, le tunnel du métro. Éclairée par 7 200 fenêtres ouvrantes, la tour sera ventilée par deux centrales des étages techniques (15<sup>e</sup> et 42<sup>e</sup>). L'étage vaut un milliard d'Af environ.

ETAGE SECURITE (AVEC RESERVE EAU INCENDIE)  
 RELAIS HERTZIEN PTT RADIO R.A.T.P.  
 RESTAURANT PANORAMIQUE. ETAGE VISITES (CAFE, BAR, ETC.)

NIVEAU TECHNIQUE



PARIS

PARIS

Le petit Manhattan de Montparnasse aura un jardin suspendu et une super-« auto-rue ». Mais on ne sait pas encore très bien quand ni comment.

(Suite de la page 53.) dans une entreprise de cette envergure. Un Américain, Wylie Tuttle, constructeur de gratte-ciel, anime le projet. Son ordinateur en établit le devis : 70 milliards anciens. Un promoteur, Jean-Claude Aron, en fondant une société avec des banques et des compagnies d'assurances, on trouve le financement.

Il ne reste plus qu'à se mettre à l'œuvre. A l'origine, la tour ne devait abriter qu'un hôtel de 1 000 chambres. Le Conseil de Paris vote : 48 oui, 13 non, 25 abstentions. Adjugé ! Les dérogations nécessaires sont accordées. Paris ne se construit-il pas sur des dérogations ? L'immense manège des camions, bulldozers, caterpillars, grues, se met en route avec la précision d'un mouvement d'horlogerie. Au bout de quelques mois, la tour s'élève lentement vers le ciel au rythme régulier de 20 cm par heure. On avait calculé qu'elle s'enfoncerait sous le poids de ses 58 étages de quelques millimètres. Le tassement final ne dépassera pas 15 millimètres. Les polémiques, par contre, dépassent les prévisions.

C'est qu'il ne s'agit pas d'une tour comme les autres. Celles qui découpent un horizon en dents de scie tout autour de Paris ne sont que des **grands** immeubles : Maine-Montparnasse est un **petit** gratte-ciel. Nuance. On lance quelques chiffres à l'admiration des foules comme autant de bulletins de victoire. Poids de la tour : 120 000 tonnes. Surface des planchers : 114 000 m<sup>2</sup>, 600 km de canalisations électriques, 120 km de tubes fluorescents. Consommation d'électricité égale à celle d'une ville de 30 000 habitants, 27 ascenseurs, 420 000 tonnes de déblais, etc.

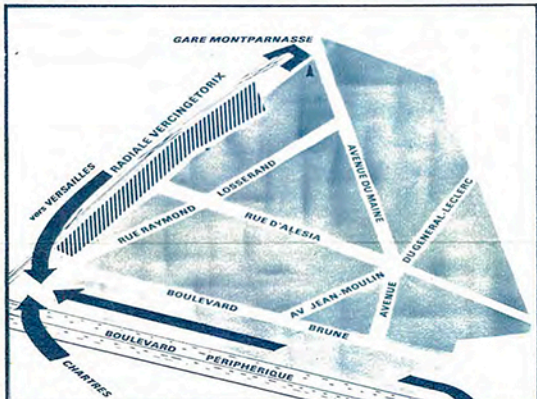
La tour, ne l'oublions pas, s'encastre dans un immeuble socle à huit niveaux dont six en sous-sol, qui supporte un cube de 12 étages et un autre, longitudinal, de trois étages et abrite 200 000 m<sup>2</sup> de bureaux, locaux commerciaux, parkings, 29 autres ascenseurs et 27 escalators.

L'énumération de tous ces chiffres donne le vertige, désarme l'imagination. Faisons plutôt une comparaison. Chaque étage de la tour, avec ses 1 800 m<sup>2</sup> de superficie correspond à peu près à un immeuble de 5 étages de bureaux du centre de la capitale. C'est donc environ l'équivalent de la moitié des Champs-Élysées avec ses galeries marchandes qui occupera les 2 hectares 1/2 de l'ensemble. Bravo ! Oui, mais avec, chaque matin, la ruée quotidienne de 20 000 employés dans les bureaux, 6 à 7 000 rien que pour la tour que 250 femmes de ménage viennent de désert.

Bien sûr, Montparnasse avait été justement choisi en raison de sa concentration exceptionnelle en moyens de transports en commun : 4 lignes de métro, 9 lignes d'autobus, une gare S.n.c.f. qui dessert une banlieue

ouest en plein développement. Malheureusement, banlieusards et parisiens ne savent plus se passer de leur automobile. Qu'à cela ne tienne. Une « radiale », une « antenne », bref une autoroute reliera l'ensemble Maine-Montparnasse au boulevard périphérique à hauteur de la porte de Vanves.

Pour la réaliser, il faut exproprier tous les riverains de la rue Vercingétorix, longue procédure. La « radiale » aura 2 km de long. Rien que pour construire un passage souterrain sous l'avenue du Maine, il a fallu détrui-



La super « auto-rue » Vercingétorix doit rejoindre le périphérique dans sa partie la plus étroite — trois voies dans chaque sens — et la plus encombrée par le trafic de trois autoroutes.

re 4 immeubles, expulser — et reloger — plus de 300 locataires. Le coût de la « radiale » était estimé il y a un an à 5 milliards anciens. Ce devis a déjà doublé. Mais ce n'est pas le plus grave. Où cette radiale va-t-elle rejoindre le périphérique ? A la Porte de Vanves. C'est justement là que le boulevard périphérique est le plus étroit. Chaque jour, des bouchons y bloquent la circulation venue des autoroutes du Sud et de l'Ouest. Un nouvel afflux d'automobiles le frappera de congestion. Et pourtant, dans la même zone, débouchera aussi dans quelques années l'autoroute du Sud-Ouest sur laquelle accourront les automobilistes poitevins et bretons et dont le dernier tronçon à travers la banlieue sud coûtera à l'État un milliard de francs.

La création d'un vaste échangeur, semblable à celui de La Chapelle s'impose donc. Quelque part entre les Portes de Vanves et de Châtillon. Oui, mais précisément dans un secteur plus que construit déjà. Comment faire ? On ne sait, semble-t-il. On propose bien, pour soulager le trafic, la construction, à plusieurs

mètres au-dessus du périphérique, d'un super-périphérique à péage. Cette perspective n'emballe personne. Il semble plus probable qu'on se contentera « d'éclater » l'autoroute du Sud-Ouest vers le Pont de Sèvres et l'autoroute de l'Ouest doublé.

A ces travaux qui, s'ils n'ont pas tous été prévus, sont devenus indispensables, se superposent des projets plus anciens qui, pour être prévus ne sont pas toujours jugés indispensables. Le plus ambitieux est celui du jardin suspendu — avec pelouses, bassins, parterres et bosquet : une « dalle » de 4 hectares 1/2 qui doit cacher les voies ferrées de la gare du Maine, entre les immeubles en bordure. On en parle depuis dix ans. Les locataires, gênés par le trafic ferroviaire, s'impatientent. Ils ont fondé une association. Les promoteurs affirment n'être liés par aucun texte. Mme de Hautecloque, présidente du Conseil de Paris, et candidate du quartier aux élections, en fait une affaire personnelle.

Elle n'a jusqu'à présent obtenu des élus parisiens pour son financement qu'une adhésion de principe en décembre dernier. L'entreprise justifie leur réticence : 7 milliards d'Af pour 110 000 tonnes de béton portant 1,50 m de terre. Financement prévu : Etat (25 %), district (20 %), riverains (19 %), la ville payant le solde. Dire que le cœur de tous est à l'affaire... La S.n.c.f. a fait d'abord preuve de bonne volonté en donnant son accord à un projet qui ne lui coûte rien. Les piliers qui doivent supporter la dalle sont déjà en place. Mais elle a fait une découverte récente : la dalle empêche les aigilleurs de voir la gare. Cela vaudrait 380 millions Af d'indemnité. Par contre, on ne sait pas encore comment aérer la gare autour du jardin projeté. Et comme, le besoin d'argent aidant, on a suggéré de glisser un parking en sandwich entre les rails et la verdure... Mais les parkings ne sont pas toujours la panacée des financements difficiles.

Ajoutons à cela que l'ensemble Montparnasse se retrouve aujourd'hui, pour des raisons mystérieuses, dans le XV<sup>e</sup> arrondissement. Les ressources des impôts locaux échappent donc au XIV<sup>e</sup>...

Une modeste tour de 209,80 m — on en construit de 400 m à New York — a déclenché une réaction en chaîne qu'on ne peut plus arrêter. C'est l'équilibre du quart de Paris qui, de proche en proche, est bouleversé. Nous sommes déjà loin des protestations et pétitions qui accusaient la tour de gâcher le décor du quartier ou de jeter de l'ombre sur les balcons des immeubles voisins. Le long de la future radiale, parmi les vestiges des maisons abattues, vont s'élever de nouveaux immeubles. Le prix des terrains ne cesse d'augmenter. Peintres, sculpteurs, musiciens, sont partis les premiers chercher dans une banlieue lointaine une paix hypothétique. Les artisans et petits commerçants vont suivre, eux qui avaient déjà abandonné le centre de la ville un siècle plus tôt, chassés par les « limousins » du baron Haussmann. Le dernier exode du peuple de Paris commence.

Dans quelques générations, perdus dans un décor que nous ne pouvons imaginer, de vieux parisiens murmureront peut-être avec nostalgie : « Ah, la tour Maine-Montparnasse, c'était le bon temps ! »

LOUIS SAPIN ■