

Groupe de travail Bruneseau

Réunion du 25 juin 2013

LISTE DES PARTICIPANTS

VILLE DE PARIS

Cabinet A. HIDALGO		Frédéric LUCCIONI
Direction de l'Urbanisme		François HÔTE, Annick BIZOUERNE, Bénédicte PERFUMO
Direction du Patrimoine et de l'Architecture/AEA		Michaël TAGLIANTE-SARACINO

SEMAPA

Direction de la Programmation et de l'Urbanisme		Ludovic VION, Anne-Elisabeth CAMPION, Jean-Louis GERBENNE, Camille DANIEL
---	--	---

PERSONNALITES EXTERIEURES

Garant de la concertation		Bertrand MEARY
Personne qualifiée		Bertrand AVRIL

INSTITUTIONS

Ateliers Lion		Sevak SARKISSIAN
Agence Marc MIMRAM		Marc MIMRAM
Agence Marc MIMRAM		Martin COULOMBE

BUREAU DES ASSOCIATIONS

Chargé de mission		Yann RENAUD
-------------------	--	-------------

REPRESENTANTS DES ASSOCIATIONS

ADA 13		Françoise SAMAIN
APARIS 13		François GERARD
APLD 91		Jean-Paul RETI
Locataires Fulton, Bellièvre, Flamand		Dominique MACAIGNE
La Plateforme		Claude BIRENBAUM

CONSEILS DE QUARTIER

Conseil de quartier n° 8		Claude GALLAIRE
--------------------------	--	-----------------

La séance est ouverte à 17 heures 35.

Bertrand MEARY note que tous les PV du premier semestre n'ont pas été publiés.

François HÔTE reconnaît que du retard a été pris. De nouveaux PV viennent cependant d'être validés par Frédéric Luccioni. Ils seront envoyés prochainement aux associations.

I. Présentation de l'étude confiée à Marc Mimram pour l'intégration urbaine et architecturale de l'échangeur du périphérique

François HÔTE propose d'évoquer ce soir l'étude confiée à Marc Mimram sur l'échangeur du périphérique. Cette étude est complexe, traitant à la fois d'ingénierie, d'architecture et de paysage urbain.

Ludovic VION précise que le projet porte sur la restructuration du périphérique et de ses bretelles d'entrée et de sortie, sur la base de l'étude des Ateliers Lion. Dans un premier temps, Artelia a mené une étude technique. Ensuite, Marc Mimram a appréhendé les questions de spatialité, c'est-à-dire la manière de dessiner les ouvrages pour définir les espaces publics et les espaces privés qui seront dégagés par ces structures.

Marc MIMRAM s'est attaché à accompagner la continuité entre Paris et Ivry-sur-Seine grâce à l'allée entre les deux villes traversant l'échangeur restructuré. La continuité est également assurée par le bâti sous l'échangeur, qui pourrait abriter des commerces. La question est plus celle du lien que du franchissement. Il faut en créer entre l'est et l'ouest. Pour cela, la volonté a été de créer une structure la plus légère possible.

Jean-Paul RETI demande quelle est sa hauteur.

Marc MIMRAM répond qu'elle est de 7 mètres en moyenne.

Un héliodrom a été réalisé pour étudier les lumières selon les heures de la journée.

Un travail a été mené sur les disponibilités. Les zones sous l'échangeur ayant moins de 3 mètres de haut sont indisponibles, au-delà elles sont disponibles.

Un autre point important est la disponibilité de ciel. Il est visible par endroit et assure lui aussi une certaine continuité.

Un passage nord-sud a également été trouvé à travers l'échangeur. Il s'agirait d'une sente allant de la rue Bruneseau jusqu'à la Seine. Il faut tâcher de préserver ce cheminement. Il s'agit seulement d'une proposition mais elle semble importante. Tout ce qui permet la communication vers la Seine est à prendre.

Par ailleurs, dans les espaces libres situés entre les bretelles, des bâtiments pourraient être installés. Cette possibilité a été étudiée mais ce n'est pas pour autant qu'elle sera mise en œuvre un jour.

L'objectif est d'établir une continuité visuelle entre les deux côtés du périphérique.

Un travail a été mené sur la structure du viaduc. Le souhait est qu'elle soit la plus fine possible pour assurer la transparence, avec quelques points porteurs reprenant la même idée que pour les commerces mais en béton. Les appuis latéraux seraient pris dans les commerces. Un espace est libre de toute construction au-dessus des commerces pour permettre l'inspection du pont du périphérique.

La partie centrale du viaduc, avec une structure en acier, pourrait s'apparenter à un « toit ». La séquence deviendrait un espace public, à partager.

En ce qui concerne les fonctionnalités développées sur l'espace public de l'Allée Paris Ivry, Annick BIZOUERNE signale que le bus serait remplacé par le T Zen 5, qui passerait désormais par le quai d'Ivry plutôt que par l'allée d'Ivry. Il remplacerait plusieurs lignes, ce qui permettrait de résoudre un certain nombre de problèmes. Cependant, la situation n'est pas encore parfaitement claire.

Sevak SARKISSIAN juge que le bus est un vecteur d'animation et de passage.

Annick BIZOUERNE répond qu'il ne ferait que passer à 50 kilomètres heure sans s'arrêter donc sans vraiment desservir l'Allée Paris-Ivry par ailleurs il emprunterait un site propre complètement séparé ce qui va à l'encontre de l'aménagement en plateau continu initialement défini.

Marc MIMRAM constate que le point semble encore faire débat. En résumé, ce projet assure une continuité par l'équipement, le passage est-ouest serait magnifié par le « toit » et un passage nord-sud deviendrait possible. Il faut aussi noter la présence d'espaces libérés pour une éventuelle occupation verticale.

Sevak SARKISSIAN précise que le travail de Marc Mimram et son équipe portait sur deux sujets : d'une part l'ouvrage d'art qui va être créé à cet endroit et d'autre part la réflexion sur le périphérique pour qu'il ne constitue plus une ceinture le mettant à l'écart des communes voisines. Il doit devenir un élément dans la ville.

François GERARD demande si des surplombs seraient possibles.

Marc MIMRAM répond que la réglementation interdit de se mettre au-dessus du périphérique. Du terrain est disponible, il est vrai que s'il était possible de s'élargir au-dessus cela agrandirait l'espace.

François GERARD juge que les masses des tours apparaissent de manière édulcorée sur les dessins présentés. Il aurait été bien de pouvoir introduire un rythme par des bâtiments surplombant le périphérique.

Marc MIMRAM en convient.

Annick BIZOUERNE signale que près du Stade de France, des bâtiments enserrant de près l'A86. Il semble donc que des possibilités existent.

Jean-Paul RETI note que la question de l'utilisation des sols libérés s'était déjà posée par le passé, près du fleuve, sans qu'aucune réponse ne soit apportée. Il faudrait rattraper aujourd'hui tout ce qui n'a pas été fait. Ces espaces pourraient par exemple servir de

plateau de distribution de marchandises, permettant à celles-ci de passer de l'étage au sol.

Quant au bruit, il s'agit d'un problème évoqué depuis longtemps. Il serait possible de traiter le sol pour le réduire. De plus, les parapets devraient être anti-bruit, sans être trop hauts pour autant.

Marc MIMRAM confirme qu'il faut limiter le bruit mais la construction de murs suffisamment hauts pour être efficaces isolerait et créerait un canyon. Le périphérique ne doit pas constituer une barrière. L'objectif est bien de créer du lien.

Sevak SARKISSIAN ajoute que la difficulté des sols traités acoustiquement est qu'ils s'encrassent rapidement. Des tests ont donc été réalisés pour savoir ce qu'il en est dans le contexte particulier de Paris.

Il ne faut pas oublier que les bruits montent. Sous l'ouvrage, le bruit serait très réduit.

François GERARD juge que les tours alentours risquent de constituer une cage de résonance.

Sevak SARKISSIAN assure que le bruit est un élément déterminant dans le choix de ce qui sera fait.

Aujourd'hui, la vision évolue. Les voies rapides pourraient devenir des voies urbaines, avec un abaissement de la vitesse et donc du bruit.

Jean-Paul RETI apprécie que l'ouvrage d'art libère du terrain. Il faut l'intégrer au mieux dans la ville. Il est dommage de ne pouvoir l'enjamber.

Marc MIMRAM souligne que les émergences bâties dégagées n'ont aucun intérêt économique. Il s'agirait plutôt d'assurer un rythme avec les tours.

François GERARD estime que de l'art urbain pourrait être intégré, avec un signal. Actuellement, le lieu fait peur. Il n'y a quasiment rien côté Ivry par exemple.

Annick BIZOUERNE précise qu'Ivry lance une étude urbaine dans la perspective de mieux se rattacher à Paris Rive Gauche.

Jean-Paul RETI regrette qu'Ivry n'ait jamais fait de pas vers la Concertation jusqu'à présent.

Annick BIZOUERNE se déclare optimiste. Il faut faire dans l'excellence pour ce lieu. C'est un grand challenge que de l'animer.

Marc MIMRAM estime qu'il faudra l'occuper dès la construction.

François GERARD juge par ailleurs qu'il faut lutter contre l'impression d'écrasement, du fait du périphérique et des tours. Des échappées devraient être trouvées.

Jean-Paul RETI note que les verticalités des tours sont encore virtuelles.

Sevak SARKISSIAN confirme que pour l'instant, un seul visuel est disponible, celui des tours B3A.

François GERARD juge que la réflexion sur le secteur n'est pas allée suffisamment loin.

Sevak SARKISSIAN regrette que la visite sur site n'ait pas pu avoir lieu. A son sens il n'existe pas vraiment d'impression d'écrasement.

Françoise SAMAIN comprend que l'allée Paris-Ivry ne constituerait pas une voie pour les voitures et n'accueillerait pas de bus non plus. Il ne resterait donc que des piétons. Le cheminement semble très long, dans un environnement peu agréable. Elle se demande s'il est judicieux de vouloir attirer des piétons à cet endroit.

Annick BIZOUERNE répond que la ville d'Ivry constate la dynamique engagée sur Bruneseau et essaie de s'y rattacher. Elle prévoit de revoir sa trame viaire et envisage des mutations sur les bâtiments en place par exemple, celle du bâtiment Leroy Merlin..

Françoise SAMAIN demande combien de temps il faudra pour traverser tout cet espace à pied.

Marc MIMRAM répond que tout est fait pour assurer la perméabilité. Il serait dommage de tout boucher. Même si les piétons sont peu nombreux aujourd'hui, il faut laisser des possibilités pour demain.

Françoise SAMAIN juge que si des commerces sont installés, il faut beaucoup de passage pour qu'ils soient viables. Il faudrait plutôt installer de petites activités.

Marc MIMRAM assure que la destination des locaux n'est pas définie. Ceux-ci pourraient être destinés aux associations par exemple.

Sevak SARKISSIAN estime qu'il faudrait aller visiter le secteur, qui a bien évolué. Il faut aussi être capable de faire un effort de projection.

Concernant les transports, il serait dommage qu'ils ne viennent pas jusqu'au cœur du secteur. Aujourd'hui, beaucoup de personnes y travaillent. Les espaces publics doivent être dimensionnés pour permettre des choses. Il ne faut pas rater cet échangeur.

Jean-Paul RETI rappelle qu'il a longtemps été question du « canyon » de la rue du Chevaleret. Cet effet a heureusement pu être évité malgré la difficulté. De la même manière, peut-être serait-il possible d'oublier les grands plateaux du périphérique. De petites entreprises pourraient s'installer dessous. Pour oublier ces plateaux, il faut d'abord réduire le bruit et réfléchir à des enjambements ou des proximités.

Bertrand AVRIL demande la longueur du secteur traité.

Martin COULOMBE répond qu'il est de 300 mètres de long sur 15 à 20 mètres de large environ.

Marc MIMRAM précise qu'il faut tenir compte de quelques discontinuités.

Bertrand AVRIL estime qu'il faut utiliser tout le linéaire. La programmation doit porter dès le départ sur l'ensemble, quitte à ce qu'elle évolue dans le temps. La Ville et l'aménageur doivent bien réfléchir à l'utilisation de tous les volumes créés.

François HÔTE confirme que la question de la programmation se pose. Il faut traiter de l'ensemble. Des prospects économiques avaient été lancés mais il était encore trop tôt.

Jean-Paul RETI note qu'une grande salle de vente de pianos s'est installée dans le secteur parce que le périphérique se trouve à proximité. De tels commerces peuvent s'installer sous le périphérique.

Sevak SARKISSIAN assure que l'objectif est de ne pas sectoriser les activités. Tout est fait pour que différents formats puissent s'installer. Des emplois vont aussi apparaître dans le quartier. Des commerces pourraient leur être destinés. La Défense, par exemple, ne pourrait pas fonctionner sans ses commerces.

Jean-Paul RETI constate qu'il a été annoncé des quasi-bureaux sur Bruneseau Nord. Il faudra bien réfléchir au-dessous du périphérique.

Ludovic VION explique que le terme de quasi-bureaux ne préjugeait pas de l'usage des locaux mais servait à qualifier leurs caractéristiques techniques. Ces locaux restent flexibles.

Jean-Paul RETI n'est pas d'accord avec ce terme. Tout deviendra des bureaux.

Ludovic VION assure qu'il s'agit seulement d'une typologie de locaux, conçue de façon à laisser une souplesse d'usage.

Françoise SAMAIN demande à quoi correspondra la typologie des locaux de l'allée d'Ivry.

Sevak SARKISSIAN répond qu'il s'agirait de commerces.

Marc MIMRAM précise qu'ils auraient une hauteur de 5,50 mètres pour une profondeur de 15 mètres.

François HÔTE note qu'indépendamment de la destination des locaux les façades assureraient une continuité.

Sevak SARKISSIAN confirme que l'objectif est de créer un lieu de vie.

Des exemples sont pris ailleurs, notamment à Vancouver avec une autoroute qui entre en ville et comporte des hôtels de standing autour, avec de la vie. Il faut voir comment les situations difficiles sont traitées ailleurs.

François GERARD craint que le toit au-dessus des locaux soit accessible à des personnes indésirables depuis le périphérique.

Marc MIMRAM répond qu'il est possible de le fermer aux bords sous le périphérique et de prévoir une porte.

François HÔTE demande aux participants leur avis sur le passage vers la Seine.

Jean-Paul RETI juge ce passage long mais son existence serait positive.

Annick BIZOUERNE estime qu'il semblera moins long si les abords sont intéressants.

François HÔTE demande s'il sera possible de planter le long de ce passage.

Sevak SARKISSIAN juge que ce sera difficile.

Françoise SAMAIN demande quels seront les accès latéraux à cette sente.

Sevak SARKISSIAN répond qu'il faudrait trouver des accès complémentaires vers les autres programmes.

Martin COULOMBE précise qu'aucun accès ne sera possible du côté longeant la bretelle d'accès au périphérique.

François GERARD constate que les bâtiments sont proches du périphérique.

Sevak SARKISSIAN le confirme. Ils vont aussi près que la réglementation le permet.

François GERARD souligne que des personnes se trouveront à hauteur des voitures, à quelques mètres.

Jean-Paul RETI estime qu'il faudra savoir dès le départ ce qui se passera autour de l'ouvrage d'art que sera l'échangeur.

François HÔTE explique que l'échangeur constitue un élément structurant. La ville s'organise ensuite autour.

Il serait important désormais de se rendre sur place pour apprécier la situation.

Ludovic VION estime que le lien entre Paris et Ivry passera par la qualité de l'espace public et du quartier qui se créera autour.

François GERARD juge que le terrain doit être bien aménagé. Il est inutile de brandir sans cesse le lien Paris-Ivry.

Françoise SAMAIN demande si un éclairage est prévu sous le périphérique.

Marc MIMRAM le confirme.

Sevak SARKISSIAN ajoute que le jour, la lumière naturelle suffira.

Frédéric LUCCIONI signale qu'il faudra travailler de manière fine sur cet éclairage.

François GERARD juge que ce projet semble déjà être du rattrapage urbain alors qu'il n'existe encore rien.

Marc MIMRAM relève que la situation existe déjà. L'échangeur du périphérique est bien présent. La situation actuelle est pire que ce qu'elle sera à l'avenir.

Sevak SARKISSIAN confirme que le projet a une visée positive.

François GERARD estime que les tours introduisent dans Paris une dimension qui n'est pas la sienne. Paris est une ville horizontale.

François HÔTE propose de définir lors du Bureau du 12 septembre la date de la visite du site.

L'ordre du jour étant épuisé, la séance est levée à 19 heures 15.

Document rédigé par la société Ubiquis – Tél. 01.44.14.15.16 – <http://www.ubiquis.fr> – infofrance@ubiquis.com