



## Réunion publique sur le projet MASSENA-BRUNESEAU le 2 juillet 2009

Compte-rendu établi par Ville Ouverte, en charge de l'animation de la réunion.

La réunion se tient dans la Grande Halle aux Farines (amphi 1A de l'université Paris VII), en présence de :

- Anne Hidalgo, première adjointe au Maire de Paris, en charge de l'urbanisme et de l'architecture,
- Pierre Gosnat, maire d'Ivry-sur-Seine,
- Jérôme Coumet, maire du 13<sup>ème</sup> arrondissement de Paris,
- Pierre Mansat, adjoint au Maire de Paris, en charge de Paris Métropole,
- Yves Lion, architecte en charge du projet Masséna-Bruneseau,
- Elisabeth Borne, directrice de l'urbanisme de la Mairie de Paris.

*200 personnes environ se sont déplacées. Les représentants des principales associations du quartier sont présents. Les échanges sont animés par Pierre-Antoine Tiercelin, Ville Ouverte.*

Vincent Berger, président de l'université Paris-Diderot Paris VII souhaite la bienvenue aux participants. L'université est un espace de dialogue. Il est du devoir des enseignants-chercheurs de rappeler et de diffuser toute la richesse intellectuelle à destination de la ville et de ses habitants.

### 1. Rappel du projet

Anne Hidalgo présente les participants et les remercie de leur présence.

Les 14 mai et 11 juin derniers, des ateliers participatifs ont eu lieu ; plus de 60 personnes ont participé à au moins un de ces ateliers. C'est un enrichissement pour la démarche de concertation et pour le projet. Anne Hidalgo salue « *l'investissement généreux* » de ces personnes, et garantit la prise en compte de la parole citoyenne recueillie.

Jérôme Coumet estime que les intervenants présents ont la volonté de travailler ensemble, notamment avec Ivry qui a lancé une opération d'aménagement importante. Il fait part à la salle d'une nouvelle qui lui a été communiquée avant le début de la réunion publique : l'Etat et la SNCF ont pris des engagements de location événementielle de la halle SERNAM sur plusieurs années. Ce sujet sera abordé à la rentrée.

Pierre Gosnat évoque le destin partagé des villes d'Ivry et de Paris depuis une dizaine d'années. Masséna-Bruneseau est un secteur particulier, car il réunit deux grands chantiers de part et d'autre du périphérique :

- le projet Masséna-Bruneseau qui fait partie du projet Paris Rive Gauche ;
- les opérations d'aménagement récentes à Ivry :
  - Ivry-Port-Nord ;
  - Ivry Confluences, grand projet urbain de 145 ha dont 65 mutables, ce qui représente 1 300 000 m<sup>2</sup> de SHON, soit 25 000 emplois et 5000 logements créés. Pierre Gosnat invite les participants à venir voir la maquette de 30 m<sup>2</sup> à la Banque des Confluences ;

Le territoire compris entre le boulevard des Maréchaux et le périphérique appartient à la Ville de Paris, mais concerne également Ivry. Il faut l'occuper intelligemment en tenant compte des servitudes.

Pierre-Antoine Tiercelin rappelle les grandes étapes de la démarche de concertation :

- 6 avril : 1<sup>ère</sup> réunion publique ;
- 7 avril : ouverture du site internet de Masséna-Bruneseau comprenant un espace d'information et un espace de forum ;
- du 15 Avril au 29 mai exposition sur 4 sites de la présentation du projet : mairie du XIII<sup>ème</sup> arrondissement, centre d'information de la SEMAPA, Banque des Confluences d'Ivry, et université Paris VII ;



- 14 mai : 1<sup>ère</sup> session d'ateliers participatifs avec trois thèmes :
  - Comment concevoir un quartier respectueux de l'environnement ? ;
  - Favoriser une vie urbaine riche et diversifiée ? ;
  - Comment créer du lien entre Paris, Ivry, et les quartiers environnants ?
- 11 juin : un seul atelier participatif, en présence de :
  - Sevak Sarkissian, collaborateur d'Yves Lion, qui a expliqué les étapes de la conception du projet Masséna-Bruneseau ;
  - Francis Beaucire, géographe à Paris 1 et spécialiste des transports ;
  - Antoine-Viger-Kohler, architecte spécialiste de l'insertion du périphérique ;
  - Véronique Granger, programmiste

Les participants n'étaient pas des professionnels de la concertation, ils connaissaient peu le projet à l'exception des associations et des membres des conseils de quartier. Beaucoup de riverains intéressés venaient pour la première fois à un atelier ou à une réunion. L'ambiance était assez sereine et constructive.

Anne Hidalgo tire les grandes conclusions de ces ateliers participatifs :

- **Un consensus autour du principe de mixité.** Il existe un attachement fort à la mixité sociale et une reconnaissance de la nécessité de la mixité des fonctions. C'est un consensus qui n'existait pas avant 2001.
- **Les préoccupations environnementales.** Beaucoup de thèmes ont été abordés : les pollutions sonores et atmosphériques, la proximité avec le périphérique et son insertion dans le paysage urbain, le SYCTOM, la nécessité de faire des bâtiments exemplaires. Il faut s'appuyer sur deux éléments positifs du territoire qui représentent un support logistique : la Seine et les voies ferrées.
- **L'insuffisance du traitement de l'échelle très locale.** Il faut traiter davantage la question du piéton et des pieds d'immeuble. Ces inquiétudes et attentes sont légitimes à ce stade du projet, et doivent être intégrées dans l'évolution du projet
- **Le lien Paris-Ivry.** Il faut essayer d'effacer la coupure du périphérique. La volonté d'une réciprocité entre les deux villes a été exprimée. Une identité métropolitaine entre les habitants de la petite couronne et ceux de Paris est en train d'émerger.
- **Un lieu particulier.** Les participants ont le sentiment d'être dans un territoire à part en raison de la présence d'infrastructures lourdes, ce qui le dote d'une certaine poésie, à l'image du vide des voies ferrées. Ce territoire est vu sous l'angle des contraintes intrinsèques, mais aussi du potentiel qu'il possède.
- **Un débat transversal autour de la hauteur des tours.** Ce thème a été abordé de façon récurrente dans tous les ateliers, à propos de l'écologie, du paysage, de l'animation de la rue, de la vie du quartier, du lien avec Ivry. Il n'y a pas eu d'opposition de principe sur la hauteur même des tours. Dans l'ensemble, l'état d'esprit des participants était : *« pourquoi pas, mais avec des conditions très strictes »*, telles que la qualité environnementale, la mixité urbaine, la qualité de l'espace public autour ou encore l'animation urbaine réelle. La mairie de Paris n'a pas d'*a priori* sur la question des tours : *« Si c'est utile, si c'est beau, si cela correspond aux exigences environnementales qui sont les nôtres, pourquoi pas. »*

## 2. Echange avec la salle

*Les échanges sont repris de manière thématique et non chronologique. En italique figurent les propos des participants.*

**Un pôle intermodal sur le secteur Masséna-Bruneseau :** l'APLD (association pour le développement) propose un projet alternatif de création d'un centre multimodal pour désengorger les transports camion grâce au fleuve, aux rails et aux routes qui existent déjà. *N'est-ce pas l'occasion de créer un bassin de jonction entre le Rhin et le fleuve pour faire ce qui a été imaginé il y a déjà deux siècles, et plus récemment par les cheminots d'Austerlitz ?*

*Il ne faut pas tomber dans la mixité mathématique, et prendre en compte le contexte économique ; le lieu se prête à un aménagement plus modeste. »*

*Jérôme Coumet* rappelle que le choix a été fait de ne pas faire un pôle multimodal. Cependant, les activités industrielles sont conservées. L'usine Calcia a été déplacée en bordure de voie, et est proche du fleuve afin de maintenir un lien physique avec celui-ci.

**Suppression de l'échangeur :** Y a-t-il eu une étude d'impact sur la possibilité de supprimer ou de déplacer l'échangeur ?

*Yves Lion* répond que l'équipe s'est penchée sur la question, mais que cela ne fonctionne pas. Le périphérique a une circulation fluide justement parce qu'il a beaucoup d'entrées et de sorties, il n'est pas possible d'en supprimer.

**Le triangle ferroviaire :** Dans le projet, le centre du triangle ferroviaire n'est pas construit. Le sera-t-il à plus long terme ?

*Jérôme Coumet* estime qu'à l'heure actuelle, on ne sait pas résoudre techniquement ce problème de constructibilité au dessus des voies ferrées du fait du resserrement du faisceau à cet endroit. Mais à terme, une solution sera trouvée à cette *échancre profonde*.

**Faire du quartier Masséna-Bruneseau un éco-quartier :** Les intentions sur le projet Masséna-Bruneseau sont ambitieuses, mais ce n'est pas encore un éco-quartier. Ce but va-t-il être atteint ?

*Jérôme Coumet* rappelle les efforts faits sur tous les projets urbains du XIII<sup>ème</sup> arrondissement en matière environnementale. « *On essaie de faire mieux partout.* » Pour certaines thématiques, comme l'orientation des immeubles, cela n'est pas aisé.

*Anne Hidalgo* ajoute qu'« *on n'est pas loin de l'éco-quartier* ».

Pour parler de bâtiments économes en énergie, *Yves Lion* prend l'exemple de deux éco-quartiers en Europe :

- L'écoquartier de BedZED, en Angleterre : cette démarche n'a selon lui aucun sens à une petite échelle, il faudrait 1000 bâtiments pour que cela ait un impact, notamment en terme de cogénération.
- La région du Vorarlberg (Autriche) : une industrie du bâtiment qui n'a rien à voir avec la nôtre s'y est créée autour de la question environnementale. Les entreprises parviennent à faire du bâtiment ordinaire consommant 15 kWh/m<sup>2</sup>.

Il s'agit de travailler sur la géothermie et les échanges thermiques (les bureaux produisent des calories qui sont récupérées pour les logements). Si on trouve des entreprises capables de maîtriser ces technologies particulières, il est possible d'atteindre 50 kWh/m<sup>2</sup>. Il est difficile d'être précis aujourd'hui sur les bâtiments et leur consommation énergétique dans le cadre du projet Masséna-Bruneseau car les maîtres d'ouvrage ne sont pas présents. Seul Paris Habitat démarre une opération. Cette question a été abordée, mais elle n'a pas encore été réglée. Le risque est de ne pas trouver de partenaires économiques susceptibles de développer des bureaux dans des tours de grande hauteur faiblement consommatrices d'énergie.

Les problèmes environnementaux se règlent à une échelle plus large que celle d'un quartier, c'est une préoccupation métropolitaine qui demande un travail global avec tous les partenaires. A titre d'exemple, en 2003, il y avait 8°C de plus à Paris la nuit qu'en banlieue. La capitale est un îlot de chaleur. Selon *Yves Lion*, il est envisageable de faire de Masséna-Bruneseau un éco-quartier en prenant en compte plusieurs facteurs :

- les transports, avec le prolongement de la ligne 10 du métro et la limitation des parkings ;
- la circulation automobile sur le périphérique. On mise sur le ralentissement de la pollution pour les années à venir, et des revêtements de route moins bruyants. Le grand enjeu est de réduire la vitesse de circulation sur les autoroutes urbaines.

*Pierre Gosnat* souligne qu'on ne peut proposer un écoquartier sans avoir des transports en commun adaptés. A cet égard, le prolongement de la ligne 10 du métro et du tramway est essentiel pour prévenir l'engorgement des

transports en commun existants. Pierre Gosnat fera partie à la rentrée de la commission parlementaire dédiée aux transports, et a l'intention d'y faire valoir cet avis. La politique des pôles développée dans le cadre du Grand Paris est préoccupante selon lui : « *je ne vois pas Ivry dedans. Les villes nouvelles sont nées des pôles, et elles ont générés des déserts ailleurs.* »

**L'usine d'incinération de déchets SYCTOM** : bien que cela soit sans lien avec la composition polluante rejetée, le panache de fumée de SYCTOM est appelé à disparaître dans le projet de reconstruction de cette usine. Ivry suivrait de cette manière l'exemple de l'usine Isséane d'Issy-les-Moulineaux, qui a entièrement enterré son usine d'incinération de déchets. « *Je suis pour les panaches de fumée, qu'en pensez-vous ?* »

*Fabrice Piault*, de l'association Tam Tam, ajoute qu'il faut réfléchir à la manière dont la nouvelle usine va être intégrée dans le paysage urbain. Elle fait partie de la poésie propre du lieu. Mais le projet ne valorise pas en tant que telle la présence des voies ferrées.

Pierre Gosnat rappelle que l'usine SYCTOM, qui traite le plus de déchets en Europe (700 000 tonnes /an), va achever son cycle de vie entre 2015 et 2020. La ville d'Ivry n'a pas formellement donné son accord pour la reconstruction sur site. Un débat sur son avenir va être engagé par la commission nationale du débat public. Plusieurs réunions sont prévues, et le plan régional a été présenté. Les décisions reviennent à la région, responsable de la question du traitement des déchets ménagers, et à l'Etat.

La question du SYCTOM pose la question plus générale du traitement des déchets :

- Est-on en capacité de réduire la quantité de déchets que nous produisons ? de les trier ?
- Comment les traiter ? incinération ? méthanisation ? décharge ?
- Quelle intégration urbaine pour une usine d'incinération des déchets ? L'usine Isséane est un élément urbain tout à fait acceptable. Il faut prendre en compte les flux de circulation (de la Seine, de la voie ferrée, etc.).

*Anne Hidalgo* abonde dans le sens des participants sur la beauté du paysage industriel. Il faut mener une réflexion particulière sur le futur emplacement du SYCTOM. Par ailleurs, la mairie de Paris est en train de négocier pour trouver un emplacement à l'ouest de Paris pour implanter un deuxième garage à bennes et éviter que les camions à benne ne traversent tout Paris jusqu'au site d'Ivry.

**Traitement des nuisances sonores et atmosphériques** : *Fabrice Piault* estime que le projet ne répond pas au problème des nuisances sonores. Le paysage de tours ne constitue pas un écran suffisant par rapport à celles-ci.

*Yves Contassot* rappelle que l'avis de la Ville de Paris concernant le plan régional de la qualité de l'air a été voté récemment. Il est très réservé quant aux niveaux de pollution à proximité du périphérique, trois fois au-dessus des normes de la qualité de l'air que les directives européennes imposent de respecter. Ce n'est pas de la responsabilité de la ville de Paris, mais de l'Etat. Selon Airparif, plusieurs centaines de milliers de personnes sont exposées à des normes de qualité de l'air anormales. « *Est-il raisonnable de dire qu'on va en rajouter tant que nous n'avons pas réglé la question des émissions ?* ». Tant que des camions passeront par le périphérique, la question de la pollution ne sera pas réglée.

*Francis Combrouze*, adjoint au maire du XIII<sup>ème</sup> arrondissement chargé des questions relatives à l'urbanisme, à l'architecture et à l'habitat, souligne qu'il faut être très précis sur la manière dont on tient les objectifs environnementaux sur ce projet, car il est difficile de mesurer la pollution atmosphérique dans une grande ville. Dans le cas de la pollution quotidienne ordinaire, le périphérique n'est pas plus pollué que les grandes artères où il y a un trafic comparable. Dans le cas d'une alerte ozone, lors d'un pic de chaleur, la pollution n'est pas localisée à un point précis, elle est de dimension régionale. Dans ce cas, être loin ou proche du périphérique ne change rien au problème. Quant à la question du bruit, la ville de Paris tient ses objectifs de baisse grâce à la diminution du trafic automobile et au renouvellement du parc de véhicules avec la mise sur le marché de véhicules moins bruyants, et la baisse de la vitesse de circulation sur les grands axes. Mais il reste à résoudre la question du transit des camions sur le périphérique.

**Les tours de grande hauteur :** *Fabrice Piault* estime anormal que les démarches de concertation sur le projet Masséna-Bruneseau se fassent en parallèle d'une décision du conseil de Paris pour permettre de dépasser le plafond des hauteurs dans la totalité du secteur. Il souhaiterait revenir à une approche plus pragmatique : il faut approfondir la programmation du projet et les objectifs de l'aménagement. C'est seulement après ce travail que la question de la nécessité des hauteurs doit se poser : « *Les hauteurs, comment, pourquoi faire, à quelles conditions ?* ». D'après lui, la mairie de Paris doit renoncer à la délibération prise sur le déplafonnement des hauteurs et suspendre l'enquête publique prévue à l'automne.

*Yves Contassot* rappelle qu'à l'heure actuelle, on ne sait pas faire de tours de grande hauteur qui respectent les objectifs du plan climat. Même les meilleurs bureaux d'études en France et à l'étranger l'ont démontré. « *Les tours comme objets architecturaux, ça peut être superbe, mais est-ce que oui ou non on prend en considération la nécessité d'avoir un respect du plan environnemental ?* » Il conclue en soulignant la nécessité de monter un groupe de travail, « *sans idéologie* » sur ce thème.

*Yves Lion* rappelle qu'il faut être très vigilant sur les chiffres présentés pour les projets, et ne pas attendre que les bâtiments soient construits pour réagir. Il n'y a pas encore eu d'études approfondies sur la question des tours sur le secteur Masséna-Bruneseau, car le projet de tours n'est pas acté. Le cabinet d'études Transsolar est chargé de faire des études plus approfondies ; *Yves Lion* en appelle aux participants pour vérifier les hypothèses et les chiffres qui en ressortiront. La question essentielle est : « *Est-on capable collectivement d'avoir une vigilance ?* ». Comme *Yves Contassot*, *Yves Lion* aimerait un débat à ce propos.

**Logement social :** un membre du conseil de quartier du XIII<sup>ème</sup> arrondissement débute son propos en se félicitant de l'effort de concertation qui a été constaté. Il évoque les inquiétudes exprimées lors d'une séance en présence de Francis Combrouze qui a réuni 60 à 65 personnes. Le risque est que les immeubles de bureaux soient acquis par des promoteurs privés, et les immeubles de logement par les organismes sociaux ou apparentés. « *On va encore concentrer les logements dans des secteurs où il y a de la nuisance.* » D'importants efforts ont été faits près du périphérique, mais il faut faire attention à ne pas mettre les logements sociaux entre le périphérique et une de ses bretelles.

Pour *Fabrice Piault*, de l'association Tam Tam, la mixité sociale sur le projet Masséna-Bruneseau est insuffisante. On plante dans une partie du secteur des logements sociaux, et dans l'autre des bureaux. « *Va-t-on pouvoir y mettre autre chose qu'une concentration de logements sociaux ?* ». Cette question l'inquiète d'autant plus qu'il y aura des immeubles très hauts, mais des espaces verts insuffisants, malgré l'espace libéré par les tours de grande hauteur. « *On est dans un contexte très étriqué.* »

*Jérôme Coumet* répond que la proportion de logement social sur le quartier Masséna-Bruneseau sera la même que dans le reste du XIII<sup>ème</sup> arrondissement. « *Dans chaque nouveau quartier, on essaie de mettre la barre aussi haute que dans les autres quartiers du XIII<sup>ème</sup> arrondissement pour garder cette mixité* » Cela ne représente pas de risque pour l'attractivité du quartier. Il y aura des logements sociaux de toutes catégories : des logements HLM, des logements en direction des étudiants, des logements à destination des classes moyennes (logement intermédiaire de type PLS). Le but n'est pas de faire du logement social au bord du périphérique : la proximité du périphérique est un vrai enjeu, d'autant plus qu'il n'est pas enterré, mais en hauteur. Il faut réussir à faire le lien avec Ivry malgré cette difficulté, et positionner intelligemment les immeubles de bureau pour qu'ils fassent écran.

*Anne Hidalgo* précise que la mairie de Paris ne veut pas faire que du logement social. Les investisseurs privés sont intéressés par des perspectives de construction. Un accord a par exemple été passé avec BNP-Paribas sur la ZAC Claude Bernard dans le XIX<sup>ème</sup> arrondissement après désengagement d'un premier partenaire.

**La place des artistes et la question des Frigos :** comment les artistes peuvent-ils trouver leur place dans le projet Masséna-Bruneseau ? Comment seront-ils impliqués pendant et après le projet ?

*Jérôme Coumet* rappelle qu'à l'échelle de la ZAC Paris Rive Gauche, les Frigos offrent une place à la création et aux artistes. Ce rôle devrait être renforcé puisque « nous allons aussi créer, en bordures des Frigos, des ateliers d'artistes et nous espérons des studios d'enregistrement et de répétition. » Cependant, concernant le projet en lui-même, il n'y a pas de démarche particulière avec les artistes.

*Jean-Paul Reti*, membre de l'association APLD (association pour le développement, localisée dans le bâtiment des Frigos et soutenue par 7 900 signataires) précise que les Frigos ne sont pas « *un foisonnement d'artistes agglutinés* », mais « *un lieu de création et de production au sens absolu du terme* », impulsé par la Ville de Paris.

**Implantation des activités :** *Jean-Paul Reti* rappelle que dès 1986, lors de la première enquête publique, l'association s'était opposé au projet de la ZAC Paris Rive Gauche qui prévoyait 900 000 m<sup>2</sup> de bureaux, mais très peu d'activités comme celles représentées par l'APLD (PME, PMI, micro-entreprises, métiers d'art, et artistes). Il précise que ce domaine relève de Madame Lyne Cohen-Solal, adjointe au Maire de Paris, chargée du commerce, de l'artisanat, des professions indépendantes et des métiers d'art, dont il déplore l'absence lors de leurs réunions. Dans le projet actuel, l'APLD déplore le manque de petites surfaces prévues pour les PME-PMI par rapport au nombre important de m<sup>2</sup> consacrés à la construction de bureaux. Les 100 000 m<sup>2</sup> d'activités prévus seront consacrés selon lui à la construction d'hôtels, de magasins, de grandes surfaces, mais très peu pour les activités de production. Le nombre d'équipements dont les PME PMI ont besoin pour fonctionner est également insuffisant.

*Jérôme Coumet* répond à l'intervention de *Jean-Paul Reti* en admettant que l'installation des PME à Paris Rive Gauche est insatisfaisante, à l'exception du Biopark. Lorsqu'un immeuble d'activités est vendu à un promoteur, il est souvent consacré à des activités de bureaux. « *Mais nous avons la volonté de progresser positivement* ». Les 100 000 m<sup>2</sup> d'activités devront comprendre des lieux dédiés aux PME, « *mais qui ne seront certainement pas portés par la puissance publique, car elle ne doit pas tout porter. Mais il faut avoir des discussions plus serrées avec un certain nombre de promoteurs pour qu'il y ait des surfaces dédiées où des entreprises plus petites pourront s'installer.* »

**Implantation des commerces :** « *Il faut des m<sup>2</sup> de commerce de proximité* » témoigne un membre du conseil de quartier n°7. L'artère commerciale ne semble pas adaptée étant donné l'existence du supermarché Plein Ciel à Ivry, où les habitants du quartier Masséna se rendent déjà.

*Fabrice Piault* ajoute que la stratégie d'implantation des commerces à Paris Rive Gauche relève du « *saupoudrage* ». Etant donné le bilan négatif pour les commerces de proximité à Paris Rive Gauche, il paraît contradictoire d'implanter un centre commercial malgré cet échec.

Le principe de l'Allée Paris-Ivry, qui concentre les commerces à un même endroit, doit être l'axe commerçant sur le quartier. Mais il faudrait travailler la couture entre l'ancien et le nouveau quartier pour bénéficier des deux zones de chalandise, et répondre aux besoins importants en termes de commerce de proximité du quartier ancien.

*Jérôme Coumet* rappelle les difficultés de faire venir des commerçants dans un quartier qui n'est pas terminé. Un commerçant ne prend pas le risque de s'implanter dans un nouveau quartier, à la différence des chaînes de magasin qui peuvent se permettre un investissement à perte pendant un an. Celles-ci servent de « *locomotives* » pour l'arrivée de commerces de proximité, à l'instar du Monoprix qui a fait venir des commerces de bouche. L'enjeu est de travailler les alignements commerciaux, de faire venir quelques têtes de pont et d'attirer des commerces « *ouverts à toutes les bourses* ». En tant qu'aménageur, la SEMAPA n'a pas vocation à être bailleur de commerces, mais elle tente de faire s'implanter une supérette à bas coût, et a réussi à faire venir un centre médical récemment.

*Anne Hidalgo* précise qu'il faut penser l'implantation des commerces dès le début du projet. Il ne faut pas attendre qu'il y ait des locaux vacants en pied d'immeuble. Pour qu'un quartier soit convivial, il faut des commerces de proximité qui sont vecteurs de lien social.

*Yves Lion* témoigne « *du mal que se donne la SEMAPA pour essayer d'interpréter de manière positive le passage qui se fera sous le périphérique (allée Paris-Ivry)* ». Toutes les boutiques y sont en contiguïté et la profondeur (et donc la taille) des locaux commercialisables est variable selon l'infrastructure du périphérique. Cela contribue à recréer une véritable artère piétonne passante. Ce choix s'explique en raison de contraintes techniques, mais privilégie « *la forme la plus optimiste, C'est ce qui est actuellement en études, voire même en chantier.* »

### 3. Procédure

Elisabeth Borne présente les trois procédures engagées, qui font l'objet d'une concertation unique :

- La modification du programme global de la ZAC Paris Rive Gauche : il s'agit d'une augmentation des programmes de logements (dont logements sociaux), des équipements publics et des activités économiques, accroissement d'environ 10% de la constructibilité générale ;
- La révision simplifiée du PLU sur le secteur Masséna-Bruneseau : elle est nécessaire pour un déplafonnement des hauteurs aujourd'hui limitées à 37m et pour l'intégration de nouvelles formes urbaines à inscrire dans le grand paysage. Mais elle ne fige pas le projet ;
- L'enquête sur le programme des voies nouvelles de Masséna-Bruneseau (au titre du code de l'environnement).

La révision simplifiée du PLU est motivée par de nouvelles orientations d'aménagement :

- Le tracé des nouvelles voies ;
- La localisation des nouveaux équipements (des crèches, 3 écoles, un collège, un gymnase et des espaces verts) ;
- Le traitement des nuisances acoustiques du périphérique ;
- La mise en réseau des espaces verts, la création de continuités avec la Seine ;
- La localisation des zones d'attraction commerciale ;
- Un nouveau seuil de constructibilité, qui augmente de 10%. Les équilibres sur le quartier sont modifiés en faveur des logements, la réalisation de 1500 logements supplémentaires portant à plus d'un tiers la part des logements pour 20% dans le projet initial.

La révision simplifiée du PLU implique de nouvelles dispositions réglementaires sur ce périmètre :

- Une légère modification de la zone UGSU ;
- La création d'un périmètre de dispositions particulières portant sur les articles suivants :
  - UG 6, UG 7 et UG 8 : implantation des constructions favorisant continuité bâti et animation des pieds d'immeubles et optimisant les règles de prospect entre constructions ;
  - UG 10 : hauteur maximale portée à 60 mètres pour les logements et 180 mètres pour les activités. Adaptation des règles de gabarit en limite séparative pour les constructions en vis-à-vis et sur voie ;
  - UG 11 : adaptation des dispositions garantissant une qualité architecturale propre aux immeubles de grande hauteur ;
  - UG 13 : Règles particulières aux espaces verts renforçant les mesures de compensation.

Une étude d'impact prenant en compte ces modifications explicitera les conséquences de ce nouveau programme sur l'environnement en termes de qualité des espaces, de circulation. Elle sera disponible lors de l'enquête publique.

**Calendrier des prochains rendez-vous :**

- Avril à juillet 2009 : concertation préalable.
- Automne 2009 : enquête publique sur la révision simplifiée du PLU et sur le programme des travaux de voirie.
- 1<sup>er</sup> trimestre 2010 :
  - Bilan général de la concertation ;
  - Approbation de la modification de la ZAC Paris Rive Gauche et de la révision simplifiée du PLU sur le secteur Masséna-Bruneseau ;
  - Déclaration d'intérêt public du projet de voirie.



#### 4. Conclusion

Anne Hidalgo rappelle que parallèlement à ce processus réglementaire, les activités du comité de concertation se poursuivent. Les participants à la réunion publique sont invités s'ils le souhaitent à se rapprocher des associations en faisant partie. Des études ou travaux complémentaires sur le périphérique ou les nuisances sonores et atmosphériques peuvent être programmées dans le cadre du bureau de la concertation.

Quelques thèmes lui paraissent primordiaux :

- L'Allée Paris-Ivry est susceptible de créer des liens entre Paris et Ivry, en dynamisant l'offre commerciale. La complémentarité entre les deux villes doit être travaillée.
- La qualité des espaces publics doit être approfondie dans le cadre de la concertation, tout comme les formes urbaines. Si des opérateurs privés se manifestent parce qu'ils sont intéressés par des opérations de construction d'immeubles de grande hauteur, il faudra mener un travail lié aux exigences environnementales des bâtiments.
- Les transports : la mairie de Paris soutient la démarche de Pierre Gosnat auprès du STIF pour le prolongement de la ligne 10 du métro. Ce projet est essentiel pour les usagers des transports publics. Les transports doux sont également primordiaux, notamment pour favoriser les liens entre Ivry et Paris.
- La Seine : les activités industrielles ne sont pas négligées, mais elles doivent être compatibles avec d'autres usages. Ce sont des espaces qui peuvent être partagés. Il faut engager des discussions avec le Port Autonome de Paris.

Anne Hidalgo remercie tous les participants à cette réunion publique et rend hommage aux associations qui ont créé les conditions d'une concertation avec ses garanties « *C'est une base extrêmement utile et précieuse à laquelle nous tenons* ». Il faut poursuivre dans ce sens pour construire ensemble ce futur quartier.