

Révision simplifiée
secteur Masséna-Bruneseau
13ème arrondissement

II - Rapport de Présentation



SOMMAIRE

1 - <u>Le diagnostic urbain et l'analyse de l'état initial du site et de son environnement</u>	5
1.1 <u>Le secteur et sa situation dans la ZAC Paris Rive Gauche</u>	5
1.2 <u>L'occupation du site</u>	9
2 - <u>Le projet Masséna-Bruneseau</u>	11
2.1 <u>L'aboutissement d'un long processus de réflexion et d'études</u>	11
2.2 <u>Le parti d'aménagement retenu</u>	14
2.2.1 <u>La morphologie urbaine</u>	14
2.2.2 <u>L'organisation des fonctions urbaines</u>	18
2.2.3 <u>Les équipements</u>	18
2.2.4 <u>La trame des espaces publics</u>	20
2.2.5 <u>La desserte par les transports en commun</u>	23
2.2.6 <u>La présence végétale</u>	25
2.2.7 <u>Les mesures favorisant un aménagement durable</u>	27
3 - <u>Les motifs de la révision simplifiée</u>	29
3.1 <u>Le P.L.U. actuellement en vigueur sur le site</u>	29
3.1.1 <u>Les orientations d'aménagement actuelles</u>	29
3.1.2 <u>Les dispositions réglementaires en vigueur</u>	33
3.2 <u>Justification des nouvelles dispositions proposées</u>	35
3.2.1 <u>Les adaptations d'aménagement</u>	35
3.2.2 <u>L'adaptation du zonage et des dispositions réglementaires</u>	41

<u>4 - Evaluation des incidences des orientations du plan sur l'environnement et prise en compte du souci de sa préservation et de sa mise en valeur</u>	51
<u>5 - Compatibilité de la révision simplifiée du P.L.U. avec le Schéma Directeur de la Région Ile de France (S.D.R.I.F.), le Programme Local de l'Habitat (P.L.H.), le Plan des Déplacements Urbains de l'Ile de France et le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux du bassin de la Seine</u>	53
 <u>Annexe</u>	
24 recommandations énoncées à l'issue des ateliers « grande hauteur » de 2007	55



PRÉAMBULE

En application de l'article R123.2 du Code de l'Urbanisme, le présent document complète le rapport de présentation du P.L.U. de Paris. Il énonce les éléments de diagnostic urbain et d'analyse de l'état initial de l'environnement du secteur Masséna-Bruneseau. Il justifie les modifications apportées aux orientations d'aménagement. Il présente les choix retenus en matière de délimitation des zones et de règles d'urbanisme. Il rend compte de la compatibilité des nouvelles dispositions avec les documents de planification supra communaux, il expose enfin l'évaluation des incidences du projet sur l'environnement, la prise en compte du souci de sa préservation et la mise en valeur du site.

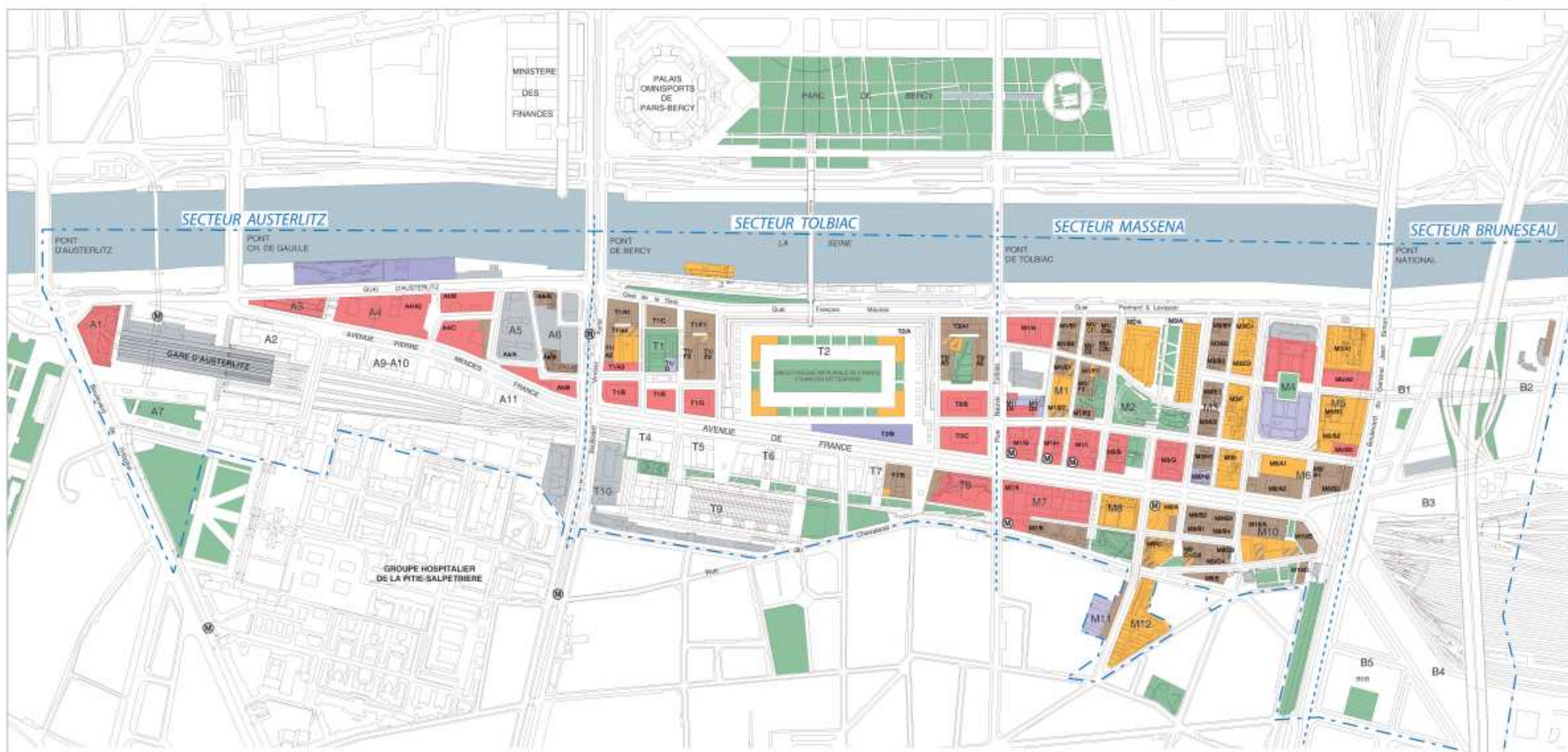
1 - Le diagnostic urbain et l'analyse de l'état initial du site et de son environnement

1.1 Le secteur et sa situation dans la ZAC Paris Rive Gauche

Le secteur Masséna-Bruneseau est l'un des 8 secteurs d'aménagement définis dans la Zone d'Aménagement Concerté (Z.A.C.) Paris Rive Gauche. Cette ZAC a été créée en 1991 afin de valoriser de vastes emprises ferroviaires et industrielles qui tombaient en déshérence. Elle s'étend sur 130 hectares le long de la Seine depuis la gare d'Austerlitz jusqu'au-delà du périphérique et est l'une des plus grandes opérations d'aménagement public en cours à Paris. Elle avait pour objectifs le rééquilibrage des grands équipements et de l'emploi vers l'Est de Paris et de la Région, ainsi que l'ouverture du 13^{ème} arrondissement sur la Seine. Le parti d'aménagement initial structuré autour de la couverture des voies ferrées qui permet d'assurer une continuité entre les quartiers anciens du 13^{ème} arrondissement et la Seine, a été conservé mais de nombreuses adaptations ont été apportées au fur et à mesure de l'avancement de l'opération et de l'évolution du contexte général.

Etat d'avancement de la ZAC

Paris Rive Gauche - Plan par fonction
 Constructions achevées, en cours de chantier, en cours d'étude



- Logements
- Bureaux
- Equipements
- Activités
- Université
- Limite dalle
- Périmètre Zac

SEMAPA - Septembre 2009

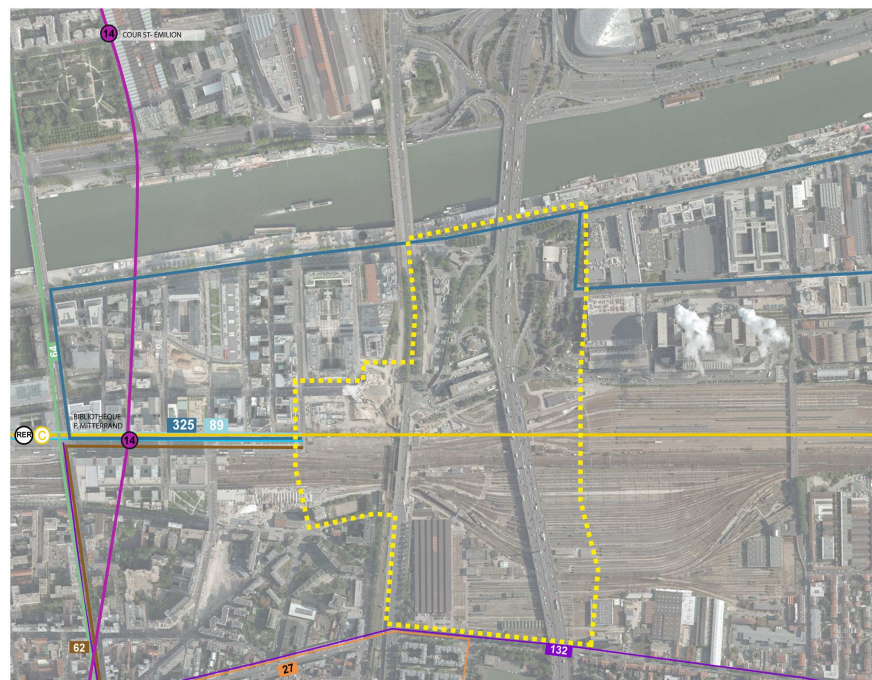
Aujourd'hui, la ZAC Paris Rive Gauche est à peu près à mi-parcours de sa réalisation. Sur les 2 255 000 m² de SHON (Surface hors œuvre nette) figurant dans le dossier de réalisation, plus de 1 110 000 m², soit près de la moitié, sont livrés ou en chantier. Deux des 8 secteurs définis sur l'ensemble de la ZAC sont aujourd'hui achevés : secteurs Austerlitz-Nord et Tolbiac-Nord. Le secteur Masséna-Nord est quant à lui en voie d'achèvement. Sur les secteurs Masséna-Chevaleret, Tolbiac-Chevaleret et Austerlitz-Sud les dynamiques d'aménagement sont bien engagées, de nouveaux programmes vont continuer à s'implanter au fil de la réalisation de la dalle de couverture. Sur le secteur Austerlitz-Gare, les études sont en cours dans la perspective d'une entrée en phase opérationnelle à l'horizon 2012.

Le secteur Masséna-Bruneseau situé en limite sud-est de la ZAC et en limite du 13^{ème} arrondissement de Paris et de la commune d'Ivry sur Seine est le dernier secteur de la ZAC restant à urbaniser. Sur ces 31 hectares occupant l'ancienne zone des fortifications qui ceinturait Paris il s'agit de conclure et de prolonger une des plus grandes opérations contemporaines d'urbanisme de la capitale. Ce territoire caractérisé par une situation singulière en bord de Seine, par le cisaillement des infrastructures routières (Pont National, boulevard périphérique et son diffuseur) et ferroviaires (faisceau de Paris Austerlitz), en limite de Paris et d'Ivry, appelle des réponses urbaines et architecturales adaptées à ce contexte.



Délimitation du secteur Massena Bruneseau

Paris Ivry-sur-Seine



Desserte actuelle en transports en commun

1.2 L'occupation du site

Le territoire de Masséna-Bruneseau est fortement marqué par la présence de grandes infrastructures de transports, le périphérique et son diffuseur relié au quai de la Seine, le boulevard du général Jean Simon traité de façon très routière, le faisceau ferroviaire qui s'élargit vers Ivry. Ces infrastructures génèrent une topographie chahutée par de multiples niveaux de référence (46,9 NVP au niveau du viaduc du périphérique, 42,10 NVP au niveau du boulevard du général Jean Simon et du croisement avec l'avenue de France, 34 NVP au niveau du faisceau ferroviaire). Ces dernières sont à l'origine d'effets de coupure par rapport à la ville d'Ivry et au milieu urbain environnant. Le site est essentiellement desservi par un réseau de voirie primaire, et en matière de circulations douces les parcours quelle que soit leur direction sont découragés voire impossibles.

Le site est principalement occupé par des bâtiments d'activités et les délaissés des infrastructures routières. On y recense les ateliers SNCF (795 emplois), l'hôtel industriel Berlier (350 emplois), le PC de régulation du périphérique (43 emplois), les services municipaux de la propreté (25 emplois), les silos de ciments Calcia (30 emplois). A ce jour aucun bâtiment d'habitation n'est présent sur le site à l'exception de quelques logements de fonction de Voies Navigables de France (VNF). Anticipant sur la mutation à venir du quartier, un programme de 100 logements étudiants et travailleurs sera livré en 2011 le long de la rue Bruneseau à proximité de la Seine. Le déplacement de 2 activités (PC de régulation du périphérique et cimenterie Calcia) est d'ores et déjà programmé. L'hôtel d'activités Berlier sera intégré au futur quartier. Au sud des voies ferrées et le long de l'avenue de la porte de Vitry les ateliers SNCF de maintenance des trains corail sont promis à une mutation à plus long terme. L'urbanisation projetée sur le site tiendra compte des contraintes inhérentes au service public ferroviaire. Côté Seine, le secteur Masséna-Bruneseau jouxte le quartier Ivry Port marqué par la présence de grandes surfaces commerciales (jardinerie Truffaut et magasin Leroy Merlin).

La desserte par les transports en commun est en adéquation avec la faible densité en emplois et en habitat du site. La station « bibliothèque François Mitterrand » accessible par la ligne 14 du métro et le RER C, se trouve à environ 400 m. De plus, deux lignes de bus ont leur terminus à cette même station. Il s'agit des bus n°62 et 89. Le site est également desservi par la ligne PC2 à travers la station qui se trouve sur le boulevard du général Jean Simon.

Le secteur Masséna-Bruneseau est caractérisé par la présence de la Seine et de ses quais sur un linéaire d'environ 350 m. Les berges dédiées actuellement aux activités portuaires doivent faire l'objet d'un aménagement favorisant l'accès au fleuve ainsi que la continuité des promenades vers Ivry dans l'esprit des aménagements réalisés sur le port de Tolbiac. Le secteur Masséna-Bruneseau est mis en relation avec le site Bercy-Charenton dans le 12^{ème} arrondissement de l'autre côté de la Seine par 2 ouvrages de franchissement, pont National et pont du périphérique.

2 - Le projet Masséna-Bruneseau

2.1 L'aboutissement d'un long processus de réflexion et d'études

Le parti d'aménagement découle d'un long processus de réflexion et d'études mené tant à l'échelle locale qu'à l'échelle de Paris et d'Ivry.

En 2000 la Ville de Paris et la SEMAPA lancent un appel public européen de candidature pour bénéficier d'une réflexion urbaine, paysagère et architecturale sur le site Masséna-Bruneseau. En 2002 le jury retient le parti général défini par la société « Ateliers Lion architectes et urbanistes ». Cette dernière proposait une trame viaire renforçant les liens entre Paris Rive Gauche et la Ville d'Ivry et « au sein d'un diffuseur requalifié, des gratte-ciels modérés d'une hauteur conséquente et marquante instaurant une continuité bâtie entre Paris et Ivry ».

En Juin 2006, le Conseil de Paris approuve un Plan Local d'Urbanisme (PLU) prescrivant selon les contextes urbains différentes hauteurs plafonds, la hauteur plafond maximum s'établissant à 37 m. Le PADD (Projet d'Aménagement et de Développement Durable) annonce néanmoins « *Sur des territoires peu ou mal urbanisés, situés notamment au pourtour de Paris, la ville encouragera, dans des opérations publiques d'aménagement, l'expression de formes urbaines et architecturales nouvelles afin de poursuivre l'histoire déjà très riche de l'architecture de Paris et d'éviter que la ville se transforme progressivement en ville musée* ».

En 2007, le Conseil de Paris crée des ateliers « grande hauteur » pour débattre de la question du déplafonnement et sélectionne 3 sites sur la couronne de Paris dont le sous-secteur de Masséna-Bruneseau pour étudier concrètement la possibilité d'y insérer des constructions dépassant la limite maximale des 37 m instaurée par le PLU. Les auditions auxquelles les ateliers ont procédé et les éléments techniques réunis à cette occasion ont conduit à l'établissement de 24 recommandations pour la réalisation des immeubles de grande hauteur*. Sur Masséna-Bruneseau les conclusions du

*Pour mémoire ces dernières ont été jointes en annexe de ce rapport de présentation.

« workshop » se sont révélées très positives. Les travaux réalisés ont montré que le site Masséna-Bruneseau pouvait constituer une opportunité de créativité architecturale en lien avec une ambition environnementale, une mixité programmatique et un souci de qualité urbaine. Les immeubles de grande hauteur induisent une masse critique de logements, de commerces, d'activités, d'équipements, d'espaces verts ; ils permettent de réaliser un vrai quartier de ville favorisant une continuité urbaine de part et d'autre du périphérique. D'une frange délaissée servant d'arrière cour de la Ville peut naître une centralité contemporaine. Favorisant des densités plus élevées à proximité des transports en commun, ils répondent aux exigences d'un d'aménagement durable. Les esquisses proposées s'inscrivent dans la continuité des propositions des Ateliers Lion, elles mettent en relation la restructuration nécessaire du diffuseur du périphérique, la situation de ce site dans le grand paysage de la Vallée de la Seine et des reliefs avoisinants (collines du 13^{ème} arrondissement et plateau d'Ivry) et la possibilité d'imaginer un paysage urbain porteur d'une image dynamique pour Paris et la Métropole.

La délibération du Conseil de Paris de Juillet 2008 lance un processus d'études, de débat et de concertation portant sur l'évolution du paysage parisien sur sa couronne à partir des conclusions des workshops. Il s'agit de poursuivre la réflexion sur les 6 sites qui ont au final été identifiés comme susceptibles d'accueillir des programmes de construction d'immeubles de grande hauteur au cours des prochaines années. Sur ces sites il est proposé que les constructions les plus hautes pouvant atteindre jusqu'à 200 m soient dédiées aux activités économiques ou aux grands équipements, les bâtiments de logements ne devant pas dépasser 50 m.

Le sous-secteur Masséna-Bruneseau comptant parmi les premiers sites prêts à entrer en phase opérationnelle, dès juillet 2008 une nouvelle phase d'études est confiée à la société « Ateliers Lion architectes et urbanistes » dans la perspective de développer un projet d'aménagement intégrant les hypothèses de déplafonnement évoquées ci-dessus.

En mars 2009 le Conseil de Paris lance la concertation liée à l'engagement des procédures nécessaires à la mise en œuvre de ce projet (modification de la ZAC, révision simplifiée du PLU sur le secteur Masséna-Bruneseau).

A l'articulation de Paris et d'Ivry, une nouvelle silhouette urbaine et un nouveau quartier



Vue du quartier Masséna-Bruneseau depuis la Seine à Ivry



Vue du quartier Masséna-Bruneseau depuis le boulevard du général Jean Simon

2.2 Le parti d'aménagement retenu

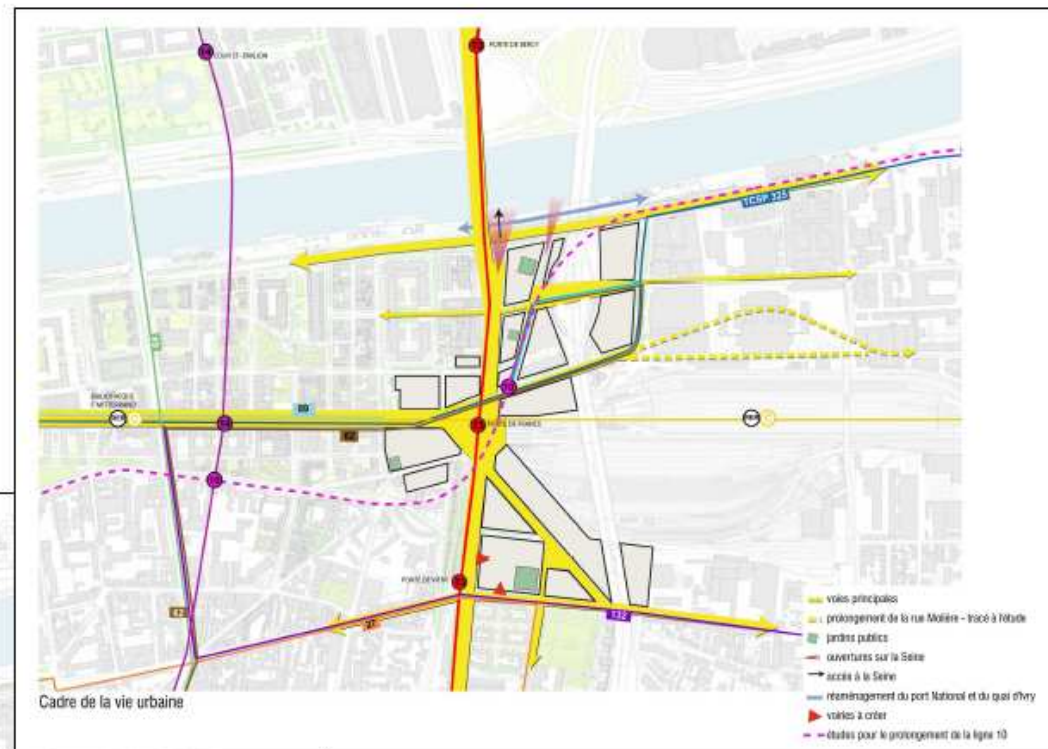
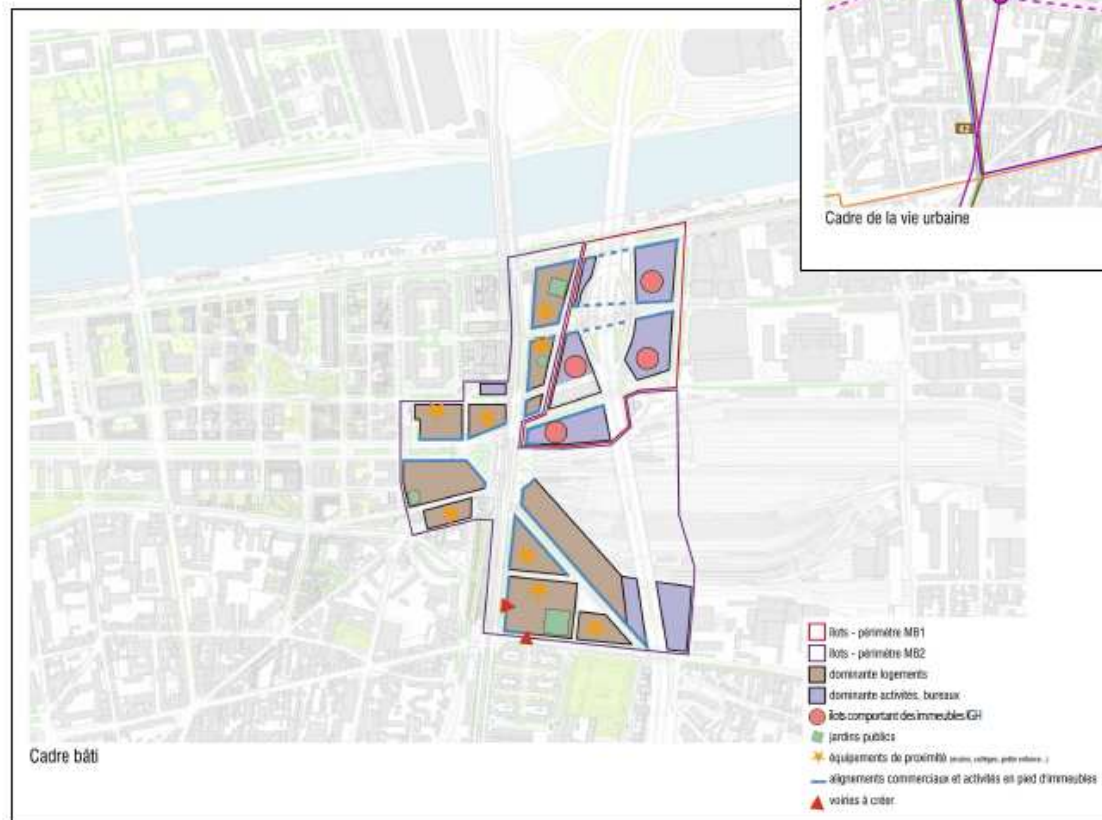
2.2.1 La morphologie urbaine

La morphologie urbaine proposée sur Masséna-Bruneseau, singulière par la présence d'immeubles dépassant le plafond de 37 m, s'attache au grand paysage, à la vision du piéton et à l'intégration dans le milieu urbain environnant. Les considérations relatives à l'aménagement durable ont pris une part essentielle dans la définition du parti d'aménagement, elles sont développées dans le paragraphe 2.2.7.

Les immeubles de plus grande hauteur (d'une hauteur maximale de 180 m) sont limités dans leur implantation aux 4 îlots précisément définis, localisés entre la Seine et les voies ferrées, dont 3 îlots de part et d'autre du diffuseur du périphérique et 1 îlot situé au sud de la rue Bruneseau au débouché de l'avenue de France afin de marquer latéralement le fond de perspective. Leur architecture et leur variation relative de hauteur devra dessiner une ligne de ciel dynamique lisible depuis les lointains, mais aussi depuis la rive droite de la Seine et le périphérique d'où ils seront vus avec un certain recul. Le rapport à la topographie du site, à la Seine et aux grandes infrastructures routières qui le traversent font partie des enjeux de la composition urbaine proposée. La topographie particulière de la vallée de la Seine, celle du viaduc du périphérique, la présence voisine du fleuve, éléments forts de la géographie du lieu, seront pris en compte. Chaque immeuble de grande hauteur devra faire l'objet d'un travail en matière d'accroche au ciel, de volumétrie générale, de traitements des faces ; des effets particuliers seront recherchés sur les bâtiments abritant des fonctions symboliques (par exemple présence d'un grand équipement, belvédère accessible au public). L'ensemble de ces recherches devra contribuer à la construction d'une image urbaine singulière et marquante dans le grand paysage.

Sur les autres îlots du secteur Masséna-Bruneseau, les immeubles principalement destinés au logement et pour au moins 50% d'entre eux au logement social, pourront atteindre un maximum de 50 m. A travers leur implantation, leur volume et leur architecture les nouveaux bâtiments s'attacheront à s'intégrer à l'urbanisme environnant.

Parti d'aménagement Masséna-Bruneseau



Ils se développeront le long de la rive Nord-ouest de la nouvelle rue Berlier, le long de la rive Sud-est de l'avenue du général Jean Simon, de part et d'autre de l'avenue de France, sur l'emplacement du site des ateliers SNCF, au sud du faisceau ferroviaire, le long des nouvelles rues les plus larges et le long de l'avenue de la porte de Vitry. Sur ce site dit Bruneseau-Sud les nouvelles études de schéma ferroviaire engagées en 2009 par SNCF et RFF font état d'une démolition des ateliers de maintenance des trains corail en place au profit d'un réaménagement d'ensemble du site pouvant permettre l'accueil de nouvelles installations de garage et de maintenance des futures rames automotrices. Dès lors, il s'agit de rendre les installations ferroviaires et l'urbanisation compatibles. Cette urbanisation pourrait s'organiser partiellement sur dalle, au-dessus des installations ferroviaires, les immeubles et les espaces publics à venir retrouvant le plein sol au niveau du boulevard du Général Jean Simon et de l'avenue de la porte de Vitry. Le jardin, quant à lui, sera réalisé en pleine terre.

Sur l'ensemble du secteur Masséna-Bruneseau la continuité bâtie le long de l'espace public est privilégiée. Un soin particulier sera apporté au traitement des premiers niveaux et à leur articulation avec l'espace public. Les continuités développées sur les premiers niveaux des immeubles les plus hauts s'attacheront à créer un certain rapport avec la hauteur des immeubles des quartiers environnants. A travers leur implantation les nouveaux immeubles s'efforceront d'abolir les effets de rupture liés aux grandes infrastructures telles que le faisceau ferroviaire et le périphérique, et de réduire l'impact de leurs nuisances sur le nouveau quartier.



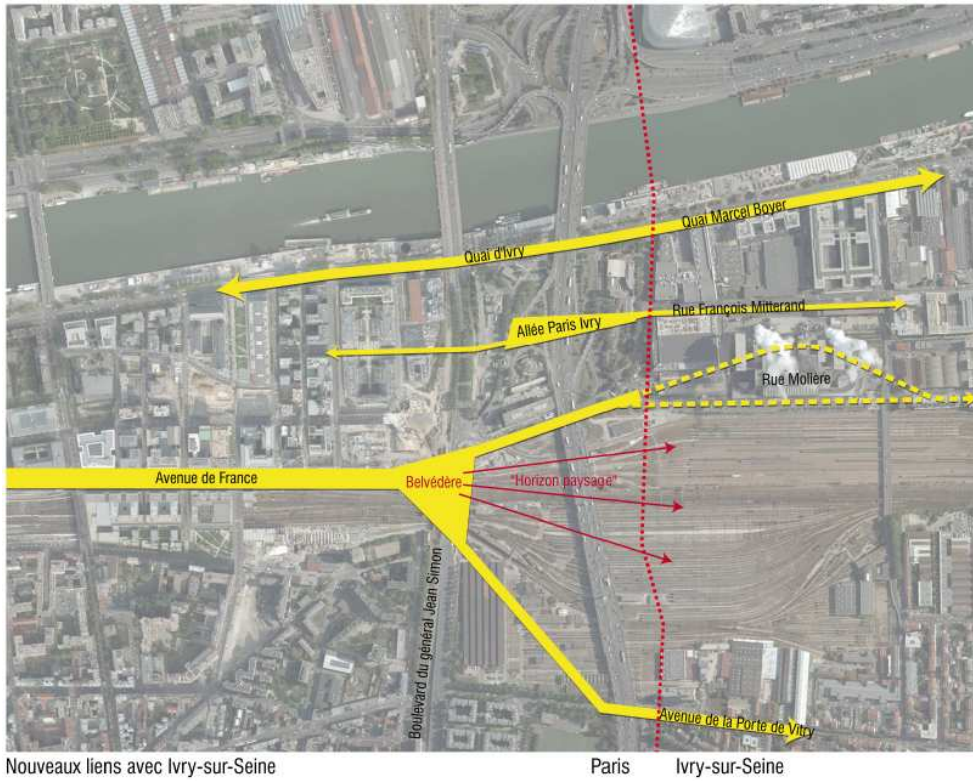
2.2.2 L'organisation des fonctions urbaines

Le principe de mixité urbaine qui prévaut sur la ZAC Paris Rive Gauche est poursuivi. Les immeubles dédiés majoritairement aux bureaux et à l'activité hôtelière se localisent préférentiellement sur les îlots réservés aux constructions les plus hautes (coté Seine de part et d'autre du périphérique et latéralement au débouché de l'avenue de France entre la rue Bruneseau et le faisceau ferroviaire). Les immeubles dédiés principalement au logement (libre et social) se répartissent préférentiellement le long du boulevard du général Jean Simon, au débouché de l'avenue de France et dans la partie sud du quartier dans la continuité du quartier Bédier-Boutroux. Les implantations commerciales privilégient l'allée d'Ivry qui rejoint les équipements commerciaux présents sur la commune d'Ivry, le débouché de l'avenue de France, le boulevard du général Jean Simon et l'avenue de la porte de Vitry. Les commerces associés aux services, aux équipements de proximité et aux activités créatrices d'animation prennent place dans les premiers niveaux des constructions qui marquent la continuité de l'alignement des rues. Les activités de type PME PMI et les pépinières se répartissent au plus près du périphérique dans les premiers étages des immeubles affectés à l'activité et aux bureaux, ou dans des immeubles dédiés. Pour mémoire, comme il est rappelé précédemment, le projet prend en compte le maintien d'activités ferroviaires sur Bruneseau-Sud. Ce site doit en effet pouvoir accueillir de façon pérenne des fonctions d'arrière gare du bi-pôle voyageurs Austerlitz BFM (gare Bibliothèque François Mitterrand).

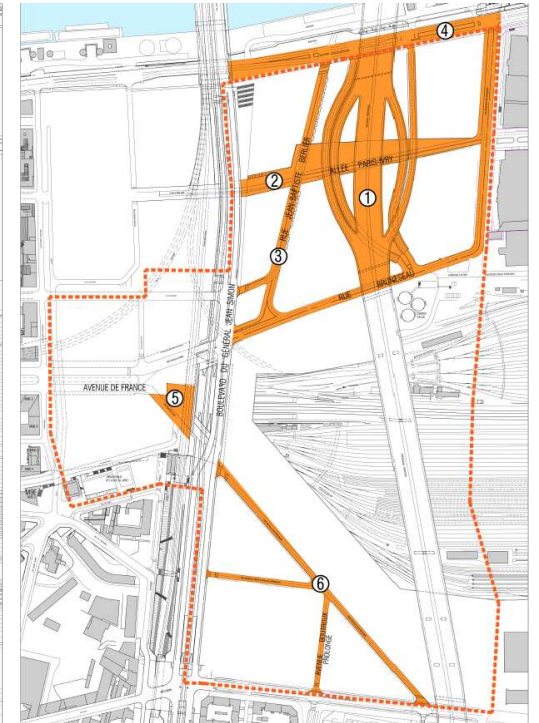
2.2.3 Les équipements

La constructibilité envisagée dans le projet Masséna-Bruneseau en lien avec une modification du plafond des hauteurs autorise un gain de l'ordre de 1 500 logements. En relation avec cette offre de logements majorée et compte tenu des besoins aujourd'hui identifiés sur la ZAC Paris Rive Gauche et dans sa proximité, il y a lieu de prévoir, en plus de l'école initialement programmée dans le secteur Masséna-Chevaleret, 4 équipements pour la petite enfance, 2 écoles, un collège, un gymnase et un espace municipal polyvalent. Au delà de ces équipements publics qui nécessitent pour la plupart d'entre eux des réservations de surface constructible importantes, la Ville de Paris favorisera et encouragera tout nouveau projet d'équipement ou service de proximité, et notamment associatif, dans le domaine médico-social, culturel... dans les premiers niveaux des futurs immeubles de façon à répondre aux besoins diversifiés des occupants de ce

Trame des espaces publics



La trame viaire existante



La trame viaire proposée

nouveau quartier et à renforcer son attractivité. Par ailleurs, l'implantation d'un EHPAD (établissement d'hébergement pour personnes âgées dépendantes) sera prévue dans les constructions à réaliser.

2.2.4 La trame des espaces publics

La nouvelle trame d'espaces publics de Masséna-Bruneseau s'attache à accueillir l'urbanisation nouvelle et à organiser les relations du quartier avec son environnement parisien et ivryen. Dans cet objectif les espaces publics doivent répondre à de multiples enjeux : ouverture à la Seine, réduction de l'impact des grandes infrastructures (périphérique, réseau ferroviaire), mise en place d'une continuité de cheminement au sol, partage des usages donnant la priorité aux circulations douces et aux transports en commun.

Dans cet esprit, les bretelles du diffuseur du périphérique seront reconfigurées pour limiter leur impact et offrir de nouveaux terrains nécessaires au développement du nouveau quartier. Les fonctions de desserte assurées par le diffuseur ne seront pas modifiées.

L'avenue de France sera prolongée et s'ouvrira en « patte d'oie » vers Ivry-sur-Seine. Cette ouverture définira une place triangulaire en belvédère sur le paysage des voies ferrées et sur les lointains d'Ivry. Cette place sera bordée, au nord d'une voie en prolongement de la rue Bruneseau et au sud, d'une voie nouvelle rejoignant l'avenue de la porte de Vitry dans le respect des contraintes ferroviaires.

L'allée Paris-Ivry assurera une relation directe entre le pôle universitaire Paris Diderot, le quartier commercial et le pôle universitaire à venir d'Ivry sur Seine. D'une largeur variable avec un minimum de 16 mètres, elle passera, dans le respect des contraintes ferroviaires, sous la Petite Ceinture, puis sous le boulevard du Général Jean Simon puis sous le périphérique et ses bretelles pour se prolonger jusqu'à la rue Bruneseau et rejoindre la rue François Mitterrand à Ivry.

La liaison avec Ivry sera également affirmée le long de la Seine par la reconfiguration du quai et l'ouverture d'un passage dédié aux circulations douces sous les 2 premières voûtes de la Petite Ceinture et du pont National.

La rue Berlier sera redessinée de façon à s'inscrire dans la trame générale des nouvelles voiries secondaires. Le boulevard du général Jean Simon, actuellement marqué par une ambiance très routière, se trouvera transformé par la requalification de ses espaces publics programmée dans le cadre de l'arrivée du tramway T3. La continuité avec le quartier Boutroux sera assurée par le prolongement de l'avenue Boutroux.

Tous ces nouveaux espaces publics présenteront un gabarit généreux en rapport avec l'échelle des bâtiments. Une place conséquente sera réservée aux circulations douces et aux transports en commun, les trottoirs seront largement dimensionnés, des parcours cyclables seront aménagés, et sera créée une voie bus en site propre permettant d'accueillir notamment le transport en commun « Vallée de Seine ».

2.2.5 La desserte par les transports en commun

Actuellement sous-équipé en matière de transports en commun, le futur quartier Masséna-Bruneseau bénéficiera d'une offre considérablement renforcée.

L'arrivée du tramway T3 sur le boulevard du général Jean Simon est prévue pour 2012, une station baptisée « Porte de France » sera créée au débouché de l'avenue de France, des mesures conservatoires ont été prises pour permettre à terme la création d'une seconde station au droit des quais de Seine. Cette nouvelle offre doublée d'une requalification de l'espace public permettra d'établir des liaisons nouvelles avec les autres quartiers parisiens, du 13^{ème} arrondissement mais aussi du 12^{ème} et notamment le futur quartier Bercy-Charenton.

En 2013 le département du Val-de-Marne prévoit la création d'une nouvelle ligne de bus en site propre desservant le quartier Masséna-Bruneseau et assurant le lien entre Ivry et la station bibliothèque François Mitterrand.

Le prolongement de la ligne 10 figure au PADD du PLU. La SEMAPA aménageur de la ZAC Paris Rive Gauche en lien avec la RATP a engagé des études permettant de prendre les mesures conservatoires nécessaires au prolongement de cette ligne à terme, et de réserver les volumes utiles à la réalisation des tunnels et d'une station. Cette station devrait prendre place rue Berlier à proximité de l'avenue de France. Il est à noter que le prolongement de la ligne 10 est un enjeu porté, auprès du STIF, par la Ville de Paris conjointement avec la ville d'Ivry sur Seine qui envisage le développement d'un nouveau quartier très conséquent (1 400 000 m² de SHON) sur le site d'Ivry Confluence actuellement très déficitaire en matière de transport en commun.

Mettre en lien le réseau des parcs et jardins existants et assurer la continuité des espaces publics



Jardin des Plantes

Jardins de Bercy

Jardin des Grands Moulins

Square public

Stade Boutroux

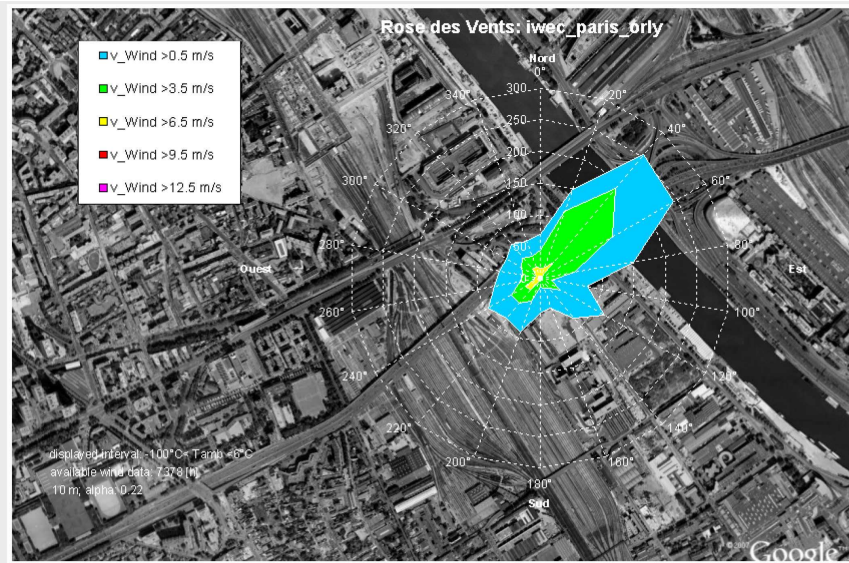
Parc départemental des Cormailles

2.2.6 La présence végétale

Actuellement sur le secteur Masséna-Bruneseau la végétation accompagne le système des voiries primaires, avec notamment, à proximité de la Seine, des arbres de grand développement arrivés à maturité. Plantations d'alignement, végétalisation des talus et des délaissés déterminent toutefois une ambiance qui reste très routière. Marqué par le cisaillement des infrastructures et le déficit de voies secondaires le site est inaccessible aux circulations douces.

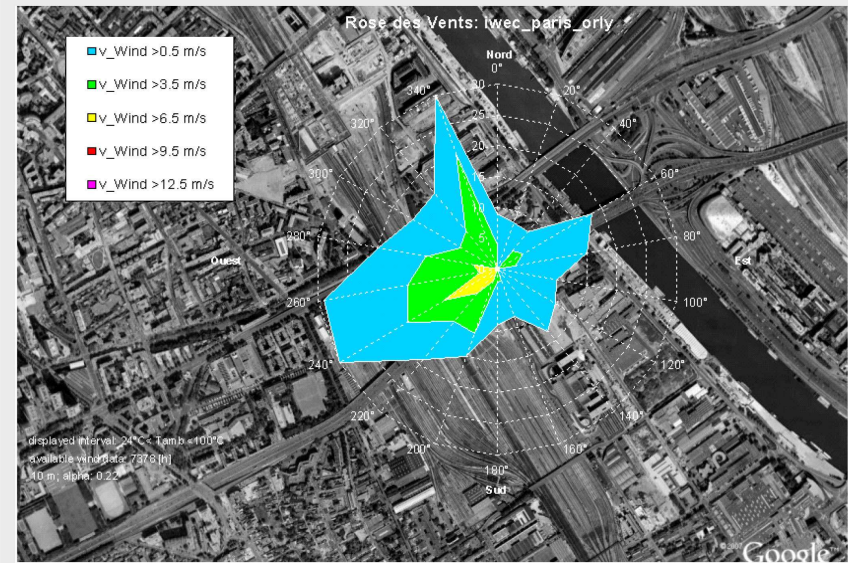
Sur la nouvelle trame des espaces publics les sujets remarquables seront préservés dans la mesure du possible, et la présence végétale sera renforcée et véritablement dédiée à la vie urbaine dans la perspective de faire naître une convivialité au pied des immeubles. Les plantations assureront la qualité et la lisibilité des parcours. Quatre nouveaux espaces verts seront créés dont 3 en plein sol, le jardin projeté le long de la voie prolongeant la rue Eugène Oudiné trouvant place sur la dalle SNCF. Ces espaces verts s'inscriront dans les continuités paysagères entre Paris et Ivry. Le réseau des parcs et jardins (existants et projetés) sera mis en relation pour assurer la continuité des espaces publics et poursuivre la qualité des aménagements urbains de Paris (plantation des quais et des berges, alignements d'arbres le long des voies, parcs publics...).

La végétalisation des espaces libres privés sera exigée sur l'ensemble du secteur Masséna-Bruneseau. Un renforcement de la présence végétale sera encouragé (végétalisation des murs verticaux, des toitures terrasses, des terrasses basses, des patios d'étages, des parties sommitales et des halls).



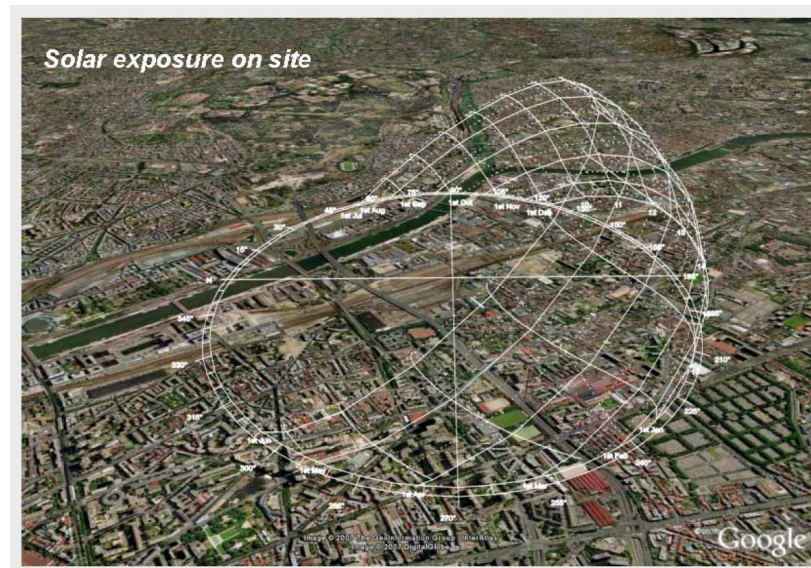
Rose des vents pour températures < 11°C

Transsolar Klima-Engineering Foto 9



Rose des vents pour températures > 25°C

Transsolar Klima-Engineering Foto 10



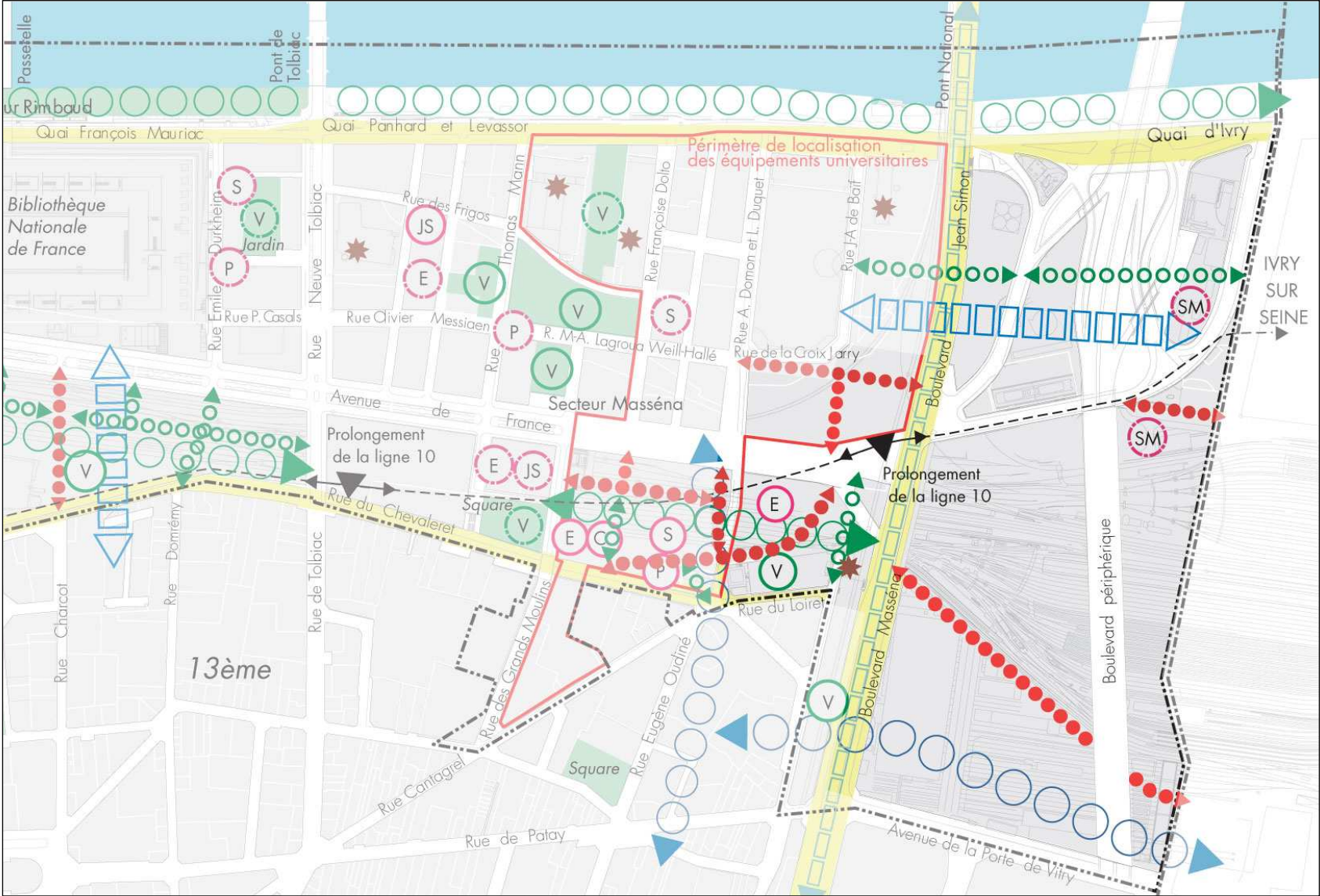
2.2.7 Les mesures favorisant un aménagement durable

La société « Ateliers Lion, architectes urbanistes » a accompagné la définition du parti d'aménagement d'une démarche environnementale en s'appuyant sur le bureau d'étude Transsolar. L'organisation des masses bâties et de l'espace public ont fait l'objet de simulations prenant en compte différents critères environnementaux :

- Exposition à la lumière favorisée tout en garantissant des zones d'ombre en été.
- Recherche de protection par rapport aux vents d'hiver du Nord-est et exploitation des vents d'été rafraichissants du Sud-ouest. Ce dispositif associé au précédent réduit le phénomène d'îlot de chaleur en milieu urbain.
- Orientation générale des bâtiments cherchant à optimiser les apports solaires en hiver et à produire de l'énergie solaire (énergie photovoltaïque, eau chaude sanitaire).
- Répartition des programmes au sein du quartier tenant compte des nuisances et des pollutions.
- Protection des logements et équipements publics des nuisances phoniques par des bâtiments écrans dédiés à des usages de bureaux, de commerces, d'activités ou de services localisés le long du boulevard périphérique.
- Réduction des pollutions assurée par une implantation des bâtiments favorisant la circulation de l'air et par une végétalisation renforcée contribuant à retenir les poussières.

La démarche environnementale sera poursuivie par l'aménageur à travers la rédaction des recommandations urbaines paysagères architecturales et environnementales, partie intégrante des cahiers des charges de cession de terrain remis aux maîtres d'ouvrages des bâtiments. Des préconisations relatives à la récupération des eaux de pluie et au choix énergétiques prenant en compte les objectifs du Plan climat de Paris y seront également formulées. Sur l'ensemble des espaces plantés privés ou publics le recours aux espèces végétales dépolluantes sera encouragé.

Schéma des orientations d'aménagement actuelles



3 - Les motifs de la révision simplifiée

3.1 Le P.L.U. actuellement en vigueur sur le site

3.1.1 Les orientations d'aménagement actuelles

En application des dispositions de l'article L. 123-1 du Code de l'urbanisme, le P.L.U. de Paris comporte des orientations d'aménagement relatives à la Z.A.C. Paris Rive Gauche établies en cohérence avec le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (P.A.D.D.). Ces orientations d'aménagement prennent la forme d'un texte affirmant les grands objectifs urbains sur le site et d'un document graphique en forme de schéma qui précise notamment à l'intérieur de la Z.A.C. Paris Rive Gauche, les principales caractéristiques des voies et espaces publics et la localisation des principaux équipements publics.

Les grands objectifs urbains explicités dans les orientations actuelles concernant la ZAC Paris Rive Gauche et le site Masséna-Bruneseau sont les suivants :

***-Mise en valeur des berges** : garantir le long des berges la continuité des promenades plantées, réservées en priorité aux piétons et cyclistes.... La promenade en bord de Seine sera prolongée entre le pont de Tolbiac et le pont National, suivant des dispositions compatibles avec les activités portuaires installées à cet endroit et ouverte sur l'université et poursuivie jusqu'à la limite communale avec Ivry.*

***-Mettre en place une continuité urbaine et paysagère avec le quartier Patay Masséna et la commune d'Ivry** : Les aménagements prévus entre l'avenue de France, le boulevard Masséna, les rues du Chevaleret et du Loiret, garantissent une mixité urbaine par l'accueil d'activités variées, des commerces et des logements et participent au désenclavement et à la requalification du secteur Oudinet-Chevaleret qui est aujourd'hui isolé par des emprises ferroviaires et le talus de la petite ceinture. Entre le boulevard Masséna requalifié en boulevard urbain dans le cadre du projet de tramway des maréchaux et les limites communales, il convient d'assurer des liens fonctionnels et un paysage urbain amélioré intégrant la présence d'infrastructures majeures telles que le périphérique et ses bretelles d'accès ou le*

Orientations d'aménagement par quartier ou secteur

Légende des schémas *1

Les localisations et caractéristiques des voies, ouvrages publics et espaces verts :

PROJETES :	Equipements publics à créer, ou à modifier	REALISES :
	E : ENSEIGNEMENT JS : JEUNESSE ET SPORT C : CULTURE S : ACTION SOCIALE, ENFANCE ET SANTE T : CENTRE DE TRI DES DECHETS MENAGERS P : PARC DE STATIONNEMENT PUBLIC SM : SERVICES MUNICIPAUX	
	Espaces verts publics à créer, ou à modifier V : ESPACE VERT	
	Voie à créer, ou à modifier	
	Voie piétonne à créer, ou à modifier	

Les liens :

	Désenclaver les quartiers
	Aménager des espaces paysagers en faveur des circulations douces
	Créer ou renforcer la continuité urbaine

Le développement de nouvelles infrastructures :

	Tramway : ligne à réaliser
	Pôle d'échange intermodal à créer ou à restructurer
	Station métro/ RER à l'étude

*1 les textes joints aux schémas précisent et complètent les différents postes de la légende

Les actions d'amélioration de l'environnement :

	Requalifier et mettre en valeur les équipements publics existants
	Requalifier et mettre en valeur les espaces publics
	Couvrir le périphérique ou requalifier ses abords
	Réduire les nuisances phoniques
	Améliorer l'aspect paysager des espaces verts et/ou des équipements sportifs
	Mettre en valeur partiellement ou en totalité le bâti intéressant

Les orientations d'aménagement et de renouvellement urbain :

	Développer ou reconstituer le tissu urbain
	Dynamiser l'activité commerciale
	Développer l'activité économique
	Réhabiliter, restructurer ou reconstituer les ensembles de logement

Les périmètres *2 :

	Zone d'aménagement concerté (ZAC) correspondant intégralement à un secteur de dispositions particulières (règles de construction)
	Autres Zones d'Aménagement Concerté (ZAC)
	Autres secteurs de dispositions particulières (règles de construction)
	Secteur en attente d'un projet d'aménagement global (art. L123-2a)

*2 les périmètres réglementaires figurent dans l'atlas général, les périmètres de ZAC dans les annexes graphiques

réseau ferroviaire et ses installations. Ce projet à long terme, constitue un enjeu déterminant aussi bien pour Paris que pour les communes limitrophes. Sa définition et sa mise en œuvre tiendront compte des contraintes inhérentes au service public ferroviaire.

Entre la station de tramway (T3) du boulevard Masséna et la station Métro/Bibliothèque F. Mitterrand, une correspondance performante sera recherchée.

De plus, il convient également de rappeler les caractéristiques énoncées dans les orientations urbaines de Paris Rive Gauche concernant les espaces publics, l'organisation d'une trame verte et la localisation des équipements :

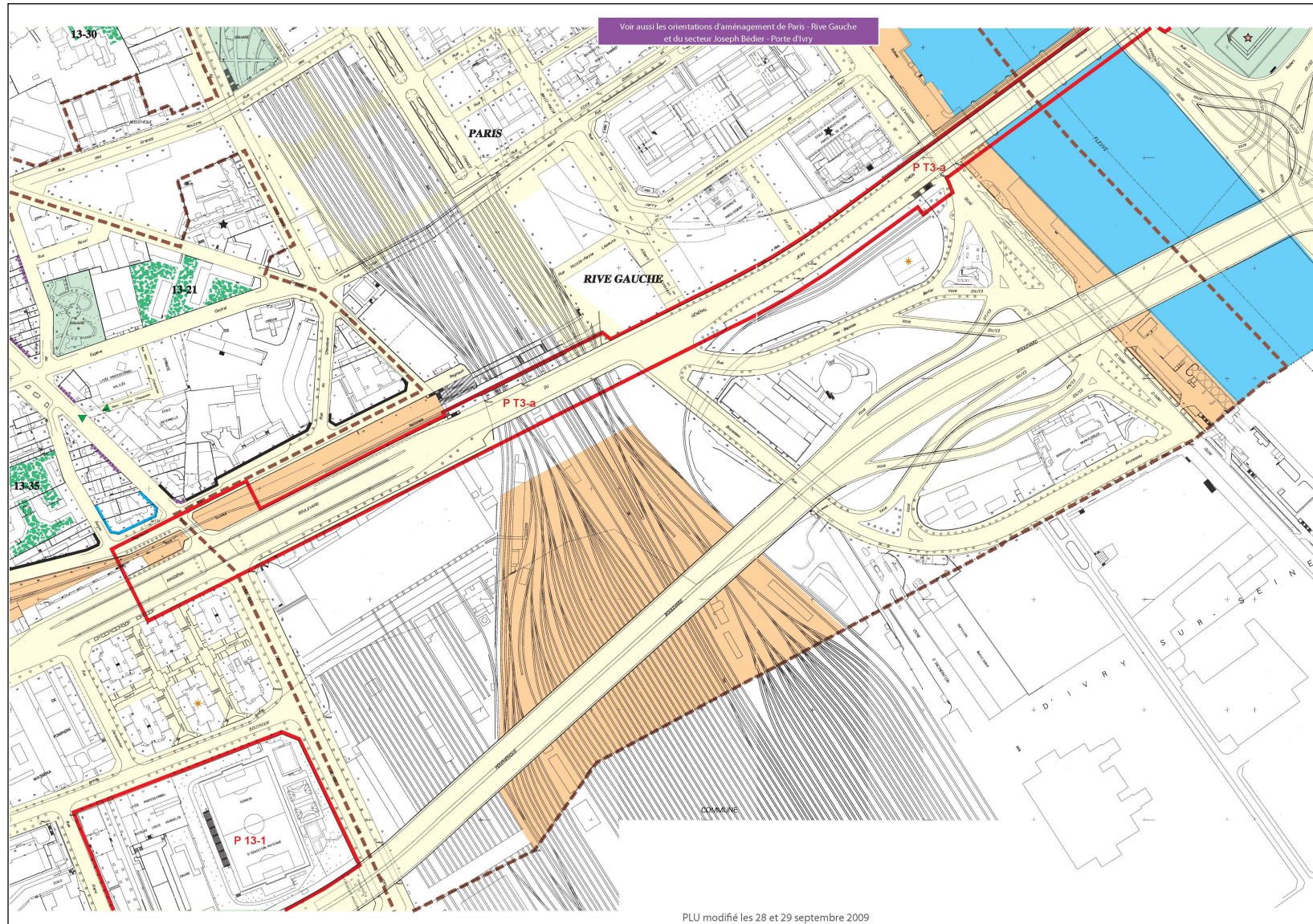
- *Les voies à créer, ouvertes à la circulation automobile ont une largeur de l'ordre de 12 à 18 m.*
- *Les voies à créer pour les piétons et les vélos sont aménagées dans un cadre paysager et peuvent varier de 6 à 16 m de large (voire 22 m lorsqu'elles forment placette).*
- *Une trame verte met en liaison le square Marie Curie et le jardin des Plantes avec la petite ceinture et le boulevard Masséna, et au-delà les communes de Seine-Amont.*
- *Les espaces verts publics et les équipements de quartier destinés aux activités sportives, à la petite enfance, à l'enseignement (2 écoles sur le secteur Masséna) et à la culture sont figurés sur le schéma d'aménagement.*
- *Le maintien de la petite ceinture et la conservation de la gare Masséna sont prévus.*

Sur le secteur Masséna-Bruneseau 2 équipements de proximité figurent sur le schéma des orientations urbaines, une école et un espace vert au Sud de l'avenue de France.

Concernant la constructibilité générale de la ZAC Paris Rive Gauche, il est énoncé dans ce même document :

« L'opération d'aménagement Paris Rive Gauche présentera, à terme, une densité globale comparable à celle des deux quartiers environnants (Gare et Salpêtrière de l'ordre de 1,7) sans excéder 2 255 000 m² HON à créer à l'intérieur du périmètre de la ZAC. »

Extrait de l'Atlas général du PLU, état actuel



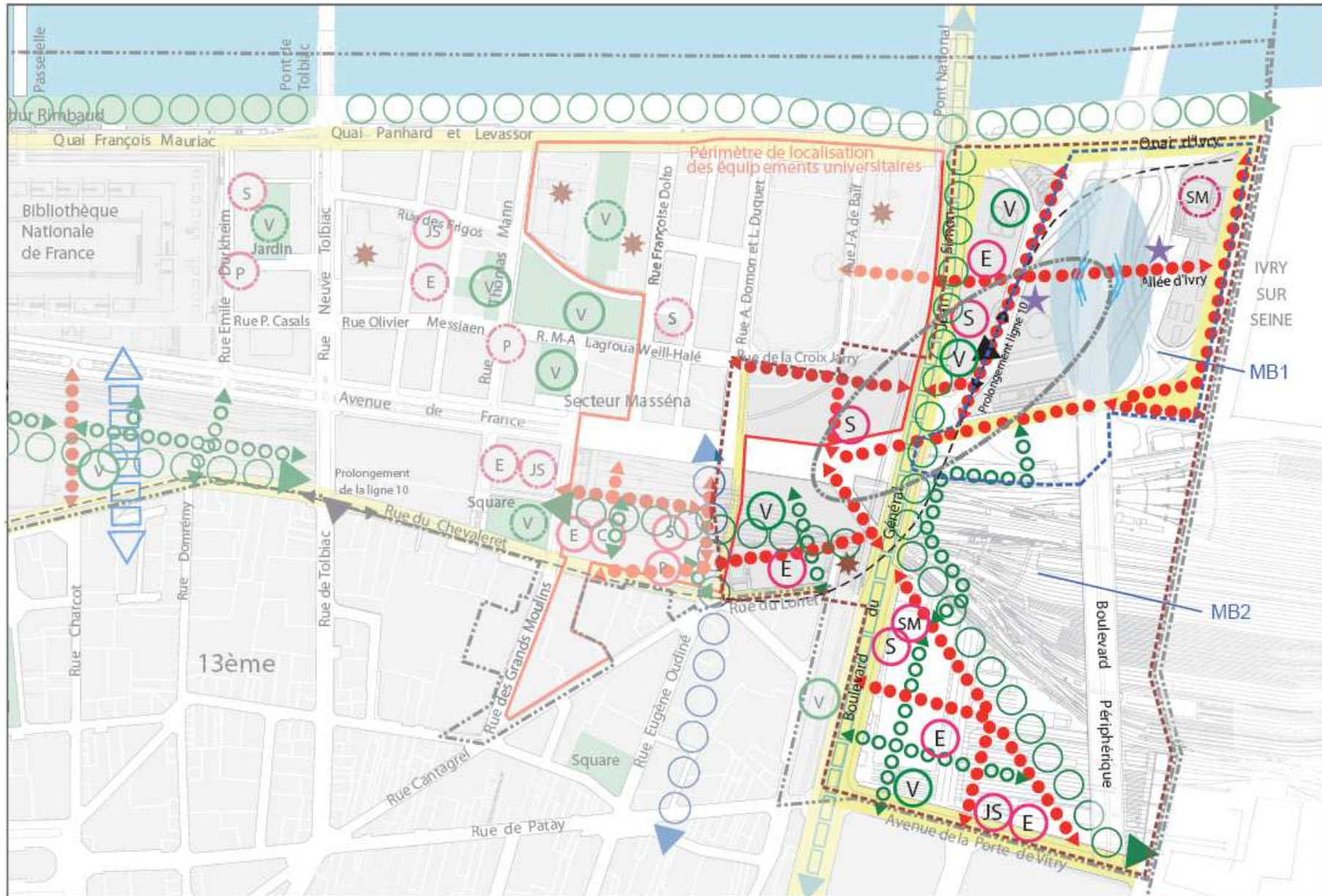
3.1.2 Les dispositions réglementaires en vigueur

Le P.L.U. approuvé par délibération du Conseil de Paris en date des 12 et 13 Juin 2006 classe la majeure partie du secteur Masséna-Bruneseau en zone Urbaine Générale (zone UG) à l'exclusion de l'emprise ferroviaire qui est classée en zone Urbaine de Grands Services Urbains (zone UGSU).

A l'intérieur du périmètre de la Z.A.C. Paris Rive Gauche, s'applique l'ensemble des dispositions réglementaires des zones UG et UGSU dont certaines sont particulières au secteur :

- comme tous les autres secteurs inclus dans une orientation d'aménagement, le secteur Paris Rive Gauche n'est pas soumis aux règles de coefficient d'occupation des sols (C.O.S.). Sa constructibilité est fixée par une densité globale inscrite dans l'orientation d'aménagement du secteur ;
- à l'exclusion des terrains situés en bordure des voies périmétrales, le gabarit-enveloppe en bordure de voie applicable se compose d'une verticale attachée à la surface de nivellement de l'îlot au droit du terrain concerné et limitée par une horizontale fixée à 37 mètres (article UG.10.2.4).

Schéma des orientations d'aménagement proposées dans le cadre de la révision simplifiée du PLU



3.2 Justification des nouvelles dispositions proposées

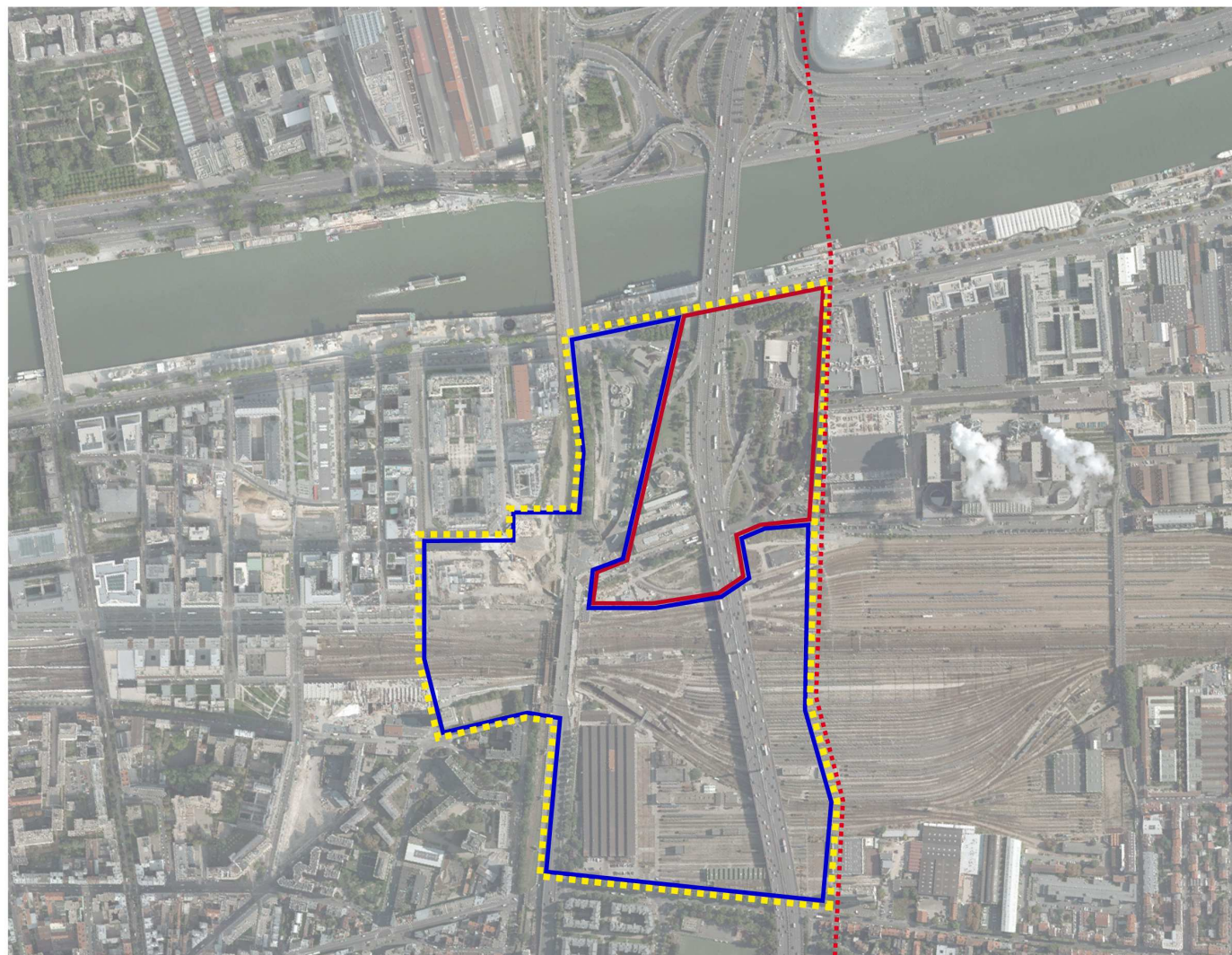
3.2.1 Les orientations d'aménagement

A l'issue d'un processus de réflexion mené à différentes échelles, échelle de Paris et d'Ivry, échelle de la ZAC et de son proche environnement, échelle du site proprement dit, le secteur Masséna-Bruneseau fait l'objet de nouvelles orientations d'aménagement en terme de formes urbaines (intégration d'immeubles de grande hauteur pouvant atteindre 50 m ou 180 m selon leur localisation) mais aussi en terme de constructibilité (augmentation d'environ 200 000 m² par rapport à la constructibilité initialement envisagée).

Ces nouvelles options ont été arrêtées en prenant en compte les objectifs déclinés dans la délibération des 9 et 10 mars 2009 engageant la procédure de révision simplifiée du PLU, à savoir :

- Développer une polarité urbaine plus conséquente à l'articulation des territoires de première couronne d'Ivry Port et de Bercy-Charenton, et par un supplément de logements et d'emplois mieux répondre aux besoins posés à l'échelle de Paris et de la Métropole.
- Créer une silhouette urbaine marquante répondant aux enjeux de grand paysage posés sur le site, intégrer les grandes infrastructures routières et ferroviaires présentes tout en réduisant l'impact de leurs nuisances sur le futur quartier.
- Mettre en place une trame d'espaces publics apte à favoriser les relations avec l'environnement urbain constitué ou à venir (secteur Masséna, quartier Bédier Boutroux, quartier Ivry-Port sur la commune d'Ivry).
- Répondre aux besoins d'équipements de proximité générés par un programme de logements majoré et aux nouveaux besoins identifiés dans cette partie du 13^{ème} arrondissement.

Délimitation des deux périmètres MB1 et MB2



Périmètres MB1 et MB2

Paris

Ivry-sur-Seine

-  secteur Massena Bruneseau
-  périmètre MB1
-  périmètre MB2

Ces objectifs ont été traduits et approfondis dans le document relatif aux orientations d'aménagement (texte et schéma). Sous le titre « développer l'intensification urbaine sur le quartier Masséna-Bruneseau » sont prescrits :

- la création de 2 périmètres répondant à des morphologies urbaines nouvelles, périmètre MB1 au Nord Est comportant des immeubles pouvant atteindre 180 m de hauteur destinés essentiellement aux activités économiques, périmètre MB2 sur le reste du secteur accueillant des immeubles pouvant atteindre 50 m de hauteur.
- la mise en œuvre d'un principe de continuité bâtie le long de l'espace public par des immeubles implantés majoritairement à l'alignement et s'harmonisant avec le paysage urbain environnant.
- la recommandation d'un soin particulier à apporter au traitement des premiers niveaux des immeubles et à leur articulation de plain-pied avec la rue ainsi qu'au traitement des volumes hauts émergents constituant la ligne de ciel. Est également notifiée la nécessité d'études d'ensoleillement préalables à toute construction de façon à garantir de bonnes conditions d'éclairage, ainsi que celle d'une implantation des immeubles accompagnant les effets de rupture du périphérique. Par ailleurs des solutions seront recherchées afin de protéger le quartier des nuisances acoustiques et atmosphériques liées à la présence du périphérique par l'implantation des immeubles ou la mise en place de dispositifs adéquats.

La trame des espaces publics décrite répond à 3 objectifs : renforcement des liaisons avec Ivry et les quartiers environnants, accueil généreux des circulations douces et des transports en commun, développement d'une vraie convivialité au pied des immeubles (aménagements favorisant les pauses déjeuners extérieures en été, les activités de terrasses au pied des immeubles réunissant bureaux et commerces, les jeux des enfants et la rencontre des parents à proximité des équipements scolaires, ...). La présence d'immeubles de grande hauteur s'accompagne d'espaces publics plus largement dimensionnés : des emprises de 12 à 25 m sont prévues pour les nouvelles voies du quartier Masséna-Bruneseau ainsi que des surlargeurs sur l'allée Paris-Ivry. Par ailleurs quatre nouveaux squares sont créés, dont 3 en pleine terre, parmi lesquels le plus vaste couvre plus de 3 300 m². Il est également spécifié que les plantations prévues sur les espaces publics assurent la qualité et la lisibilité des parcours vers les espaces verts récréatifs existants et à venir.

Il est mentionné que les implantations commerciales favorisent les liens avec les quartiers environnants et privilégient l'allée Paris Ivry ainsi que le boulevard du Général Jean Simon et que le projet s'appuie sur une amélioration substantielle des transports en commun.

L'implantation de services et d'équipements de proximité devra également être recherchée dans les premiers niveaux des immeubles de manière à répondre, au-delà de l'offre de commerces et des équipements publics programmés, aux besoins diversifiés des futurs occupants de ce nouveau quartier, et à participer à l'animation de l'espace public.

Enfin il est annoncé que « l'opération Paris Rive Gauche présentera à terme, une densité globale de 1,9 qui reste proche de celle des 2 quartiers environnants (Gare et Salpêtrière de l'ordre de 1,7) sans excéder 2 455 000 m² HON à créer à l'intérieur du périmètre de la ZAC ».

Ces différentes orientations sont transcrites dans le schéma qui accompagne le texte. Le schéma figure également l'ensemble des équipements prévus sur le quartier dont les équipements nouveaux.

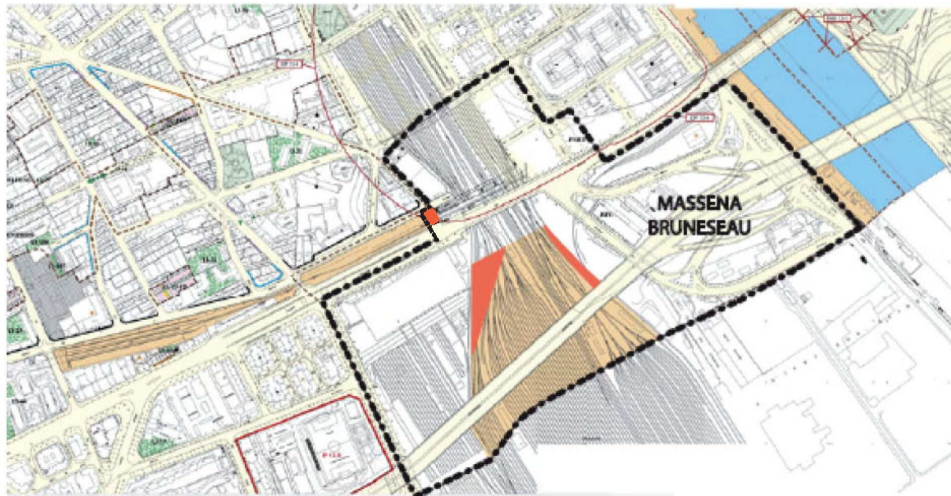
Ainsi dans le nouveau quartier à naître sur le secteur Masséna-Bruneseau la morphologie urbaine proposée contribuera à faire évoluer le paysage parisien tout en donnant une identité particulière à ce site. Paris, riche de son patrimoine architectural, loin de s'enfermer dans une image de ville musée, pourra continuer à s'enrichir de nouvelles formes urbaines.

Cet urbanisme intégrant des immeubles de grande hauteur permet de répondre à d'autres finalités. La Z.A.C. Paris Rive Gauche avait comme objectif le rééquilibrage des activités économiques vers l'est de la ville et plus généralement vers l'est de la région. Le projet Masséna-Bruneseau propose, là où l'implantation d'immeubles de plus grande hauteur est favorisée, un secteur à majorité d'activités comprenant des bureaux, des commerces, des activités hôtelières. En outre sur l'ensemble du quartier des locaux d'activités trouveront place dans les premiers niveaux des bâtiments ou dans des immeubles dédiés. Cette proposition renforce le rééquilibrage est/ouest de la capitale visé depuis l'origine de la ZAC

Paris Rive Gauche. Mais ce développement économique indispensable doit aussi laisser la place à la construction de logements qui fait défaut à Paris. Les nouvelles formes urbaines proposées permettent de répondre plus efficacement aux besoins de logements dans la capitale grâce à un gain très notable en terme de constructibilité, tout en favorisant des espaces libres généreux.

Par ailleurs les formes urbaines envisagées permettent d'optimiser l'intégration des contraintes générées par les grandes infrastructures présentes à Masséna-Bruneseau. Les constructions hautes ne font pas obstacle aux vents dominants et favorisent la dispersion des polluants. En outre, l'implantation des immeubles de logements en retrait et protégés des grandes infrastructures vise à les mettre à l'abri des nuisances. Des études d'ensoleillement ont d'ores et déjà présidé au positionnement potentiel des constructions les plus hautes de façon à garantir une exposition satisfaisante des espaces publics les plus fréquentés (squares) et des constructions voisines à venir.

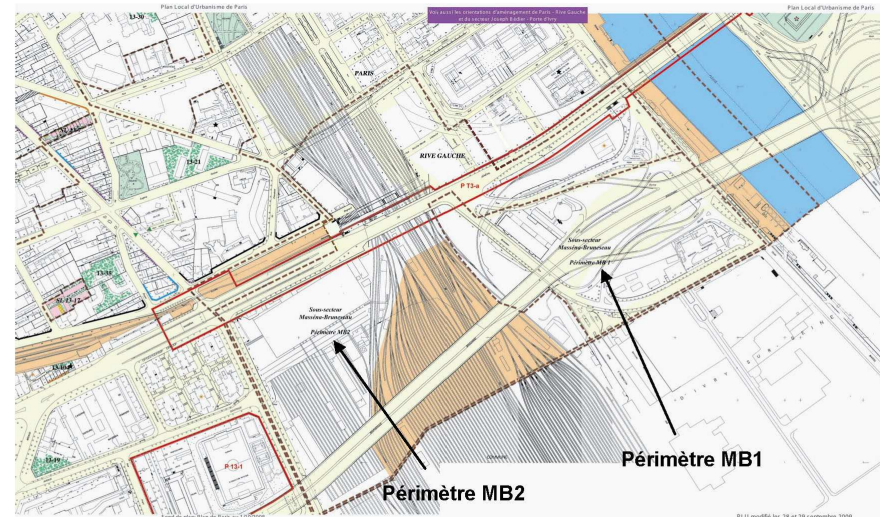
En place du no man's land actuel marqué par la coupure du périphérique qui fait figure de frontière entre les territoires de Paris et d'Ivry, le projet propose la création d'un quartier aux fonctions diversifiées assurant la liaison entre Paris Rive Gauche et le territoire voisin d'Ivry. En cela il participe de façon très concrète à la construction d'une métropole s'affranchissant des limites de la ville capitale.



Réduction de la zone UGSU

Surface UGSU passant en zone UG

Extrait de l'Atlas général du PLU, état projeté
Les 2 périmètres de dispositions particulières MB1 et MB2



--- Secteur de dispositions particulières Masséna-Bruneseau incluant deux périmètres de dispositions particulières distinctes MB1 et MB2

3.2.2 L'adaptation du zonage et des dispositions réglementaires

- L'adaptation du zonage

Afin de tenir compte des emprises bâties figurées dans le projet d'aménagement proposé par la société Ateliers Lion, architectes urbanistes, une partie des terrains situés de part et d'autre du faisceau ferroviaire et actuellement classés dans la zone UGSU, sont intégrés à la zone UG. Ce changement de zonage, qui permet de mieux encadrer par des constructions le belvédère à créer au débouché de l'avenue de France, participe du projet de transformation du paysage aux abords du faisceau ferroviaire en permettant la production d'une forme urbaine spécifique. Cette adaptation se fait dans le respect du service public ferroviaire conformément à l'article UG.2 .1 alinéa h en vigueur portant sur les occupations et utilisations du sol soumises à conditions particulières, « *les constructions, installations et ouvrages nécessaires au fonctionnement des réseaux publics existants sont admis, sous réserve de leur intégration convenable dans le site* ». Une autre modification de la zone UGSU s'attache à l'environnement immédiat de la gare Masséna aujourd'hui désaffectée et propriété de la ville de Paris. Le bâtiment est promis à une restructuration dans la perspective d'une nouvelle affectation. Il est ainsi proposé de classer en zone UG la partie du terrain attenant au bâtiment de la Gare ce qui contribue à réduire légèrement la partie Nord -est de la zone UGSU correspondant à la petite ceinture.

- L'adaptation des règles d'urbanisme

Dans ses grandes lignes, le projet d'aménagement du secteur Masséna-Bruneseau respecte les dispositions réglementaires du PLU. Toutefois, des adaptations sont nécessaires pour prendre en compte le parti général du projet notamment le remodelage de la ligne de ciel qu'il propose.

Ces adaptations concernent l'ensemble du secteur ou sont spécifiques à certaines de ses parties. Le projet d'aménagement distingue deux types de remodelage de la ligne de ciel qui rendent nécessaires non seulement la création d'un *sous-secteur Masséna-Bruneseau* au sein du *secteur de dispositions particulières Paris Rive Gauche* mais aussi la création de deux périmètres au sein du *sous-secteur Masséna-Bruneseau*. Ces deux périmètres correspondent en effet à des formes urbaines différenciées, caractérisées par l'application de mesures de déplafonnement distinctes :

- Le périmètre dénommé « MB1 » est destiné à accueillir des immeubles d'une hauteur maximale de 180 mètres. Compris entre la Seine, le faisceau ferroviaire, la rue Jean-Baptiste Berlier reconfigurée et la limite communale d'Ivry, il s'étend sur 9 hectares et est amené à accueillir des immeubles de grande hauteur sur quatre îlots bien délimités.

- Le périmètre dénommé « MB2 » est destiné à accueillir des immeubles d'une hauteur maximale de 50 mètres. D'une superficie de 22 hectares, il comprend : les îlots compris entre la rue Jean-Baptiste Berlier et le boulevard du général Jean Simon situés à proximité de la Seine, les îlots situés au débouché de l'avenue de France et enfin, les îlots compris entre le faisceau ferroviaire, le boulevard du général Jean Simon et l'avenue de la porte de Vitry, occupés par les ateliers de la SNCF.

Les adaptations prévues portent sur quatre articles du règlement de la zone UG relatifs à l'implantation des constructions par rapport aux voies (article UG.6), la hauteur maximale des constructions (article UG.10), l'aspect extérieur des constructions (article UG.11) et les espaces libres et plantations (UG.13).

a) Des règles d'implantation en bordure des voies adaptées à la création d'un nouveau paysage de la rue (article UG.6)

A l'intérieur du secteur Masséna-Bruneseau, la recherche de nouvelles formes urbaines marquées par des immeubles de grande hauteur oblige à assouplir la règle d'implantation des constructions à l'alignement ou à la limite de fait des voies.

Afin de favoriser la création d'un paysage de la rue qui assure une continuité des masses bâties le long de l'espace public mais qui offre également des vues multiples et variées sur le bâti environnant, la ligne de ciel, les bords de Seine et l'architecture des nouvelles constructions, il paraît nécessaire d'introduire dans le règlement du PLU un nouvel article UG.6.3 qui indique les dispositions particulières applicables à l'intérieur de ce périmètre.

Cet article précise que les possibilités de retraits de façades ou de parties de façades, au sol ou en étage, sont subordonnées à l'aménagement d'espaces libres de qualité ou à l'expression d'une recherche architecturale.

Afin de favoriser notamment la réalisation de parvis devant les immeubles de grande hauteur, les espaces libres aménagés dans les retraits au sol pourront être construits en sous-sol jusqu'à l'alignement ou la limite de fait de la voie. Leur qualité devra toutefois satisfaire aux dispositions de l'article UG.13.

En application des dispositions particulières au secteur, introduites à l'article relatif à l'aspect des constructions aux différentes échelles du paysage urbain (article UG.11.1.3 (§ 5°)), tout retrait en étage aura vocation à animer les façades et/ou participer à l'enrichissement de la volumétrie d'ensemble des constructions.

b) Un plafonnement des hauteurs adapté à la création de nouvelles formes urbaines (article UG.10.1)

Le projet d'aménagement mis au point par Ateliers Lion, architectes urbanistes, prévoit la création d'un tissu urbain caractérisé par la construction, dans le périmètre MB2, d'immeubles d'une hauteur maximale de 50 mètres principalement destinés à l'habitation et dans le périmètre MB1 d'immeubles d'activités qui peuvent atteindre une hauteur maximale de 180 mètres, sur les quatre îlots définis par la trame viaire.

Justifiées par la volonté de favoriser une aération du tissu urbain, de marquer le paysage général du site de Paris et de donner à l'ensemble du nouveau quartier une identité qui lui soit propre, ces hauteurs maximales ne peuvent être atteintes sans une modification du Plan général des hauteurs qui fixe actuellement une hauteur plafond de 37 mètres sur l'ensemble du *sous-secteur Masséna-Bruneseau*.

Afin de permettre la création des formes urbaines imaginées par l'auteur du projet d'aménagement, le Plan général des hauteurs est modifié. Sont prescrites des hauteurs plafond de 180 mètres à l'intérieur du périmètre MB1 et de 50 mètres à l'intérieur du périmètre MB2.

Par ailleurs, l'ambition environnementale du projet d'aménagement rend nécessaire la création d'un dispositif réglementaire qui vise à favoriser l'implantation en toiture d'installations techniques économisant l'énergie ou produisant de l'énergie renouvelable sans pour autant réduire la constructibilité des terrains.

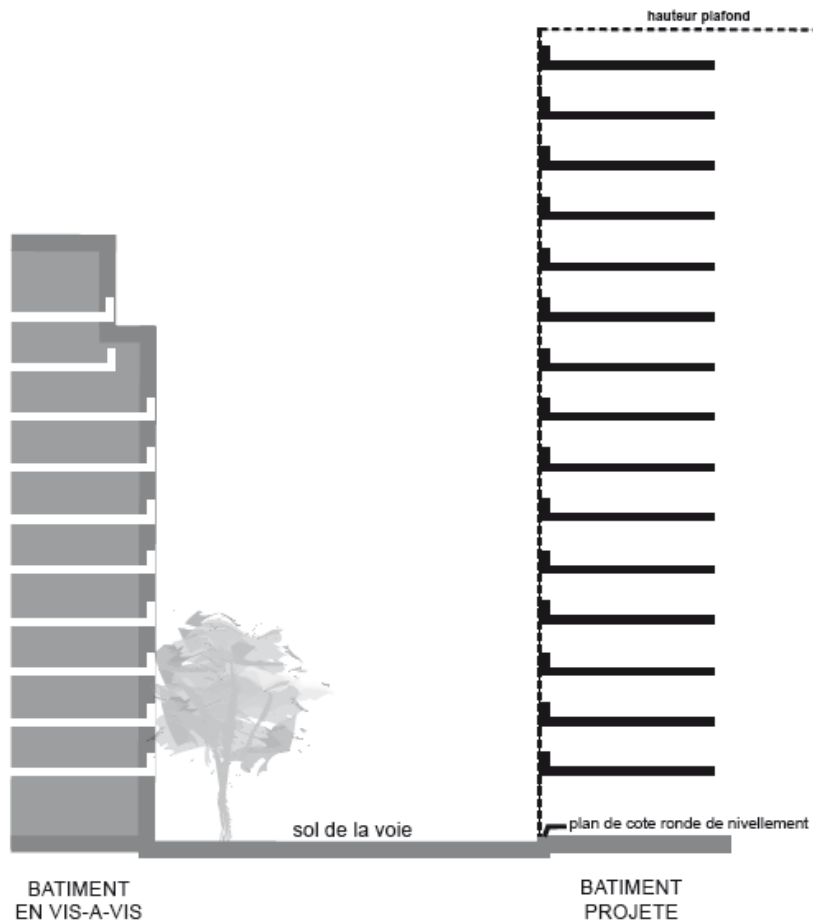
Actuellement accordée sur l'ensemble du territoire parisien pour des travaux sur les constructions existantes, la possibilité d'un dépassement de la hauteur plafond par ces installations est étendue aux constructions neuves situées à l'intérieur du périmètre MB2. Cette disposition, introduite au § 5° de l'article UG.10.1 relatif aux dispositions particulières applicables dans certains secteurs, est reprise à l'article UG.11.2.3 relatif aux saillies des dispositifs destinés à économiser de l'énergie ou à produire de l'énergie renouvelable dans les constructions.

**SOUS-SECTEUR
MASSENA-BRUNESEAU**

GABARIT-ENVELOPPE EN BORDURE DE VOIE

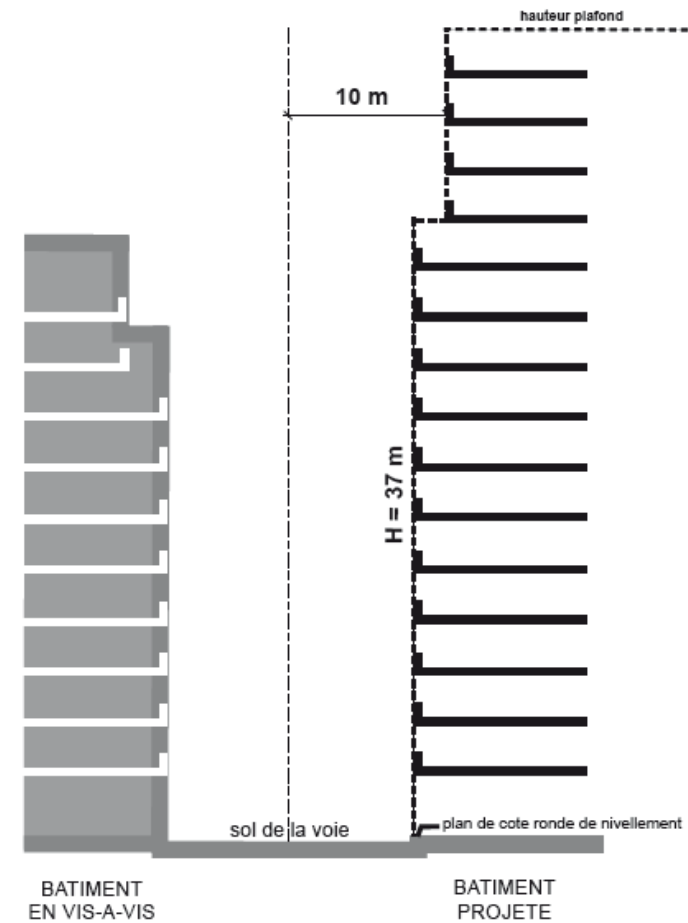
Périmètre MB-1 : toutes voies

Périmètre MB-2 : voies de 20 m ou plus de large



GABARIT-ENVELOPPE EN BORDURE DE VOIE

Périmètre MB-2 : voies de moins de 20 m de large



c) Des gabarits-enveloppes qui autorisent une majoration des hauteurs tout en favorisant une variation de ces dernières ainsi qu'une aération du tissu urbain (articles UG.10.2.4, UG.10.3 et UG.10.4)

- En bordure de voie (article UG.10.2.4)

Au PLU en vigueur, à l'exclusion des terrains situés en bordure des voies périmétrales, le gabarit-enveloppe en bordure de voie se compose d'une verticale attachée à la surface de nivellement de l'îlot au droit du terrain concerné et limitée par la hauteur plafond, actuellement fixée à 37 mètres.

En accord avec les dispositions de l'article 42, § IV et V de la loi du 18 juillet 1985 qui visent à limiter l'emprise des constructions dans l'ancienne *zone non aedificandi* des fortifications, ce gabarit-enveloppe serait maintenu et limité en hauteur par la hauteur plafond fixée par le Plan général des hauteurs, soit 50 ou 180 mètres selon le périmètre concerné. Plus favorable à l'élévation des constructions et, de fait, à l'aération du tissu urbain, il autorise également la création d'une ligne de ciel, riche des variations de hauteur de chacune des constructions.

Toutefois, le gabarit-enveloppe en bordure de voie spécifique au *secteur Paris Rive Gauche* nécessite d'être adapté sur les voies de moins de 20 mètres de large à créer dans le périmètre MB2. Le gabarit-enveloppe y serait composé d'une verticale limitée par une horizontale fixée à 37 mètres de hauteur et d'une verticale élevée au-dessus de l'horizontale susmentionnée, à 10 mètres de l'axe de la voie, limitée par une horizontale située au niveau de la hauteur plafond.

La mise au point de la ligne de ciel du *sous-secteur Masséna-Bruneseau* fera l'objet d'études au fur et à mesure de l'avancement de l'opération d'aménagement. Les études de faisabilité de chaque lot permettront de préciser la hauteur capable de chaque construction en fonction notamment de son degré d'ensoleillement et des conditions d'éclairage des locaux situés à proximité mais aussi du paysage de la rue. A cet effet, des études seront systématiquement menées afin que toutes les pièces principales bénéficient de bonnes conditions d'éclairage et que leurs occupants n'aient pas besoin de recourir à un éclairage artificiel pendant la journée. Un *Cahier des recommandations urbaines, paysagères, architecturales et environnementales* sera établi par l'aménageur pour harmoniser l'ensemble des opérations de construction.

Les dispositions particulières au *sous-secteur Masséna-Bruneseau* sont introduites à l'article UG.10.2.4 en complément des dispositions actuellement applicables au *secteur Paris Rive Gauche*. Elles s'appliquent également en bordure de l'avenue de la Porte de Vitry et de la rue Régnauld (à l'exclusion de son tronçon situé hors du périmètre de la révision simplifiée). Une nouvelle figure annexée au règlement du PLU illustre les nouvelles dispositions.

- En limite séparative et en vis-à-vis sur un même terrain (articles UG.10.3 et 10.4)

A l'intérieur du périmètre MB1, seules les dispositions prévues en bordure des voies déterminent la morphologie urbaine, celles relatives aux gabarits enveloppes en limite séparative et en vis-à-vis ne sont pas adaptées.

Ces dispositions particulières applicables dans le *sous-secteur Masséna-Bruneseau* sont introduites aux articles UG.10.3.2 et UG.10.4.2.

d) Des dispositions qui invitent à la recherche architecturale et à l'expression d'une relation harmonieuse avec le bâti environnant (article UG.11)

Souhaitant favoriser l'émergence de formes architecturales nouvelles dans le secteur Masséna-Bruneseau, des dispositions particulières sont introduites à l'article UG.11.1.3 relatif à l'aspect extérieur des nouvelles constructions qui visent à soutenir la créativité plutôt qu'à la brider.

Elles expriment deux intentions majeures du projet d'aménagement :

- toute partie de construction qui émerge au-dessus du niveau des toits de Paris doit faire l'objet d'un traitement architectural spécifique qui soit dans une relation harmonieuse avec le paysage parisien et contribue aux variations d'ensemble de sa ligne de ciel ;
- les constructions de grande hauteur doivent faire l'objet d'une recherche architecturale qui marque le paysage général et donne au quartier de Masséna-Bruneseau une identité.

Mentionnées également dans les orientations d'aménagement du PLU, ces intentions en matière de paysage urbain seront par ailleurs précisées dans le *Cahier des recommandations urbaines, paysagères, architecturales et environnementales* du secteur Masséna-Bruneseau, document établi par l'architecte coordonnateur en collaboration avec l'aménageur.

A l'intérieur du périmètre MB1, l'implantation de chaque immeuble de grande hauteur s'accompagnera d'une mise en situation par rapport aux points de vue les plus remarquables de Paris (de la Butte Montmartre, des quais de Seine, de Paris et d'Ivry, de l'avenue de France).

Afin de permettre des effets architecturaux plus en rapport avec la volumétrie des nouvelles constructions, ou encore de limiter les effets des vents générés par les façades présentant une grande verticalité, la dimension de certaines saillies actuellement limitée à 1 mètre en bordure des voies d'une largeur supérieure à 24 mètres, est portée à 2 mètres si elles sont situées à plus de 15 mètres au dessus du niveau des trottoirs. (Article UG.11.2.1).

e) Des normes d'espaces libres et plantations conformes à la réglementation de la zone UG (article UG.13)

Sur l'ensemble du *sous-secteur Masséna-Bruneseau*, les normes d'espaces libres sont identiques à celles applicables sur l'ensemble du territoire parisien.

Toutefois, dans le périmètre MB1 il est prévu d'intégrer dans le calcul des espaces libres le surplomb par des parties de construction situées à plus de 30 m du sol et sur une profondeur de 6 m maximum. Il est en effet considéré que de tels surplombs sont sans impact au niveau du sol tout en permettant de participer à la création architecturale. Des dispositions particulières au *sous-secteur Masséna-Bruneseau* sont introduites à cet effet au § 6° de l'article U G 13.1.2.

Par ailleurs, la *Carte de sectorisation végétale de la zone UG* qui figure les secteurs de mise en valeur ou de renforcement du végétal est mise à jour afin de prendre en compte les espaces verts et plantations réalisés dans la ZAC Paris Rive Gauche depuis 2006.

Le sous-secteur Masséna-Bruneseau ainsi que les secteurs voisins de Masséna-Nord et Masséna-Chevaleret sont, dans le dernier état du PLU (PLU approuvé en Septembre 2009), classés en secteur de renforcement du végétal.

Ce secteur, délimité par une étude réalisée à l'échelle de l'Iris (unité territoriale de l'INSEE, regroupant généralement plusieurs îlots bâtis), prend en compte les principaux espaces végétalisés et voies d'eau existants, affectés d'une aire d'influence en rapport avec leur impact sur l'environnement.¹ Le secteur de renforcement du végétal est constitué de l'ensemble des îlots dont moins de 80% de la surface est couverte par les espaces susmentionnés et leur aire d'influence.

La mise à jour de la *Carte de sectorisation végétale de la zone UG* a été menée en septembre 2009. Elle conduit à inscrire en secteur de mise en valeur du végétal la partie du *sous-secteur Masséna-Bruneseau* située au Nord des voies ferrées, la partie située au Sud des voies ferrées est inchangée. En conséquence sur la partie Nord, les espaces libres devront comprendre en plus des 20% de la surface S (hors bande Z de 15m à partir de la voie) une surface complémentaire égale à 10% de la superficie S. Sur la partie Sud cette surface complémentaire reste égale à 15% de S.

¹ Le rayon de l'aire d'influence de ces espaces est le suivant : bois et parcs de plus d'un hectare : 200 mètres, autres espaces verts de plus d'un hectare : 150 mètres, espaces verts publics de surface comprise entre 1 hectare et 1 000 m² : 100 mètres, espaces verts privés protégés : 50 mètres, arbres d'alignement : 5 mètres, plan d'eau et leurs berges, talus du boulevard périphérique : 0.

f) Une végétalisation plus performante sur le plan environnemental

Afin de favoriser une végétalisation des espaces libres et des constructions adaptée à la situation particulière du secteur, il est proposé de favoriser les plantations contribuant à améliorer la qualité de l'air, le confort thermique des constructions et participant à la constitution de continuités biologiques.

Les espèces végétales indigènes de la région Ile-de-France doivent être favorisées car elles sont largement plus adaptées aux espèces animales sauvages, ainsi qu'aux conditions climatiques locales, ce choix permet également d'éviter la propagation d'espèces exogènes potentiellement invasives dans la capitale.

Il est également proposé de favoriser les espèces végétales ayant des qualités dépolluantes à proximité du périphérique (dispositions particulières applicable au secteur Masséna-Bruneseau, article UG.13.2.3). La végétalisation du bâti (toitures et murs) est à valoriser pour compenser la diminution des surfaces perméables au sol et augmenter la possibilité de niches écologiques.

4 - Evaluation des incidences des orientations du plan sur l'environnement et prise en compte du souci de sa préservation et de sa mise en valeur

Les orientations d'aménagement sur le secteur Masséna-Bruneseau se traduiront par une nette amélioration de l'environnement du secteur à plusieurs titres :

Territoire faiblement occupé, caractérisé par la présence de nombreux délaissés, marqué par les coupures des infrastructures routières primaires et celle du faisceau ferroviaire, ce territoire a actuellement des allures de franges urbaines décourageant sa fréquentation. Grâce à la mise en place d'une trame viaire secondaire accessible aux circulations douces l'environnement de Masséna-Bruneseau va se trouver complètement transformé. Il sera dès lors possible d'accéder aux aménités offertes sur le quartier et dans sa périphérie (commerces, équipements, squares, berges de Seine...). La nouvelle trame des espaces publics sera généreusement végétalisée et aménagée dans la perspective de favoriser la convivialité au pied des immeubles. Elle accueillera 4 nouveaux espaces verts dont 3 en pleine terre.

Les potentialités offertes par la Seine et les voies ferrées en matière de transports et de logistique continueront d'être prises en compte. Le déménagement des silos Calcia qui resteront reliés au faisceau ferré a été conçu dans ce sens. Les activités portuaires seront simplement rendues compatibles avec des activités de promenade et un accès au fleuve.

Les logiques de développement durable ont été intégrées dès la conception du parti d'aménagement. La densification urbaine générée par des immeubles hauts sur un site bien desservi par les transports en commun participe à la réduction des déplacements en véhicules particuliers. Bien que situé à proximité du périphérique, le quartier Masséna-Bruneseau dans sa conception fait une large place aux modes de circulations doux (trottoirs plantés et largement dimensionnés pour les piétons, pistes et parcours cyclables). La bretelle de sortie du périphérique intérieur a cherché à éviter un accès direct sur l'avenue de France de façon à ménager une certaine tranquillité sur cet axe. Le quartier s'apprête à connaître une amélioration conséquente de sa desserte par les transports en commun avec notamment l'arrivée du tramway T3, le passage du T.C.S.P. « Vallée de Seine » (Transport en Commun en Site Propre), le prolongement de lignes de bus

existantes ainsi que des mesures conservatoires permettant le prolongement de la ligne 10 du métro et la création d'une station sur le quartier.

Les considérations relatives à l'exposition à l'ensoleillement, aux vents, aux nuisances phoniques et à la pollution atmosphérique ont été prises en compte dès l'amont de la définition du parti général d'aménagement du quartier. Les études environnementales se poursuivront et se traduiront, comme sur l'ensemble des secteurs de Paris Rive Gauche, par des prescriptions propres à Masséna-Bruneseau intégrées dans le cahier des prescriptions urbaines et architecturales, dans le cahier des prescriptions de traitement de l'espace public et des règles paysagères, dans celui des prescriptions environnementales, puis dans un second temps dans les cahiers des charges propres à chaque lot et remis aux maîtres d'ouvrages de bâtiments. L'ensemble de ces documents sera établi par l'architecte coordonnateur en collaboration avec l'aménageur. Les nouveaux programmes de bâtiments s'attacheront à respecter les objectifs du plan climat en matière de consommation et de production énergétique.

Les besoins en équipements publics de proximité, notamment de petite enfance et scolaire, générés par les premiers programmes de logements projetés, seront pris en compte dès la première phase d'aménagement.

5 - Compatibilité de la révision simplifiée du P.L.U. avec le Schéma Directeur de la Région Ile de France (S.D.R.I.F.), le Programme Local de l'Habitat (P.L.H.), le Plan des Déplacements Urbains de l'Ile de France et le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux du bassin de la Seine

Les dispositions du P.L.U. révisé sont compatibles avec les orientations du S.D.R.I.F., document approuvé par décret du 26 avril 1994, qui a valeur de directive territoriale d'aménagement. En effet, les orientations d'aménagements décrites ci-dessus et leurs traductions dans le règlement du P.L.U. s'inscrivent dans la continuité de ce document puisque les aménagements prévus respecteront les trois principaux objectifs du S.D.R.I.F.

Le premier objectif préconisait de protéger les patrimoines de qualité nécessaires à l'équilibre de la région. Les aménagements prévus tout en proposant de nouvelles formes urbaines s'attachent à respecter les formes urbaines et le patrimoine historique existants tout en améliorant l'environnement par la création de nouveaux espaces verts (au nombre de quatre), par le développement de la trame verte (en lien avec Paris et Ivry), et par la réduction des nuisances et des pollutions.

Le deuxième objectif du S.D.R.I.F. concerne la nécessité de dégager des réceptivités spatiales destinées à accueillir les programmes de logements, d'emplois et de services nécessaires au développement harmonieux de l'agglomération parisienne. Grâce à son programme de construction diversifié et intensifié le secteur Masséna-Bruneseau répond à cet objectif et par là participe à la réduction des déséquilibres entre habitat et emploi ainsi qu'au rééquilibrage de Paris vers l'est.

Enfin, le troisième objectif du S.D.R.I.F. vise à prévoir les infrastructures de transport et d'échange qui irriguent résidences, zones d'activités, services et espaces de loisirs. Le projet Masséna-Bruneseau intègre des projets majeurs en termes d'amélioration des transports en commun.

Un nouveau schéma directeur régional (S.D.R.I.F.) a été adopté par le Conseil Régional le 25 septembre 2008 (mais reste dans l'attente d'une approbation par décret). Il désigne le secteur de la ZAC PRG comme un « secteur de densification préférentielle ».

Les dispositions du P.L.U. révisé sont également compatibles avec les orientations du projet de révision du S.D.R.I.F. adopté par le conseil régional le 25 septembre 2008. Les grands objectifs de ce dernier visent à doubler la production de

logements annuels afin d'offrir un logement à tous les franciliens en favorisant le logement social. De plus, il précise qu'il est nécessaire de doter la métropole d'équipements et de services de qualité en valorisant notamment les espaces naturels et ainsi d'offrir un environnement de qualité à tous. Le projet de S.D.R.I.F. révisé vise également à permettre d'accueillir l'emploi, de stimuler l'activité économique ainsi que de valoriser les fleuves et canaux.

La révision simplifiée du P.L.U. proposée est par ailleurs compatible avec le Programme Local de l'Habitat (P.L.H.) approuvé par le Conseil de Paris lors de sa séance des 18 et 19 octobre 2004 et arrivé à échéance en 2007. En effet, cette révision simplifiée s'inscrit dans les orientations du PLH, visant notamment à développer et mieux répartir l'offre de logements en développant le parc social en réponse aux besoins des populations. Un nouveau PLH est en cours d'élaboration.

La révision simplifiée du P.L.U. respecte les orientations du Projet d'Aménagement et de Développement Durable, lui-même compatible avec le Plan de Déplacements Urbains de la Région Ile-de-France, approuvé par arrêté inter préfectoral le 15 décembre 2000. Sur le secteur Masséna-Bruneseau est en effet prévu un développement conséquent des transports collectifs.

Enfin, la révision simplifiée du PLU sur Masséna-Bruneseau est sans effet sur la compatibilité du P.L.U. avec le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (S.D.A.G.E.) du bassin Seine-Normandie adopté le 29 octobre 2009 et arrêté par le préfet coordonnateur du bassin Seine-Normandie, préfet de la Région Ile-de-France le 20 novembre 2009. En effet sur l'ensemble du quartier Masséna-Bruneseau, le principe général de réseau séparatif adopté sur la ZAC Paris Rive Gauche s'applique ainsi que les prescriptions d'abattement à la parcelle (16 mm pour les espaces verts et 12 mm pour les constructions). Sur le secteur situé au nord des voies ferrées et à proximité de la Seine, les études déjà réalisées ont permis de dégager pour les eaux usées une solution d'orientation gravitaire de ces dernières vers le réseau d'Ivry sur Seine, pour les eaux pluviales une orientation vers la Seine après une amélioration de leur rétention et un traitement de ces dernières.

Annexe

24 recommandations énoncées à l'issue des ateliers « grande hauteur » de 2007

- 14 recommandations en forme d'orientations et de pistes de réflexion tirées des auditions organisées au sein du groupe de travail « plafond des hauteurs »:

Le groupe de travail a souligné que la question des hauteurs ne pouvait pas être vue en elle-même, mais dans ses relations avec de nombreux paramètres des projets, au premier rang desquels les questions de densité, d'usage, de forme urbaine et de paysage.

- 1) Pour le logement, ne pas dépasser, sauf exception, la hauteur de 50 m pour le dernier plancher, seule disposition finançable pour les logements sociaux. Ceci n'exclut pas d'autres types de logements dans des bâtiments plus hauts, pour assurer la mixité sociale du projet, si sa dimension la rend possible.
- 2) Pour le bureau, pas de limite de hauteur a priori imposée à ce stade ; le but n'est toutefois pas de construire le plus haut possible. La réflexion est à mener au regard du site, des coûts de construction et de l'efficacité des dispositifs environnementaux. En première approche, une hauteur de 150 m à 200 m marque un maximum qu'il conviendrait de ne pas dépasser pour rester en termes de coûts dans une offre immobilière accessible à des programmes courants à Paris.
- 3) Offrir des conditions d'usage et de vie de bonne qualité : vues, lumière naturelle, air frais par ouvrants si possible, lieux de repos, salon ou étages « publics ». Accès fluides et éventuellement personnalisés à RDC.
- 4) Pas de constructions sur dalle surélevée par rapport au niveau du sol naturel. Porter attention à l'inverse à une bonne implantation au sol des bâtiments. Les immeubles hauts entraînent une plus forte intensité d'usage à leur pied dont il faut tenir compte.

- 5) Ecarter les dispositifs juridiques complexes. Outre les dalles superposées, éviter les propriétés multiples et privilégier impérativement la propriété unique dans les IGH. S'il y a plusieurs entreprises occupantes, il convient de veiller à ce que l'architecture de l'immeuble permette à chacune de percevoir son identité (espace d'accueil notamment).
- 6) Se placer, en terme de performances énergétiques, au niveau de la THPE et de la future RT 2010, voire au-delà, c'est-à-dire, et suivant confirmation de la faisabilité par les experts associés, aux alentours de 60, voire 50KWh/m²/an (en chauffage et ECS). Tenir compte aussi d'une recherche de réduction de l'empreinte écologique (choix des matériaux, positionnement le meilleur vis-à-vis des modes de déplacements non polluants, énergie renouvelable,...). C'est au final la présence conjointe et le bon équilibre de dispositifs complémentaires économiques qui permettent d'atteindre un vrai résultat.
- 7) La question de la qualité architecturale est majeure pour des projets de cette nature et compte tenu de certains errements passés. Cette qualité s'appuiera notamment sur les dispositifs novateurs à imaginer en matière environnementale (limitation de l'énergie consommée, pérennité des matériaux, insertion du projet et impact au sol, végétalisation éventuelle...) et sur les capacités à produire des immeubles accueillants et identifiables.
- 8) S'il est possible de prévoir quelques immeubles nettement plus hauts que le plafond sur un même site, éviter d'aboutir à l'effet d'accumulation d'immeubles de ce type formant « un quartier de tours ». Affirmer au contraire la diversité du paysage par une approche souple et variée des hauteurs des différents immeubles sur le site, au-dessus et en dessous du plafond actuel. Certains immeubles pourront rester en-dessous de ce plafond, d'autres pourront se fixer à une hauteur variant entre 37 et 50 m dans le cas de logements et les immeubles plus élevés, à dominante économique, pourront dépasser le plafond IGH de 28 m pour monter à des hauteurs également variables, sachant qu'il faut dépasser sensiblement ce seuil pour que l'immeuble soit finançable.
- 9) La diversité des hauteurs, à densité égale, permet aussi d'éviter une trop forte continuité des constructions et de multiplier les transparences et les vues lointaines au niveau du sol mais aussi depuis les immeubles, réduisant ainsi l'effet d'enclavement.

- 10) Les variations de hauteurs ouvrent aussi des pistes pour distribuer autrement les constructions et les masses bâties, en dégagant au sol, soit davantage d'espaces verts, soit de la place pour les services urbains de faible hauteur que Paris souhaite désormais garder sur son territoire.
- 11) Possibilité d'affirmer une dimension symbolique, un effet de signal ou de repère pour certains projets en fonction de la vocation du site d'implantation et de sa situation dans l'agglomération.
- 12) Intérêt de développer des programmes mixtes, avec en particulier la possibilité d'associer dans les immeubles d'activités des services collectifs, des équipements publics (crèches par exemple) et des commerces. Ceux-ci peuvent assurer notamment le lien de plain-pied avec le sol naturel et l'organisation de l'espace public et assurer le type d'animation souhaité dans le nouveau quartier. Les équipements publics peuvent aussi être imaginés dans les immeubles de logements.
- 13) Examiner les possibilités de préserver la flexibilité d'usage des immeubles dans le temps, par exemple comme à Vienne, prévoir dans les nouveaux immeubles que les hauteurs d'étage soient telles que tous les usages demeurent possibles en se fondant sur les hauteurs sous plafond maximum qui est celle des bureaux.
- 14) Préparer les éléments d'un dialogue avec les projets développés sur les communes riveraines, puisque l'ensemble des sites est situé en périphérie de Paris.

Dans le cadre des ateliers, ces dispositions d'ordre général seront à adapter au contexte précis de chaque site, certains aspects pouvant être privilégiés, alors que d'autres pourront être jugés plus secondaires ou moins significatifs compte tenu du contexte local.

- 10 recommandations tirées de l'expérience de la municipalité de Vienne (Autriche) :

- 1) disposer d'une équipe de projet pluridisciplinaire, pour conjuguer les expertises et convaincre.
- 2) mener une analyse approfondie du site. La construction ne doit pas dégrader le site, mais au contraire créer une valeur ajoutée. Veiller à ce qu'il y ait suffisamment d'infrastructures techniques et d'équipements, même si ce n'est pas la responsabilité première du promoteur de l'opération.
- 3) assurer une bonne insertion urbanistique et architecturale. La qualité architecturale est un critère clé pour un immeuble de grande hauteur. Sans recherche sur la forme, ce type de projet n'est pas intéressant.
- 4) vérifier les zones d'ombre. Dans les zones très construites, la lumière du soleil est un élément déterminant pour le bien être dans les logements, y compris dans les rez-de-chaussée.
- 5) veiller à une forte présence du réseau de transports. La priorité absolue est donnée aux transports publics.
- 6) les immeubles de grande hauteur doivent avoir une image de lieu public ou semi-public. Ainsi les étages supérieurs doivent être accessibles au moins pour des séminaires et des conférences. L'idéal c'est qu'il y ait des cafétérias, des cafés, des restaurants.
- 7) le projet doit avoir un caractère durable en termes d'usage. Cela signifie une grande flexibilité d'usage pour avoir aussi bien, par exemple, un hôtel aujourd'hui et une autre utilisation vingt ans après. Il ne faut donc pas qu'au bout de cette période se pose la question de savoir s'il ne serait pas moins onéreux de le démolir.
- 8) le caractère durable doit s'exprimer aussi en matière écologique. Il est par exemple exigé avant le lancement du projet de connaître les matériaux utilisés et les contraintes qui se poseront lors de la démolition éventuelle du bâtiment.

- 9) être attentif à la qualité de la logistique de chantier, notamment dans sa dimension écologique. Cette dimension est notamment aisée à traiter en cas de projets sur d'anciennes zones ferroviaires en utilisant le chemin de fer pour transporter les matériaux de construction et les gravats et éviter les poids lourds en ville.
- 10) mener une concertation de qualité : présentation publique des projets par des maquettes, par des animations en 3D, par des descriptifs de projets, sur Internet et dans des « showrooms » qui se trouvent sur place, donc à proximité du chantier.