

Groupe de travail Masséna

Réunion du 5 mai 2015

LISTE DES PARTICIPANTS		
VILLE DE PARIS		
Direction de l'Urbanisme		Annick BIZOUERNE, Anne GOMEZ, François BODET
SEMAPA		
Directrice de la Communication		Nathalie GRAND
Direction de la Programmation et de l'Urbanisme		Benoît ERNEK, Quentin JOURNET, Susana BRUGES, Anne JOURDAIN
Direction des Infrastructures et Constructions		Florence DUBOIS, Lucie LOYAU
Directrice du Développement		Catherine BEYLAU
AUTRES INSTITUTIONS		
Paris Habitat		Antoine SAVATIER
Ateliers LION		Sevak SARKISSIAN
TERRENEUVE Architectes		Laurent CARNOY, Olivier FRAISSE
TOA		Christelle BESSEYRE, Antoine FRANÇOIS
PERSONNALITES EXTERIEURES		
Garant de la concertation		Bertrand MEARY
Personnes qualifiées		Bertrand AVRIL
BUREAU DES ASSOCIATIONS		
Chargé de mission		Yann RENAUD
REPRESENTANTS DES ASSOCIATIONS		
ADA 13		Françoise SAMAIN
Les Frigos APLD 91		Jean-Paul RETI
APARIS 13		François GERARD
ASSOCIATION LA PLATEFORME DES COMITES PARISIENS D'HABITANTS		Claude BIRENBAUM
CONSEILS DE QUARTIER		
Conseil de quartier n° 8		Claude GALLAIRE

La séance est ouverte à 17 heures 40.

I. Présentation du projet M9B3B4 de Paris Habitat par l'équipe de maîtrise d'œuvre

Susana BRUGES rappelle que le projet date de 2008. Il avait déjà été présenté à la concertation à l'époque. Un concours d'architecture avait été lancé mais la réalisation de la dalle a été décalée, conduisant à l'arrêt du projet en 2009. Les études ont repris en 2012. Aujourd'hui, la maîtrise d'œuvre et la maîtrise d'ouvrage ont déposé un dossier de permis de construire. Le programme reste le même que lors du concours, à savoir des logements sociaux avec des commerces.

Antoine SAVATIER est responsable du programme auprès de Paris Habitat. Deux équipes d'architectes ont été nommées, TOA et TERRENEUVE, s'occupant chacune d'un lot. Ces lots comprennent 47 logements chacun.

Antoine FRANÇOIS présente le projet, situé dans le secteur Masséna-Chevaleret sur le réseau ferré de la gare Austerlitz. Ce type de terrain a amené à beaucoup travailler sur la structure. Deux problèmes majeurs ont dû être pris en compte : l'acoustique (du fait des trains passant en dessous) et le poids.

La fiche de lot invitait à respecter une certaine forme pour créer une traversée visuelle sur l'avenue de France et en ménager une autre entre les deux cœurs d'îlots. Le bâtiment a été créé comme un seul ensemble même si deux agences ont travaillé dessus. Chacune des deux parties a sa propre écriture mais elles se répondent.

L'accès aux logements s'effectuera par l'avenue de France et la rue Jeanne Chauvin via des passages sous porche. La cour-jardin au centre desservira les quatre halls des logements ainsi que les locaux à vélos, poussettes, etc. A l'angle des rues se trouvera un commerce qui pourra être divisé en deux.

Sur les 94 logements, 80 seront des T3 ou des T4. Le bâtiment comportera 9 étages sur l'avenue de France et 8 étages sur la rue Jeanne Chauvin. Au troisième étage, une terrasse plantée collective apportera une ouverture et permettra le passage de la lumière. La toiture, qui restera inaccessible, sera entièrement végétalisée. L'équipement technique en toiture sera entièrement habillé, offrant une vue qualitative aux immeubles environnants plus hauts.

Le souhait était de travailler sur un volume le plus simple possible, très épuré. Côté avenue de France, il s'agit d'un bâtiment blanc brillant, en verre laqué et aluminium poli. Toutes les occultations se feront par des brise-soleil extérieurs motorisés, qui viendront fermer et unifier ce grand prisme blanc. L'autre partie du bâtiment sera en métal déployé et comportera des loggias formant des creux dans la façade. En rez-de-chaussée se trouvera le commerce, en double hauteur côté avenue de France. Sa transparence apportera de la profondeur à la masse.

La conception de la cour-jardin s'est inspirée des cours parisiennes pavées où sont posées des plantes en pot. Trois strates de plantations apparaîtront : de très grands arbustes, puis des arbustes évoquant de grands bonzaïs et enfin, au sol, des arbustes buissonnants, taillés. Certains pourront être fleuris et apporteront ainsi de la couleur.

François GERARD demande si le verre laqué sera blanc.

Antoine FRANÇOIS le confirme. Le verre est translucide mais il sera collé sur une plaque, n'offrant donc pas de transparence dans les logements.

Jean-Paul RETI demande quel avantage offre le verre.

Antoine FRANÇOIS répond qu'il est brillant. Il n'a pas de fonction thermique mais comme il est très lisse, son entretien est facile.

Olivier FRAISSE confirme qu'il garantit une pérennité au bâtiment. Comme il donne sur l'avenue de France, il était important de prévoir une lecture unitaire ne renvoyant pas directement à sa fonction, ce qui n'est pas toujours facile pour une façade de logement, avec les volets, etc.

Jean-Paul RETI revient sur les brise-soleil motorisés. Il se demande s'il ne serait pas mieux de revenir à un système manuel, plus simple. Les moteurs tombent toujours en panne. L'exemple de l'Institut du Monde Arabe est une catastrophe.

Olivier FRAISSE assure que la motorisation des stores permet un mouvement régulier, qui assure leur pérennité.

Antoine FRANÇOIS ajoute que les volets coulissants seront manuels, en revanche les volets descendants sur l'avenue de France seront motorisés.

Jean-Paul RETI note également que les jardins privatifs sont généralement utilisés par une minorité d'habitants, ceux assez aisés pour occuper les derniers étages.

Antoine FRANÇOIS répond que la terrasse du troisième étage sera accessible à tous les occupants de l'immeuble.

Jean-Paul RETI souhaite par ailleurs que de petites surfaces soient offertes pour les commerces et les activités de production. Les doubles hauteurs sont destinées aux grandes chaînes, pas aux petits artisans. Jean-Paul RETI note qu'aujourd'hui, la tendance internationale est d'essayer de produire.

Concernant le toit végétalisé, il demande en quoi il consistera.

Antoine FRANÇOIS répond qu'il s'agira d'une serrurerie pour les équipements techniques et de sedum pour le toit-terrasse.

Il est dommage de mettre seulement des plantes grasses, qui demanderont un entretien pour pas grand-chose, à part pour la vue des voisins.

Olivier FRAISSE rappelle qu'il existe une problématique de poids. Il n'est pas possible de mettre beaucoup de terre. Le projet a pris plusieurs années de retard à cause de questions de surcharge. Les cultures sont donc difficilement envisageables.

Jean-Paul RETI rappelle qu'en 1990, ce quartier était annoncé comme étant tourné vers l'avenir. Quelques logements auraient pu être retirés pour gagner en poids. Pour les associations, l'objectif est de créer une ville plus durable.

Antoine FRANÇOIS rappelle que la végétalisation des toits est aussi bénéfique à la ville.

Jean-Paul RETI estime que ce n'est pas ce qui sera fait dans dix ans. Il est dommage de ne pas avoir été plus visionnaire.

Enfin, il regrette la symétrie monotone des façades sur tous les bâtiments de l'avenue.

Susana BRUGES revient sur les commerces. Il est prévu deux commerces pouvant être réunis en un seul.

Jean-Paul RETI regrette que seules les grandes enseignes soient accueillies. Dans le XIII^{ème} arrondissement ancien, des petites et des grandes enseignes cohabitent harmonieusement, créant de la vie.

Annick BIZOUERNE souligne qu'il existe beaucoup de propositions de petits commerces dans les rues adjacentes.

Jean-Paul RETI se demande pourquoi faire seulement du gigantisme sur l'avenue de France.

Françoise SAMAIN souligne que les cours des immeubles sont toujours créées pour le coup d'œil. Il n'est jamais imaginé que les enfants puissent aller s'y amuser.

Susana BRUGES signale que des jardins publics sont prévus à proximité.

Nathalie GRAND ajoute que les jeux des enfants dans les cours d'immeubles provoquent des plaintes des voisins. Pour permettre la cohabitation, des squares sont prévus à proximité.

Françoise SAMAIN constate également que, la construction étant sur dalle, elle ne comportera pas de caves. Elle souhaite savoir si cette impossibilité de stocker a été prise en compte.

Antoine SAVATIER explique que tous les logements comporteront des rangements et certains disposeront de celliers.

Françoise SAMAIN estime que les personnes utiliseront leur balcon comme cellier.

Antoine SAVATIER note que si les logements sont plus grands pour faire des celliers, cela coûte plus cher aux locataires.

Jean-Paul RETI s'enquiert du taux d'impayé chez Paris Habitat.

Antoine SAVATIER répond qu'il est de 4 %.

Claude GALLAIRE demande si les habitants auront accès à des parkings collectifs.

Susana BRUGES répond qu'un parking collectif de 600 places sera proche mais la loi ALUR autorise à ne pas prévoir de places de stationnement si des transports publics se trouvent à moins de 500 mètres. De plus, le taux de vacance des parkings chez Paris Habitat est important. Le projet ne prévoit donc pas de places de stationnement.

Antoine FRANÇOIS ajoute qu'il s'agit d'une incitation à ne pas avoir de voiture.

Annick BIZOUERNE confirme que cela répond à la politique de la Ville.

Claude GALLAIRE craint que l'immeuble en métal déployé ne soit sensible à l'eau.

Antoine FRANÇOIS explique que la façade à l'arrière du métal déployé sera étanche.

Olivier FRAISSE indique que grâce au métal déployé, la vision sur le bâtiment différera selon l'angle de vue. Le matériau permettra d'avoir la rigueur du découpage de la grille et des effets de transparence au niveau des balcons.

Jean-Paul RETI craint que la pluie ne crée des salissures dans les creux du métal.

Olivier FRAISSE répond que des salissures apparaissent toujours. Le métal est cependant incliné partout, permettant à la pluie de s'écouler.

François GERARD estime que le projet se rattache à un univers de bureaux.

Olivier FRAISSE assure que ce n'est pas le cas. Cependant, il est important de créer un lien avec l'avenue de France, qui comporte beaucoup de bureaux. L'objectif n'était cependant pas de faire une architecture de bureaux. De plus, les deux bâtiments ont chacun leur écriture.

François GERARD estime que l'avenue de France est dure. Il aurait été bien que les immeubles de logements offrent une respiration.

Jean-Paul RETI regrette également cette monotonie.

Claude GALLAIRE constate que des terrasses intermédiaires sont prévues. Il demande si elles seront accessibles.

Olivier FRAISSE répond que seules certaines parties seront privatives. Le risque est qu'en location, ces terrasses ne soient pas entretenues et que des conflits de voisinage apparaissent parce qu'une famille plutôt qu'une autre aurait droit à une très grande terrasse.

II. Présentation de la démarche d'appel à projets urbains innovants lancée sur 23 sites parisiens dont 2 sur PRG (lot M5A2 et Gare Masséna)

François BODET explique que la Ville de Paris a lancé la démarche « Réinventer Paris » pour susciter des initiatives de la part de porteurs de projets innovants et variés, sur des ressources foncières qu'elle n'utilise pas. L'innovation est entendue au sens large. Elle doit répondre à des « défis » portant sur des sujets comme la participation des habitants ou usagers, la promotion des innovations dans le champ du développement durable, la contribution au rayonnement et à l'attractivité de Paris ou encore la proposition de nouveaux montages économiques.

Les 23 sites proposés pour cet appel à projets sont répartis sur l'ensemble du territoire parisien. Plusieurs sont situés dans le XIII^{ème} arrondissement, dont deux sur PRG. Certains terrains sont nus, d'autres comportent des bâtiments (hôtels particuliers, ancien conservatoire, bains-douches, bâtiments industriels, gare Masséna...). Les problématiques de construction sont différentes, les échelles également. Certains sites présentent des enjeux très importants.

Suite à l'appel à projets, 815 candidatures ont été déposées. Les moins sérieuses ou motivées ont été écartées. 650 équipes ont été retenues. Il leur a été demandé un projet précis, ainsi que le prix qui serait proposé à la Ville pour acquérir le terrain où se situerait le projet. Ces projets seront examinés par un comité de sélection principalement composé d'élus de la Ville puis les équipes retenues auront jusqu'à la fin

de l'année pour affiner leur proposition. Elles remettront alors une offre finale et un jury proposera un lauréat pour chaque site. La composition de ce jury n'est pas arrêtée mais il pourrait notamment comporter des personnalités internationales, voire des élus de grandes villes comme New York. La proposition faite par le jury sera entérinée par le Conseil de Paris pour ce qui concerne les parcelles municipales.

Annick BIZOUERNE précise que 35 équipes avaient manifesté leur intérêt pour la gare Masséna, 24 ont été retenues et 18 sont venues visiter le site. 3 équipes seront retenues à l'issue des sélections qui se tiendront entre juin et juillet. Pour le lot M5A2 (« Paris Rive Gauche »), 48 candidats se sont manifestés et au final 4 seront retenus pour préciser leur projet.

Bertrand AVRIL demande si les bailleurs sociaux de la Ville pouvaient concourir.

Claude BIRENBAUM a été surpris de voir que Paris Habitat avait soumis 13 projets.

François BODET répond qu'il s'agissait d'un malentendu. Il n'était pas question de mettre en concurrence les bailleurs de la Ville.

La question de l'innovation sera jugée à travers la programmation, la qualité de l'architecture, la prise en compte des enjeux environnementaux et la qualité de la valorisation, c'est-à-dire le prix qui sera proposé pour ces terrains. Il ne s'agit pas de les brader alors que la Ville les a achetés à une certaine époque.

François GERARD demande quel est le prix approximatif global de tous ces terrains.

François BODET indique que le prix dépend du projet envisagé.

Claude BIRENBAUM suppose que le site de Morland sera attribué au plus offrant qui proposera un projet réaliste.

Jean-Paul RETI confirme que ce site est très bien placé.

François BODET assure que le prix est un critère parmi d'autres, il n'est pas particulièrement mis en avant.

Bertrand MEARY suppose que le lot M5A2 a bien été valorisé.

Anne GOMEZ répond que la SEMAPA l'avait valorisé lorsqu'il était envisagé d'y faire un programme d'activités. Cependant, dans le cadre de l'appel à projets, il a finalement été demandé de réaliser sur ce terrain majoritairement du logement, ce qui induit une autre valorisation. Celle-ci dépend réellement du programme mis en œuvre.

Claude BIRENBAUM demande pourquoi avoir abandonné l'idée d'activités.

Anne GOMEZ l'ignore. Elle rappelle que le logement est une volonté forte de la mandature, or il est absent sur cette frange du boulevard.

Bertrand MEARY constate que l'appel à projets est tout de même très encadré.

François BODET assure que peu de sites comportent un tel fléchage.

Annick BIZOUERNE indique que pour la gare Masséna, il est simplement demandé un « lieu pouvant accueillir du public ».

François GERARD estime que l'enveloppe financière sera très présente, malgré la volonté d'innovation.

Anne GOMEZ note que la valorisation initiale du site M5A2 reposait sur la base d'un programme « activités ». Elle était donc faible. Il est probable que la valorisation à venir sera supérieure mais elle dépendra du programme.

François BODET signale que le prix de la transaction doit être approuvé par les services de l'État, qui étudient les prix du marché.

François GERARD estime que le schéma est finalement classique.

Anne GOMEZ assure que non. Ce n'est pas un promoteur qui répond à l'appel à projets mais une équipe composée de multiples acteurs : porteur du projet, architecte, utilisateurs futurs, sociologue...

François GERARD se demande si ce panachage étrange et novateur prendra le pas sur l'aspect financier.

Anne GOMEZ estime que chaque dossier constituera un cas particulier. Il sera impossible de les analyser de la même manière. Chaque projet offrira des intérêts différents. Les élus choisiront mais certainement pas en fonction des seuls critères financiers.

Bertrand MEARY propose de passer à la présentation des deux lots de PRG.

Anne GOMEZ indique que le lot M5A2 se trouvera au départ de l'allée Ivry-Paris, axe commercial et apaisé. La volonté est d'assurer l'animation de cette allée, avec un respect des règles d'alignement et en créant une ambiance de cœur d'îlot. Une continuité visuelle devra être assurée avec l'école d'architecture dont la halle et la cheminée (ex usine SUDAC) devront être mises en valeur.

Il est imposé de construire au minimum sur la partie en plein sol. Il sera aussi possible de construire au-dessus de la voie ferroviaire, partiellement ou en allant jusqu'au boulevard du général Jean Simon.

Plusieurs aspects particuliers seront examinés sur ce site : le fait d'avoir majoritairement des logements, la prise en compte de la contrainte ferroviaire, la mise en valeur de l'ancienne usine de la SUDAC, la continuité des programmes animant l'allée Paris-Ivry, la création d'une ambiance de cœur d'îlot.

Françoise SAMAIN regrette que l'idée d'avoir un immeuble d'activités soit abandonnée. Elle espère que la SEMAPA proposera un autre lieu à la place.

Bertrand MEARY demande si le volume global d'activités sur Paris Rive Gauche se trouve réduit ou si un projet alternatif sera proposé.

Anne GOMEZ indique que sur M5A2, la contrainte est d'avoir une majorité de logements, c'est-à-dire au moins 51 %. Le reste est libre. Il pourrait donc s'agir de 49 % d'activités.

Françoise SAMAIN rappelle qu'au départ, il était prévu 100 % d'activités.

Bertrand MEARY souhaite que la SEMAPA prenne en compte la question de la disparition de 5 000 mètres carrés d'activités initialement prévus sur le lot M5A2 et indique si d'autres surfaces seront proposées à la place.

Annick BIZOUERNE rappelle que le programme global de la ZAC comprend une certaine surface d'activités Il sera nécessaire de la réaliser.

Sevak SARKISSIAN souligne qu'une contrainte consiste à laisser la possibilité aux trains de marchandises de rouler, or c'est difficile avec des locaux d'activités.

François GERARD demande si la concertation pourra voir les projets proposés pour PRG.

François BODET indique qu'ils sont confidentiels pour des raisons de concurrence, jusqu'à la désignation des lauréats. Les projets refusés ne pourront toutefois être publiés qu'avec l'accord des candidats. Certains peuvent refuser de divulguer leur innovation.

Annick BIZOUERNE poursuit avec la gare Masséna. Ce site avait déjà fait l'objet d'une consultation en 2012. L'environnement a considérablement changé avec le développement des projets alentour. La gare est aujourd'hui desservie par la voie nouvelle reliée à la rue du Chevaleret. Les baies situées au droit de ce nouvel espace public pourraient désormais servir d'accès. La gare constitue potentiellement une pièce d'articulation entre la ville haute et la ville basse. Le projet devra tenir compte des problèmes complexes de nivellement. Un nouvel escalier de liaison doublé d'un ascenseur a été créé au fond de la rue Regnault. Les nouveaux programmes qui prennent place à l'Ouest de la rue Regnault (école et foyer logements) seront livrés à la rentrée 2015.

La parcelle concernée comprend l'emprise de la gare mais également un petit terrain libre au Sud. La fiche de lot y propose une constructibilité tout en ménageant une césure de 8 à 10 mètres par rapport à la gare.

Benoît ERNEK précise que si un bâtiment est construit sur ce terrain, il devra impérativement prévoir la possibilité de l'extension de la ligne 10 du métro.

Annick BIZOUERNE indique que des aménagements réversibles sont également possibles sur l'emprise de la petite ceinture qui jouxte la parcelle au droit du boulevard du Général Jean Simon.

Claude GALLAIRE juge acrobatique d'imaginer que des trains puissent rouler au niveau actuel de la gare alors qu'ils devraient ensuite franchir les deux branches de la patte d'oie de l'avenue de France ainsi que la rue Albert Einstein.

Annick BIZOUERNE indique que l'APUR a imaginé un scénario visant à utiliser les infrastructures du tram qui rejoignent celles de la petite ceinture au Sud de la gare Masséna. Paris Rive Gauche se trouverait ainsi délivré de cette contrainte.

Claude GALLAIRE note que cette contrainte n'a pas été prise en compte pour la construction de la patte d'oie de l'avenue de France.

Sevak SARKISSIAN assure que tous les aménagements ont été décidés en concertation avec RFF et la SNCF, qui pourront rétablir le profil pour utiliser les voies. Le problème est qu'il n'existe aucune visibilité sur la remise en service de l'infrastructure de la petite ceinture. La question est de savoir s'il fallait vraiment conserver la gare Masséna.

Jean-Paul RETI rappelle que beaucoup d'études ont été conduites par les associations. Elles ont insisté pour que la petite ceinture soit remise en circulation mais la SNCF a toujours freiné. Du coup, le maintien de la gare Masséna a été demandé.

A titre personnel, il juge stupide et « m'as-tu-vu » de faire participer au jury le maire de New York, ville qui ne brille pas par ses innovations urbaines. Il aurait préféré voir un représentant d'un pays du Nord par exemple.

Bertrand AVRIL demande combien d'équipes étrangères ont répondu à l'appel à projets.

François BODET répond qu'elles sont minoritaires mais leur nombre n'est pas anecdotique.

Bertrand AVRIL demande si la Ville peut décider de ne pas attribuer un lot.

François BODET confirme qu'elle pourra estimer que l'appel à projets n'a pas été fructueux.

La séance est levée à 20 heures.