



Ateliers participatifs sur le projet Masséna-Bruneseau le 14 mai 2009

Thème : Concevoir un quartier respectueux de l'environnement

Compte-rendu de l'atelier thématique établi par Pierre-Antoine Tiercelin, en charge de l'animation, et Clémence Liberge, Ville Ouverte.

L'atelier, animé par Pierre-Antoine Tiercelin (Ville Ouverte), s'est tenu en présence de onze participants, deux représentants de Direction de l'Urbanisme de la Ville de Paris et une architecte de la SEMAPA en charge du projet. Un tour de table a permis à chacun de se présenter, d'exposer les raisons de sa participation à l'atelier. Sept participants sont des habitants ou riverains du quartier, les autres mettent en avant une profession, un engagement associatif ou un objet d'étude en rapport avec l'urbanisme ou le développement durable (association pour la mobilité durable, étudiante en architecture...).

Les participants se présentent ...

« Je suis passionné par l'ouverture des portes de Paris. Qui dit ouverture dit grand coup d'air. Je suis très préoccupé par la manière dont on va pouvoir se résoudre à l'ouverture à travers un paysage ingrat selon moi. »

« Je viens pour évoquer la question des transports doux. »

« Je ferai le lien entre la concertation qui a lieu ce soir et le conseil d'animation du quartier. »

« J'attends un vrai impact environnemental. Pas seulement quelque chose pour la conscience. Je veux de l'innovation sur le sujet de l'environnement. »

« Je veux savoir comment ça va être fait. Il y a du travail. »

« On parle beaucoup des contraintes du site. Je veux en montrer les potentialités. »

« J'ai vu le quartier se construire depuis quelques années, je trouve ça assez passionnant. La démarche de concertation m'intéresse. Je voudrais en savoir plus sur l'environnement, sur les questions de grande hauteur, sur lesquelles je n'ai pas d'a priori. »

Informations sur le projet

Pierre-Antoine Tiercelin répond à certaines interrogations des participants :

Quel est l'équilibre entre les logements et les activités en termes de m² ?

Les surfaces sont données sur le plan masse en SHON (surface hors œuvre net). Elles comprennent 4% de commerces (au niveau des rez-de-chaussée), 22% d'activités (surtout le long du périphérique), 34% de bureaux, 36% de logements (surtout le long du boulevard Jean Simon, au commencement de l'avenue de France). Les équipements publics représentent 4% des surfaces avec une présence forte de l'Université Paris 7.

L'usine du SYCTOM a-t-elle vocation à disparaître ou à évoluer ? La cohabitation avec les immeubles de grande hauteur n'est-elle pas délicate à cause des panaches de fumée ?

Un projet de transformation de l'usine est à l'étude. Un participant informe qu'une réunion publique se tiendra prochainement afin de présenter un projet de reconstruction de l'usine avec des techniques de traitement différentes. Pierre-Antoine Tiercelin rappelle que l'usine du SYCTOM fournit en chaleur les réseaux de la Compagnie Parisienne de Chauffage Urbain (CPCU).

En outre, les rejets des cheminées de l'usine sont des panaches d'eau qui ne posent pas de problèmes de pollution de l'air. Un participant se demande toutefois si en fonction des vents, les panaches ne risquent pas d'être dirigés vers les surfaces vitrées des immeubles. La question sera posée à l'équipe Transsolar. Pierre-Antoine évoque l'usine du SYCTOM à Issy-les Moulineaux qui a fait l'objet d'un véritable travail d'intégration urbaine.

A la suite de ces informations, les thèmes évoqués lors du tour de table sont débattus tour à tour.

La mobilité durable

Les questions de logistique : profiter des atouts du site

Un participant s'interroge sur l'opportunité de créer un quartier typiquement parisien sur le site des Rives de Seine alors que les habitants ont besoin de marchandises et que le site offre des possibilités exceptionnelles en termes logistiques. Il se trouve en effet au croisement de plusieurs infrastructures de transports (périphérique, fleuve, voie ferrée) et pourrait devenir un lieu idéal pour gérer les ruptures de charge et développer les transports écologiques. Les grands hangars du côté d'Ivry sont par exemple utilisés par le centre commercial E. Leclerc. Les marchandises y sont acheminées en train, puis sont redistribuées par camion dans toute la ville. Demain, l'usage de véhicules électriques pourrait permettre d'assurer cette redistribution.

L'intermodalité

Un participant rappelle qu'une ancienne gare RER desservait le quartier Masséna. La création d'une nouvelle gare sur la ligne du RER C assurerait une interconnexion avec le réseau de bus et de tramway.

Pierre-Antoine Tiercelin informe à ce sujet qu'un projet de prolongement de la ligne 10 jusqu'à Ivry avec un arrêt Bruneseau est à l'étude. Selon un participant, ce projet est davantage un souhait de la SEMAPA : le STIF donne la priorité aux banlieues en matière de développement des transports.

Pierre-Antoine Tiercelin rappelle la desserte actuelle et future du quartier en transports en commun :

- le futur tramway, prolongement du T3, qui sera réalisé avant que le quartier ne soit livré ;
- la ligne 14 accessible un peu plus au nord (Bibliothèque François Mitterrand) ;
- le bus 325 (rue Bruneseau), jugé trop peu fréquent par certains : « toutes les 25 minutes. »
- le RER C (François Mitterrand) ;
- Voguéo (arrêt BNF vers Ivry puis Pont Mandela à Ivry).

Afin de permettre une véritable intermodalité, un participant suggère la création de parking relais à l'entrée du quartier, pour inciter les gens à utiliser les transports publics ou à se déplacer à pied ou en vélo. Les avis sont partagés : les parkings relais peuvent avoir un effet inverse et attirer les voitures dans le quartier. Des éléments d'information sont demandés sur ce point.

Une personne rappelle que la question de la mobilité ne concerne pas seulement les habitants du quartier, mais aussi les gens qui y passent tous les jours. D'après elle, le choix de terminer l'avenue de France en patte d'oie relève d'une volonté de limiter les possibilités d'entrée et de sortie du quartier pour éviter que celui-ci ne constitue une nouvelle porte de Paris. Ce plan de circulation décourage la traversée du quartier et augmente la circulation sur la rive droite : « *Les aménageurs de Paris Rive Gauche ont envoyé la circulation chez le voisin.* »

Quelle conception de l'espace public pour accompagner un quartier durable ?

Les quais de Seine

La question des espaces publics est évoquée à plusieurs reprises au cours des débats. La piétonisation ainsi que l'aménagement de pistes cyclables le long de la Seine apparaissent comme des vecteurs essentiels pour la continuité urbaine entre Paris et Ivry via des modes de déplacement doux.

Un participant rappelle que les ports fluviaux de Paris travaillent sur le partage de l'espace et le traitement de la continuité piétonnière. Les équipements portuaires sont également considérés comme un atout pour le quartier et pour sa construction : toute la terre enlevée pour la construction de la BNF a été évacuée par la Seine. Ils doivent être maintenus.

L'accessibilité

« *Il faut faciliter les déplacements à pied ou à vélo.* » Une participante évoque le problème du nivellement dans le quartier qui a un effet barrière pour les vélos et les poussettes : « *J'habite au bout de la rue Chevaleret. Aller à Leroy Merlin pour moi c'est l'enfer.* » Les escaliers de la BNF sont selon elle un mauvais exemple de gestion du dénivelé.

Travail sur le maillage des espaces verts

Plusieurs participants estiment que le parc des Cormailles à Ivry peut devenir une destination de promenade depuis Masséna Bruneseau. La création d'une trame verte faisant la liaison entre le parc et la BNF pourrait être envisagée.

L'idée d'un jardin partagé est également évoquée.

Un participant soulève le problème de la continuité des promenades, en particulier des pistes cyclables comme par exemple sur l'avenue de France. « *Dès qu'un tronçon est fini il est présenté à tout le monde comme une vitrine. Mais la continuité n'est pas forcément assurée avec les autres tronçons.* »

La proximité du périphérique

La localisation de certains équipements (collège) ou logements en bordure du périphérique inquiète les participants. « *On va ramener les gens dans des lieux pollués.* » Il s'agit selon certains d'une double ségrégation : le quartier est enserré entre le périphérique et le viaduc, et subit à la fois la pollution atmosphérique et les nuisances sonores du périphérique. Le recouvrement du périphérique pourrait permettre d'éviter la pollution du quartier.

Pierre-Antoine Tiercelin rappelle que le plan masse prévoit la construction d'immeubles écrans accueillant des bureaux et des activités et permettant de protéger le quartier des nuisances sonores du périphérique. La question de la pollution de l'air est en revanche plus difficile à gérer et plus diffuse. Une participante ne comprend pas ce principe : « *Pourquoi distinguer logements et bureaux ? Je passe plus de temps au bureau que chez moi.* » Pierre-Antoine Tiercelin explique qu'il est plus facile de concevoir des immeubles écrans à usage de bureaux : les bureaux peuvent être conçus sans ouverture directe avec une ventilation assistée, ce qui est plus difficile et peu souhaitable pour les logements. La participante conclut : « *Pourquoi ne pourrait-on pas ouvrir sa fenêtre dans son bureau ?* ».

Sur la question de la pollution atmosphérique, les participants sont interpellés par l'animateur : faut-il remettre en cause la programmation de logement ou le principe de toute exposition à la pollution atmosphérique ? Le principe de non-exposition ne conduit-il pas à un abandon simple de tout projet d'aménagement ? Cela est-il cohérent avec le manque de logement en Ile-de-France ? Une densification du site ne permet-elle pas à son échelle de contribuer à éviter l'étalement urbain source d'allongement des trajets et de pollution ?

Densité et pollution

Un participant réagit : le lieu de travail a peu d'incidence sur le lieu de résidence. Les gens étant amenés à changer plus souvent de travail que de logement, la densification de l'habitat ne lui semble pas être un outil adapté pour réduire les mobilités. « *Plus on densifie, plus on se déplace et plus on pollue.* ». Cette idée est contestée par d'autres participants : les habitants du site utiliseront plus largement les transports en commun si le site est bien desservi.

La question des tours : quelle cohérence avec des ambitions environnementales ?

Un participant demande comment l'idée des tours a été introduite. « *Quelles sont les raisons qui justifient un tel projet ? Quelle est la cohérence avec les ambitions environnementales affichées ?* ». Le principal argument est la volonté de densifier pour répondre aux besoins forts en emplois et en logements de Paris. L'équilibre entre bureaux et logements sur le site Masséna doit également répondre à des impératifs d'équilibre financier de l'opération.

Un participant demande pourquoi les tours accueillent essentiellement des bureaux si l'objectif affiché est également de construire plus de logements. On rappelle que le relèvement du plafond des hauteurs concerne également les nombreux immeubles de logements situés le long du boulevard Jean Simon et autour de la place de la patte d'oie. Ceux-ci pourraient atteindre 15 étages et 50 mètres dépassant le plafond légal de 37 mètres en vigueur aujourd'hui.

Des précisions sont demandées sur les normes environnementales que devra respecter le projet. Pierre-Antoine Tiercelin rappelle que la principale norme encadrant les futures constructions est le Plan Climat. Le Plan Climat est plus draconien que des normes de type HQE : il impose une consommation de 50kWh/m²/an pour toute construction neuve.

Un participant s'étonne de voir la promotion de tours énergivores alors qu'il entend parler d'ambitions environnementales : « *Les tours sont antinomiques avec le Plan climat. Les meilleures consomment cinq à huit fois les normes qui devraient être appliquées à Paris* ». Un autre participant estime en revanche que l'innovation technologique permettra demain d'atteindre ces objectifs environnementaux : « *on n'a encore rien vu ailleurs mais on peut innover.* » Il prend pour exemple les panneaux photovoltaïques et les éoliennes qui lui semblent être deux sources d'innovation. L'ambition doit rester le symbole de Paris. La solution de l'innovation technologique apparaît enfin pour certains comme une aberration sur le plan écologique : « *Travaillons d'abord sur les réductions d'énergie, ensuite, nous travaillerons sur la production d'énergies propres.* » Il n'est pas intéressant de faire des tours énergivores, pour ensuite dépenser des sommes importantes pour la production d'énergies propres. Bien souvent, les matières utilisées pour la production de sources d'énergies renouvelables telles que les panneaux solaires, constituent des déchets polluants. Un participant ajoute que même les tours vertes, avec panneaux solaires et éoliennes, consomment quatre fois et demie la norme.

La question de la densité est également évoquée, en lien avec celle de la hauteur. Une personne s'inquiète des incompatibilités connues entre habitat bioclimatique et densité de l'habitat. Selon elle, les tours mettent en danger tant la qualité de vie que les objectifs environnementaux. Dans quelle mesure ces aspects ont-ils été pris en compte dans le projet ?

Pierre-Antoine Tiercelin rappelle que le projet des ateliers Lion a été conçu en partenariat avec le bureau d'études Transsolar, spécialisé en génie énergétique. Le projet a fait l'objet de nombreux allers-retours entre les deux équipes afin de s'assurer qu'il prenne bien en compte les aspects environnementaux du site comme les vents ou l'ensoleillement. Sur ce dernier point, l'implantation et la hauteur des bâtiments ont été conçues de telle manière que chaque appartement ou bureau reçoive un éclairage direct de plus de deux heures par jour au solstice d'hiver.

La finalité de la concertation

Une personne s'interroge sur la finalité de ces ateliers. Le projet constitue une proposition d'organisation du quartier qui fera ensuite l'objet de projets plus détaillés. Les éléments aujourd'hui soumis à la concertation sont donc susceptibles d'évoluer et il existe des marges de manœuvre.

Sujets à approfondir pour la prochaine séance d'ateliers

Différents sujets peuvent être approfondis en présence des experts:

- Comment la question de la mobilité est-elle prise en compte dans le quartier ?
 - à l'échelle locale : ouverture sur Ivry, trajets verts et piétonisation des espaces publics ;
 - à l'échelle métropolitaine : intermodalité des biens et création de parkings relais, rapport entre densification et trafic automobile.
- Comment le projet a-t-il été conçu pour prendre en compte les vents et l'ensoleillement ?
- Comment gérer la question des pollutions engendrées par le périphérique ?

Les participants sont invités participer à la seconde série d'ateliers qui se tiendra le 11 juin au même lieu et à la même heure.