

Atelier participatif sur le projet Masséna-Bruneseau le 11 juin 2009

Compte-rendu de l'atelier thématique établi par Gwenaëlle d'Aboville, en charge de l'animation, et Marion Daché, Ville Ouverte.

Compte tenu du nombre de participants présents en début de soirée, un seul atelier est organisé, commun aux trois thèmes initialement prévus : « concevoir un quartier respectueux de l'environnement », « favoriser une vie urbaine riche et diversifiée », « créer un lien entre Masséna-Bruneseau, Ivry-sur-Seine et les quartiers environnants ».

Une quarantaine de personnes participe, dont un habitant d'Ivry. Annick Bizouerne (direction de l'urbanisme, Ville de Paris) et Elisabeth Duflos (SEMAPA) sont présentes pour répondre aux questions précises sur le projet. Trois professionnels interviennent en qualité d'experts : Véronique Granger, programmatrice chez Pro-Développement, Francis Beaucire, géographe spécialiste des transports et Antoine Viger-Kohler, architecte de l'agence TVK. Sevak Sarkissian, architecte des Ateliers Lion, est présent pour répondre aux questions et participer à la réflexion du groupe.

Retour sur le projet des Ateliers Lion

Sevak Sarkissian revient sur les grands principes du projet, pour répondre à trois questions ayant émergé sur le projet au cours des premiers ateliers participatifs du 14 mai 2009.

1. Comment le projet s'efforce-t-il de créer des liens entre Paris et Ivry ?

C'est l'essence même du projet que d'essayer de créer un lien entre Ivry et Paris. Les ruptures existantes sur le quartier de Masséna-Bruneseau sont dues notamment à la place qu'occupe l'échangeur du périphérique. Les passages existants entre Ivry et Paris (quai d'Ivry ou au niveau de l'échangeur, par exemple) ne sont conçus que pour la voiture. Des emprises de voiries très larges accentuent cette impression. Le projet des Ateliers Lion réduit ces ruptures par un meilleur dimensionnement de la voirie, afin que les voitures ralentissent et que piétons et cyclistes soient plus à l'aise.

2. Comment l'allée Paris-Ivry fonctionne-t-elle ?

L'allée Paris-Ivry est un élément phare du projet dans la création de liens entre Paris et Ivry. Elle n'est pas un élément complètement nouveau, importé dans le projet. Elle existe déjà en partie à Paris Rive Gauche. Elle part de la halle aux Farines et traverse le Bioparc en direction d'Ivry. Les étudiants empruntent déjà ce tronçon aujourd'hui. Dans le projet, l'allée est prolongée pour rejoindre l'école d'architecture et poursuivre jusqu'à Ivry. L'idée est de faire cohabiter piétons et bus sur un tronçon. Le travail se poursuit pour en faire un véritable lieu d'animation. L'implantation de commerces devrait participer de cette animation, et contribuer à créer un lien entre Paris et Ivry.

3. Comment le secteur des Rives de Seine a-t-il été conçu ?

Sevak Sarkissian rappelle que le projet présenté n'est pas un projet d'architecture : on ne connaît donc pas à ce stade la forme définitive des bâtiments. On a actuellement une « enveloppe » dans laquelle les bâtiments s'inséreront. L'architecture exacte des bâtiments sera élaborée plus tard.

Quelques repères en termes de hauteur de tours sont donnés :

- les tours des Olympiades font 50 et 100 mètres,
- la tour Montparnasse fait 210 mètres,
- les tours Cœurs Défense font 160 mètres,
- les tours Mercuriales font 122 mètres.

Le projet des Ateliers Lion fait le choix d'implanter des immeubles de bureaux de grande hauteur, au bord du boulevard périphérique, considérant que ce type de construction est le plus à même de voisiner avec les nuisances du périphérique. 4 tours sont prévues, représentant 160 000 m² de surface de plancher.

Le seuil de classement ITGH (immeubles de très grande hauteur) de 200 mètres pour les activités de bureaux n'est pas atteint. La tour la plus haute atteindra 150 mètres. Son emplacement au croisement de l'avenue de France et du boulevard Jean Simon a été choisi car il est le point le plus haut du quartier. Ce n'est pas une « tour solitaire ». On évite aussi tout effet de symétrie, par volonté de ne pas faire de ce projet une « porte de Paris ».

Suite aux réactions des participants à cette présentation (*retranscrites en italique*), 5 grands sujets sont abordés au cours de l'atelier : la continuité entre Paris et Ivry, la mobilité sur le secteur de Masséna, vivre au pied des tours, les commerces, l'insertion du périphérique.

La continuité entre Paris et Ivry

- *Un participant a le sentiment que, même si les 4 tours les plus hautes ne sont pas symétriques, elles créent malgré tout une nouvelle porte de Paris. Ça ne va pas dans le sens de la création de liens entre Ivry et Paris. Le bâti du côté d'Ivry est encore très bas, et les tours créeront selon lui un obstacle visuel.*

Sevak Sarkissian répond que le projet n'est pas dans le même esprit que ce que l'on trouve à la Porte de Choisy, par exemple : ce ne sont pas des dizaines d'immeubles hauts, mais 4. La volonté est bien de créer de la continuité urbaine. La Ville d'Ivry est attentive aux évolutions engendrées par ce projet, et pourrait les prendre en compte dans ses mutations futures.

Gwenaëlle d'Aboville informe qu'en septembre 2008, Ivry et Paris ont conjointement demandé une étude à l'APUR (atelier parisien d'urbanisme) pour étudier la mise en la cohérence des projets à Ivry et à Paris. L'APUR a participé aux réflexions sur les questions concrètes du projet, notamment sur le niveau de la rue Bruneseau.

- *Une participante exprime son étonnement quant au contenu du projet quant à la création de lien entre Paris et « Remplir les trous, ce n'est pas la solution ». C'est la continuité de l'espace urbain qui compte. Comment travaille-t-on avec ce qui existe déjà sur ce site ?*
- *Un autre s'interroge : « pourquoi chercher à attirer des gens dans ce quartier : il y en a déjà ! »*
- *Un participant s'interroge sur la compatibilité du projet avec son environnement proche. Les communes aux alentours pourraient répéter des erreurs produites intra-muros. Il cite l'exemple de la collaboration entre Seine-Amont et Choisy pour un projet d'aménagement. Paris a selon lui un devoir d'exemplarité par rapport aux projets qui sortent de terre.*
- *Que prévoit-on comme suite au projet, sur la continuité du faisceau ferré en direction d'Ivry ? La construction d'un immeuble est-elle envisagée ?*

Le projet prévoit une place dite de la patte d'oie au débouché de l'avenue de France. La place est conçue comme un belvédère qui donne sur le faisceau ferroviaire. Le prolongement du projet des Ateliers Lion au delà du belvédère est pensé, rendu possible, mais n'est pas projeté précisément. Sevak Sarkissian fait remarquer que le projet mettra plusieurs années à émerger ; le travail va se poursuivre sur ce sujet. Il y a eu plusieurs propositions sur l'emplacement du belvédère : un immeuble, une salle symphonique... mais rien n'est encore défini à l'heure actuelle. S'il est prévu que l'on construise quelque chose à terme, il ne s'agira pas d'un élément isolé.

La mobilité à Masséna-Bruneseau

1. Les transports en commun

Pierre-Antoine Tiercelin (Ville Ouverte) présente les projets de transports en commun qui concernent Masséna Bruneseau.

- Le prolongement de la ligne 10, à long terme.

Le projet est activement soutenu par les Villes de Paris et d'Ivry. Il se justifie par le manque de transports en commun dans le quartier : des entreprises à Ivry Port Nord sont obligées de mettre en place des navettes. Ce prolongement comprendrait 3 nouvelles stations à Paris (Chevaleret, Grande Bibliothèque et Bruneseau) et 2 à Ivry (Ivry Port et le terminus à Gambetta). A l'heure actuelle, le projet n'est pas acté par le STIF (syndicat des transports d'Ile-de-France), mais il est inscrit dans le SDRIF (schéma directeur de la région Ile-de-France). Aucune échéance n'est encore prévue.

Un participant fait remarquer que le SDRIF n'a pas encore été accepté par l'Etat, ce qui pose des problèmes de financement.

Elisabeth Duflos explique que la logique est de faire des réservations de terrains pour rendre possible l'implantation d'une future ligne de métro, du moins pour ne pas la rendre plus difficile.

- Le TCSP (transport en commun en site propre) Vallée de la Seine.

Des bus en site propre (avec une voie de circulation qui leur est réservée) circuleront le long de la Seine, et rejoindraient l'avenue de France par la rue Bruneseau en 2014.

- Le cadencement du RER C va être augmenté.

- La ligne 14 pourrait être prolongée jusqu'à l'arrêt Maison Blanche.

Une habitante du quartier fait remarquer que la ligne 14 est saturée le matin en raison de l'interconnexion avec le RER C : son prolongement n'aggraverait-il pas les choses ?

- Le prolongement du tramway T3 est acté.

Un arrêt entre l'avenue de France et le boulevard Jean Simon et un arrêt sur les quais de Seine sont prévus. L'ensemble du prolongement aura lieu en 2012.

Francis Beaucire intervient pour commenter ces projets de transports : sont-ils de nature à assurer une bonne desserte en transports en commun pour le secteur de Masséna Bruneseau ?

Une première question se pose : ces projets de transports en commun contribueront-ils à rapprocher les quartiers d'Ivry et de Paris ? Dans le cas de Masséna-Bruneseau, on essaye de rapprocher deux quartiers dont les centres-villes sont très éloignés : c'est cet éloignement des centralités qui sépare, plus que le boulevard périphérique. Cependant, à partir du moment où l'on veut rapprocher Paris et Ivry au niveau de la Seine (c'est-à-dire à Masséna-Bruneseau), le problème du boulevard périphérique se pose. Francis Beaucire estime dommage que le périphérique semble demeurer intouchable. Finalement, ce sont les voitures qui circulent le mieux sur ce quartier. En organisant la traversée sous le boulevard périphérique et en envisageant des dispositifs écrans ou anti-bruit, le projet évite cette question.

Il ne suffit pas de créer une trame viaire et une continuité de bâti pour rapprocher deux quartiers qui se tournent le dos. Ces aménagements y contribuent, on s'en rend compte sur une échelle de 20 à 30 ans. Mais au-delà, dans le cas de Masséna-Bruneseau, il faut avoir un intérêt à traverser le boulevard périphérique. D'après Francis Beaucire, dans 20 ans, on constatera « un sous-dimensionnement de la réponse par rapport au périphérique ».

Le deuxième enjeu concerne *la desserte en transports en commun*. Paris est bien desservi par le métro, à l'inverse de sa proche banlieue : on retrouve là l'héritage de décisions politiques fortes. Francis Beaucire estime que prolongement de la ligne 10 est important pour Paris et Ivry, mais ne suffira pas à créer un maillage adapté à Ivry. Le projet de TCSP Vallée de la Seine lui paraît être une réponse sous-dimensionnée par rapport aux flux qui vont être créés dans les années à venir. La localisation en bord de Seine divise par deux le « potentiel linéaire » (nombre de personnes potentiellement concernées concentriquement par un arrêt de transport en commun) d'un arrêt et donc « ramasse deux fois moins de monde ». Il faudrait élargir le périmètre des transports jusqu'à Maisons-Alfort et Charenton.

2. La logistique et les voies SNCF

- *Pourquoi ne pas faire un centre logistique à l'emplacement de Masséna-Bruneseau ? Masséna Bruneseau est marqué par de grandes infrastructures de transport : une voie fluviale, le boulevard périphérique, l'A3 et l'A4 à proximité... : « c'est un exemple de d'intermodalité ». Un participant souligne deux évolutions de la société qui rendent pertinente l'implantation d'un centre logistique novateur sur le secteur Masséna-Bruneseau : d'une part l'augmentation des commandes sur internet et donc l'augmentation des centres de tri, d'autre part la demande de traçabilité accrue des marchandises.*

Gwenaëlle d'Aboville précise que la décision de faire de Masséna Bruneseau « un quartier où l'on habite et où l'on travaille » est un choix politique acté. Au contraire, le choix n'a pas été celui d'y développer un centre logistique. Une réflexion stratégique existe sur la logistique dans Paris intra muros et Masséna Bruneseau n'a pas été retenu comme un site à développer dans ce domaine, à l'inverse de Bercy-Charenton dont la vocation logistique est confortée. Cependant, à Masséna Bruneseau, les infrastructures de transport (voies ferrées et les voies fluviales) ne sont pas niées mais continueront d'être exploitées, dans une cohabitation avec la vie urbaine. Une logique de fret léger est à notamment l'étude : il s'agirait d'utiliser le tram-train la nuit pour la logistique.

Véronique Granger ajoute que la logistique est une problématique qui doit maintenant être gérée à l'échelle de l'îlot, en particulier en raison du fonctionnement des commerces. Pour ce faire, Masséna Bruneseau pourra s'appuyer sur les atouts existants en la matière.

Les activités industrielles présentes sur le territoire de Masséna-Bruneseau vont rester en l'état : Calcia va rester sur site, et le PAP (Port autonome de Paris) y conserve ses activités industrielles. Pour Véronique Granger, « il serait catastrophique de ne pas travailler la mixité des usages au niveau du port, la cohabitation entre les activités industrielles et l'ouverture au public. »

- *Pourquoi ne fait-on rien de l'immense espace de la SNCF qui n'est pas utilisé, s'interroge un participant ? Il estime que « la dimension logistique est niée ». Les voies lui semblent sous-utilisées : seules 4 servent pour la circulation des trains, les autres font office de garage. « Pourquoi avoir laissé cette carie ? »*

Elisabeth Duflos confirme que les voies qui sont inutilisées pour la circulation des trains servent de garage et d'entretien. La SNCF conserve ces voies en prévision du développement futur de la gare d'Austerlitz, dont le nombre de voyageurs doit passer de 17 à 40 millions de voyageurs à l'horizon 2020.

Francis Beaucire intervient. C'est un mauvais calcul de repousser les gares à l'extérieur des centre-villes. Cela engagerait une organisation complexe et très couteuse en énergie : les trains devant circuler à vide jusqu'aux garages. Le train est le seul gros moyen de transport à arriver jusqu'au centre, contrairement au transport aérien. Dans le cas de Masséna-Bruneseau, on ne peut pas repousser le faisceau ferroviaire : les villes voisines (Ivry et Choisy ...) ont des projets le long de celui-ci. Alors, pourquoi ne pas recouvrir le faisceau, faute de pouvoir le réduire ? La pertinence d'une telle solution doit être évaluée en fonction du prix du foncier. Il n'est pas certain que ce soit intéressant.

Véronique Granger invite à dépasser les visions simplistes de la gestion ferroviaire. Il faut mettre en œuvre un principe du développement durable: on n'externalise pas ce qu'on a l'obligation de gérer sur son propre territoire. Ici, il ne faut pas externaliser les moyens de transport à l'extérieur de Paris : les voies ferrées, le boulevard périphérique ou les activités du port ... A travers le projet de Masséna Bruneseau, on doit relever le défi de cette

cohabitation avec les infrastructures. Il faut apprendre à gérer ce qui est complexe, à « faire de la ville quand même ».

Des participants estiment que l'espace des voies ferrées est un espace libre qui peut avoir un intérêt pour le quartier : « pour une fois qu'on respire ! ».

Un participant évoque le fonctionnement de l'usine d'incinération SYCTOM. Pour lui, le principe de non-externalisation des infrastructures n'est pas respecté. L'usine est implantée à Ivry, mais y a-t-il une responsabilisation envisagée pour les déchets que l'on produit ? « Qu'est-ce qui est fait au niveau architectural et technologique dans le projet ? »

Vivre au pied des tours

- *Une participante estime qu'il existe une contradiction entre le discours sur la valorisation des cheminements piétonniers et la construction de tours de grande hauteur qui induisent souvent de forts courants d'air à leur pied.*

Sevak Sarkissian répond qu'ici un effort particulier a été fait pour prendre en compte ce phénomène de vents au pied des tours, comme l'orientation du soleil. Pour cela, les ateliers Lion travaillent en collaboration avec le cabinet d'études de génie climatique TransSolar. Pour que la vie au pied des tours soit agréable, il faut trouver des moyens pour que le vent soit interrompu lorsqu'il descend. La forme du bâtiment ou le dessin de la façade peuvent permettre cela. Dans plusieurs tours du projet, le travail des socles vise à préserver les étages inférieurs du bâtiment.

Pour Véronique Granger, il est primordial de se poser des questions du type : « Vais-je être bien ? Vais-je sentir le soleil ? » Pour que la vie au pied des tours soit agréable, cette approche hédoniste n'est pas à négliger. « Vivre dans une ville c'est aussi vivre des sensations ». Par exemple, lorsque l'on traverse l'île Saint Louis à Paris, on y perçoit un microclimat, on se sent sur une île. Dans le cas du quartier Masséna Bruneseau, le grand équipement, c'est la Seine !

Un participant fait remarquer qu'il aime se promener sur l'esplanade de la Grande Bibliothèque, surtout lorsqu'il y a du vent. La sensation de ce vent est agréable lorsqu'on est face à la Seine.

Un intervenant estime que la mauvaise image des tours est très liée à la France. On a « raté » les tours en France. On en a une mauvaise image car on les associe systématiquement à l'urbanisme de dalle.

Un enjeu pour la vie du quartier : l'animation des pieds de tours

Véronique Granger considère qu'il n'existe pas en France d'exemple de tours de grande hauteur dont le pied soit créateur d'animation urbaine. Les tours sont construites dans des quartiers monofonctionnels, rarement mixtes, et sur dalle. Le quartier de la Défense, par exemple, n'est pas du tout vivant le soir. A l'inverse, la plupart des pieds d'immeuble en Asie sont des supports d'animation. Un participant cite le cas de Chicago, où les pieds de tours ont créé beaucoup de vie. Pour un autre, la ville de Francfort, dans laquelle beaucoup de tours sont construites, est un modèle en la matière. Véronique Granger souligne que ces exemples posent la question de la valeur d'usage que l'on donne à nos bâtiments. Annick Bizouerne signale qu'au Pavillon de l'Arsenal une exposition retrace actuellement l'histoire de cette forme architecturale : « L'invention de la tour européenne ». L'exposition présente des exemples très intéressants de tours au pied animé.

Sevak Sarkissian explique que le projet ne fait pas de l'urbanisme de dalle, qui séparerait les fonctions. Dans le projet des Ateliers Lion, la conception des socles des tours est en rupture avec ce principe, et vise à donner des repères urbains traditionnels, pour l'échelle du piéton. Les trois plus hautes tours en bord de Seine ont des socles plus larges, qui accueilleront des commerces. Des façades sur la rue sont ainsi constituées, de manière à créer une animation. L'idée est d'avoir un bâtiment qui accompagne les voies, mais que la partie la plus haute du bâtiment s'en sépare, afin de tirer profit du vent et du soleil. Dans ce projet, on cherche à préserver le plus possible la mixité des fonctions.

Véronique Granger estime que les socles de tours peuvent être des supports de mixité en accueillant non seulement des commerces, mais aussi des équipements. Il est en effet possible de travailler sur l'intégration d'équipements culturels ou sportifs dans les rez-de-chaussée des immeubles de grande hauteur. Ces équipements généreraient du flux et des activités, complémentaires des commerces. Il faut prendre en compte la réalité économique : les équipements sportifs coûtent cher et créent du vide. Mais cette réalité peut amener à une réflexion par exemple sur le concept de gymnase : qu'y fait-on et quelle animation dedans-dehors peut-il engendrer ?

Les commerces à Paris Rive Gauche

Des participants, membres de conseil de quartier, considèrent que les surfaces proposées aux commerçants sont très grandes, trop chères, décourageant l'implantation dans ce quartier. A Paris Rive Gauche, les logements sont proposés soit à la vente, soit à la location. Par contre, les locaux pour les commerces sont uniquement en locatif. Ce n'est pas rentable pour quelqu'un qui voudrait s'installer. « Il faut des m² au prix moyen parisien. » Il existe des possibilités de réseaux, d'aide à l'implantation. Il faut réfléchir à un financement en amont.

D'autres participants font part de leur inquiétude quant à l'implantation de nouveaux commerces à Masséna-Bruneseau alors qu'il en existe déjà une multitude aux alentours : le supermarché Grand Ciel d'Ivry (60 000 m²), l'ensemble Bercy 2, et le supermarché Géant Casino Masséna. Il y a également près de 45 salles de cinéma dans les environs, ainsi que 1000 chambres d'hôtel. Il faut se poser la question de savoir quel type d'activité on veut générer sur ce quartier. Est-il opportun de faire un nouveau centre commercial à Masséna-Bruneseau ? Il faut aussi penser à prendre en compte les commerces existants à Ivry. Il existe en quantité abondante certains commerces, mais pour d'autres, « c'est le désert. ». Les participants expriment leur volonté d'en savoir plus sur la manière dont la SEMAPA s'y prend pour sélectionner et attirer des commerçants. On précise qu'il y a un processus de concertation à ce sujet.

D'après Véronique Granger, la frilosité des commerçants pour s'installer à Paris Rive gauche est « une énigme. » Il y a des cafés et des restaurants dans ce quartier, mais pas de magasins de vêtements, de commerces de bouche et d'alimentation ... La mise en place d'une véritable dynamique commerciale prend du temps, et en général les rues qui sont animées ont une histoire.

Il faut prendre en compte les nouvelles manières de consommer et de se déplacer. Avec l'essor d'Internet, on va plus facilement faire ses achats sur Internet. Les consommateurs veulent faire des achats en plus petite quantité, dans les magasins situés dans leurs quartiers ou sur leurs parcours quotidiens. Il faut réussir à faire coïncider l'arrivée d'une station de métro avec l'implantation de nouveaux commerces. Les pieds de tours fonctionnent comme des leviers ; les commerces arrivent lorsqu'il y a du flux.

Elisabeth Duflos explique que, d'une manière générale, les pratiques du commerce ont beaucoup changé, même dans d'autres quartiers de Paris plus animés. A Paris Rive Gauche, la SEMAPA a essayé d'implanter un boucher, mais celui-ci s'est désisté. Il y a quand même deux boulangers sur le quartier.

L'insertion du périphérique

Au cours de l'atelier, plusieurs interventions – de participants et d'experts – portent sur l'insertion du périphérique « N'y a-t-il pas d'autres manières de traverser le périphérique ? »

Un participant estime qu'il faut rendre ce périphérique « civilisé, plus acceptable ». Il y a peu de processus de concertation, peu d'éléments qui permettent de réfléchir à la vie dans les quartiers qui lui sont proches, à l'exception des expositions de la maquette du futur projet.

Une participante regrette pour sa part le manque de réflexion sur la manière d'accepter le périphérique. La solution d'implanter des bâtiments le long du périphérique n'est pas satisfaisante. Ce n'est pas en faisant l'allée Paris-Ivry que l'on va attirer des gens. A la porte de saint Cloud, les gens ont le choix de passer soit au-dessus, soit au-dessous du boulevard périphérique : la plupart passent par-dessus. L'allée Paris-Ivry est un alibi pour ne pas s'occuper du périphérique.

Antoine Viger-Kohler rappelle que le boulevard périphérique est l'autoroute la plus empruntée d'Europe. Il a une dimension métropolitaine, voire nationale. Cela justifie l'implantation des activités d'hôtellerie et de bureaux qui fonctionnent bien le long de celui-ci. Construire près du périphérique implique d'entrer dans cette échelle métropolitaine. A Masséna Bruneseau c'est d'autant plus le cas qu'on y trouve en plus une force transversale qu'il faut penser à utiliser : la Seine. Le projet des Ateliers Lion s'adresse à cette échelle métropolitaine avec les immeubles de grande hauteur. Cela touche à la perception d'un grand paysage. Ensuite, il faut conjuguer à ces enjeux métropolitains l'échelle locale, avec des sujets comme la difficile émergence d'une vie de quartier. A proximité du périphérique, on doit tenir ces deux enjeux : la grande échelle et la fabrication de la ville plus localement.

Le franchissement du boulevard périphérique au niveau de l'allée Paris Ivry nous ramène à une problématique plus vaste concernant le périphérique : ce boulevard est détesté par une bonne partie de la population. Comme l'était le métro aérien autrefois, jusqu'à ce qu'on l'accepte et qu'on lui trouve des usages. Pour commencer à accepter le boulevard périphérique, il faut le regarder autrement. Cependant, dès qu'on a les moyens de franchir le boulevard périphérique autrement qu'en voiture, il faut le faire. Il faut également penser à utiliser la Seine.

Les nuisances engendrées par le boulevard périphérique (bruit et pollution atmosphérique) dépendent de nombreux facteurs. Ainsi, chaque situation sur le périphérique est particulière. Des études doivent être menées sur l'environnement pour guider le travail d'architecture. C'est le sens de la collaboration entre les Ateliers Lion et l'équipe de TransSolar. Cette question des pollutions doit être un formidable défi, un stimulant pour que l'architecture soit exemplaire.

Le mot de la fin

La réunion est close à 22h. Les participants qui ne se sont pas exprimés pendant l'atelier sont invités à donner un dernier avis ou une impression.

- *« Attention à ne pas restreindre la réflexion au seul périmètre du projet. Il faut regarder les zones limitrophes. L'avenue d'Italie, par exemple, est invivable. »*
- *« Le béton vieillit mal. Dans ce projet, on pourrait utiliser d'autres matériaux, plus beaux et plus vivants, comme le bois. Pourquoi ne pas aussi en profiter pour travailler des couleurs plus modernes, comme les couleurs ocre ? »*
- *« Quelles entreprises vont vouloir acheter des bureaux au ras du périphérique ? »*
- *« Le projet est très intéressant. Je trouve simplement qu'il manque de projets architecturaux avant-gardistes » (Gwenaëlle d'Aboville précise qu'on se situe encore en amont du projet architectural.)*
- *« Ce projet représente l'extension du quartier de la BNF. Cela me choque. C'est l'invasion des classes moyennes par rapport à Ivry. » Un participant répond qu'il y a pourtant 50% de logement social à Paris Rive Gauche.*
- *Un participant a trouvé la réunion intéressante. Elle lui a confirmé son avis sur ce futur quartier : il n'a toujours pas envie d'y vivre ! Il trouve que Francfort et Chicago – exemples cités précédemment - sont de mauvaises références : il trouve Francfort laide et fait remarquer que Chicago est une ville-musée dans son centre.*

Les participants sont invités à se rendre à la **réunion publique du 2 juillet** qui se tiendra dans cette même université Paris Diderot- Paris 7, en présence d'Anne Hidalgo, de Jérôme Coumet et du Maire d'Ivry Pierre Gosnat, pour tirer le bilan des ateliers participatifs.