

Groupe de travail Masséna-Bruneseau

Réunion du 28 novembre 2011

LISTE DES PARTICIPANTS		
VILLE DE PARIS		
Cabinet A. HIDALGO		Frédéric LUCCIONI
Mairie du 13ème		Bénédicte PERFUMO
Direction de l'Urbanisme		François HÔTE, Annick BIZOUERNE, Anne GOMEZ
Direction du développement économique, de l'emploi et de l'enseignement supérieur		Nathalie COUSIN-COSTA
Direction du Patrimoine et de l'Architecture	Absente	Fabienne KERNEUR
SEMAPA		
Directeur Général		Jean-François GUEULLETTE
Directrice Générale adjointe	Absente	Elisabeth ANTONINI
Directrice de la Communication	Absente	Nathalie GRAND
Direction de la Programmation et de l'Urbanisme		Anne Elysabeth CAMPION, Ludovic VION
Direction des Infrastructures et Constructions		Jean-Louis GERBENNE, Léa RENAUD, Pascal BINET
Direction du Développement		Catherine BEYLAU
AUTRES INSTITUTIONS		
APUR		Chiara MOLINAR, Hervé LEVIFVE
Ateliers LION		Sevak SARKISSIAN, Saba GHORBANALINEJAD
Ville d'Ivry – DEP/SDS		Nathalie LEBERTHON
Ville d'Ivry – DPU – AVCO		Séverine NOALA
PERSONNALITES EXTERIEURES		
Garant de la concertation		Bertrand MEARY
Personnes qualifiées	Absent excusé	Bertrand AVRIL

BUREAU DES ASSOCIATIONS		
Chargé de mission		Yann RENAUD
REPRESENTANTS DES ASSOCIATIONS		
SOS Paris XIII ^{ème}	absente	Marie KAREL
ADA 13		Françoise SAMAIN
APLD91	Absent	Cécile PAGE
TAM-TAM		Roger LOTHON
Odyssée Lutèce	Absent	Jean-Georges CEP
Paris Banlieue Environnement	absents	Witold MARKIEWICZ
Locataires Fulton, Bellière, Flamand		Dominique MACAIGNE
Association des usagers des transports	Absent	Jacques STAMBOULI
L'Ecologie pour Paris	Absente	Marie-Hélène LAURENT
Droits des piétons	Absente	Marie-Danielle LERUEZ
SPPEF	Absent	Philippe MORIS
APARIS 13		François GERARD
13 O'QUAI	Absent	Jean-Pierre ANCELIN
ASSOCIATION LA PLATEFORME DES COMITES PARISIENS D'HABITANTS	Absent	Claude BIRENBAUM
CONSEILS DE QUARTIER		
Conseil de quartier n° 8		Claude GALLAIRE
Conseil de quartier n° 4	Absent	Jean Pierre LAUWEREINS
Conseil de quartier n° 7		André MESAS

La séance est ouverte à 17 heures 40.

Annick BIZOUERNE rappelle qu'un GT Activités était prévu le 15 décembre. Cependant, la présentation de la première phase de l'étude sera différée au premier semestre 2012. La réunion de décembre est donc annulée.

I. Présentation du permis de construire Calcia et du cahier des charges de la consultation « traitement artistique » des silos

Léa RENAUD présente sur le plan du secteur Bruneseau Nord, les enjeux de l'opération Calcia. Il s'agit d'une relocalisation des silos existants qui permettra de dégager l'emprise sur les lots B1A (63.000 m² de logements) et B3A (90.000 m² bureaux hôtel et activités). L'objectif de planning est de mettre en service la nouvelle installation Calcia fin 2013 pour pouvoir démarrer la construction des bâtiments B1A et B3A début 2014. La construction de l'installation devrait donc démarrer au printemps 2012.

L'installation industrielle Ciments Calcia est un centre de distribution de ciments : le ciment arrive par train-citerne depuis les cimenteries de Calcia situées en région parisienne, le ciment est alors chargé dans les silos, puis des camions citernes viennent se remplir en ciments pour alimenter des centrales à béton.

Le choix du site découle du fonctionnement même de l'installation industrielle. Il fallait avant tout un terrain disponible sur le secteur de Bruneseau Nord. De plus, le site devait être à proximité des voies ferrées et des infrastructures de voirie. C'est donc la parcelle au 45 rue Bruneseau qui constitue le terrain assiette de cette opération.

L'exercice d'implanter l'installation industrielle sur cette parcelle se révèle particulièrement compliqué, compte tenu de la petite taille de la parcelle, de son survol par le boulevard du périphérique, des rayons de giration des camions, des servitudes qui doivent être respectées pour l'accès aux voies ferrées, de la présence de réseaux liés au faisceau ferré de la Gare d'Austerlitz, etc

Le projet comporte deux silos de 20 mètres de diamètre et 37 mètres de hauteur par rapport au plateau de nivellement, un local technique, et deux bâtiments, pour le fonctionnement administratif quotidien et pour les laboratoires.

La maîtrise d'œuvre du projet est assurée par l'équipe JACOBS (bureau d'études) et Violet Architecture. Leur parti pris architectural est le béton brut, choix qui s'est fait naturellement compte tenu de la destination de l'installation. De même, les bâtiments disposent d'ouvertures en forme de granulats. Le bâtiment administratif est implanté le long de la rue Bruneseau, et est sur pilotis de manière à pouvoir faire circuler les camions en dessous. Les silos seront réalisés en coffrages glissants, permettant une construction rapide et un parement de qualité. La grille d'accès au site, de deux mètres de haut environ, reprendra les granulats des façades des bâtiments. Elle permettra, de face, une bonne transparence vis-à-vis de l'extérieur.

En parallèle du travail sur ce projet, la Ville de Paris, la Mairie du 13^{ème} et la SEMAPA ont souhaité implanter une œuvre artistique sur les silos. En effet, la peau des silos constitue une surface d'environ 4.000 m² visible depuis le boulevard périphérique, les futurs immeubles du secteur Bruneseau, les voies ferrées... c'est donc un site particulièrement adapté à l'implantation d'une œuvre d'art. Le choix du lauréat pour cette œuvre aura

lieu en avril 2012. La consultation est ouverte à tout type de média artistique : peinture, éclairage, accrochage d'éléments, etc.

Pascal BINET indique que Calcia, dans son projet, se ménage la possibilité d'acheminer du ciment par barges. Cependant, au moins pour la décennie à venir, il est prévu un acheminement par train.

Claude GALLAIRE a compris que le site ne comporterait pas que du ciment mais également du granulats et du béton.

Léa RENAUD assure que le site ne comportera que du ciment. Le granulats sera repris en symbole sur la grille du site et les installations. Celles-ci seront en béton brut en référence à la vocation industrielle du site.

Claude GALLAIRE constate que les silos actuels sont plus petits que ceux à venir. Il s'interroge sur les capacités futures.

Léa RENAUD indique que les hauteurs actuelles sont les mêmes que celles projetées, soit 37 mètres. Les diamètres seront augmentés, permettant de passer d'une capacité de 8 000 à 11 000 mètres cubes de stockage.

François GERARD demande s'il est possible de reculer le choix de l'œuvre d'art afin d'attendre d'avoir une meilleure vision de l'environnement et de pouvoir adapter l'œuvre.

Par ailleurs, il juge que l'escalier et le monte-charge d'accès aux silos sont trop mis en avant. Leur architecture étrange n'apporte pas grand-chose.

Claude GALLAIRE adresse ses félicitations pour avoir réussi une implantation sur un espace aussi petit. Il espère que tout a bien été étudié car il ne faut pas oublier que ce sont des camions qui y circuleront.

Il demande pourquoi ne pas avoir fait des silos plus hauts pour qu'ils soient moins larges et libèrent ainsi de l'espace au sol.

Frédéric LUCCIONI indique que les silos se développent jusqu'à une hauteur de 37m, s'inscrivant dans le cadre du plafond habituel du PLU de Paris. La révision simplifiée du PLU a permis sur le secteur de « déplafonner » jusqu'à 50m pour les immeubles de logement, ou jusqu'à 180m pour les immeubles dédiés principalement à de l'activité économique.

Ludovic VION indique que l'attitude a été volontariste sur le traitement de ces bâtiments. Il ne s'agit pas de simples boîtes en béton. Chaque détail a été pensé, y compris le dessin de la clôture. Pour aller plus loin, il est prévu un traitement artistique. Pour l'instant, rien n'est encore défini mais il serait bien d'y réfléchir en même temps que le bâtiment pour que les deux puissent se répondre.

François GERARD juge qu'il n'est pas obligatoire de recouvrir les silos. Leur rondeur peut être agréable à contempler.

Frédéric LUCCIONI assure que toutes les possibilités sont ouvertes.

Mme PERFUMO ajoute qu'il n'est pas pratique de revenir plusieurs fois sur le bâtiment et de réinstaller des échafaudages. De plus, la durée de vie prévue pour cette œuvre est de dix ans.

Frédéric LUCCIONI confirme que rien n'interdira à terme de développer une nouvelle démarche artistique sur les silos. Par ailleurs, les artistes devront s'exprimer et donner des assurances sur l'entretien de leur œuvre.

Françoise SAMAIN demande quand interviendront les associations dans le choix de l'œuvre.

François HOTE indique que le jury se réunira en avril 2012. L'un des membres sera un représentant des associations.

André MESAS note que la préfecture de police occupe aussi un terrain dans ce secteur, qui devrait être libéré.

Pascal BINET explique que ce bâtiment de la préfecture (service d'exploitation du boulevard périphérique) est situé rue Berlier. Le déménagement de ces services (au niveau de la Porte d'Ivry), et la démolition du bâtiment, est prévu pour 2015.

II. Etat d'avancement des réflexions sur le devenir de la petite ceinture (présentation APUR)

Hervé LEVIFVE indique qu'une étude est menée car il existe un protocole entre la Ville et RFF prévoyant le maintien de l'usage ferroviaire avec la possibilité d'installations réversibles. Ce protocole était valable jusqu'en juin 2011 et il devrait être prolongé jusqu'à fin 2012. Une réflexion est menée dès à présent quant à son renouvellement.

La petite ceinture est soit en souterrain, soit surélevée par rapport à l'espace public. Il reste du trafic sur quelques tronçons, notamment le RER C à l'ouest, ainsi qu'une liaison entre la gare du Nord et la gare de l'Est. Il existe également des raccordements, pour rejoindre au sud le RER C et à l'est la gare de Lyon. Dans la ZAC Batignolles, des portions ont été coupées. Des raccordements devraient être reconstruits. De nouveaux raccordements sont prévus autour de Bercy pour permettre la circulation de trains vers les différents centres de maintenance. D'autres raccordements permettraient de relier la gare d'Austerlitz. Enfin, dans les perspectives actuelles, plus aucune circulation n'aurait lieu sur la partie sud de la petite ceinture, de la gare des Gobelins au pont du Garigliano. Par ailleurs, une question se pose quant au raccordement de la gare des Gobelins, qui n'est plus utilisée aujourd'hui.

Chiara MOLINAR explique que la nature s'est largement développée sur la petite ceinture. Plusieurs inventaires de biodiversité ont montré la présence d'espèces n'existant nulle part ailleurs à Paris. De plus, la demande des parisiens de s'approprier la petite ceinture en tant qu'espace vert est forte. Il faut donc concilier la qualité écologique du site et son accessibilité.

Par ailleurs, le protocole prévoyait différents usages à condition qu'ils soient réversibles. Des conventions d'occupation temporaire ont pu être signées avec RFF. La petite ceinture est également assez fréquentée, bien que ce soit interdit. Tous les usages ont été recensés, en portant dessus un regard critique pour voir lesquels conserver et lesquels proscrire car ils contribuent à la dégradation du site.

La petite ceinture traverse neuf arrondissements. Les situations sont donc variées. De plus, elle est bordée par plusieurs projets, comme Paris Rive Gauche. Ces projets et leurs impacts ont donc été examinés.

Hervé LEVIFVE signale qu'il existe une gare marchandises sous la dalle Olympiade, la gare des Gobelins. Plus aucun trafic ferroviaire n'y passe depuis dix ans mais il est important de conserver une accessibilité ferroviaire.

Par ailleurs, la législation impose de dissocier les structures ferroviaires des voies publiques. A chaque fois que la petite ceinture rejoint le niveau de la voie publique, elle doit donc être isolée. Ce devrait être le cas au niveau du débouché de l'avenue de France, avec des impacts forts sur l'espace public. Cependant, une étude sur la possibilité de l'usage d'un tramway pour le transport de marchandises est en cours. En effet, les réseaux de trams actuels passent à côté de points logistiques intéressants, par exemple le MIN de Rungis. Une expérimentation devrait être menée à partir de 2013 avec l'implantation d'un entrepôt à proximité de la ligne T2. De plus, une expérimentation est actuellement menée pour voir comment ajouter des rames de fret dans le trafic voyageurs.

Pour maintenir la connexion ferroviaire de la gare des Gobelins, il est possible de raccorder les voies de la petite ceinture avec le tram T3. Les trams-frets pourraient ainsi passer un jour sur la petite ceinture. Une partie de celle-ci, au débouché de l'avenue de France, pourrait ainsi disparaître, ce qui simplifierait grandement le carrefour.

Annick BIZOUERNE indique que cette portion de la petite ceinture telle qu'elle existe aujourd'hui induit des contraintes importantes sur plusieurs lots bâtis et à bâtir. Si elle était abandonnée au profit du tram-fret, des volumes seraient libérés dans les bâtiments déjà réalisés moyennant certains aménagements ces volumes pourraient trouver de nouveaux usages. Les programmes restant à réaliser seraient moins contraints.

Dominique MACAIGNE demande si c'est RFF qui décidera au final du maintien ou non de la portion de petite ceinture.

Frédéric LUCCIONI explique que RFF en reste bien aujourd'hui le propriétaire de la petite ceinture et se pose aujourd'hui la question de savoir si la petite ceinture resservira. L'APUR essaie de convaincre RFF que le tram-fret constitue une solution intéressante.

Chiara MOLINAR précise que l'étude de l'APUR est menée en partenariat avec RFF, qui examine de son côté quelles portions pourraient être déplacées.

Sevak SARKISSIAN juge intéressant de proposer un projet où le monde ferroviaire est compatible avec le monde urbain. Pour l'instant, il faut tenir compte de matériel ferroviaire lourd. La proposition, avec du matériel urbain plus léger, serait plus adaptée.

François HOTE précise que la difficulté est que RFF exploite seulement le réseau et ne prend pas de décision sur le fret.

François HOTE souligne que c'est toutefois RFF qui fixe les droits d'utilisation des sillons.

André MESAS indique que les habitants ont constaté combien la démolition des ponts au bas de la rue Patay supportant la petite ceinture avait changé le quartier et avait permis à celui-ci de devenir une véritable porte de Paris. Il serait dommage de refaire un pont pour la petite ceinture.

Frédéric LUCCIONI annonce qu'il est pourtant prévu de reconstruire ce pont.

Françoise SAMAIN demande à quoi il servira.

Annick BIZOUERNE répond qu'il permettra la circulation du tram-fret si la création de celui-ci est décidée. En effet la topographie impose que le tram fret rejoigne la petite ceinture au sud de la gare Masséna

Claude GALLAIRE juge que les utilisations proposées pour la petite ceinture sont plutôt positives mais elles restent hypothétiques. Rien ne semble prévu avant 2014. Il demande s'il faudra attendre 2015 pour finir l'avenue de France.

François HOTE indique que RFF a été prévenu de l'urgence de prendre une décision sur ce secteur au moins. Un passage à niveau au bout de l'avenue de France serait étrange.

Claude GALLAIRE note que ce passage apparaît dans les projets d'aménagement depuis dix ans. Il serait positif qu'il disparaisse. Il regrette toutefois que rien ne soit prévu avant 2015.

François HOTE indique que le test tram fret en cours doit permettre d'avancer dans la construction d'une décision .

Hervé LEVIFVE explique que la validité de la proposition du tram-fret doit encore être vérifiée.

François GERARD juge que le charme de la petite ceinture doit être conservé.

Frédéric LUCCIONI répond que le devenir de la petite ceinture sera plus clair lorsque RFF aura pris une décision.

Chiara MOLINAR indique que la seconde partie de l'étude en cours portera sur les usages ou encore les aménagements de la petite ceinture. Beaucoup de questions se posent en fonction du site et sont en train d'être étudiées.

Françoise SAMAIN demande où en est l'expérimentation du tram-fret.

Hervé LEVIFVE répond qu'elle est en cours. Le sujet est lourd et nécessitera trois ou quatre ans pour une mise en place. Pour l'instant, un tram circule à vide.

III. Présentation du projet d'escaliers M10

Annick BIZOUERNE rappelle que le projet M10 est un projet comprenant une école, une résidence étudiante et un foyer jeunes travailleurs.

Anne Elysabeth CAMPION indique que ce lot correspond à l'emprise de l'ancien terrain de sport du comité d'entreprise de la SNCF. Il est délimité au sud par le prolongement en impasse de la rue Regnault, au sud-ouest par la rue du Loiret et au nord-est par la voie nouvelle qui sera réalisée en sursol au-dessus des voies ferrées.

Implanté en plein sol et en limite des ouvrages de couverture des voies ferrées, le lot est en relation à la fois avec le niveau haut de Paris Rive Gauche (environ 43,00 NVP) et le niveau bas du 13^{ème} arrondissement dans la continuité de la rue du Chevaleret (environ 32,00 NVP).

L'école en soubassement s'adressera à la rue du Loiret, tel un volume de bois sculpté qui ceint la cour et tient les limites de la parcelle. Les logements étudiants et jeunes travailleurs se développeront quant à eux sur la voie nouvelle, Le projet de Béal & Blanckaert a remporté le concours notamment parce qu'il propose une ouverture visuelle sur la gare.

A l'articulation entre les deux niveaux, le lot intègre la réalisation d'un ascenseur public, prévu en complément d'un futur escalier reliant le fond de la rue Régnault à la voie nouvelle, alors que le passage entre l'ancien 13^{ème} arrondissement et le niveau haut s'effectuait jusqu'à présent par un escalier positionné le long de la rue Règnault rejoignant le boulevard du Général Jean Simon via un tunnel passant sous la petite ceinture. .

Les périmètres d'intervention des différents projets (bâtiment, ascenseur, escalier, dalle...) étant totalement imbriqués, d'un point de vue structurel, architectural et de planning (livraison de l'école prévue pour la rentrée 2014) l'agence Béal & Blanckaert a été chargée de la conception de l'escalier prévu en fond de l'impasse Régnault., du parvis d'accès à la gare Masséna, ainsi que des rampes et emmarchements permettant de rejoindre la voie nouvelle.

Les contraintes liées à la réalisation de cet escalier sont nombreuses : espace réduit, concordance altimétriques avec les niveaux de la gare, respect de la réglementation PMR, et prise en compte de la voie pompiers du volume ferroviaire et donnant sur l'impasse.

Il sera proposé un revêtement en pierre de Bourgogne, rappelant la pierre meulière du soubassement du mur de l'école. Le passage souterrain actuel sera ainsi supprimé. Une porte est prévue sous l'escalier car il comportera un local EDF. Des paliers ménagés dans l'escalier permettront d'accéder à chaque niveau de la gare.

Dominique MACAIGNE demande si le mur de la cour de l'école sera plein.

Sevak SARKISSIAN répond qu'il sera composé de tasseaux de bois entrecoupés de vitres pour apporter de la lumière. Il se prolongera par de l'inox.

François GERARD juge cet inox imposant et froid. Par ailleurs, il estime que l'escalier comporte beaucoup de marches. Il aurait fallu prévoir plus de paliers.

Ludovic VION assure qu'il existe des réglementations strictes et qu'elles sont bien respectées.

Anne Elysabeth CAMPION ajoute qu'une autre contrainte était de ne pas boucher les fenêtres de la façade de la gare.

Françoise SAMAIN juge le projet d'escaliers anxiogène.

Anne Elysabeth CAMPION précise que la présentation est une photo de maquette. Elle ne rend pas bien compte de la réalité.

Sevak SARKISSIAN reconnaît que l'idéal aurait été un escalier droit dans le prolongement de la rue mais l'un des deux bâtiments sur le côté, l'école ou la gare, aurait alors perdu sa façade.

Par ailleurs, l'inox est très lumineux, il est loin d'être anxiogène.

François GERARD aurait souhaité que cet inox s'inspire du bâtiment le long du tram T3 qui présente une façade en inox avec de nombreux losanges en relief.

Ludovic VION précise que cet habillage d'inox n'est pas plan mais composé de grandes facettes.

André MESAS estime qu'en évitant de mettre un bâtiment de logements au bout de l'impasse, l'escalier pourrait s'appuyer sur la façade.

Frédéric LUCCIONI juge que le dessin de cet escalier peut difficilement être différent. Cependant, son traitement reste à travailler dans le détail. Il faut notamment travailler sur l'éclairage..

IV. Point divers : devenir de la gare Masséna

Frédéric LUCCIONI indique que la version initiale du cahier des charges concernant l'utilisation de la gare Masséna était trop orientée vers la culture, ce qui ne permettait pas un autofinancement. Une nouvelle version au contenu plus large est en train d'être écrite, maintenant les principes d'ouverture sur le quartier, tout en permettant une dimension culturelle. L'appel à projets pourrait être lancé d'ici la fin de l'année.

L'escalier peut contribuer à l'animation et au devenir de la gare, notamment en reliant ses différents niveaux.

Bertrand MEARY souhaite revenir sur le sentiment anxiogène de l'escalier.

Annick BIZOUERNE juge que le projet apporte une plus-value par rapport au souterrain actuel. Il faudra beaucoup travailler sur l'éclairage de cet escalier, ainsi que sur le programme qui sera accueilli dans la gare pour créer de l'animation.

Françoise SAMAIN estime que l'escalier doit être un outil de désenclavement.

Bénédicte PERFUMO juge qu'il faut penser en même temps à l'escalier et à l'utilisation de la gare. En effet, si une salle de spectacles est installée dans la gare, l'escalier devra pouvoir servir à l'évacuer. Il faut donc réfléchir dès à présent aux règles de sécurité pour éviter d'avoir à modifier l'escalier par la suite.

Sevak SARKISSIAN explique que l'escalier ne peut être collé à la gare alors que le choix a été fait de conserver celle-ci mais il ne peut être collé non plus au programme à côté car il faut laisser libre l'accès à la voie pompiers.

Frédéric LUCCIONI estime qu'il faut vite avancer sur le devenir de la gare Masséna. Il faudrait que les travaux aient débuté lorsque l'escalier sera mis en service. Par ailleurs, il faudra discuter de l'aménagement de la rue Régnault.

Anne Elysa CAMPION en convient mais estime que cet aménagement sera à réfléchir avec le projet de la gare.

Claude GALLAIRE signale par ailleurs qu'une étude sur la pollution du secteur Masséna-Bruneseau est actuellement exposée à la Mairie du 13^{ème} arrondissement. Il demande si elle a été présentée à la Concertation.

Anne GOMEZ répond que non. Il s'agit d'une partie minimale de l'étude d'impact. Les campagnes de mesures n'étaient pas toutes achevées lors de la présentation à la Concertation il y avait lieu de présenter les mesures complémentaires. Il n'apparaît

aucun souci de qualité de l'air une fois les chantiers à proximité achevés. *La séance est levée à 19 heures 45.*