

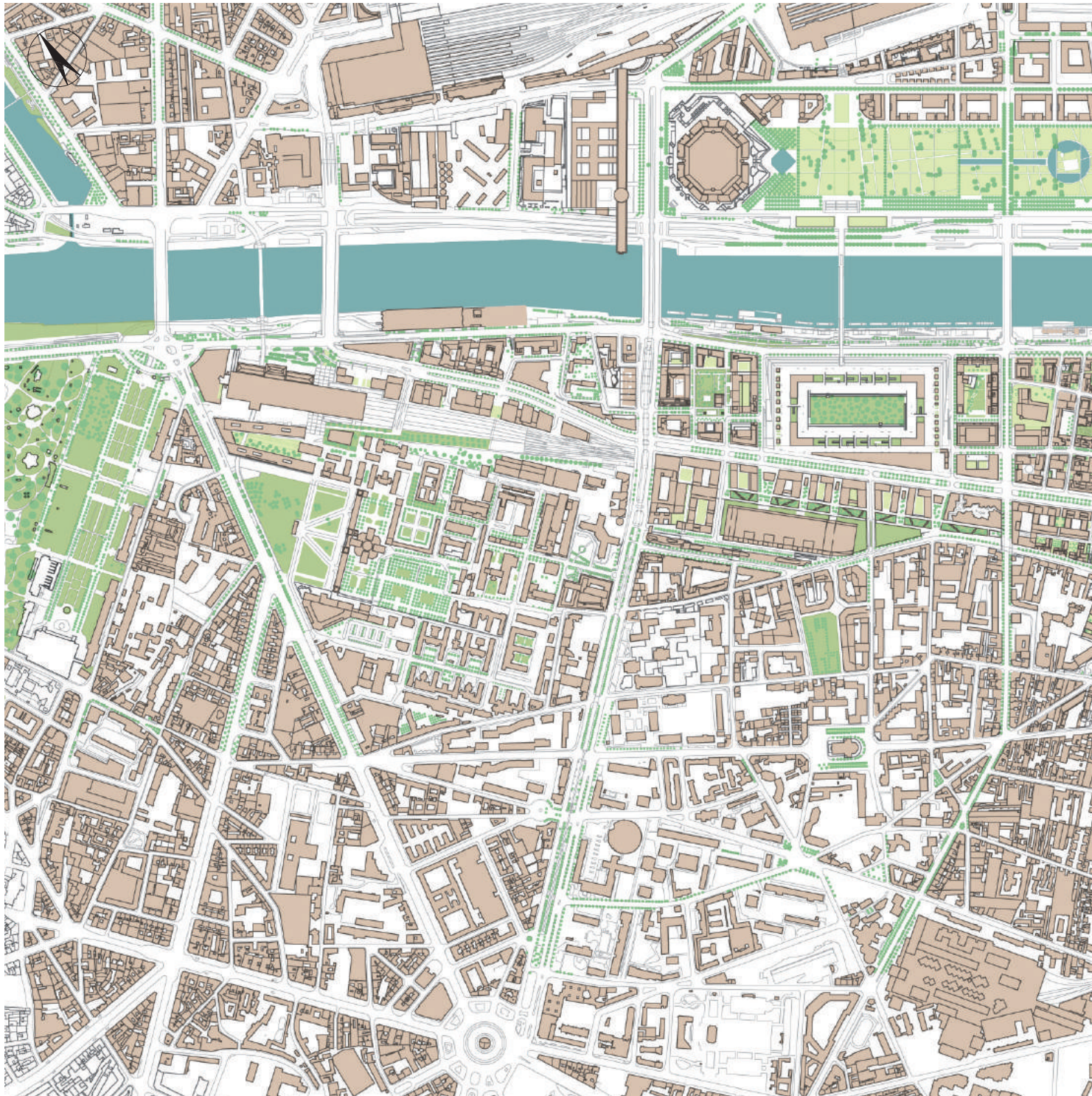


CAHIER DES CHARGES DES PRESCRIPTIONS URBAINES ET ARCHITECTURALES

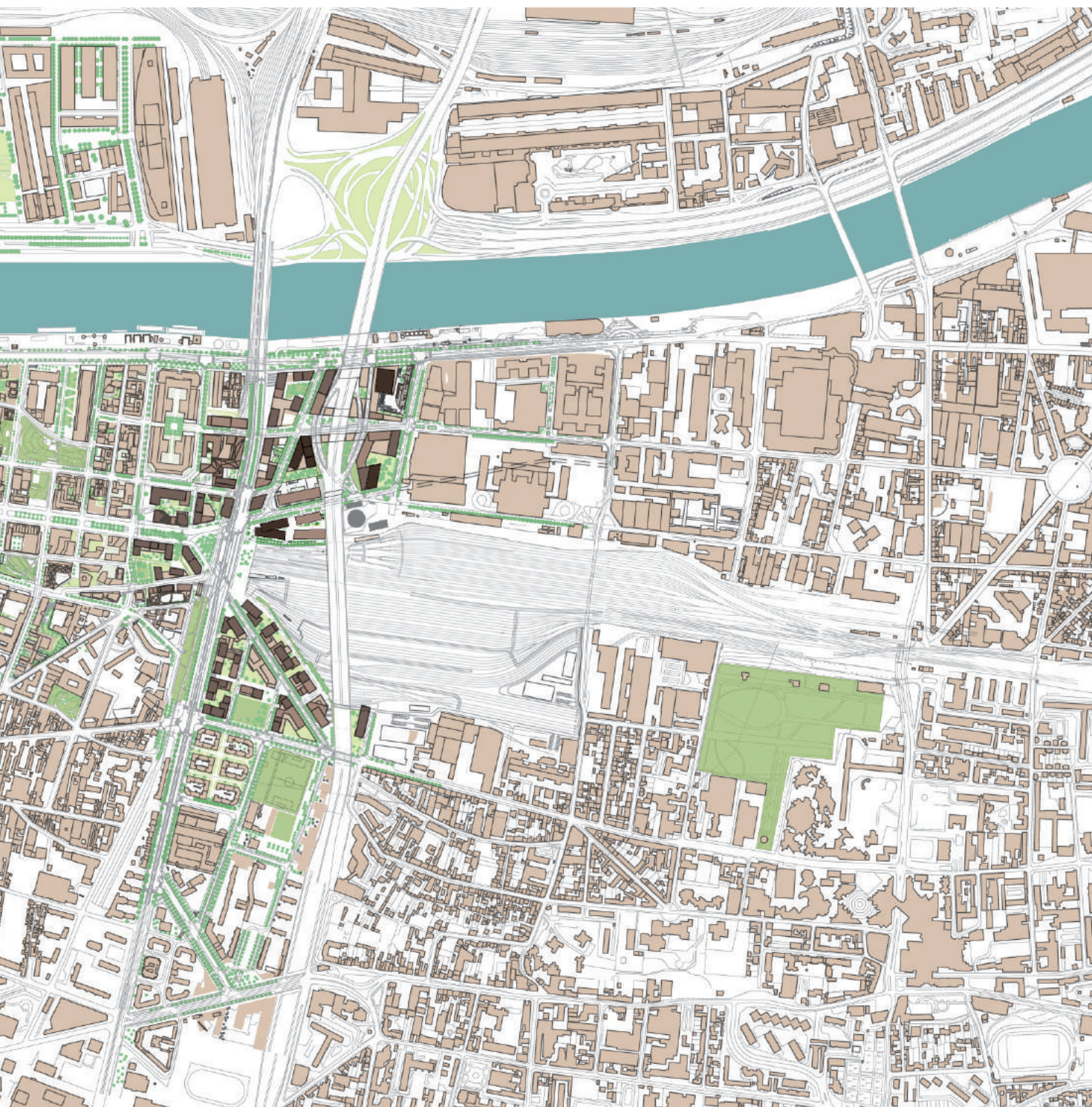
SECTEUR MASSÉNA-BRUNESEAU Juin 2011

SEMAPA PARIS RIVE GAUCHE
69-71, rue du Chevaleret 75 013 Paris
tél. +33 (0)1 44 06 20 00 fax +33 (0)1 45 70 82 18
www.parisrivegauche.com

ATELIERS LION ARCHITECTES URBANISTES
29 bis, rue Didot 75 014 Paris
tél. +33 (0)1 45 43 27 42 fax +33 (0)1 45 43 82 41
contact@atelierslion.com www.atelierslion.com



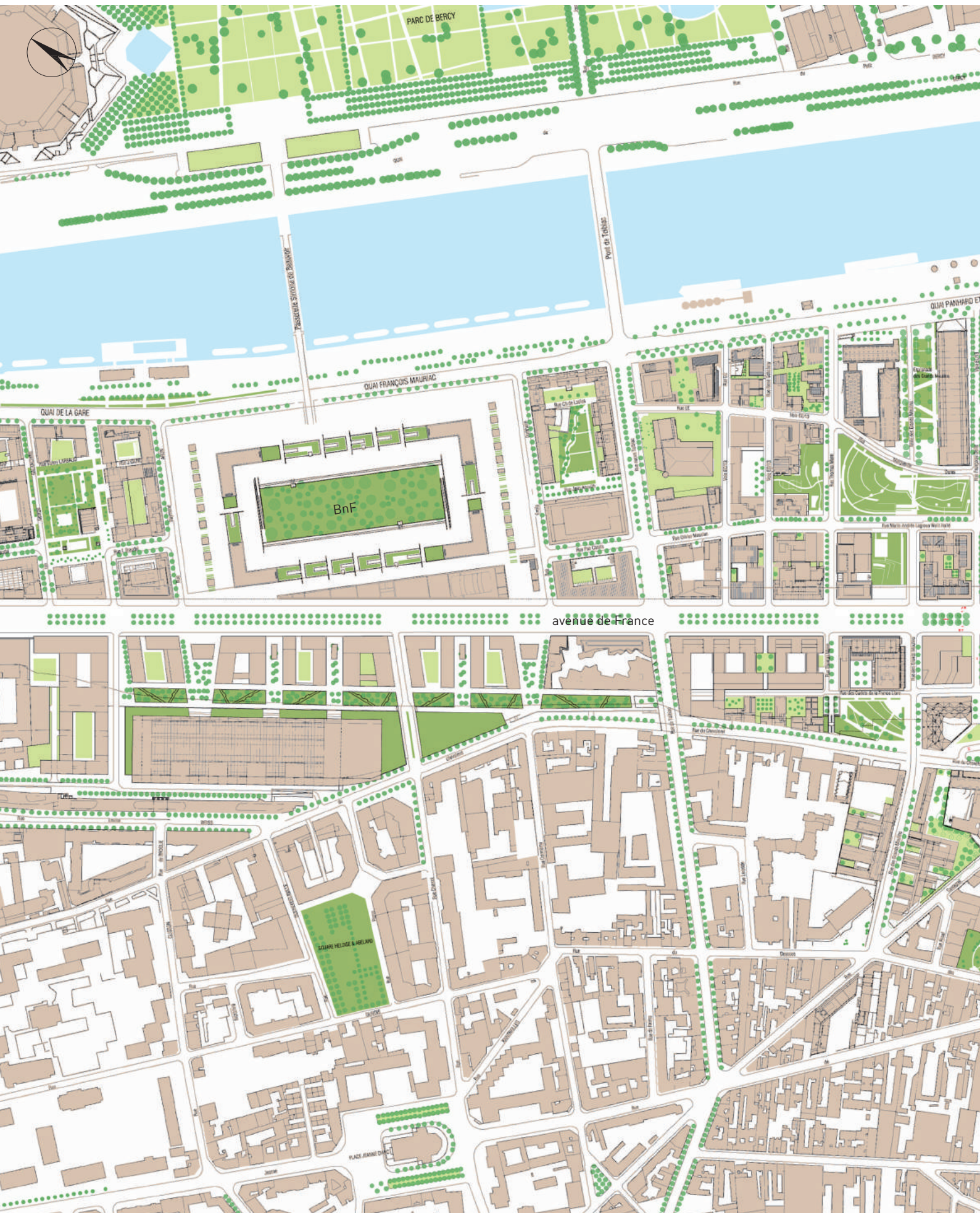
0 50 100 200 500m

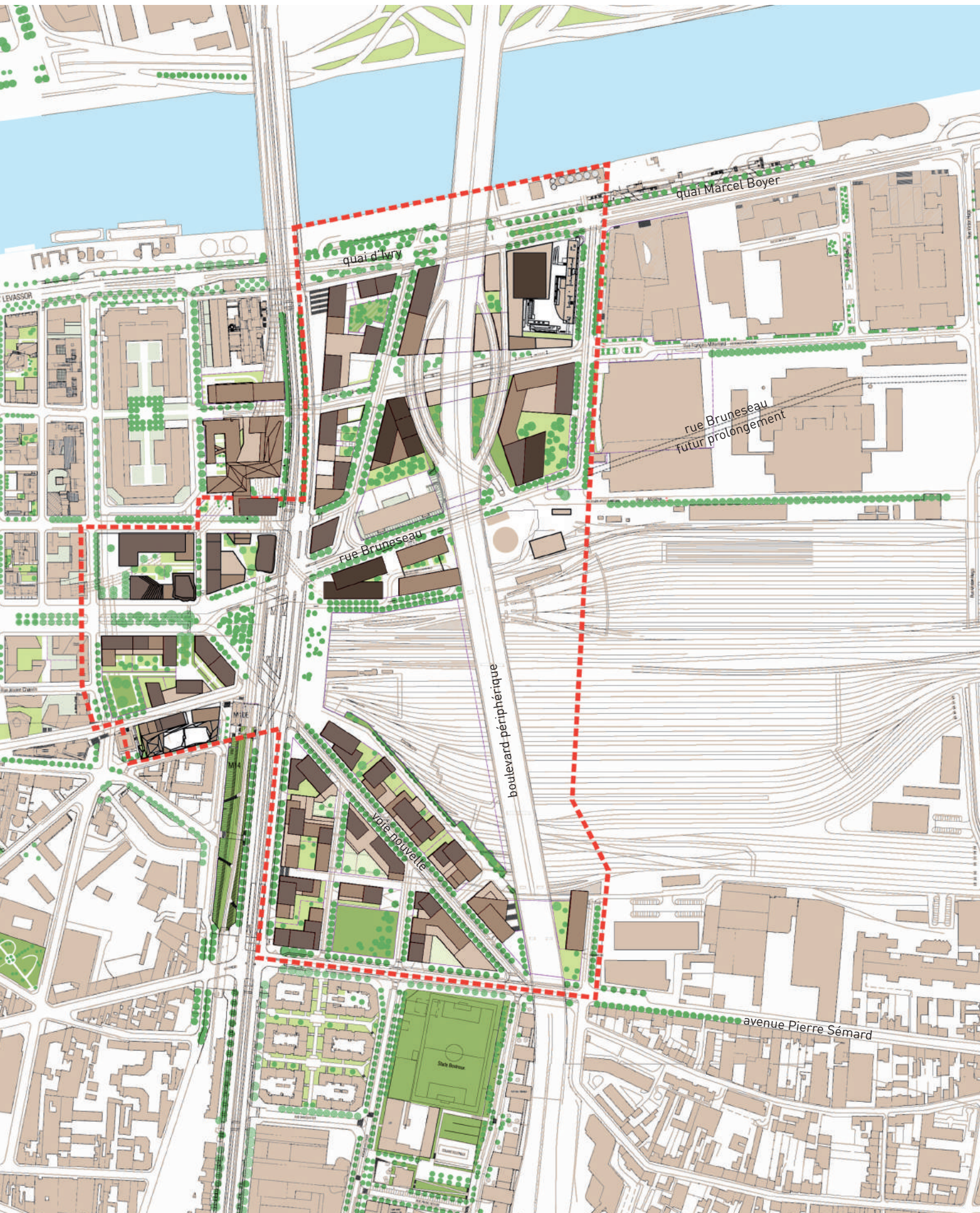


Un nouveau quartier qui s'ouvre sur Ivry-sur-Seine - localisation du périmètre Masséna-Bruneseau

SOMMAIRE

INTRODUCTION	9
I. LE SECTEUR MASSÉNA-BRUNESEAU	11
Masséna	11
Bruneseau, au-delà du boulevard du Général Jean Simon	11
Bruneseau Nord	13
Bruneseau Sud	13
Un quartier promis à une amélioration de la desserte en transports en commun	15
L'avenue de France et la patte d'oie	17
L'allée Paris-Ivry, un lien Paris banlieue	19
La Seine	21
« Autour du tram », la métamorphose du bd du Général Jean Simon	23
La hauteur à Masséna-Bruneseau	27
- Symbolique du rapport Paris-Banlieue	27
- Adaptée aux spécificités du site	29
- A l'échelle du grand paysage parisien	31
- Un quartier animé, à l'échelle du piéton	33
- Les immeubles à 50 m	33
II. LES ÎLOTS	35
Bruneseau Nord : les îlots B1, B2 et B3	35
Bruneseau Sud : les îlots B4 et B5	41
III. PRESCRIPTIONS ARCHITECTURALES	45
1- Un quartier aux épannelages contrastés	45
1A- Prescriptions relatives aux immeubles à 50 mètres	47
a- Le rapport au sol et aux voies	49
b- Volumétries, fragmentation, élancement, rapport au ciel	51
c- «Habiter» les toits, favoriser les usages en terrasse	51
1B- Prescriptions relatives aux IGH	53
a- Le rapport au sol	55
b- Le rapport aux infrastructures	55
c- Le rapport au ciel	57
d- «Habiter» les toits	59
2- Préconisations communes	61
a- Des rez-de-chaussée partagés	61
b- La prise en compte du développement durable	62
c- Une architecture exprimant confort et plaisir d'habiter	63
d- « Parois sur rues et porosité des îlots »	64
e- L'extérieur et l'intérieur	64
f- Matériaux	65
g- Clôture et cœur d'îlot	65
h- Sigles, enseignes et cellules photovoltaïques	65





Hypothèse de plan masse sur le secteur Masséna-Bruneau, périmètre de révision simplifiée du PLU, 5 000^{ème}



Une place dédiée à la vie quotidienne au croisement de l'avenue de France et du boulevard du Général Jean Simon

INTRODUCTION

En fond de perspective de l'avenue de France, le projet tente de faire évoluer la conception de l'espace public et prend le pari d'édifier un quartier mixte et populaire. Des interventions atypiques, induites par les spécificités du site, côtoient des immeubles de bureaux, des immeubles de logements, des commerces, des équipements publics, des jardins, bref de la ville et donc de l'espace public.

Mais le terrain n'est pas très traditionnel : ouvrage d'art du boulevard du Général Jean Simon (anciennement dénommé boulevard Masséna), petite ceinture, nappe ferroviaire au-delà du boulevard, quais de Seine, somptueux viaduc du périphérique, diffuseur du quai d'Ivry et, de l'autre côté de la Seine, la brouillonne Porte de Bercy : morceaux de géographie inédits.

Entre le boulevard des Maréchaux et le boulevard périphérique, le quartier Masséna-Bruneseau s'inscrit dans le territoire atypique de la ceinture de Paris. Cette emprise a toujours été l'occasion de développer des projets particuliers, différents de ceux réalisés sur le territoire parisien.

Une politique d'espace public en deux temps sera menée : traditionnelle autour de la patte d'oie que la relation Paris-Ivry impose, et le long du boulevard du Général Jean Simon ; plus inédite dans la relation avec les ouvrages d'art : franchissement sous le pont National, sous-face du périphérique traversée de passages, terrasses de bord de chemin de fer...

En maintenant une certaine tradition parisienne de l'aménagement urbain, le projet fait se rencontrer architecture et infrastructure. Il engage une réflexion sur les formes urbaines adaptées à ce territoire, aujourd'hui, à Paris. La possibilité de faire appel, ponctuellement, à la grande hauteur participe de cette volonté. La révision simplifiée du PLU de Paris offre, en effet, la possibilité de réaliser des immeubles de logements de 50 mètres et des immeubles destinés aux activités économiques pouvant aller jusqu'à 180 mètres. à ce titre, le présent cahier des charges abordera notamment la question des rapports d'échelle (grande hauteur, piétons, sols...), ceux-ci constituant l'un des enjeux du projet urbain.

Entre le boulevard du Général Jean Simon et la limite communale d'Ivry-sur-Seine, la configuration particulière des îlots, induite par la situation exceptionnelle mais aussi par la volonté d'intégrer les contraintes de pollution et de bruit émanant du périphérique, doit permettre une attitude de projet plus ouverte qui initierait de nouveaux territoires de centralité dans la métropole parisienne.



SEMAPA

Masséna-Nord, entre l'avenue de France, les Maréchaux et la Seine, maquette 500^{ème}, 2011

I. LE SECTEUR MASSÉNA-BRUNESEAU

Masséna-Bruneseau est le dernier périmètre opérationnel, à l'est de la ZAC Paris Rive Gauche (130 hectares). Ce cahier des charges présente les prescriptions relatives à Bruneseau et au périmètre de la révision simplifiée du PLU de Paris (31 hectares).

Masséna

En cours de réalisation, Masséna s'inscrit dans le prolongement des constructions les plus récentes de la ZAC. Inclus dans le périmètre de la révision simplifiée, les îlots M6 et M10, assureront une « transition » entre les programmes déjà réalisés autour de l'avenue de France et Bruneseau. Pour amorcer le travail sur les hauteurs à Bruneseau, les îlots M6A, M6B et M10B comporteront, ponctuellement, des immeubles de logements dont la hauteur pourra atteindre, progressivement, les 50 mètres.

Bruneseau, au-delà du boulevard du Général Jean Simon

Situé à la limite de Paris, Bruneseau est un territoire complexe. Il fait partie de l'ancienne zone dite des fortifications (enceinte de Thiers) qui ceinturait la Ville et la coupait des communes voisines. Peu construit mais fortement marqué par la présence des infrastructures de transport, Bruneseau se distingue très nettement des quartiers parisiens denses et continus. Le prolongement de la ZAC Paris Rive Gauche trouve tout son sens dans la perspective d'un projet plus large et dense qui rejoint la limite communale de Paris et d'Ivry-sur-Seine, en dépassant le périphérique. C'est l'objectif de trois liaisons sud-est/nord-ouest : l'avenue de France et la patte d'oie, l'allée Paris-Ivry, les quais de la Seine.

Il s'agit de créer un nouveau quartier parisien animé accueillant toutes les fonctions qui composent la ville, en lien avec Ivry-sur-Seine.

Dans sa configuration actuelle, le diffuseur du quai d'Ivry est une barrière consommatrice d'espace qui limite le développement urbain entre Paris et Ivry-sur-Seine. Les études montrent qu'avec une restructuration des bretelles le terrain libéré pourrait être urbanisé.

L'urbanisation des abords du périphérique appelle la création d'un quartier attractif mêlant logements, bureaux, équipements publics, commerces et activités. Ce projet suppose une transformation radicale. C'est l'occasion de développer différentes manières d'occuper le sol, d'imaginer de nouvelles typologies intégrant à la fois la mixité des programmes et les particularités du site.

La reconquête des terrains limitrophes du périphérique implique également une attention particulière aux problématiques de développement durable en concevant un quartier économe en énergie et en créant des espaces urbains confortables. L'analyse des potentialités et inconvénients du site ainsi que les propositions relatives à la prise en considération du développement durable font l'objet d'un cahier des charges particulier élaboré en collaboration avec le bureau d'études Transsolar.



SEMAPA - InterAtlas 2010

Masséna-Bruneseau correspond au périmètre de la révision simplifiée du PLU de la Ville de Paris. Il se décompose en deux secteurs qui se distinguent par leur relief et leur occupation actuelle. Le projet s'adaptera aux particularités de chacun de ces périmètres, constituant autant de lieux, autant d'ambiances différenciées.

La libération des terrains conditionne la réalisation du projet. Celui-ci se déroulera en plusieurs phases.

La présentation des deux secteurs est détaillée dans le chapitre II consacré aux différents îlots.

Bruneseau Nord

Compris entre le boulevard du Général Jean Simon et la limite avec Ivry-sur-Seine, Bruneseau Nord s'étend entre les quais de Seine et la rue Bruneseau. En contrebas des Maréchaux et du périphérique, ce site est largement encombré par les voiries de l'échangeur. Différentes activités sont implantées entre les bretelles : cimenterie Calcia, hôtel industriel Berlier, services municipaux, PC de régulation du périphérique. La mutation de Bruneseau Nord repose sur la reconfiguration complète du diffuseur du quai d'Ivry.

Bruneseau Sud

Délimité par le faisceau ferroviaire, le boulevard du Général Jean Simon et l'avenue de la Porte de Vitry, Bruneseau Sud est actuellement occupé par les ateliers de maintenance des trains Corail. Ce type de train est amené à être remplacé par des rames automotrices. L'aménagement de l'emprise libérée dans la continuité du quartier Joseph Bédier - Porte d'Ivry, devra être compatible avec les différentes installations que la SNCF réalisera pour assurer le stationnement et la maintenance des rames.

En fond de perspective de l'avenue de France, l'espace délimité par les deux secteurs est occupé par le faisceau ferroviaire Paris-Austerlitz. Il s'agit d'un vide ouvrant la patte d'oie en belvédère au-dessus de l'horizon des voies ferrées.



Les transports en commun entre Paris et Ivry-sur-Seine, évolution

Un quartier promis à une amélioration de la desserte en transports en commun

Aujourd'hui faiblement bâti, le secteur Masséna-Bruneseau dispose d'une desserte en transports en commun insuffisante au regard des enjeux de la Ville de Paris sur ce site.

Le transfert de l'arrêt du RER C, de l'ancienne gare Masséna vers la station Bibliothèque François Mitterrand, a supprimé la desserte du boulevard par un mode ferroviaire. Malgré la proximité des aménagements de Paris Rive Gauche, la desserte de Masséna-Bruneseau est essentiellement assurée par quatre lignes de bus :

- La ligne PC2 (Porte d'Ivry / Porte de la Villette) aménagée en site propre sur le boulevard des maréchaux,
- Les lignes 27 (Gare Saint-Lazare / Porte d'Ivry) et 132 (Bibliothèque François Mitterrand / Vitry-Moulin Vert) sur l'avenue de la Porte de Vitry,
- La ligne 325 (Bibliothèque François Mitterrand / Château de Vincennes) empruntant le quai d'Ivry et la rue François Mitterrand.

Demain, l'urbanisation importante de Masséna-Bruneseau s'accompagnera d'un renforcement de l'offre de transports et d'une amélioration de l'intermodalité :

- La ligne de bus PC2 sera remplacée par le prolongement du tramway T3 (Pont du Garigliano / Porte d'Ivry) vers la Porte de la Chapelle. Prévus pour 2012, la mise en service du T3 métamorphosera l'aspect des boulevards Masséna et du Général Jean Simon (cf. page 23). Deux stations desserviront Masséna-Bruneseau :

- Porte de Vitry, au croisement du boulevard, de la rue de Patay et de l'avenue de la Porte de Vitry,
- Porte de France, au croisement de l'avenue de France et du boulevard. La correspondance avec la station Bibliothèque François Mitterrand (ligne 14 et RER C) sera facilitée.

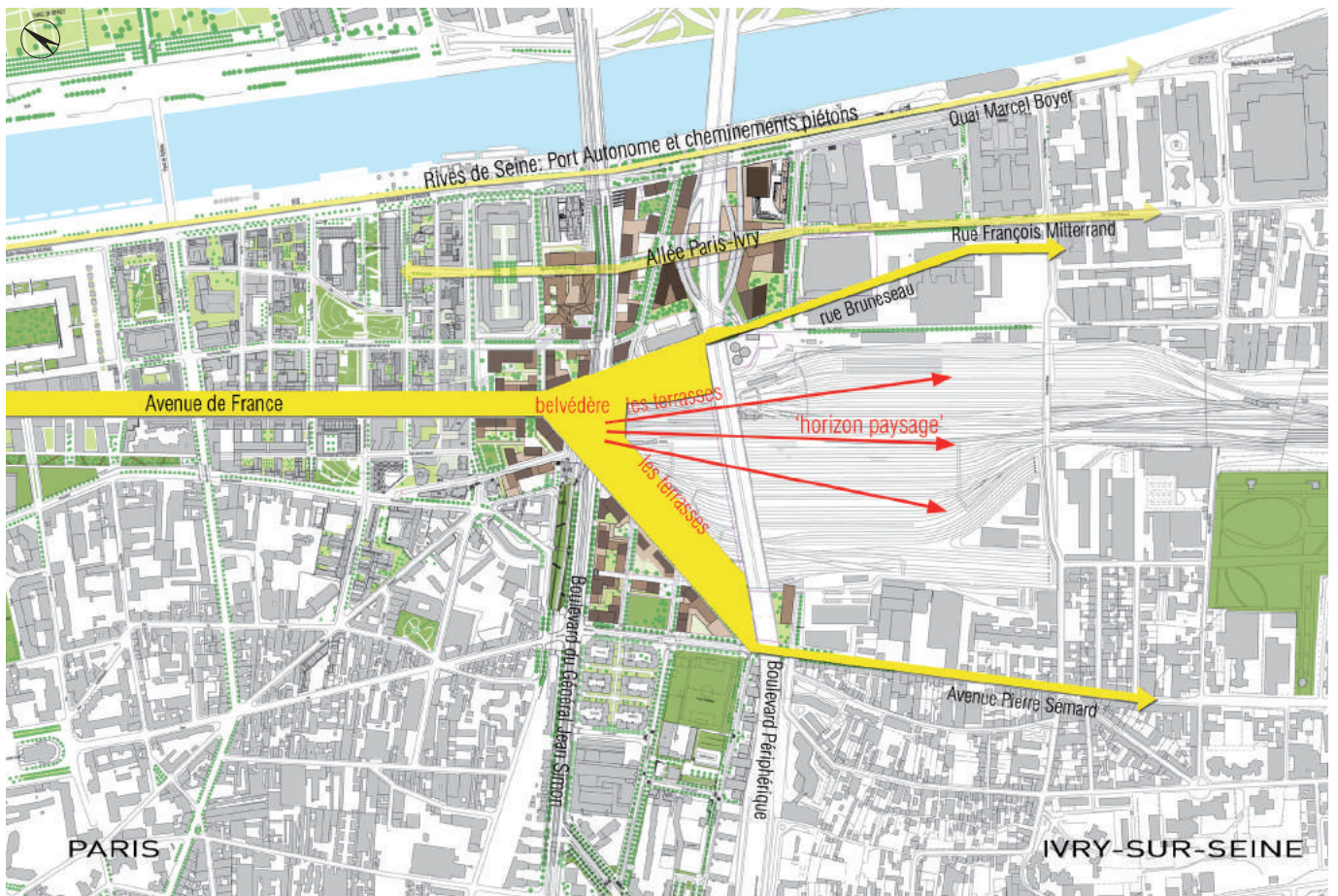
- Des mesures conservatoires ont été prises pour aménager une troisième station au niveau de l'école d'architecture Paris-Val de Seine, dans l'hypothèse où un transport en commun emprunterait le quai.

- Plusieurs lignes de bus, dont le terminus se trouve actuellement sur l'avenue de France pourraient être prolongées jusqu'à Masséna-Bruneseau :

- La ligne 62 (Bibliothèque François Mitterrand / Porte de Saint-Cloud),
- La ligne 89 (Bibliothèque François Mitterrand / Gare de Vanves Malakoff),
- La ligne intercommunale 325, remplacée par un transport en commun en site propre dit « Val-de-Seine ».

Ces lignes de bus emprunteront l'allée Paris-Ivry.

- À la demande de la SEMAPA, une étude de préfaisabilité a été réalisée par XÉLIS sur le prolongement de la ligne 10 du métro, depuis la Gare d'Austerlitz vers la Place Gambetta à Ivry-sur-Seine. Cette étude a pour objectif d'identifier les mesures conservatoires pour permettre à ce projet de se réaliser dès qu'il sera financé. Outre les correspondances avec les lignes de métro 6 (station Chevaleret) et 14 (station Bibliothèque François Mitterrand), ce prolongement desservirait le quartier Masséna-Bruneseau à proximité immédiate de l'arrêt du tramway T3 Porte de France. Dès à présent, des mesures conservatoires sont prises pour implanter la station de métro Bruneseau sous le nouveau tracé de la rue Jean-Baptiste Berlier. L'intermodalité avec le tramway et les différentes lignes de bus serait assurée.



Les trois liaisons est-ouest : l'avenue de France, l'allée Paris-Ivry et les rives de la Seine

L'avenue de France et la patte d'oie

L'avenue de France permet de trouver de nouvelles connexions avec Ivry-sur-Seine.

Au débouché de l'avenue, une patte d'oie est créée en prolongeant, au nord, la rue Bruneseau et, au sud, une voie nouvelle qui rejoint l'avenue de la Porte de Vitry.

Ainsi, le croisement entre l'avenue de France et le boulevard du Général Jean Simon s'établit sous la forme d'une généreuse esplanade triangulaire. Cet espace public majeur concilie la place du piéton, des transports collectifs et de l'automobile. Il est conçu comme un belvédère sur l'horizon et sur le paysage de la banlieue.

Une polarité commerciale forte s'établira à l'articulation entre l'avenue de France et le boulevard du Général Jean Simon. Desservie par le prolongement du tramway des Maréchaux (ligne T3), cette place sera donc bordée de commerces, de cafés et de restaurants. Longée par la rue Bruneseau prolongée, l'îlot M6B pourra notamment accueillir une moyenne surface commerciale.

Au-delà du boulevard du Général Jean Simon, une morphologie urbaine adaptée aux particularités du secteur Bruneseau sera mise en oeuvre. Elle articulera différents registres de hauteurs et exploitera les possibilités offertes par le PLU. À titre d'exemple, l'implantation d'un immeuble de grande hauteur pouvant abriter à la fois des bureaux et un hôtel est envisagée au croisement de l'avenue, du boulevard et de la rue Bruneseau.

Aujourd'hui, les installations et le calendrier ferroviaires ne permettent pas d'envisager, à court ou moyen terme, la couverture des voies situées entre les Maréchaux, le périphérique et la voie nouvelle sud. Cependant, dans une démarche prospective engagée dès le début du projet urbain, l'aménagement de la fin de l'avenue de France a été pensé de manière à préserver l'avenir.



Le franchissement du boulevard du Général Jean Simon par l'allée Paris-Ivry



L'allée Paris-Ivry, un lien essentiellement piéton, une continuité commerciale entre Paris et Ivry-sur-Seine

L'allée Paris-Ivry, un lien Paris banlieue

Le boulevard périphérique et le boulevard du Général Jean Simon sont des ouvrages d'art construits au-dessus du terrain naturel. Aujourd'hui, ces deux infrastructures constituent des coupures entre Paris et Ivry-sur-Seine.

L'allée Paris-Ivry sera un espace public atypique dans Paris Rive Gauche. Passant sous le boulevard du Général Jean Simon et sous le périphérique et ses bretelles, elle assurera une relation directe entre le pôle universitaire (Paris 7 Denis Diderot), redéployé autour des Grands Moulins et de la Halle aux farines, et le nouveau quartier Ivry-Port à Ivry-sur-Seine. De la rue Jean-Antoine de Baïf jusqu'à la rue Bruneseau, l'allée (tracé, choix des matériaux, des végétaux...) sera largement piétonne et ouverte aux circulations douces.

De plain-pied, aménagée au niveau du sol naturel, cette allée part des Grands Moulins de Paris et traverse successivement :

- l'esplanade des Grands Moulins ainsi que la Halle aux farines,
- l'ancien hôtel industriel de la rue Watt (M4) réhabilité par Valode & Pistre architectes.

La cour de ce vaste ensemble d'immeubles est libérée des surfaces de stationnement et des rampes d'accès qui l'occupaient. Le cœur d'îlot est totalement remodelé en un jardin intérieur organisé autour d'un « cloître végétal » (Raphia paysagistes). Malgré le statut privé de l'îlot M4, la gestion du jardin est confiée à la DEVE. Pendant la journée, cet espace est emprunté et pratiqué par le public.

- le secteur M5, entre deux bâtiments universitaires et un immeuble de bureaux et d'activités,
- les ouvrages en viaduc de la SNCF (raccordements Nord et Sud des voies TGV entre Paris-Lyon et Paris-Austerlitz, tracé rectifié de la Petite Ceinture),
- le boulevard du Général Jean Simon. Le franchissement du boulevard par l'allée Paris-Ivry s'accompagne de la création de volumes pouvant accueillir des commerces ou des activités, de part et d'autre de l'espace public.
- le projet de restructuration du secteur Bruneseau Nord, autour de la reconfiguration complète des bretelles de l'échangeur du quai d'Ivry jusqu'à la rue François Mitterrand, sur la commune d'Ivry-sur-Seine.

Dans Bruneseau Nord, les rez-de-chaussée ouvrant sur l'allée Paris-Ivry seront largement occupés par des commerces et/ou des activités. La dimension commerciale de l'allée Paris-Ivry est renforcée. En relation avec les unités ouvertes à Ivry-sur-Seine, un programme commercial ambitieux sera développé. Les halls d'accès aux immeubles de grande hauteur dévolus aux bureaux auront leur adresse sur l'allée.

Sous le diffuseur du quai d'Ivry, l'allée Paris-Ivry accueillera également l'arrêt de différentes lignes de bus dont le TCSP « Val-de-Seine ». À l'image de la station de tramway « Porte de France » située sur la place au croisement de l'avenue de France et du boulevard du Général Jean Simon, cet arrêt participera à l'ambiance et à l'animation de cet espace public.

La définition précise du projet de l'allée Paris-Ivry tiendra compte des possibilités techniques de créer le passage sous l'ouvrage central du boulevard périphérique (2 x 4 voies dont la circulation ne peut être interrompue qu'à certaines périodes de l'année et suivant des conditions strictes).



La Seine et le quai d'Ivry, viaduc du boulevard périphérique, un espace conciliant activités économiques et accès localisé du public à la Seine

La Seine

La Seine et ses quais constituent une liaison naturelle entre Paris et Ivry-sur-Seine. Le fleuve occupe une position essentielle dans la forme urbaine de la capitale. Nombre de monuments et d'aménagements urbains s'y adressent directement.

Sur le quai d'Ivry, l'importance de la circulation automobile et l'insuffisance des espaces destinés aux piétons contribuent à oublier la présence du fleuve. Exclusivement dévolues aux activités de Ports de Paris, les berges du port National coupent Masséna-Bruneseau de la Seine.

Le fleuve est un espace d'activités économiques important dans l'agglomération (installations portuaires sur les berges liées à l'exploitation du trafic fluvial de marchandises). Il est aussi un lieu d'agrément évident pour les citoyens. Aujourd'hui, reconsidérer la place de la Seine dans la Ville, c'est concilier activités économiques et aménagement paysager. Dans cette perspective, le quai d'Ivry et le port National font l'objet de réflexions visant, à terme, à rendre les berges accessibles au public de façon permanente et compatible avec la présence industrielle. Cette évolution s'inscrit dans le projet de promenade piétonne continue depuis le parc André Citroën (15^{ème} arrondissement) jusqu'au Port de Tolbiac, puis Ivry-sur-Seine.

Dans Bruneseau Nord, deux espaces sont immédiatement en relation avec la Seine :

Le quai bas occupé par les activités de Ports de Paris, notamment des dépôts de vente de granulats, d'agrégats et de matériaux de construction ainsi que des centrales à béton. Conciliant qualité d'aménagement des activités de Ports de Paris, mise en valeur du caractère industriel du site, et confort pour les piétons, les bords de la Seine pourraient redevenir une liaison évidente entre Paris et Ivry-sur-Seine.

Entre le pont National et la limite communale, le quai haut est très largement dimensionné pour le trafic routier. Le projet propose de hiérarchiser l'emprise des voiries en fonction des études de flux menées sur le secteur et en coordination avec les études du Val-de-Marne. Le projet repose sur une réduction des chaussées au profit de trottoirs plantés, plus larges et confortables, pour un cheminement en sécurité des piétons et des cyclistes. Sous le pont National, les deux premières voûtes seront ouvertes pour améliorer le passage des piétons et des cyclistes entre le quai Panhard et Levassor et le quai d'Ivry. Parallèle à la Seine, un alignement bâti rejoindra Paris à Ivry-sur-Seine.

La différence de niveaux entre le terrain naturel et le boulevard du Général Jean Simon induit une implantation particulière des immeubles de logements. En correspondance avec le boulevard, le niveau de référence de ces bâtiments sera à plus de 8 mètres au-dessus des quais de la Seine. Associée à un plafond réglementaire de l'ordre de 50 mètres, supérieur à celui en vigueur sur Masséna Nord (37 mètres), cette différence de niveau permettra aux logements de profiter de vues largement dégagées, notamment sur le paysage de la Seine.



Des immeubles mixtes s'implantent le long du boulevard réaménagé à l'occasion du prolongement du tramway T3



Le passage du tramway et la construction d'immeubles de part et d'autre de la voie métamorphosent le boulevard du Général Jean Simon

« Autour du tram », la métamorphose du boulevard du Général Jean Simon

Dans la traversée de la ZAC Paris Rive Gauche, depuis le pont National jusqu'au croisement avec l'avenue de la Porte d'Ivry, le boulevard du Général Jean Simon est situé au-dessus du niveau du terrain naturel (entre 6 et 9 mètres). Limité, côté Paris par le passage de la petite ceinture, côté Ivry-sur-Seine par le surplomb sur l'activité des Ciments Calcia et sur les voies ferrées, le boulevard du Général Jean Simon présente un caractère routier très prégnant. Aujourd'hui cette portion des maréchaux est inconfortable pour les piétons.

Transformer le boulevard du Général Jean Simon en un véritable lieu d'urbanité est un enjeu essentiel du projet. Perçu comme une limite, il deviendra un espace public agréable, facile à traverser, mettant en relation le vieux 13^{ème} et Ivry-sur-Seine.

Avec le prolongement du tramway T3 vers le 12^{ème} arrondissement, puis jusqu'à la Porte de la Chapelle dans le 18^{ème}, le profil du boulevard est modifié. Un nouveau partage de l'espace public est imaginé pour que les piétons, les cyclistes, le tramway et les automobilistes trouvent leur place sur un boulevard où les flux sont pacifiés. Conçu par l'équipe de maîtres d'oeuvre regroupant Michel Corajoud, Christian Devillers et Artelia, l'aménagement met à profit les deux alignements de platanes centenaires. Dès la livraison du tramway, les arbres conservés conféreront une grande qualité paysagère, dans la continuité du tracé historique des Maréchaux.

Entre l'avenue de la Porte de Vitry et le pont National, deux stations de tramway sont envisagées :

- La démolition de l'autopont et le rétablissement d'un croisement à niveau entre le boulevard, la rue de Patay et l'avenue de la Porte de Vitry permettent d'implanter un arrêt « Porte de Vitry » au centre de la chaussée. Le passage de la rue de Patay sous le pont de la petite ceinture sera élargi. Une place se substituera au simple carrefour viaire. En pied d'immeubles, les commerces bordant la rue Regnault et l'angle du boulevard avec l'avenue de la Porte de Vitry trouveront une plus grande lisibilité. Ils seront constitutifs d'un même espace public.

- Au croisement de l'avenue de France et du boulevard du Général Jean Simon, l'espace piéton central de la place accueillera la station « Porte de France ». L'emprise de cette station sera exceptionnelle. Les quais seront adaptés aux dimensions de la place pour que l'arrêt du tramway devienne un lieu majeur de la patte d'oie.

Ces deux arrêts renforceront l'intermodalité entre le tramway T3 et les autres modes de transports en commun qui desservent le quartier (bus, métro et RER).

À la demande du STIF, du Conseil général du Val-de-Marne et de la Ville d'Ivry-sur-Seine, la mission tramway a pris des mesures conservatoires pour aménager une troisième station « Porte de la Gare », latéralement du côté de l'école d'architecture.



Entre le boulevard et le quai, un grand emmarchement dans la tradition parisienne : une ouverture généreuse vers le paysage de la Seine

La configuration actuelle du boulevard du Général Jean Simon (tracé, topographie, juxtaposition d'ouvrages techniques de natures différentes...) implique plusieurs évolutions pour assurer cette « métamorphose ».

Parallèlement au boulevard, mais en léger contrebas, les deux voies ferrées de la petite ceinture rejoignent le débouché de l'avenue de France. Afin de minimiser l'impact des trains dans la ville, le tracé initial de la petite ceinture a été légèrement décalé vers Paris et mis à niveau. Approuvée par la SNCF et par la Ville de Paris, cette modification permet d'implanter des espaces aménageables en rez-de-boulevard. Ainsi, les immeubles des îlots M5 et M6 (secteur Masséna) trouveront une façade et une adresse sur le boulevard. Des commerces, des activités, des halls à rez-de-chaussée participeront à la transformation du boulevard du Général Jean Simon.

De la même façon, les emprises libérées par les Ciments Calcia sont situées entre deux niveaux de référence : le boulevard du Général Jean Simon et, en contrebas, la rue Jean-Baptiste Berlier.

Ainsi, plusieurs escaliers relieront le niveau du terrain naturel à celui du boulevard.

- Au droit du quai d'Ivry, un emmarchement monumental ouvre le boulevard sur le paysage de la Seine. Généreusement dimensionné, cet escalier s'inscrit dans la tradition parisienne de ce type d'aménagement. Il prolonge le recul des façades des îlots B1A et B1B. La volonté de suivre un alignement rectiligne plutôt qu'accompagner la courbure du boulevard s'explique par une forme de politesse à l'égard du site. Pour valoriser une situation en balcon sur la Seine, atypique dans Paris Rive Gauche, il a été décidé d'élargir les dimensions du trottoir et de ce grand escalier. À l'articulation du quai d'Ivry, du pont National et du boulevard du Général Jean Simon, un espace public confortable et généreux s'adressera au fleuve.

- De part et d'autre du passage de l'allée Paris-Ivry sous le boulevard, glissé sous le bâtiment de l'université M5B-2 et latéralement à l'îlot B1B,

- Le long de l'ancienne gare Masséna (lot M10E), dans le prolongement de la rue Regnault.

Sur Bruneseau Sud, le rez-de-chaussée des immeubles projetés sera directement en correspondance avec le nivellement existant, dans la continuité des aménagements du tramway.

De l'autre côté, parallèlement au tracé du boulevard, la petite ceinture longe le site en passant sur un talus. Afin d'améliorer les relations entre le quartier de la rue du Chevaleret et Bruneseau Sud, la possibilité de créer un passage à travers le talus a été proposée.



DR



DR



DR

Bogota
Ensemble immobilier Torres del Parque, 1964-1970, Rogelio Salmons architecte



Milan
Tour Pirelli, 1956-60, Gio Ponti architecte, Pierluigi Nervi ingénieur
Torre Velasca, 1956-58, BBPR architectes, vue depuis la terrasse du Duomo

La hauteur à Masséna-Bruneseau

Depuis 2002, date du choix par la Ville de Paris du projet proposé par Ateliers Lion dans le cadre du marché de définition portant sur l'aménagement du secteur, la possibilité de dépasser localement le plafond maximal de 37 mètres fixé par le PLU et de développer de nouvelles formes urbaines a fait l'objet d'un processus itératif de réflexions, de concertation et d'études. Celui-ci a abouti à une révision simplifiée du PLU sur le secteur Masséna-Bruneseau, approuvée par le Conseil de Paris en novembre 2010.

Symbolique du rapport Paris-banlieue

Présentées dans les pages qui précèdent, les particularités du site expliquent la mise en place d'un urbanisme différent, adapté à la configuration inhabituelle des lieux.

Certes, Masséna-Bruneseau est un quartier de Paris, dans Paris Rive Gauche. Mais, avant toute chose, il s'inscrit dans une trame viaire nouvelle qui consacre l'association de Paris et de sa banlieue. Trop longtemps, le boulevard périphérique a été perçu comme un espace marginal, aux limites de Paris, hors de la zone aedificandi. Remodeler l'échangeur, hiérarchiser les voies qui l'environnent en renforçant la place dévolue aux piétons, bâtir fortement autour du périphérique, c'est abolir une frontière en consacrant l'indispensable relation entre Paris et Ivry-sur-Seine. C'est également en finir avec la notion archaïque de porte de Paris, pour créer de nouveaux lieux de centralité et d'intensité dans la métropole.

Dans ce cadre, la hauteur est une réponse :

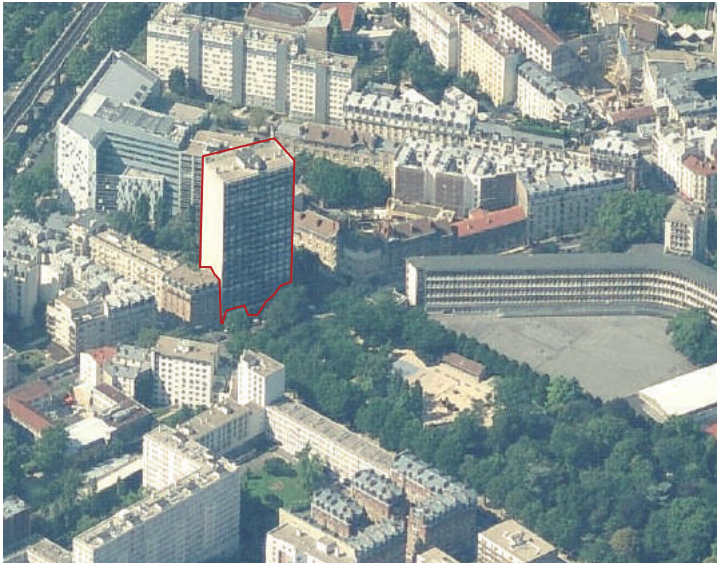
- symbolique de ce nouveau rapport Paris - banlieue,
- à l'échelle du lieu et du grand paysage de l'est parisien,
- pragmatique par rapport aux spécificités du site,
- adaptée aux besoins en logements et en emplois exprimés à Paris.

L'urbanisme du XXI^{ème} siècle n'a pas à être sectaire ou dogmatique.

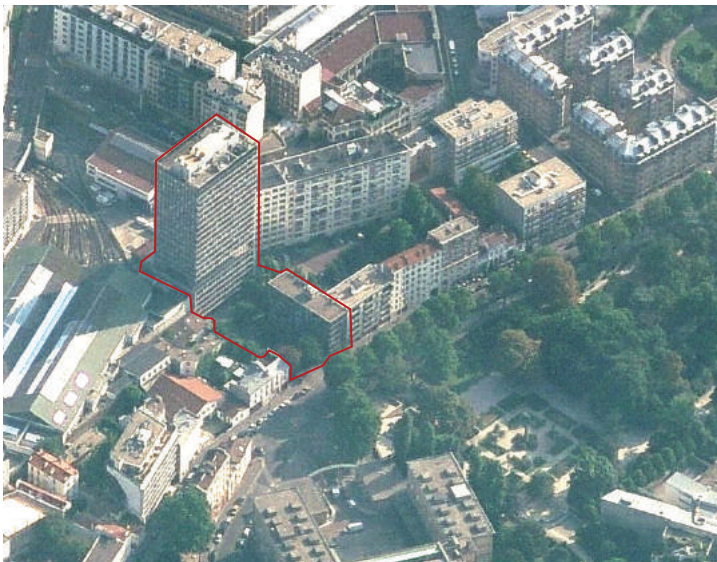
L'urbanisme du XXI^{ème} siècle doit utiliser tous les moyens qui sont à sa disposition et qui, dans le passé, ont été utilisés, parfois de manière saugrenue, mais aussi, souvent, de manière intéressante.

Allez à Bogota, autour des arènes, vous y verrez une manière d'être dans le ciel sans y gêner les autres. Et, que dire de l'architecture brésilienne, de la Torre Velasca ou de l'immeuble Pirelli à Milan. Aujourd'hui, même le grand gratte-ciel de Francfort-sur-le-Main a réussi à avoir un visage humain... Qu'en est-il à Paris où la grande hauteur n'a souvent été considérée que comme une occasion de manifester le prestige, la puissance et la gloire ?

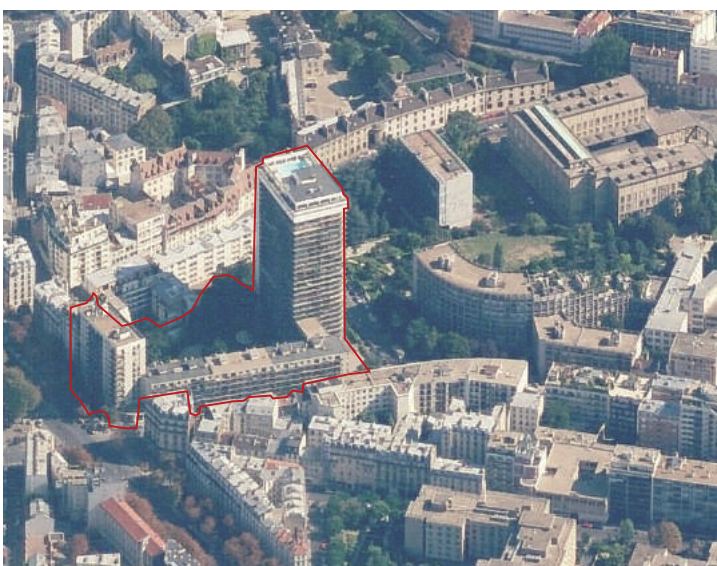
À Paris la grande hauteur évoque les ensembles d'immeubles réalisés sur des dalles, déconnectés du sol naturel.
 À Contrario, les trois exemples présentés ici pourraient inspirer la conception de nouveaux IGH dans la capitale.
 La présentation va du bâtiment haut isolé sur une parcelle au bâtiment haut associé à d'autres plus bas sur un îlot.



Tour, 50 rue Corvisart Paris, 1962, R+21 (61 mètres)
 CETBA, Abro et Henri Kandjian architectes
 Implantée à l'alignement de la rue, la tour libère ainsi une partie du terrain au profit d'un jardin.
 Grâce aux pilotis, le niveau rez-de-chaussée offre une grande transparence entre l'espace public de la rue et l'espace privé du jardin de cœur d'îlot.



«Gratte-ciel n°1»,
 Tour Croulebarbe, 33 rue croulebarbe, Paris, 1961, R+22 (61 mètres)
 Édouard Albert, Robert Boileau et Jacques-Henri Labourdette architectes, Jean-Louis Sarf ingénieur
 La tour est implantée en retrait par rapport à la rue, libérant un espace libre végétalisé et planté. Un corps de bâtiment plus bas (R+5) raccorde la tour aux immeubles voisins, à l'échelle des bâtiments bordant la rue.
 La terrasse accessible, réalisée au tiers de la hauteur de la tour, s'inscrivait dans la volonté urbaine de mettre en relation le niveau haut de la place d'Italie avec le niveau bas de la rue Croulebarbe.



Résidence Plein Ciel,
 8-12 rue Émile Deslandres, 25-27 boulevard Arago, Paris, 1969, R+25 (80 mètres)
 Gilles Gauthier et Pierre Milande architectes
 La disposition des différents corps de bâtiments est conçue à l'échelle de l'îlot. Leur hauteur correspond à la largeur des voies qui bordent le terrain : plus ou moins basse suivant la largeur des rues, très haute face au dégagement du square René Le Gall.
 « Traditionnelle », l'implantation des bâtiments le long des rues libère un vaste espace libre en intérieur d'îlot. Celui-ci est aménagé en jardin pour l'agrément des résidents.
 Combinant qualité d'usages et dispositions pour la sécurité incendie, la toiture de l'immeuble de grande hauteur comporte deux piscines (une couverte, une en toiture terrasse).

À deux pas de la Seine, dans le 13^{ème} arrondissement, les trois tours construites autour du square René Le Gall proposent, chacune à leur façon :

- une implantation claire par rapport à l'espace public,
- une relation attentive à l'environnement bâti,
- une architecture de qualité qui confère à chacun de ces immeubles une belle présence dans le ciel.

Première mise en oeuvre de la grande hauteur à Paris, cet ensemble immobilier est exemplaire. Pourtant il a été complètement éclipsé par les nombreuses opérations réalisées, postérieurement, sur des dalles (Front de Seine, Olympiades, Montparnasse...). Celles-ci ont largement contribué à donner une mauvaise image de la hauteur dans la capitale. En cause, la déconnexion de l'accès aux immeubles depuis la rue, l'absence d'animation du « rez-de-ville », les difficultés d'orientation pour les piétons, enfin, l'expression architecturale de certaines tours.

À Masséna-Bruneseau, le propos n'est plus celui des années 60-70. Imaginer des IGH, même d'une hauteur modérée par rapport aux exemples internationaux, implique une attention accrue sur les rapports que ces bâtiments entretiennent avec le sol naturel, l'espace public, la ville et le ciel. Ces préconisations s'appliquent également aux immeubles de logements de 50 mètres.

Adaptée aux spécificités du site

Faire appel à la hauteur sera décliné suivant deux types de programmes différents : les logements et les bureaux.

Les immeubles de logements pourront atteindre le plafond des 50 mètres (soit 15-16 étages). Dans un quartier à fort développement, cette proposition permet d'augmenter le nombre de logements constructibles tout en préservant la qualité des espaces libres. La limite des 50 mètres correspond à des immeubles usant de technologies classiques, classés en 4^{ème} famille du point de vue de la sécurité incendie. Leur gestion est moins coûteuse que celle d'immeubles plus élevés qui doivent respecter des normes de sécurité plus complexes.

Bien entendu, il ne s'agit pas de généraliser cette possibilité mais de s'en servir à bon escient. Le passage de 37 à 50 mètres offrira plus de souplesse dans la composition des volumétries et dans le dessin des épannelages entre les différents bâtiments. Au sein de chaque îlot, cette évolution du règlement urbain permettra de proposer des projets où chaque partie pourra jouer son rôle par rapport aux programmes et à l'épannelage général.

Les immeubles de grande hauteur (IGH, jusqu'à 180 mètres de haut) seront dévolus à l'emploi. Ils accueilleront bureaux, activités et hôtellerie. Ces immeubles participent à la mixité du quartier et aussi à l'équilibre budgétaire du projet. Ils permettent notamment d'envisager la reconfiguration du diffuseur du périphérique.

Compte tenu de la spécificité du site, si les bureaux n'étaient pas construits en hauteur, ils consommeraient le terrain accueillant les logements. En l'état d'avancement du projet, quatre îlots accueillant des IGH sont envisagés dans Bruneseau Nord. Du fait de l'organisation verticale, les programmes de bureaux ne sont pas gênés par la proximité des infrastructures routières et ferroviaires. Trois îlots sont donc positionnés de part et d'autre du boulevard périphérique. Un quatrième est situé au nord du faisceau ferroviaire, le long de la rue Bruneseau. Cette organisation permet de consacrer aux logements les terrains les plus éloignés des nuisances du boulevard périphérique et des voies ferrées.



Pont de Bercy



Parvis de la Basilique du Sacré-Cœur



Pont Nelson Mandela à Ivry-sur-Seine

À l'échelle du grand paysage parisien

En rive de Seine, à l'articulation de Paris et d'Ivry, de part et d'autre du boulevard périphérique, le projet propose une silhouette marquante. Les immeubles de grande hauteur contribueront à créer un paysage urbain dynamique, exprimant un nouveau territoire d'intensité urbaine dans la métropole parisienne. Cette silhouette permettra d'identifier Masséna-Bruneseau à l'échelle du grand paysage métropolitain.

Deux approches accompagnent la définition du projet :

« Traditionnelle », la première considère les caractéristiques naturelles du site et la topographie.

En terme de paysage, les éléments remarquables avec lesquels le projet interagit sont :

- la présence de la Seine,
- les vastes emprises laissées libres de construction par le passage des infrastructures de transport (faisceau ferroviaire, boulevard périphérique et ses bretelles),
- le relief particulier du 13^{ème} arrondissement passant de la vallée au coteau.
- plusieurs voies publiques majeures (quais de la Seine, boulevard des Maréchaux, avenue de France).

Dans ce contexte, l'implantation d'immeubles de grande hauteur à vocation économique pouvant atteindre un plafond fixé à 180 mètres et celle d'immeubles de logements à 50 mètres répond à plusieurs objectifs :

- Masséna-Bruneseau complète la ligne de ciel caractéristique du 13^{ème} arrondissement. Celle-ci est marquée par la présence de nombreux immeubles de grande hauteur (BnF le long de la Seine, immeubles résidentiels soulignant le relief autour des avenues d'Italie, de Choisy et d'Ivry). Dans Paris, cette silhouette participe à l'identité de cet arrondissement en le rendant perceptible de très loin. Côté Seine-Amont, la vallée est également ponctuée de points hauts (cheminées du Syctom à Ivry-sur-Seine et de la centrale électrique à Vitry-sur-Seine). L'implantation des IGH sera évaluée par rapport aux perspectives depuis l'avenue de France, les quais, la rue Bruneseau, le boulevard périphérique, la rive droite de la Seine...

- Offrir un skyline riche et contrasté, en rupture avec le principe d'immeubles atteignant systématiquement le plafond maximal des hauteurs (Front de Seine). Les parties les plus hautes des IGH feront l'objet d'un travail particulier. Affinement des constructions vers le ciel, porte-à-faux, installations produisant de l'énergie participeront à la découpe des immeubles dans le ciel. Dans la mesure du possible, quel que soit le point de vue sur Masséna-Bruneseau, ces épannelages chercheront à ménager du ciel entre les différents bâtiments les plus hauts. Les effets d'écran visuel liés aux quartiers de tours ne seront pas recherchés. Le nombre limité d'IGH mis en œuvre ainsi que leur positionnement dans le quartier devra permettre d'atteindre cet objectif.

- Proposer une forme urbaine et architecturale ayant un rapport explicite avec le territoire et l'infrastructure qu'il contient (passage d'infrastructures en surplomb, relief complexe généré par la proximité de niveaux de référence différents). Chaque projet d'IGH sera spécifiquement situé. Il s'inscrira simplement dans la trame des espaces publics et tiendra compte de la position par rapport au soleil, aux vents, aux bruits, aux nuisances.

- Exiger une architecture exemplaire en matière de développement durable, exprimant plaisir et confort, tant pour les espaces d'habitation que pour les lieux de travail et de détente. Les façades rideaux ininterrompues et impersonnelles seront évitées au profit d'écritures plus riches, plus complexes. Des programmes atypiques créeront des lieux nouveaux : terrasses accessibles au public, restaurants panoramiques, grandes loggias / atriiums... La forme des îlots fait que toutes les faces des bâtiments seront vues. Toutes les



Vue du quartier Bruneseau depuis la terrasse de l'Arc de Triomphe

À noter que l'implantation des différents IGH envisagés sur Bruneseau Nord est conforme avec les trois fuseaux de protection du site parisien qui intéressent le périmètre d'étude. Pour mémoire, ces trois fuseaux concernent :

- fuseau I : perception du dôme du Panthéon depuis le croisement rue du Louvre / quai François Mitterrand,
- fuseau J : perception des tours de l'église Saint-Sulpice depuis la rue François 1^{er}, à l'angle avec l'avenue Georges V,
- fuseau W : perception de la chapelle de l'hôpital de la Salpêtrière depuis le boulevard de l'Hôpital.

Une seconde approche, considère la perception dynamique du projet depuis les infrastructures, notamment depuis le boulevard périphérique. L'automobiliste qui emprunte cette artère a une appréhension très particulière du paysage de Paris et de la première couronne.

Limitée à Bruneseau Nord, l'implantation d'IGH ne compromet pas la perception spectaculaire de l'horizon paysage des voies ferrées vers Ivry-sur-Seine. Au contraire, implantés de part et d'autre de l'échangeur « quai d'Ivry », les différents IGH créent une séquence particulière entre l'ouverture sur les voies ferrées et celle sur la Seine.

Composée d'immeubles hauts autour de l'infrastructure, cette séquence s'inscrit dans une forme de continuité par rapport aux événements urbains très différents qui ponctuent le parcours sur le périphérique. Depuis le boulevard périphérique intérieur, Masséna-Bruneseau soulignera le passage au dessus du fleuve. Depuis le boulevard extérieur, après la section aménagée en tranchée entre les Portes d'Italie et d'Ivry, il constituera un point de repère dans la vallée.



Vision depuis le périphérique à la Porte d'Ivry

Un quartier animé, à l'échelle du piéton

À l'échelle du piéton, l'implantation d'immeubles de grande hauteur accompagnera clairement le tracé des voies. Lorsque des retraits seront aménagés par rapport à l'alignement ils permettront de créer des parvis ou pocket parks au pied des immeubles. Cette préconisation valorisera l'aménagement des espaces libres imposés réglementairement. L'accès aux différents programmes des IGH sera en relation immédiate avec le niveau des espaces publics. Cette disposition permettra aux espaces publics de bénéficier de l'animation qui se déroulera dans les niveaux d'accueil de ces immeubles (lobby, salons, atriiums, commerces...). L'ampleur de ces différents espaces (double, triple hauteur...) sera en adéquation avec l'échelle des bâtiments et avec celle des espaces publics le long desquels ils seront implantés (avenue de France, allée Paris-Ivry, quai d'Ivry...). Des perméabilités, des transparences visuelles entre espaces extérieurs et espaces intérieurs seront recherchées. La strate végétale proposée offrira une échelle intermédiaire entre les espaces pratiqués par les piétons et les dimensions des différents bâtiments.



Rue Jean-Baptiste Bertier :
un quartier animé à l'échelle du piéton

Les immeubles à 50 m

L'intégration d'immeubles à 50 m fera l'objet de beaucoup d'attention.

Les alignements sur rue devront être respectés. Des parties basses, dont la hauteur n'est pas fixée à priori, composent avec les bâtiments environnants. Les premiers niveaux recréent du lien et de l'identité à l'échelle du piéton. Ils accueillent des activités variées, en rapport avec la rue. Ils s'inscrivent ainsi dans une forme de tradition parisienne de l'aménagement faite de continuité.

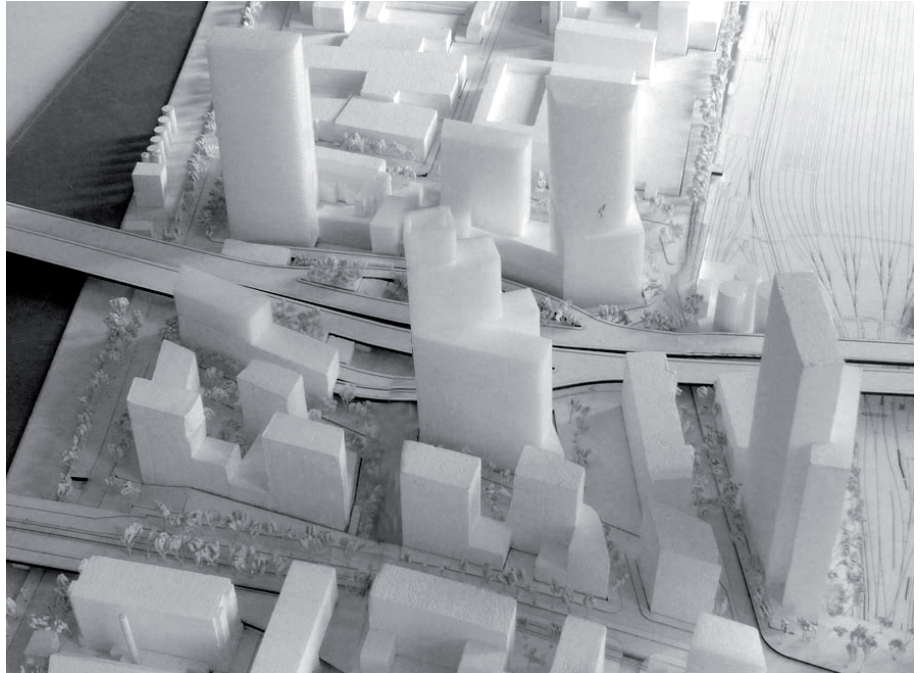
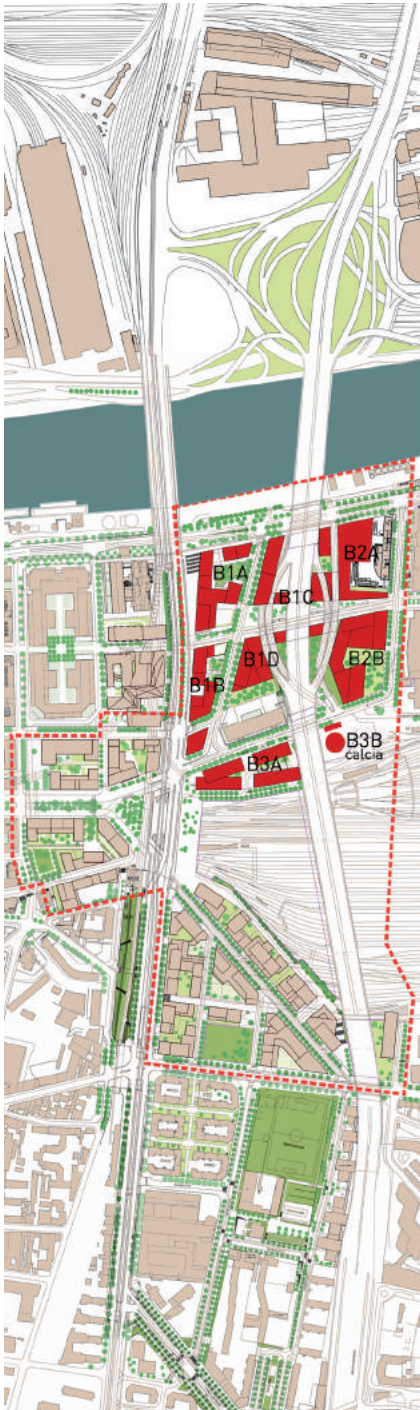
La densité libère de l'espace au sol pour créer des espaces publics plus généreux, donc plus fréquentés, accompagnés de commerces de proximité, d'équipements publics et de nouveaux jardins.

Augmenter les hauteurs des immeubles c'est aussi utiliser au mieux le foncier pour proposer une offre de logements plus large, qui dépasse de 25 à 30% les capacités actuelles. On crée alors les conditions d'une ville plus mixte et plus diverse socialement.

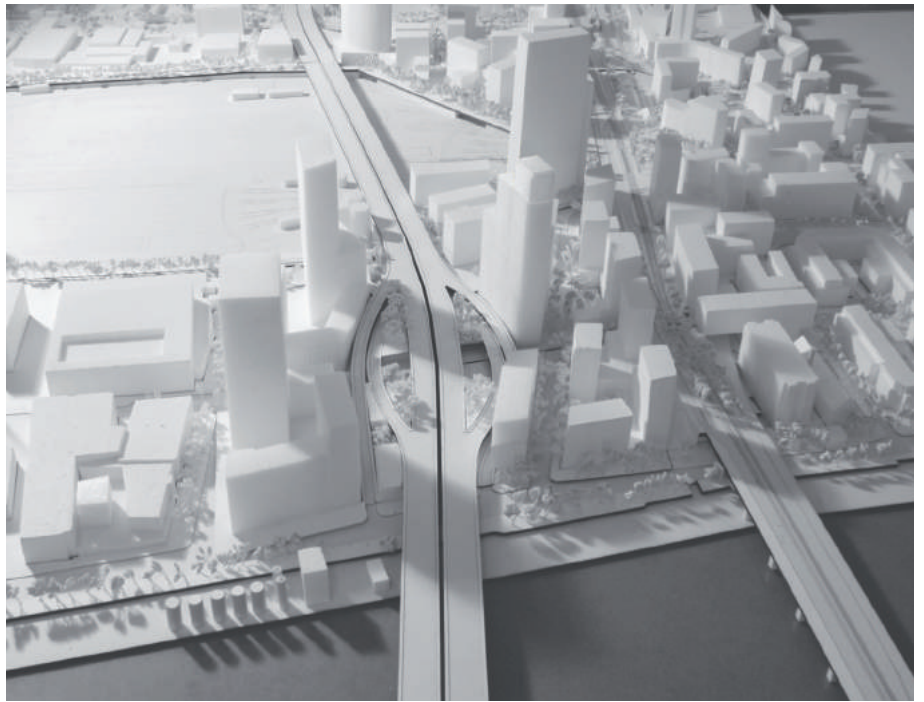
Nouveau quartier, Masséna-Bruneseau, doit s'insérer harmonieusement avec le tissu environnant. Des études réfléchies, au cas par cas, des échelles des bâtiments et de leur appréhension plus ou moins lointaine permettront d'intégrer ces constructions à leur environnement.

Quelques principes peuvent être posés (cf. prescriptions relatives aux immeubles de 50 mètres, cf. p. 43). Ils s'appliqueront à l'ensemble des constructions à 50 m :

- en établissant une implantation claire vis-à-vis de l'espace public,
- en privilégiant une relation attentive à l'environnement bâti et à l'ensoleillement,
- en définissant une architecture inventive et de qualité.



Activités économiques à proximité de l'infrastructure, logements le long des Maréchaux



Construire de part et d'autre de l'infrastructure pour consacrer le rapport Paris-banlieue

II. LES ÎLOTS

Les îlots du secteur Bruneseau (B1, B2, B3, B4 et B5) sont abordés dans les pages suivantes. Les prescriptions particulières entre différentes parcelles d'un même îlot sont précisées dans les fiches de lot. Le découpage opérationnel et calendaire amène la SEMAPA à considérer deux zones opérationnelles : Bruneseau Nord et Bruneseau Sud. Les îlots B1, B2 et B3 appartiennent à la première, B4 et B5 à la seconde.

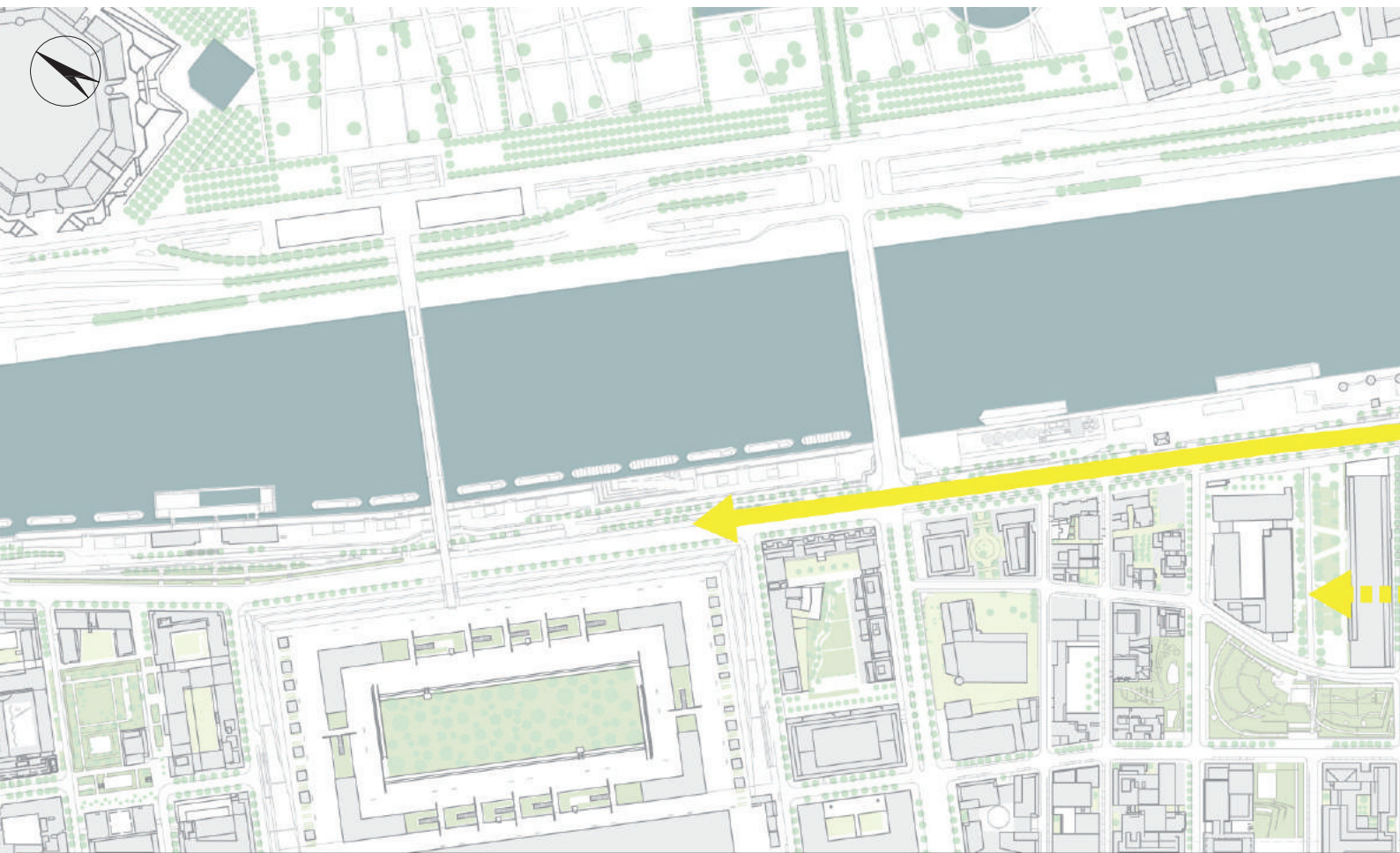
Bruneseau Nord : les îlots B1, B2 et B3

Au nord-est de la rue Bruneseau, Bruneseau Nord se développe de part et d'autre de l'allée Paris-Ivry. Constitué des îlots B1, B2 et B3, ce secteur est celui qui composera le plus avec les infrastructures du périphérique. Architecture et infrastructure seront indissociables. La disposition des programmes répond aux particularités du site :

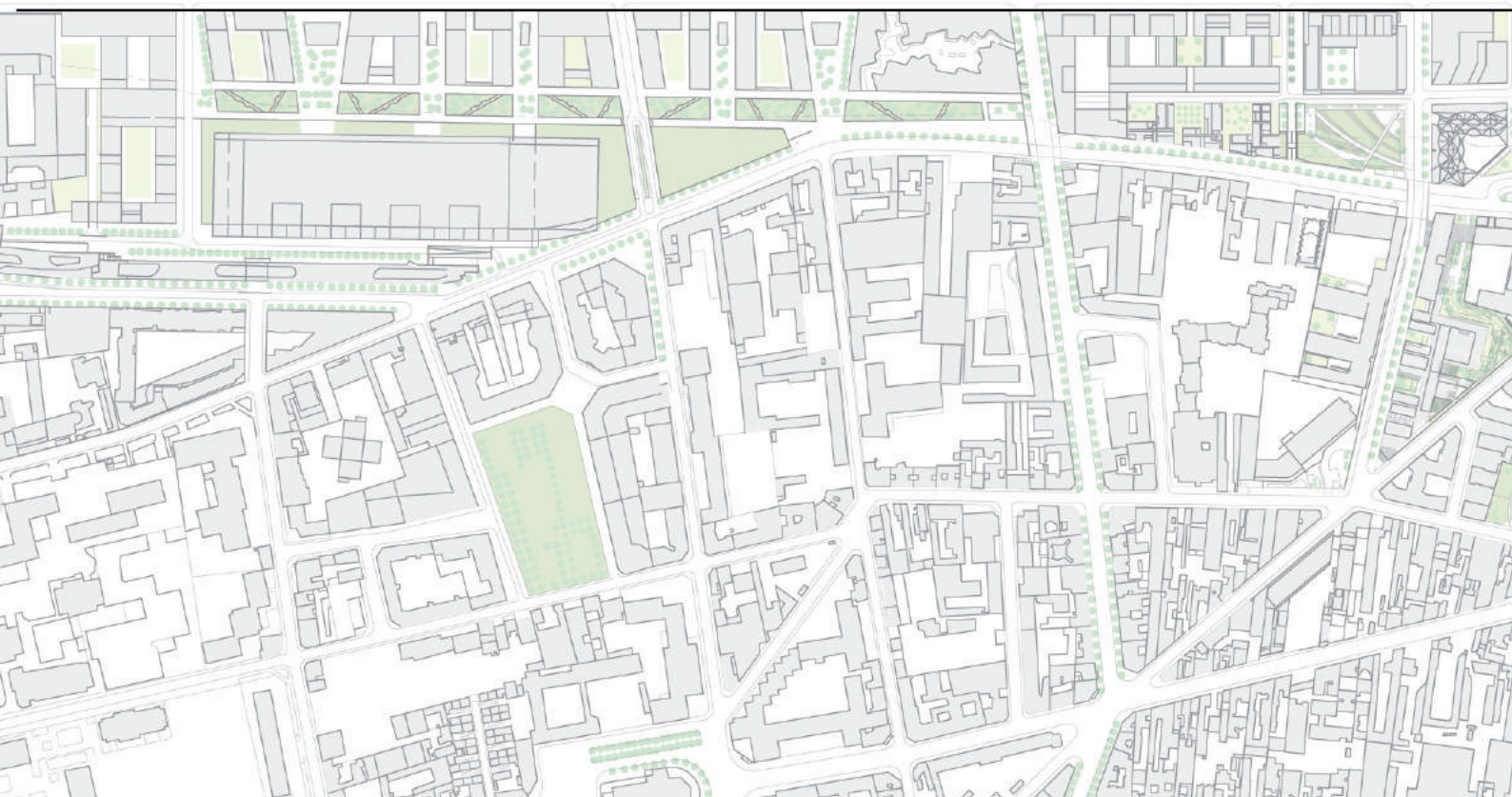
- Logements, équipements et commerces le long du boulevard,
- Immeubles de Grande Hauteur autour du périphérique.

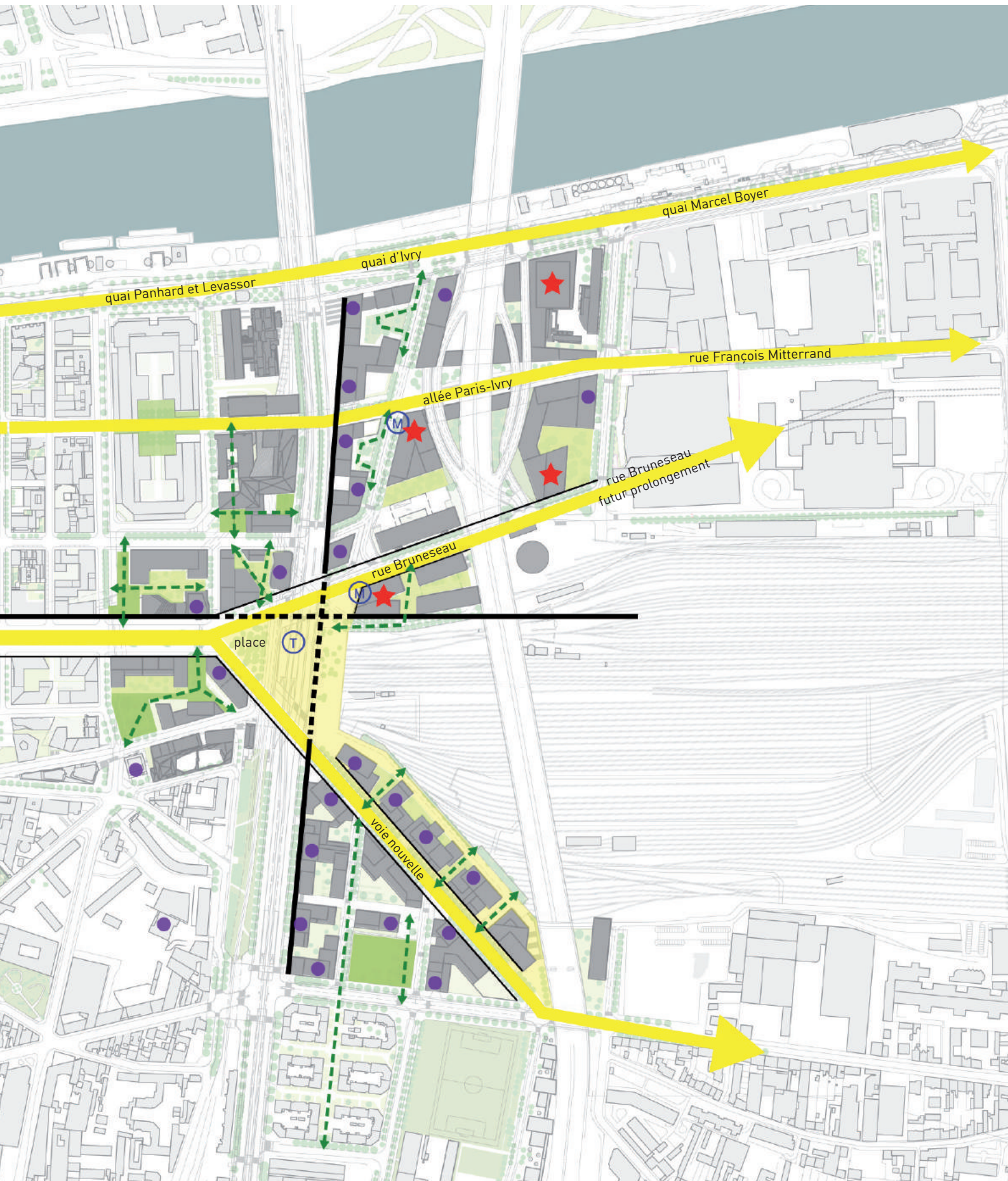


Les Maréchaux, Porte de Charenton



avenue de France





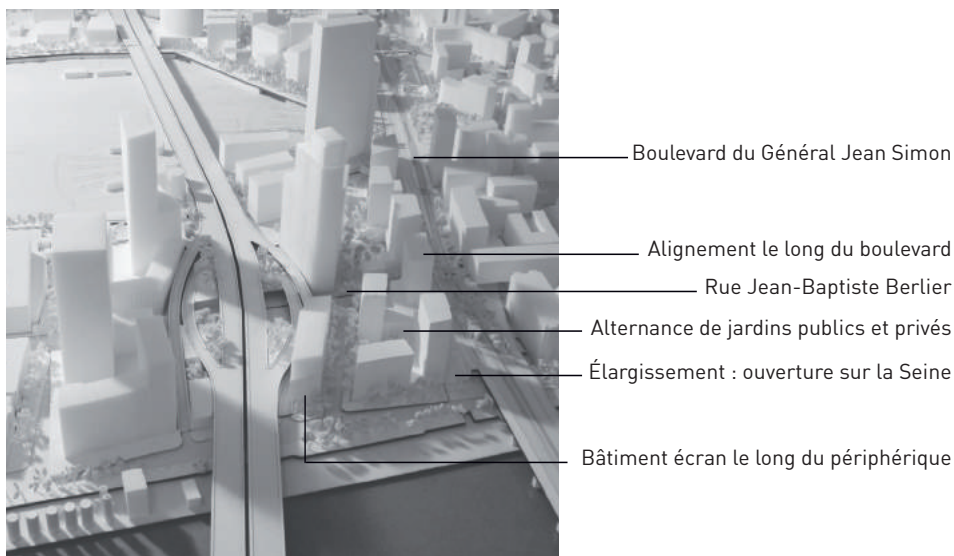
Synthèse des intentions urbaines, 5 000^{ème}

- ★ volume IGH
● volume 50m
- ↔ liaison Est-Ouest majeure
- - - mise en relation des espaces extérieurs
- alignement urbain à respecter

Entre le boulevard du Général Jean Simon et la rue Jean-Baptiste Berlier, **les îlots B1A et B1B** traiteront la différence de niveaux existant entre le terrain naturel, la pente de la rue Berlier et les ouvrages du boulevard. Le long de chaque voie, les bâtiments s'implanteront de manière à constituer deux ambiances différenciées :

- Côté Général Jean Simon, les constructions tiendront l'alignement. Le rez-de-boulevard et les premiers niveaux, notamment, matérialiseront le nouvel alignement correspondant à l'élargissement du trottoir, en balcon sur la Seine. Commerces, halls des immeubles de logements, activités et professions libérales au premier étage renforceront le caractère urbain du boulevard.

- Côté rue Berlier, les constructions alterneront avec des jardins publics et privés. Cette disposition est rendue possible par l'implantation d'un bâtiment écran le long du périphérique et de ses bretelles. Bordée de constructions, la nouvelle configuration de la rue Berlier n'aura plus rien à voir avec la situation actuelle où la rue apparaît comme une bretelle de sortie du boulevard périphérique. Une école polyvalente et un équipement petite enfance s'inscriront dans ces îlots. Ils seront accessibles depuis le boulevard du Général Jean Simon.



Dans la mesure des possibilités techniques de transformation de l'échangeur, la réalisation de volumes sous le boulevard périphérique, dans la continuité des espaces publics (quai d'Ivry, allée Paris-Ivry, rue Bruneseau), est figurée sur le plan d'aménagement. Ces locaux (îlots B1C et B1D) pourront accueillir des commerces et/ou des activités, voire des équipements sportifs. Ces implantations ont pour objectif de limiter la part d'espaces vacants, sans usage déterminé, à proximité du périphérique et de ses bretelles. Densifier autour de l'infrastructure, c'est dépasser la notion de limite entre Paris et Ivry-sur-Seine.

L'aménagement des îlots B1 et B2 repose sur la libération des terrains liée à la reconfiguration de l'échangeur du périphérique. Ces travaux sont envisageables grâce à la réalisation d'Immeubles de Grande Hauteur destinés à accueillir des programmes de bureaux de qualité. En l'état d'avancement des études, trois îlots pourraient accueillir des IGH : B1D, B2A et B2B. La tour permet aux programmes de bureaux d'échapper aux nuisances du périphérique. Disposés de part et d'autre de l'ouvrage d'art, ces IGH mettent les autres programmes à distance du boulevard périphérique et de ses nuisances.

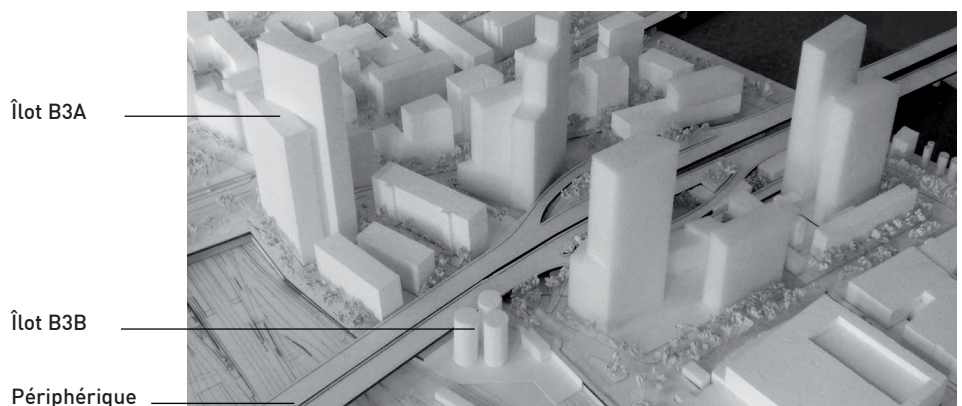
Le terrain situé à l'angle du quai d'Ivry et du boulevard du Général Jean Simon occupe une position essentielle, à l'échelle du quartier et vu depuis Bercy. Il paraît nécessaire de consacrer cet emplacement comme un point haut. C'est pourquoi un bâtiment de logements atteignant les 50 mètres y est implanté.

Le long de la rue Bruneseau, immédiatement en limite du faisceau ferroviaire, les îlots B3A et B3B sont séparés par le passage du pont du périphérique.

À l'angle du boulevard du Général Jean Simon et de la rue Bruneseau, l'îlot B3A se situe dans la perspective de l'avenue de France. Cet emplacement essentiel explique le choix d'implanter un Immeuble de Grande Hauteur pouvant atteindre le plafond réglementaire. Perceptible à l'échelle du grand paysage parisien et à celle du piéton, il contribuera à donner une identité dynamique et contemporaine au quartier. Il pourra accueillir une programmation mixte comprenant hôtel, bureaux, activités et commerces. La construction de l'îlot B3A participera à la transformation de la rue Bruneseau qui présente, aujourd'hui, les caractéristiques d'une voie d'accélération vers le périphérique. Le projet tiendra compte de la présence de l'hôtel d'activités Berlier, situé de l'autre côté de la rue Bruneseau.

Accessible depuis la rue Bruneseau, l'îlot B3B est destiné au relogement des Ciments Calcia. Cette implantation s'explique par la volonté politique de conserver des activités primaires sur le territoire parisien. Cet îlot bénéficie d'une desserte ferrée compatible avec l'activité de la cimenterie. Il est essentiel que ce projet d'installation industrielle participe à l'amélioration de l'environnement urbain autour de la rue Bruneseau. C'est pourquoi l'implantation d'un bâtiment le long de la rue est préconisé. Avec l'avancement du projet Calcia, le dessin du carrefour avec la rue Bruneseau sera précisé. Cet aménagement conciliera la circulation des camions avec le cheminement confortable des piétons et des cyclistes entre Paris et Ivry-sur-Seine.

Dans le cadre du projet de reconfiguration de l'usine de valorisation des déchets (Syctom), le prolongement de la rue Bruneseau sur le territoire d'Ivry-sur-Seine est envisagé pour améliorer les liaisons entre les deux villes.





Bruneseau Sud : les îlots B4 et B5

Les îlots B4 et B5 forment le secteur Bruneseau Sud dont le développement est subordonné à la transformation du site de maintenance de la SNCF (remplacement des rames Corail par des automotrices). Bruneseau Sud est essentiellement dédié à la construction de logements et à la réalisation des équipements publics de proximité correspondants (crèche multi-accueil, école polyvalente, collège). Dans la continuité du quartier Bédier-Boutroux, l'urbanisation sera « plus traditionnelle » que dans Bruneseau Nord. L'aménagement urbain intégrera la présence, en sous-oeuvre, des ateliers SNCF.

De l'autre côté du faisceau ferroviaire, l'îlot **B4A** est le pendant de l'îlot B3A. Son développement au-dessus du faisceau ferroviaire dépend du positionnement des zones d'appuis entre les voies.

L'îlot B4A répond à différents objectifs d'aménagement :

- Participer à la constitution de la place réalisée au croisement de l'avenue de France et du boulevard du Général Jean Simon.
- Créer l'une des façades de la voie nouvelle prolongeant l'avenue de France jusqu'à la Porte de Vitry (commerces à rez-de-chaussée, activités au R+1, logements dans les étages supérieurs).
- La disposition des bâtiments cherche à concilier une implantation logique par rapport à la trame viaire et la volonté de bloquer les vents d'hiver. L'objectif est d'améliorer le confort ressenti au pied des bâtiments, dans les différents espaces extérieurs du quartier.
- Implanter un immeuble de bureaux pour la SNCF permettant également d'accéder aux ateliers de maintenance.



Bruneseau Sud depuis le pont Victor Hugo, au-dessus du faisceau ferré à Ivry-sur-Seine

L'îlot **B4B** occupe une place à part dans Bruneseau Sud. Situé entre la voie nouvelle, l'avenue de la Porte de Vitry, le domaine ferroviaire et la limite communale, il est surplombé par le pont à haubans du boulevard périphérique. La possibilité de construire sous et de part et d'autre de l'ouvrage d'art confère une dimension particulière au terrain. Il devient symbolique du lien Paris/Ivry-sur-Seine.

Étant donné les dimensions de l'îlot, plusieurs hypothèses d'aménagement ont été envisagées. Elles pourront être précisées en fonction de la programmation et des possibilités d'occuper les espaces situés sous les ouvrages du périphérique.

L'idée d'y implanter un équipement tirerait parti des dimensions de l'îlot et de la hauteur libre sous le pont du périphérique.

Délimités par l'avenue de la Porte de Vitry, le boulevard du Général Jean Simon et la voie nouvelle prolongeant l'avenue de France, **les îlots B5** représentent la partie centrale de Bruneseau Sud. Constitué de trois îlots (B5A, B5B et B5C), ce secteur adopte une géométrie triangulaire.

La trame viaire s'inscrit dans la continuité du quartier Bédier-Boutroux. L'avenue Boutroux se prolonge naturellement au-delà de l'avenue de la Porte de Vitry et rejoint la voie nouvelle. La rue Maryse Bastié se connecte avec la voie nouvelle au niveau du carrefour avec l'avenue de la Porte de Vitry. De l'autre côté du périphérique, la rue Pierre-Joseph Desault est prolongée le long de l'îlot B4B. Au centre du quartier, une voie piétonne, parallèle à l'avenue de la Porte de Vitry, dessert le cœur du quartier.

Le quartier B5 s'organise autour d'un square public ouvert sur l'avenue de la Porte de Vitry, dans la continuité du square du Limousin. Un parvis le relie à la voie nouvelle.

Le positionnement de cet espace vert profite à la fois au nouveau quartier et aux constructions existantes.

Sur les îlots B5B et B5C, l'implantation des bâtiments tient compte de l'orientation sud-ouest pour apporter de la lumière naturelle directe à la fois dans les bâtiments et dans les espaces extérieurs (square public, cours du collège et de l'école polyvalente, jardins privés des logements). Les avantages liés à cette orientation seront d'autant plus importants que, de l'autre côté de l'avenue de la Porte de Vitry, le vis-à-vis est composé d'un terrain de sports et d'immeubles de hauteur modérée.

L'îlot B5C est consacré au collège et aux installations sportives associées.

Le site de maintenance de la SNCF est situé au niveau du terrain naturel, en contrebas du boulevard du Général Jean Simon et de l'avenue de la Porte de Vitry. À l'échelle de chaque lot, et en coordination étroite avec les parcelles adjacentes, cette particularité topographique pourra être mise à profit pour concevoir des volumes situés en contrebas des voies nouvelles. Au cas par cas, une attention particulière sera portée sur le type d'espace proposé afin d'éviter la création de lieux en cul-de-sac où difficilement accessibles.



Square public dans l'îlot B5B, vue depuis l'avenue de la Porte de Vitry



Schéma indicatif de répartition des principales hauteurs., 5 000^{ème}
 Ce document est amené à évoluer et à être précisé avec l'avancement des études.

III. PRESCRIPTIONS ARCHITECTURALES

Afin de respecter le travail de chaque architecte interprétant le programme de son maître d'ouvrage, les prescriptions architecturales sont volontairement peu nombreuses. Néanmoins, les bâtiments qui prendront place à Masséna-Bruneseau devront proposer des réponses aux thèmes abordés dans les pages qui suivent.

1- Un quartier aux épannelages contrastés

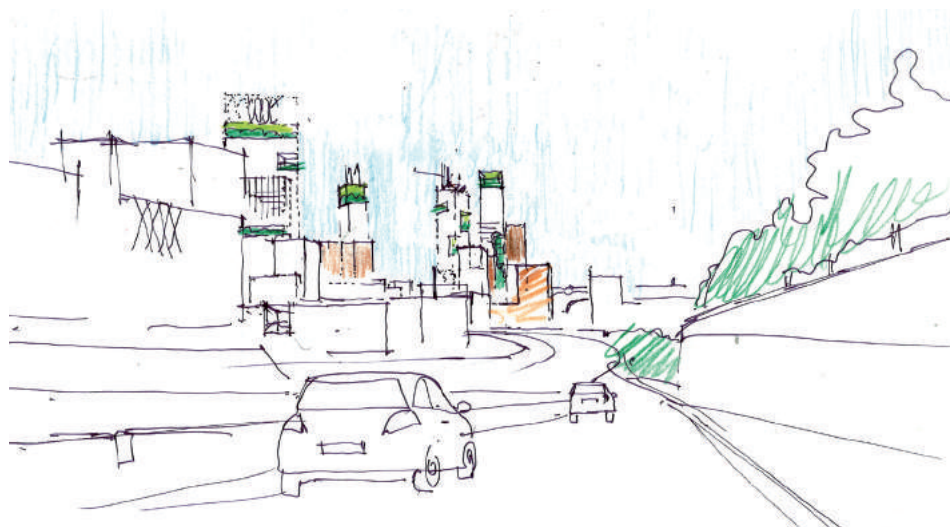
Dans Paris, le 13^{ème} arrondissement se démarque par la très grande diversité des formes bâties et par des hauteurs contrastées entre les différents bâtiments. Ces deux particularités enrichissent une topographie singulière où le coteau prolonge la vallée. Tous ces éléments réunis font la qualité d'un arrondissement très hétérogène et très parisien.

Le projet urbain recherche la création d'un quartier aux épannelages contrastés, où s'établira un équilibre entre les vides et les pleins.

Pour les immeubles destinés à l'habitation, la possibilité d'atteindre 50 mètres offrira plus de liberté dans la composition des volumes bâtis sur un îlot.

La silhouette des IGH participera également à la constitution de ce paysage aux hauteurs variées. Contrairement au Front de Seine ou aux Olympiades, les immeubles les plus hauts n'atteindront pas tous la hauteur plafond. Il s'agit aussi d'imaginer des IGH composés de volumes et de hauteurs différents, proposant des relations avec leur environnement immédiat

Les bâtiments devront s'inscrire dans la prédéfinition volumétrique élaborée pour chaque fiche de lot. Ces hypothèses de volumétrie seront soigneusement étudiées pour répondre à la fois aux exigences du site, du programme et du projet urbain. Le principe est de constituer une alternance entre des corps de bâtiments hauts et d'autres plus bas.



Masséna-Bruneseau, accès au boulevard périphérique extérieur, Porte d'Ivry

1 A- Prescriptions relatives aux immeubles pouvant atteindre 50 m

Les « immeubles de logements de 50 mètres » ne sont pas des Immeubles de Grande Hauteur : leur dernier plancher accessible est à moins de 50 mètres de la voie engins des pompiers.

La révision simplifiée du PLU de la Ville de Paris porte notamment sur une augmentation du plafond des hauteurs des immeubles de logements. Cette évolution contribuera à :

- varier la dynamique des hauteurs entre les différents volumes d'un même projet,
- imaginer des îlots où les différents projets concourent à la création d'un quartier aux épannelages contrastés, tenant compte des bâtiments environnants.

Dans ce contexte, la possibilité de construire à 50 mètres ne signifie pas que l'ensemble des bâtiments de logements devra systématiquement atteindre ce plafond maximal. Les prescriptions évoquées pour les IGH devraient être adaptées à cette échelle des 50 mètres, échelle intermédiaire entre les immeubles parisiens « traditionnels » et les IGH. Elles supposent également une réflexion sur ces immeubles à l'échelle de l'îlot.

Les différents projets architecturaux exprimeront l'intérêt de cette hauteur plus importante que le plafonnement général de Paris par rapport au programme de logements. Ils montreront comment cette évolution réglementaire peut contribuer au plaisir et au confort d'habiter aujourd'hui dans ce quartier de Paris. C'est pourquoi, les principes abordés ci-dessous sont volontairement souples.

Au cas par cas, en fonction des données plus précises de chaque situation et en coordination avec la Ville, l'aménageur et l'architecte coordinateur, les architectes pourront formuler toutes les propositions que cette forme de bâtiments est susceptible d'offrir.

Les photographies qui accompagnent cette partie du cahier des charges ne sont pas des modèles à reproduire. Ce sont des illustrations. Elles doivent être considérées comme des pistes de réflexion pour imaginer aujourd'hui, à Paris, des immeubles à 50 m adaptés au quartier Masséna-Bruneseau.

Chaque projet d'immeuble à 50 mètres devra traiter :

- le rapport au sol et aux voies
- volumétries, fragmentation, élancement, rapport au ciel
- « habiter » les toits, des espaces domestiques sur les toits



DR



Institut d'études avancées
Maison des Sciences de l'Homme, Nantes, 2009
FGP (U) - Ferrier, Gazeau, Paillard architectes



DR

Empire riverside hôtel et « Brauhaus »,
Hambourg, 2007
David Chipperfield architectes



DR

Projet « Calypso »
Rotterdam
William Alsop, architecte



DR

Immeuble panorama
Madrid, 2006
Junquera architectes

Les immeubles de 50 mètres présenteront des volumétries fragmentées.

La disposition des volumes tiendra compte de l'environnement bâti, de l'ensoleillement, d'une expression architecturale contemporaine.

Elle confèrera de l'élancement à certaines parties du bâtiment, en accord avec l'implantation urbaine.

Le long des voies principales, les parties basses des immeubles seront positionnées à l'alignement, dans la continuité des constructions existantes.

a- Le rapport au sol et aux voies

Comme pour les IGH, les immeubles de 50 m seront positionnés de manière évidente par rapport aux espaces publics. Ils participeront à la qualité des continuités et des ambiances à rez-de-chaussée ; garante d'une animation quotidienne.

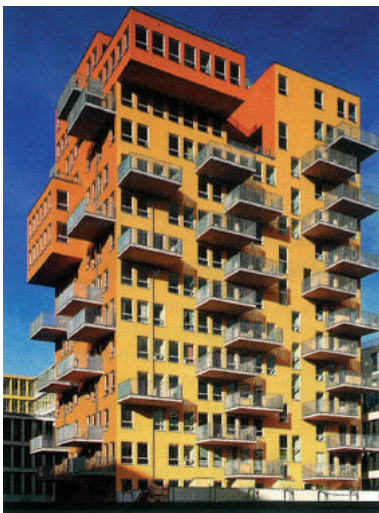
Les alignements seront majoritaires le long du boulevard, des avenues et des voies principales. Ils seront constitutifs des espaces pratiqués par les piétons, à l'échelle des rues de Paris. Plutôt que parler de « socle », parler de partie basse des bâtiments permet d'imaginer une transition plus souple entre les immeubles d'échelle traditionnelle et ceux atteignant les 50 m. Afin d'éviter les effets de répétition et la monotonie, des contrastes de hauteurs pourront intervenir dans ces premiers niveaux des bâtiments. L'objectif est d'éviter l'effet de « galettes » sous les immeubles les plus hauts.

Au-delà d'une certaine hauteur ; la possibilité de placer certains corps de bâtiments en retrait par rapport à l'alignement pourra permettre de profiter des orientations les plus avantageuses et d'améliorer le travail en volumétries des projets. Toute toiture terrasse libérée entre un corps de bâtiment bas et un autre plus élancé devra être aménagée pour l'usage, le confort et l'agrément visuel des résidents (terrasse plantée, terrasse accessible pour les logements...).



Immeuble mixte
Grenoble, 2005
Herauld Arnod architectes

DR



Parkplaza Munich Theresienhöhe
Munich, 2002
Otto Steidle

DR



Viviendas en diagonal Mar,
Barcelone, 2005
Lluís Clotet et Ignacio Paricio

DR

Les prolongements extérieurs des logements (balcons, loggias, terrasses) participeront à l'élaboration de volumétries riches et variées.

b- Volumétries, fragmentation, élancement, rapport au ciel

Les immeubles de 50 m présenteront des volumétries différentes les uns par rapport aux autres. Ces volumétries seront adaptées à la localisation des opérations les unes par rapport aux autres au sein des îlots et à la prise en compte des données relatives à l'ensoleillement, aux vents, aux bruits...

Une fragmentation entre les différents volumes d'un même bâtiment pourra être recherchée, tant horizontalement que verticalement. L'articulation entre des volumes bas et d'autres plus ou moins hauts confèrera de l'élancement aux immeubles les plus élevés. Les choix architecturaux participeront à cette fragmentation et pourront exprimer différents registres : bas, intermédiaire et haut. Ce travail sur la volumétrie permettra de privilégier des rapports au ciel différents et contrastés d'un immeuble à l'autre, de façon à profiter d'expositions multiples et avantageuses.

Schématiquement, lorsqu'un immeuble atteindra les 50 mètres, son voisin immédiat sera plus bas et inversement. Cependant, pour des motifs urbains, des effets de tensions entre des volumes hauts pourront être mis en oeuvre ponctuellement. L'impact en matière d'ensoleillement et d'écoulement des vents devra être évalué.

Les prolongements extérieurs des logements participeront à ces recherches de volumétrie : les balcons, les loggias (simple ou double hauteur dans le cas de logements en duplex), les terrasses aménagées sur les corps de bâtiments plus bas.

c- « Habiter » les toits, favoriser les usages en terrasse

La topographie de la ZAC Paris Rive Gauche provoque des situations de surplombs entre les différentes constructions. La recherche d'épannelages contrastés implique des bâtiments de hauteurs différentes. Dans ce contexte, les toitures constituent des façades à part entière qui devront faire l'objet de projets soignés.

Le couronnement des bâtiments pourra donc prendre la forme :

- de toitures terrasses accessibles,
- de toitures plantées,
- de toitures inaccessibles revêtues de zinc, de cuivre...

Afin de concilier une demande de la Ville de Paris et le souhait de favoriser les usages sur les toits, toutes les toitures terrasses devront comporter un traitement végétal. Les toitures feront l'objet d'un projet d'usage(s) et de paysage. Le travail de conception anticipera sur les problématiques de gestion de ce type d'espace. Cette préconisation s'inscrit dans une forme de tradition parisienne où de nombreuses terrasses sont devenues de véritables jardins, généreusement plantés. Il s'agit d'éviter la multiplication des terrasses inaccessibles, étanchées et inutilisées visibles depuis les constructions environnantes. Dans une démarche de développement durable, les toitures terrasses inaccessibles devront recevoir un traitement végétal favorable à la biodiversité, permettant une récupération des eaux pluviales et le développement des usages privés et/ou partagés. Des dispositifs garantissant un entretien pérenne (arrosage automatique...) seront prévus. Les toitures terrasses pourront également être équipées de dispositifs de production d'énergie (panneaux solaires ECS, cellules photovoltaïques, éoliennes ...). Avec toutes les précautions nécessaires, ces installations pourront contribuer à l'expression architecturale de l'édifice et à la découpe volumétrique dans le ciel. Il en va de même des antennes et autres dispositifs de signalisation pour l'aviation civile. Pour le regard, ces éléments constituent autant de repères dans le paysage.

Les combles et les toitures de type pastiche historique sont exclus.

Les émergences techniques (cheminements, gaines et édicules d'extraction VMC...) seront intégrées dans la volumétrie des constructions de façon à ne pas être visibles sur les toitures.

Les éléments de protection de l'accessibilité aux toitures terrasses devront être constitutifs de l'architecture du bâtiment. Les éléments de protection rapportés (garde-corps technique, garde-corps incliné à 45°) sont prohibés.



Kop van Zuid, Rotterdam, vue aérienne en 2010



Montevideo Tower, 152m
Rotterdam, 2005
Mecanoo architectes

Kop van Zuid, quartier en développement à Rotterdam.

Photographie aérienne présentant un exemple de cohabitation réussie entre des bâtiments de hauteurs très différentes :

- immeubles de grande hauteur (exemple de tour contemporaine composée de différents volumes, cf. photo de gauche),
- immeubles de hauteurs intermédiaires implantés les uns par rapport aux autres dans des configurations variées,
- immeubles plus bas accompagnant le tracé des voies publiques.

1 B- Prescriptions relatives aux IGH

La morphologie des bâtiments de grande hauteur devra répondre de manière exemplaire à deux échelles :

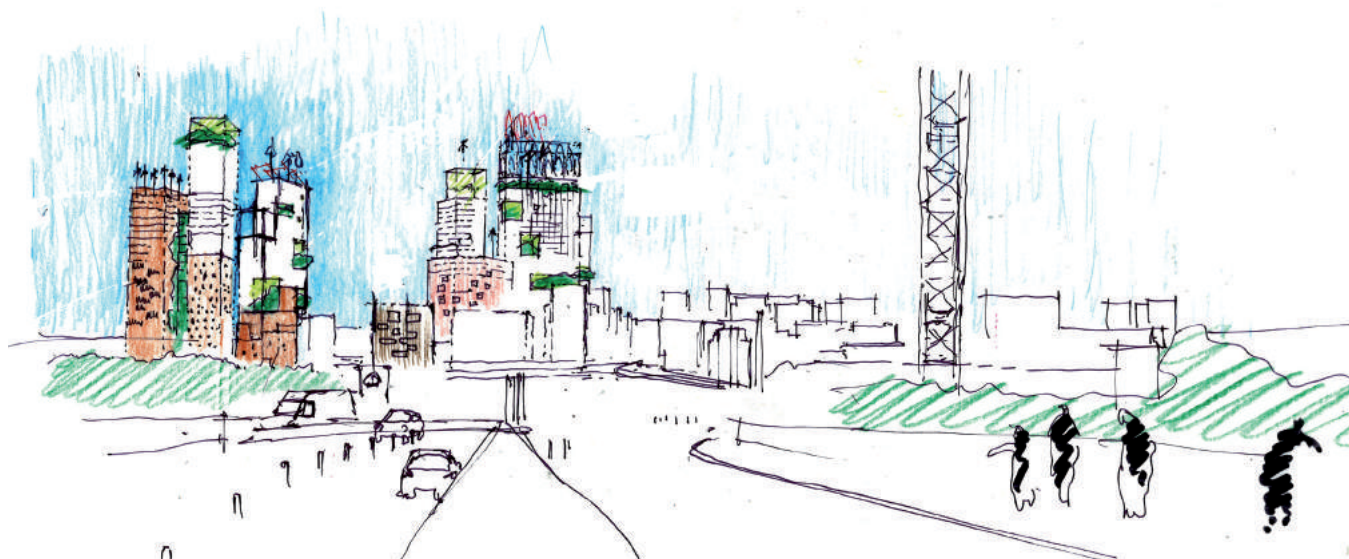
- celle de la ville et du grand paysage,
- celle de l'animation urbaine et de la qualité des continuités à rez-de-chaussée.

L'expression architecturale des IGH ne reproduira pas les erreurs constatées dans certaines grandes opérations urbaines réalisées à Paris après-guerre.

Il est essentiel que la volumétrie de chaque IGH soit pensée à l'échelle de l'îlot. Les IGH envisagés à Masséna-Bruneseau ne sont pas des objets isolés. Ils sont constitutifs d'un rapport avec les espaces publics et avec l'environnement bâti.

À ce titre chaque projet d'immeuble devra répondre aux sujets ci-dessous :

- le rapport au sol
- le rapport aux infrastructures
- le rapport au ciel
- « habiter » les toits



Masséna-Bruneseau, Porte de Charenton



Torre Velasca, 106 mètres
Milan, 1958
BBPR architectes

Des commerces, des cafés et leurs terrasses sont implantés à rez-de-chaussée de part et d'autre de l'accès principal au hall de la tour.



MesseTurm, 257 mètres
Frankfurt-sur-le-Main, 1991
Murphy/Jahn architectes

À rez-de-chaussée, des transparences visuelles sont ménagées à travers le hall quadruple hauteur.



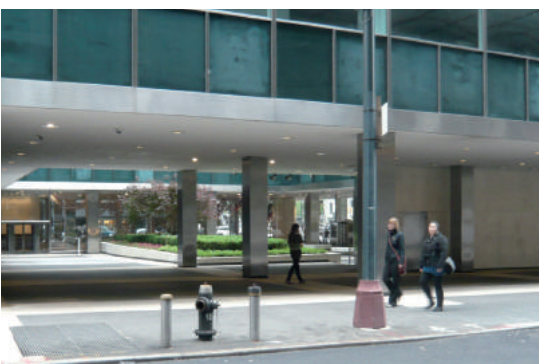
30 St Mary Axe (Swiss Re Building), 180 mètres
Londres, 2004
Foster + Partners architectes

En dépit de sa grande hauteur, cet immeuble est implanté dans la continuité urbaine de ce quartier de Londres.



US Steel Tower, 217 mètres
Pittsburgh, PA, 1970
Harrison Abramovitz and Abbe architectes

Le vaste hall d'accueil est précédé d'un large espace public permettant d'installer des tables en terrasse, dans le prolongement des cafés et restaurants, présents à rez-de-chaussée. L'ampleur du lobby, totalement vitré, laisse deviner l'animation en bas de la tour.



Lever House, 94 mètres
New-York City, NY, 1952
Skidmore, Owings and Merrill
Gordon Bunshaft architectes

L'organisation du corps de bâtiment le plus bas, libère le sol autour d'un patio planté. Des transparences entre les rues et le cœur d'îlot indiquent les cheminements d'accès au hall d'entrée.

Les différents accès aux programmes contenus dans l'IGH seront créés en relation et à niveau avec l'espace public.

a- Le rapport au sol

Les tours seront positionnées très simplement par rapport aux espaces publics. Elles accompagnent le tracé des voies en s'inscrivant dans la tradition parisienne de l'aménagement urbain. Il s'agit de rendre l'appréhension de ces immeubles évidente du point de vue du piéton.

À l'opposé des dysfonctionnements constatés dans les exemples de construction sur dalle, les IGH du quartier Masséna-Bruneseau seront directement connectés au niveau du sol. Les différents accès aux programmes contenus dans l'IGH seront créés en relation et à niveau avec l'espace public. Cette disposition permettra aux espaces publics de bénéficier de l'animation qui se déroulera dans les niveaux d'accueil de ces immeubles (lobby, salons d'accueil, commerces).

Des perméabilités entre les espaces intérieurs et les espaces extérieurs seront recherchées. L'ampleur de ces différents espaces d'accueil (double, triple hauteur...) sera en adéquation avec l'échelle des bâtiments et avec celle des espaces publics le long desquels ils seront implantés (avenue de France, rue Bruneseau, allée Paris Ivry, quai d'Ivry...). Suivant l'implantation des immeubles, la possibilité de créer des halls et atriums traversants sera étudiée. En adéquation avec le traitement qualitatif et paysager des espaces extérieurs adjacents, les commerces et les restaurants situés en pied d'immeubles, participeront à la convivialité du « rez-de-ville ». L'objectif est de créer les conditions d'une animation en soubassement des tours.

Des dispositifs en saillie ou bien des retraits dans les plans de façades participeront au confort des rues, notamment en atténuant les effets d'accélération des vents constatés aux pieds d'immeubles hauts.

b- Le rapport aux infrastructures

Certaines portions des parties basses des IGH se trouveront en rapport immédiat avec le boulevard périphérique. L'épaisseur de ces parties de bâtiments permet d'envisager l'implantation de programmes susceptibles de ne pas être gênés par cette proximité (parkings, grand commerce...). C'est dans ces situations atypiques que devra s'exprimer le rapport indissociable entre infrastructures et architecture ; caractéristique du site Masséna-Bruneseau.

Comme indiqué par ailleurs, aucune partie de façade ne devra être perçue comme secondaire. Cette prescription est essentielle pour les élévations situées à proximité immédiate des infrastructures (boulevard périphérique et ses bretelles, voies ferrées...).



De gauche à droite :
 - Harbour Village 1, 2002, HM architectes
 - Waterstadtoeren, 2004, HM architectes
 - Scheepmakerstoren, 2008, Taco Pino architecture
 - The Red Apple, 2009, KCAP architectes Rotterdam



Westendtower, 208 mètres
 Francfort-sur-le-Main, 1993
 Khon Pedersen Fox, architectes



Sears tower, 442 mètres
 Chicago IL, 1968
 Skidmore, Owings & Merrill



Commerzbank, 259 mètres
 Francfort-sur-le-Main, 1997
 Foster + Partners



Beetham tower, 168 mètres
 Hilton Manchester
 Manchester, 2008
 Ian Simpson architectes



8 Spruce Street, 267 mètres
 New-York City, NY, 2011
 Gehry Partners, LLP

Les volumétries des IGH ne définiront pas d'arase nette correspondant à la simple extrusion d'une enveloppe figurée au plan d'aménagement
 Autoriser des désalignements, décalages, surplombs et jeux volumétriques au sein des parcelles,
 Permettre des saillies qui expriment l'architecture de l'édifice à l'échelle de la Ville et du grand paysage,

c- Le rapport au ciel

Ce point concerne à la fois chaque IGH considéré séparément et l'ensemble constitué par les différents IGH.

L'élaboration d'une silhouette propre à Masséna-Bruneseau tiendra compte de l'ouverture sur le grand paysage de la Seine et de ses rives, vers Paris et le Val-de-Marne mais aussi vers le coteau du 13^{ème} arrondissement. Contrairement au Front de Seine, tous les IGH n'atteindront pas le plafond maximum autorisé. Avec l'avancement des études, la définition de cette silhouette intégrera précisément les études d'ensoleillement.

Les volumétries hautes des IGH seront contrastées. Elles ne définiront jamais d'arase nette correspondant à la simple extrusion d'une enveloppe figurée au plan d'aménagement.

Les parties supérieures des tours devraient être pensées avec une forme de souplesse. Accorder au « sommet » des tours une certaine liberté par rapport aux exigences conventionnelles d'alignement, c'est situer des projets dans le grand paysage. Surplombs, décalages pourraient répondre, à la fois aux préoccupations de développement durable et à une expression dans le grand paysage.

Des écritures variées entre les différents IGH seront recherchées mais une prise en considération des différents projets environnants sera indispensable.

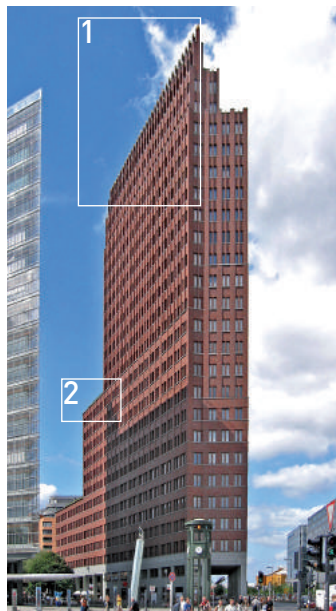
Les espaces particuliers (atriums, jardins d'étage, terrasses panoramiques, « skydeck »...) et les dispositifs permettant de répondre aux exigences de développement durable contribueront à la définition de chaque projet.

Les réponses architecturales apportées à ces trois points devront être en corrélation avec les éléments du diagnostic environnemental pour chaque site d'implantation. Chaque projet d'IGH devra être spécifiquement situé (implantation tenant compte des études d'ensoleillement, aérauliques, acoustiques...).



Maastoren, 182 mètres
Rotterdam, 2010
Dam en Partners architectes

Salles de conférences, de réunions,
implantées en partie haute des
tours



Kollhoff Turm, 120 mètres
Potsdamer Platz Berlin, 1999
Hans Kollhoff
et Jasper Jochimsen architectes

1- deux niveaux de terrasses
d'observation, dans le prolongement
d'un café-restaurant.

2- traitement végétal des toitures
terrasses.



Commerzbank, 259 mètres
Francfort-sur-le-Main, 1997
Fosters + Partners

Espaces atypiques végétalisés.

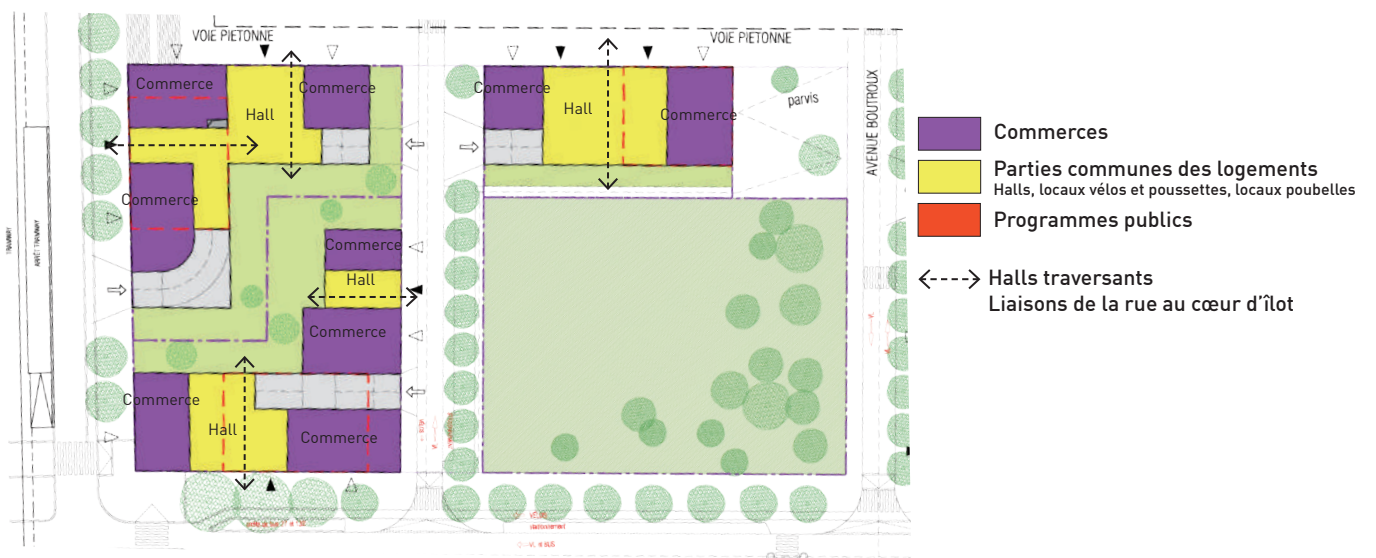
d- « Habiter » les toits et développer des lieux atypiques

Dans le cas des IGH, la création d'espaces atypiques à Paris sera encouragée . Les lieux pourront être situés dans les niveaux intermédiaires des tours mais aussi en parties sommitales et en toitures.

Pour l'ensemble des habitants et des touristes, il pourrait s'agir de créer des terrasses d'observation de la Ville, des lieux d'expositions, mais aussi des restaurants jouissant d'une situation exceptionnelle. Cette liste n'est pas exhaustive.

Pour les utilisateurs quotidiens des tours, il semble intéressant de réfléchir à la création de lieux complémentaires, aux espaces de travail.

Ils pourraient participer à la qualité de vie et à la convivialité au sein des bâtiments.



2- Préconisations communes aux 50 mètres et aux IGH

a- Des rez-de-chaussée partagés

Pour favoriser la création d'un quartier animé, il est essentiel que l'organisation des rez-de-chaussée respecte les dispositions ci-dessous :

- Garantir un linéaire commercial le plus important possible le long des voies publiques principales.

- Dans la mesure du possible, assurer l'accès aux immeubles de logements depuis les cœurs d'îlot aménagés en jardins. Cette disposition permet aux résidents de pratiquer les espaces extérieurs des immeubles de logements. Cette prescription participe également à la volonté d'enrichissement mutuel entre les espaces plantés publics et privés. Il s'agit de favoriser les transparences visuelles entre les espaces publics (avenue, rues, « pocket parks »...) et les jardins d'intérieur d'îlot. Cette ouverture réciproque accroît visuellement les dimensions de l'espace public. Les plantations seront placées à proximité des espaces publics et participeront ainsi à l'ambiance végétale des rues. Afin de prendre en considération la gestion quotidienne des bâtiments par les bailleurs, les immeubles de logements pourront avoir un double accès (côté cœur d'îlot et côté rue). Dans ce cas, les transparences visuelles entre l'espace public, le hall et les espaces extérieurs privés seront recherchées.

Le PLU prévoit que les locaux de collecte des ordures ménagères soient implantés au rez-de-chaussée des immeubles de logements et que les locaux vélos-poussettes soient accessibles depuis le rez-de-chaussée. Le positionnement de ces différents locaux côté jardin préserve le linéaire commercial sur rue. Au rez-de-chaussée, les parties communes peuvent ainsi bénéficier d'une ouverture généreuse sur le jardin. Les halls d'entrée seront donc largement vitrés. Dans la mesure du possible, les locaux destinés au stationnement des vélos, des poussettes, et au stockage des poubelles devront trouver une sortie indépendante des halls d'entrée.

Les rampes d'accès aux parkings souterrains seront implantées et traitées avec soin. Au sein d'un îlot, mutualiser l'accès aux parkings des différents immeubles de logements sera encouragé. Il s'agit de limiter l'impact du nombre de trémies visibles depuis l'espace public..

Côté rue, la hauteur minimum des commerces sera de 3,50 mètres sous toute retombée. Cette hauteur libre devra être augmentée pour les commerces implantés de part et d'autre de l'avenue de France et du boulevard du Général Jean-Simon. Elle sera portée à au moins 4,50 m sous toute retombée. À la base des IGH, la hauteur des commerces sera adaptée aux types de surfaces envisagées.

b- La prise en compte du développement durable

L'aménagement du secteur Masséna-Bruneseau de Paris Rive Gauche s'inscrit dans une démarche de développement durable.

Les projets de bâtiments comme l'aménagement des espaces extérieurs devront répondre aux objectifs de qualité environnementale présentés ci-dessous. Cette liste n'est ni exhaustive, ni restrictive.

Pour limiter les consommations énergétiques et réduire les ponts thermiques, une forte inertie des bâtiments est encouragée (isolation par l'extérieur, emploi de matériaux à forte inertie...).

Les fenêtres et les ouvertures seront équipées de protections solaires afin de limiter l'apport énergétique et les effets de surchauffe, notamment en été. Il s'agira soit de protections extérieures rapportées (volets persiennés, stores, brise-soleil...) soit de vitrages spécifiques. L'architecte prêter attention à la compatibilité entre les caractéristiques des produits verriers et les effets teintés et miroirs qui ne sont pas recherchés. Pour les programmes de bureaux, des solutions alternatives à la climatisation traditionnelle sont envisageables.

Les toitures terrasses plantées sont intéressantes à la fois pour la possibilité de récupération des eaux pluviales et pour une isolation thermique sans apport de matériau manufacturé.

Une partie des eaux pluviales recueillie pourra être stockée sur les terrasses végétalisées ou récupérée pour l'arrosage des espaces extérieurs de chaque lot. Cette gestion des eaux pluviales permet également d'adapter le débit de fuite.

Les confort acoustique, visuel, olfactif et hygrométrique devront être pris en considération dans la conception et dans la réalisation des différents projets.

Pour chaque programme de logements, la SEMAPA demande une certification Habitat et Environnement. La SEMAPA complètera les prescriptions relatives au développement durable par des demandes plus précises formulées dans des cahiers des charges complémentaires.



Les immeubles de 50 m, Bruneseau Sud : des volumétries fragmentées, élancement, balcons, loggias et terrasses...

c- Une architecture exprimant confort et plaisir d'habiter

Dans les rues l'immeuble parisien présente traditionnellement une composition tripartie : soubassement, étages courants, couronnement.

À Masséna Bruneseau l'architecture des nouveaux immeubles pourrait réinterpréter cette disposition, mais de manière contemporaine :

Pour les immeubles de logements :

- Le « soubassement » correspondrait aux premiers niveaux abritant commerces et activités; en relation avec l'animation de la rue et l'échelle du piéton.
- Les « étages courants » seraient à la mesure des constructions environnantes.
- Le « couronnement » concernerait les parties de bâtiments plus effilées, plus variées dans leur découpe et pouvant atteindre le plafond de 50 mètres;

Pour les IGH, le rapport au sol, le corps de l'édifice et la relation au ciel sont développés pages 48 à 51. Il est utile d'insister sur la nécessité de concevoir des Tours composées ; c'est à dire des immeubles constitués de volumes différents, en rapport avec l'espace public, l'environnement bâti et le paysage.

Les projets exprimeront l'intérêt de la hauteur plus importante que le plafonnement général de Paris par rapport au programme considéré. Ils montreront comment cette évolution peut contribuer au plaisir et au confort de vivre dans ce quartier de Paris. Les façades seront expressives. La présence du végétal et des dispositifs de production d'énergie y participeront.

Dans le cas des logements des typologies différentes de la production courante et adaptées à la hauteur permettent d'envisager des immeubles plus épais. Cette épaisseur donnerait plus de diversité et de souplesse dans la forme urbaine.

d- « Parois sur rues et porosité des îlots »

Sur rue, l'enveloppe extérieure des bâtiments sera affirmée mais en y insérant de claires et importantes respirations. Les vues latérales, de l'espace public vers les cœurs d'îlots, seront recherchées, notamment au droit des « pocket parks ».

Des ruptures franches seront donc, tantôt imposées, tantôt recommandées, qu'il reviendra aux maîtres d'œuvre de ménager.

Il en résulte donc deux séries d'indications :

- un alignement significatif des façades au niveau de la rue, mais comportant un certain nombre d'ouvertures vers l'intérieur des îlots.
- une plus grande liberté dans le traitement des parties supérieures des immeubles et des intérieurs.

e- L'extérieur et l'intérieur

Les façades des différents immeubles présenteront un jeu d'oppositions entre les élévations sur rue et les élévations sur les intérieurs d'îlots.

Cependant aucun plan de façade ne devra être traité et perçu comme un arrière.

Cette distinction devra prendre en considération l'orientation des bâtiments par rapport au soleil, notamment dans la conception des espaces extérieurs aménagés dans le prolongement des logements (balcons, loggias, terrasses...).

- Sur rue, les parties basses des façades matérialiseront les limites de l'espace public par des parois « à la fois pleines et calmes, et dont les baies majeures seront essentiellement traitées en creux, sous forme de loggias ».

- Dans les cœurs d'îlot, les façades rechercheront une expression de la vie quotidienne. Les espaces extérieurs des logements seront réalisés sous la forme de balcons, de saillies.



Extérieur et intérieur :

Les façades périphériques des îlots seront conçues en fonction du contexte urbain.

En cœur d'îlot, les façades internes exprimeront davantage la domesticité, par l'utilisation des balcons et terrasses.

f- Matériaux

Il n'est pas prescrit de matériaux particuliers.

Néanmoins, l'emploi de certains matériaux est exclu : verre réfléchissant, verre foncé, pierres agrafées. Les éléments de pastiche d'architecture ancienne ne sont pas souhaités.

Par contre, les dispositifs qui permettent de faire vibrer les façades, tels que les stores et les volets seront recherchés.

Quel que soit le choix effectué, la pérennité et la qualité des matériaux et de leur mise en œuvre, notamment en soubassement, constitueront des critères essentiels d'appréciation.

Lorsque le choix de l'architecte sera arrêté, une première présentation d'échantillons sera faite à la SEMAPA, à l'architecte coordinateur et aux représentants de la Ville de Paris pour juger de leur aspect, de leur nature et de leur couleur. Avant la commande définitive des entreprises chargées de les mettre en œuvre, une seconde présentation des matériaux sera faite in situ et sur un échantillonnage significatif. Des prototypes de façade seront demandés. Toute modification ultérieure devra, sur ce plan, faire l'objet d'une nouvelle approbation de la SEMAPA, de l'architecte coordinateur et des services de la Ville.

g- Clôture et cœur d'îlot

Au sein d'un même îlot, l'harmonisation des clôtures est recherchée. Du fait du nivellement, les limites sur l'espace public et les clôtures entre les différents lots seront donc l'objet d'une coordination entre les différents architectes, l'architecte coordonnateur et la SEMAPA

h- Sigles, enseignes, cellules photovoltaïques

Sur les façades des immeubles de bureaux, le positionnement et le dimensionnement du ou des sigle(s) de chaque société devra être parfaitement intégré à l'architecture de chaque bâtiment. Il est indispensable d'associer l'architecte maître d'œuvre de l'immeuble, l'architecte coordinateur du quartier et l'aménageur à la réflexion du preneur du bâtiment.

L'implantation des enseignes commerciales à rez-de-chaussée devra être réalisée dans un souci de cohérence au sein d'un même immeuble ou bien de plusieurs immeubles mitoyens. En tout état de cause, une concertation devra être envisagée entre le commerçant, l'architecte du bâtiment et l'aménageur. L'architecte du bâtiment élaborera un cahier des charges approuvé par l'architecte coordonnateur et par la SEMAPA.

Le boulevard périphérique est un itinéraire de circulation pour l'aviation civile, emprunté par les hélicoptères. Afin de ne pas perturber leur navigation, les dispositifs de production d'énergie implantés en toiture ou sur les terrasses (cellules photovoltaïques, panneaux solaires eau chaude sanitaire...) ne pourront donc pas être réfléchissants.