

Groupe de travail Masséna-Bruneseau / Berges et déplacements

Réunion du 14 décembre 2016

LISTE DES PARTICIPANTS		
VILLE DE PARIS		
Direction de l'Urbanisme		François HÔTE, Annick BIZOUERNE
Direction de la Voirie et des Déplacements / Agence des Mobilités		Francis CHOPARD, Vincent EVRARD
SEMAPA		
Directrice générale		Sandrine MOREY
Directrice de la Communication		Nathalie GRAND
Directeur de la Programmation et de l'Urbanisme		Ludovic VION
Architecte Urbaniste – Chef de projet		Benoît ERNEK
Ingénieur – Chef de secteur		Léa RENAUD
Ingénieur – Chef de secteur		Florence DUBOIS
AUTRES INSTITUTIONS		
Ateliers LION		Mélusine LE BRUN, Joséphine DUDA
N/L (Nadau Lavergne architects)		Vincent LAVERGNE
ICF Habitat-Novedis		Olivier SLOMINSKI
Elizabeth Roulet Conseil		Elizabeth Roulet
Dominique PERRAULT Architecture		Arnaud DRANCOURT
PERSONNALITES EXTERIEURES		
Garant de la concertation		Bertrand MEARY
Personne qualifiée		Bertrand AVRIL
BUREAU DES ASSOCIATIONS		
Chargé de mission		Yann RENAUD
REPRESENTANTS DES ASSOCIATIONS		
ADA 13		Françoise SAMAIN
Association des Usagers des Transports		Farid NECHADI

APLD 91 (FRIGOS)		JEAN PAUL RETI
CONSEILS DE QUARTIER		
Conseil de quartier n° 8		Claude GALLAIRE, Marie-José PEREDA
EXCUSES		
Personne qualifiée		Pascal DIBIE
Conseil de quartier n° 8 BiblioSeine		André MESAS
La Plateforme		Claude BIRENBAUM
Conseil de quartier n° 4 Austerlitz-Salpêtrière		Frédérique LECOCCQ
Mairie de Paris – Cabinet de J.L. MISSIKA		Frédéric LUCCIONI

La séance est ouverte à 17 heures 30.

Françoise SAMAIN demande si la présentation du projet d'étude pour l'allée Paris-Ivry, retirée de l'ordre du jour de la présente réunion, sera reprogrammée dans un prochain groupe de travail. Elle trouve souhaitable que la discussion ait lieu sur ce sujet avant que le cahier des charges n'en soit finalisé.

François HÔTE répond que le périmètre de l'étude n'est pas stabilisé et que les arbitrages n'ont pas encore été faits. Par ailleurs, une réflexion est également en cours sur le regroupement de services municipaux présents dans le secteur. Un temps de préparation supplémentaire est donc souhaité, mais le cahier des charges sera présenté avant le lancement de la consultation.

Nathalie GRAND indique qu'un Bureau de la Concertation est prévu le 11 janvier où un prochain groupe de travail pourra être programmé sur ce sujet si les arbitrages ont été rendus d'ici là.

Annick BIZOUERNE précise que cette consultation devait démarrer début 2017 et qu'elle commencera au printemps 2017.

Bertrand MEARY trouve nécessaire que la réflexion conjointe de la Ville et de la SEMAPA soit suffisamment avancée pour être présentée devant la Concertation. Mais il faut aussi que ce qui a été arbitré soit modifiable dans le cadre des débats de la Concertation.

Nathalie GRAND remarque qu'il faut néanmoins que toutes les composantes de la Ville soient déjà informées.

Jean-Paul RETI fait observer que cette confusion s'ajoute au fait que les immeubles de grandes hauteurs ne marchent pas en raison de leur inadaptation aux prix du logement.

Bertrand MEARY trouve qu'il n'est pas opportun de tenir ces propos excessifs.

François Hôte indique que c'est précisément pour s'ouvrir à toutes propositions que ce projet fait l'objet d'une consultation ouverte et confirme qu'un point sera fait sur ce sujet lors du prochain Bureau de la Concertation.

I. Présentation du projet lauréat pour la réhabilitation de la Tour Loiret (lot M10D)

François HÔTE donne la parole aux représentants de ICF Novedis, Maîtrise d'ouvrage de la réhabilitation de la tour dite du Loiret.

Benoit ERNEK présente le contexte de la consultation. Construite avant l'opération PRG et par conséquent avant le sursol du secteur Masséna-Chevaleret et l'école Louise Bourgeois, la tour se retrouve aujourd'hui dans un environnement complètement modifié. Sa façade nord, notamment, donnait initialement sur les voies ferrées et se retrouvera demain sur le nouveau niveau de la ville, le long de la rue Louise Bourgeois posant la question de son traitement. Après l'ouverture de

l'école M10 Louise Bourgeois qui lui est contiguë, le projet de restructuration de la tour par ICF tombe à point nommé pour assurer son intégration au nouveau milieu urbain

A l'articulation de Paris Rive Gauche et du secteur Oudiné qui sera également restructuré, la tour ouvrira au nord sur un jardin public et au sud sur le carrefour Watt. Dans le cahier des charges, ICF a intégré les recommandations de la SEMAPA, notamment celles du Plan Climat et du Plan Biodiversité de la Ville de Paris et certaines certifications sur le plan énergétique. La consultation a été lancée au printemps. Cinq projets ont été remis dont le projet lauréat qui va être présenté.

Elizabeth ROULET précise des éléments de la programmation retenue. Actuellement, la tour Loiret abrite un foyer de 180 chambres. Le projet porte sur la restructuration de la tour en logements de petite taille : actuellement, 175 studios sont prévus. Le socle du bâtiment pourra accueillir en rez-de-chaussée, une surface commerciale, un lieu de restauration et, entre entresol 1 et entresol 2, des surfaces d'activités. Le nouvel accès aux studios de la tour se fera par la rue Louise Bourgeois et celui aux activités par la rue du Loiret.

Vincent LAVERGNE explique que l'intérêt du projet de la tour Loiret est qu'il est conditionné par le contexte tel qu'il était avant. Le fait d'être collée au mur de soutènement du faisceau ferré, d'offrir une façade aveugle pour se protéger du bruit et d'être enclavé dans son terrain crée un décalage avec le quartier tel qu'il est en train de devenir et avec les mutations urbaines actuellement en cours dans ce quartier. La manière dont elle est inscrite actuellement dans le site la rend obsolète. Le mur de soutènement est l'endroit où les deux niveaux du quartier se rejoignent : le niveau haut du nouveau quartier entre l'avenue de France et les voies ferrées, et la partie plus historique du quartier, un peu faubourienne, autour de la rue du Chevaleret. Ces deux niveaux s'articulent à travers cette tour et se consolident. C'est à travers cet objet « anti-urbain » que la consolidation de ce quartier se fait. Comment adapter aux nouveaux enjeux sociaux, urbains, économiques, un bâtiment qui vient dans un contexte qui a muté ? Pour terminer cette présentation des conditions du projet, le socle a fait l'objet d'un travail pour créer un escalier vers le niveau « haut » et l'espace résiduel situé au nord de la tour adossé au tablier de la SNCF qui créait un espace sans qualification a également été traité.

L'objet de ce projet est de faire un bâtiment qui fasse corps avec son contexte, un bâtiment contemporain avec une matrice ancienne mais aussi de le réintégrer dans son contexte urbain et notamment de résorber les zones résiduelles qui sont autour. Demain, ce sera une tour dans un jardin qui est en train de se fabriquer. Cela permet à la tour de se retourner, de trouver des vues sur Paris qui n'existaient pas depuis cet endroit-là et de créer de nouveaux logements dans la partie supérieure de la tour.

Le corps du bâtiment est entièrement occupé par les logements et le sommet est traité en dégradé pour trouver une tête plus fine. La coupe transversale montre le travail de liaison avec le socle : en remplissant l'espace résiduel, on crée pratiquement deux bâtiments l'un sur l'autre, un socle minéral sur lequel vient se poser la figure de la tour, un bâtiment qui, plus métallique, appartient plutôt à la ville « haute ».

Cette mutation générale se fait en trois mouvements : la tour se retourne, s'étend sur le jardin et s'élève avec quatre niveaux créés. L'application du PLU fait que l'on peut monter à 50 mètres depuis la rue du Loiret et à 50 mètres depuis la rue Louise Bourgeois, ce qui crée une cascade de terrasses plein sud de grande qualité. La surélévation sera en ossature bois de façon à enlever le moins de choses possibles à la tour, à répondre à des exigences environnementales de moindres nuisances possibles du chantier et de donner un effet de nouveauté. Respecter la trame de la tour existante permet de faire le moins de travaux possible, de réduire l'impact du chantier et d'intervenir de façon minimale. La surélévation sera faite à partir d'éléments préfabriqués de façon également à minimiser l'installation de chantier.

La cascade de terrasses permet de créer des terrasses privées et des terrasses collectives. Au dernier étage, une salle de sport, une laverie et un petit espace collectif seront le « salon » de cette grande maison. Il y a également un projet de végétalisation de la toiture sommitale.

Au rez-de-chaussée, un petit volume vient occuper l'espace résiduel de la parcelle non-exploité jusqu'alors, créant ainsi un alignement sur rue. Le socle crée une succession de plans : du point de vue d'un piéton, se succèdent le premier niveau du socle, celui du restaurant, le deuxième niveau du socle, qui le relie au niveau de la rue Louise Bourgeois, et ensuite, le bâtiment, avec un interstice entre les deux, l'espace d'accueil où les habitants ont leurs boîtes aux lettres et des espaces collectifs. Le socle vient dessiner le parcellaire et résorber l'espace résiduel à l'entrée du tunnel de la rue Watt avec une terrasse végétalisée. Une partie sera celle du restaurant, et l'autre sera l'accès aux activités (l'implantation d'un cabinet médical est envisagée). On a donc deux programmes distincts.

Activités :

- restaurant et cabinet médical, accessible par la rue du Loiret
- des logements accessibles depuis la rue Louise Bourgeois

Elizabeth ROULET précise qu'il s'agit là des accès principaux : le bâtiment comprend également un accès secondaire aux logements par la rue du Loiret où se situe le local vélo.

Bertrand AVRIL souhaite revenir sur le programme de l'opération. Les 180 chambres d'origine qui seront transformées en studios étaient-elles des chambres pour une ou plusieurs personnes ? Le programme porte-t-il sur un foyer de jeunes travailleurs ?

Olivier SLOMINSKI répond qu'il s'agissait de 195 chambres pour une personne. Les studios créés seront loués à loyer libre, non-conventionné, non-plafonné. ICF Novedis fait partie d'ICF qui comprend ICF la Sablière. ICF Novedis concerne en priorité les cheminots SNCF hors-plafonnement de ressources ESH. Ces logements de 20-25m² s'adressent particulièrement aux célibataires, voire aux couples, aux personnels SNCF seuls, mutés sur Paris pendant deux ou trois ans pour des raisons professionnelles, ils seront loués selon un bail de loi 1989 sur deux-trois ans. Si le contingent de cheminots ne remplit pas l'immeuble, la location des studios restants est ouverte à tout un chacun.

Elizabeth ROULET précise que la surface habitable actuelle est de 3000 m² et le projet prévoit une SHT de 3922 m².

Bertrand AVRIL demande quelle est l'évolution du bâtiment en nombre de niveaux.

Elizabeth ROULET répond que l'attique actuel abritant la chaufferie va être démolie car l'immeuble sera relié au CPCU (suppression d'un niveau), et que quatre niveaux vont être créés, chacun en retrait par rapport au précédent. Par rapport à la surface habitable, un socle est créé mais le bâtiment est rehaussé, compensant ainsi la surface habitable perdue en pied d'immeuble, et l'escalier intermédiaire situé actuellement sur la façade aveugle va être repositionné en centre de l'immeuble, laissant la place à des logements complémentaires ouvrant sur la, rue Louise Bourgeois.

Bertrand AVRIL demande si la libération de l'immeuble est déjà engagée.

Olivier SLOMINSKI répond par l'affirmative. Le bâtiment était initialement occupé par un foyer géré par Parme à qui une dédite a été signifiée. Depuis deux ans, l'association Aurore l'occupait pour y loger des personnes en difficulté par une convention temporaire arrivant à terme à la fin juillet 2017.

Elizabeth ROULET indique que le planning est fait de façon que les travaux puissent commencer dès la fin de cette convention et de la libération de l'immeuble.

Jean-Paul RETI demande si et comment seront relogés les actuels occupants des lieux.

Olivier SLOMINSKI répond que ce sont les prérogatives d'Aurore qui doit bénéficier d'autres possibilités avec d'autres partenaires.

Jean-Paul RETI demande si la cascade de terrasses a été conçue pour répondre aux obligations réglementaires en termes de prospect ou pour avoir des terrasses.

Vincent LAVERGNE répond que les deux se sont combinés. L'application du règlement en matière de prospects a permis de réaliser les terrasses.

Jean-Paul RETI demande pourquoi la programmation d'un restaurant est posée comme une option privilégiée.

Elizabeth ROULET répond que le cahier des charges de l'opération demandait aux équipes de répondre sur un programme de base entièrement consacré au logement avec une variante portant sur un travail sur le socle. Le projet lauréat du cabinet Nadau-Lavergne a été retenu avec un programme ne comportant pas cette interprétation du socle. Un travail a par la suite été engagé avec la SEMAPA sur la programmation de ce socle qui a abouti à cette hypothèse de travail permettant de guider les architectes pour la suite du travail du socle. Mais aucun preneur n'est à ce jour identifié.

Jean-Paul RETI rappelle que les associations ont réclamé depuis le début de l'opération PRG des surfaces de rez-de-chaussée acceptables pour que des activités puissent s'y installer. Il demande quelles sont les dimensions sous plafond des locaux du socle.

Benoit ERNEK répond que les hauteurs sous plafond ne sont pas partout les mêmes car le projet est réalisé sur la base d'un existant avec un cloisonnement déjà très défini.

Elizabeth ROULET précise que, sous la tour, les hauteurs sont effectivement contraintes par l'existant mais que, sur l'extension, le projet permet un peu plus de hauteur, en tout cas pas au-dessus de 3 mètres sous plafond. La surface fait 280 m².

Vincent LAVERGNE indique que, dans l'hypothèse d'un restaurant, il ne saurait pour autant s'agir d'une grande surface.

Jean-Paul RETI observe qu'une surface de 280 m² ne permet pas l'installation de n'importe quelle activité mais il reconnaît les contraintes de l'existant. Il fait remarquer également qu'un bâtiment de HLM de la Sablière existait pour les cheminots sur l'actuelle rue neuve Tolbiac avant l'opération PRG mais qu'il a été démoli depuis, envoyant en banlieue les cheminots travaillant sur le faisceau ferré de la gare d'Austerlitz. Il demande où les cheminots occupant initialement la tour du Loiret seront pour leur part relogés.

Farid NECHADI observe que l'équilibre trouvé au niveau architectural n'est pas forcément trouvé au niveau social du quartier. Il craint que cette tour n'opère une rupture entre elle et le reste du quartier.

Vincent LAVERGNE trouve que le quartier est au contraire très équilibré.

Farid NECHADI pense que cet équilibre existe de l'autre côté de l'avenue de France, mais moins du côté Chevaleret-Oudiné qui reste un quartier très populaire. Selon lui, il manque donc un intermédiaire.

Ludovic VION répond qu'un programme prévu autour du jardin à venir sur le sursol prévoit toutes sortes de catégories de logements.

Claude GALLAIRE remarque que ce programme se situe sur le niveau haut de la dalle et que la réhabilitation de la tour du Loiret était peut-être l'occasion de « mettre un pied » dans le 13^e du bas en articulation avec la dalle. Les habitants du quartier Chevaleret-Oudiné-Loiret se retrouvent en contre-bas de la dalle et l'école Louise Bourgeois tourne le dos au vieux 13^e car l'entrée est située sur la dalle, rue Louise Bourgeois.

Nathalie GRAND observe que cette école s'adresse aux deux populations mais que les habitants du quartier Chevaleret-Oudiné doivent prendre les escaliers des rues Renault ou Watt.

Benoît ERNEK ajoute que cette école a été dimensionnée pour les besoins de PRG et que les habitants de Chevaleret-Oudiné disposent déjà d'une école primaire dans leur îlot.

Annick BIZOUERNE fait remarquer que la tour du Loiret ne comprendra pas de logements de luxe mais des studios pour des cheminots.

Olivier SLOMINSKI précise qu'ils s'adressent aux cheminots dont le revenu dépasse le plafond des logements sociaux et intermédiaires.

François HÔTE explique que le modèle économique de la programmation de cette opération est lui-même contraint par les contraintes techniques de la réhabilitation.

Olivier SLOMINSKI confirme que le bâtiment a été construit dans les années 70 avec un programme qui répondait alors à une demande (des salles communes à chaque niveau) mais qu'il n'est plus d'actualité et que les chambres y sont toutes petites et mal conçues pour les besoins actuels.

Elizabeth ROULET ajoute que, y compris du temps de sa gestion par Parme, les loyers y ont toujours été libres. La résidence ayant été délaissée par Parme, une convention précaire de deux ans a été conclue avec l'association Aurore pour héberger des personnes en difficulté.

Bertrand AVRIL demande si les contraintes de la structure du bâtiment à reprendre ont interdit une programmation plus mixte.

Olivier SLOMINSKI répond que les poutres, les murs de refend et autres contraintes l'ont effectivement rendu très difficile.

Vincent LAVERGNE précise que le bâtiment est conçu dans la logique du logement de masse rapidement construit avec des structures extrêmement optimisées et donc très compliquées à modifier. Pour autant, les logements prévus à terme seront plus confortables que les chambres actuelles.

Elizabeth ROULET indique que pour trois chambres actuelles, le projet crée deux studios.

Françoise SAMAIN demande si les locaux d'activités, restaurant et cabinet médical, sont également locatifs. Elle demande aussi si des expériences existent déjà sur la vie dans ce genre d'immeubles exclusivement composés de studios. Elle se pose notamment la question de la nécessité de locaux de services ou collectifs.

Olivier SLOMINSKI répond qu'il vit dans ce genre d'immeuble en semaine et que la demande de ce genre d'habitat pour roulants est forte au sein de la SNCF.

Elizabeth ROULET explique que le projet regroupe les locaux collectifs au sommet de la tour avec une salle de gym, une laverie traitée comme un lieu de convivialité avec un coin "cafétéria", et une terrasse collective.

Olivier SLOMINSKI indique que ni l'occupant ni le statut d'occupation des locaux du socle ne sont pour l'instant connus. Ils pourront être loués, vendus ou loués puis vendus.

Françoise SAMAIN note que ces locaux pourraient être intéressants pour abriter des activités ou des structures d'animation de la vie locale.

Olivier SLOMINSKI précise que le cabinet médical et le restaurant ne sont que des pistes pressenties dans les discussions avec la SEMAPA mais que rien n'est fixé pour l'instant.

Ludovic VION confirme que ces besoins ont été identifiés et retenus comme des pistes de travail mais sans garantie qu'ils se concrétiseront.

Claude GALLAIRE note que le Conseil de quartier de ce secteur demande depuis longtemps des lieux pour accueillir des activités, des associations, des initiatives locales, dans le genre d'une maison de quartier. Cela a notamment été réclamé lors de la programmation de la gare Masséna mais la question se pose ici aussi, au moins en ce qui concerne le rez-de-chaussée.

Annick BIZOUERNE mentionne que le projet Ré-alimenter Masséna pour la Gare Masséna inclut cette dimension.

Jean-Paul RETI demande si le projet Ré-alimenter Masséna est définitivement fixé.

Annick BIZOUERNE répond que c'est effectivement le cas. Ce projet a été choisi par le jury du concours Ré-inventer Paris et présenté en groupe de travail de la concertation PRG.

Jean-Paul RETI remarque que les locaux collectifs ont été nombreux dans les années 70 en France et encore actuellement en Allemagne ou dans les pays nordiques. Cette tendance va revenir en France pour des raisons d'économie et d'écologie. La laverie collective va dans ce sens mais les mentalités pourraient encore être rétives ou réfractaires à l'utiliser. Il demande donc si la taille des studios a été conçue de façon à empêcher d'emblée l'installation de machine à laver individuelle.

Olivier SLOMINSKI répond qu'il n'y aura pas de machine à laver dans les logements.

Elizabeth ROULET précise qu'il est toujours possible d'en mettre une mais qu'il n'y a pas de niche prévue pour cela et que les salles de bains ne réservent pas de place pour en mettre une.

Françoise SAMAIN demande comment s'organisent les terrasses.

Olivier SLOMINSKI répond que, en partie sommitale, il y a une terrasse collective, des terrasses privatives liées à des logements.

Jean-Paul RETI demande si la toiture terrasse la plus haute est accessible et collective et, si non, pourquoi.

Olivier SLOMINSKI répond qu'il s'agit d'une toiture technique donc non-accessible aux habitants pour des raisons de sécurité.

Jean-Paul RETI rétorque que cet argument est toujours invoqué alors que plusieurs bâtiments le permettent à New York ou à Rome, par exemple. Ici, cette surface est donc perdue.

François HÔTE précise que le gazon sert aussi à la rétention d'eau. Il demande quelle est l'épaisseur de terre prévue.

Vincent LAVERGNE l'estime pour l'instant entre 20 et 30 cm. Il indique que, à défaut de cette terrasse en toiture, le projet comprend d'autres terrasses accessibles individuelles ou collectives. Il explique également que la végétation d'une toiture peut souffrir si celle-ci est accessible. Or, celle-ci peut aussi faire office de corridor biologique pour les graines, les oiseaux, etc.

Jean-Paul RETI agrée cet argument mais réitère son rejet de celui de la sécurité.

II. Point sur le projet TZen5 et présentation du projet de restructuration de la desserte bus

François HÔTE introduit la seconde partie de la réunion. Celle-ci porte sur les transports et est présentée par l'Agence de la mobilité de la Direction de l'urbanisme.

Annick BIZOUERNE rappelle que le projet de TZen5 a déjà été présenté en mai 2013 dans le cadre de ce groupe de travail, le STIF était venu présenter le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP). Le STIF est revenu présenter en avril 2015 un stade plus avancé du projet (Schéma de principe) avant l'enquête publique qui s'est déroulée pendant l'été 2016. Aujourd'hui, l'Agence de la mobilité fera un point sur l'avancement du dossier du TZen5 et présentera la restructuration du réseau de bus envisagée à l'échelle de Paris avec un Zoom sur PRG.

Francis CHOPARD rappelle les caractéristiques du projet : le TZen 5 se déploie sur 9 km de linéaire entre Paris et Choisy le Roi dont 1,4 km environ dans Paris. 19 stations sont créées dont 3 en desserte de Paris : Grands Moulins, Portes de France et Bruneseau-Marcel Boyer. La fréquentation ciblée est d'une cinquantaine de milliers de voyageurs par jour avec des horaires de service de 5h30 à 00h30 et une fréquence de 5 mn aux heures de pointe, voire un peu plus. Le temps de parcours est d'environ 30 mn et l'offre de service est celle d'un bus à haut niveau de service (BHNS) avec un matériel climatisé.

Claude GALLAIRE demande où seront situées précisément les stations parisiennes.

Francis CHOPARD indique que cela sera présenté un peu plus tard avec la diapo adéquate et continue sa présentation. Le projet est piloté par le STIF avec un coût des infrastructures représentant environ 110 millions d'euros et un matériel roulant de 25 millions d'Euros pris en charge en totalité par le STIF. Les partenaires du projet sont les territoires, les aménageurs des projets urbains traversés. Le matériel roulant fait 24 mètres linéaires bi-articulé en trois parties.

Les principaux pôles d'intermodalité sont situés à Paris sur le terminus et la Porte de France mais également à Vitry sur Seine, gare des Ardoines, en lien avec la future ligne 15 du Grand Paris Express. La station Porte de France fait le lien avec le tramway et le terminus Grands Moulins fait le lien avec le RER C et la ligne 14 du métro.

Pour la section Avenue de France Le TZen5 roulera en site propre dédié coté terre-plein central et les stations seront côté trottoir. Les pistes cyclables seront donc conservées sur le terre-plein. A la Porte de France, la circulation est axiale et les bus circulent et stationnent le long du trottoir. Dans le secteur Bruneseau, le site propre devient latéral et la circulation du Tzen s'organise dans le sens de circulation selon un tracé dissocié: le TZen prend la rue Bruneseau dans le sens Nord-Sud entre la porte de France et les quais et, dans le sens inverse, il emprunte la rue Berlier. Le troisième arrêt se situe à Ivry, en limite communale.

Les nouveautés concernent le calendrier du projet. L'enquête publique s'est déroulée à l'été 2016 et a fait l'objet d'un avis favorable du commissaire enquêteur assortie de 8 recommandations et 2 réserves. . En octobre 2016 le conseil d'administration du STIF a approuvé la déclaration de projet afférente. Une équipe de maîtrise d'œuvre des études sera désignée en juillet 2017. Celle-ci sera composée d'une équipe de maîtrise d'œuvre générale et d'une équipe de maîtrise d'œuvre spécifique pour les sites de maintenance et de remisage projeté à Choisy-le-Roi. Le travail d'étude pour l'avant-projet démarrera à l'automne 2017 pour une mise en service évaluée à fin 2021-2022.

La principale recommandation du commissaire enquêteur concernant la partie parisienne du projet est relative au terminus Grands Moulins. Plusieurs observations ont en effet demandé la prolongation de la ligne au nord. Une recommandation du rapport porte donc sur la poursuite de la réflexion sur un prolongement de la ligne jusqu'au métro Quai de la Gare et le STIF s'est engagé à poursuivre les échanges avec les acteurs locaux. Les autres recommandations concernent la gare des Ardoines, l'insertion urbaine de la ligne ou la concertation. Le STIF s'est d'ores-et-déjà entouré d'une équipe d'Assistance à Maîtrise d'Ouvrage (Algoé et SNC Levallin) pour travailler sur l'insertion paysagère de la ligne.

Claude GALLAIRE demande de quelle manière le site propre laissera de la place aux voitures et aux bus sur l'avenue de France.

Annick BIZOUERNE indique que certaines lignes de bus vont être remplacées par le TZen5.

Vincent EVRARD présente le projet de restructuration générale du réseau de bus parisien lancé par le STIF, la RATP et la Mairie de Paris et son impact sur le territoire de PRG. Celui-ci porte sur les lignes parisiennes (à deux chiffres) et leurs extensions en banlieue et a été lancé par le STIF, maître d'ouvrage, au début de l'été 2016. La concertation s'est déroulée du 19 septembre au 30 novembre 2016 et a été très suivie, avec 2000 contributions sur le site Internet et une dizaine de grandes réunions. Elle sera suivie par la mise en place d'une Commission extra-municipale des déplacements le 26 janvier 2017 qui en fera la restitution. Une concertation du STIF sur la modification du réseau de bus au plan régional s'est déroulée parallèlement à la concertation au plan parisien, le tout regroupé sous l'intitulé « Grand Paris des bus ».

Un plan définitif sera fixé début 2017 et la mise en service du nouveau réseau est prévue en septembre 2018 d'un seul coup du jour au lendemain. Entre-temps, la Mairie doit réaliser des aménagements de voirie permettant une bonne circulation des nouvelles lignes et la RATP doit se réorganiser selon ces nouvelles lignes.

L'actuel réseau de bus est âgé de 60 ans. Depuis sa mise en place dans les années 50, on a observé une diminution de la population résidente et des emplois dans les quartiers centraux et une augmentation dans les quartiers périphériques. Les points d'arrêts sont pourtant sur-représentés dans le centre de Paris par rapport à sa périphérie. Le projet vise donc à mieux desservir la population actuelle de la périphérie parisienne et à dédensifier le centre en répartissant mieux les lignes, à traiter les points durs en partenariat avec la Ville de Paris (aménagement de voirie), à augmenter la capacité de desserte entre ces points par de nouveaux itinéraires et à passer le périphérique vers les communes limitrophes. Le plan actuel comprend 60 lignes dont une trentaine verra ses itinéraires modifiés. Les travaux de voirie visent également à améliorer la fréquence, la rapidité, la priorité aux feux.

La Ville de Paris porte également un projet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) desservant une « rocade des gares » reliant Montparnasse à la gare de l'Est dans un premier temps puis complétée vers l'ouest par la suite, mais aussi les quais hauts de la rive droite, et ce possiblement jusqu'en banlieue, et bouclant le Tramway des Maréchaux par des BHNS. La volonté est également affirmée de prévoir des liaisons avec le Grand Paris Express en étirant des lignes de bus et de métro.

Pour ce qui concerne PRG, la ligne 61 serait prolongée jusqu'à la place d'Italie, desservant le nord de PRG. La ligne 325 serait prolongée jusqu'à Quai de la Gare par l'avenue de France. Une ligne 25 est créée qui préfigure le TZen5 et sera modifiée lors de la mise en service de ce dernier. La ligne 89 ne fait plus sa chicane par les quais de Seine, remplacée à cet endroit par la 325. Une ligne 71 est créée reliant la porte de la Villette au 13^e arrdt par l'est parisien avec deux hypothèses de terminus : la Gare d'Austerlitz ou la Bibliothèque Nationale.

Le réseau restructuré présente une forte densification de l'offre de transport. Le positionnement détaillé des points d'arrêts sera déterminé quand le plan du réseau sera arrêté. Plus de 100 points d'arrêts supplémentaires seraient créés pour seulement quelques suppressions.

Vincent EVRARD propose de passer aux questions. Il précise qu'il ne représente pas le STIF mais la Direction de la voirie de la Ville de Paris et qu'il peut entendre toutes les remarques et essayer de répondre à toutes les questions d'ordre technique sauf celle portant sur la pertinence de ce projet ou de telle ou telle ligne.

Marie-José PEREDA s'étonne que la ligne restructurée du 83 soit identique à la ligne actuelle. Elle signale que cette ligne dessert notamment plusieurs maisons de retraite.

Farid NECHADI précise que le changement du 83 ne passera plus par la rue Charles Moureu mais par la rue Nationale.

Vincent EVRARD sait que cette ligne n'aura plus son terminus à Haussmann mais à Invalides. Il n'a pas plus d'information sur cette ligne qui ne dessert par PRG.

Farid NECHADI indique que l'AUT trouve positive la modification concernant le 325 mais se demande où se trouvera le terminus.

Vincent EVRARD répond que ce terminus est prévu pour l'instant au niveau du métro Quai de la gare, sur le trottoir de la rive sud du Boulevard Vincent Auriol.

Bertrand MEARY demande si, lorsque le TZen5 sera mis en service, le 325 continuera sur cette portion de son parcours.

Vincent EVRARD répond par l'affirmative.

Farid NECHADI rappelle que la chicane du 89 est le fruit de la lutte des habitants et commerçants du quartier du Quai de la Gare. La ligne passait auparavant sur les quais d'Austerlitz et de la Gare et avait été modifiée brusquement. Or, l'AUT considère que ce bus doit permettre une desserte fine tandis que la desserte rapide doit être assurée à terme par le TZen5 dont l'AUT souhaite que le terminus se trouve au niveau du métro Quai de la Gare, voire à la Gare d'Austerlitz. La modification du 89 ne le satisfait donc pas et cela a été signifié au STIF dans le cadre de la concertation qu'il a organisé.

Annick BIZOUERNE précise que le STIF était invité à ce groupe de travail mais n'a pas souhaité être présent dans le cadre d'une concertation spécifique de PRG.

Farid NECHADI juge positif le prolongement du 61 qui pose néanmoins un problème. Quant au 25, qui préfigure le TZen5, il devrait aller dès la modification du réseau de bus jusqu'à Quai de la Gare, voire Gare d'Austerlitz, tout comme le TZen5 qui pourrait ainsi effectuer son demi-tour sur la place Valhubert. Il pourrait aussi aller jusqu'à Gare de Lyon de façon à assurer la liaison entre les deux gares.

Farid NECHADI s'inquiète également du stationnement des bus aux stations de la Bibliothèque François Mitterrand. Actuellement, le 62, le 89 et le 132 y coexistent déjà avec difficulté au niveau du stationnement. Il se demande comment vont pouvoir stationner le 25 et le TZen5 qu'il est proposé de rajouter.

Vincent EVRARD répond que l'analyse du positionnement fin des points d'arrêts n'est pas encore faite et fera encore l'objet d'un travail avec le STIF.

Farid NECHADI indique qu'un représentant de la Direction de l'Urbanisme lui a assuré que des aménagements de voirie seront faits.

Annick BIZOUERNE confirme que la Ville travaille avec la SEMAPA pour trouver des aménagements permettant le bon fonctionnement des transports en commun dans l'espace public sans perdre de vue le confort et l'agrément des circulations piétonnes.

Vincent EVRARD reconnaît que l'accumulation des lignes de bus peut avoir des effets indésirables tels que des « murs de bus » mais que la volonté existe à la Ville d'y remédier

Bertrand MEARY pointe que, malgré toutes les bonnes volontés, l'accumulation des lignes de bus en un même point représente un risque technique de surcharge de l'espace public.

Annick BIZOUERNE répond que les terminus et les stations peuvent être espacés et situés en des points différents d'un même quartier et que ce sujet reste à travailler.

Vincent EVRARD confirme que les arbitrages restent à prendre en la matière : espacer les stations risque aussi de dégrader les correspondances entre les bus alors que la volonté est aussi de faciliter les échanges des voyageurs entre bus.

Claude GALLAIRE juge mal estimée la correspondance entre le terminus du TZen5 tel qu'il est actuellement prévu au niveau de la rue des Grands Moulins et l'accès à la ligne 14 du métro. Sur cette base, il doute que le STIF ait réellement un grand souci des correspondances.

Vincent EVRARD évoque la volonté de travailler notamment sur les correspondances autour des grands pôles comme Châtelet ou les gares mais explique que, étant donné l'encombrement de la voirie actuelle, il semble toujours difficile de disposer de suffisamment de place pour aménager à ces endroits l'équivalent de « gares routières ».

Claude GALLAIRE en convient et en conclut que l'insertion du TZen5 dans ces espaces n'est donc pas forcément opportune.

Annick BIZOUERNE remarque que le TZen5 répond pourtant à une demande et notamment de certaines associations qui souhaitent voir prolonger son trajet jusqu'à la Gare d'Austerlitz.

Claude GALLAIRE en convient également mais précise que tout le monde n'a pas le même avis sur la question. Il remarque en outre que, entre ses présentations initiales et le projet actuel, le STIF n'a pas beaucoup modifié son projet de TZen5, si ce n'est le fait de situer les stations le long des trottoirs latéraux. Il observe que cette difficulté est entièrement redevable du matériel roulant prévu pour le TZen5 et notamment de l'absence de portes des deux côtés des véhicules ainsi que des exigences des rames pour leur retournement aux terminus. C'est pour lui la raison pour laquelle le Tzen5 n'est pas viable sur l'avenue de France.

François HÔTE remarque néanmoins que, suite aux échanges dans le cadre de la concertation, le terminus du TZen5 dans Paris a été reporté à Grands Moulins alors qu'il était initialement prévu à Gare d'Austerlitz ou à Quai de la Gare. Il demande comment est prévue cette boucle de retournement en l'état actuel du projet.

Vincent EVRARD répond que le 325 arrive par l'avenue de France, descend sur le boulevard Vincent Auriol et fait le tour de l'îlot.

Claude GALLAIRE remarque qu'il s'agit du parcours du 325, et non du TZen5.

François HÔTE répond qu'il s'agit aussi du Tzen5 puisque le rapport d'enquête publique recommande que la réflexion soit poursuivie sur le prolongement du Tzen5 jusqu'à Quai de la Gare.

Farid NECHADI remarque que la solution serait encore plus simple dans le cadre d'un prolongement jusqu'à la Gare d'Austerlitz. Il note que les problèmes de coexistence

des bus va également se poser dans ce secteur qui comprendra le 325, le 61 prolongé jusqu'à la place d'Italie par l'avenue Pierre Mendès-France ainsi que le 89.

Vincent EVRARD explique que le secteur Austerlitz appelle également des réflexions et des analyses fines complémentaires incluant notamment les pistes cyclables.

François HÔTE observe en outre que cette réflexion prend place dans le projet de rocade des gares.

Claude GALLAIRE ajoute que, en sus de ces désordres, les avenues de France et Pierre Mendès-France sont encore en travaux et ne sont pas disponibles pour une circulation normale des bus tant que la voie supplémentaire n'est pas ouverte. C'est aussi le cas du côté de la Porte de France.

Jean-Paul RETI rappelle qu'une proposition avait été faite au début de l'opération PRG pour un tramway sur l'avenue de France relié à la Petite Ceinture. Il note que l'idée de tramway sur les Maréchaux a repris partiellement cette idée. Mais celle-ci reste intéressante techniquement car les rails répartissent mieux le poids des rames de tramway et entraînent donc moins de risques de fissures dans la dalle que pose l'arrivée d'un bus lourd articulé.

Vincent EVRARD ajoute que les coûts d'un BHNS sont néanmoins environ 5 fois inférieurs à ceux d'un tramway.

Jean-Paul RETI en convient mais considère qu'il faut également penser au long terme et aux coûts des réparations de dégâts qu'un BHNS pourrait causer à la dalle.

Farid NECHADI revient sur la question des rocades. Le 89 assurait la fonction complémentaire de ligne radiale avec une desserte fine du quartier Quai de la Gare et il déplore que, dans le projet de restructuration, cette ligne devienne une radiale rapide.

Françoise SAMAIN demande si, à l'occasion de cette restructuration, il est prévu de permettre de passer du bus au métro avec un même ticket.

Vincent EVRARD reconnaît que cette demande fut récurrente durant la concertation et portée par la Mairie de Paris. Le STIF l'a entendu et a annoncé y réfléchir mais rien encore n'a été validé en ce sens.

Bertrand MEARY fait remarquer que ce point soulève une question de financement délicate à résoudre.

Claude GALLAIRE aborde la question du projet de prolongement de la ligne 10 du métro.

François HÔTE observe que ce projet relève d'une toute autre catégorie tant au plan du coût que de la capacité de transports attendue.

Claude GALLAIRE fait l'hypothèse que le TZen5 sert à faire patienter en attendant ce prolongement ... ou qu'il permette de faire oublier ce projet.

Annick BIZOUERNE indique qu'une association a été créée à cet égard, « la Grande 10 », à laquelle tout un chacun peut adhérer. Elle réunit des collectivités territoriales, des promoteurs, des acteurs du territoire ayant intérêt à voir se prolonger la ligne 10 pour défendre ce projet et s'assurer qu'il passe à court terme de la phase d'étude émergente à une phase plus concrète.

Claude GALLAIRE rappelle que cette ligne est désormais nécessaire notamment au regard des aménagements réalisés de façon préventive par la SEMAPA.

Annick BIZOUERNE indique que le début des travaux a été annoncé pour 2027 pour une mise en service prévue en 2030 pour, dans un premier temps, un prolongement jusqu'à la place Gambetta à Ivry puis un développement vers Vitry et la ligne 15 du Grand Paris Express.

Farid NECHADI demande comment ce projet s'articulera avec le RER C.

Annick BIZOUERNE répond que le RER n'assure pas le même type de desserte que le métro : les inter-stations sont beaucoup plus longues et en ce qui concerne le RER C les fréquences peuvent difficilement être augmentées.

Farid NECHADI souligne les nombreux problèmes posés par le RER C en matière de retards mais aussi de matériel et d'infrastructures.

François HÔTE clôt la réunion à 19h45.