



Tutrice : Frédérique HERNANDEZ

Raphaëlle MIGNON

## Aménagement d'un terrain ferroviaire et industriel dans la ZAC Paris-Rive-Gauche

*Création d'une nouvelle centralité dans le treizième arrondissement, entre  
quartiers anciens et quartiers neufs.*



*Vue aérienne. Réalisation : P.Guignard / Air images.*





## Remerciements

**Je souhaite remercier les gens suivants. Le temps qu'ils m'ont accordé, l'aide et les conseils qu'ils m'ont prodigué m'a permis de mener à bien mon projet.**

**Mme Frédérique HERNANDEZ**, professeur au département Aménagement de l'école polytech'Tours et tutrice de ce projet.

**M. Yann RENAUD**, chargé de mission du bureau des associations et Conseils de quartiers du comité permanent de concertation de la ZAC Paris-Rive-Gauche.

**Mme Catherine COQUEN**, documentaliste à la société d'économie mixte de l'aménagement parisien (SEMAPA).

**M. Colin RICHARD**, architecte à la SEMAPA.

**Mme Nicole CORTES**, membre de l'association ADA13.

# Sommaire

<b>Introduction.....</b>	<b>5</b>
<b>Partie 1 : Une localisation très importante.....</b>	<b>7</b>
<b>A. Présentation du 13<sup>e</sup> arrondissement .....</b>	<b>8</b>
<b>B. Présentation de la ZAC Paris-Rive-Gauche.....</b>	<b>9</b>
<b>C. Les voies ferrées qui traversent l'arrondissement.....</b>	<b>13</b>
<b>D. Le secteur choisi.....</b>	<b>14</b>
1. Localisation.....	14
2. Enjeux.....	17
<b>Bilan Partie 1.....</b>	<b>21</b>
<b>Partie 2 : Analyse des deux quartiers – problèmes et besoins.....</b>	<b>22</b>
<b>A. Les deux quartiers.....</b>	<b>23</b>
1. Quartier 1 .....	23
2. Quartier 2.....	28
3. Bilan.....	31
<b>B. Besoins.....</b>	<b>32</b>
1. Besoin en commerces de proximité et équipements .....	32
2. Besoin en logements classiques et étudiants.....	35
3. Besoin en espaces verts.....	37
4. Besoin de centralité.....	39

<b>Bilan Partie 2</b> .....	40
<b>Partie 3 : Propositions d'aménagement</b> .....	41
<b>A. Les contraintes</b> .....	42
1. Les halles Freyssinet.....	42
2. Les voies ferrées.....	43
3. La déclivité du terrain.....	45
4. Le programme de la ZAC.....	47
<b>B. Le programme</b> .....	48
<b>C. Les propositions</b> .....	50
1. Le projet E, lauréat du concours .....	51
2. Le projet B, plébiscité par les associations.....	58
3. Bilan.....	64
<b>D. Suggestion d'aménagement</b> .....	65
<b>Bilan Partie 3</b> .....	69
<b>Conclusion</b> .....	70
 <b>Bibliographie</b> .....	73
<b>Index</b> .....	75
<b>Annexe</b> .....	78



## Introduction

Le 13<sup>e</sup> arrondissement de Paris connaît aujourd'hui une importante mutation. Troisième arrondissement parisien par sa superficie et cinquième par sa population, il est le siège de la plus grande opération d'aménagement à Paris depuis l'arasement des fortifications de Thiers au début du vingtième siècle.

Jusqu'en 1990, de la Gare d'Austerlitz jusqu'à la limite avec Ivry sur Seine, le front est de l'arrondissement, entièrement ouvert sur la Seine, n'était dédié qu'à l'emprise des voies ferrées et à certaines installations industrielles : l'usine d'air comprimé SUDAC, la Halle aux farines, les Grands Moulins ainsi que les frigos en sont les derniers exemples.

La passerelle de Tolbiac était l'une des deux voies de traverse (avec le Boulevard Vincent Auriol), empruntée uniquement par des voitures pour rejoindre les boulevards périphériques ou le 12<sup>e</sup> arrondissement.

Après l'industrialisation forte du 19<sup>e</sup> siècle, ce quartier est entré progressivement en déclin après la 2<sup>nd</sup>e guerre mondiale, au fur et à mesure que disparaissent les industries traditionnelles et que la SNCF rationalisait et modernisait ses installations, rendant une partie de ses ateliers caduque.

Pendant un temps, le quartier est donc resté à l'état de friche industrielle et ferroviaire.

Le besoin très fort en espace au sein de la capitale qui se fait sentir à partir des années 80, ainsi que la volonté des Présidents de la République successifs de rééquilibrer Paris vers l'est attire l'attention de la Mairie de Paris sur cette friche sous-exploitée.

Il est alors décidé du réaménagement des deux rives de la Seine à son entrée dans Paris, afin de mettre en place un véritable pôle d'attractivité économique regroupant Tolbiac et Bercy.

Si l'aménagement de la Rive droite est depuis longtemps achevée – le quartier Bercy étant à présent composé du ministère des Finances et de l'Industrie, du Palais Omnisport, d'un parc de plusieurs hectares et de la cour Saint-Emilion, le début des travaux des 130 hectares de la ZAC Paris Rive Gauche ne débuta qu'en 1994 pour le chantier de la Bibliothèque Nationale de France.

A présent, le secteur Tolbiac-Sud, au dessus du creux que représentent les voies ferrées de la Gare d'Austerlitz, reste le dernier quartier encore « vierge » de la ZAC. Sa position de charnière entre l'ancien et le nouveau 13<sup>e</sup> complique les démarches d'aménagement. Pourtant l'enclave formée par les voies ferrées pose de plus en plus de problèmes pour la cohérence et l'unité que la ZAC était censée apporter au sein de l'arrondissement, de la place d'Italie aux berges, ce qui en fait une priorité dans le programme d'aménagement.

J'ai toujours habité dans la partie est du treizième arrondissement, au cœur des anciens quartiers. J'ai vu l'inauguration de la BNF, en 1995, puis l'installation autour des premiers immeubles de bureaux et d'habitation, du complexe cinématographique MK2, le tout derrière

ce vide, ce fossé instauré par les voies ferrées menant à la Gare d'Austerlitz et qui demeure, encore maintenant que la ZAC est achevée à moitié, très difficilement franchissable. Mon regard de riveraine me montre qu'en fait d'un quartier mixte, qui concilierait ancien et nouveau, logements et bureaux, culture et vie de proximité, il y a aujourd'hui deux quartiers qui n'ont de commun que l'arrondissement auquel ils appartiennent.

C'est la problématique que je souhaite développer.

## **Partie 1 : Une localisation très importante**



## A. Présentation du 13<sup>e</sup> arrondissement.

Le treizième arrondissement est un des quartiers périphériques de Paris. Bordé au Sud par le périphérique (limitrophe des communes d'Ivry-sur-Seine, du Kremlin-Bicêtre et de Gentilly à l'ouest sur quelques dizaines de mètres) à l'ouest par l'avenue de la Porte-de-Gentilly, les rues de l'Amiral-Mouchez et de la Santé ; au nord par les boulevard de Port-Royal, et Saint-Marcel et à l'est par la Seine, il recouvre une surface de 714 hectares, ce qui en fait le troisième plus grand arrondissement parisien. Il comptait 171 577 habitants au dernier recensement, effectué en 1999. C'est donc le cinquième arrondissement par sa population.

Il a longtemps été considéré comme le miroir de la pauvreté parisienne, il bénéficie en revanche d'un certain prestige comme étant l'hôte du plus grand hôpital de la ville, la Pitié-Salpêtrière, et de l'institution prestigieuse qu'est la Manufacture des Gobelins, construite par Louis XIV et Colbert en 1662.

L'arrondissement conserve sa réputation de quartier populaire entre autre du fait des Olympiades et du quartier chinois.

C'est dans cet arrondissement, rue Croulebarbe, qu'a été construite la première tour parisienne en 1960 (67 mètres de haut, classée monument historique), et c'est aujourd'hui celui qui accueille le plus d'immeubles de grande hauteur.

C'est un arrondissement assez hétérogène. Le quartier de la Butte-aux-Cailles ainsi que la partie nord de l'arrondissement, le long du boulevard de Port-Royal, ressemble plus au 5<sup>e</sup> arrondissement.

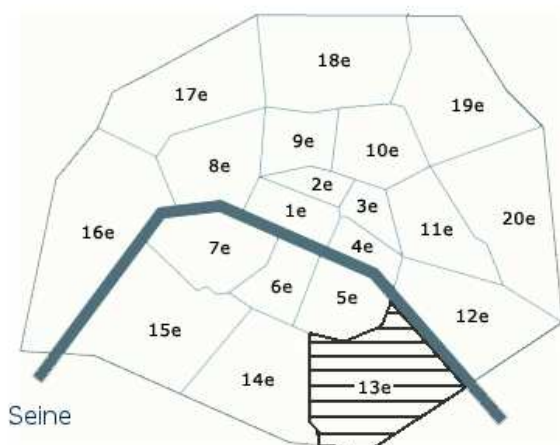
Le sud de la place d'Italie est un quartier d'habitation, à fort taux de logements sociaux, et qui comprend des parcelles très spécifiques telles que le quartier chinois.

Une nouvelle pièce est en train de s'ajouter au patchwork, celui de la ZAC Paris-Rive-Gauche (ZAC PRG) amorcée en 1991. Projet aux ambitions fortes, la ZAC incarnera dans quelques décennies, un état de la ville et de la pensée urbaine au tournant du siècle.

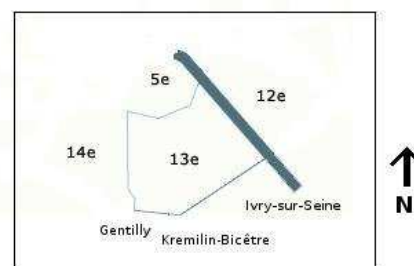
C'est aussi et surtout un exemple du processus, observable actuellement dans bon nombre de métropoles mondiales, de réappropriation des espaces industriels et ferroviaires.

### Paris et ses arrondissements

Localisation du 13e



Les environs du 13e



Carte 1 : Localisation du 13<sup>e</sup>. Réalisation : Raphaëlle MIGNON

## B. Présentation de la ZAC Paris-Rive-Gauche.

La ZAC PRG est délimitée par la Seine, le boulevard Masséna, la rue du Chevaleret et la Salpêtrière, et la Gare d'Austerlitz et s'étend sur 130 hectares.

Fruit d'un désir ancien de rééquilibrer le territoire parisien, la réflexion sur la ZAC Paris-Rive-Gauche fut entamée en 1987. En 1991, un Plan d'Aménagement de Zone est mis au point. Il sera modifié du tout au tout en 1997. Cet épisode reste un exemple concret de l'influence des associations comme Tam-Tam, ADA13, Les Verts Paris 13<sup>e</sup>

Un PLU est finalement adopté en 2001, suite à une concertation<sup>1</sup> très importante entre Ville de Paris, SEMAPA (Société d'Economie Mixte de la Ville de Paris, l'organisme qui prend en charge l'aménagement du secteur), associations et Conseil de Quartier.

La ZAC est découpée en sept secteurs, chacun à la charge d'un architecte coordinateur.

Masséna Bruneseau.

Masséna Sud.

Masséna Nord.

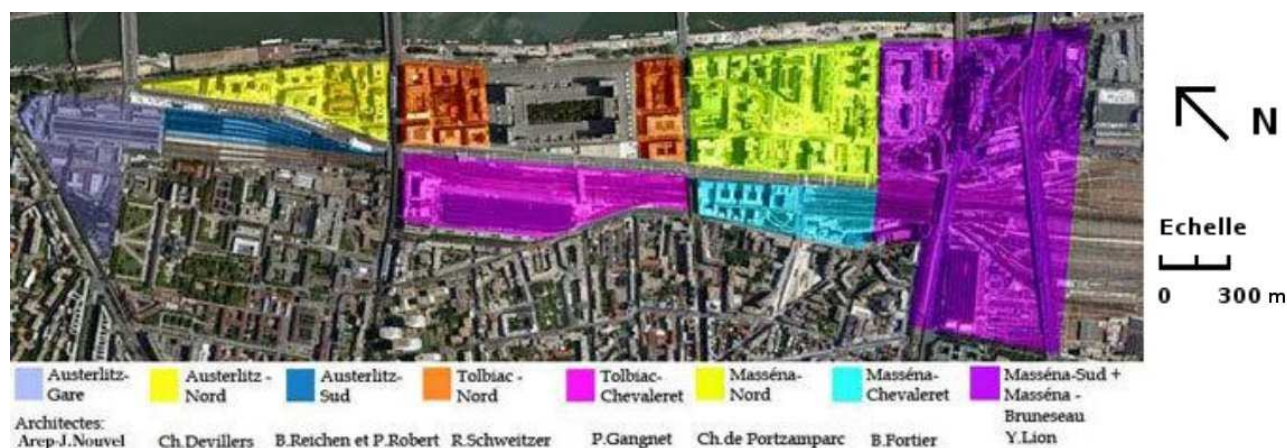
Tolbiac Sud.

Tolbiac Nord.

Austerlitz Sud.

Austerlitz Nord.

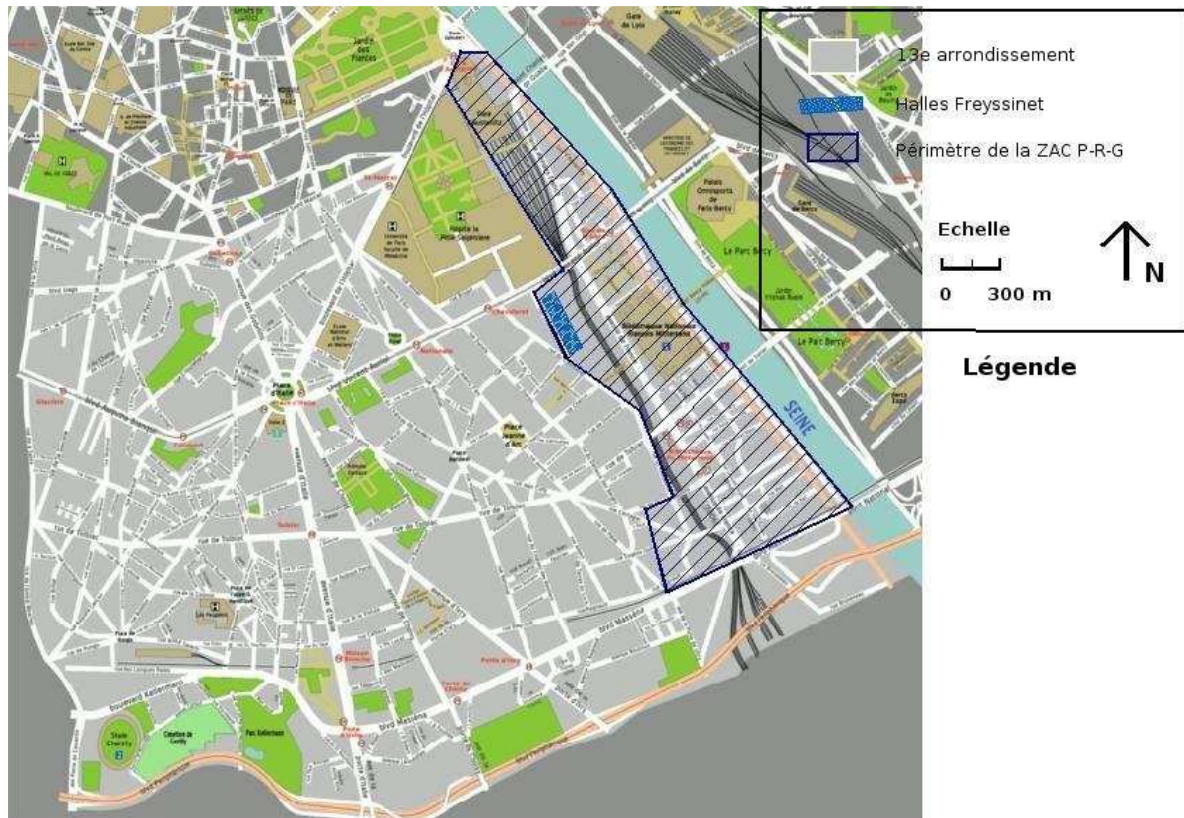
*Carte 2 : Quartier au sein de la ZAC :*



Source : SEMAPA.

<sup>1</sup> Un comité de concertation a été mis en place afin d'assurer une bonne communication entre associations et SEMAPA et mairie de Paris.

**Carte 3 :**  
**Localisation de la ZAC Paris-Rive-Gauche dans le 13<sup>e</sup> arrondissement**



Réalisation : Raphaëlle MIGNON, à partir d'un fond de carte wikitravel.

### **Les objectifs de la ZAC :**

Réaliser un quartier équilibré, où coexistent harmonieusement bureaux, programmes résidentiels et habitat à loyers conventionnés, commerces et équipements publics.

Penser des formes urbaines et des espaces publics en fonction de la dimension du site et de ses particularités pour offrir à la Seine une façade avantageuse, tout en assurant une transition douce entre le nouveau quartier et les anciens quartiers du 13<sup>e</sup> arrondissement.

Conduire l'opération de façon méthodique et rigoureuse dans une logique de développement durable, en s'appuyant sur l'histoire, le patrimoine et l'identité du quartier, en satisfaisant aux exigences du présent sans compromettre la possibilité de répondre aux besoins de demain ; en mettant en œuvre une démarche de haute qualité environnementale dans le management du projet, enfin en respectant un phasage de réalisation de façon à ce que les programmes et équipements soient livrés « par quartier », au rythme de l'installation des habitants et des usagers pour préserver ceux-ci des nuisances des chantiers.

Améliorer la voirie et la desserte des futurs quartiers par les transports en commun pour en accroître l'attractivité.



Reformuler cela peut donner :

Rééquilibrer le sud-est parisien à l'échelle de Paris et de la région Ile-de-France avec la création d'un nouveau pôle de développement.

Créer un quartier équilibré.

Relier le 13<sup>e</sup> au fleuve et aux arrondissements et communes limitrophes.

Répondre aux besoins en matière de logement.

Conférer un rôle majeur pour l'emploi dans le 13<sup>e</sup> et Paris.

Conserver et reconvertir les éléments les plus importants du patrimoine.

Créer un environnement exemplaire.

Etablir des liaisons douces entre le 13<sup>e</sup> ancien et le nouveau.

### **Le programme de la ZAC PRG.**

La ZAC c'est :

Logements :

430 000 m<sup>2</sup> H.O., soit environ 5 000 logements dont 1 000 logements étudiants et 4 000 logements familiaux composés de :

50 % de logements conventionnées.

50 % de logements libres.

Une fois fini, le programme prévoit ainsi l'accueil de 15 000 habitants.

Bureaux :

700 000 m<sup>2</sup> H.O., essentiellement destinés à des activités tertiaires permettant d'accueillir 50 000 emplois.

Activités, commerces, services :

Les activités, commerces et services divers occuperont 405 000 m<sup>2</sup> H.O. avec 15 000 m<sup>2</sup> dédiés à l'hôtellerie.

Les grands équipements (bibliothèque, université, hôpital, Gare et équipements ferroviaires totalisent 650 000 m<sup>2</sup>).

Les équipements de proximité comprennent un collège et quatre écoles ainsi que divers équipements dédiés à la petite enfance et aux activités sportives, une piscine et trois théâtres.

Espaces verts :

98 000 m<sup>2</sup> de jardins et d'espaces verts seront installés, sur lesquels seront plantés 2 000 arbres.

A ce jour, la moitié de la ZAC est achevée. Le secteur Tolbiac-Nord (autrement appelé Tolbiac, en opposition à Tolbiac-Chevaleret : Tolbiac-Sud) fut le premier à être aménagé (avec l'installation de la Bibliothèque Nationale de France) et le premier à être achevé. Masséna-Bruneseau est encore en cours d'aménagement tandis que les travaux sur Tolbiac-Chevaleret ont à peine commencé.

En ce moment, un grand débat ralentit encore les démarches : l'installation du TGI (Tribunal de Grande Instance) que la Mairie de Paris souhaite déplacer de son site sur l'Ile de la Cité. Les deux sites susmentionnés (Masséna-Bruneseau, le long du boulevard périphérique, et Tolbiac-Chevaleret) sont à l'étude pour déterminer s'ils accueilleront ou non le nouveau TGI.

## **C. Les voies ferrées qui traversent l'arrondissement.**

Complémentaire de la gare de Lyon et de la gare Montparnasse, la gare d'Austerlitz contribue à la desserte du sud de la France. Elle accueille les lignes non-TGV, tel que les Aqualys, Corail et TER.

Devant l'émergence du TGV, la SNCF s'est longtemps demandé s'il était rentable de conserver cette gare en activité. Ces réflexions ont accéléré celles relatives à la programmation de la ZAC Paris-Rive-Gauche, car la mise hors d'usage des voies ferrées rejoignant la gare d'Austerlitz aurait grandement facilité et simplifié l'implantation des infrastructures.

Cependant, nous sommes à présent dans une période qui privilégie et voit donc s'accroître l'utilisation des chemins de fer pour nos trajets au sein du pays ou de la région, et le transport de marchandise. Les lignes de trains et de TGV se multiplient, ceux-ci sont plus rapides, plus fréquents, et plus usités par les français.

La gare de Lyon et la gare Montparnasse arrivent à saturation, et leur localisation au cœur de la ville très dense les empêche de se développer plus.

La SNCF envisage donc finalement de développer la Gare d'Austerlitz afin de soulager un peu ses deux gares voisines. Il est question de l'arrivée du TGV en face du Jardin des Plantes dans les prochaines années. Mais cela ne reste qu'un projet flou. Cela dit, il n'est vraiment plus à l'ordre du jour de mettre hors d'usage les voies ferrées qui traversent l'arrondissement.

Après avoir traversé Ivry, les voies ferrées longent la rue du Chevaleret, puis la rue Louise Weiss jusqu'au boulevard Vincent Auriol. Là, elles longent l'hôpital de la Salpêtrière jusqu'à arriver à leur terme gare d'Austerlitz.

Le faisceau de voies a une largeur variable. Jusqu'en XXX, il s'étendait de la rue du Chevaleret jusqu'à la Seine, pour rejoindre divers entrepôts. Cet usage est devenu obsolète et lorsque le projet de la ZAC et de la BNF a émergé, beaucoup de voies ont été désaffectées.

Ainsi, la BNF et l'avenue de France sont construites en grande partie sur dalles, au-dessus d'un bout du faisceau ferroviaire.

Vers le sud, à partir d'Ivry jusqu'à la rue de Tolbiac, les voies sont entièrement recouvertes par une dalle qui accueille les divers aménagements de la ZAC Paris Rive Gauche.

Au nord, au-delà du boulevard Vincent Auriol, le recouvrement est en voie de s'achever.

Il reste donc la petite parcelle comprise entre la rue de Tolbiac et le boulevard Vincent Auriol, enclavée entre l'avenue de France et la rue du Chevaleret, d'altitude plus ou moins importante et qui compte dix voies de chemins de fer. Ici, les travaux ont à peine commencé. Et le destin que la SEMAPA et la Mairie de Paris réserve au secteur est encore loin d'être décidé.



## D. Le secteur choisi



*Photo 1 : Vue aérienne du secteur. Réalisation : ADA13*

### 1. Localisation.

Je m'intéresse donc à l'aménagement d'un des sept quartiers de la ZAC, celui dont le sort est encore indéterminé du fait de la polémique autour du TGI et de l'activité forte des associations qui ne sont pas très enthousiasmées par les propositions actuelles.

Il s'agit d'un terrain de 11 hectares, enclavé entre la rue du Chevaleret (à partir du numéro 90) et la rue Louise Weiss à l'ouest, le boulevard Vincent Auriol au Nord, l'avenue de France à l'est et la rue de Tolbiac au sud, traversé par les voies ferrées qui sortent de Paris depuis la Gare d'Austerlitz, sur une longueur d'approximativement 720 mètres.

Le terrain n'est pas rectangulaire car le long de la rue Louise Weiss se trouve un bâtiment long de 300 mètres, qui vient modifier la forme : les Halles Freyssinet, ou Halles SERNAM, sur lesquelles nous reviendrons ultérieurement.

Au niveau de la rue de Tolbiac, le secteur d'étude s'étend sur 80 mètres de large environ, alors qu'à l'endroit où les voies ferrées disparaissent sous le boulevard Vincent Auriol, la largeur (voies ferrées plus bâtiment) atteint 200 mètres.

Outre le bâti remarquable que représentent les Halles, le terrain présente la caractéristique importante de présenter un fort relief vis-à-vis des rues qui l'entourent :

Le cœur de l'arrondissement est situé sur le plateau d'Ivry, qui surplombe la vallée de la Seine à l'est, et la Vallée de la Bièvres à l'ouest, ce qui crée un fort dénivelé dans l'ensemble du 13<sup>e</sup> (le point culminant du plateau étant la Butte aux Cailles dont l'altitude est de 63 mètres).

Les rues les plus sinueuses s'immiscent dans les vallées à la manière de la rue du Chevaleret tandis que les rues sud-ouest/nord-est (rue Clisson, Tolbiac, Charcot ou encore boulevard Vincent Auriol) suivent les lignes de plus grandes pentes, vers la Seine.

Cette pente naturelle du sol a été interrompue par la planéité des voies ferrées et des gares.

Ainsi, les voies ferrées se retrouvent environ à la même altitude que la rue du Chevaleret. Les axes les entourant, rue de Tolbiac, boulevard Vincent Auriol furent construits pour enjamber le faisceau ferroviaire, tandis que l'avenue de France et la bibliothèque François Mitterrand sont construites sur dalle au-dessus de ces mêmes voies, où en prolongement de la dalle afin de dominer les quais de Seine.

Le terrain à aménager présente donc une déclivité de 8 à 10 mètres sur trois de ses faces, ce qui compte tenu de sa faible largeur, surtout au niveau de la rue de Tolbiac, est loin d'être négligeable.

De par son caractère longitudinal ce terrain représente un enjeu dans la liaison entre l'ancien et le nouveau treizième au niveau de la rue du Chevaleret et de l'avenue de France prioritairement. C'est donc le secteur allant des quais de Seine jusqu'à la rue Jeanne D'arc, entre la rue de Tolbiac et le boulevard Vincent-Auriol, que mon étude va prendre en considération - en terme d'habitant et de services – afin de faire ressortir la cohérence de ce quartier.



### *Plan 3 : Localisation du périmètre*

*Distinction entre ancien et nouveau quartier*



*Réalisation : Raphaëlle MIGNON, à partir d'une photo aérienne provenant de google earth.*

## 2. Enjeux :

### ➤ Des problèmes d'accessibilité.

Sur les 720 mètres de voies ferrées qui bordent la rue du Chevaleret sur la parcelle qui nous intéresse, il n'y a longtemps eu aucun moyen de traverser pour atteindre l'avenue de France en dehors des deux extrémités, la rue de Tolbiac et le Boulevard Vincent Auriol.

Pour atteindre les nouveaux quartiers du côté de Vincent Auriol, la traversée fait 200 mètres et oblige à longer les bâtiments attenants au ministère des Finances et de l'Industrie qui sont peu attractifs.

Du côté de la rue de Tolbiac, la rue du Chevaleret n'ayant pas rattrapé son dénivelée comme elle le fait vers le nord, il n'y a d'autre choix que d'emprunter des escaliers qui débouchent sur le pont de Tolbiac, dont la fréquentation est bien trop importante comparée à leur largeur. Il en existe un de chaque côté du pont de Tolbiac, afin de déboucher sur le côté pair ou sur le côté impair.

*Photo 2 :*

*Escalier qui permettent d'accéder à la rue de Tolbiac depuis la rue du Chevaleret.*



*Réalisation : Raphaëlle MIGNON*

Si l'on souhaite parvenir à la rue de Tolbiac sans emprunter ces escaliers (pour les personnes à mobilité réduite par exemple) l'on est alors obligé de remonter la rue Domrémy puis la rue du Dessous-des-Berges, afin de déboucher rue de Tolbiac, deux cent cinquante mètres plus haut que les escaliers.



Depuis l'aménagement de la ligne Météor et de la station « Bibliothèque François Mitterrand » des ascenseurs ont été installés pour circuler entre le niveau souterrain de la ligne de métro et les niveaux de la rue du Chevaleret et de la rue de Tolbiac. Leur utilisation reste dévolue à l'accès au métro et très peu à la circulation entre les deux rues.

En 2005 une passerelle a été construite pour relier la rue Charcot à l'avenue de France, afin de faciliter la circulation. Elle prend donc son origine rue du Chevaleret sous la forme d'un escalier d'une vingtaine de marches associé à un échafaudage qui sert de rampe pour l'accès aux fauteuils roulants, cycles et autres, puis remonte en pente douce vers l'avenue en face. Le programme de la passerelle, qui devait à l'origine permettre une circulation automobile s'est vu modifié en cours de construction afin de n'autoriser qu'une circulation piétonne, ce qui résulte aujourd'hui en un coude disgracieux trente mètres après la rue du Chevaleret.

***Photo 3 :***

***Débouché de la passerelle traversant les voies ferrées. A gauche, l'échafaudage pour accès handicapé et cycle.***



*Réalisation : Raphaëlle MIGNON*

Malgré cet aménagement très récent, il n'y a toujours que trois moyens de traverser les voies ferrées sur leur 700 mètres de longueur.

Malgré sa faible largeur à l'échelle d'un quartier ou d'un arrondissement, l'emprise des voies ferrées représentent un réel obstacle à la circulation, et donc à l'amalgame entre les quartiers de part et d'autre, ancien et nouveau.

➤ **... qui aboutissent à la scission d'un quartier qui devrait être solidaire.**

Un des principaux objectifs de la SEMAPA était d'établir des liaisons harmonieuses entre anciens et nouveaux secteurs. On ne peut pourtant que constater qu'à ce jour, les deux côtés des voies ferrées ne sont en rien solidaires. Même si l'on considère les zones dont l'aménagement est achevé.

Un sondage commandé par la SEMAPA (Société Mixte d'Aménagement de la ville de Paris, l'organisme qui organise l'aménagement de la ZAC) auprès de l'institut IPSOS révèle que aucune des personnes qui sont amenées à fréquenter la ZAC ou tout du moins à la longer, ne la considère comme partie intégrante du 13<sup>e</sup> arrondissement, au sens où il était historiquement considéré.

Les avis divergent quant à la façon de considérer la ZAC au sein même des différents groupes de personnes qui sont directement concernées par celle-ci.

Certains habitants perçoivent la ZAC comme un ensemble de quartiers, fournisseur de proximité, mais cependant très replié sur lui-même et encore très circonscrit aux zones d'habitations. Une vie de quartier s'est par exemple bien développée dans les îlots de logements de part et d'autre de la BNF, coincés entre la Seine et de grands immeubles de bureaux le long de l'avenue de France. La chapelle Notre Dame de la Sagesse, place Jean-Vilar, ainsi que les deux jardins (espaces verts George Duhamel et James Joyce) installés en cœur d'îlots de façon à ne pas être devinable de l'extérieur, renforcent cette impression de repli.

Ainsi, les habitants considèrent qu'il existe plusieurs quartiers dessinés par les îlots et séparés par de forts obstacles urbains tels que la BNF, vécue comme un espace qu'on ne franchit pas, la rue de Tolbiac ou le boulevard Vincent Auriol.

Que ce soit parmi les riverains, les habitants ou les salariés qui travaillent sur la ZAC, l'impression que cette dernière représente une sorte de 12<sup>e</sup> et demi, une extension de Bercy sur la rive gauche de la Seine, est très présente. Ce rattachement s'explique par sa cohérence urbanistique, et un équilibre dans les fonctions habitat et bureaux.

De plus, durant ces dix dernières années, la SEMAPA a privilégié la mise en place de voies de circulation entre la ZAC et le 12<sup>e</sup> au détriment de celles entre la ZAC et l'ancien 13<sup>e</sup>.

En est la preuve la construction du pont Charles de Gaulles, qui termine l'avenue de France pour déboucher directement sur la gare de Lyon et de la passerelle Simone de Beauvoir, réalisée en 2006 par l'architecte autrichien Dietmar Feichtinger.

Tout le long de la ZAC, il est plus aisé de traverser la Seine que de passer de l'ancien au nouveau quartier !

Bon nombre de riverains et de salariés sur la ZAC la perçoivent comme une sorte de ville nouvelle, définie par le culte de l'utilitaire et de l'économique sans âme, ou, plus raisonnablement comme un quartier d'affaire type « petite Défense » nuancé par sa présence intra-muros et ses espaces d'habitations. C'est pour eux un territoire bâti pour les entreprises et dont les développements majeurs concerneront, dans les années à venir, avant tout la sphère économique.

Pour les salariés, le poids de l'économique est d'ores et déjà plus important que celui du résidentiel, et la différence ne fera que s'accroître dans les prochaines années.

Ce sentiment est partagé par les riverains qui sont davantage confrontés aux grands immeubles de bureaux qui longent l'avenue de France qu'aux cœurs d'îlots abritant la vie de quartier des habitants de la ZAC. Un sentiment de *no man's land* et de coupure se dégage,



pour ce quartier qui, quand il est qualifié, l'est de notions telles que « cher et bourgeois », « déshumanisation », « d'absence de quartier ».

### *Les lignes de démarcation*

La mention fréquente de « lignes de démarcation », points de blocages ou entravant la circulation entre les zones, émaille le discours. Elle exprime le sentiment de contraintes fortes qui pèsent sur les déplacements. A ce titre il apparaît clairement que PRG n'est pas aujourd'hui un espace comme les autres, ces systèmes de cloisonnement constituant des obstacles avec lesquels certaines populations doivent composer.

Sont cités avant tout, la rue du Chevaleret associée aux voies ferrées, qui empêche le passage de la ZAC au reste du 13<sup>e</sup>, la Bibliothèque, qui coupe le quartier Tolbiac, le boulevard Vincent Auriol, peu propice à la circulation vers le 5<sup>e</sup>, et l'avenue de France.

## **Bilan Partie 1**

Au sein du 13<sup>e</sup> arrondissement, entre le 13<sup>e</sup> qui existe depuis des années et qu'on qualifie ainsi d'ancien, et celui qui émerge dans le cadre de la ZAC Paris-Rive-Gauche, subsiste une petite parcelle de terrain de 700 mètres de long qui accueille des voies ferrées reliant la Gare d'Austerlitz au reste de la France, ainsi qu'un vieil entrepôt industriel.

Ce terrain, au dénivelé important que ce soit du côté de la rue du Chevaleret ou de l'avenue de France, est une coupure nette et efficace entre l'ancien et le nouveau, encore accentuée par le peu de liaisons ménagées pour le traverser.

Deux quartiers qu'on souhaiterait solidaires et qu'on imaginerait liés du fait qu'ils ne sont séparés que par une ou deux centaines de mètres vivent dans des mondes parallèles.

C'est un objectif de la ZAC qui n'est pas rempli ici, celui de créer des liaisons efficaces entre nouveau et ancien.

## **Partie 2 : Analyse des deux quartiers – besoins ressentis**

## A. Les deux quartiers.

*NB : Si des chiffres précis sont disponibles sur la ZAC Paris-Rive-Gauche, il est en revanche assez difficile d'en obtenir concernant des îlots spécifiques des anciens quartiers parisiens. J'utiliserai ainsi majoritairement les chiffres du 13<sup>e</sup> pour qualifier le quartier n°1. Si le 13<sup>e</sup> est très hétérogène, la présence de secteurs assez aisés vers le nord de l'arrondissement, près du 14<sup>e</sup> et du 5<sup>e</sup>, compense celle de secteurs bien plus populaires tels que les Olympiades et les avenues périphériques : haut du boulevard Masséna, avenue d'Ivry et de Choisy.*

*NB 2 : Le dernier recensement a eu lieu en 1999. Les données chiffrées que l'on peut obtenir sur le treizième sont donc assez anciennes.*

### 1. Le quartier à l'ouest de la rue du Chevaleret : ancien.

Au sud du Boulevard Vincent-Auriol, grande artère bruyante et fréquentée perçue comme une ligne de démarcation, et à l'ouest des voies ferrées et donc de la rue du Chevaleret, se situe le quartier Jeanne d'Arc-Chevaleret. Pour simplifier notre étude, nous prendrons en considération le quadrilatère définie par la rue de Tolbiac au sud, la rue du Chevaleret puis Louise Weiss à l'est, le boulevard Vincent Auriol au nord et une parties des rues de Patay et Jeanne d'Arc à l'ouest.

Cela dit, il n'est pas possible d'obtenir des données chiffrées relative précisément à ce périmètre. De plus, pour certains aspects, un secteur resserré ou au contraire plus élargi peut sembler plus cohérent.

Donc ce quadrilatère n'est qu'un indicateur, qui peut être revisité selon les domaines que l'on étudie.

Le quartier est assez bien équipé en infrastructures. Il compte un centre sportif, deux collèges, trois écoles primaires, des infrastructures pour la petite enfance, ainsi qu'un important centre sportif rue Dunois avec piscine, cours de tennis, gymnase, salle de danse et dojo.

La rue Louise Weiss est réputée pour le nombre de ses galeries d'art, qui débordent même maintenant sur la rue du Chevaleret. On compte quelques restaurants et bistrots bon marché, beaucoup de commerce de proximité autour de la place Jeanne d'Arc et de son église : boulangerie, café, tabac, boucherie, épicerie, bureau de poste...

On compte deux grandes ou moyennes surfaces.

Sur la rue du Chevaleret se trouvent peu de commerces ou d'équipements. Les habitants sont obligés de remonter vers la place Jeanne d'Arc afin de faire leurs courses.

A la différence du reste de l'ancien 13<sup>e</sup>, la trame viaire des rues qui ouvrent sur la rue du Chevaleret est régulier : Les parcelles suivent les lignes de plus grandes pentes perpendiculairement aux rues du Chevaleret, rue Dunois et rue du Dessous-des-Berges. Sauf quelques exceptions, les îlots sont donc carrés ou rectangulaires.

Le tissu urbain est continu à l'ouest des voies ferrées. C'est un assemblage d'immeubles construit au début du siècle d'inspiration haussmannienne, d'une hauteur variant de 2 à 5 étages avec combles aménagés, et d'immeubles plus récents, construits avec un recul de quelques mètres de voiries, qui peuvent monter jusqu'à 7 étages. De part et d'autre de la rue Louise Weiss, le tissu est régulier. Les deux côtés de la rue ont été construits dans les mêmes

années, autour de 1990, pour accueillir, du côté des voies ferrées, une aile du ministère des Finances et de l'Industrie, et de l'autre des bureaux, qui accueillent également un grand nombre de galeries d'art en rez-de-chaussée. Ils sont tous deux de type R+7. A l'ouest de la rue Louise Weiss, le tissu devient discontinu. Les bordures d'îlots y sont plutôt irrégulières. Le quartier compte quelques tours rue Dunois, autrement les immeubles visibles depuis les voies ferrées sont d'une hauteur restreinte.

***Photo 4 : Front bâti rue du Chevaleret***

*Vue de la rue du Chevaleret depuis l'avenue de France. Au premier plan, les voies ferrées. On voit le tissu inégal de la rue du Chevaleret. A droite on aperçoit les Halles Freyssinet, puis les bâtiments du ministère des Finances. En arrière-plan, les tours de la rue Dunois.*



*Réalisation : Raphaëlle MIGNON*

**Photo 5 : Croisement de la rue du Chevaleret et de la rue Louise Weiss**

*Exemple d'hétérogénéité dans le tissu urbain. A gauche, immeuble du début du siècle, en face, immeuble des années 80/90, au croisement des rues du Chevaleret (à gauche) et Louise Weiss (à droite).*



*Réalisation : Raphaëlle MIGNON.*

Dans le reste du quartier jusqu'aux rues de Patay et Jeanne d'Arc, c'est le même patchwork d'immeubles hauts (environ 7, 8 étages) construit depuis 1950, et d'immeubles de faibles hauteurs datant du début du siècle. Tous ont été rénovés au cours des dernières vingt années. Il faut noter que le 13<sup>e</sup> arrondissement est celui qui compte le moins de logements sans confort construits avant 1949. Son taux est de 6,3% contre 10% à Paris<sup>2</sup>

A part rue Louise Weiss, aucun bâtiment n'a été construit depuis 1990. Autour du jardin Héloïse et Abélard s'élèvent des immeubles issus d'une ZAC aménagée dans le courant des années 80.

Dans le treizième, en comparaison avec Paris, le parc de logements est donc jeune : 43,3% de logements antérieurs à 48, contre 66,5% à Paris.

Ce secteur n'est pas très densément bâti, même si les irrégularités entre les différentes époques de construction rendent les densités hétérogènes. La moyenne reste entre 1,51 et 3 de densité bâtie, ce qui est bien inférieur à la moyenne parisienne.

Le quartier est assez riche en copropriétés, cela dit, les immeubles appartenant à l'Etat ou à une collectivité restent franchement majoritaires, à l'image du 13<sup>e</sup>, l'arrondissement qui compte le plus grand parc géré par des bailleurs sociaux. 31% de HLM contre 17% de moyenne parisienne.

---

<sup>2</sup> Toutes les données statistiques qui apparaissent dans l'analyse des deux quartiers proviennent de l'étude « Paris et ses quartiers : 13<sup>e</sup> arrondissement », effectuée par l'Apur.



Dans le 13<sup>e</sup> on a la répartition suivante concernant les logements :

- 23 % occupés par leur propriétaire
- 36 % logements locatifs sociaux
- 31 % secteur locatif privé

On peut résumer ainsi : les îlots qui comptent une majorité d'immeubles postérieurs à 1950 auront un taux de HLM supérieur à 50% (exemple, l'îlot IRIS Chevaleret-Dunois-XX-XX). A l'inverse, ceux dont construit au début du siècle sont composés en majorité de copropriété.

Dans l'ensemble, on retrouve le plus souvent des îlots mixtes ancien-récent/HLM\_copropriété.

La population qui habite le 13<sup>e</sup> et plus particulièrement ce secteur, semble assez représentative de la population parisienne. La répartition des âges est très similaire à Paris et dans le 13<sup>e</sup>. (*Voir tableau des âges*). 80% des habitants ont moins de 60 ans. La taille des logements (en terme de nombres de pièces) est légèrement supérieure à la moyenne parisienne (*voir tableau de description des logements*). La part de logement de 1 pièces légèrement inférieur : le quartier accueille majoritairement des familles.

*Tableau 1 : répartition des âges*

	ZAC	13 <sup>e</sup>	Paris
0-19 ans	25,9%	19%	18,3%
20-39 ans	34,3%	34,4%	36%
40-59 ans	30,2%	27,6%	26,1%
60-74 ans	6,5%	11,8%	11,7%
75 ans et +	3,1%	7,2%	7,9%

*Tableau 2 : descriptif des foyers*

	ZAC	13 <sup>e</sup>	Paris
1 et 2 p.	37,8%	54,4%	58,1%
3p.	26,8%	26,2%	22,2%
4p. et +	35,3%	19,5%	19,6%

Le long des voies ferrées, la population active est mixte : Certains îlots connaissent une dominante « employés ouvriers » forte (40 à 50 % des actifs) d'autres une dominante « cadres et professions libérales ». Mais la majorité des îlots présentent une occupation mixte cela dit. La catégorie « artisans, commerçants et chef d'entreprises » est très peu représentée.

Rue du Chevaleret et aux alentours, le taux de chômage est uniformément inférieur à la moyenne parisienne qui est de 12 % et à la moyenne du 13<sup>e</sup> qui est de 11,3%.

Les îlots le long des voies ferrées comptent en moyenne 8 à 11 % de chômeurs.

La densité d'emploi salarié est plutôt faible, en moyenne inférieure à 250 malgré le ministère rue Louise Weiss : Rue du Chevaleret, on compte 1 salarié pour quatre habitants, comme dans les rues supérieures, par contre rue Louise Weiss, la tendance est inversée, et on compte donc 1 habitant pour 4 salariés en moyenne.

Les densités résidentielles sont assez irrégulières, la rue du Chevaleret a connu une hausse de sa population de 20% tandis que celle de la rue Louise Weiss baisse, au fur et à mesure que de nouvelles galeries d'art et PME viennent s'y implanter.

Pour résumer, le quartier ancien qui jouxte les voies ferrées et les Halles Freyssinet est un quartier d'habitation, qui accueille beaucoup de familles. Les habitants sont cadres, employés ou ouvriers, ou de la branche des professions intermédiaires. Le chômage y est faible.

Sur une trame viaire régulière, immeubles anciens de peu de hauteur et constructions récentes un peu plus hautes se côtoient, rendant le tissu urbain continu mais irrégulier.

Ces dernières années, avec le début des travaux de la ZAC, les secteurs environnants connaissent une gentrification. Une nouvelle population s'y installe, plus riche et plus familiale. Sur la ZAC, cette tendance est évidemment encore accentuée.

## **A. Le quartier à l'est des voies ferrées : neuf.**

La ZAC, projet phare de l'urbanisme parisien de ce début de siècle, est voulu comme une vitrine de l'architecture moderne. Le bâtiment le plus ancien est la Bibliothèque Nationale de France, qui date de 1995.

Dans les infrastructures destinées à l'enseignement, en plus de la Bibliothèque, Paris-Rive-Gauche accueille une université (Paris 7 Denis-Diderot), une école d'architecture et accueillera prochainement les locaux de l'INALCO (Institut Nationale des Langues et Civilisations Orientales).

On compte aussi le collège Thomas Mann, quatre écoles ainsi que divers équipements liés à la petite enfance et aux activités sportives, une piscine (Joséphine Baker, sur la Seine au pied de la BNF) ainsi que le complexe de salles de cinémas et de restaurants MK2 et trois théâtres.

Peu de commerces de proximité trouvent leur place dans la ZAC. On trouve, sur les quais au sud de la rue de Tolbiac, une boulangerie, succursale d'une chaîne implantée dans des arrondissements favorisés de la capitale tels que ceux du centre, et qui est aussi salon de thé. Elle est entourée d'un restaurant japonais et d'un autre gastronomique.

Deux bureaux de tabac, deux librairies (dont une spécialisée dans la bande dessinée rue René Goscinny) sur les 130 hectares de la ZAC. Un Monoprix et un G20 sont les uniques grandes surfaces alimentaires du périmètre. Beaucoup de restaurants assez onéreux se sont implantés dans les nouvelles rues. On note aussi un pub de la chaîne Frog, un Starbucks Café, un traiteur Lenôtre ainsi qu'un fleuriste de la chaîne Monceau Fleur, un opticien et une grande agence de voyage, dans le voisinage du ministère de la Jeunesse et des Sports, avenue de France.

Cette même avenue accueille donc le siège de grandes entreprises telle que : Flammarion, Accentur, Accor, Géodis Environnement.

La surface de bureaux est largement supérieure à celle octroyée aux logements : 700 000 m<sup>2</sup> contre 430 000.

Les bureaux sont aménagés le long de l'avenue de France, des quais d'Austerlitz, et alternés avec des logements sur le quai Panhard & Levassor au-delà de la rue de Tolbiac vers le sud.

Les logements se situent sur la Seine, de part et d'autre de la BNF ainsi qu'aux alentours des infrastructures liées à l'enseignement.

Ils sont le plus souvent au centre de petites rues qui les isolent des regards depuis les grandes voies de circulation telles que l'avenue de France, la rue de Tolbiac qui traverse la ZAC dans sa largeur, et les quais (sauf quelques exceptions).

Ce sont donc les immeubles de bureaux, hauts édifices d'une dizaine d'étage construits tout en verre fumé, que l'on remarque le plus lorsque l'on se balade dans le secteur de Paris-Rive-Gauche.

L'aménagement de l'avenue de France, au sud de la rue de Tolbiac, est achevé depuis deux ans. La hauteur de ses immeubles et leur architecture sobre mais non moins moderne et intéressante, de part et d'autre de cette très large avenue, n'est pas sans rappeler certains quartiers de Berlin Est.

***Photo 6 : Avenue de France, partie achevée.***

*Au rez-de-chaussée des sièges sociaux de grandes entreprises, les magasins.*



*Réalisation : Raphaëlle MIGNON.*

Bien qu'ils aient tous été construits dans un même laps de temps très réduit, les bâtis arborent tous des façades très différentes, ce qui est dû au fait que chaque bloc d'immeubles a été confié à un architecte différent tous placés sous la responsabilité de l'architecte coordinateur du quartier. Une certaine diversité dans l'architecture des immeubles est recherchée au sein de la ZAC Paris-Rive-Gauche, néanmoins il en ressort une cohérence et une régularité plaisantes à l'œil.

Les immeubles de bureaux, à la façade lisse et sobre, sont faciles à distinguer des immeubles de logements qui sont pour la plupart pourvus de balcon et de terrasses.

La trame viaire est régulière, les rues sont dans la limite du possible parallèles et perpendiculaires, ainsi les parcelles sont de forme rectangulaire ou carrée. Beaucoup de voies descendent depuis l'avenue de France jusqu'au quai, afin de lier au maximum le quartier avec la Seine. Le tissu viaire est donc plus serré que dans les quartiers anciens. La trame s'organise autour de grands axes de circulation (Quai de Seine, rue de Tolbiac, avenue de France) et favorise les petites ruelles pour circuler entre ces grands axes. L'impression d'étroitesse de ces ruelles est renforcée par le fait que tous les immeubles du périmètre développent une hauteur importante. Néanmoins, un nombre important d'atriums ou de jardins privés au pied des immeubles de logements, et qu'on devine parfois depuis la rue, amenuise l'impression de densité et d'étouffement qu'on pourrait en ressentir. Les chantiers qui subsistent du fait du non achèvement des aménagements de la ZAC ouvrent quelques perspectives qui permettent de libérer l'espace. Cependant ces derniers seront évidemment amenés à disparaître quand les travaux laisseront place à de nouveaux immeubles.

La densité bâtie sur la zone tourne autour de 4<sup>3</sup>, ce qui est supérieur à la moyenne parisienne.

Dans la ZAC, les logements sont répartis de la façon suivante :

- 9% occupés par leur propriétaires.
- 87% logements locatifs.
- 4% personnes logées gratuitement.

Les habitants de la ZAC Paris-Rive-Gauche sont avant tout des familles, comme les chiffres tendent à le prouver :

L'âge de la population : 90% des habitants ont moins de 60 ans, contre 80% dans Paris et le reste du 13<sup>e</sup> ; la population est jeune : la tranche des 40-59 ans et celle des 0-19 ans sont particulièrement haute par rapport à la moyenne parisienne, ce qui confirme l'idée de foyers familiaux.

29,4% des logements accueillent 3 ou 4 personnes, contre 20% dans le 13<sup>e</sup> et 18% à Paris.

On note aussi une sous-représentation des ménages d'une personne : 37% dans la ZAC contre 49% dans le 13<sup>e</sup> et 52% à Paris. La taille des logements confirme ces chiffres : on compte 35,5% de logements de quatre pièces et plus contre 19,5 à Paris et dans le reste du 13<sup>e</sup>.

Le taux de motorisation qui est de 0,55/ménage dans le 13<sup>e</sup> et de 0,5 dans Paris est dans la ZAC à 0,68/ménage, ce qui peut indiquer que ce quartier est occupé par une population plutôt plus aisée que la moyenne parisienne.

Les catégories socio-professionnelles représentées sur la ZAC confirment ce diagnostic : on compte peu d'ouvriers (10,7% contre 15,5 et 14,5 dans le reste du 13<sup>e</sup> et Paris), et une part très importante de cadres (25,8%), de professions intermédiaires (29,6%) et d'employés (30,2%).

La catégorie des « artisans, commerçants, chefs d'entreprise » est de nouveau sous-représentée.

Le taux de chômage parmi les habitants de la ZAC est de 10,4% ce qui le situe également sous la moyenne parisienne de 12%.

Les habitants de la ZAC sont issus globalement d'un milieu plus aisé que la moyenne des Parisiens. Les sièges sociaux de riches entreprises, l'architecture moderne et propre, les commerces et les équipements que l'on y trouve contribuent à faire de la ZAC Paris-Rive-Gauche un quartier exceptionnel dans le sens où il ne ressemble pas à ce que l'on trouvait jusqu'à maintenant dans Paris : peu de commerce de proximité, beaucoup d'enseignes huppées qui semblent plus destinées aux employés des entreprises implantées qu'aux habitants de la ZAC ou du reste du 13<sup>e</sup>.

---

<sup>3</sup> Toutes les données chiffrées disponibles sont relatives à l'ensemble de la ZAC. Elles proviennent de l'étude d'impact ZAC Paris-Rive-Gauche effectuée par la SEMAPA.

## **B. Conclusion.**

Même si le quartier ancien du côté ouest des voies ferrées tend à se gentrifier (entre autre grâce au nouveau pôle d'attractivité et au prestige que représente le projet Paris-Rive-Gauche), on remarque cependant une différence entre les populations qui habitent de part et d'autre de la rue du Chevaleret.

Les commerces et équipements que l'on trouve de chaque côté contribuent à les distinguer.

Les architectures très différentes appuient encore la fracture entre les deux quartiers marquée par le vide que représentent les voies ferrées.

Et tout cela peut expliquer l'hostilité qui semble être ressentie par les habitants de l'ancien à l'égard du nouveau. Ils se sentent dépossédés d'un quartier qui leur revenait de droit au profit d'une population qui leur ressemble peu, de bureaux qu'ils n'ont jamais souhaité voir s'installer et d'infrastructures qui peuvent sembler superflues.

On notera que la rue de Tolbiac, au niveau de la rue du Chevaleret, représente un nœud dans le réseau de transport en commun parisien. Cinq lignes de bus s'y croisent, ainsi que la ligne C du RER, et la ligne 14 du métro.

Le secteur est très bien desservi par les transports en commun.

## **C. Besoins.**

### **1. Besoin en commerces de proximité et équipements.**

Dans le 13<sup>e</sup> arrondissement, on compte quatre centres commerciaux : Italie 2 (Place d'Italie), galeries marchandes sur les Olympiades, Porte de Choisy et rue Nationale.

Les principaux axes commerciaux sont l'avenue des Gobelins ainsi que l'avenue d'Italie, l'avenue de Choisy et d'Ivry, la rue Jeanne d'Arc, à l'est de la ZAC, la rue de Tolbiac ainsi que le Boulevard Arago, dans la partie nord de l'arrondissement, proche du 5<sup>e</sup>.

Sur l'ensemble du territoire sont uniformément répartis 2500 commerces de proximité (ce qui fait du 13<sup>e</sup> l'un des arrondissements les moins bien pourvus en équipement commerciaux), comme le montre la carte de l'équipement commerciale excepté sur les nouveaux quartiers de la ZAC. Quelques restaurants ont été attirés par le potentiel touristique des quais de Seine, néanmoins les usagers de la ZAC, qu'ils soient habitants ou salariés des entreprises récemment implantées, sont unanimes : les nouveaux quartiers manquent fortement de restaurants qui permettraient de sortir des cantines d'entreprises, et de commerces en tout genre, indispensable à une vie de quartier épanouie.

C'est le premier motif de plainte des habitants.

On trouve sur la ZAC un Monoprix, un G20, un Starbucks Café ainsi qu'un Quick (attirés par la clientèle des étudiants), un magasin de vêtements sportswear mais une seule boulangerie et aucune boucherie, épicerie ou pharmacie. Il y a bien un café et deux bureaux de tabac installés tardivement, ainsi qu'un marchand de journaux, mais pour 130 hectares, et les 75 000 personnes qui sont amenées à fréquenter la ZAC (salariés, habitants, étudiants qui fréquentent les universités ou la BNF) cela fait bien peu.

En 2001, un habitant a dit : « A Paris Rive-Gauche, on a Altadis mais pas de bureaux de tabac, les Moulins mais pas de boulangerie, les Frigos mais pas de boucherie, la BNF mais pas de librairie ». Et si la situation a légèrement évolué, l'équipement en commerces reste dérisoire compte tenu du nombre de personnes qui fréquentent la ZAC.

Sur la rue du Chevaleret et les zones avoisinantes, les commerces ne sont pas plus nombreux également. Quelques uns sur la rue de Tolbiac, une boulangerie et un Franprix rue Charcot, les habitants sont néanmoins obligés de remonter jusqu'à la place Jeanne d'Arc pour faire leurs commissions. Ceux de la ZAC sont nombreux à se rendre dans le 12<sup>e</sup> ou jusqu'à la place d'Italie pour subvenir à leurs besoins, et tous s'accordent à souligner de nombreuses lacunes en terme de petit commerce, ce qui renforce encore le sentiment de quartier déshumanisé.

On remarquera également l'absence de marché dans ce périmètre, ce qui représente un manque selon les habitants. Parmi les sept marchés qu'accueille l'arrondissement, seulement deux se situent à moins d'un kilomètre des voies ferrées :

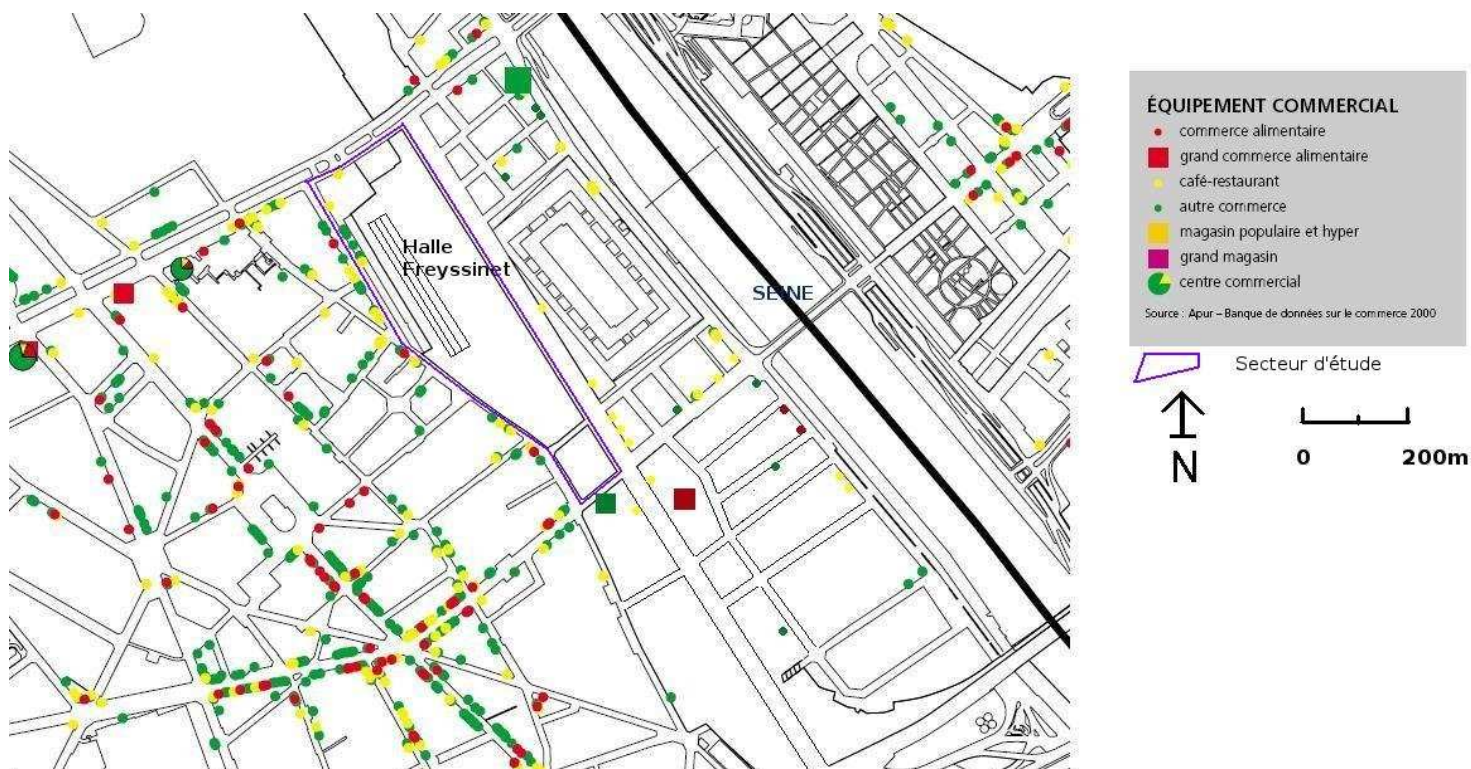
Place Jeanne d'Arc, installé le jeudi et le dimanche

Boulevard Vincent Auriol, entre le n°64 et la rue Jeanne d'Arc, le mercredi et samedi

Les habitants de la ZAC expriment le désir de voir s'implanter un marché permanent qui créerait de plus une animation bien venue.

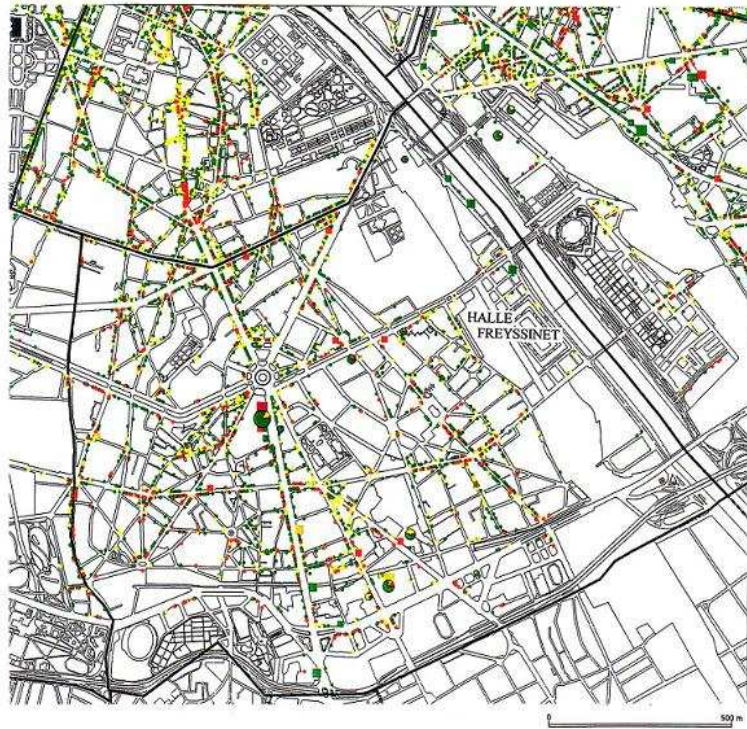


*Carte 5 : Les commerces dans les environs du secteur d'étude.*



*Si l'on compare avec la carte des commerces dans l'ensemble du 13<sup>e</sup> (ci-dessous), on remarque bien que la densité en équipements commerciaux est plus faible autour des Halles et des voies ferrées, en particulier sur le secteur de la ZAC. La ZAC ne dispose que de deux petits commerces alimentaires (les deux points rouges au-dessus), il s'agit d'une boulangerie-salon de thé, et d'un sommelier.*

*Carte 6 : Les commerces dans le 13<sup>e</sup>*



*Source : Apur<sup>4</sup>, banque de données sur le commerce.*

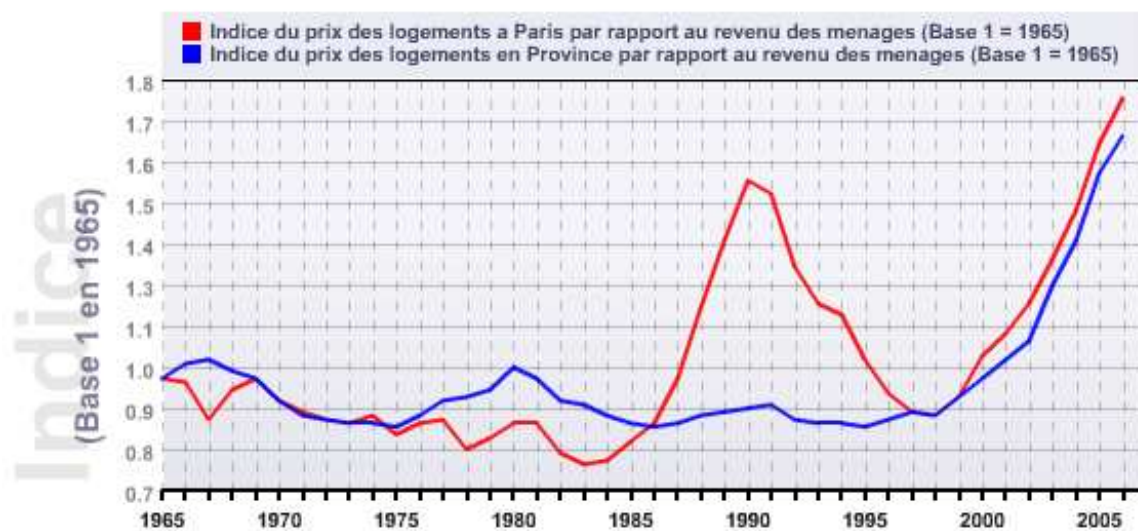
---

<sup>4</sup> Apur : Atelier Parisien d'Urbanisme, qui possède une banque de données urbaines conséquentes.

## 2. Besoins en logements classiques et étudiants.

La France et, de façon encore plus symptomatique Paris connaissent une crise immobilière importante depuis quelques années.

*Graphique 1 : Courbe de la hausse des prix en France et à Paris*



Source : Internet.

Le peu d'appartements proposés à la vente ou à la location dans le cœur parisien entraîne une hausse des prix très importante.

Malgré sa réputation de quartier populaire, le treizième n'est pas épargné. Le prix du m<sup>2</sup> dans l'arrondissement aurait augmenté de 10,99%.

Il y a encore peu, le prix du m<sup>2</sup> dans le quartier Chevaleret évoluait entre 2290 et 3050 euros.

Sur la ZAC, les appartements proposés à la vente en 2001 ont vu leur prix s'envoler : trois organismes proposaient des appartements entre 4580 et 5350 euros/m<sup>2</sup>, ce qui était 1000 à 2000 euros/m<sup>2</sup> de plus que les prix pratiqués habituellement dans le quartier. Cela n'a cependant pas dissuadé les acheteurs, et les appartements se sont vendus immédiatement après le début de leur mise en vente.

Aujourd'hui, le prix du m<sup>2</sup> dans le 13<sup>e</sup> est de 6500 euros en moyenne (le 13<sup>e</sup> fait partie des quatre arrondissements les moins chers de Paris) et les prix continuent à grimper.

Sur la ZAC, il n'est pas rare de voir des appartements coûtant aussi cher que leurs analogues du 5<sup>e</sup>, 12<sup>e</sup> ou 14<sup>e</sup> arrondissement.

Et c'est le peu d'offre qui permet cette flambée des prix. Le marché immobilier parisien, qu'il soit de location ou d'achat, est en crise, et seule une augmentation de l'offre permettra d'enrayer cela.

En parallèle, le manque de logements étudiants se fait ressentir. A Paris, on compte près de 300 établissements d'études supérieures, fréquentés par plus de 300 000 étudiants. Paris est la

plus importante ville étudiante d'Europe. Avec ses prix immobiliers excessifs, c'est un réel problème pour ces étudiants de se loger.

Le CROUS de Paris gère 17 structures de résidences étudiantes qui réunissent au total 2250 logements.

La Cité Universitaire Internationale de Paris, située dans le quatorzième, accueille 5500 étudiants dans ses 37 maisons, réservées en priorité aux étudiants étrangers.

Les nombreux étudiants qui n'ont pu trouver un logement dans les instituts bons marchés citées au-dessus, sont obligés de s'adresser aux résidences privées ou un parc locatif privé, qui pratiquent des tarifs peu abordables pour un étudiant lambda.

Il est nécessaire de répondre à la très forte demande en logements sociaux étudiants.



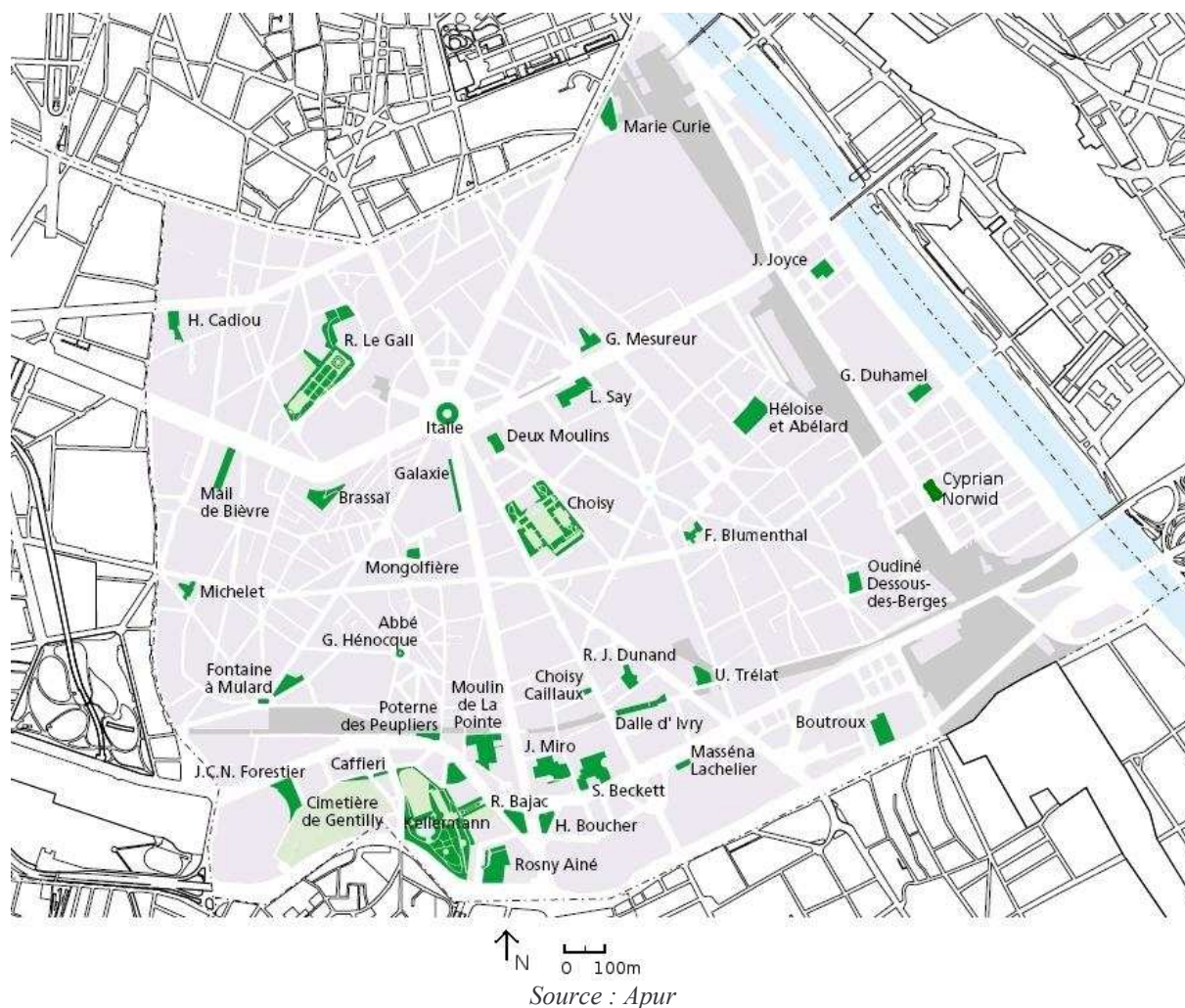
### 3. Besoin en espaces verts.

Au sein du 13<sup>e</sup> arrondissement, les espaces verts sont nombreux. On en compte 46 qui ont la dénomination de Jardin Public de la Ville de Paris, et la surface en espace vert de l'arrondissement est de l'ordre de 20 hectares, ce qui le place largement en dessous de la moyenne parisienne qui est de 20% de la surface totale.

Cela dit, ce chiffre de 20% est à considérer avec précaution car il est calculé en prenant en comptant les bois de Vincennes et Boulogne.

Ces jardins sont pour la plupart de petite taille, inférieure à 5000 m<sup>2</sup>. Excepté le parc de Choisy et le square René Le Gall, les espaces verts de plus grande importance sont plutôt localisés dans la partie sud-ouest de l'arrondissement, autour de la Cité Universitaire.

*Carte 7 : Les espaces verts publics dans le 13<sup>e</sup>*



Sur le secteur qui entoure les voies ferrées, on peut localiser quatre parcs. Le square Héloïse et Abélard au nord de la rue du Chevaleret et qui fait 8000 m<sup>2</sup>, est le seul de la partie ancienne de l'arrondissement.

Sur la ZAC – qui devait, dans ses objectifs de départ, accorder une place importante à la nature et aux jardins – on compte trois espaces verts. Les squares James Joyce et Georges Duhamel, situés de part et d'autre de la BNF recouvrent 3000 et 3500 m<sup>2</sup> respectivement. Ils sont situés en cœur d'îlot, donc très isolés des circulations et ne sont donc fréquentés que par les habitants des immeubles qui les enclavent. Ils ne le sont pas même par les étudiants travaillant à la BNF ou par les salariés des jardins environnants.

De par leur situation, ils jouent plus le rôle de cour d'immeuble que de jardin public donc visant à rassembler des gens de l'ensemble du quartier.

*Photo 7 : Aperçu du parc Georges Duhamel depuis la rue de Tolbiac.*



*Réalisation : Raphaëlle MIGNON*

Le troisième parc, le Square Cyprien Norwid, fait partie des nouveaux aménagements de la partie une de la rue du Chevaleret, et totalise 3000 m<sup>2</sup>. Il est bloqué entre le collège Thomas Mann qui donne sur l'avenue de France, et la rue du Chevaleret qu'il surplombe d'une dizaine de mètres. Il est peu mis en valeur et peu accessible depuis les grandes artères de circulation de la ZAC, tous comme les deux jardins précédemment cités.

Les espaces verts existent, mais le secteur des voies ferrées manque cruellement d'un grand jardin, qui, perceptible depuis la voirie, permettrait d'ouvrir la trame urbaine.

Serge Blisko, ancien maire PS du 13<sup>e</sup> arrondissement depuis (Mars 2001- Mars 2008) et président de la SEMAPA depuis Mai 2001, l'a bien fait remarquer : « Reste à localiser un beau jardin de taille moyenne plutôt qu'une succession de petits qui se résument à trois buissons. »

#### **4. Besoin de centralité.**

Le territoire de la ZAC est tiraillé entre deux zones de centralité, au point qu'elle n'est sous l'égide d'aucune.

A l'ouest, de la place Jeanne d'Arc jusqu'au carrefour de la rue Jeanne d'Arc avec la rue de Tolbiac existe une centralité qui explique la forte cohésion d'un secteur plutôt étendu du 13<sup>e</sup> arrondissement. La répartition des activités autour de ce pôle, le marché deux jours par semaine, l'église et le grand nombre de commerces et de siège d'attractivité (Poste, écoles primaires, banques etc) expliquent son attractivité.

De l'autre côté de la Seine, rive droite, les aménagements successifs ont créé un fort pôle d'attractivité pour les habitants : les voies commerçantes au rez-de-chaussée des immeubles donnant sur le parc de Bercy, la Cour Saint-Emilion et ses nombreuses boutiques. Le tout fait de Bercy un quartier très agréable à vivre.

Ces deux centralités sont majoritairement d'échelle locale, et sont peu accessibles depuis la ZAC, dont elles sont séparées par les voies ferrées à l'ouest et par la Seine et les jardins de Bercy à l'est.

Le besoin d'une nouvelle centralité pour le territoire de la ZAC ou dans son voisinage, et qui profiterait également à la rue du Chevaleret paraît criant. Cette centralité ferait perdre aux habitants de la ZAC leur sentiment d'être isolés et délaissés.

Elle permettrait de plus une cohésion de l'ancien et du nouveau quartier autour de ce pôle.



## Bilan Partie 2.

Les deux secteurs séparés par les voies ferrées entre le Boulevard Vincent Auriol gagneraient tout deux à être rapprochés. Et cela implique de favoriser la circulation en faisant disparaître ce fossé que représentent le dénivelé et la centaine de mètres de réseau ferroviaire.

Le quartier ancien ne profite pas du tout de la proximité de la Seine et des infrastructures neuves et haut de gamme dont a été pourvu la ZAC. Il pourrait perdre de son image de quartier populaire, peu esthétique, en fusionnant avec ces nouveaux secteurs à l'image si propre. Il s'agit d'ouvrir l'ancien qui porte encore les stigmates du siècle précédent sur la modernité, lui insuffler un esprit nouveau.

Tandis que les nouveaux quartiers gagneraient en âme, en dynamisme et crédibilité s'ils conquéraient un peu de terrain sur l'ancien. Ils pourraient bénéficier des nombreux équipements existant de l'autre côté de la rue du Chevaleret.

Le retard qu'a pris l'aménagement de la ZAC dans le domaine de l'intégration du nouveau dans l'ancien doit être rattrapé car il nuit à tous. D'abord aux habitants de la ZAC qui se retrouvent vivant dans un quartier gâté par la prolifération des sièges d'entreprises, un quartier sans esprit, presque un centre d'affaire alors qu'un quartier parisien très dynamique se trouve à quelques mètres. Ensuite aux usager de ses entreprises et de la BNF, des universités et écoles qui ne peuvent profiter que de peu de commerces et d'infrastructures. Enfin aux habitants de l'ancien, qui vivent derrière la rue du Chevaleret comme si l'espace jusqu'à la Seine était toujours composé de vieilles friches industrielles.

Cette opération peut aboutir, si tant est qu'un aménagement judicieux soit pensé pour faire disparaître les voies ferrées et la fosse qu'elles représentent. De la progressivité, des liaisons transversales pour lier les deux bords sont les mots d'ordre. Une nouvelle centralité doit être pensée, qui réunirait l'ancien et le nouveau.

Ces aménagements seraient l'occasion d'inclure commerces et équipements afin de remplir les lacunes que présentent la ZAC et une partie du 13<sup>e</sup> ancien dans ce domaine, et logements pour répondre à la forte demande et amener de nouveaux habitants qui, au même titre que le site où ils emménageraient servirait de terrain d'entente, prendraient le rôle de médiateur entre ses deux camps jusqu'à la antagonistes.

### **Partie 3 : Propositions d'aménagement.**

*Avant d'établir une sorte de cahier des charges, selon ma vision de ce que l'aménagement de la zone devrait être ainsi que selon les désirs et les exigences des associations qui représentent les habitants, nous verrons quelles sont les contraintes fortes (inhérente au terrain, aux législations ou autre) qu'on ne peut pas ne pas examiner afin de proposer un aménagement cohérent et habile.*

## **A. Les contraintes.**

### **1. Les voies ferrées.**

La contrainte la plus importante concernant le devenir du terrain et son possible aménagement visant à resserrer les quartiers et combler les manques réside, en le fait que les voies ferrées desservant la Gare d'Austerlitz et qui traversent le terrain sur 80 mètres de large sont toujours en activité. Même si le faisceau va être revu par la SNCF, la possible arrivée du TGV à la Gare d'Austerlitz indique bien qu'il n'est pas question qu'elles soient mises en hors d'usage.

Pour assurer des circulations entre ancien et nouveau au sein de ce secteur, il n'y a d'autre choix que de passer au-dessus des voies ferrées. Comme cela a été et sera fait sur tout le reste du faisceau.

## 2. La halle Freyssinet.

*La Halle Freyssinet fait partie du patrimoine architectural du 13<sup>e</sup>. Il convient de la conserver et de la mettre en valeur :*

*Photo 7 : Les Halles vues depuis la passerelle au- dessus des voies ferrées.*



*Réalisation : Raphaëlle MIGNON*

La halle fut construite en 1927 et 1929 suite à un appel d'offre des exploitants des Chemins de fer d'Orléans pour installer une nouvelle gare d'expédition des marchandises à la Gare d'Austerlitz, par l'ingénieur Eugène Freyssinet, spécialiste des ouvrages en béton.

Depuis lors, elle a d'abord abrité les activités de la Messagerie d'Austerlitz puis celles de l'un des centre de tri du Service Nationale des Messageries (SERNAM), encore en exercice aujourd'hui.

La SNCF a décidé de privatiser le SERNAM en 1999 qui passa alors au groupe Géodis. Le fait que la voie routière est à présent préférée à la voie ferroviaire pour l'acheminement des marchandises a finalement rendu caduque l'utilisation des Halles Freyssinet comme centre de tri, les activités ont donc cessé sur ce site depuis octobre 2007, et la SEMAPA s'en est portée acquéreuse.

Les trois nefs voûtées de la Halle (totalisant une largeur de 62 mètres) construites en voiles de béton précontraint de 4 à 6 centimètres, sur une longueur de 307 mètres, donnent lieu à trois espaces aux fonctions distinctes : un espace d'arrivée (côté rue du Chevaleret), un de départ

directement le long des voies ferrées et un espace intermédiaire au centre pourvu d'une toiture vitrée.

Un bâtiment de bureaux fait en brique termine le bâtiment au nord/sud. Il recouvre toute la largeur des Halles sur treize mètres d'épaisseur donnant une longueur totale de 320 mètres à l'ensemble.

Les bâtiments sont situés dans la partie nord-ouest de notre site à l'étude. Il crée un débordement sur la rue du Chevaleret, ce qui explique que le terrain ne soit pas de forme rectangulaire.

Les Halles n'ont fait l'objet d'aucune modification ou consolidation depuis leur construction au début du siècle. Elles possèdent des architecturales certaines, et font partie intégrante du patrimoine industriel de l'arrondissement.

Il n'est pas encore assuré que la démarche de les inscrire au rang de monument historique sera entamée, il n'en reste pas moins qu'elles doivent être conservées, au moins en partie, et de façon à respecter leur intégrité architecturale.

Le cahier des charges mis en place par la SEMAPA concernant l'aménagement du secteur Tolbiac-Chevaleret prévoyait de conserver au minimum 50% des Halles, et au minimum 200 mètres de longueur, sans que soit précisées de contraintes concernant la préservation des trois nefs. Cependant les associations de défense du patrimoine, les Conseils de Quartiers et autres associations de voisinages donnent beaucoup d'importance au fait que la Halles doit être conservée dans sa totalité.

Cela constitue une contrainte importante concernant l'aménagement de la parcelle. L'espace disponible est celui des voies ferrées, une bande de 720 mètres de long sur 85 mètres de large environ qui devra faire avec la taille importante des bâtiments.

L'aménagement devra mettre en valeur la Halle et tirer profit des 20 000 m<sup>2</sup> qu'offre le bâtiment en surface au sol.



### 3. Les contraintes topographiques.

*Voir la coupe de terrain dans les documents annexes.*

Les particularités du terrain ont été mentionnées plus tôt, nous allons ici les reprendre plus en détail.

Les écarts d'altitude entre les différents points qui déterminent et longent le secteur font de la topographie et de la gestion des dénivelés un enjeu très important de l'aménagement.

La rue Louise Weiss est située à une hauteur de 36.60 mètres, et la rue du Chevaleret, à l'amorce de la partie qui nous intéresse à 34 mètres. Elle remonte ensuite légèrement pour atteindre le boulevard Vincent Auriol ce qui explique pourquoi la rue Louise Weiss est haute. Les voies ferrées ainsi que les Halles Freyssinet sont à une hauteur variant légèrement autour des 33 mètres, donc légèrement encavées par rapport à la Rue Louise Weiss et à la rue du Chevaleret.

L'avenue de France culmine elle à 43 mètres. Le pont du boulevard Vincent Auriol qui enjambe le faisceau ferroviaire monte légèrement pour rejoindre l'avenue tandis que celui de la rue de Tolbiac descend faiblement.

Les voies sont donc décaissées de 1 à 3 mètres sur un côté et de 8 à 10 mètres sur les trois autres.

***Photo 8 et 9 : Mise en évidence du dénivelé de part et d'autre des voies ferrées.***

*A gauche, sur la rue du Chevaleret, à droite sur l'avenue de France.*



*Réalisation : Raphaëlle MIGNON*

On peut imaginer relever les Halles de cinq mètres. Des calculs et des estimations ont été fait qui indiquent que l'opération est faisable et point trop onéreuse en comparaison du budget total de l'aménagement. Cela réduirait le dénivelé et permettrait de placer les nouveaux aménagements à une hauteur supérieure à celle de la rue du Chevaleret. C'est une démarche cohérente puisqu'on recherche une progressivité entre la rue du Chevaleret et l'avenue de France.

Une surface reliant l'avenue de France à la rue la voie qui longe les voies ferrées (rue du Chevaleret puis rue Louise Weiss) devra donc être inclinée. Comme le passage des trains sur les voies ferrées nécessite une certaine hauteur sous plafond, la pente ne peut commencer à partir de l'avenue de France, mais après la fin des voies ferrées. De même, le relief doit être pensé pour conserver le caractère des Halles Freyssinet. La pente doit s'interrompre toute au plus au niveau de la nef est, afin de ne pas enterrer le pied de la Halle.

Ainsi, l'espace disponible pour encaisser le dénivelé est très réduit.

#### **4. Le programme de la ZAC.**

Le secteur Tolbiac-Chevaleret appartenant à la ZAC Paris-Rive-Gauche, l'aménagement de celui-ci devra respecter le programme de la ZAC concernant la surface dévolue aux habitations, aux bureaux, aux activités commerciales etc.

Ainsi, il a été mis au point un programme pour le secteur Chevaleret, qui doit orienter l'aménagement :

Les nouveaux bâtis doivent pouvoir accueillir :

- 90 000 m<sup>2</sup> de logements.
- 74 000 m<sup>2</sup> de bureaux.
- 15 000 m<sup>2</sup> de commerces et activités.
- 30 000 m<sup>2</sup> d'équipements publics (Sport, Halte garderie, culture...)

L'aménagement des Halles Freyssinet doit être penser pour l'implantation de :

- 15 000 m<sup>2</sup> pour un hôtel (200-250 chambres).
- 8 000 m<sup>2</sup> de surfaces communes et d'activité.

De plus, le secteur doit développer un jardin public d'un seul tenant d'une surface minimale de 15 000 m<sup>2</sup>.

Les associations ont exigé qu'une promenade plantée longe la rue du Chevaleret puis les Halles Freyssinet, afin de créer à terme une cohérence avec les autres secteurs le long des voies ferrées, qui créerait une sorte de coulée verte comme celle que l'on peut parcourir dans le 12<sup>e</sup> arrondissement.

## B. Le programme.

*A partir des contraintes et de des besoins qui ont été mis en évidence précédemment, je vais mettre au point une sorte de cahier des charges pour l'aménagement du secteur. Il s'inspire de celui établi par la SEMAPA lors de la commande de l'appel d'offre que nous verrons plus tard, des souhaits et exigences des différentes associations telles que TAM-TAM, ADA13, et Lutèce-Odyssée, et de mes propres convictions quant à l'aménagement qui doit être fait.*

Ainsi, le projet doit tenir répondre aux exigences suivantes :

- Organisation transversale de la trame viaire. L'objectif étant de relier, il est essentiel que les circulations transversales, de l'avenue de France vers la rue du Chevaleret, soit hautement facilités. Des dégagements visuels devraient être ménager, afin que l'espace soit vraiment un lieu de transition entre l'ancien quartier et le nouveau. Il s'agit de permettre le franchissement des voies ferrées, pour que les deux quartiers ne vivent plus en total reniement l'un de l'autre.
- Respect de l'identité de la Halle SERNAM et reconversion afin d'en faire un lieu à forte dynamique sociale, économique et commerciale. On cherchera à converser la Halle dans son intégralité, et à prendre gare de ne pas l'étouffer par les aménagements qui l'entoureront. Son aménagement intérieur doit permettre l'installation de commerces et équipements qui attireront riverains, habitants et gens de passages afin d'en faire un lieu-clé du 13<sup>e</sup> arrondissements et un agent de la centralité qu'on souhaite mettre en place. On pense par exemple à l'installation d'un marché (comme le souhaitent les associations), d'installations sportive telles qu'un gymnase, un blabla). Des voies de circulations piétonnes et automobiles doivent être pensées afin de desservir la Halle au mieux, et de permettre aux activités commerciales de fonctionner.
- Création d'un grand jardin et présence végétale. Un jardin public structurant et fédérateur d'au moins 15 000 m<sup>2</sup> d'un seul tenant doit être implanter. Il doit tenir lieu de lieu public majeur au sein du secteur. Il peut jouer un rôle dans le traitement du dénivelé, et pourrait ménager un espace de transition important s'il traversait transversalement la zone. Une forte présence végétale sur l'ensemble du secteur est nécessaire afin de conserver le statut de quartier vert que porte le 13<sup>e</sup> arrondissement, et afin de faire du secteur un espace agréable à vivre.
- Respect de l'identité de la rue du Chevaleret. Jusqu'à maintenant, la présence des voies ferrées contre la rue du Chevaleret conférait un atout. L'espace était ouvert, le dégagement visuel était maximal. La rue large, agrémentée d'immeubles d'une hauteur raisonnable sur un seul côté donnait une impression d'espace qui était très appréciable au sein d'une ville aussi densément bâtie que Paris. Cette ouverture est un acquis impossible à conserver dans le cadre de l'aménagement des voies ferrées, il faut néanmoins chercher à établir une topologie qui n'enfermerait pas cette rue, comme il a été fait de l'autre côté de la rue de Tolbiac. Un front bâti

reculé, des immeubles de peu de hauteur, l'aménagement de promenade planté et la mise en place d'un dénivelé le plus doux et progressif possible pour remonter jusqu'à l'avenue de France sont des souhaits qu'il faut tenter de mettre en place.

- Création de placettes, axes majeurs de circulation qui accueilleront des commerces pour satisfaire aux besoins de centralités et de lieux de vie. Des équipements de proximité (boulangeries, bureaux de tabac, épicerie, pharmacie) ainsi que des restaurants bon marché qui trouveraient une clientèle importante dans les salariés de la ZAC, les usagers de la cinémathèque et les étudiants qui fréquentent la Bibliothèque, augmenteraient l'attractivité.
- Création d'une mixité sociale par l'implantation des logements classiques, logements étudiants, bureaux et hôtels. La disposition de ces différentes activités doit permettre au lieu de vivre de jour comme de nuit.



## C. Les propositions :

*Si il m'avait été possible d'établir un projet pour l'aménagement de la zone à partir du programme ci-dessus, mes lacunes en termes d'architecture et de génie civile m'auraient persuadée de m'en remettre aux projets proposés par de grands cabinets d'architecture et d'urbanisme.*

*Il a été lancé en 2004 une consultation d'urbanisme afin de définir l'aménagement du secteur Tolbiac-Chevaleret de la ZAC PRG. Elle fait suite à un appel à candidature européen auprès d'équipes pluridisciplinaires constituées par des architectes-urbanistes associés à des paysagistes, programmistes, BET etc, afin de désigner un architecte coordinateur du projet d'aménagement, au même titre que Christian de Porzamparc pour le quartier Masséna Sud et Bruno Fortier pour Masséna Nord.*

*Sur les quarante-quatre dossiers qui ont été remis à la date limite de réception des candidatures, huit ont été sélectionnés, et ont présenté un ensemble complet de propositions d'aménagement pour les voies ferrées.*

*Après passage devant un jury composé du Maire du 13<sup>e</sup> et Président de la SEMAPA, de plusieurs adjoints au Maire de Paris, de membres du conseil de concertation et donc des diverses associations qui s'intéressent au devenir du secteur, deux projets méritent qu'on s'intéresse à eux :*

*Dans un premier temps le projet E, lauréat du concours, qui est l'œuvre de l'architecte Pierre Gangnet, et qui avait la faveur de la Mairie de Paris.*

*Puis le projet B, mis au point par l'architecte Patrick Berger et qui avait été largement choisi par les associations.*

*Ces deux projets ont recueilli beaucoup de suffrages, les discussions ont été longues pour les départager. Il est donc intéressant de les opposer, afin, peut-être, de mettre en relief les divergences de points de vue entre celui de la Mairie de Paris, et celui des habitants.*

*Peut-être qu'en associant leurs qualités, on arriverait à un projet qui satisfasse tout le monde ?*

## 1. Le projet E, lauréat du concours.

### ➤ Description.

#### 1. Description générale :

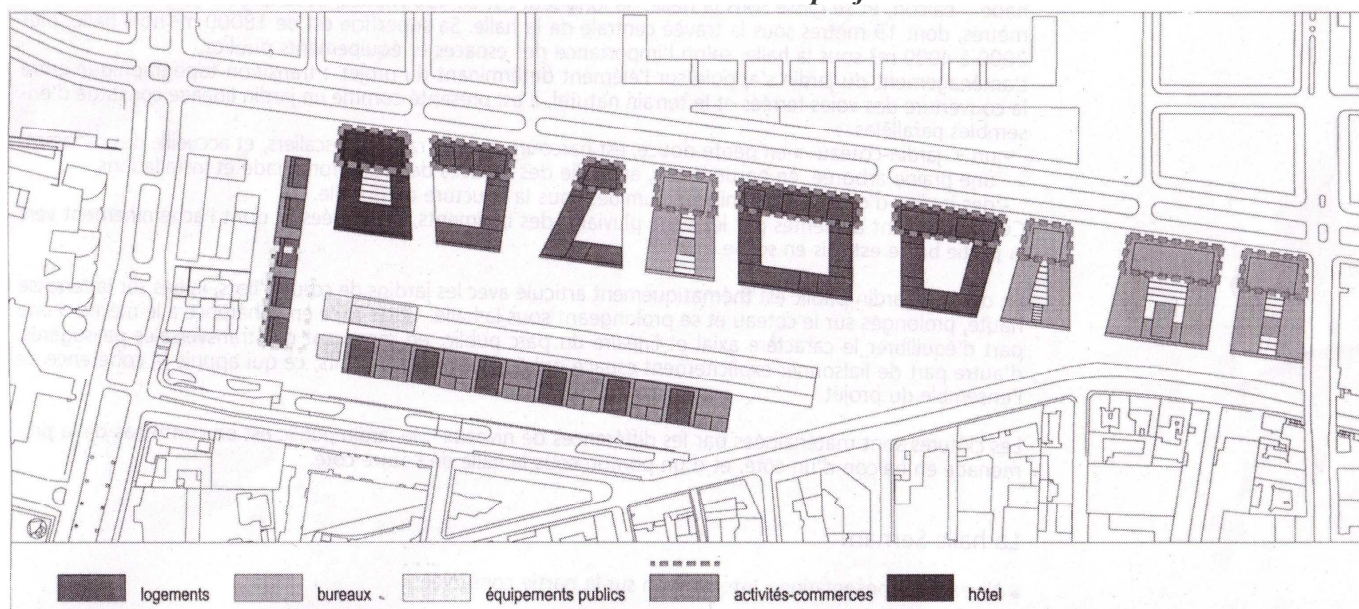
Le projet s'organise en bandes longitudinales tracées parallèlement à l'avenue de France. Une bande constructible de 67 mètres d'épaisseur s'étend au-dessus des voies ferrées le long de l'avenue. Elle est traversée par une série de 9 voies et espaces publics de dimension variable qui délimitent 9 îlots de forme trapézoïdale, de taille et de dimension variable, dévolus aux logements ou aux bureaux. A l'arrière des îlots, en limite du sursol ferroviaire, une voie de 7 mètres de large surplombe en balcon un « jardin linéaire ».

Celui-ci s'étend dans la partie médiane du site sur une distance d'environ 450 mètres depuis la rue de Domrémy jusqu'à l'extrémité nord-ouest de la halle, et se structure en un ensemble de strates parallèles sur une largeur de 70 mètres. La suppression de la nef latérale de la halle, côté couverture des voies ferrées, permet d'étendre le jardin sous la nef centrale, pour atteindre une superficie de 2 à 2,2 hectares. Le paysage du parc s'appuie sur la topographie du site, et prend la forme d'une « vallée végétalisée » reliant le niveau haut et la niveau bas.

En vis-à-vis du ministère des Finances, la nef de la Halle intègre six immeubles « plots » répartis de façon régulière. L'ensemble est desservi par une voie, la « rue des Entrepreneurs », parallèle à la rue Louise Weiss et accessible par le boulevard Vincent Auriol et par la rue du Chevaleret.

Côté boulevard Vincent Auriol, l'îlot existant est complété sur son côté sud-est par un immeuble de logements desservi par une voie nouvelle en pente continue, « la rue Traversière », au tracé perpendiculaire à l'avenue de France.

**Carte 8 : Plan Générale du projet E**



Réalisation : équipe E (Pierre Gangnet)

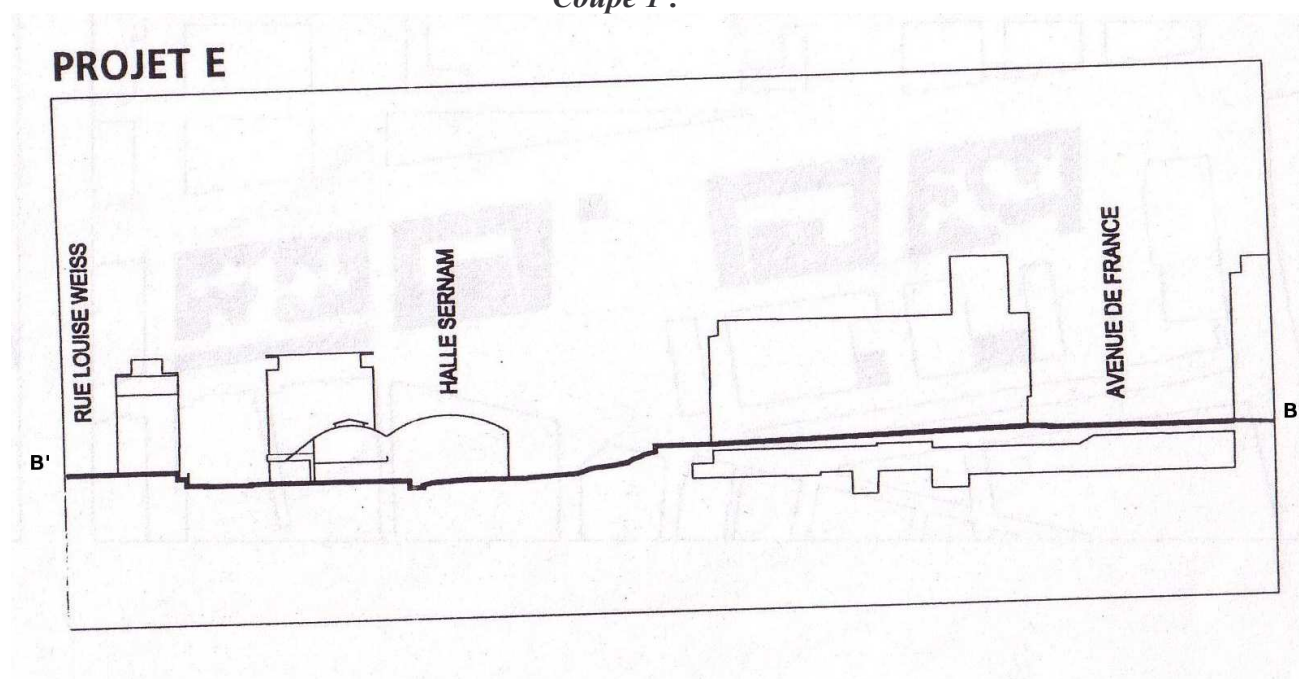
## 2. Traitement de la topographie.

La bande longitudinale de 67 mètres qui accueille les îlots est en pente douce depuis l'avenue de France, afin qu'arrivé à la promenade en balcon, le dénivelé entre le sursol (dalles sur les voies ferrées) et le plein sol (niveau des Halles Freyssinet) soit réduit à 5 à 7 mètres. Descend alors, jusqu'au plein sol, un long talus paysager d'une largeur de 20 à 30 mètres, dont la pente intègre des gradins engazonnés, des rampes au tracé diagonal (liaisons douces), et des escaliers franches) au droit des circulations transversales.

Les rues Charcot et de Broglie sont prolongées par des passerelles qui enjambent le parc pour rejoindre la promenade en balcon.

Entre la rue de Domrémy et la rue de Tolbiac, un escalier et une rampe de 120 mètres de long relie le niveau haut et le niveau bas, parallèlement à la rue du Chevaleret.

*Coupe 1 :*



*Réalisation : équipe E (Pierre Gangnet).*

## 3. Morphologie du bâti :

Si leur largeur varie, tous les îlots le long de l'avenue de France ont une épaisseur égale de 67 mètres, ce qui induit une continuité d'alignement à la fois le long de l'avenue de France et le long du jardin.

La dimension et la configuration des nouveaux îlots s'inscrivent dans la continuité des formes urbaines déjà réalisées dans le cadre de la ZAC Paris-Rive-Gauche.

Tous les îlots sont occupés par des logements ou de bureaux (ce qui fait varier le traitement de leur espace intérieur, soit en jardin soit en atrium, ainsi que celui de leur façade), à l'exception

de l'immeuble situé à l'intersection de l'avenue de France et du boulevard Vincent Auriol, qui accueille un hôtel.

Les immeubles sont constitués d'un corps principal d'une hauteur de XXX mètres, surmonté de quatre niveaux sous forme de plot le long de l'avenue de France.

Les immeubles installés parallèlement au boulevard Vincent Auriol, ainsi que les 6 plots qui ponctuent la nef ont neuf niveaux.

#### 4. Les voies circulées :

Sur la zone, trois nouvelles voies sont accessibles aux véhicules :

- La « rue des Entrepreneurs », de 17 mètres de large, aménagée parallèlement à la rue Louise Weiss, entre le ministère des Finances et la Halle SERNAM, relie la rue du Chevaleret au boulevard Vincent Auriol.
- La « rue Traversière » perpendiculaire à l'avenue de France, relie en pente douce (3,5%) celle-ci à la « rue des Entrepreneurs »
- Une troisième voie, la « rue Basse » est située à l'arrière des immeubles du boulevard Vincent Auriol. Cette voie de 12 mètres de large, comme la rue Traversière, en impasse, permet d'accéder au parking situé sous le jardin en talus.

#### 5. Les voies piétonnes :

Excepté la « rue Traversière » les rues situées sur la couverture des voies ferrées sont toutes piétonnes. Leur largeur varie de 15 à 30 mètres. Deux d'entre elles sont évasées jusqu'à former des placettes de 45 mètres de large au débouché sur l'avenue de France. Elles se prolongent par des passerelles qui franchissent le jardin public, l'une vers la rue Broglie en passant dans la Halle SERNAM, l'autre vers la rue Charcot en laissant s'insérer des emmarchements qui accèdent directement au parc.

Toutes les voies transversales constituent des espaces de transition entre l'avenue de France et le cœur du quartier, et accueillent des plantations et des aménagements de type mails et placettes.

Une grande place arborée est aménagée à l'angle du boulevard Vincent Auriol et de l'avenue de France pour annoncer l'entrée dans le quartier.

Les dimensions des voies les rendent accessibles aux véhicules de secours.

L'ensemble de la trame viaire assure une bonne lisibilité des espaces privés et publics et une bonne desserte du quartier

#### 6. Le stationnement :

Un parking de 450 mètres de long est réparti sur trois niveaux de sous-sol est prévu sous le talus du jardin. Il a une capacité de 900 places dont 150 sont attribuées aux logements.

L'accès des véhicules se fait par la « rue Basse » et la sortie est aménagée au droit de la rue Domrémy dans la hauteur du volume ferroviaire.



Les accès piéton s'effectuent depuis le niveau haut par une série d'édicules implantés régulièrement le long de la promenade en balcon.

Un parking pour les activités liées à la Halle (logements, commerce, équipements...) est situé sous la « rue des Entrepreneurs ». La rue elle-même accueille un stationnement de surface.

#### 7. Le traitement végétal :

Le jardin public s'étire en pleine terre le long de la couverture des voies ferrées, à l'aplomb de la promenade en balcon, et se glisse sous la Halle. Sa longueur est de 450 mètres, et sa largeur courante est de 55 mètres, dont 19 mètres sous la travée centrale de la Halle.

L'aménagement du jardin s'appuie sur l'éléments déterminant du projet : transition topographique entre la couverture des voies ferrées et le terrain naturel. Il est constitué comme un jardin linéaire constitué d'ensembles parallèles :

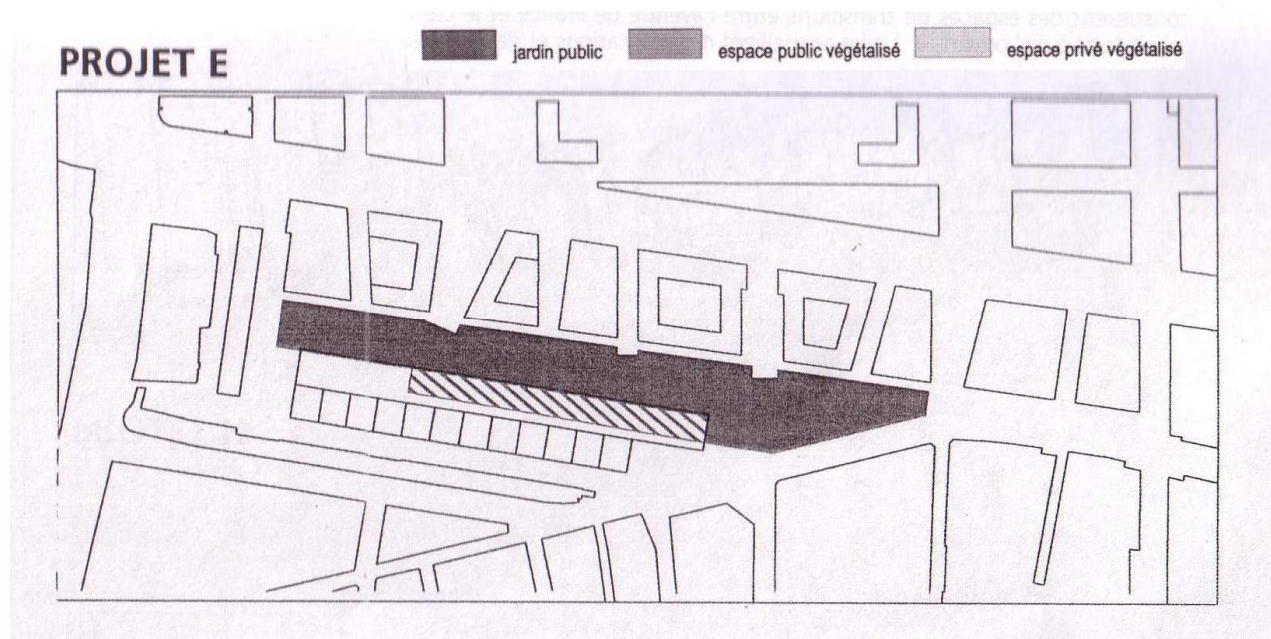
- Le « jardin-coteau », en pente douce, est parcouru par des rampes, des escaliers, et accueille des terrasses.
- Une prairie arborée, en partie basse, accueille des espaces de jeux, promenades et installations.

Ces deux jardins couvrent 18 000 m<sup>2</sup>.

- Un jardin d'ombre et de milieu humide sous la structure de la Halle totalise une surface de 2 000 à 4 000 m<sup>2</sup> selon la l'importance des espaces et équipements publics accueillis par la Halle.

La trame végétale qui accompagne la trame viaire sur toute la surface du secteur, ainsi que les jardins de cœur d'îlots, complètent la présence végétale du projet.

**Carte 9 : Jardin**



Réalisation : équipe E (Pierre Gangnet)



## 8. La Halle SERNAM :

La Halle côté Seine est supprimée permettant au jardin de se prolonger sous la partie centrale. Celle-ci est un espace traversant, d'un côté ouvert sur le par de l'autre rejoignant la « Cité des Entrepreneurs ». Sa verrière est enlevée.

La travée latérale côté Louise Weiss est réduite de 5 portiques côté rue du Chevaleret. En vis-à-vis du ministère des Finances, elle est interrompue en 6 endroits espacés de façon régulière, et intègre six volumes de 9 niveaux à vocation mixte.

La partie bureaux située côté boulevard Vincent Auriol est démolie.

Cet aménagement permet de favoriser « l'interpénétration » des éléments de programme de la Halle : le jardin qui se prolonge sous sa structure d'un côté, et de l'autre, les immeubles plots qui créent un répondant au gabarit du ministère des Finances en vis-à-vis.

Par ailleurs, la réduction de la longueur de la nef latérale permet de créer un espace de dégagement au débouché de la rue Pierre Gourdault.

Les voies qui desservent la Halle sont nombreuses : la « rue des Entrepreneurs » qui la longe à l'ouest, le passage transversal qui la traverse pour rejoindre la promenade en balcon et prolonger la rue de Broglie et les nombreux cheminements dans le jardin qui aboutissent sur le ponton aménagé sous la travée centrale.

## 9. Répartition des activités :

Les bâtiments implantés le long de l'avenue de France sont des unités fonctionnelles indépendantes alternant des programmes de bureaux, de logements et d'hôtellerie à l'angle de la « rue Traversière ».

Les logements y sont prévus de part et d'autre des deux passerelles enjambant le parc. Les autres logements sont prévus le long de la « rue traversière » et dans les niveaux supérieurs des six plots implantés au-dessus de la nef latérale de la Halle.

Les bureaux sont tous situés entre l'avenue et le jardin, avec un accent mis au carrefour de la rue de Tolbiac.

Un gymnase est programmé dans le socle de l'immeuble de logement le long de la « rue Traversière », profitant du volume dégagé par la topographie du terrain. Un terrain d'activités physiques est prévu à proximité, à l'extrémité de la travée centrale de la Halle.

Le centre culturel est situé dans un bâtiment indépendant implanté dans le prolongement de la travée latérale de la Halle, au nord-ouest, à l'angle des 2 rues circulées du quartier.

Les questions de la programmation des espaces libérés dans la halle sont laissées ouvertes pour le moment. Cela dit, la volonté est de renforcer l'activité de la rue Louise Weiss par une programmation tournée vers les activités et le commerce : la nef sud-ouest de la Halle est pensée comme une galerie à vocation plurifonctionnelle : galerie d'exposition, galerie marchande et manifestations diverses, et les locaux de rez-de-cour du ministère des finances sont mis à disposition des entreprises. Ces activités, desservies par l'espace intermédiaire aménagé en rue circulée, sont complétées par des logements dans la partie supérieure des immeubles-plots. L'ensemble constitue la « cité des entrepreneurs ».

Les autres commerces et activités occupent le rez-de-chaussée et 1<sup>er</sup> étage des immeubles le long de l'avenue de France et ceux adjoints à la travée latérale de la Halle.

Surface :

Logements : 82 712 m<sup>2</sup>

Bureaux : 61 280 m<sup>2</sup>

Commerces et activités : 13 959 m<sup>2</sup>

Equipements : 2878 (dont gymnase 2500 m<sup>2</sup> semi-enterré)

Hôtel : 16 444 m<sup>2</sup>

Jardin public : 20 000 à 22 000 m<sup>2</sup>

### ➤ **Atouts.**

Le projet propose une structure urbaine très lisible, dans laquelle la topographie constitue un élément déterminant. Le traitement du dénivelé est absorbé de manière fluide et douce, par le concept du jardin en talus, telle une « vallée végétalisée ».

Ce projet présente une cohérence paysagère et fonctionnelle grâce au grand jardin et à une nouvelle interprétation de l'espace de la Halle, mise à distance de la couverture ferroviaire par la soustraction de sa nef latérale nord-est. La végétation est présente partout.

La composition des bâtiments est rigoureuse, offrant une lecture homogène, à l'échelle du jardin, rythmée par plusieurs voies de passages transversaux. L'alternance des bureaux et des logements crée un espace d'échange à toute heure de la journée.

Le jardin constitue l'élément central de la composition. Visible depuis l'avenue de France par les liaisons transversales nombreuses, il constitue l'élément fédérateur entre le quartier haut et le quartier bas. Son paysage prolonge la « promenade en balcon » mise en œuvre à l'est de la rue de Tolbiac. Il est composé de façon simple et lisible, et constitue une « respiration » conforme à l'échelle du site. Le rapport et l'équilibre entre la volumétrie du construit et les surfaces vouées aux aménagements paysagers sont satisfaisantes.

L'occupation mixte de la Halle desservie par une rue classique le long du ministère des Finances (la « rue des Entrepreneurs ») crée une dynamique qui complète bien celle de la rue Louise Weiss. L'aménagement de la Halle est très abouti et judicieux. Les voies qui la traversent permettent d'ouvrir l'espace et les Halles sur la rue Louise Weiss en dépit du Ministère des finances.

Les nombreuses voies piétonnes aussi bien qu'automobiles, les liaisons telles que les escaliers et les rampes le long du talus qui absorbent le dénivelé assurent une bonne circulation, qu'elle soit transversale ou longitudinale.

### ➤ **Critiques.**

La critique principale porte sur le traitement des Halles Freyssinet, sur le plan patrimonial. La SEMAPA demandait une conversation à 60%. La destruction de la nef est répond à cette exigence, cela dit, la destruction d'une des nefs de portent davantage atteinte à son intégrité

architecturale que si elle avait été raccourci d'une centaine de mètres. Elle a construit son identité autour de ces trois parties solidaires, et il est vraiment regrettable de voir une de ces parties disparaître.

Le projet des six plots qui la surmontent a été vivement décrié par les associations, en particulier celle de conservation du patrimoine.

Si les démarches qui visent à faire classer ces Halles Monument Historique aboutissent, le projet devra nécessairement être revu.

Si le jardin présente une superficie importante, supérieure à la taille minimale exigée, son caractère longitudinal le prive d'un espace large et très ouvert.

On regrette également le côté massif des bâtiments, leur largeur importante sur la rue, et leur hauteur. Le peu de recul vis-à-vis de la rue, que ce soit sur l'avenue de France, mais surtout sur la parcelle de la rue du Chevaleret entre Tolbiac et Domrémy amènera un sentiment de surplombement et d'écrasement que la rue gagnerait à ne pas connaître. Il n'est pas fait état d'une progressivité et d'une déclivité dans la hauteur des bâtiments et c'est regrettable.

Le projet n'a pas le souci de ménager des axes droits et qui s'aligneraient avec ceux déjà existants, ce qui limite les points de vue et donc l'ouverture et les circulations de regard entre l'est et l'ouest.

## 2. Le projet B, plébiscité par les associations.

### ➤ Description.

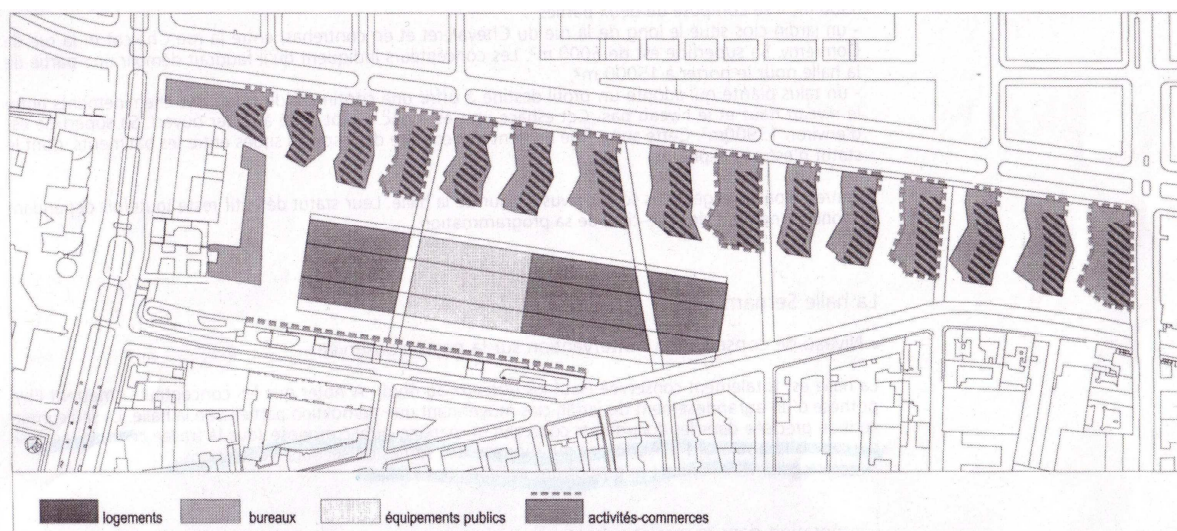
- Description générale :

Un long talus paysagé relie le niveau haut et le niveau bas sur toute la longueur du site. Une série de bâtiments distincts, tous de même type, s'implante régulièrement et perpendiculairement à l'avenue de France. La végétation est généralisée à tous les espaces libres : entre les bâtiments et autour des Halles Freyssinet conservées en totalité.

Quatorze immeubles sont disposés perpendiculairement le long de l'avenue de France, reliés au 1<sup>er</sup> étage par une galerie à l'alignement. Leur morphologie, élaborée en fonction de la course du soleil, exprime d'emblée la volonté de perméabilité transversale. Les bâtiments sont séparés par des voies piétonnes végétalisées d'environ 20 mètres de large qui assurent une fluidité transversale des vues et des cheminements entre l'avenue de France et la rue du Chevaleret.

Au niveau bas, la halle est totalement conservée et entourée de végétation. Celle-ci remonte en talus sur l'ouvrage de couverture des voies ferrées, et s'étend le long de la rue du Chevaleret, en un jardin clos.

*Carte 10 : Plan général du projet B*



*Réalisation : équipe B (Patrick Berger)*

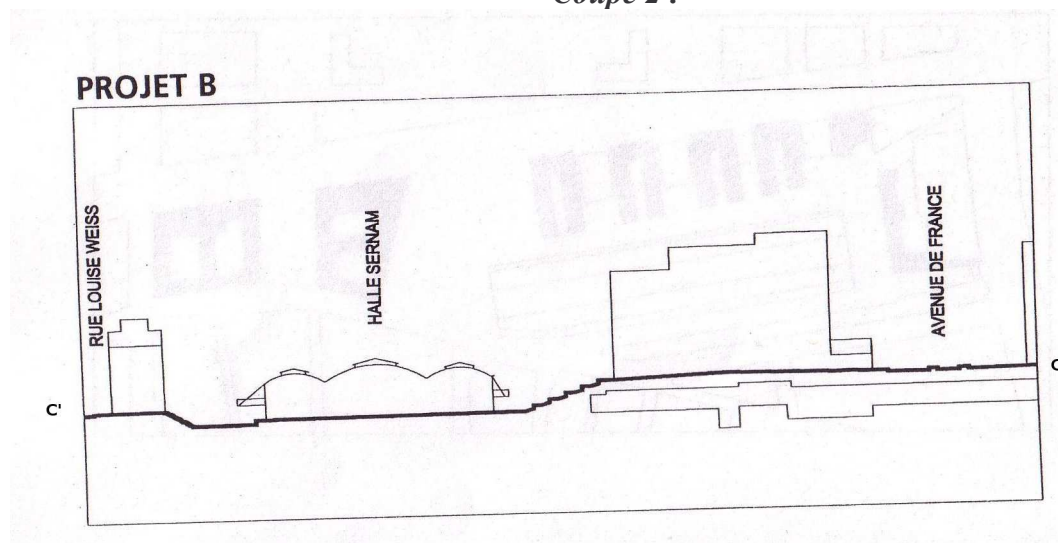
- Traitement de la topographie :

Le projet vise à établir une continuité du sol entre la rue du Chevaleret et le sursol ferroviaire : « le sol unifie l'ensemble du site ». Sur toute la longueur du site, le dénivelé existant est franchi par un talus paysager sur lequel sont implantés de nombreux aménagements spécifiques : jeux de rampes, escaliers, terrasses, muret, pas d'âne...

Le long de la rue du Chevaleret le jardin est en décaissé pour être au niveau de la Halle, et remonte progressivement au niveau de la rue après être passé sous le prolongement de la rue Charcot.

Ces continuités du sol créent de nombreux cheminements au calme et contribuent à la cohérence paysagère du « parc ».

**Coupe 2 :**



Réalisation : équipe B (Patrick Berger)

- Morphologie du bâti :

La forme des immeubles, qui scandent le territoire perpendiculairement à l'avenue de France, exprime la dimension transversale de la proposition.

Les bâtiments se développent en adoptant des « plissements » et des formes faisant varier leur angle par rapport au parc. Leur volumétrie et leur implantation tiennent compte de la course du soleil, afin de favoriser un ensoleillement maximal des voies ? Chaque volume, épais de 15 mètres environ pour une longueur de 55 mètres, repose sur une base large de 25 à 35 mètres, composée de 3 niveaux disposés en terrasses orientées majoritairement à l'ouest.

Au total les bâtiments comptent 11 niveaux côté avenue, s'élevant à XXX mètres, et 9 niveaux sur la voie arrière, à la cote 72 NVP.

Les volumes hauts sont en retrait par rapport à l'avenue de France, mais tous reliés entre eux par une galerie implantée à l'alignement, de 10 mètres de larges sur deux trois niveaux. Le toit de la galerie forme une terrasse à la cote 48,50 NVP.

Les volumes constructibles ne font pas encore l'objet d'un traitement architectural détaillé et restent simplement esquissés.



- Les voies circulées :

Aucune des voies aménagées sur le site ne sera accessible à la circulation automobile.

- Les voies piétonnes :

Le réseau comporte de nombreux cheminements transversaux paysagers et piétonniers issus des 14 passages entre les bâtiments, et facilités par la continuité de la topographie. A priori publics, certains de ces espaces pourraient être privatisés. Tous sont connectés à une voie longitudinale située entre les immeubles et le parc, dominant le talus paysager, et reliant le boulevard Vincent Auriol et la rue de Tolbiac. Quatre d'entre eux se prolongent par des passerelles de 7 mètres de large qui rejoignent la rue du Chevaleret et la rue Louise Weiss dans l'axe des rues de Broglie, Pierre Gourdault, Charcot et Domrémy, en enjambant le « parc » ou en traversant la Halle. Celle de la rue Domrémy est accessible par un escalier.

Autour des bâtiments, ces voies sont accessibles aux véhicules de secours. Une autre voie pompier accessible depuis le boulevard Vincent Auriol dessert la halle SERNAM sur trois de ses côtés.

- Le stationnement :

Le projet prévoit un parking de 1200 places sous la halle, destiné à l'ensemble des usagers du site. Il représente 17% de la SHON annoncée (174 300 m<sup>2</sup> hors Halle Freyssinet). Accessible depuis le boulevard Vincent Auriol, il permet d'exclure toute circulation automobile à l'intérieur du parc.

- Le traitement végétal :

Le projet est présenté comme un « parc à la mesure du jardin des Plantes ou du parc de Bercy ». La végétation est de fait présente dans tous les espaces libres.

Elle prend donc des formes différentes :

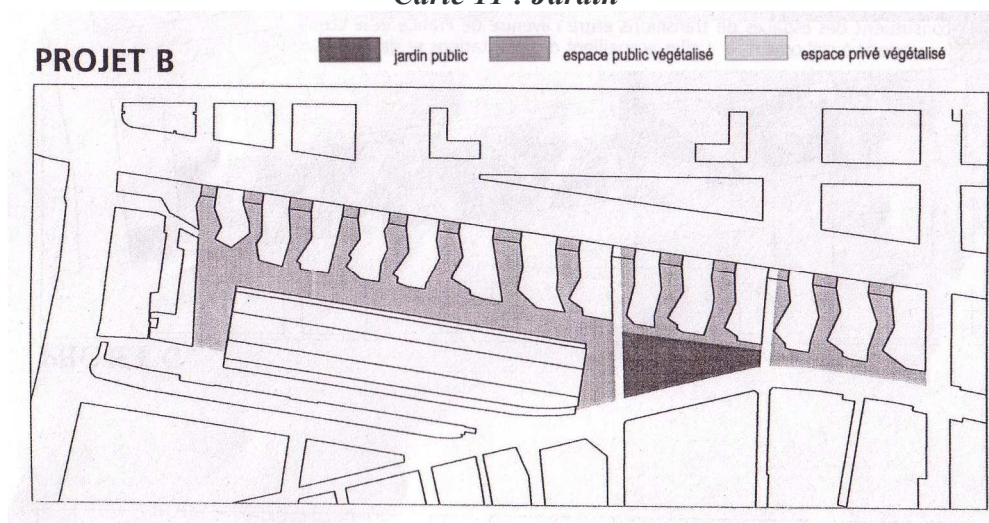
- Un jardin public clos en bordure de rue du Chevaleret, entre les rues Domrémy et Charcot.
- Un talus planté qui assure la transition entre le niveau haut et le niveau bas.
- Des aménagements paysagers à l'extrémité nord de la Halle et, entre les bâtiments, des espaces plantés au niveau haut. Ils ne sont donc pas en pleine terre et ne pourront avoir le même niveau de végétation que le jardin bas (le projet prévoit sur la couverture de voies ferrées une épaisseur de 4 mètres de terre dont la faisabilité n'est pas étudiée. Les coupes transversales montrent un nivellement pour augmenter l'épaisseur disponible).

Le jardin public s'étire le long de la Halle SERNAM et de la rue du Chevaleret. D'une superficie d'environ 18 900 m<sup>2</sup>, il se compose de deux parties :

- un jardin clos situé le long de la rue du Chevaleret et en contrebas, entre la rue Charcot et la rue Domrémy. Sa superficie est de 5 000 m<sup>2</sup>. Les concepteurs indiquent qu'il faudrait détruire une partie de la Halle pour le porter à 15 000 m<sup>2</sup>.
- Un talus planté qui adopte un profil destiné à offrir une continuité de sol et des cheminements entre le niveau haut et le niveau bas. Cet espace vert est donc plutôt

voué à rester ouvert. Sa superficie 13 900 m<sup>2</sup>. Cette superficie ne tient pas compte des espaces situés entre les bâtiments, dont le statut n'est pas explicité.

*Carte 11 : Jardin*



*Réalisation : équipe B (Patrick Berger)*

- La Halle SERNAM :

La Halle est totalement conservée (sauf les bureaux au nord). A noter que les concepteurs émettent l'hypothèse d'un agrandissement du jardin clos moyennant une démolition partielle de la Halle. La seule intervention précisée dans les documents concerne un parking public proposé sous la travée centrale.

La Halle est intégrée à un espace paysager qui associe des espaces ouverts sur trois de ses côtés et le jardin clos au sud-est. De par la transversalité des bâtis sur l'avenue de France, la Halle bénéficie de nombreuses percées visuelles depuis l'avenue.

La Halle est accessible aux piétons depuis tous ses espaces périphériques. Deux passerelles pourraient offrir un accès direct depuis le niveau haut mais celui-ci n'est pas spécifié. La Halle est par ailleurs desservie par le parking de 1 200 places.

Une voie pompier connectée au boulevard Vincent Auriol assure une desserte sur les deux grands côtés de la Halle, sans toutefois en faire le tour.

- La répartition des activités :

L'implantation des programmes de construction est relativement souple, associant une mixité verticale au sein d'un même immeuble et un rez-de-chaussée accueillant les activités et les commerces. L'étude de la constructibilité est basée sur le schéma suivant :

- Commerces au rez-de-chaussée sur la rue de Tolbiac et l'avenue, et en retour sur trois voies piétonnes
- Bureaux aux 1<sup>er</sup> et 2<sup>ème</sup> étage, et dans les rez-de-chaussée non affectés aux commerces.
- Logements dans les étages supérieurs.

La capacité moyenne de chaque immeuble est de 10 000 m<sup>2</sup>. Les concepteurs indiquent que la galerie peut relier deux immeubles de bureaux et que deux immeubles peuvent être réunis par des corps de bâtiments pour former un îlot.

Le centre culturel est proposé dans la galerie, sans que sa position précise ne soit détaillée.

Concernant la programmation de la Halle, les documents sont encore peu précis. Celle-ci pourrait être affectée successivement du nord au sud à un marché (7450 m<sup>2</sup>), des activités sportives (3 500 m<sup>2</sup>), de l'évènementiel (7300 m<sup>2</sup>). La maquette du projet propose, quant à elle, des espaces plantés dans la travée nord et des cloisonnements dans la travée sud.

Le projet prévoit également la création de locaux d'activités au « rez-de-cour » du ministère des Finances.

Surfaces :

Logements : 92 039 m<sup>2</sup>

Bureaux : 70 452 m<sup>2</sup>

Commerces et activités : 16 741 m<sup>2</sup>

Equipements : 3 141 m<sup>2</sup>

Autres : 6 550 m<sup>2</sup>

On remarquera que le projet n'intègre pas d'hôtel, comme l'avait fait le projet E.

### ➤ **Atouts.**

Ce projet associe une forte présence végétale et une organisation bâtie fragmentée et répétitive qui instaure une séquence particulière le long de l'avenue de France. Le souci d'un dessin et liaisons transversales est très bien traité et tient la place principale dans le traitement de la problématique : les bâtiments dessinent les nombreux axes qui joignent la rue du Chevaleret à l'avenue de France.

Ces axes sont proprement alignés sur les rues déjà existantes et leur grande droiture ménagent des fuites pour le regard.

Le relief proposé (traitement du dénivelé similaire à celui du projet E) permet d'atténuer la rupture de niveau du volume ferroviaire et favorise ces cheminements tout en caractérisant le paysage.

Le parc clos entre les rues Charcot et Domrémy, puis s'étirant sur l'ensemble de la zone, qu'elle soit sur la couverture ferroviaire ou au niveau des Halles, est d'une dimension convenable. Au droit de la Halle, il a plutôt vocation à rester ouvert. L'aspect de continuité se ressent beaucoup et pourra être amplifié si la programmation de la Halle SERNAM permet de végétaliser suffisamment les espaces libres complémentaires prévus par le concepteur.

Les Halles Freyssinet bénéficient d'une très bonne visibilité et leur traitement respecte parfaitement l'intégrité architecturale de la Halle.

On retrouve de la progressivité dans le traitement de la topographie et dans celui de la morphologie du bâti, avec des immeubles à hauteur dégressive de l'avenue de France à la rue du Chevaleret.

Les associations ont beaucoup apprécié l'effort qui a été fait pour dessiner les bâtiments en fonction de la course du soleil, afin de garantir une lumière naturelle optimisée à chaque heure de la journée.

### ➤ Critiques.

Le traitement des activités à l'intérieur de la Halle est insuffisant.

L'absence d'aucune voie empruntable par des véhicules semble assez utopique. L'arrivée des nouveaux habitants et usagers va augmenter le trafic routier. Il faut d'ores et déjà prévoir des voies pour assurer une circulation facile au sein du secteur.

Les équipements commerciaux qui vont compléter les Halles et les rues commerçantes nécessitent des accès pour la livraison.

Du fait de leur faible emprise au sol, les bâtiments sont hauts. Cela dit, cette hauteur est compensée par leur gradation vers la rue du Chevaleret, leur faible largeur et celle, importante, des voies qui séparent les différents bâtiments.

### **3. Bilan.**

Les deux projets proposés sont semblables sur bien des points : traitement de la topographie, positionnement des immeubles sur le recouvrement ferroviaire, localisation du jardin public fermé entre les rues Domrémy et Charcot, qui déborde ensuite le long de la Halle, au pied du talus enherbé qui absorbe le dénivelé. Les systèmes de circulation douce permettent d'accéder du niveau de l'avenue de France jusqu'à la rue du Chevaleret, dans l'alignement des rues existantes : rue Charcot, rue XXX.

Cependant, chaque projet porte des particularités qui peuvent représenter un plus ou au contraire un handicap vis-à-vis de ce que l'on attend du projet final : l'organisation de la circulation dans le projet E, ainsi que l'aménagement de la promenade en terrasse représente tous deux des atouts, tandis que l'aménagement qui est proposé de la Halle ne peut être retenu, du fait de la destruction d'une nef entière.

Pour le projet B, on retiendra la trame viaire et l'agencement des immeubles, ainsi que l'entière conservation des Halles Freyssinet. Cependant, leur occupation ainsi que le plan de circulation mérite d'être complété.

Une association des deux projets où l'on ne retiendrait que les points forts de chaque proposition pourrait amener à mettre au point une nouvelle proposition qui satisferait SEMAPA, Mairie de Paris et Associations, et qui répondrait aux besoins importants qui se manifestent dans cette partie est du 13<sup>e</sup>.



## D. Suggestion d'aménagement.

*Ici, je vais tâcher de concilier les deux projets vus ci-dessus. Le but est de proposer un aménagement qui collerait au plus près aux exigences des uns et des autres, et qui résoudraient les problèmes qui se posent au sein de ce grand secteur très hétérogène, de la rue Jeanne d'Arc au quai de la Seine.*

Certains aspects qui ont été traité dans les deux projets méritent d'être retenu, afin de fixer les bases de l'aménagement :

- L'idée générale d'organisation des bâtis dans le projet B.
- Le traitement de la topographie avec talus végétalisé surplombé par une promenade en terrasse (Projet E).

Certains points méritent d'être réexaminés afin d'être mis en valeur de façon plus conséquente ; Certains auraient pu être davantage étudié, d'autres, n'étant pas spécifiés dans le cahier des charges que la SEMAPA a remis aux cabinets qui ont travaillé sur le projet, n'ont pas été pris en considération.

Je souhaiterais proposer un aménagement qui, en s'appuyant sur les atouts qui ressortent des deux projets précédents, satisferaient plus aux exigences répondraient à des critères plus précis et sévères :

- **Un espace ouvert, attractif pour les riverains.**

Les voies ferrées forme un espace qui, quoique non praticable, représente une ouverture permettant au regard de filer. Il est ressortait un sentiment d'espace, de liberté, qui tranche agréablement avec la densité bâtie importante à Paris et donc dans le 13<sup>e</sup>. S'il est inévitable que le secteur se densifie du fait de son aménagement, il serait intéressant d'essayer de conserver une forme urbaine peu contraignante pour le regard et pour notre façon de vivre le secteur. Les deux projets retenus proposent un front bâti uniforme sur l'avenue de France. Les commerces ne rentrent pas dans le cœur des voies ferrées, alors qu'une pénétration aurait permis de créer une vraie centralité au coeur de la zone, près des Halles, près du jardin. Bien que les rues transversales soient larges, le périmètre gagnerait à offrir de grandes ouvertures qui encourageraient les gens à le traverser, et les regards à se perdre de part et d'autre.

Un aménagement du parc un peu différent pourrait également améliorer la qualité de vie des habitants et en particulier des usagers. Le parc est ouvert sur la rue du Chevaleret. Le dénivelé important fait qu'il n'est pas visible depuis l'avenue de France. On peut penser qu'il ne profitera pas aux nombreux étudiants qui fréquentent la Bibliothèque Nationale ainsi qu'aux habitants des immeubles qui l'entourent. Le Parc pourrait créer une cohérence transversale au sein de la zone. Il pourrait définir une très large allée qui mènerait de part et d'autre du

secteur, une véritable articulation entre nouveau et ancien et offrir des dégagements visuels importants, qui pourraient mener jusqu'à la Seine.

**C'est pourquoi je propose de supprimer deux blocs d'immeubles afin de traverser les voies ferrées de la rue du Chevaleret jusqu'à l'avenue de France grâce à un grand espace vert.**

**Une partie du jardin serait le long de la rue du Chevaleret, comme il est initialement prévu, entre les rues Charcot et Domrémy. Il grimperait ensuite le dénivelé au moyen du talus végétalisé, puis continuerait sur la couverture des voies ferrées, sur une largeur moins importantes jusqu'à déborder sur la large avenue, afin d'être visible depuis une distance importante sur l'avenue de France et depuis le parvis de la BNF. Il deviendrait un point d'orgue du quartier et un atout dans la liaison des parties anciennes et nouvelles du 13<sup>e</sup> arrondissement.**

Le front bâti proposé par le projet B semble préférable à celui du projet lauréat car il est moins imposant et ménage davantage de liaisons transversales alignées avec les rues existantes dans la partie ancienne.

Supprimer les immeubles 3 et 4 enlèverait 10 000 m<sup>2</sup> de logements. La surface dévolue à l'habitation rejoindrait alors celle du projet E qui a été accepté par le jury du concours. Ainsi, on peut supprimer ces deux blocs d'immeubles tout en restant dans les exigences du cahier des charges.

Les bâtiments de part et d'autre du parc pourraient accueillir des commerces ainsi que des restaurants. Les larges espaces permettront l'implantation de terrasses pour ces infrastructures alimentaires.

Ainsi des voies commerçantes inciteront les usagers et les promeneurs à pénétrer dans le quartier jusqu'aux Halles Freyssinet et aux anciens quartiers au-delà de la rue du Chevaleret.

- **Un espace qui privilégie le logement.**

Une grande partie du front bâti des immeubles qui seront aménagés le seront en vis-à-vis d'immeubles de bureaux.

L'espace que la ZAC a réservé est bureaux est bien trop important. Je propose donc, sur le secteur, de diminuer les exigences en matière de bureaux. Cela permettrait de développer une surface plus importante pour les logements, et d'abaisser la hauteur des immeubles d'un étage afin de dédensifier l'avenue de France.

- **Circulation mixte.**

Si le projet B propose trop peu de circulation automobile, les voies prévues par le projet E peuvent être revues à la baisse. La rue Basse qui n'a vocation qu'à la desserte du parking pourrait être supprimé, afin de créer une unique voie pour accéder depuis la rue des Entrepreneurs à l'avenue de France, et aux surfaces de stationnement souterrain. Cette rue aurait pour vocation à être utilisée en journée et en soirée par les habitants, et en matinée par les professionnels travaillant dans les Halles Freyssinet. Sa fréquentation restera très

raisonnable, ce qui indique qu'il n'y a pas de raison d'être au fait de la scinder en deux voies indépendantes.

- **Aménagement des Halles SERNAM, afin de créer une centralité.**

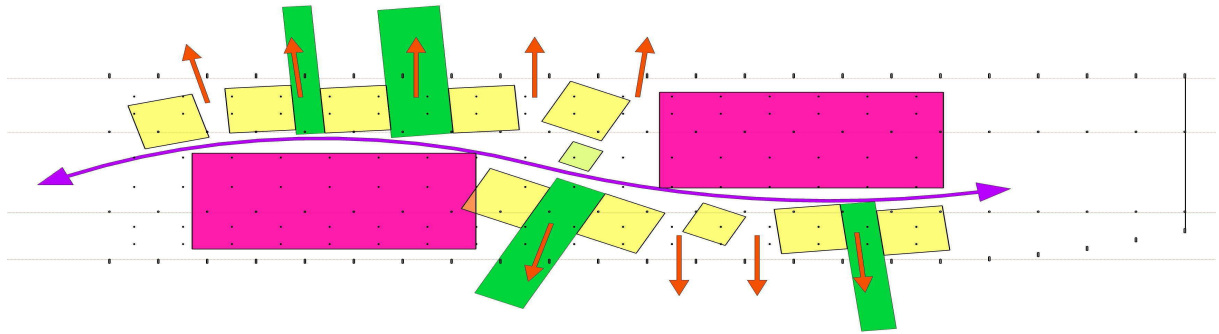
Il faut repréciser l'occupation des Halles Freyssinet. Les habitants, représentés par les associations, attendent beaucoup de l'aménagement de la Halle. Il doit permettre de regrouper vie sociale, commerciale, associative et culturelle, et représenter un vrai pôle d'attractivité. Dans ce but, on peut définir des lieux qui devront y trouver leur place :

- **Lieux de rencontres** : salle de réunion pour les habitants, salle des fêtes, rencontres intergénérationnelles
- **Lieux marchands** : boutiques artisanales, marché aux fleurs, souk, marché bio, bistro/journaux, librairie.
- **Lieux d'expositions et de spectacles** : fermés ou ouverts : salle d'expo pour les artistes et les habitants, ciné-club, train événementiel
- **Lieux d'initiatives** : maison de l'improvisation, bureaux blancs pour PME, couveuse d'entreprises, atelier cuisine et restaurant associatif, bourse d'échanges étudiants/habitants
- **Lieux de loisirs** : mur d'escalade, piste de skate, salle de jeux en réseaux, circuit mobylette, espace mécanique, ring de boxe, dojo, salle de danse, tir à l'arc, spa, thermes, remise en forme, orangerie jardin d'hiver, bowling.

Ces activités seront réparties entre locaux fermés, locaux ouverts contrôlés et locaux spécifiques. Ces derniers, tels que les gymnases et autres terrains de sport, pourront prendre place à l'extérieur de la Halle : au rez-de-chaussée de certains immeubles par exemple, comme le préconisait le projet E.

Afin de concilier toutes ses activités, qui nécessitent des locaux différents les uns des autres, et afin d'augmenter la visibilité de la Halle et son attractivité, on peut imaginer son aménagement comme une organisation de volumes variés (la taille et la forme seront déterminées par l'usage du volume), qui définirait un grand espace public entre les volumes. Les volumes dessineront une trame viaire qui ménagera une circulation aussi bien transversale que longitudinale, ainsi que des perspectives visuelles sur la totalité des Halles, et sur l'extérieur : l'avenue de France entre les immeubles et la rue du Chevaleret.

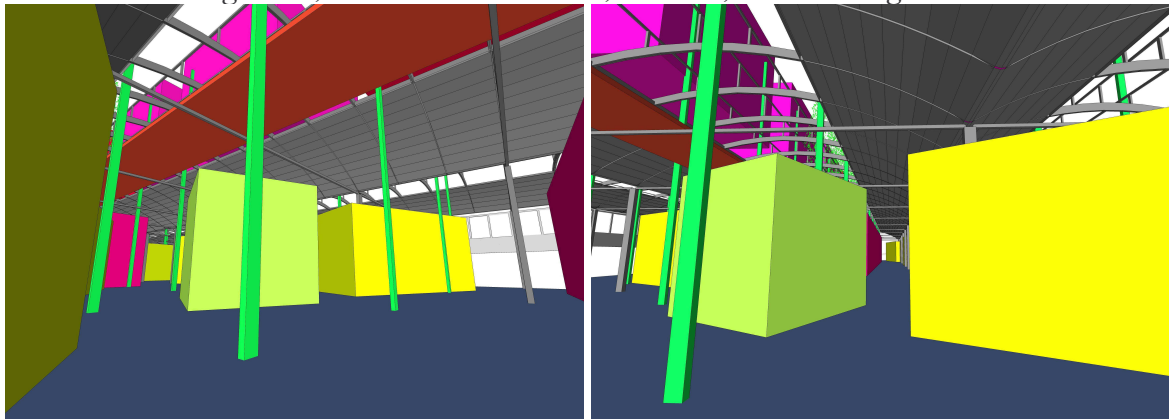
*Schéma de répartition des activités.*



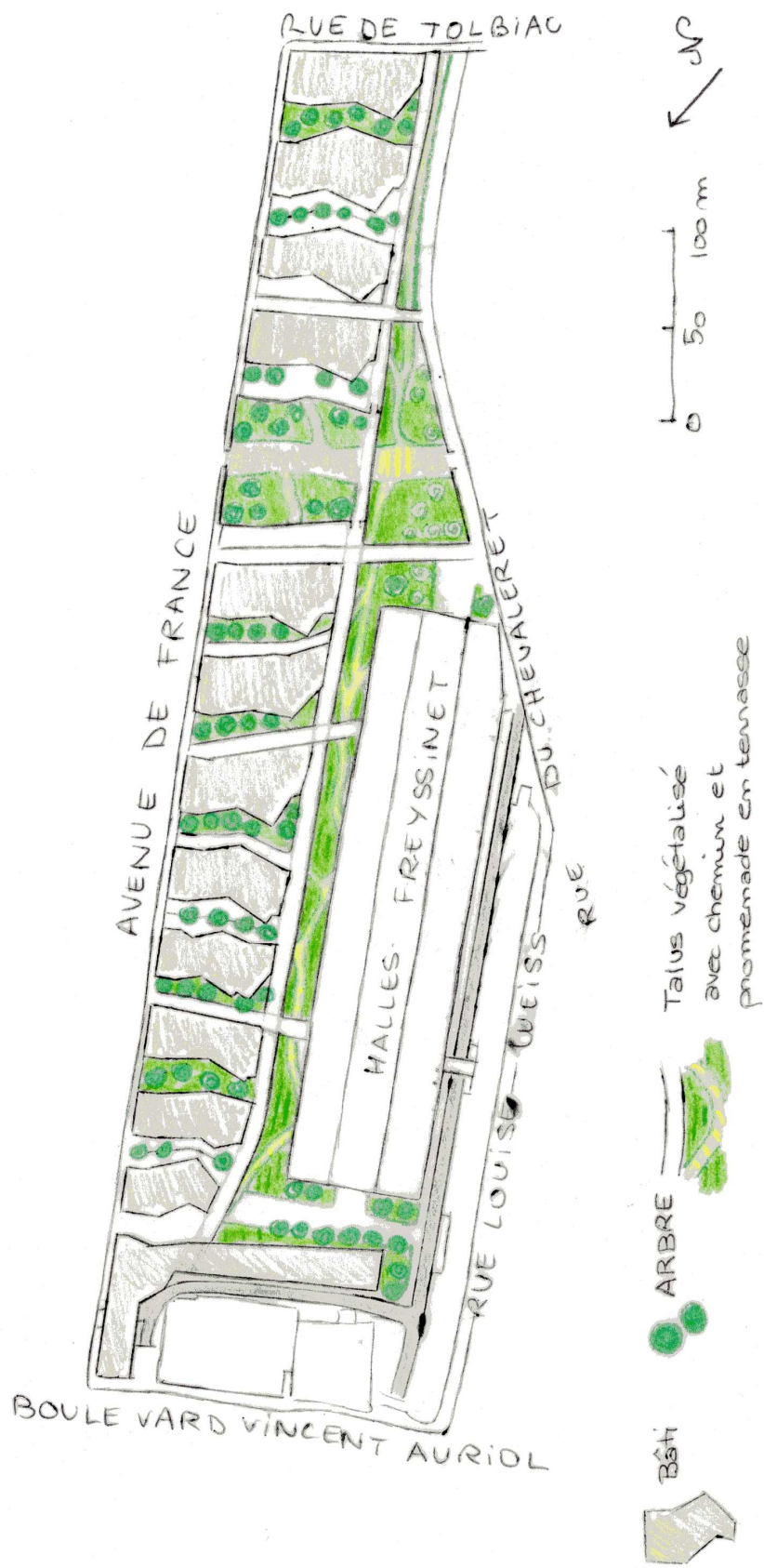
*Réalisation, conseil de quartier n°8*

*Les vues offertes par cet aménagement :*

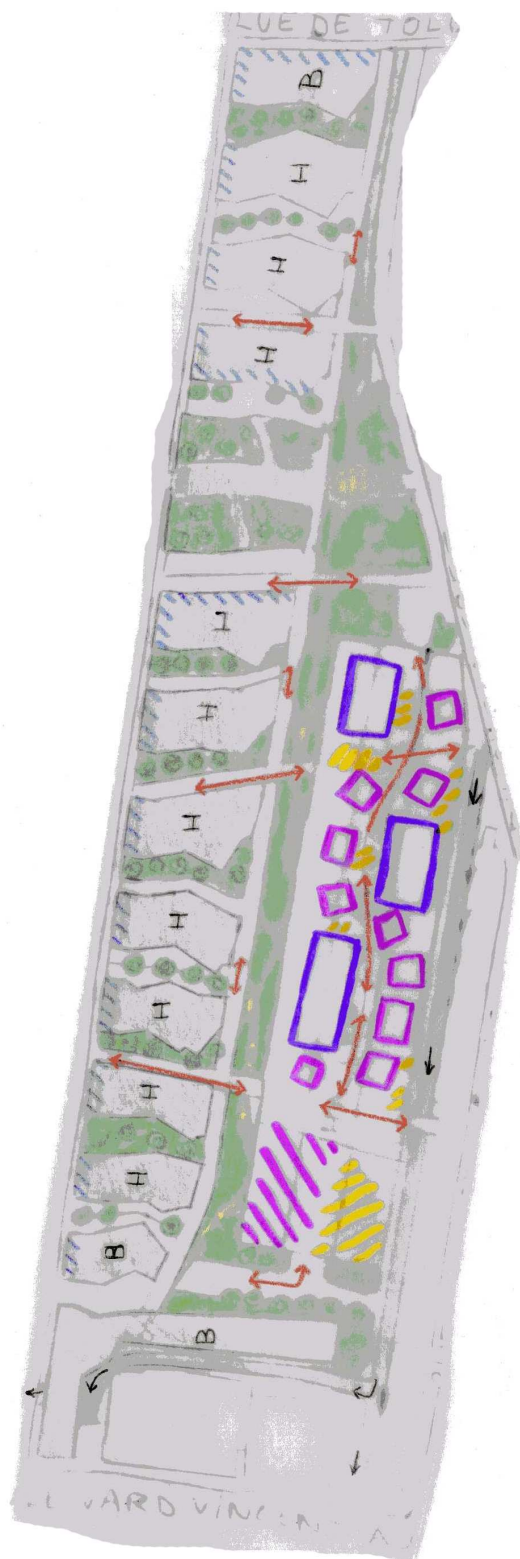
*A gauche, une vue transversale ; à droite, une vue longitudinale.*



*Réalisation : conseil de quartier.*







// Surface pour les commerces.  
 → Circulation piétonne.  
 → Circulation automobile

Locaux Ouverts  
 Locaux fermés

lieux d'expositions et de culture

H: Habitations  
 B: Bureaux

Pour ces deux schémas, réalisation : Raphaëlle MIGNON

## Bilan Partie 3

La SEMAPA a dressé un cahier des charges précis, et qui recoupe la plupart des souhaits qui ont été formulés par les habitants : grand jardin, transversalité de la trame viaire pour ménager de nombreuses voies de circulations entre les deux quartiers etc.

Plusieurs projets d'aménagements ont été proposés. Les deux que nous avons choisi d'examiner répondait parfaitement à la demande de la SEMAPA. S'ils étaient assez semblables sur de nombreux aspects, ils possédaient chacun des particularités qui faisaient leur intérêt. Cela dit, aucun des deux ne semblaient satisfaisants si l'on poussait les exigences au-delà de celles exprimées par la SEMAPA : plus de jardins, plus d'espace, plus d'ouverture. Réduire au maximum l'impression de densité pour les habitants et les riverains qui étaient habitués à disposer sur cet emplacement d'un vaste espace dégagé, faire de la zone, et des halles en particulier un espace de vie de quartier mais aussi un pôle d'attractivité commerciale et culturelle.

En profitant des atouts des propositions d'aménagement pensées par les professionnels, j'ai réfléchi à quelques modifications qui permettraient d'approcher encore davantage des objectifs mentionnés ci-dessus.

## Conclusion.

Au sein de la ZAC Paris-Rive-Gauche, l'aménagement d'un secteur de 11 hectares est cours. Enclavé entre le nouveau 13<sup>e</sup> qui se construit dans le cadre de la ZAC, et les anciens quartiers, nous avons vu que cette emprise ferroviaire créait des problèmes de circulation, et donc des problèmes de séparation entre deux quartiers pourtant géographiquement proche. Les raisons à cette ségrégation sont nombreuses : Fossé les séparant, difficulté à circuler, différences d'ordre urbanistiques, sociales ou encore fonctionnelles.

Il en résulte pour la ZAC un sentiment d'isolement dans un périmètre qui manque de beaucoup de chose essentielles pour les habitants : commerce de proximité, locaux associatifs etc.

Quant aux habitants de la rue du Chevaleret, cela les empêche de profiter des infrastructures qualité de la ZAC : boutiques, librairies, équipements culturels tels que théâtre et cinéma.

La nécessité d'une nouvelle centralité située entre les deux quartiers est criante, pour resolidariser l'est du 13<sup>e</sup> et tirer un meilleur parti des atouts que chacun a à apporté.

Ce nouveau pôle de cohésion sera crée sur les voies ferrées, ce qui résout ainsi le problème de la circulation.

Les priorités de l'aménagement sont : liaisons transversales afin de lier l'ancien et le nouveau, mise en place d'une centralité autour des Halles Freyssinet en profitant de leur structure tout en les mettant en valeur, répondre aux besoins en matière de logements, commerces et équipements.

Attirer les habitants dans un quartier très agréable à vivre afin de créer un esprit de proximité, tout en respectant l'identité des rues, des bâtis, et les exigences des différents acteurs (SEMAPA, Mairie de Paris, associations...), tel est l'objectif final de l'aménagement.

Pour l'atteindre, on propose d'implanter un pôle de multi activités au sein de la Halle, préservée dans son intégralité. De larges voies transversales qui guident vers le cœur du secteur, et l'ouvre aux regards et à la lumière font son attractivité. Les immeubles seront les plus discrets possibles, ils doivent se faire oublier devant les larges espaces verts et les Halles réhabilitées.

## Bibliographie

### **Revues :**

Paris Rive Gauche Magazine (SEMAPA – Ville de Paris)

N°6 – Juillet-Août 2004.

N°8 – Décembre-Février 2005.

N°19 – Octobre-Novembre 2007.

Urbanisme

N°17 - Juillet-Août 2002 Hors-série *Paris-Rive-Gauche*.

N°29 – Novembre 2006 Hors-série *Schéma directeur de la région Ile-de-France*.

N°31 – Mars 2007 Hors-série *Créa cité, l'innovation urbaine en débat*.

### **Etudes :**

*Paris et ses quartiers : 13<sup>e</sup> arrondissement*. Etat des lieux, Eléments pour un diagnostic urbain. APUR.

*Consultation d'idée – Halles Freyssinet*. SEMAPA.

*Etude d'impact ZAC Paris-Rive-Gauche*. SEMAPA.

*Les représentations, les usages et attitudes à l'égard de Paris-Rive-Gauche*. Sondage IPSOS commandé par la SEMAPA (2001)

### **Livres :**

*Aménager Paris*. Ed. Pavillon de l'Arsenal.

*Paris contemporain, de Haussmann à nos jours, une capitale à l'ère des métropoles*. Simon TEXTIER. Ed. Parigrammes.

*Histoire d'un quartier de Paris, de la Salpêtrière à la BNF*.

*La ville de demain*. Kenneth POWELL. Ed. Seuil.

### **Site Internet :**

<http://nhdq.fr/>

<http://www.parisrivegauche.com/>

[http://www.paris.fr/portail/accueil/Portal.lut?page\\_id=1](http://www.paris.fr/portail/accueil/Portal.lut?page_id=1)

<http://www.mairie13.paris.fr/mairie13/jsp/site/Portal.jsp>





# Index

<b>Introduction.....</b>	<b>5</b>
<b>Partie 1 : Une localisation très importante.....</b>	<b>7</b>
<b>E. Présentation du 13<sup>e</sup> arrondissement .....</b>	<b>8</b>
<b>F. Présentation de la ZAC Paris-Rive-Gauche.....</b>	<b>9</b>
<b>G. Les voies ferrées qui traversent l'arrondissement.....</b>	<b>13</b>
<b>H. Le secteur choisi.....</b>	<b>14</b>
4. Localisation.....	14
5. Enjeux.....	17
<b>Bilan Partie 1.....</b>	<b>21</b>
<b>Partie 2 : Analyse des deux quartiers – problèmes et besoins.....</b>	<b>22</b>
<b>C. Les deux quartiers.....</b>	<b>23</b>
1. Quartier 1 .....	23
2. Quartier 2.....	28
6. Bilan.....	31
<b>D. Besoins.....</b>	<b>3</b>
2	
5. Besoin en commerces de proximité et équipements .....	32
6. Besoin en logements classiques et étudiants.....	35
7. Besoin en espaces verts.....	37
8. Besoin de centralité.....	39

<b>Bilan Partie 2</b> .....	40
<b>Partie 3 : Propositions d'aménagement</b> .....	41
<b>E. Les contraintes</b> .....	42
5. Les halles Freyssinet.....	42
6. Les voies ferrées.....	43
7. La déclivité du terrain.....	45
8. Le programme de la ZAC.....	47
<b>F. Le programme</b> .....	48
<b>G. Les propositions</b> .....	50
4. Le projet E, lauréat du concours .....	51
5. Le projet B, plébiscité par les associations.....	58
6. Bilan.....	64
<b>H. Suggestion d'aménagement</b> .....	65
<b>Bilan Partie 3</b> .....	69
<b>Conclusion</b> .....	70
 <b>Bibliographie</b> .....	73
<b>Index</b> .....	75
<b>Annexe</b> .....	78

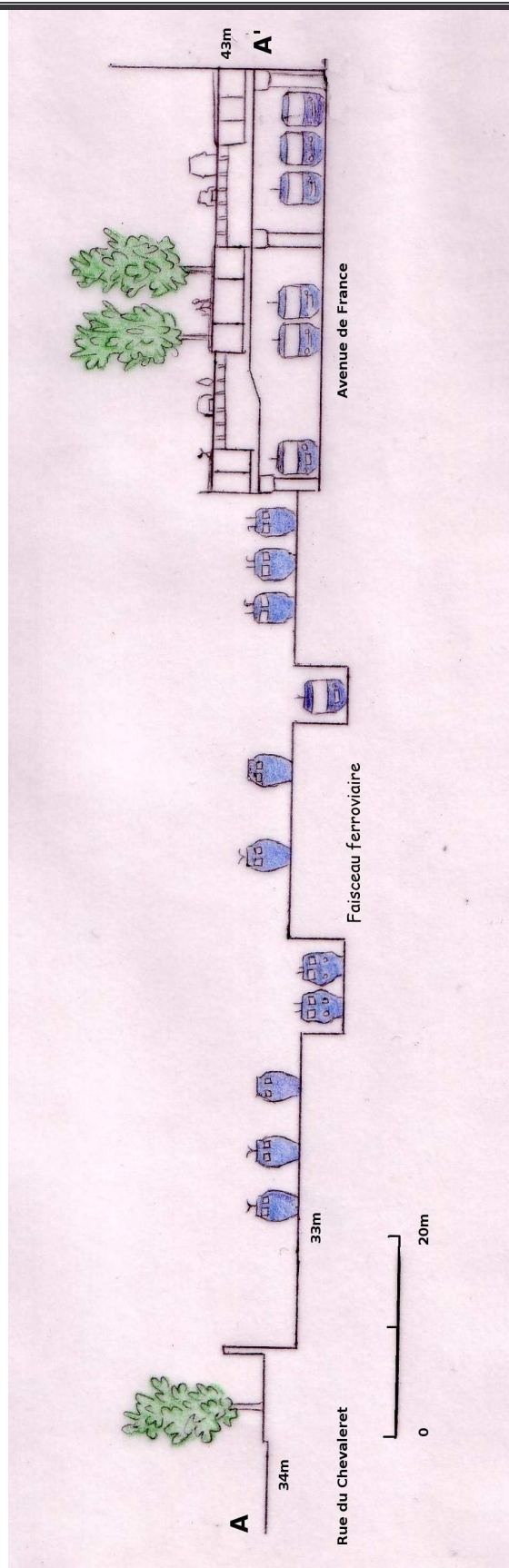
## Annexes

**Annexe 1** : Coupe des voies ferrées. *Réalisation : Raphaëlle MIGNON*

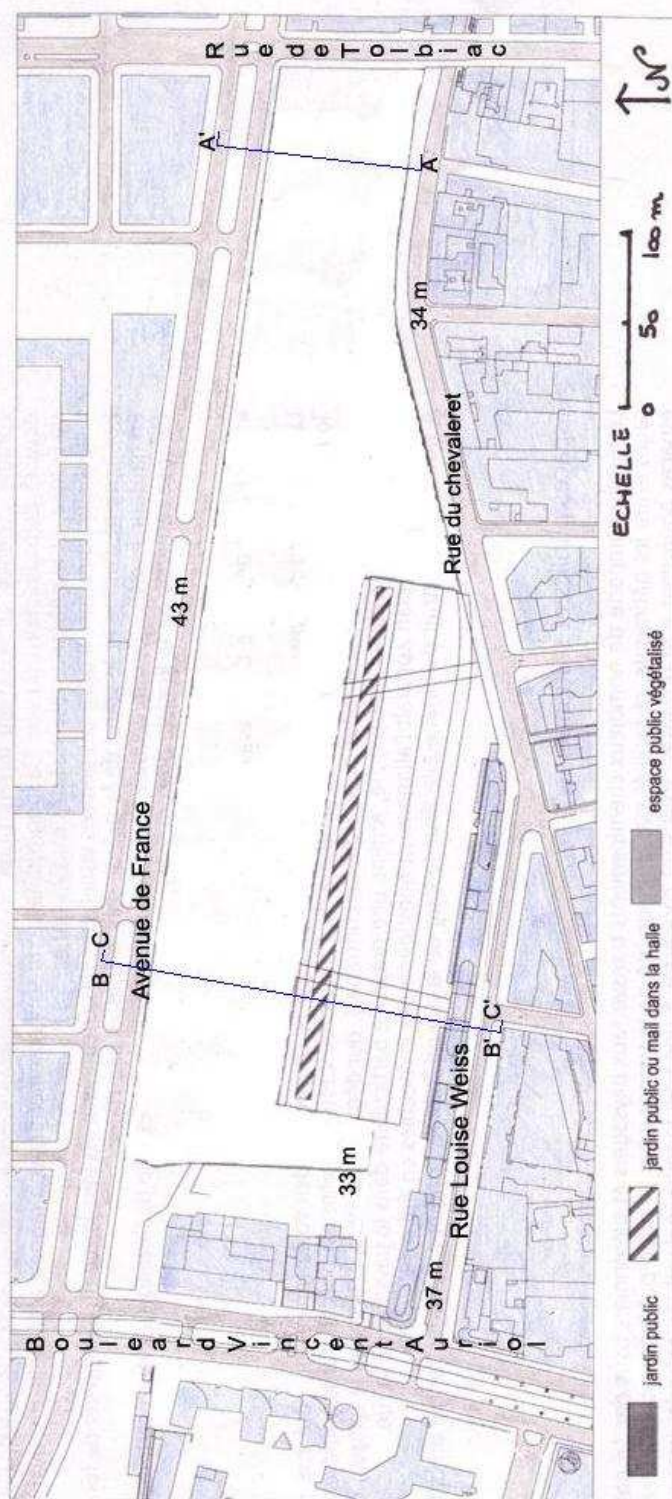
**Annexe 2** : Plan générale du secteur. *Réalisation Raphaëlle MIGNON*

**Annexe 3** : Plan de la partie est de l'arrondissement. *Source : Ponchet-Plan Net.*

## Annexe 1 : Coupe des voies ferrées.

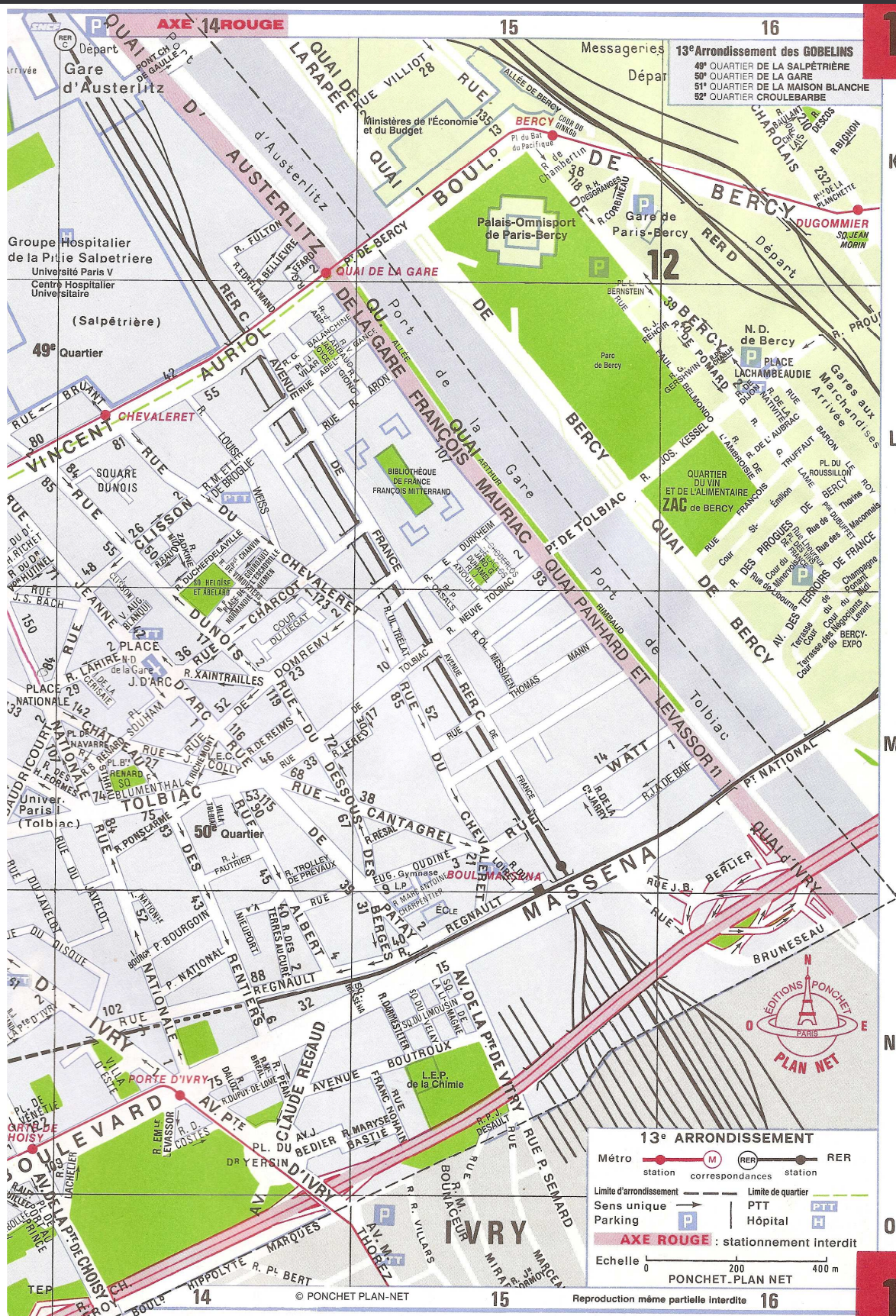


## Annexe 2 : Plan général du secteur





### Annexe 3 : Plan de la partie est de l'arrondissement.









Ecole polytechnique Universitaire  
Département Génie de l'Aménagement  
35 allée Ferdinand de Lesseps  
BP 30553  
37025 TOURS cedex 03

**Tuteur : HERNANDEZ Frédérique**

**MIGNON Raphaëlle**

**Stage DA3**

**2007-2008**

### **Résumé :**

Le 13<sup>e</sup> arrondissement de Paris est le théâtre d'une très grande opération d'urbanisme : l'implantation de la ZAC Paris-Rive-Gauche, à l'est de l'arrondissement, le long de la Seine. Le secteur de la ZAC et l'« ancien 13<sup>e</sup> » sont séparés par les voies ferrées qui mènent à la Gare d'Austerlitz. Elles séparent les deux zones aussi bien géographiquement que socialement. Ces deux quartiers limitrophes vivent en total déni l'un de l'autre. Ce dossier s'intéresse à l'aménagement d'une des zones de la ZAC, actuellement réservé à la circulation ferroviaire et qui, de par sa position longitudinale entre ancien et nouveau pourrait servir d'articulation dans la création d'un nouveau quartier autour d'une centralité qui lierait le tout.

### **Mots-clés :**

Paris, ZAC, Paris-Rive-Gauche, voies ferrées, centralité.