



ATELIERS LION

BRUNESAU
Des immeubles de grande hauteur seront construits dans le quartier.

PARIS XIIIe dans 10 ans

DOSSIER RÉALISÉ PAR BENJAMIN PEYREL



AREP/ATELIER JEAN NOUVEL

AUSTERLITZ
La gare et ses alentours vont être complètement remodelés.

L'Est, le nouveau labor

C'est, en quelque sorte, la revanche de l'Est ouvrier et populaire sur l'Ouest des cols blancs et des bourgeois. Longtemps relégué au rang de réceptacle des industries lourdes et de l'immigration de fraîche date ; oublié des musées, des grands monuments et des nobles institutions, le XIII^e arrondissement de Paris opère une lente mutation. Depuis le début des années 1990, c'est ici, en bordure du périphérique, dans ces confins de la capitale, que se construit la ville de demain. Conçue et dessinée par certains des architectes les plus en vogue (Portzamparc, Foster, Wilmotte, Bofill, Chemetov, Michelin, Nouvel, Ricciotti, Lion...), la ZAC Paris Rive gauche rompt définitivement avec les codes de l'urbanisme haussmannien : îlot ouvert plutôt que fermé ; bâtiments de formes, de tailles et de couleurs différentes ; immeubles dépassant le sacro-saint plafond des

37 mètres, pour culminer à 150 mètres de hauteur, voire à près de 200...

S'il représente évidemment l'essentiel des chantiers engagés dans cet arrondissement, ce nouveau morceau de ville n'est pas le seul à subir de lourdes évolutions. A la périphérie, le long des boulevards des Maréchaux, qui seront bientôt desservis le tramway, d'autres quartiers se métamorphosent. C'est le cas, par exemple, de l'ancienne gare de Rungis, qui deviendra, à l'horizon de 2014, le premier écoquartier de la capitale. C'est aussi celui du secteur Bédier-Boutroux, dont le réaménagement bouleversera profondément la physionomie des lieux. Bref, d'ici à dix ans, le XIII^e arrondissement ne sera ni tout à fait le même ni tout à fait un autre. L'Express vous invite, cette semaine, à la découverte de ce véritable laboratoire urbain, qui dessine le Paris du XXI^e siècle.

● BENJAMIN PEYREL



BÉDIER-BOUTROUX

Malgré la proximité du périphérique, le patio du vaste immeuble construit sur la zone devrait offrir un peu de calme à ses occupants.

SEMAPA

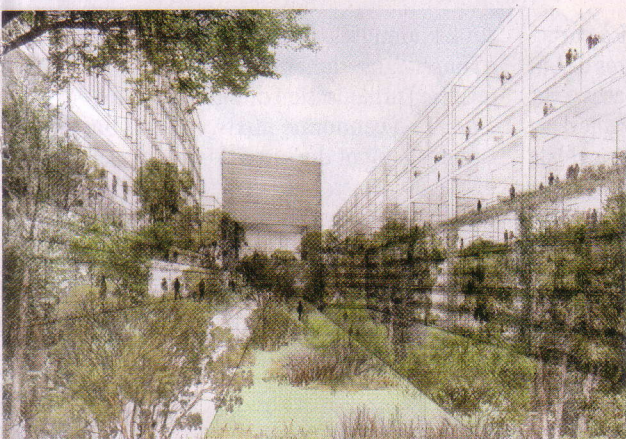
ZAC GARE DE RUNGIS
De nouveaux bâtiments et des jardins verront le jour entre les voies de la petite ceinture et les tours du quartier Kellermann.



MVRDV

EHPAD

Quartier urbain de Paris



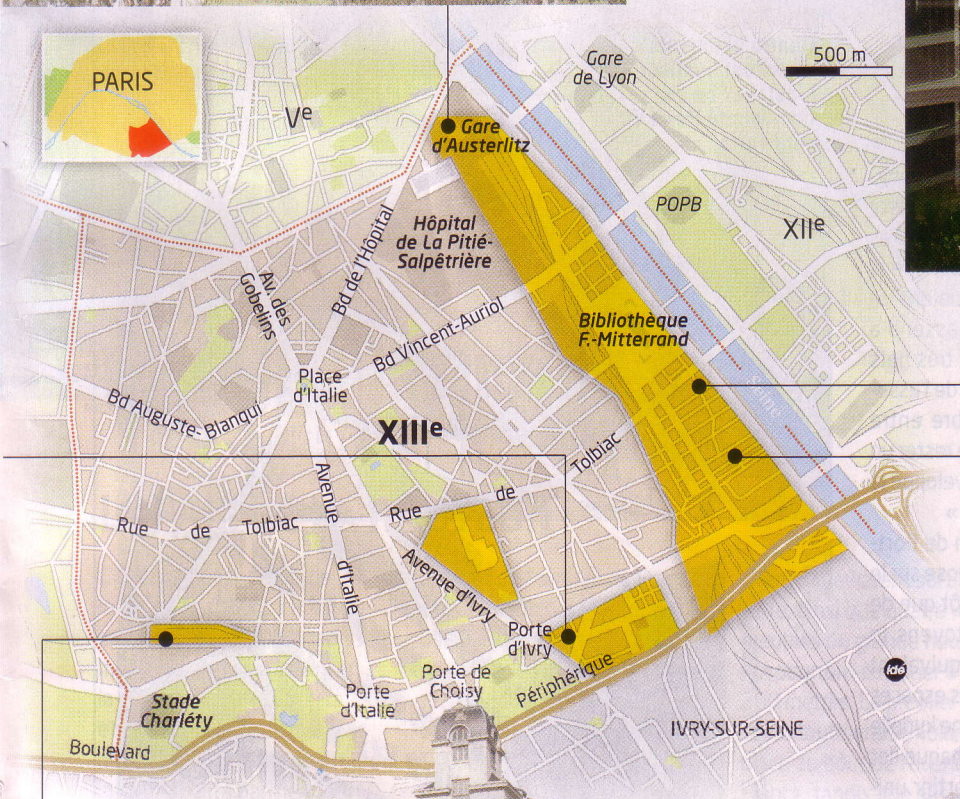
AUSTERLITZ

La gare mais aussi tout le secteur seront intégralement réaménagés.

AREP/ATELIER JEAN NOUVEL



RUDY RICCIOTTI ARCHITECTE



RIVE GAUCHE Dessiné par l'architecte Rudy Ricciotti, le canyon intérieur de l'immeuble T 8 pourrait devenir l'une des attractions du quartier.

ET AUSSI...

- Place d'Italie
- Avenue des Gobelins
- Olympiades (p. XII)



ANTONINI + DARRIGN ARCHITECTES

MASSÉNA Dans ces « îlots ouverts », pas d'uniformité : aucun immeuble ne ressemble à un autre. A dr., les futurs bâtiments universitaires de Paris VII.

Paris Rive gauche Une ville nouvelle au cœur de Paris

Pharaonique... Entamé en 1991, l'aménagement de la ZAC Rive gauche s'impose chaque jour un peu plus comme le chantier le plus colossal lancé dans la capitale depuis l'achèvement des grands travaux haussmanniens, à la fin du XIX^e siècle. Les chiffres sont éloquentes : 130 hectares de friches industrielles et ferroviaires réaménagées (une superficie équivalente à celle de 260 terrains de football !), plus

de 5 000 logements (dont 50 % à caractère social), 700 000 mètres carrés de bureaux, 98 000 mètres carrés d'espaces verts, une université (Paris VII), une école d'architecture, la Bibliothèque nationale de France, etc. Plus qu'un simple quartier, c'est un véritable morceau de ville qui sort progressivement de terre, à moins de 2 kilomètres de la cathédrale Notre-Dame.

Bordée par la Seine d'un côté et par la rue du Chevaleret de l'autre, la ZAC s'étend

sur 2 kilomètres, de la gare d'Austerlitz, à l'ouest, au périphérique, à l'est. Afin de faciliter l'urbanisation du site, la Semapa (société d'économie mixte chargée de l'aménagement du Sud-Est parisien) l'a divisé en quatre secteurs : Austerlitz, Tolbiac-Chevaleret, Masséna et Masséna-Bruneseau, dont le développement suit des rythmes différents. Alors que presque tous les travaux de construction s'achèvent sur les sites de Tolbiac-Chevaleret >>>

(Suite page VI)

Masséna Une collection d'architecture

Les détracteurs de Paris Rive Gauche ont longtemps moqué son architecture conformiste et rectiligne. S'il est vrai que les premières réalisations, situées aux alentours immédiats de la Bibliothèque nationale de France, manquaient de souffle, la sortie de terre du quartier Masséna a largement changé la donne. « Il y a eu de très nets progrès, concède Fabrice Piault, président de l'association Tam-Tam. A cause du déséquilibre entre logements et bureaux, le quartier risque de rester un peu mort. Et pour longtemps. Mais il se développe là des formes architecturales intéressantes. »

Confié à l'architecte-urbaniste Christian de Portzamparc, l'aménagement de ce secteur repose sur le concept de l'« îlot ouvert ». En clair : plutôt que de juxtaposer une série de bâtiments mitoyens le long d'une rue, le Prix Pritzker 1994 (l'équivalent du Nobel en architecture) les sépare par des espaces verts privatifs, visibles de la rue. Confiée à une kyrielle d'architectes différents, la réalisation de chaque îlot permet, en outre, d'éviter de créer un quartier uniforme : forme, taille, couleur, matériaux utilisés... Aucun immeuble ne ressemble à un autre.

Et il en sera de même pour les dernières édifications dans ce secteur bientôt achevé. En 2011, l'Institut national des langues et civilisations orientales (Inalco) et sa bibliothèque ouvriront leurs portes dans le triangle formé par les rues du Chevaleret, Cantagrel et des Grands-Moulins. Tandis qu'à la rentrée 2012 quatre bâtiments universitaires finaliseront l'installation de l'université Paris VII sur le site. ■

QUARTIER ÉTUDIANT

Quatre bâtiments viendront finaliser l'installation de l'université Paris VII sur le site.



ÎLOT Dans ce nouveau quartier, les constructions (ici, l'université Paris VII) seront séparées par des espaces verts.

PHOTOS: ANTONINI + DARMON ARCHITECTES



LE NID DE RICCIOTTI

Le moins que l'on puisse dire, c'est qu'en dessinant ce bâtiment Rudy Ricciotti rompt avec l'architecture un brin conformiste du reste du secteur. Destiné à s'élever à l'angle de la rue de Tolbiac et de l'avenue de France, face à la BNF, cet ensemble mêlant bureaux (21 000 mètres carrés), commerces (7 900 mètres carrés) et logements (6 500 mètres carrés) sera recouvert d'une résille de bambou, évoquant un nid géant. Mais la véritable attraction se situera au cœur de l'îlot. Accessible depuis la rue, une sorte de canyon aux parois ondulantes abritera un jardin et un plan d'eau alimenté par une cascade. Si le résultat est conforme aux premières images, le site promet d'être décoiffant. ■

Livraison prévue : 2012.
Coût estimé : 30 millions d'euros.

RUDY RICCIOTTI ARCHITECTE

LE PARI DE LA HAUTEUR

C'est une quasi-certitude : le retour des tours à Paris passera par le XIII^e arrondissement. Malgré la polémique, la réticence des élus Verts et UMP et les sondages, tous défavorables à leur apparition, la municipalité parisienne persiste dans sa quête de la hauteur. Sans surprise, le Conseil de Paris a approuvé, en novembre, le déplafonnement du plan local d'urbanisme pour le secteur Masséna-Bruneseau. Un vote qui permet de dépasser la limite actuelle des 37 mètres. Les travaux commenceront par la construction,

au bout de l'avenue de France, d'un immeuble de logements de 15 étages et de 50 mètres de hauteur. Conçu par l'architecte Edouard François, ce bâtiment végétalisé accueillera 140 logements sociaux, un foyer de jeunes travailleurs, une crèche et 1 200 mètres carrés de commerces. « Il ne s'agit pas à proprement parler d'une tour, modère Jérôme Coumet, maire du XIII^e. Il ne fera que quelques étages de plus qu'un immeuble haussmannien. » De fait, l'ouvrage sera le premier d'une longue série puisque, d'ici à 2015,

d'autres devraient sortir de terre, ainsi que quatre « immeubles de grande hauteur », qui pourront culminer à 200 mètres. Le premier prendra place au bout de l'avenue de France, tandis que ses trois autres « frères » s'installeront de part et d'autre du périphérique. « Cela densifiera ce quartier tout en préservant de l'espace au sol afin de créer des espaces verts et des équipements », promet Anne Hidalgo. Un argument que récusent les associations de quartier : « La part laissée aux espaces

EDOUARD FRANÇOIS ARCHITECTE



VERT L'immeuble végétalisé conçu par l'architecte Edouard François.

verts est minime, martèle ainsi Fabrice Piault. Il y a une volonté idéologique de construire des tours, sans savoir si cela s'avérera vraiment utile. » Le débat est loin d'être clos. ■

PARIS RIVE GAUCHE (suite)

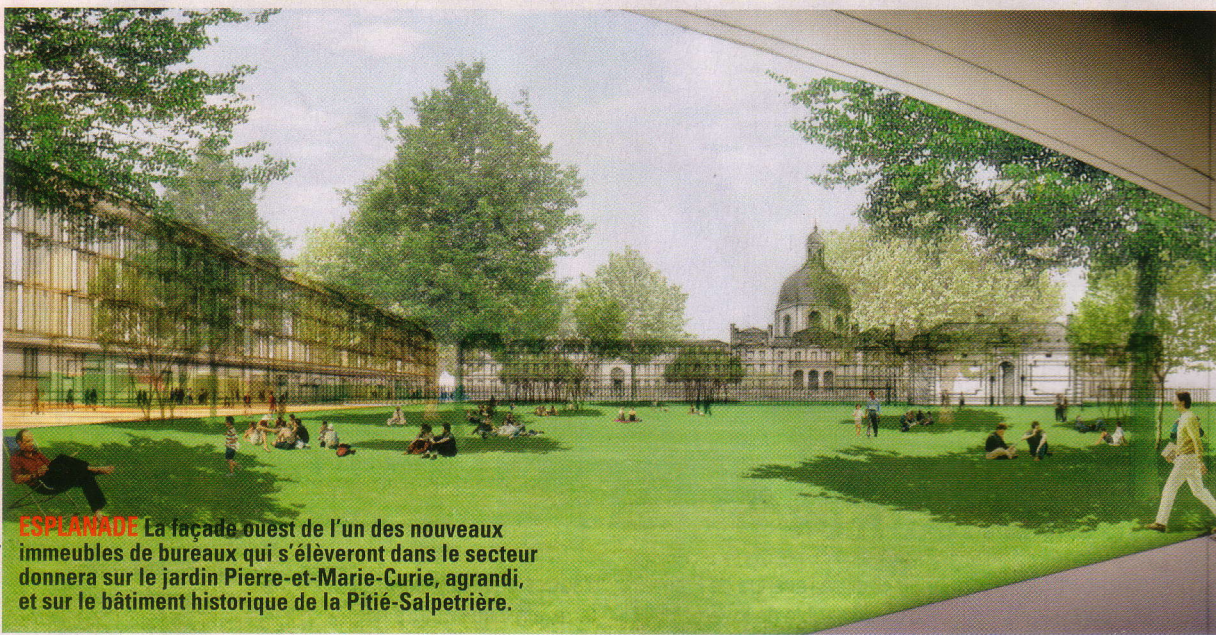
Austerlitz Toujours un train de retard

Voilà sans doute le secteur dont le réaménagement est le plus épineux. Et pour cause : sur cette zone d'une quarantaine d'hectares située à l'extrémité ouest de la ville, la mairie et son aménageur, la Semapa, doivent composer avec une multitude de propriétaires. La SNCF, propriétaire de la gare et de sa périphérie immédiate ; l'Assistance publique-Hôpitaux de Paris (APHP), qui occupe les terrains de la Pitié-Salpêtrière ; le Port autonome de Paris, qui gère les quais de la Seine. Soit trois interlocuteurs, trois calendriers et trois types d'objectifs... Autant dire que la synthèse est loin d'être faite. « Ce n'est pas évident de mettre tout le monde d'accord, reconnaît Anne Hidalgo. Ce qui explique pourquoi la rénovation de cette partie du quartier tarde encore à émerger. »

De fait, alors que le chantier de Paris Rive gauche a été lancé en 1991, le quartier Austerlitz ne devrait voir le jour qu'en 2020. Dans ces conditions, difficile de discerner le futur visage de cette extrémité ouest de la ZAC, censée assurer la liaison entre la ville

nouvelle et le cœur historique de Paris. Reste une certitude : le quartier fera la part belle aux bureaux. Côté sud de l'avenue de France, entre le pont Charles-de-Gaulle et le boulevard Vincent-Auriol, face aux bâtiments modernes d'ores et déjà construits, une rangée de nouveaux immeubles tertiaires devrait s'élever, en surplomb des voies ferrées. Pour trouver de quoi se loger, il faudra traverser les voies et la future promenade plantée reliant Paris Rive gauche à la gare. Là, de 40 000 à 50 000 mètres carrés de logements pourraient naître sur les terrains actuellement occupés par l'école d'infirmières et l'école des cadres de santé de la Salpêtrière, vouées à déménager.

Enfin, côté sud de la gare d'Austerlitz sera édifié le pari architectural le plus osé : un immeuble de bureaux traversé de part en part par la ligne aérienne du métro. Un bâtiment monumental dont la façade ouest donnera sur le jardin Pierre-et-Marie-Curie agrandi, ainsi que sur la splendide façade du bâtiment historique de la Pitié-Salpêtrière. ■



ARRE/ATELIERS JEAN NOUVEL

ESPLANADE La façade ouest de l'un des nouveaux immeubles de bureaux qui s'élèveront dans le secteur donnera sur le jardin Pierre-et-Marie-Curie, agrandi, et sur le bâtiment historique de la Pitié-Salpêtrière.

(Suite de la page IV)

>>> et de Masséna, les grues viennent à peine de faire leur apparition à Austerlitz et à Masséna-Bruneseau. Et elles ne disparaîtront pas avant 2025, date à laquelle le quartier devrait être totalement terminé ! Non sans enregistrer un retard sur le calendrier initial de... dix ans.

A la décharge des aménageurs, il faut reconnaître que le chantier demeure complexe. Sur le plan technique, tout d'abord, puisque pour couvrir les voies de la gare d'Austerlitz sans interrompre la circulation des trains une partie de la ZAC a été bâtie sur une immense dalle de béton.

« Une inanité, selon Serge Federbusch, auteur d'un blog satirique sur l'administration Delanoë et élu (UMP) du X^e arrondissement. A la fois au niveau urbain, puisqu'elle enclave la rue du Chevaleret, et financier, puisqu'un tel ouvrage coûte des centaines de millions d'euros. »

Sur le plan administratif, ensuite, puisque de nombreuses institutions sont concernées par le terrain. SNCF, RFF (propriétaire des rails), Assistance publique, ministère de l'Éducation et, bien sûr, Ville de Paris qui ont tous des priorités et des calendriers différents, voire contradic-

toires... « Ce n'est pas évident de faire travailler l'ensemble des partenaires de concert, reconnaît Anne Hidalgo, adjointe (PS) au maire de Paris chargée de l'urbanisme. On finit généralement par y arriver, au prix de beaucoup de temps et d'énergie. »

Sur le plan politique, enfin, puisque, au niveau municipal comme national, les changements de majorité ont largement influencé le déroulement du chantier. Du quartier d'affaires imaginé par Jacques Chirac lorsqu'il occupait l'hôtel de ville, on est passé à une zone mêlant bureaux, >>>

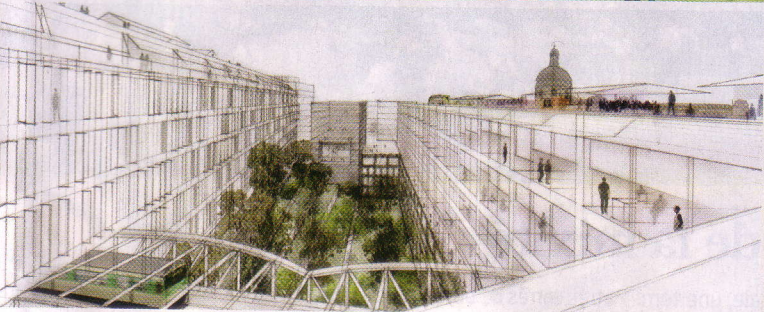
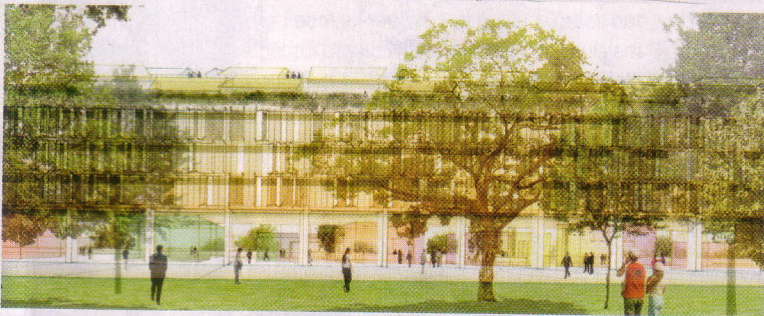
(Suite page VIII)

Tolbiac-Chevaleret La halle de la discorde

La nouvelle a fait l'effet d'un petit séisme dans les couloirs de l'hôtel de ville. Début juillet, le ministère de la Culture annonçait avoir demandé au préfet de la région Ile-de-France de classer monument historique la halle Freyssinet. En soi, la demande n'avait rien d'absurde. Témoignage unique et majestueux de l'architecture industrielle du début du ^{xx}e siècle, cet ancien entrepôt de la SNCF mérite, à coup sûr, d'être préservé. Pourtant, le contexte de cette décision laisse certains songeurs : « Lorsque l'État a imaginé y implanter le tribunal de grande instance (TGI), il était prêt à détruire la halle, se souvient Jérôme Coumet, maire (PS) du XIII^e arrondissement. Depuis que l'administration a changé d'avis, elle songe maintenant à la classer. A croire qu'elle fait tout cela afin de nous mettre des bâtons dans les roues... »

De fait, les tergiversations sur ce dossier ne datent pas d'hier. En 2004, alors que la ville s'apprêtait à lancer l'aménagement de cette partie de la ZAC, l'État avait annoncé réfléchir à la possibilité d'y installer le tribunal de grande instance, trop à l'étroit dans ses bâtiments vétustes de l'île de la Cité. Le projet fut alors gelé, et le feuilleton TGI pouvait débuter. Il s'est achevé seulement au printemps 2009, avec la décision de Nicolas Sarkozy d'implanter le TGI aux Batignolles, dans le XVII^e arrondissement. La ville pensait pouvoir logiquement reprendre la main sur le dossier et a commencé à relancer les moteurs des pelleteuses. Pour les stopper aussi sec, quand elle a appris que le propriétaire des lieux - la SNCF - avait discrètement loué la vaste nef de béton et d'acier à une société d'organisation d'événements (salons, défilés, mode, etc.).

Partiellement repoussé pour cinq années supplémentaires, le projet est désormais suspendu à la décision du préfet. « Nous ne désespérons pas d'arriver à un compromis permettant de ne conserver et de ne réaménager qu'une partie de la halle, confie Anne Hidalgo, adjointe (PS) au maire de Paris chargée de l'urbanisme. Mais si elle est classée dans sa totalité, il faudra reprendre notre projet d'aménagement depuis le début. » D'autant plus problématique que l'on touche là à un secteur clef de la ZAC : celui qui permettra, grâce à un jardin en pente douce, de gommer partiellement les différences de niveau entre la rue du Chevaleret et l'avenue Charles-de-Gaulle. Et d'assurer la soudure entre l'ancien XIII^e et le nouveau. ■



PHOTOS : AREP/ATELIERS JEAN NOUVEL

MÉTAMORPHOSE Le réaménagement complet de la gare permettra de doubler le nombre de voyageurs qui empruntent ses quais.

> GARE

UNE RÉNOVATION EN ATTENTE

Une façade crasseuse presque honteusement cachée à la vue des passants du boulevard de l'Hôpital par un amas de bâtiments hétéroclites ; une verrière traversée par une ligne de métro et occupée par un parking ; des quais n'accueillant que des trains de nuit ou de vieux Corail démodés... Longtemps mal-aimée des Parisiens comme de la SNCF, la gare d'Austerlitz n'a pas encore bénéficié de la rénovation accordée à l'ensemble de ses homologues de la capitale. Une injustice que la création de Paris Rive gauche devrait permettre de réparer. Il était temps, car en 2020 cet élégant édifice pourrait non seulement accueillir les TGV de l'hypothétique LGV Auvergne, mais aussi une partie du trafic des gares de Lyon et de Montparnasse, presque saturées. Une petite révolution qui ferait doubler le nombre de voyageurs empruntant ses quais (de 20 à 40 millions par an). En attente depuis 2005, la rénovation devient donc urgente. Début 2011 commencera le chantier côté Seine. Au programme, la prolongation de l'avenue de France jusqu'au pont Charles-de-Gaulle et la démolition du buffet de la gare, pour permettre la piétonnisation de la cour des départs et assurer une meilleure liaison avec le fleuve. Quant au reste du réaménagement, il ne commencera qu'en 2014, pour s'achever aux alentours de 2020. Encore au stade des études, le projet prévoit notamment la destruction du parking et des bâtiments techniques qui occupent actuellement le flanc sud du bâtiment. La halle accueillerait alors quelques milliers de mètres carrés de commerces, tandis qu'un marché permanent occuperait la cour d'arrivée. « Nous voulons créer une gare de la qualité de celle de Saint Pancras, à Londres », s'enthousiasme ainsi Sophie Boissard, directrice de la branche Gare et connexions à la SNCF. Une ambition qui contraste nettement avec le dédain qu'a longtemps suscité Austerlitz. ■

PARIS RIVE GAUCHE (suite)



ATELIERS LION

ENJEUX Logements, bureaux, commerces, équipements publics, voirie... Autant de projets qui vont changer la physionomie du quartier.

Bruneseau Le credo de la mixité

Il est l'un des derniers no man's land de la capitale, une terre aride, presque inhospitalière parce que parsemée d'un amas de friches industrielles encore actives, et balafnée par le périphérique et les voies ferrées. Ici, pourtant, sur une superficie d'environ 30 hectares, se concentrent tous les enjeux : la jonction de Paris avec Ivry, la réconciliation entre la ville ancienne et la nouvelle, ainsi que la construction d'immeubles de grande hauteur (voir page V). Confiée à Yves Lion, architecte spécialiste de la reconquête des friches (il s'est notamment occupé de l'aménagement de la Plaine-Saint-Denis), l'urbanisation du quartier Masséna-Bruneseau promet d'être longue et délicate.

Avant toute chose, sa création implique de repenser totalement la voirie et de remanier l'impressionnant échangeur qui occupe actuellement le nord-est du secteur. D'ici à 2020, les entrées et sorties du périphérique vont être détruites puis reconstruites de façon à rationaliser l'espace. Dans le même temps, l'avenue de France, qui s'arrête aujourd'hui dans le vide, sera prolongée. A son extrémité, au niveau du boulevard Masséna, une patte-d'oie permettra un prolongement de la rue Bruneseau vers Ivry, tandis qu'au sud une voie nouvelle rejoindra l'avenue de la Porte-d'Ivry et le quartier Bédier (voir page XI). Enfin, l'agrandissement et la modification du tracé de la rue Berlier offriront au quartier une ouverture sur la Seine.

Avant de pouvoir se lancer dans la construction de 480 000 m²

tres carrés de bureaux, logements, commerces et équipements publics, la Semapa devra également dégager la zone des activités industrielles qui l'occupent actuellement. Au nord, à proximité de la Seine, l'usine de ciment Calcia devrait déménager pour s'installer le long de la rue Bruneseau. Au sud, les ateliers de maintenance SNCF, qui devaient initialement quitter le site, vont finalement y rester. Le bâtiment pourrait néanmoins être détruit, reconstruit dans un axe est-ouest et recouvert d'une dalle, afin de permettre l'aménagement du quartier. « Nos plans s'en trouvent changés, mais c'est finalement une bonne nouvelle, glisse Jean-François Gueulette, directeur de la Semapa. Elle permet de conserver 500 emplois industriels dans le quartier et de renforcer sa mixité. »

De fait, pour tenir cet objectif de diversité, ces emplois ouvriers ne seront pas de trop. Car une fois le quartier définitivement achevé, il fera la part belle à l'emploi tertiaire, avec la construction programmée de quatre tours de bureaux. Certes, près de 2 000 logements sortiront de terre sur la zone. Bien sûr, des commerces s'installeront le long du boulevard Masséna et de l'allée Paris-Ivry (voir page ci-contre). « Mais l'équilibre restera précaire, estime Fabrice Piault, président de l'association Tam-Tam. Il suffirait de peu pour que le secteur se transforme en une nouvelle Défense. » Un écueil à éviter pour réussir à faire de cette friche un véritable morceau de ville. ■

(Suite de la page VI)

»»» logements et grands équipements publics. « Une évolution positive mais insuffisante, estime Fabrice Piault, président de l'association locale Tam-Tam. Il y a un déficit structurel de logements qui risque de rendre difficile la création d'une vie locale. »

A voir. Car si les commerces peinent effectivement à démarrer, la donne pourrait progressivement changer avec l'aménagement prochain des quartiers Austerlitz et Masséna-Bruneseau, moins soumis à l'immobilier tertiaire. De même, l'installation définitive de l'université Paris VII

et de l'Inalco (« Langues O »), en 2011, contribuera peut-être à faire de ce secteur un « nouveau Quartier latin », selon l'expression du maire (PS) du XIII^e, Jérôme Coumet. Une chose demeure certaine : d'ici à dix ans, cette partie de l'Est parisien aura profondément changé de visage. ● B. P.

Livraison attendue : progressive jusqu'en 2025. Coût estimé : environ 3 milliards d'euros.

RÉCONCILIER PARIS ET IVRY

L'enjeu est de taille : réussir à faire communiquer Paris et Ivry, deux villes qui aujourd'hui s'ignorent. Plus facile à dire qu'à faire, alors que le périphérique plane toujours à leur frontière... « Elles se tournent littéralement le dos, ajoute Fabrice Piault. Et ce parce qu'elles ont relégué de chaque côté du périph' des activités dont elles ne voulaient pas ailleurs : l'industrie lourde côté Paris, une zone commerciale disgracieuse côté Ivry. »

D'ici à dix ans, la situation devrait avoir profondément changé. D'abord, parce que, en parallèle de la construction du quartier

Masséna-Bruneseau, Ivry prévoit, de son côté, le réaménagement de sa périphérie ouest. Ensuite, parce que le projet d'Yves Lion multiplie les liaisons entre les deux communes. Parmi elles, l'allée d'Ivry, une rue souterraine, longue de 50 mètres, passant sous le boulevard des Maréchaux et le périphérique. Destinée à accueillir des commerces, elle aura pour rôle d'animer l'ensemble du quartier. Si l'idée peut sembler séduire sur le papier, l'animation de cette rue la nuit, lorsque tous les commerces seront fermés, demeure bien incertaine. ■



ATELIER LION

COMMERÇANTE
L'allée Paris-Ivry sera aménagée sous le périphérique et le boulevard des Maréchaux.

> LIGNE 10

UN PROLONGEMENT HYPOTHÉTIQUE

Rien n'est encore signé, les financements sont loin d'être débloqués, mais à Ivry comme à Paris les élus y croient dur comme fer : d'ici à 2025, les rames de la ligne 10 s'arrêteront au cœur d'Ivry. Après le terminus actuel de la ligne, à la gare d'Austerlitz, elles longeraient la rue du Chevaleret pour desservir le secteur Bruneseau, le port et le futur quartier

Gambetta d'Ivry. Trois stations seulement, mais une vraie bénédiction pour les quartiers concernés. Car, comme le dit Yves Lion, cette prolongation est « sinon déterminante, au moins très importante pour la réussite de l'urbanisation du site ». En témoigne la façon dont la Semapa anticipe l'arrivée du métro : « Nous réservons les volumes

nécessaires à ce prolongement sous tous les bâtiments que nous construisons, confie Jean-François Geulette, son directeur général. Quant à l'emplacement de la future station, rue Berlier, il est d'ores et déjà déterminé. » Reste un détail : convaincre le Syndicat des transports d'Ile-de-France de débloquer des crédits pour financer le projet. ■

LOU KAT



RÉVOLUTION Jardin public et promenade piétonnière viendront agrémenter l'ancienne enclave industrielle.

C. FERNAND



LA TOUCHE VERTE

« Ce sera le premier écoquartier de Paris. Le premier lancé et le premier livré. » A entendre Jérôme Coumet, maire (PS) de l'arrondissement, on croirait presque que la vocation écologique de la ZAC de Rungis a toujours été évidente. Et pourtant... Si ce nouveau secteur apparaît comme un exemple en matière de développement durable, il le doit moins à la volonté des aménageurs et des élus qu'à l'opiniâtreté des associations. « Lors de son lancement, le projet ressemblait à une opération d'aménagement tout ce qu'il y a de plus classique, se souvient Stéphanie Le Dantec, présidente de l'association les Amis de l'éco-zac. Il a fallu convaincre les élus que d'autres pratiques étaient possibles. » Aujourd'hui, le résultat est là : stockage et réutilisation des eaux pluviales, panneaux solaires et éoliennes assurant une partie de l'alimentation électrique, bâtiments moins énergivores (50 kWh par mètre carré par an, au lieu de 120 pour un immeuble moderne classique)... La zone ne sera finalement pas chauffée par géothermie - le débit de la nappe phréatique étant insuffisant - mais elle disposera d'équipements dignes des quartiers allemands ou anglais les plus verts. ■

Livraison prévue : 2014.
Coût estimé :
70 millions d'euros.

Gare de Rungis Fin de la friche

ENTRE LES TOURS
La ZAC Gare de Rungis va devenir le premier écoquartier de la capitale.

Le contraste a longtemps été saisissant. Voilà encore quelques mois, deux univers se faisaient face de part et d'autre de la rue Brillat-Savarin. Au nord, les rues pavées, les petites maisons et les ravissants jardins de la Cité florale, l'un des micro-quartiers les plus charmants de Paris. Au sud, une friche ferroviaire d'environ 4 hectares, au paysage lugubre, jonché de débris et où se meurt la carcasse rouillée d'une gare de marchandises désaffectée. Un étonnant mélange des genres qui vit désormais ses dernières heures.

Officiellement lancé en juin dernier, l'aménagement de la ZAC Gare de Rungis est prévu pour s'achever en 2014. A cette date, un quartier flambant neuf aura vu le jour entre les voies de la petite ceinture et les tours du quartier Kellermann. Au programme : une crèche de 80 ber-

ceaux, une maison de retraite spécialisée dans la maladie d'Alzheimer, un jardin public de 5 000 mètres carrés, une résidence pour les étudiants et les chercheurs, un grand bâtiment de bureaux et une centaine de logements privés répartis en trois immeubles.

La construction de ce premier écoquartier parisien (*voir ci-contre*) permettra également de relier entre eux des morceaux de ville qui s'ignoraient autrefois. La couverture d'une partie des voies de la petite ceinture, ainsi que la création de deux rues offrira aux habitants un accès direct au boulevard Kellermann et à la station de tram de la Poterne des Peupliers. A terme, une promenade piétonnière reliant le parc Montsouris au jardin du Moulin-de-la-Pointe, avenue d'Italie, devrait traverser la zone. Une petite révolution pour cette ancienne enclave industrielle. ●

Bédier-Boutroux

Le renouveau de la porte de Vitry



FRÉDÉRIC ROLLAND

Difficile de faire plus enclavé. Coincée entre le périphérique et le boulevard des Maréchaux, cette zone de 27 hectares hérissée de logements semble vivre repliée sur elle-même. « C'est une réalité, confirme Jean-François Gueullette, directeur général de la Semapa. Ce secteur communique mal avec le reste de l'arrondissement. » Pour remédier au problème le projet de réhabilitation – financé en partie par l'Agence nationale pour la rénovation urbaine (Anru) – s'appuie notamment sur l'arrivée du tramway, dont une station desservira le quartier. Mais ce n'est pas tout. Le programme prévoit également la destruction de la tour Bédier et de la station-service – le seul commerce du secteur – le réaménagement du stade Boutroux et la prolongation de la rue Maryse-Bastie jusqu'à l'avenue de la Porte-de-Vitry.

De part et d'autre de ce nouvel axe, une série de bâtiments sortiront de terre. Le long du périph', un immeuble de bureaux ainsi qu'une Maison internationale de séjour (qui accueillera des étudiants étrangers pour des durées variables) serviront d'écran acoustique. Plus à l'ouest, le long de l'avenue Claude-Regaud, une maison de retraite prendra place face à la résidence étudiante récemment ouverte. Enfin, à l'extrémité ouest du quartier, sur la parcelle située entre l'avenue de la Porte-d'Ivry et le stade Carpentier, s'installeront des bureaux, quelques commerces, un centre social et un immeuble de 200 logements. Plus qu'un lifting, de la chirurgie lourde et réparatrice. ●

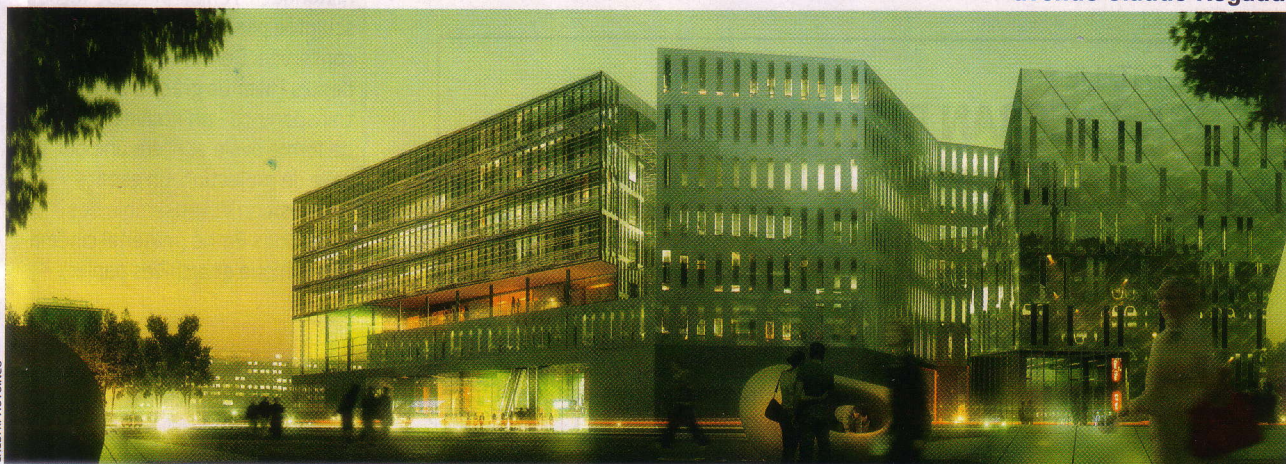
Livraison prévue : 2015.
Coût estimé : non communiqué.

> DU NOUVEAU AUX PORTES DU XIII^e **LE TRAM BOUCLE LA BOUCLE**

Deux petites stations seulement, mais un chantier titanesque. Depuis le lancement des travaux de prolongation de la ligne 3 du tramway, en janvier 2010, les boulevards des Maréchaux vivent au rythme des grues et des pelleuses. D'ici à décembre 2012, les confins parisiens situés entre la porte d'Ivry et le pont National vont profondément changer d'aspect. Outre la destruction de l'autopont de la porte de Vitry, d'ores et déjà réalisée, le projet prévoit aussi de raser le viaduc de la Petite Ceinture et le pont Masséna, qui seront reconstruits et élargis pour permettre le passage des rames. En parallèle, le boulevard Jean-Simon et le pont National connaîtront également un sérieux agrandissement. Une fois achevée sa prolongation jusqu'à la porte de la Chapelle (XVIII^e), le T3 devrait, selon les chiffres de la ville de Paris, transporter 275 000 voyageurs par an. Soit 165 000 de plus qu'actuellement. ■

**Livraison prévue :
décembre 2012.**
**Coût estimé :
900 millions d'euros
(pour l'ensemble de la ligne).**

VOLUMES Des immeubles de bureaux sortiront de terre avenue Claude-Regaud.





Olympiades

L'ouverture sur la ville

Le sport comme symbole du renouveau de la dalle des Olympiades, en pleine réhabilitation depuis 2007. Ouvert aux scolaires depuis la rentrée de septembre, le nouveau gymnase le Stadium trône, massif, en surplomb de l'avenue de Choisy. Abritant un gymnase, un dojo, ainsi qu'une salle de danse et de gymnastique, ce nouveau bâtiment remplacera avantageusement le bowling et la salle de fitness qui avaient partiellement brûlé en 2001. A l'image de cet équipement, l'ensemble de cette copropriété, sorte de ville dans la ville de plus de 8 000 habitants, a bénéficié

d'un sérieux lifting. Barres et tours renouvées, accès à la dalle réaménagés, centre commercial réhabilité... Ne reste plus qu'à agrandir l'école maternelle Javelot pour que l'opération soit définitivement achevée. Un dernier chantier, qui devrait prendre fin dès la rentrée 2011 mais ne suffira peut-être pas à humaniser véritablement ce monstrueux symbole de l'urbanisme grandiloquent des années 1970. ●

**Fin du chantier :
septembre 2011. Coût estimé :
non communiqué.**

> PLACE D'ITALIE

LE GRAND ÉCRAN FAIT POLÉMIQUE

« C'est du gâchis, martèle Jean-Baptiste Olivier. Je trouve incompréhensible que l'on veuille démolir cette salle pour laisser la place à un projet commercial. » Dans le collimateur du conseiller municipal (UMP) du XIII^e : l'extension du centre commercial de la place d'Italie sur les vestiges de l'ancien cinéma Grand Ecran Italie. Engagée depuis janvier 2006 et la fermeture de la salle, cette reconversion reste pourtant largement hypothétique. Et pour cause, une association - Sauvons le Grand Ecran - milite efficacement pour préserver la vocation culturelle du site. Et multiplie les recours devant les tribunaux. Prochaine décision début 2011, avant peut-être un pourvoi en cassation. L'ombre du Grand Ecran risque de planer encore longtemps sur la place d'Italie. ■

ÉQUIPEMENTS L'agrandissement de l'école maternelle Javelot fait partie du programme de réhabilitation de la dalle des Olympiades.

> AVENUE DES GOBELINS

LA FONDATION PATHÉ S'INSTALLE

Le projet est séduisant, la signature de l'architecte, évocatrice... C'est Renzo Piano, créateur - avec le Britannique Richard Rogers - du Centre Pompidou, qui se charge d'installer la Fondation Jérôme Seydoux-Pathé dans l'ancien cinéma Gaumont-Gobelins Rodin, situé à quelques centaines de mètres de la place d'Italie. Inscrite à l'Inventaire supplémentaire des monuments historiques, l'emblématique façade sculptée par Auguste Rodin est conservée. Derrière - mais visible depuis l'avenue grâce à un jeu de transparence - un nouveau bâtiment de forme ovale abritera une petite salle de projection, un espace d'exposition et l'ensemble des collections Pathé (matériel cinématographique et archives papier). ■

**Livraison prévue :
début 2011.
Coût estimé :
Non communiqué.**