



LES QUAIS HAUTS DE LA SEINE NE SONT PAS DE NOUVEAUX TERRAINS A BATIR !



Le site de la place Mazas à Paris en bord de Seine ouvert à la construction dans l'appel à projets innovants « Réinventer la Seine ».

Place Mazas

Les quais hauts de Seine ne sont pas de nouveaux terrains à bâtir !

La place Mazas, vaste terre-plein arboré en bord de Seine, situé entre l'écluse du débouché du bassin de l'Arsenal dans la Seine et le pont d'Austerlitz, a été proposée en 2016 par la Mairie de Paris comme site dans le cadre de la consultation « Réinventer la Seine ». Le programme et les usages futurs du site demandés aux participants parlaient d'une « *programmation mixte et innovante contribuant à l'animation des berges pouvant inclure des constructions nouvelles* ».

Le projet retenu par le jury en juillet 2017, choisi parmi d'autres propositions qui construisaient sans retenue la totalité de l'espace disponible¹, propose la construction de deux bâtiments: un immeuble d'habitation de 7 étages et un deuxième de 2 et 3 étages dédié à des activités d'animation culturelle et festives. Ce projet est en cours d'instruction par les services de la Ville et devrait faire prochainement l'objet d'une présentations au Conseil de Paris.

Une réunion de concertation houleuse s'est tenue en Mairie du 12^{ème} arrondissement le 17 mai 2018², des riverains de l'opération, constitués en association, dénonçant ce projet tant sur le principe de construire sur un trottoir en bord de Seine que pour les conséquences sur leur environnement immédiat. Ont par ailleurs publiquement pris position contre ce projet plusieurs associations parisiennes et nationales (SOS Paris la FNE, Rue de l'Avenir, La Seine n'est pas à vendre³) ainsi que des personnalités du monde de l'architecture et de l'urbanisme: Antoine Grumbach, Frédéric Bonnet, Thierry Paquot, Jean Harari, Jean-Jacques Terrin, Patrick Bouchain, Michel Audoui, Jean-Pierre Le Dantec...⁴

De leur côté, les promoteurs du projet ont organisé avec le soutien de la Mairie de Paris les 23 et 24 juin 2018 un week-end festif d'animation du lieu, le «Festival Mazas», largement médiatisé par la Ville et ses relais dans la presse.

Le sujet a été abordé au Conseil de Paris du mois de juillet 2018 par le dépôt de trois vœux demandant soit un projet moins dense et plus végétalisé (Républicains Indépendants), le retrait total (Parti de Gauche) ou à ce que soit étudié la protection paysagère des berges hautes de la Seine à Paris par leur inscription au PLU dans la zone urbaine verte (Les verts)⁵, ce qui empêcherait entre autre la constructibilité de la place Mazas. Sur proposition de l'adjoint à l'urbanisme, les trois vœux ont été rejetés.

Proposer de construire des immeubles d'habitation et d'équipements sur le quai haut de la Seine constitue **un fait inédit dans l'histoire urbaine de Paris depuis deux siècles**. Excepté le Ministère des Finances - anachronique porte sud-est de Paris collée au pont de Bercy -, quelques modestes constructions liées aux activités portuaires (pavillon d'éclusier ou du Port Autonome) et la morgue de Paris installée par la préfecture de Police au sud de la place Mazas, il n'était jusqu'à présent venu à l'esprit de personne et encore moins d'élus de la Ville de proposer de déclasser un quai haut du fleuve pour y édifier des bâtiments.

Comment en est-on arrivé là ? Quelle est l'histoire de cette séquence singulière des berges de Seine ? Que dit aujourd'hui le PLU de Paris dans ce type de situation ? En quoi consiste le projet proposé, quel peut être l'intérêt à agir de la municipalité, quelles conséquences aurait la réalisation de ce projet ? Pourquoi s'agit-il d'une erreur écologique et urbaine qu'il importe d'arrêter et peut-il y avoir un plan B ? Autant de sujets auxquels ce document s'efforce de répondre.

¹ Les projets ont été exposés en juillet 2017 au Pavillon de l'Arsenal, nous avons pu en récupérer quelques photographies (voir documents annexes a ce rapport).

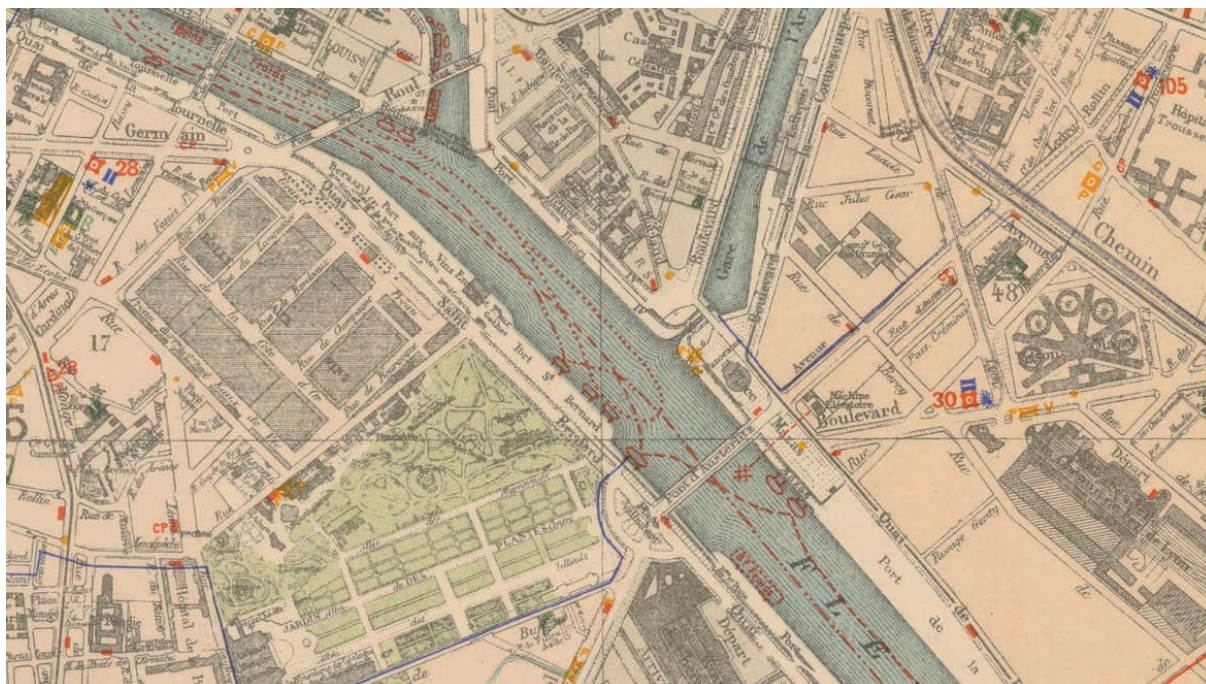
² Il n'existe pas de compte rendu de cette réunion qui fut très mouvementée, on trouve sur le site de la Mairie du 12^{ème} arrondissement le power point qui fut présenté aux participants.

³ CF tract unitaire édité par plusieurs associations parisiennes au « Festival Mazas » et partiellement repris par certains journaux dans les documents annexes.

⁴ CF articles d'Antoine Grumbach qui juge cette proposition scandaleuse, puis de Bernard Landau dans le journal du Grand Paris de février et juillet 2018.

⁵ CF BMO du CDP de juillet 2018, page 342 et suivantes.

1. Un peu d'histoire



Plan de Paris 1898 : On notera les deux vastes esplanades plantées de la Place Mazas conçues en 1887 par La Forcade, jardinier en chef du Service des Promenades.

La « place Mazas », est un segment des quais de Seine d'environ 5000 m² compris entre le débouché du canal

Saint Martin dans la Seine via l'écluse du Port de l'Arsenal, et le pont d'Austerlitz. Ce lieu de Paris est surtout connu aujourd'hui des Parisiens par la présence de la Station de Métro Quai de la Râpée sur la ligne 5.

De 1886 à 1952, une promenade paysagée en bord de Seine,

Tout commence avec le Pont d'Austerlitz.

Depuis la construction du Pont d'Austerlitz (1803- 1805) et ses deux élargissements successifs (1855 et 1885) qui porteront sa largeur à 30m, la place Mazas est la tête de pont d'une ample composition symétrique qui encadre le pont et le débouché de l'Avenue Ledru-Rollin le long du quai de la Râpée. Deux vastes esplanades plantées, promenades de bord de Seine surplombant le port Mazas, offraient alors un point de vue remarquable sur la rive gauche et sur le chevet de Notre-Dame. Plusieurs projets de création de squares seront étudiés par le service des promenades: 1887⁶, 1901, 1933, 1959. La construction de la ligne 5 du Métro (1905-1908) retarde leur réalisation, mais, déjà, des riverains et des élus municipaux demandent au Conseil la réalisation de ces squares publics⁷. Cependant, suite à la fermeture en 1908 pour cause d'hygiène de la morgue située en bords de Seine sur le Quai de l'Archevêché, il est décidé d'en construire une nouvelle (1913-1923), toujours en bord de Seine sur l'emprise est de la place déjà amputée par la tranchée de la ligne 5 et de l'accompagner d'un square, le square Jules Tournaire, du nom de l'architecte du département de la Seine qui a construit le bâtiment. Un second square, le square de la Râpée, sera également réalisé en 1933 sur le côté ouest de la place, mais il aura une courte vie. Après-guerre il s'avère nécessaire d'élargir le pont rail qui franchit l'écluse de l'Arsenal et d'élargir en 1952 (déjà !) le quai de la Râpée; le jeune square est démolit et

⁶ VM 90 3 MAG 74 ; projet de deux jardins latéraux et du Panorama de la Bastille, par Joseph Laforcade, alors Jardinier en Chef de la Ville de Paris. On retrouve trace de ce square du Panorama dans la littérature de l'époque : « Et c'est, dans Paris, dont la rumeur s'agite tout à l'entour, un véritable coin de province où, sur le square du panorama de la Bastille, des amateurs de palet jouent, dans un cercle de spectateurs qu'on croit entourer de saltimbanques » .Maurice Guillemot, Entr'actes de pierres, Paris, H. Floury, 1899, p. 10.

⁷ BMO Séance du 29 Mars 1908, Proposition de Monsieur Henri Galli tendant à la proposition de réaliser un square près de l'écluse de l'Arsenal.(PJ a ce dossier)

malgré les demandes des services qui proposent à cet endroit « une salle de verdure »⁸, aucun budget ne sera alloué par la municipalité.

De 1960 à 2000, priorité à la voie express Georges Pompidou.

On oubliera à partir des années 60 cette vocation de promenade arborée de bord de Seine, la priorité étant donnée aux voies rapides sur berges. Ainsi, en prolongement de la voie Georges Pompidou, une voie calibrée à 3 files en passage dénivelé passant sous le Pont d'Austerlitz est construite. L'esplanade toujours plantée est affectée au stationnement automobile des services techniques parisiens, très présents dans le secteur. On reloges en 1988, dans une extension conséquente d'un petit bâtiment existant, des services sociaux du centre d'aide sociale de Paris et aujourd'hui l'association Aurore (urgences sociales : accueil, hébergement, soins, réinsertion). En même temps que la construction du tunnel Henry IV, la voie rapide sera élargie à la fin des années 80 à cinq voies⁹, ce qui aura pour conséquence d'interrompre – depuis maintenant 30 ans - la continuité de la promenade piétonne sur les quais bas de la Seine. Cette période semble sceller l'oubli des lieux de la part des autorités municipales. Le parking de surface sera supprimé au début des années 90, de nouveaux projets d'aménagement paysagé sont dessinés - sans suite - par les architectes de la voirie et une station Velib s'installe finalement en 2006.

Le sous-sol du site est très occupé : un bassin de pompage, une usine des eaux, les locaux de la Section de Maintenance des Equipements de la DPE (direction de la propreté et de l'eau), la Permanence des Egouts installée dans le pavillon de l'éclusier et de nombreux réseaux techniques¹⁰. Des travaux importants de modernisation de l'ensemble des installations de la DPE sont effectués à la fin des années 1980.

A l'échelle parisienne, le lieu marque l'embouchure du Canal Saint Martin dans la Seine, situation que l'on perçoit très bien depuis la place de la Bastille mais plus discrètement depuis la Seine. L'élargissement de la voie avait d'ailleurs donné lieu à une consultation de sculpteur pour la création d'un Signal, jamais réalisé. C'est aussi un nœud savant d'infrastructures qui se sont très habilement glissées dans le paysage urbain : l'écluse qui relie le port de plaisance de l'Arsenal au fleuve, le pont métallique de son franchissement ; la ligne 5 du métro qui, véritable prouesse technique, vient se lover à ciel ouvert le long de la Seine grâce à une double courbure élégante du tracé de ses voies avant de la franchir sur le Viaduc Métallique d'Austerlitz ; un carrefour routier majeur complexe et très circulé, donnant accès sur la rive droite à la Gare de Lyon, à la Place de la Bastille et au cœur de Paris et, sur la rive gauche, par le pont au sud, aux 5^{ème} et 13^{ème} arrondissements.

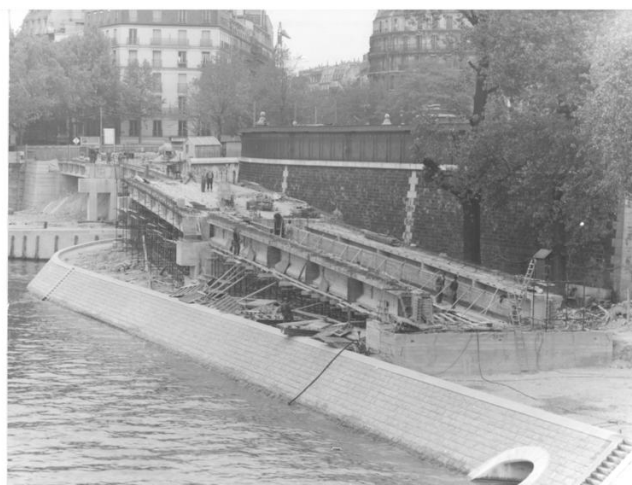


⁸ Archives de la Seine, 99W99 ; Note de l'Ingénieur Chassereaud (PJ à ce dossier)

⁹ Voir en PJ a ce rapport la maquette du projet d'élargissement réalisée par les excellents ateliers de maquettistes de la DVD.

¹⁰ Voir le plan du sous-sol joint en annexe à ce rapport.

Photo aérienne du site en 1959, le port Mazas avant la construction de la voie dénivelée Mazas qui a supprimé la continuité de la promenade piétonne des berges basses, les esplanades arborées du quai haut.



Photos du site : Le port Mazas et l'embouchure du Bassin de l'Arsenal en 1920. La Voie rapide Georges Pompidou en 1970 alors calibrée à 3 voies et préservant la transparence sur la Seine (contrairement à l'ouvrage d'élargissement réalisé en 1989). La maquette de l'élargissement de 1989 et le début du chantier des années 70. (Photos Centre de documentation de la DVD).

Depuis 1990, le site est laissé en l'état, sans entretien et sans réflexion prospective sur ses liens avec la Place de la Bastille ou les promenades de berges de Seine; il est évoqué comme point de croisement de deux futures lignes de TCSP, l'une dite le tramway des gares, l'autre le tramway des bords de Seine. Il présente actuellement un aspect d'abandon, connu seulement des SDF et migrants cherchant réconfort auprès de l'association Aurore, des nombreux piétons et automobilistes franchissant le pont et des usagers de la Station de Métro.

2. Que dit PLU de Paris pour ce type de situation :

La notice réglementaire jointe au dossier présentant le site aux équipes souhaitant répondre à Réinventer la Seine, indiquait que le lieu est en « zone urbaine générale » du PLU, en omettant de préciser qu'il est située presque en totalité dans le domaine public considéré comme "voie"¹¹, indiqué en couleur jaune paille.

Le règlement du « jaune paille du PLU » donne les précisions suivantes :

¹¹ C'est une nouveauté du PLU par rapport au POS qui faisait figurer tous les espaces publics viaires de la ville en blanc, cad intrinsèquement inaliénables et inconstructibles. Le PLU adopté en 2007 n'avait pas cependant prévu une telle opération. La fiche technique précisait : **Dispositions réglementaires PLU actuel** : à l'exception de la partie Nord de la place (comprenant la maison éclusière) située en zone urbaine verte (UV), **le site se trouve en zone urbaine générale (UG)** en secteurs de mise en valeur du végétal et de protection de l'habitation, hors zone de déficit en logement social. Dans cette zone, toute construction nouvelle (hors surfaces situées en sous-sol ou en rez-de-chaussée) doit être destinée à l'habitation et/ou aux CINASPIC (Constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif). PLU art. UG.2.2.1. Plafond des hauteurs à 25 m.

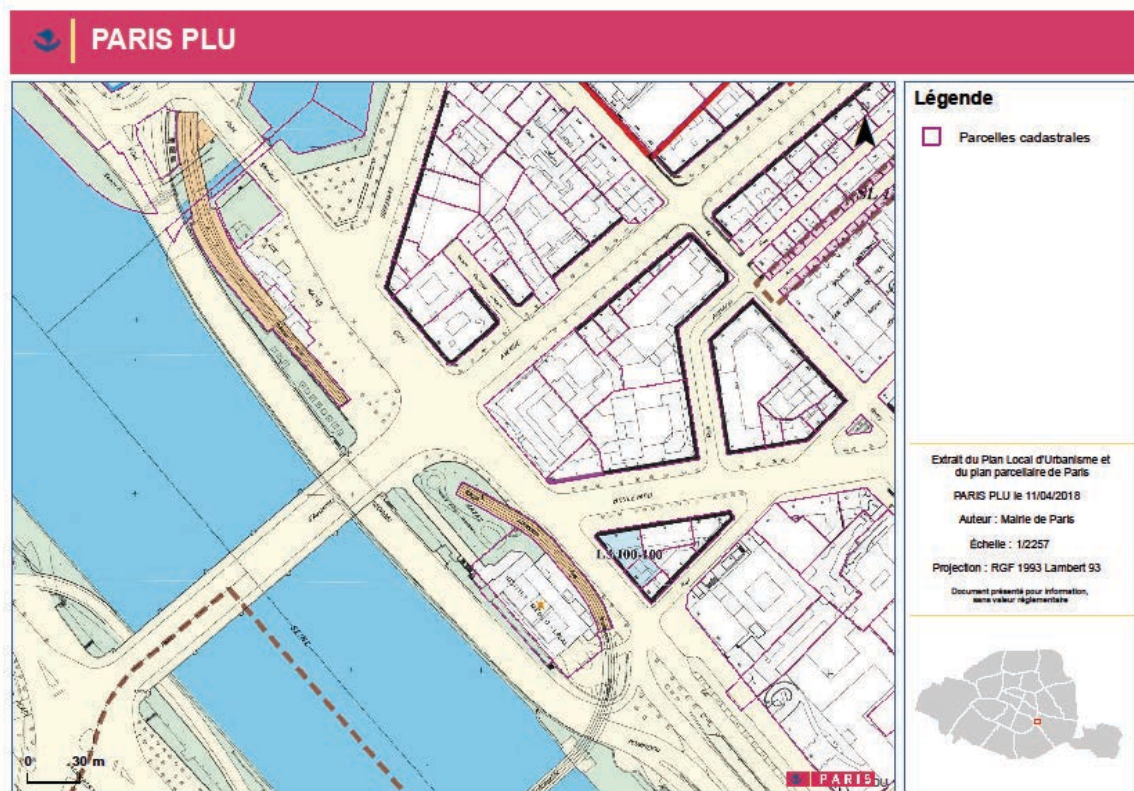
a. "Sont considérés comme voies pour l'application des articles 3, 4, 6, 7, 8, 10, 12 et 13 du règlement des zones urbaines : toute voie publique ou privée identifiée dans les documents graphiques du règlement, à l'exception des emprises de voie publique dont le principe du déclassement a été retenu." **et**

b. "La construction en élévation est admise sur le sol des voies : ... pour toute construction autorisée dans le cadre d'une autorisation ou d'une convention d'occupation du domaine public par la Ville de Paris." dispositions générales, titre IV).

Ce dispositif **pour le a)**, a été imaginé pour des emprises très limitées permettant de rectifier un alignement ou d'autoriser des édifices liés à des ouvrages concédés - rampes et édifices d'ascenseurs de parcs de stationnement par exemple- et non pour des emprises de bâtiments de plusieurs étages. Le projet de la place Mazas crée un nouvel îlot dans le tissu parisien, tous les îlots du centre de Paris ont des filets de couleur qui limitent la hauteur des constructions. L'application des articles du règlement au projet envisagé risque d'être très discutable.

Pour le b), le dispositif ne fixe pas de règles d'implantation et de hauteur. Le règlement ouvre une possibilité mais ne précise pas toutes les règles applicables. Là encore, il peut y avoir débat sur le règlement.

On peut penser que si des juges étaient saisis, ils produiraient fort probablement une jurisprudence pouvant conduire à l'annulation desdits dispositifs de l'actuel PLU. La Ville est-elle imprudente dans la démarche ? Au vu de l'ensemble immobilier projeté, la procédure choisie aurait dû être celle d'une **déclaration de projet avec mise en compatibilité du PLU, ou bien une modification du PLU**. Ces procédures, demandant une consultation élargie des Parisiens, plus risquées pour la Ville, n'ont manifestement pas été retenues.



La fiche du PLU : Le secteur de voie en « jaune paille » situé en zone urbaine générale et les deux parcelles cadastrales du site (la maison des éclusiers, la station de métro de la RATP et le bâtiment en brique rouge attenante (occupé par l'association Aurore), manifestement édifié sans permis de construire .

3. Le projet retenu :



Le projet retenu¹² porté par des investisseurs/promoteurs et les futurs exploitants se répartit comme on a vu en deux ensembles :

- Un immeuble novateur « de coliving », de sept niveaux, planté comme une chandelle face à la Seine au débouché de la tête de pont avec un café restaurant à RDC. L'immeuble, au centre d'un carrefour très bruyant, bénéficie certes de vues exceptionnelles sur la Seine, lorsqu'on peut ouvrir les fenêtres ! Le plan de masse du projet nous montre un petit trottoir côté chaussée sur le carrefour à un endroit très fréquenté par les piétons, le bâtiment de coliving déborde de l'alignement du trottoir du pont, trottoir qui se réduit donc à son débouché sur la place (effet visuel et usages désastreux !) et des accès réduits à la station de Métro.

- Un second ensemble plus bas et plus massif (de R à R+3), occupant une bonne partie de l'espace disponible à l'aplomb de la station de Métro, dont le programme assimilé à un CINASPIC pour la Mairie (un atelier Fab-Lab, une salle multifonctions, une ressourcerie, une conciergerie, l'association Aurore, le Yacht Club du Port de l'Arsenal, un café avec une grande terrasse) a pour objectif de créer un lieu animé dans le quartier.

Il faudra comme on le constate sur le plan de masse ci-dessous déclasser une partie de l'espace de voirie disponible en bord de Seine (on parle de 800m mais au vu des plans on a du mal à comprendre comment on déclassé si peu, à moins que le déclassement ne concerne que l'immeuble de logements) pour y construire les deux bâtiments. Ce plan nous montre également, en plus des deux bâtiments, une appropriation de la quasi-totalité de l'espace public encore disponible dont l'aménagement et la gestion semblent être confiés aux promoteurs du projet— seul le trottoir périphérique est laissé aux services de la ville.

Les fortes contraintes d'un sous-sol très occupé et devant rester visitable, nécessiteront pour chaque immeuble des fondations en béton sur pieux forés en grande profondeur. Les constructions projetées, à ossature bois, reposeront sur des fondations complexes et onéreuses, face cachée d'un projet dont on nous vante les atouts innovants. Ceci exclut la cession de tout le foncier et demandera une division domaniale en volume établie précisément par acte notarié. Sauf à prendre des précautions exceptionnelles et onéreuses, les difficultés du chantier entraîneront la disparition de la quasi-totalité des 29 arbres existants, l'emprise des bâtiments projetés en coupant déjà plus de 20. Sachant que l'espace restant n'est pas « plantable » du fait du sous-sol, autant dire que **le caractère arboré du site va disparaître pour laisser la place**, même avec des toits végétalisés, à un espace minéral.¹³

¹² **Investisseurs / Promoteurs** : REI Développement Immobilier (promoteur) - Icade ; **Exploitant(s)** : Colonies (exploitation des logements en co-li-ving) - WoMa (exploitation du fab lab) - Association Aurore (gestion de l'ESI, de la conciergerie solidaire et éventuellement d'une ressourcerie), Base Tara (partenaire culturel) - IMA (partenaire culturel) - Manifesto (AMO Art & culture) - Office for cities (AMO stratégie urbaine) - Yacht Club Paris Bastille.

¹³ La loi LCAP a modifié les règles d'abattage des arbres d'alignement. Il faut maintenant un accord de l'ABF pour ces travaux d'abattage. La Ville devrait d'abord abattre les arbres avant d'autoriser le PC, sinon, le risque pour le maître d'ouvrage sera plus grand.



Vue perspective du projet le long du Quai de la Râpée, après et avant

4. Quel intérêt à agir pour la Ville de Paris ?

Pour le jury, ce projet qui promet selon la prose de ses auteurs une « *écologie heureuse, à une échelle domestique retrouvée* » est censé répondre aux attendus de la consultation : il permet nous dit-on « *d'intensifier la dynamique opérationnelle à l'échelle de l'axe Seine, il innove dans le rapport à l'eau et les usages développés, il atteste d'une excellence environnementale et sociale, il comporte un fort caractère multidimensionnel* »¹⁴.

Le cœur de l'argumentation de la ville repose sur la nécessité d'une « animation des lieux » rendue possible par ce programme de logements, commerces et les divers locaux associatifs à vocation culturelle, programme pour lequel, indépendamment de la valeur d'emplacement, on ne comprend pas les nouveaux usages créés avec la Seine et les canaux. Il y a bien le Yacht Club de l'Arsenal mais pourquoi déménager ici celui qui existe déjà, d'autant, paraît-il, que les activités nautiques initialement envisagées sur le bassin (piscine démontable) ont été abandonnées.

Le montage du projet et son modèle économique, sans qu'il en coûte quoi que ce soit a priori à la Ville, semblent rendus possibles par la vente d'une partie du foncier aux promoteurs de l'immeuble de logements qui réaliseront également le second bâtiment qui, quant à lui, bénéficiera d'une AOT (autorisation d'occupation temporaire). Pourquoi faudrait-il réaliser à cet endroit si singulier un programme de logements, mystère ? Aucune considération sur la place et le statut de l'espace public en ville surtout en bords de Seine ne préside à ce programme. Quel est l'intérêt public ?

Sans connaître pour l'instant les détails du montage entre la Ville et les promoteurs du projet, on comprend que les deux entités du programme sont liées, la réalisation et l'exploitation du bâtiment de logements - qui, s'agissant d'une affectation privée, ne peut se faire que par déclassement et vente d'une emprise du domaine public de voirie conséquente -, contribuant à l'équilibre financier de la construction du pôle d'activités baptisé

¹⁴ Communication de la VDP vantant les mérites du projet.

l'Atelier de l'Arsenal. La ville devrait récupérer dans 15 ans la pleine propriété des lieux, excepté bien sûr l'immeuble de logements.

Le programme exige par ailleurs le départ du site de deux services de la DPE de la Ville - la Section de Maintenance des Equipements et la Permanence des Egouts - qu'il est envisagé de reloger en face dans un bâtiment appartenant à la Ville, 98 quai de la Râpée, dans le cadre d'une rénovation totale du bâtiment confiée à la SIEMP. Les premières estimations de ces travaux de relogement tournent autour d'1,5 M d'€.

Retenir cette proposition nie le contexte paysagé du site et l'importance du vide, pourtant si précieux, que constitue l'espace public pour la ville. Depuis Henry IV les autorités de la ville se sont toujours efforcées de ne plus construire directement en bord de Seine. Le grand paysage de la Seine à Paris est aujourd'hui constitué par le lit du fleuve, les berges basses et les berges hautes souvent plantées, elles forment ce que la Ville nomme à juste titre « le parc de Seine ». Ce sont des espaces publics appartenant à tout le monde, par définition inaliénables. Les bâtiments construits face au fleuve viennent naturellement s'implanter à Paris de l'autre côté des chaussées longeant les berges. C'est une règle implicite d'organisation urbaine qui est constitutive du site patrimonial des berges de Seine.

D'autre part comme dans toutes les grandes villes, alors que le réchauffement climatique nous impose vigilance et plus de rigueur dans l'acte de construire, la Seine constitue un corridor naturel de ventilation de la ville; ce corridor se poursuit à cet endroit par le bassin de l'Arsenal et le Boulevard Richard Le Noir pour ventiler des quartiers parmi les plus denses de Paris. Construire Place Mazas, supprimer 30 grands arbres qui contribuent à rafraîchir l'espace par grosses chaleurs comme encore cet été, c'est obstruer ce corridor de ventilation. Les pays du Nord de l'Europe ont adopté des règlements prenant en compte l'enjeu climatique.



La place Mazas à besoin, personne n'en doute, d'une requalification paysagère et d'une recherche de dynamique d'animation à condition de préserver aujourd'hui et pour l'avenir son statut et sa position d'espace public en balcon sur la Seine. Ici comme sur les autres quais de Paris, les voies rapides sur berges ne sont pas éternelles et on peut espérer rétablir un jour la continuité piétonne des berges basses et un escalier les reliant, comme avant 1990, aux berges hautes. Autoriser ces constructions et surtout celle du bâtiment de logements c'est aussi prendre le risque de devoir demain exproprier ce que l'on a autorisé aujourd'hui. Ce choix est non seulement une erreur écologique et urbaine, mais aussi une erreur pour les intérêts propres de la ville de Paris. Il est encore temps, avant qu'un permis de construire ne soit déposé ou accordé, de changer de cap !

5. Calendrier prévisionnel présenté en réunion publique en mai 2018:

- Juillet 2018 : dépôt de la demande de permis de construire
- 2^e semestre 2018 – 3^e trimestre 2019 : conception détaillée, consultation des entreprises, passation des actes fonciers
- Fin 2018 / début 2019 : enquête publique de déclassement
- 4^e trimestre 2019 : déménagement des activités en place, travaux de démolition
- 1^e trimestre 2020 : démarrage des travaux de construction
- 2^e trimestre 2021 : livraison de l'atelier
- 2^e semestre 2021 : livraison du co-living
- Fin 2022 : livraison du local « permanence des égouts »

Le dépôt du dossier de demande du permis de construire a été reporté à la rentrée des congés d'été du fait des difficultés à boucler le montage financier du projet.¹⁵ Il devrait être présenté au Conseil de Paris de septembre, ou octobre. Le passage au Conseil de Paris pour le déclassement aura lieu à priori après l'enquête publique. Un accord de principe peut cependant être donné par le Conseil de Paris avant l'enquête publique. Le dossier ne nécessite pas de passage en commission des sites. Il sera sans doute présenté à la Commission du Vieux Paris. A priori, l'usine des eaux est une installation classée. En tant que tel, le projet ne devrait pas nécessiter une évaluation environnementale (étude d'impact).

En conclusion, cette proposition qui dans sa démarche et ses résultats nie pour l'essentiel le contexte urbain et les enjeux climatiques de ce lieu dans la ville, illustre les dérapages possibles de la méthode « réinventer ».

Menée sans aucune concertation locale, elle témoigne d'une vision à court terme de l'aménagement urbain et d'une logique ici déplacée de marchandisation de l'espace public. Elle est contraire au projet de Parc de Seine défendu par la municipalité, contraire au Plan Climat de la Ville de Paris, contraire au respect du plan biodiversité (trames vertes et bleues), handicapera fortement les modes doux de déplacement (piétons vélos, tramways) sur un carrefour important permettant les liaisons entre la Gare de Lyon et la Gare d'Austerlitz, ne tient pas compte de l'objectif de poursuivre les continuités piétonnes sur les berges basses et du probable réaménagement à moyen terme de la « voie Mazas ».

Personne ne nie la nécessité de donner plus d'aménité à un site laissé depuis trop longtemps à l'abandon. Faut-il l'occuper avec ces constructions, détruire son caractère végétal de bord de fleuve en coupant près de 30 grands arbres, couper la vue sur les rives de Seine, obstruer un corridor de ventilation de la ville ? Assurément non. Il faut penser son aménagement en relation avec celui de la Place de la Bastille et à moyen terme de la reconquête des berges basses de la Seine. Accepter de construire le projet retenu dans le cadre de « Réinventer la Seine », c'est naviguer à contre-courant et hypothéquer l'avenir.

¹⁵ Les dossiers de demande de PC parisiens déposés sont publiés au BMO et affichés en mairie d'arrondissement.

Quel plan B ?



Le site de la place Mazas fait partie du grand parc de Seine. Nous affirmons la nécessité de conserver voire amplifier le caractère arboré du site dans une vision prospective qui doit à terme composer avec le rétablissement de la continuité de la promenade piétonne des quais bas de la Seine sous le pont d'Austerlitz et avec les rives du bassin de l'Arsenal jusqu'à la place de la Bastille. L'escalier reliant les quais hauts et bas en tête de pont devra être aussi rétabli. Les vues sur le fleuve et l'autre rive doivent être préservées. Cet objectif est réaliste, des études de l'APUR et de l'Atelier International du Grand Paris ont déjà été menées en ce sens et prochainement la Métropole du Grand Paris avec l'aide de l'Etat et de la Ville de Paris lance une réflexion sur l'avenir des voies rapides de cœur d'agglomération qui inclut ce site et la voie rapide conduisant à la Porte de Bercy dans leur cahier des charges.

Pourquoi ne pas imaginer un programme partenarial s'inspirant de celui de l'Atelier de façon plus légère, autour de l'économie sociale et solidaire, avec la libération de l'occupation actuelle du Pavillon de l'Eclusier, la relocalisation des locaux de l'association Aurore et la reconfiguration de l'entrée de la Station de Métro ? Il devra préserver les arbres existants et dégager les vues sur la Seine, un beau défi architectural en perspective !

Enfin, la possibilité sur ce site d'accueillir le croisement et les correspondances entre deux lignes de nouveaux transports publics en site propre, le tramway des gares et celui des quais de Seine, devrait inspirer plus de prudence conservatoire pour le partage de l'espace public entre tous les modes dans un carrefour très complexe de Paris.

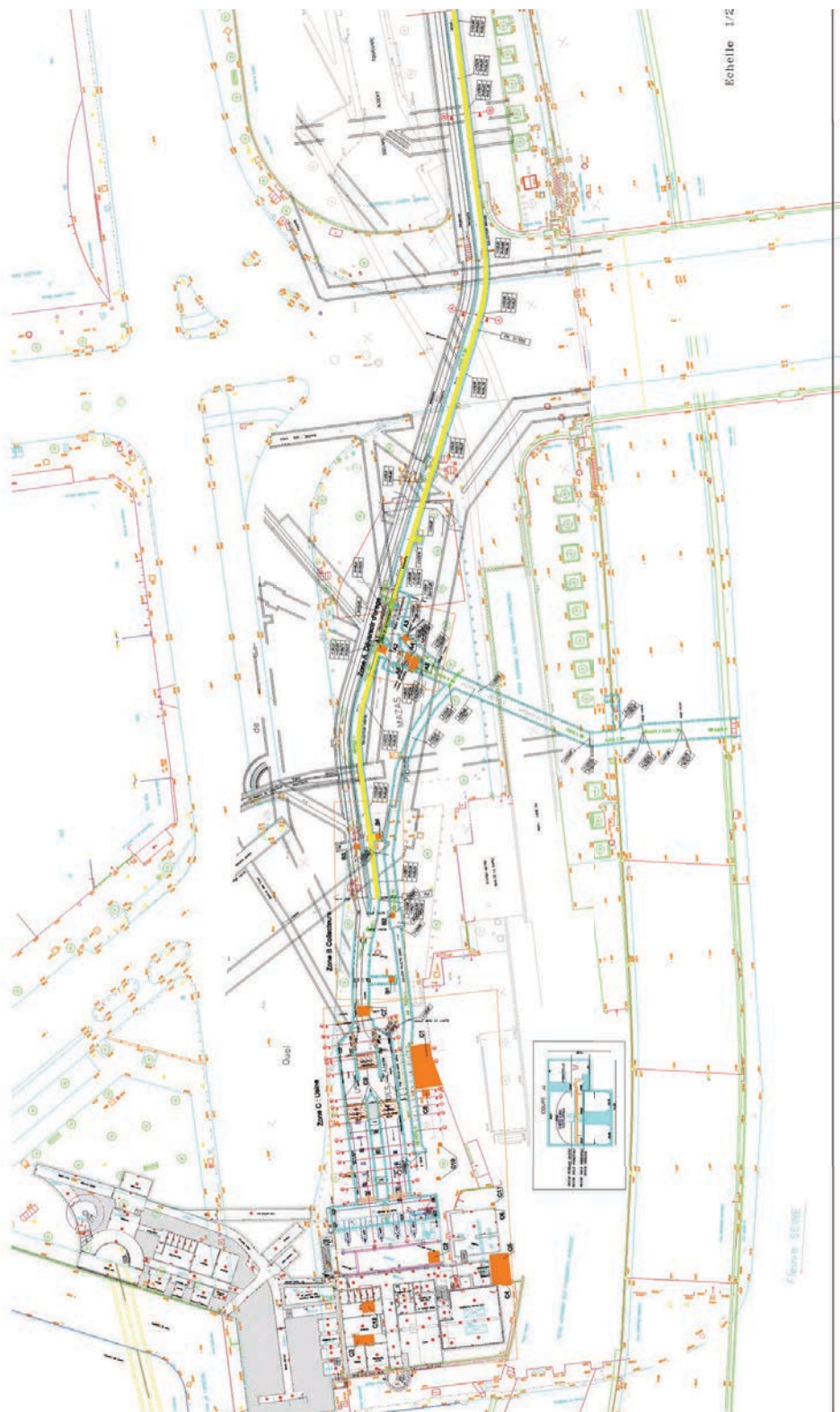
Tout cela devrait se faire en concertation avec les riverains et acteurs présents sur les lieux.

Dans l'immédiat, une remise en bon état d'usage et de propreté de la place Mazas semble de toutes façons indispensable.



Annexes

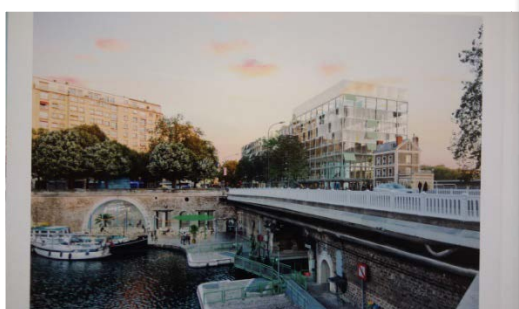
1. Plan du sous-sol de la Place : usine des eaux, locaux du personnel de de la DPE, bassin-réservoir d'orage ; nombreux réseaux.



2.

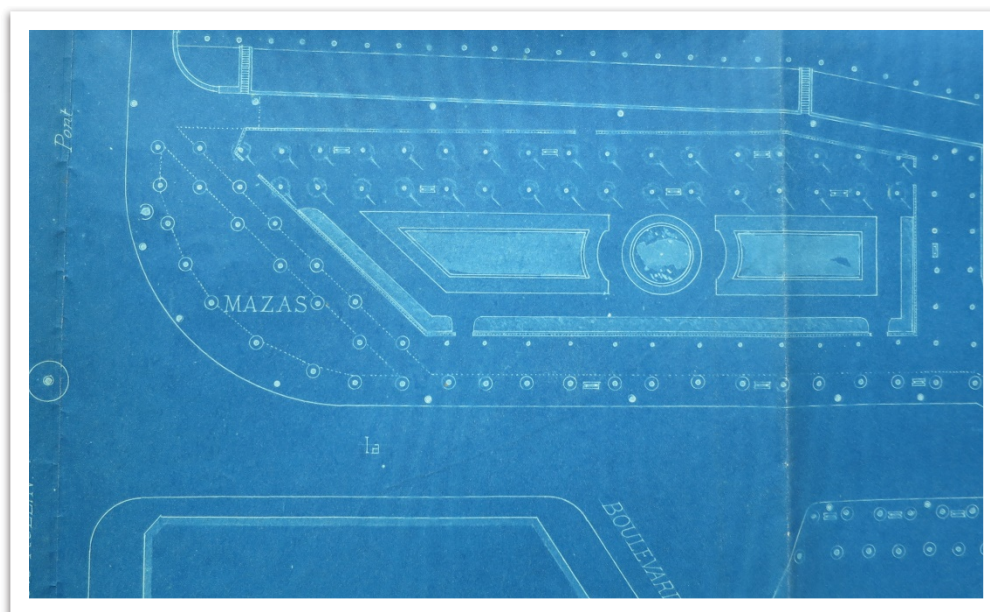
Certains projets non retenus remis dans la consultation : illustration de la « constructibilité » du site dès lors qu'aucun cadrage urbain n'est donné par la Ville.

Les bords de Seine ne sont pas de nouveaux terrains à bâtir.

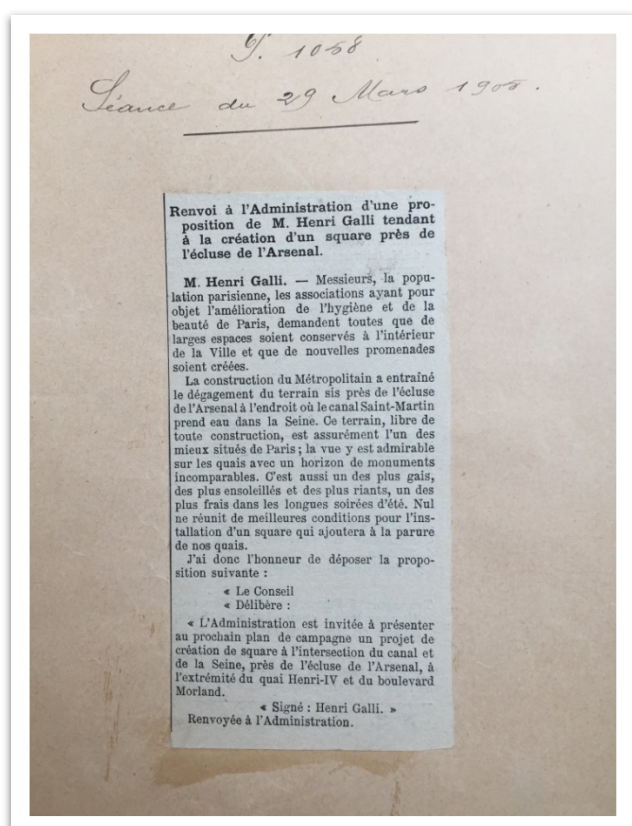


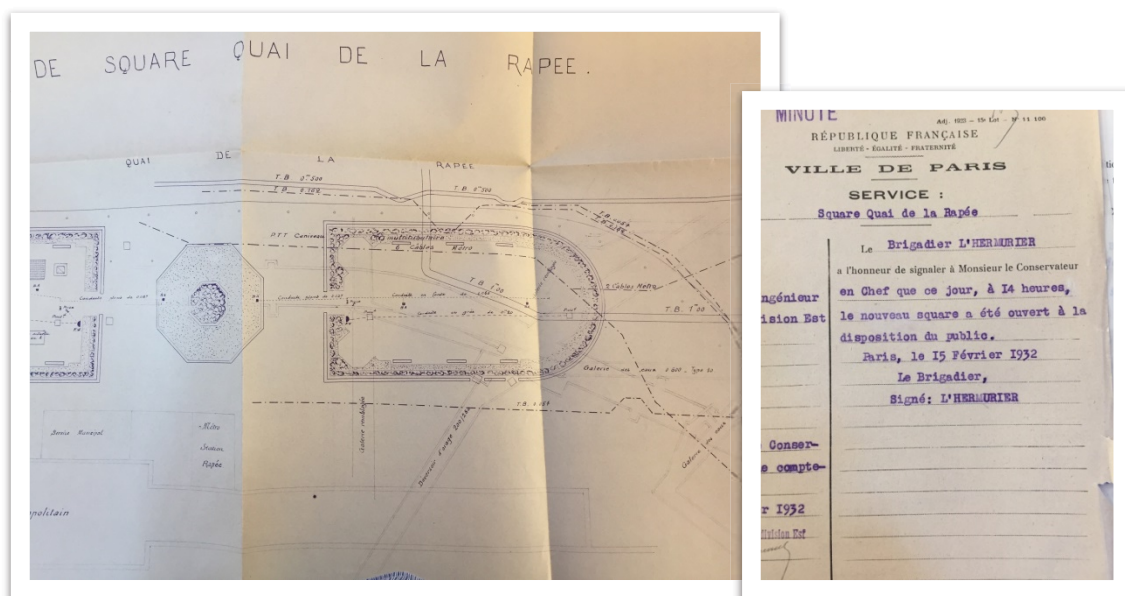
3. Etudes de squares et jardins entre 1886 et 1958 (documents archives de Paris ; VM 90 398, VM 90.3- MAG 74).

1886 : après l'élargissement à 30m du pont d'Austerlitz, un projet de deux squares symétriques de part et d'autre du pont, dessiné par Joseph Laforcade, jardinier en chef du service des promenades.

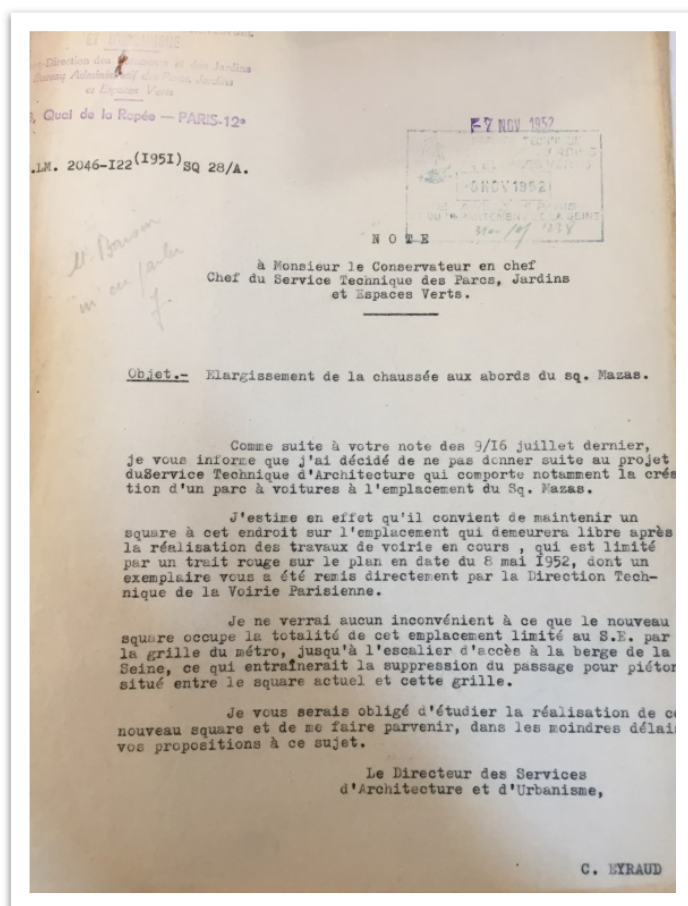


1908 : Demande de réalisation d'un square suite aux travaux de la Ligne 5 du Métro.

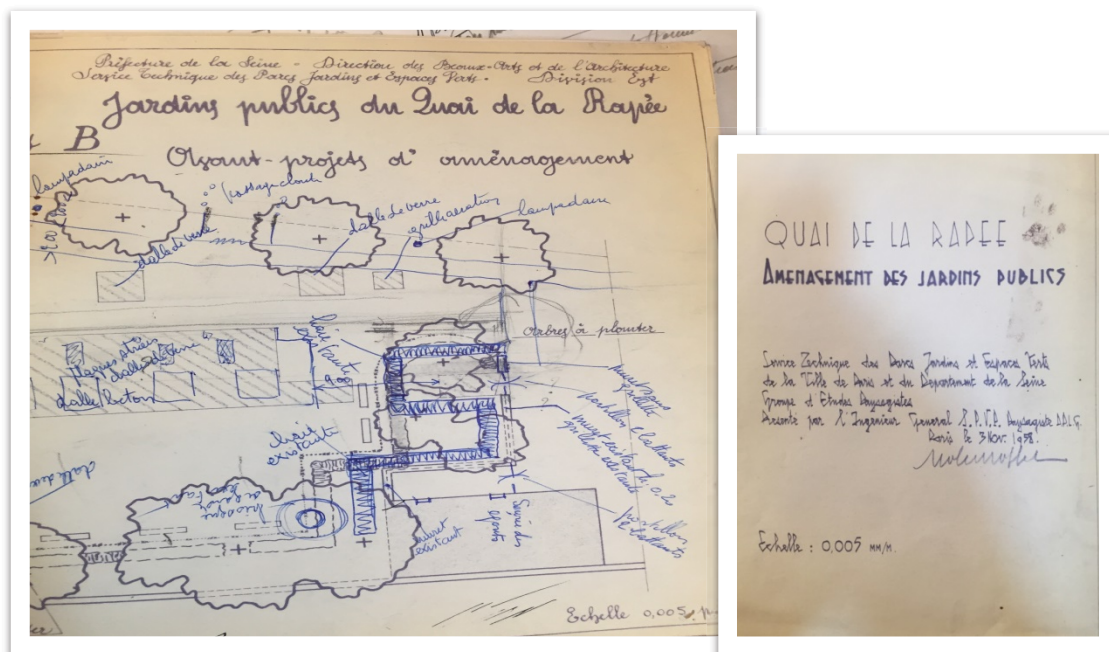




Années 30 : Plan du square du Quai de la Râpée qui sera livré en 1932 puis réduit et supprimé en 1952 pour cause d'élargissement de voirie.



1952 : élargissement de la voie, puis création de la voie express G. Pompidou, faut-il maintenir le square, avis du Directeur des services d'architecture et d'urbanisme.



2016 : La fiche technique du site communiquée aux participants à la consultation réinventer la Seine.



PLACE MAZAS Quai de la Rapée, place Mazas 75012 Paris

La place Mazas est située à la confluence entre la Seine et le canal Saint-Martin. Le site surplombe le fleuve, offrant des vues dégagées sur le port de l'Arsenal et la place de la Bastille, le jardin des Plantes, l'île Saint-Louis et Notre-Dame. La place Mazas, vaste espace d'environ 5000 m², n'a pas aujourd'hui de vocation claire : jonction entre les 4^e et 12^e arrondissements, entre les gares d'Austerlitz et de Lyon, l'espace est marqué par la présence d'infrastructures de transport (viaduc et station de la ligne 5 du métro, voie Mazas, pont Morland et quai de la Rapée, écluse de l'Arsenal...). Cet environnement va connaître des évolutions importantes dans les pro-

chaines années avec la fermeture à la circulation automobile des voies sur berges rive droite, le réaménagement de la place de la Bastille ainsi que la réalisation des lignes de bus à haut niveau de service le long de la Seine et la rocade des gares qui auront leur point de correspondance aux abords de la place.

Il s'agit de proposer une véritable intégration urbaine à ce site dont l'environnement va fortement évoluer avec une transformation progressive du caractère routier de ses abords et une réappropriation des berges de Seine.



Programmation / usages futurs envisagés

Programmation mixte et innovante contribuant à l'animation des berges, pouvant inclure des constructions nouvelles.

Propriétaires

Ville de Paris, RATP

Surface de l'emprise Réinventer La Seine

environ 5000 m²

Type de transfert de droits envisagé

Libre

Description du site

1- Un vaste espace public (environ 4 000 m²)

L'espace est aujourd'hui déqualifié. Il sert essentiellement de lieu de passage pour accéder à la station de métro Quai de la Rapée au Sud, et de parking pour les véhicules de la Section d'Assainissement de Paris qui occupe la partie Nord. L'espace est régulièrement utilisé pour le stockage de matériels de chantier. La place est équipée d'une station Vélib' de 69 places, pouvant être déplacée, ainsi que d'une sanisette.

Elle est plantée par 29 platanes. Une partie du sous-sol est occupée par des locaux de la Section d'Assainissement de Paris, une usine de relevage des égouts alimentée par un collecteur ainsi que plusieurs galeries.

2- Plusieurs bâtiments intégrés dans le périmètre de l'appel à projets

- La maison écluse (l'île Mazas) : bâtiment R+5 de 1905 d'une surface de 120,8 m² actuellement occupé par la Section d'Assainissement de Paris. Le bâtiment est situé en zone urbaine verte au PLU. Le bâtiment principal peut être libéré. En revanche, une petite extension en rez-de-chaussée permettant l'accès à l'usine des égouts doit être conservée et rester à usage de la Section d'Assainissement.
- L'Espace Solidarité Insertion (ESI) (l'île Mazas) : bâtiment de plain-pied de 1988 d'une surface de 315 m², relevant du public. L'Espace Solidarité Insertion doit être maintenu sur le site mais peut être déplacé de ses locaux actuels selon les nécessités du projet.
- L'édicule d'accès à la station de métro : représentant une surface utile d'environ 150 m², il est composé d'es-

paces de circulation, de locaux d'exploitation et locaux techniques. Le déplacement de l'accès à la station pourra être étudié selon les nécessités du projet. Plus largement, les contraintes liées à la proximité des infrastructures ferroviaires seront à prendre en compte.

3- Les locaux de la permanence des égouts sur le bassin de l'Arsenal

Adressés 5 boulevard de la Bastille, les locaux d'une surface d'environ 200 m² sont accessibles depuis le boulevard et donnent sur le quai du bassin de l'Arsenal. Actuellement occupés par la permanence des égouts (service municipal), ces locaux peuvent être libérés et mutables pour développer des activités d'animation des berges. Les quais sont sous la responsabilité de l'entreprise Fayolle Marine gestionnaire du port.

Contexte urbain

Le site se trouve dans le 12^e arrondissement à la limite avec le 4^e arrondissement, en surplomb de la Seine. Il est délimité par d'importants ouvrages : le viaduc du métro et la voie Mazas côté Seine, l'écluse de l'Arsenal, le pont Morland et le quai de la Rapée ainsi que le pont d'Austerlitz. Le site offre une situation exceptionnelle en bord de Seine, à seulement quelques minutes à pied des grandes centralités que sont la place de la Bastille, les gares de Lyon et d'Austerlitz. L'environnement immédiat est mixte, mêlant habitations, bureaux, activités, lieux culturels, espaces publics. En contrebas se trouve le port de plaisance de l'Arsenal utilisé à la fois par des Parisiens et des touristes internationaux.

Ce contexte est amené à évoluer dans les prochaines années avec plusieurs projets structurants : la fermeture à la circulation automobile des voies sur berges rive droite (dès l'été 2016), le réaménagement de la place de la Bastille, la création de deux lignes de bus à haut niveau de service le long des quais de Seine et la rocade des gares dont le point de correspondance se fera aux abords de la place Mazas. Ces projets vont profondément apaiser les espaces publics et les nuisances liées à la forte présence automobile actuelle.

Situation environnementale

Fort trafic automobile ayant vocation à diminuer.

Qualité de la desserte

Très bonne desserte en transport en commun et routière.

- M 5 - station quai de la Rapée le long du site.
- Trois pôles de transport à proximité : Gare de Lyon (M 1, 14, RER A, D), Gare d'Austerlitz (M 5, 10, RER C) et Bastille (M 1, 5, 8).
- Vélib' : Autolib', pistes cyclables.

Dispositions réglementaires

PLU actuel : à l'exception de la partie Nord de la place (comportant la maison écluse) située en zone urbaine verte (Uv), le site se trouve en zone urbaine générale (UG) en secteurs de mise en valeur du végétal et de protection de l'habitation, hors zone de déficit en logement social. Dans cette zone, toute construction nouvelle (hors surfaces situées en sous-sol ou en rez-de-chaussée) doit être destinée à l'habitation et/ou aux CHAUSSEES (Constructions et Installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif). PLU art. UC.2.2.1. Plafond des hauteurs à 25 m.

Protection / Servitudes d'utilité publique

(voir fiche spécifique sur les principales servitudes)

- Périmètre de site inscrit.
- Périmètre de protection de monuments historiques.
- Servitudes liées à l'usine des égouts.
- Servitudes et contraintes liées à la proximité du métro.
- Réseaux en sous-sol.

PPRI

La place est située au-dessus des plus hautes eaux connues (PHÉC) à 34,60 m, la place étant à 37 m. La place est donc hors zonage PPRI. En revanche, les locaux de la permanence des égouts sont en zone rouge. Dans cette zone, le changement de destination de locaux situés en dessous de la cote des PHÉC ne peut s'effectuer qu'au profit d'équipements ou d'activités liés à la zone rouge (les activités portuaires, l'exploitation de la voie d'eau y compris les services de secours et de surveillance, le transport de personnes ou de marchandises, les activités permettant l'animation touristique des berges et du fleuve).

