

Groupe de travail Masséna-Bruneseau

Réunion du 28 juin 2011

LISTE DES PARTICIPANTS		
VILLE DE PARIS		
Cabinet du Maire	Absente	Sandrine MOREY
Cabinet A. HIDALGO		Frédéric LUCCIONI
Mairie du 13ème		Maria-Eugenia MIGNOT, Francis COMBROUZE
Cabinet C. SAUTTER		Céline DENNIEL
Direction de l'Urbanisme		François HÔTE, Annick BIZOUERNE, Anne GOMEZ
Direction du développement économique, de l'emploi et de l'enseignement supérieur	Absente	Nathalie COUSIN-COSTA
Délégation Paris Métropole et Coopérations interterritoriales	Absente	Fabienne KERNEUR
SEMAPA		
Directeur Général		Jean-François GUEULLETTE
Directrice Générale adjointe	Absente	Elisabeth ANTONINI
Directrice de la Communication	Absente	Nathalie GRAND
Direction de la Programmation et de l'Urbanisme		Anne Elysabeth CAMPION, Ludovic VION, Benoît ERNEK
Direction des Infrastructures et Constructions	Absent	Jean-Louis GERBENNE, Clément GUIHOT, Léa RENAUD
Direction du Développement		Catherine BEYLAU
AUTRES INSTITUTIONS		
Ports de Paris	Absente	Iglal BOULAD
Ateliers LION		Elisabeth PELIKAN, Sevak SARKISSIAN
Ville d'Ivry – Direction Espaces publics		Elodie BORTOLI
PERSONNALITES EXTERIEURES		
Garant de la concertation		Bertrand MEARY
Personnes qualifiées		Bertrand AVRIL
BUREAU DES ASSOCIATIONS		
Chargé de mission		Yann RENAUD

REPRESENTANTS DES ASSOCIATIONS		
SOS Paris XIII ^{ème}	Absente	Marie KAREL
ADA 13		Françoise SAMAIN
APLD91	Absent	Jean-Paul RETI
TAM-TAM		Patrick BERTON
Odysée Lutèce	Absent	Jean-Georges CEP
Paris Banlieue Environnement	Absents	Witold MARKIEWICZ, Pascal CAZAT
Locataires Fulton, Bellièvre, Flamand		Dominique MACAIGNE
Association des usagers des transports	Absent	Jacques STAMBOULI
L'Ecologie pour Paris		Marie-Hélène LAURENT
Droits des piétons	Absente	Marie-Danielle LERUEZ
SPPEF	Absent	Philippe MORIS
APARIS 13		François GERARD
13 O'QUAI	Absent	Jean-Pierre ANCELIN
ASSOCIATION LA PLATEFORME DES COMITES PARISIENS D'HABITANTS	Absent	Claude BIRENBAUM
CONSEILS DE QUARTIER		
Conseil de quartier n° 8	Absent	Claude GALLAIRE
Conseil de quartier n° 4		Jean Pierre LAUWEREINS
Conseil de quartier n° 7		André MESAS

La séance est ouverte à 17 heures 40.

François HÔTE indique que le projet de compte-rendu de la réunion du précédent groupe de travail Masséna Bruneseau du 03 mai 2011 a été diffusé aux associations pour avis.

Annick BIZOUERNE souhaite que la date butoir soit fixée au 14 juillet pour les retours sur ce compte-rendu.

Maria-Eugenia MIGNOT a transmis ses observations à la SEMAPA quant à des propos qu'elle n'avait pas tenus.

Francis COMBROUZE se félicite de la qualité des comptes-rendus.

Françoise SAMAIN demande à quelle date aura lieu la réunion concernant l'appel d'offres sur les activités.

Annick BIZOUERNE répond que la consultation sera close le 29 juillet. Les candidatures seront examinées en août et un comité devrait se réunir le 5 septembre, mais la date n'est pas encore confirmée.

Annick BIZOUERNE indique avoir reçu un mail des représentants des associations qui demandaient à désigner des suppléants en cas d'absence.

Yann RENAUD note que les suppléants sont déjà connus, mais souhaite juste s'assurer que leur présence ne pose pas problème dans le cadre de l'appel d'offres.

Bertrand MEARY rappelle que les suppléants peuvent assister aux réunions, mais ne prennent pas la parole si le titulaire est présent.

I. Présentation de l'aménagement de l'espace public de la patte d'oie

François Hôte rappelle que l'aménagement de la place sera provisoire car les travaux ferroviaires n'avancent pas aussi vite que prévu

Un document est projeté.

Sevak SARKISSIAN présente l'état d'avancement des études sur l'aménagement de la place située au croisement de l'avenue de France et du boulevard des Maréchaux. Il rappelle que celle-ci n'est pas encore dénommée officiellement.

Il explique que la place a été imaginée comme un espace public allant d'une façade à l'autre et qu'elle sera ouverte sur l'horizon, avec vue sur le viaduc du boulevard périphérique qui surplombe le faisceau ferroviaire. La station de tramway se trouve au centre de l'espace. La place a été conçue en coordination avec la mission Tramway et les quais de la station épousent les dimensions maximales de la place.

La place sera bordée au nord, d'une voie en prolongement de la rue Bruneseau et, au sud, d'une voie nouvelle rejoignant l'avenue de la porte de Vitry. Elle se développera à l'aplomb du faisceau ferroviaire et sera phasée en deux temps :

- phase 1 : la construction du raccordement nord de l'avenue y compris la moitié nord de la place dont la livraison est prévue pour la mise en service du tramway T3 fin 2012.
- phase 2 : l'échéance de la construction de la partie sud reste incertaine mais il faut compter un délai de l'ordre d'une dizaine d'années.

Il est déjà possible d'avoir une vue assez précise sur les bâtiments qui s'implanteront sur la partie Nord-Est de la place.

Sevak SARKISSIAN présente les modélisations de la future place dont Ateliers Lion est le maître d'œuvre. Les enseignements passés en matière de végétation sur les couvertures ont été pris en considération, aussi, la place présentera une fosse de terre continue dite « dalle jardin ». Les ouvrages de génie civil ont été réalisés en fonction des besoins ferroviaires. Ils sont quasiment achevés sur l'avenue de France, ce qui permettra de réaliser les programmes M6A2-A3 et M6B2.

Dans l'attente de la réalisation de la totalité du génie civil de la place, un aménagement dit « provisoire » a été imaginé par Ateliers Lion pour la partie nord. Une réflexion a eu lieu, au deuxième semestre 2010, sur les stratégies de plantation et la possibilité de créer une pépinière urbaine dans l'espace public. L'idée était d'utiliser ces espaces pour accueillir des arbres qui seraient répartis plus tard sur l'ensemble de la place, afin d'assurer l'homogénéité des plantations à terme. La difficulté provient de la faible taille de l'espace et de l'existence de poutres qui ne permettait pas une exploitation aisée de la pépinière. En outre, les flux piétons devant considérablement augmenter avec l'ouverture de la station de tramway, ont été pris en compte, restreignant l'espace disponible pour la pépinière urbaine. Au vu du risque que représenterait le déplacement temporaire des arbres sur un autre site (leur croissance pourrait être stoppée), l'idée d'une pépinière urbaine a été laissée de côté et un certain nombre d'études ont abouti à un aménagement provisoire de la place. Compte tenu de la durée de cette phase intermédiaire, environ 10 à 12 ans, cet aménagement devra présenter une qualité d'usage très satisfaisante. Sevak SARKISSIAN indique que le caractère provisoire de l'aménagement doit être assumé et propose en conséquence de placer les arbres dans des pots (des essences adaptées seront choisies). Cet espace provisoire se trouve au dessus de voies ferrées, d'où la présence de trous dans la structure, de cheminées, de grilles au sol, pour assurer la ventilation du volume ferroviaire, autant de contraintes que le projet a pour vocation d'intégrer pleinement (ces emplacements seront pérennes, même s'ils pourront prendre d'autres formes dans le projet définitif).

Sur le trottoir M6B2, l'espace public s'élargira : un café-restaurant avec terrasse et des commerces avec de nombreuses surfaces vitrées pourraient être installés.

Elisabeth PELIKAN ajoute qu'à cet emplacement, les arbres seront plus petits, afin d'assurer une ambiance plus chaleureuse. Plus loin, des arbres plus hauts accompagneront les bâtiments. Des plantations de lierre et de glycine donneront une impression végétale. Elle détaille les essences choisies pour les arbres du trottoir et leur emplacement.

Sevak SARKISSIAN rappelle que le travail est mené avec les différents services de la Ville.

Elisabeth PELIKAN indique que l'aménagement provisoire de la place présentera un sol de couleur sable et recevra des pots noirs en acier. Les revêtements de sols ont été pensés afin de faciliter le parcours des piétons et des poussettes. La hauteur des pots a aussi fait l'objet d'une concertation avec la DEVE dans la perspective de favoriser l'entretien des végétaux.

Françoise SAMAIN remarque que la couleur diffère de celle choisie pour l'avenue de France.

Sevak SARKISSIAN indique que des pots rouges devaient être installés, mais que l'équipe a choisi de souligner le caractère provisoire de l'aménagement. Il rappelle que l'espace doit tenir dans le temps – une dizaine d'années – mais ne sera pas définitif. Le fait que cet espace public se situe dans un espace de couverture ferroviaire doit être assumé également.

François GERARD demande si la découverte des voies ne serait pas intéressante à certains emplacements.

Elisabeth PELIKAN indique que les voies pourraient apparaître à travers les clôtures à réaliser au droit du faisceau ferroviaire. La question est en cours d'étude.

François GERARD précise qu'il parlait de la structure.

Sevak SARKISSIAN répond que le projet n'a pas été conçu comme tel sur l'avenue de France, à la différence de la gare Montparnasse notamment.

Ludovic VION pense que révéler les structures sur la place s'avère difficile au regard du dénivelé et du périmètre disponible.

François GERARD estime qu'il est, en fait, difficile de percevoir l'existence de la place. L'espace paraît « désossé ».

Sevak SARKISSIAN explique que la phase provisoire vise à accueillir tous les usages de la place. L'accueil du projet définitif reste l'objectif mais toutes les données n'en sont pas encore connues.

Annick BIZOUERNE rappelle que le tramway donnera lieu à des flux importants. Des kiosques, par exemple, pourraient être aménagés à proximité. Mais le projet provisoire ne permet de disposer que d'un petit espace.

Francis COMBROUZE demande combien de temps durera la phase provisoire. Il rappelle que le seul élément certain concerne la station de tramway. Les usagers passeront dans ce qui aurait pu être la pépinière, parce que la Ville craint de déménager des arbres dans douze ans ! Il souhaite en savoir plus sur les aérations de la SNCF. Il lui semble que des leçons sont à tirer de l'exemple – catastrophique, à son avis – de l'avenue de France.

Sevak SARKISSIAN indique que la logique est totalement différente et que cette expérience a bien été prise en compte.

Clément GUIHOT indique que la SNCF a fourni un planning : le démarrage des travaux serait fixé à 2021 pour la dalle M10 qui permettra l'achèvement de la place.

Sevak SARKISSIAN souligne que l'espace provisoire de la place n'a rien à voir avec l'aménagement définitif (le terre-plein est notamment plus petit). Il n'est pas possible de réaliser des aménagements définitifs au vu des incertitudes. Planter, dès aujourd'hui, les cheminées dans un dessin définitif poserait des problèmes de sécurité et couperait l'horizon des piétons.

Actuellement, l'accès entre l'avenue de France et le boulevard Jean Simon est difficile. Au niveau du pont national, l'escalier est cassé. Dans l'avenir, plusieurs accès seront aménagés et une connexion s'effectuera sur le quai du tram. L'objectif est d'assurer un accès au tram sur toute la longueur. A terme, tout l'ilot central sera intégré dans la continuité du tramway.

Patrick BERTON estime que l'aménagement est bien mené et confirme le caractère aléatoire de la reprise des arbres déplacés après trois ans. Les aménagements en pot semblent donc une bonne solution. Il regrette cependant qu'aucune définition ne soit donnée de la place : est-elle un lieu ou l'on reste ou un lieu où l'on passe ? La présentation laisse à penser qu'elle est surtout vue comme un lieu de passage. La réflexion sur la visibilité de l'espace ferroviaire (passerelles) ne semble pas avoir été menée.

Sevak SARKISSIAN explique que l'espace devra aussi comprendre un lieu de pause pour les machinistes de la RATP et que les questions de franchissement de l'espace ferroviaire sont bien étudiées. Les aménagements de la place de l'Europe, par exemple, ne pourraient être reproduits aujourd'hui, du fait des questions de sécurité.

François GERARD estime que la volonté de la place n'est pas clairement exprimée, de même que sa relation avec le reste de l'espace.

François HOTE rappelle que l'aménagement est provisoire et ne concerne qu'une partie limitée de la place future.

Francis COMBROUZE rappelle, en outre, que le balcon ferroviaire se trouve à l'extrémité de la place. La patte d'oie constitue surtout une place de circulation entre Ivry et Paris.

Sevak SARKISSIAN explique que le but est de maintenir les perspectives. Les façades sur rue sont destinées à la vie commerciale, tandis que les commerces peuvent se prolonger sur les trottoirs. L'entrée des logements s'effectuerait principalement par les cœurs d'ilots.

Un traitement unifié devrait être appliqué à l'ensemble de la place. L'automobile doit y être davantage invitée que reine. L'idée n'est pas de faire de cette place un rond-point, mais d'aller de façade à façade, à l'image de la place de la rue St Antoine que le bus et les piétons peuvent investir.

Françoise SAMAIN demande si les piétons pourront fréquenter tout l'espace.

Sevak SARKISSIAN explique que telle est l'idée de départ mais qu'il faudra tenir compte des flux routiers sur les boulevards des maréchaux. La phase provisoire permettra d'enrichir les options d'aménagement de la place définitive.

Jean-François GUEULLETTE ajoute que toute la difficulté réside dans la conception d'aménagements provisoires longs et dans les incertitudes demeurant sur l'ensemble du projet. L'étendue de la vue sur les voies ferrées, notamment, n'est pas connue. Certaines parties de l'espace ont déjà rétréci du fait des contraintes techniques du réseau ferroviaire. L'objectif est de faire évoluer la place au fur et à mesure de la construction de la dalle (2021) et de celle des bâtiments (2025). Nul ne sait si les délais seront tenables. Aucune décision n'est encore prise sur la station de maintenance. Mais, dans tous les cas, les trains seront très présents dans cet environnement, quelles que soient les options choisies en termes de recouvrement.

François GERARD souhaite que des recommandations d'urbanisme assez strictes soient données pour les aménagements au niveau ferroviaire.

Francis COMBROUZE pense qu'il faut affirmer clairement les orientations générales de la place.

François GERARD estime que le projet Edouard François a été désossé et craint que la même situation ne se reproduise.

Sevak SARKISSIAN explique que la partie principale du projet Edouard François prend en compte les apports des autres acteurs du projet. L'élargissement du trottoir au niveau de l'immeuble le plus haut lui semble bienvenu pour développer les commerces.

François GERARD se demande s'il ne serait pas nécessaire de privilégier l'avenue sur la place. Le projet Edouard François a fait ce choix.

Frédéric LUCCIONI rappelle que l'objectif est de mettre en place un espace provisoire fonctionnel sans obérer l'avenir.

Françoise SAMAIN estime que l'arrêt de tramway n'est pas le seul élément structurant et que les bus doivent aussi être pris en considération.

Francis COMBROUZE confirme la présence de nombreux arrêts de bus.

François HOTE renvoie au schéma de circulation.

Sevak SARKISSIAN rappelle que le terminus de bus sera situé au sud de l'avenue de France. A terme, l'intermodalité sera rendue efficace en déplaçant les arrêts de bus.

Patrick BERTON souligne que cela fait déjà une vingtaine d'années que les projets sont lancés.

Frédéric LUCCIONI reconnaît qu'effectivement l'opération a débuté en 1991. Les commentaires des associations seront bien pris en compte.

II. Présentation des prescriptions urbaines, architecturales et environnementales définies pour le lot B3A.

François HOTE précise que les membres ont été destinataires d'une note sur le projet architectural et urbain B3A.

Jean-François GUEULLETTE explique que le projet de B3A est lancé : la première phase de l'appel à candidature est close depuis le 20 juin. Les candidatures sont celles d'équipes ayant la capacité de construire un immeuble de grande hauteur. Le programme concerne un ensemble de 90 000 m², dont 63 000 m² de bureaux. Le projet comprend aussi des commerces, un ou des hôtels ainsi que des locaux d'activité.

A l'issue de cette étape, la Ville décidera des équipes appelées à concourir dans le cadre des procédures classiques. Les équipes retenues doivent rendre leur projet d'ici le mois de janvier 2012. Un jury de concours sera alors réuni et le lauréat devrait être désigné au mois de mars. Compte tenu de la complexité du dossier, des retards sont possibles. L'équipe lauréate disposera de 2-3 ans pour réaliser l'étude. L'objectif est de lancer les travaux en 2014 pour trois ans. Une tour pourrait être livrée en 2017.

Frédéric LUCCIONI demande si la livraison concernera l'ensemble des programmes sur le lot.

Jean-François GUEULLETTE le confirme. Il précise que seule une partie limitée du terrain est constructible. Dans la partie ouest de l'îlot, se trouvera un bâtiment haut. Deux autres seront peut-être implantés à proximité du périphérique.

Un document est distribué.

Bertrand AVRIL demande si le critère décisif de choix portera surtout les données économiques et financières ou sur le projet architectural.

Jean-François GUEULLETTE indique que l'équipe sera jugée collectivement, mais que les dimensions environnementale et architecturale seront privilégiées. Une charge foncière minimale a été prédéterminée au départ et cet élément pourrait permettre de se détacher quelque peu des critères économiques. Trois à cinq équipes pourront être présélectionnées.

Au vu du nombre de projets existant dans l'hôtellerie, Jean Pierre LAUWEREINS craint, à terme, une surcapacité hôtelière dans la capitale. Une étude a-t-elle été réalisée ?

Jean-François GUEULLETTE répond que Paris connaît un déficit important en matière d'offre hôtelière.

Céline DENNIEL ajoute que le développement hôtelier est nécessaire dans la mesure où un doublement du nombre de touristes à Paris est prévu d'ici 2020. En outre, la capitale doit faire face à l'obsolescence de l'offre actuelle, du fait des nouvelles réglementations.

Jean-François GUEULLETTE pense que deux hôtels de catégories différentes (luxe et moyenne gamme) pourraient cohabiter. Les équipes retenues devront faire des propositions cohérentes et trouver des hôteliers.

Céline DENNIEL indique que le plan hôtelier de la capitale doit valoriser une offre étendue, s'adressant aussi à une clientèle plus économique.

André MESAS rappelle que certains architectes ont conçu, dans le passé, des tours déconnectées de la vie des avenues. Il souhaite s'assurer que ce ne sera pas le cas dans le présent projet.

Sevak SARKISSIAN rappelle les prescriptions urbanistiques du cahier des charges : le lot B3A est situé près des grandes artères urbaines du quartier et le projet devra être perçu depuis l'espace public. Il rappelle également que l'implantation de B3A ne doit pas empiéter sur l'avenue de France et que le bâtiment suivra ensuite la rue Bruneseau. Il insiste sur le nécessaire enrichissement mutuel entre les espaces.

Sevak SARKISSIAN estime que le positionnement de la grande hauteur se réfléchit dans le schéma global, et que des jeux doivent relier les hauteurs sur les 4 îlots. Il lui semblerait bienvenu que la tour du lot B3A atteigne le plafond de hauteur et soit la plus haute du quartier Bruneseau. Les prescriptions urbaines et environnementales doivent fonctionner ensemble : les implantations et les volumes des bâtiments tiennent compte des vents et du soleil.

Les préconisations devront être partagées avec les concepteurs sur la façon de travailler la hauteur à Paris, afin de faire en sorte que les projets s'engagent sans les défauts de la tour Montparnasse par exemple. La ligne de ciel doit être assez riche et la volumétrie contrastée. L'idée est d'aboutir à un paysage dynamique qui soit visible de divers emplacements. Il prend l'exemple de Rouen : dans cette ville homogène, ce sont les églises qui traitent la hauteur de manière contrastée. Il prend également l'exemple d'un quartier proche du port de Rotterdam : la position symbolique des programmes fait sens dans l'agglomération.

Jean Pierre LAUWEREINS pense que les situations de Paris et de Rotterdam ne sont pas comparables. Il souhaite des garanties quant au fait que le signal ne soit pas visible depuis le vieux Paris.

Sevak SARKISSIAN indique qu'une longue réflexion a eu lieu sur la question. Il n'essaie pas de comparer les deux villes, mais de montrer que des travaux intéressants en termes d'urbanisme peuvent alimenter la réflexion. Il rappelle aux associations qu'un organisme spécifiquement dédié à cette tâche a fixé des règles spécifiques en matière de perspectives et de fuseaux de protection de la ville de Paris.

François HOTE indique que le travail sur les fuseaux a été réalisé à plusieurs endroits. A cet égard, la tour Montparnasse constitue une erreur historique. Mais l'apparition de tours peut être assumée dans d'autres lieux.

Frédéric LUCCIONI confirme le souci d'intégration dans le paysage urbain parisien, respectant le paysage du cœur de Paris et précise que cette même démarche de réflexion sur l'insertion paysagère a été mise en œuvre pour le projet du TGI dans la Clichy Batignolles.

Jean Pierre LAUWEREINS se dit rassuré de voir que la question des fuseaux est bien prise en compte.

François HOTE rappelle que les signaux parisiens s'adressent aussi au Grand Paris.

Patrick BERTON n'est pas opposé aux symboles emblématiques, mais marquer un signal par une tour de bureaux ne présente pas d'intérêt pour lui. Il rappelle que beaucoup de Parisiens sont réticents à l'idée des tours.

Frédéric LUCCIONI ne souhaite pas revenir sur un débat largement nourri dans le cadre de la concertation préalable à la modification du PLU.

André MESAS pense que les contraintes de coût, pour la SEMAPA, ne doivent pas être oubliées, mais considère qu'elles ne doivent pas constituer un frein pour mener à bien des projets intéressants. Il souhaite que Paris ne se limite pas à son espace propre mais s'inscrive réellement dans le Grand Paris.

Mme Beylau déplore que certaines personnes s'opposent à ce que des tours de bureaux puissent constituer des signaux.

Patrick BERTON pense que le choix des tours ne se justifie pas par la mise en œuvre d'un signal ou par une esthétique.

Frédéric LUCCIONI rappelle que les architectes qui travaillent sur ces projets sont souvent reconnus dans le monde entier. Il ajoute que l'espace concerné se trouve dans un secteur d'aménagement complexe, qui doit faire face à de nombreuses contraintes d'infrastructure. Des considérations quant à la nécessité de rééquilibrer l'emploi vers l'Est parisien, en intégrant l'histoire des espaces, doivent aussi être prises en compte.

Patrick BERTON indique que cet avis n'est pas majoritairement partagé par les Parisiens.

Marie-Hélène LAURENT pense que les toits-terrasses des tours leur donnent souvent un côté uniforme et dur. Il serait préférable de prévoir un toit.

Sevak SARKISSIAN explique que la question de la ligne de ciel doit être vue comme un ensemble, dans lequel chaque projet puisse définir une sorte de réponse. Les prescriptions du cahier des charges doivent permettre de ne pas reproduire les erreurs de la tour Montparnasse. Une réflexion doit être menée : le toit peut, par exemple, contenir un lieu d'observation de la ville, un café, un restaurant... Dans le projet de J. Nouvel à Boulogne Billancourt, trois volumes se superposent et une serre occupe les derniers espaces du bâtiment. La silhouette du bâtiment peut s'en trouver largement enrichie. Des volumétries qui s'effilent peuvent participer à une ligne de ciel intéressante. Les immeubles de New York constituent des exemples plus pertinents que les immeubles asiatiques, pour lesquels rentrent en compte des questions de records de hauteur à battre.

Il est aussi possible d'imaginer une tour avec des niveaux aux usages différents. Sur la question du rapport au sol, la préconisation forte dans le projet B3A tient à la recherche d'une certaine ouverture et porosité. L'intérieur de l'îlot doit aussi faire l'objet d'un projet dans le prolongement des espaces extérieurs publics. L'aménagement de la station de métro devrait être mené de concert.

L'ampleur des volumes au RDC et la transparence sont aussi des questions à prendre en compte dans le projet B3A. Des projets tels que ceux menés à Londres permettent de concilier un IGH et une vie sociale agréable au bas du bâtiment.

François GERARD craint que Ateliers Lion ne pousse à la construction de tours de grande hauteur. Les préconisations lui semblent très directives.

François HOTE pense, au contraire, que le plafond défini au dessous de 180 mètres laisse un champ d'expression assez libre.

Sevak SARKISSIAN estime préférable d'atteindre cette hauteur si les conditions le permettent.

Françoise SAMAIN a apprécié de disposer du document en amont de la réunion. Elle demande si celui-ci orientera le choix des lauréats.

Frédéric LUCCIONI acquiesce. Les équipes ont déjà pris connaissance de ce document d'intention urbaine, mais des échanges auront aussi lieu, par la suite, avec l'équipe et les associations.

Françoise SAMAIN estime important d'exprimer une architecture exemplaire en termes de rapport au sol et au ciel. Il lui paraît important de davantage prendre en considération les besoins des personnes fréquentant ce lieu au quotidien que ceux des personnes qui y porteront un regard rapide.

Françoise SAMAIN se dit inquiète quant aux espaces privés qui peuvent être traversés par les publics. Elle souhaite que les conséquences soient prévues et souligne que les espaces délaissés correspondent souvent à ces espaces privés.

François HOTE souligne l'intérêt de cette remarque.

Annick BIZOUERNE, indique que le PLU préconise une délimitation claire entre les espaces privés et publics.

Françoise SAMAIN pense qu'il faut mettre l'accent sur les espaces publics. Elle se dit d'accord avec l'idée de créer un signal, s'il s'agit réellement d'un immeuble innovant au plan de l'urbanisme ou du programme. Un tel immeuble pourrait mutualiser les services communs et ouvrir certains lieux au public. Elle souhaite que les personnes habitant dans les marges, proches du périphérique, puissent trouver des équipements de ville accessibles. Cela lui semble devoir être une immense priorité.

François HOTE convient de l'intérêt de ces propositions, mais souligne que leur réalisation s'avère difficile au plan de la réglementation incendie et des assurances (espaces privés/publics ;.....). Les problèmes de gestion s'avèrent importants.

Françoise SAMAIN pense qu'il est nécessaire de réfléchir sur la réglementation, comme cela avait été le cas dans les années 1970, avec la circulaire sur les lieux associatifs.

François HOTE indique que les commerces permettent aussi d'animer les espaces du bas de la tour.

Françoise SAMAIN suggère de mutualiser les services des différentes entreprises présentes dans une tour.

Sevak SARKISSIAN pense que cet aspect qui s'avère nécessaire est déjà pris en compte dans le cadre du projet architectural. Des projets menés à Francfort ont, d'ailleurs aussi, créé de grands espaces de réunion ou de convivialité, à différents niveaux de hauteur et à intervalles réguliers.

Frédéric LUCCIONI estime important que le projet ait une cohérence d'ensemble.

Patrick BERTON souhaite également une porosité public-privé au sein de la tour. Il craint que cet aspect ne soit pas retenu par les promoteurs.

Pour Sevak SARKISSIAN, disposer de lieux à vocation différente à différents niveaux permettrait d'accueillir les habitants du quartier notamment.

Françoise SAMAIN souhaite aussi éviter que les personnes qui travaillent dans la tour se trouvent dans une « tour d'ivoire ».

Frédéric LUCCIONI souhaite que la réflexion porte tant sur le bâtiment que sur le lot entier. Il faudra prendre en compte la nécessité de traiter les flux.

Françoise SAMAIN rappelle que, dans l'université, le problème de la confidentialité se posait également, mais que des solutions ont été trouvées.

François HOTE pense que la question de l'organisation des espaces libres offre encore une marge de manœuvre.

François GERARD demande en quoi le bâtiment sera représentatif de la Ville de Paris. La question porte sur la capacité de la Ville à bâtir une architecture parisienne.

François HOTE rappelle à ce sujet qu'un des architectes participants au workshop sur la grande hauteur en 2007 avait ébauché une réflexion sur la question de la spécificité de la tour par rapport au gabarit parisien ; cette réflexion pourrait être poursuivie.

Frédéric LUCCIONI pense que la conception « parisienne » trouve aussi sa cohérence dans le traitement de l'espace public et l'enjeu de sa continuité est aussi un sujet à prendre en compte, et pas seulement pour les tours.

François GERARD espère que ce sera un critère fondamental pour la suite.

Frédéric LUCCIONI indique que la charge foncière ne sera pas le critère majeur pris en compte. Le choix sera aussi effectué par rapport à l'architecture et au développement durable.

François HOTE note qu'à Londres, certaines tours sont devenues des symboles de la ville.

Sevak SARKISSIAN rappelle que certains bâtiments construits durant les 30 Glorieuses sont unanimement reconnus comme parisiens

François HOTE remercie les participants.

La séance est levée à 20 heures 30.