

Débat public sur le centre de traitement des déchets ménagers d'Ivry-Paris XIII.

Troisième réunion locale : Quelle insertion dans le quartier ?

Ivry-sur-Seine, Cinéma Pathé, le 16 novembre 2009

MEMBRES DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC

- Philippe MARZOLF, Président de la CPDP, Vice-président de la CNDP, conseiller en environnement.
- Alain MARABOUT, avocat à la retraite
- Anne-Laure BEDU, Consultante dans le domaine du développement durable

REPRESENTANTS DE LA MAITRISE D'OUVRAGE (SYCTOM)

- François DAGNAUD, Président du Sycotom
- Dominique LABROUCHE, Directeur général des services
- Didier FOURNET, Directeur du projet Ivry-Paris XIII

Mot d'accueil de Pierre GOSNAT, Député-maire d'Ivry-sur-Seine

ENSEIGNEMENTS DES REUNIONS THEMATIQUES

- Philippe MARZOLF, CPDP

PREMIERE PARTIE : LES PROPOSITIONS FAITES DANS LE CADRE DE TROIS ETUDES DE FAISABILITE :

QUELLES SONT LES DIFFERENTES OPTIONS D'INTEGRATION DU CENTRE DANS LE QUARTIER NOTAMMENT EN TERMES DE HAUTEUR DE L'INSTALLATION ET DE VOIES DE CIRCULATION, DE TRANSPORTS ET DE TRAITEMENT DU PANACHE DE FUMÉES

Introduction : présentation du cahier des charges des études de faisabilité Sycotom

Présentation des options mises en évidence dans les études de faisabilité

Groupements ayant réalisé les études de définition du projet Bérim, Bonnard & Gardel, Girus

Réactions du public

REACTIONS PAR RAPPORT A LA COHERENCE DU PROJET AVEC LES PROJETS D'AMENAGEMENT DES COLLECTIVITES

Les projets pour Ivry-Port Nord

- Gilles MONTMORY, Mairie d'Ivry

Le secteur Massena-Bruneseau au sein de la Zac Rive Gauche

- François HOTE, Direction de l'Urbanisme de Paris

Réactions du public

Réactions de l'association TAM-TAM

- Fabrice PIAULT

DEUXIEME PARTIE : L'IMPACT QU'AURAIENT LES TRAVAUX SUR LA QUALITE DE VIE DES RIVERAINS

QUEL EST LE CALENDRIER DU PROJET ? QUELLES SONT LES DISPOSITIONS ENVISAGEES POUR LIMITER L'IMPACT DES TRAVAUX ET PRESERVER LA QUALITE DE VIE DES HABITANTS ?

Présentation des mesures envisagées

Echanges avec le public

La séance est ouverte à 20 h 10 sous la présidence de Monsieur Philippe MARZOLF, Président de la Commission Particulière du Débat Public.

Philippe MARZOLF, Président de la Commission Particulière du Débat Public : Mesdames, messieurs, bonsoir. Je suis le Président de la Commission du débat public qui organise ce débat sur le projet de reconstruction de l'usine de traitement des déchets ménagers d'Ivry - Paris XIII. Ce soir, je suis accompagné de deux membres, notamment Anne-Laure BEDU et Alain MARABOUT.

Le thème de ce soir est : quelle insertion dans le quartier ? Comment le futur projet va-t-il s'insérer ? Nous vous proposons le déroulement de la soirée suivant.

Le mot d'accueil de Monsieur le Député-Maire d'Ivry-sur-Seine, Pierre GOSNAT, tout de suite. Ensuite, je vais vous présenter les enseignements que la Commission tire des réunions publiques puisque nous sommes quand même à la septième des réunions que nous avons tenues. Ensuite, première partie, nous allons vous présenter les propositions faites dans le cadre des trois études de faisabilité. C'est pour cela que nous avons demandé aux trois groupements qu'ils vous présentent directement les projets d'intégration urbaine réalisés. Ensuite, nous parlerons de l'impact qu'auraient les travaux sur la qualité de vie des riverains.

Monsieur le Député-Maire, si vous voulez bien.

Pierre GOSNAT, Député-Maire d'Ivry-sur-Seine : Mesdames et Messieurs, bonsoir. C'est avec plaisir que je vous accueille une nouvelle fois à Ivry, puisque nous avons commencé cette série par une rencontre au lieu dit le Robespierre. Dans ce lieu, nous ne pouvons pas être plus près de l'usine actuelle du Sycatom. Si, je crois que le plus près est Leroy-Merlin, qui est juste à côté.

Nous sommes donc ici au complexe Cinéma Pathé, qui a constitué l'un des éléments dynamiques du renouvellement urbain du secteur Nord d'Ivry-Port. Depuis l'ouverture de ce complexe, c'est à peu près 5 000 emplois qui ont été implantés, plusieurs centaines de logements, des ateliers d'artistes ainsi qu'une école, à toute proximité, tout cela en moins de dix ans, dans la même période où l'usine du Sycatom était l'objet de grands travaux d'adaptation et de mise aux nouvelles normes et de modernisation.

Au-delà de ce mot d'accueil, vous comprendrez qu'en tant que maire de cette ville, je souhaite vous faire part de deux ou trois opinions, même si, je le rappelle, notre Conseil municipal ne s'est pas prononcé précisément sur le devenir de l'usine d'Ivry.

S'agissant d'intégration urbaine, puisque c'est le thème de ce soir, une question fondamentale se pose, à mon avis. Doit-il y avoir intégration urbaine ? Si je soumets cette question, c'est que j'ai lu, dans les contributions ou cahiers de vos travaux, qu'une telle usine ne devait pas trouver sa place en zone urbaine. Cela mérite à mon avis d'être débattu, en préalable aux options d'intégration. Pour ma part, et c'est une prise de position indépendante de la question de l'implantation de l'usine d'Ivry, j'estime qu'il est

indispensable qu'un tel équipement soit situé au cœur des usagers et donc au cœur de l'urbain. J'estime que c'est une question de principe : ne pas envoyer nos déchets chez les autres, assumer. J'y vois d'ailleurs une raison que je qualifierais de pédagogie, qui va dans le sens de ceux qui considèrent qu'il faut réduire les productions des déchets ménagers car ce n'est pas en les expatriant que le problème du traitement fera avancer les idées et les comportements sur le sujet. C'est au contraire par la proximité que nous ferons avancer les idées et les comportements.

Deuxième question incontournable, dès lors qu'il est admis la présence de tels équipements dans l'urbain : est-ce possible ? Pour ma part, je crois qu'il est nécessaire de mettre un terme à un aménagement que nous pourrions appeler fragmenté, où l'activité ne pourra pas faire bon ménage avec l'habitat et les secteurs de loisirs, les équipements publics. A mon avis, tout appelle la Ville à refléter, à assumer toutes les fonctions de la vie à l'échelle de la commune comme à l'échelle régionale. Ainsi, je crois qu'il y a un travail extraordinaire à engager pour réfléchir à ce que peut être une usine de traitement des déchets, ou toute autre usine, au cœur même de l'agglomération. Pourrait-on par exemple imaginer une usine jardin, un lieu de promenade, une usine centre culturel, une usine cité universitaire ? Je crois qu'il faut avancer sur des pistes comme celles-ci. Avouez qu'en tant que maire d'Ivry, ce sont des questions que je peux et que je dois me poser.

Pour finir, je vous dois une précision. Y aurait-il pour notre ville, comme je l'ai entendu un petit peu ici ou là, un intérêt financier à ce que l'usine du Sycotom reste à Ivry, un impact économique, en termes d'emploi, par exemple ? Je dois vous préciser que, pendant des décennies, cette usine n'a rapporté aucun centime à la commune, au titre de la taxe professionnelle. Depuis six ans par contre, la Ville d'Ivry touche 2,5 millions d'euros au titre de la taxe professionnelle. Compte tenu des menaces qui pèsent sur la taxe professionnelle – j'espère qu'elles seront levées dans les prochains jours mais pour l'instant, c'est le cas –, vous comprendrez que c'est un argument aléatoire, même si j'ai bon espoir que le gouvernement et le président de la République reculent sur la suppression de la taxe professionnelle.

Indépendamment de ces projets de loi que je viens d'évoquer, chacun doit ici admettre qu'en ce lieu, ici, ce secteur, ce quartier, comme le XIII^e arrondissement, peut se jouer un enjeu foncier considérable, au centre de l'agglomération parisienne, entre Paris XIII^e et Ivry. Si l'usine disparaissait, elle pourrait faire la place à quelques milliers de logements et bureaux qui donneraient à notre ville peut-être jusqu'à cinq fois plus de revenus. Donc la question n'est pas l'intérêt financier et économique, pour ce qui nous concerne. Chacun voit donc que, dans ce débat, les recettes du budget de la Ville ne sont pas en cause. Mais voyez-vous, j'estime que nous devons avoir, et c'est le sens de ma position personnelle, le sens des responsabilités à l'égard de la communauté locale, de la communauté régionale et être aussi novateurs dans l'urbanisme industriel.

Voici ce que je souhaitais vous dire en introduction, en rappelant encore que c'est ma position, en tant que maire, mais personnelle.

Philippe MARZOLF : Merci, Monsieur le Député-Maire, de ces précisions.

Je vous rappelle en deux mots : le débat public est organisé par la Commission nationale

du débat public, une autorité administrative indépendante, qui a chargé cette commission particulière de l'organiser et de l'animer, en toute indépendance et en toute neutralité. Nous avons organisé déjà six réunions publiques et trois autres vont arriver. Je vais vous présenter quels sont les enseignements que nous avons pu tirer de ces premières réunions publiques, notamment : faut-il reconstruire l'usine, la thématique sur la prévention et le recyclage, sur l'incinération et sur la méthanisation ?

Faut-il reconstruire le centre d'Ivry - Paris XIII ? Cela a été la première réunion lancée, avec un consensus des collectivités concernées sur l'opportunité du projet, sa reconstruction sur le site, et la stratégie du Sycotom, qui a été à chaque fois réappuyée.

Un projet qui apparaît comme bouclé, pour certains acteurs, donc complexe, difficile à appréhender et jusqu'à présent – en tout cas après les réunions thématiques, cela a changé un peu depuis la dernière réunion la semaine dernière –, sans alternative ou variantes contrastées qui auraient été étudiées. Mais là, il a été présenté la semaine dernière, et les interrogations du public et des associations, surtout sur le volume de déchets à traiter, donc sur le dimensionnement du futur centre et les mesures pour le réduire. Egalement toujours, et nous l'avons vu la semaine dernière à Charenton, les effets du projet sur la santé. Il y a toujours un petit doute, notamment par rapport à l'incinération, mais nous y reviendrons.

Sur les moyens de garantir la qualité du compost et du biogaz, il y a aussi beaucoup de questions.

Des demandes ont été prises en compte : des visites d'installations récentes qui ont été faites à Isséane, à la Varennes-Jarcy, un groupe de travail sur les prévisions du gisement de déchets en 2023. Je vous rappelle également que la CNDP a commandité en toute indépendance un audit sur la méthode utilisée par le Sycotom.

La prévention et le recyclage sont-ils suffisamment développés ? Tout au long des débats, ces questions sont revenues. Un souhait unanime : donner à la prévention le rang prioritaire que lui donnent désormais l'Europe et le Grenelle, donc les directives et les lois Grenelle.

Trois constats :

- les efforts de prévention en région parisienne ne sont pas à la hauteur des ambitions et sont loin d'égaliser ceux de certaines capitales ; on nous a présenté ceux de Vienne notamment, même s'ils produisent plus de déchets, ils ont mis en place des actions qui semblent porter des fruits ;
- la prévention est l'affaire de tous, cela a été rappelé. Ce n'est pas simplement l'affaire du Sycotom ou des collectivités mais ce sont aussi les entreprises et également les citoyens, bien sûr. Cela demande une mobilisation permanente, surtout basée sur les expériences réussies qui montrent que s'il y a volontarisme, volonté politique et mobilisation de tous, les résultats sont au rendez-vous.

Des interrogations sur la répartition des compétences : prévention, collecte, traitement.

Ces compétences sont du ressort des collectivités. Parfois, comme dans le cas du Sycotom, elles délèguent la compétence traitement pour que ce soit un syndicat intercommunal qui règle ces questions. La prévention, pour l'instant, il est ressorti souvent que c'étaient les collectivités qui s'en chargeaient et qu'il faudrait coordonner en tout cas ces actions de prévention.

Une forte attente d'un réel engagement des collectivités pour davantage de prévention :

- des politiques plus ambitieuses pour diminuer plus fortement le gisement à traiter ;
- des actions collectives se fondant sur des expériences réussies et des mesures de suivi des résultats ;
- des moyens financiers plus importants ; il est ressorti, après les débats, de l'ordre de 2 à 3 euros par an et par habitant pour avoir une véritable politique de prévention, en tout cas efficace. Je vous rappelle que l'ADEME finance normalement un euro sur ces deux ou trois euros. Il faut donc que la collectivité, ou d'autres acteurs, mette le complément.

Sur l'incinération, la question était : quelle place pour l'incinération avec valorisation énergétique et dans l'agglomération parisienne qui est quand même, avec les trois usines du Sycotom, Issy-les-Moulineaux et Saint-Ouen et Ivry, relativement importante.

L'incinération des déchets divise :

- l'incinération peut être pour certains une alternative aux énergies fossiles ; c'est bien ressorti, et non pas une énergie renouvelable comme certains le disaient ;
- l'incinération, pour d'autres, limite la valorisation matière, nuit au changement des comportements des citoyens – il est plus facile de tout mettre dans la poubelle que de trier –, coûte de plus en plus cher (les normes évoluent de plus en plus et, dans les années à venir, elles continueront à évoluer en fonction de ce que nous savons et des techniques disponibles), ne donne pas toutes les garanties d'innocuité sanitaire et continue de produire des résidus toxiques pour l'environnement (mâchefers, REFIOM, résidus de traitement des fumées) ;
- certains doutent de la capacité de l'incinérateur à s'adapter suffisamment à la baisse des volumes à traiter. Le Sycotom a répondu qu'il pourrait baisser de 30 à 40 % la capacité de ses fours.

La controverse sur les effets de l'incinération sur la santé publique n'est pas complètement close :

- à la suite des récentes études de l'INVS, (Institut National de Veille Sanitaire), certains acteurs pensent que le risque est devenu négligeable, comme semble le conclure l'INVS ;

- d'autres considèrent qu'on ne peut pas conclure à l'absence de risque sanitaire :
 - les études épidémiologiques ne mettent en évidence des risques qu'une fois les pathologies déclarées, notamment pour le cancer, il faut attendre 20 à 30 ans de suivi pour voir ce qui peut se passer ;
 - de nouvelles substances et les cocktails de substances n'ont pas été étudiés : nous étudions chaque substance mais pas l'ensemble. Certains disent qu'il faut appliquer le principe de précaution et donc, ne plus développer d'incinérateurs.

Des acteurs estiment souhaitable de surveiller, en continu et de façon indépendante, les émissions et les polluants, notamment à travers la biosurveillance.

La méthanisation, qui est la partie du projet avec un tri mécanique biologique pour séparer la partie fermentescible et faire la méthanisation, en complément de l'incinération, est-elle une solution d'avenir pour l'agglomération parisienne ?

L'intérêt pour ce mode de traitement apparaît manifeste à tous :

- ce mode de traitement se développe en Europe en complément de l'incinération et du stockage. Il traite la matière organique des déchets ménagers, qui a peut-être tout intérêt à retourner dans les sols ;
- la méthanisation permet de réduire la quantité de déchets organiques incinérés et/ou stockés tout en produisant de l'énergie, donc du biogaz, qui peu après être utilisé, comme le prévoit le Sycotom, soit pour alimenter les bennes à ordures, soit pour être réinjecté directement dans le réseau de gaz ou même produire de l'électricité ;
- son intérêt est d'améliorer le taux de recyclage global des déchets, parce que le recyclage organique est un recyclage matière, si le compost est aux normes et trouve des débouchés, donc est accepté par les agriculteurs pour être épandu.

Le tri mécanique des déchets ménagers (TMB) fait en revanche débat. Nous amènerons la poubelle complète à l'entrée de l'usine et c'est à l'entrée de l'usine que le tri est réalisé, permettant de séparer les parties fermentescibles.

Les acteurs associatifs craignent que ce procédé :

- décourage les collectes sélectives des biodéchets, qui leur semblent beaucoup plus simples et permettent d'avoir un compost de meilleure qualité ;
- empêche le développement du compostage individuel ;
- génère un compost pas toujours aux normes et sans réel débouché, parce que les agriculteurs peuvent se poser des questions quant à l'origine de ce

compost, qui risque de finir en décharge.

Les exploitants des usines qui existent déjà valorisent ce procédé qui permet de :

- capter d'importants volumes de déchets organiques sans modifier le dispositif de collecte, c'est ce qui est ressorti sur les exemples présentés. Il est difficile de capter, à travers les collectes sélectives du biodéchet, de gros gisements alors que, sur l'ensemble des poubelles, c'est plus simple ;
- produire un biogaz aux multiples perspectives de valorisation ;
- élaborer un compost normé de façon constante ;
- obtenir de nouvelles fractions valorisables, par rapport au tri, pour pouvoir récupérer des produits qui pourront ensuite être recyclés.

Les nuisances de ce mode de traitement – et c'est peut-être là, M. GOSNAT, que les gens demandaient si, avec les risques de nuisances olfactives, il était bien de mettre la méthanisation en centre-ville – provoquent des craintes mais aussi des réponses précises :

- la prévention des nuisances olfactives nécessite un confinement complet de l'usine, la mise en dépression des bâtiments et un traitement de l'air bien dimensionné. Donc cela coûte de l'argent mais, ce qui est ressorti des expériences de Montpellier est qu'il ne faut pas hésiter à investir beaucoup au départ parce qu'après, pour refaire des travaux, ce n'est pas toujours optimal ;
- les risques d'explosion du biogaz sont prévenus par des détecteurs et des torchères, il n'y a donc pas trop de risques à ce niveau-là ;
- fiabilité technique et maîtrise des coûts sont obtenues au terme d'un délai conséquent de mise au point – c'est bien sorti, c'est de la biologie et non pas un bouton sur lequel on appuie et la machine fonctionne toute seule, il faut la régler, l'adapter – et d'une sécurisation des débouchés du compost.

Pour certains participants, la compatibilité de ce type d'installation avec un habitat de centre urbain reste posée, notamment à propos des nuisances olfactives, à part si elles sont bien traitées et bien prévenues.

Voilà globalement ce qui ressort des enseignements que nous pouvons tirer des réunions thématiques. Bien sûr, il y a déjà eu deux réunions locales sur la capacité et les modes de traitement, sur l'impact sanitaire. Aujourd'hui, c'est l'insertion urbaine.

De plus en plus de propositions ont été faites, ce qui est très bien, un débat qui avance est un débat où il y a des propositions ; le Sycotom a avancé des propositions dans les différentes réunions locales, les acteurs ont aussi avancé des propositions. Nous avons donc décidé, à la Commission, que la prochaine réunion, le 25 novembre au soir à Villejuif, nous allions poser clairement, en public, les différentes propositions des différents acteurs

pour que chacun puisse répondre. Après, à la dernière réunion publique, le 14 décembre, là où nous tirerons les enseignements du débat, nous demanderons également aux différents acteurs et au Syctom de présenter ce qu'ils tirent de ce débat, pour qu'il soit constructif. Nous pensons qu'il y a eu de nombreuses propositions faites, notamment suite aux réunions thématiques où tout le monde est monté au niveau des connaissances et des compétences, parce que de nombreux experts sont venus s'exprimer. Il est important que chacun réponde aux propositions de chacun, pour que ce soit un débat constructif.

Est-ce que, par rapport aux enseignements que je vous ai présentés, vous avez des réactions, pour ceux qui ont suivi le débat, si nous nous sommes trompés ou si nous avons oublié des choses, ou s'il y a des précisions à apporter ? Ou alors vous êtes d'accord avec tout ce que nous avons dit.

Anne CONNAN, Association Passerelles : Nous avons eu aussi un débat, en tant qu'association, sur le tonnage de la future usine, dans la mesure où nous nous apercevons que près de la moitié des déchets – pas en termes de ce qui arrive à l'usine mais en termes de bassin versant et de collecte, d'où viennent les déchets – viennent de la Seine-Saint-Denis, qui n'appartiennent pas au bassin versant d'Ivry. A mon avis, c'est un problème qu'il faudra poser.

Philippe MARZOLF : Tout à fait, il s'agissait des fameuses 110 000 t de FCR, fraction combustible résiduelle, qui viennent du tri mécanique biologique fait à Romainville et à Blanc-Mesnil, qui devraient être brûlées dans l'usine d'incinération d'Ivry à partir de 2019. Cela a été un débat. Il est vrai que nous ne l'avons pas mentionné dans les enseignements parce que c'est venu un petit peu à la première réunion locale mais vous avez raison, c'est un débat sur le principe de proximité. Les associations disent qu'à Ivry, il ne faut brûler que les ordures ménagères du bassin versant et ce qui est fait à Romainville, il faut le brûler ailleurs, ce n'est pas le principe de proximité. Le Syctom répond : « Pour nous, le principe de proximité, c'est sur l'agglomération parisienne ». Vous avez raison, c'est un élément qu'il faudra rajouter dans les enseignements.

Y a-t-il d'autres réactions par rapport aux enseignements ? (Non) Je vous remercie.

Je vous propose de commencer directement. Le Syctom doit faire l'introduction pour vous présenter comment ils ont élaboré le cahier des charges des trois études de faisabilité. Ensuite, nous avons demandé à un représentant de chacun des trois groupements de venir présenter – et vous allez avoir des photos, des images de synthèse, des montages – quelles ont été leurs options d'intégration urbaine de la future usine.

Donc le Syctom, une introduction rapide et, ensuite, chacun des bureaux d'études a sept minutes pour présenter son option urbanistique.

PREMIERE PARTIE : LES PROPOSITIONS FAITES DANS LE CADRE DE TROIS ETUDES DE FAISABILITE :

QUELLES SONT LES DIFFERENTES OPTIONS D'INTEGRATION DU CENTRE DANS LE QUARTIER NOTAMMENT EN TERMES DE HAUTEUR DE L'INSTALLATION ET DE VOIES DE CIRCULATION, DE TRANSPORTS ET DE TRAITEMENT DU PANACHE DE FUMEEES

Didier FOURNET, Directeur du projet Ivry-Paris XIII, Syctom : Voici un rapide rappel de ce qu'ont été les études de faisabilité lancées en 2006 par le Syctom, dans une décision prise en juin 2006, et la présentation rapide du programme qui a prévalu à la réflexion qui sera présentée, dans le volet urbain en tout cas, par les trois urbanistes architectes présents à côté de nous.

Un rappel des objectifs de ces études de faisabilité :

- opérer un tournant dans la conception du traitement des ordures ménagères. Aujourd'hui, à Ivry, nous incinérons tous les déchets arrivant à Ivry. Demain, l'objectif est d'insérer un mode de traitement de la valorisation organique des déchets, donc de trier tous les déchets et de séparer cette fraction fermentescible pour la traiter par méthanisation et de n'incinérer que ce qui ne peut pas être valorisé, soit par la voie en matière, soit par la voie organique ;
- bénéficier des avancées technologiques, notamment dans tout ce qui est traitement des émissions et des impacts : traitement des fumées, surveillance de l'installation. Tout cela a été développé dans le programme lancé ;
- reconsidérer la place du centre dans la ville puisque cette usine a été conçue et construite à la fin des années 60, dans un environnement très industriel à l'époque. Aujourd'hui, elle est entourée de quartiers très urbains qui se développent avec d'autres activités, plutôt tertiaires : logements, commerces. Il s'agit de retrouver une place, une réponse à cette évolution du quartier ;
- disposer d'éléments pour mûrir le projet, d'éléments de plusieurs équipes puisque le sujet était complexe, avec de nombreux paramètres dans l'étude. Le Syctom a décidé de lancer trois études simultanées, de retenir trois équipes pour réfléchir à ce programme, de manière à soumettre les éléments de réponse au débat public ;
- réaliser des études dont l'objectif n'est pas de faire un choix entre les trois projets mais de vérifier la faisabilité d'un programme, qui était assez complexe.

Le processus qui a prévalu dans la rédaction du programme sur lequel les études ont planché en 2008 a été, en 2007, toute une phase collective où à la fois les communes d'Ivry et de Paris, le département, la région, les services de l'État, le port autonome, Réseau Ferré de France, ont participé à une série d'ateliers thématiques avec toutes les équipes réunies, pour arriver à l'élaboration d'un programme en fin d'année 2008, que le Syctom a rédigé en faisant la synthèse de tous ces ateliers thématiques, pour intégrer tous les éléments, notamment les éléments d'urbanisme que souhaitaient les villes d'Ivry et de Paris, pour créer cette insertion dans un environnement urbain qui bougeait des deux côtés des villes. Ce processus a été émaillé de comités de pilotage et de comités techniques, au fur et à mesure de ces deux années, pour en arriver, en septembre 2008, à un rendu des études des trois équipes, l'équipe Bérim, l'équipe Bonnard & Gardel et l'équipe Girus, qui va vous être exposé dans le résultat du volet urbain.

Nous avons isolé trois éléments structurants de la réflexion urbaine que devaient mener les équipes :

- créer une nouvelle liaison entre Paris et Ivry, une liaison devant traverser le site, symbolisé par un trait entre le carrefour à la sortie du périphérique, rue Bruneseau, côté Paris, que nous voyons en haut de l'image, et le carrefour Molière Victor Hugo, que nous voyons en bas de l'image. La demande formulée dans le programme était que les équipes réfléchissent à cette nouvelle liaison au sein du site ;
- autre élément, aussi dans le but de faciliter la réflexion parce qu'il est vrai qu'il n'était pas aisé d'insérer une rue en plein milieu d'un site industriel : l'intégration dans le programme du garage à bennes de la Ville de Paris, qui est juste à l'entrée de l'usine côté rue Bruneseau, pour à la fois réfléchir de façon globale à l'insertion urbaine de l'ensemble de ces deux entités et faciliter le programme urbain qui en découlait ;
- le dernier élément structurant, qui a conduit les équipes à réfléchir au côté urbanisme, est le fait que nous ne partons pas d'un site vierge, nous ne démolissons pas tout pour construire. La commande était de maintenir la continuité du service public du traitement de déchets sur le site, pendant les travaux, ce qui nécessite, étape après étape, de déconstruire, construire, donc de phaser tout le développement de l'activité du futur site dans cette perspective de la continuité de service.

Ce sont les trois éléments que je souhaitais rappeler en préambule. Je vais laisser la parole aux équipes.

Philippe MARZOLF : Qui commence ? Bérim, Bonnard & Gardel, Girus ? Vous y passerez tous les trois. Je vous rappelle que dans le programme, et nous en parlerons après, dans les réactions du public et même dans vos présentations, des questions ressortent en termes de hauteur de l'installation, de voies de circulation, de transport et de traitement des panaches de fumées également. Ce sont les questions qui sont ressorties dans le débat.

Bruno FORTIER, Agence Bruno Fortier, Equipe Bérim : Il s'agit d'une étude que nous avons menée avec Bérim, Jean-Robert Mazaud, Xavier Combe, François Pérot et moi-même, avec plusieurs paramètres en tête. Bien entendu, il y a l'amélioration des process en cours ou futurs de l'usine, dont je ne parle pas car vous en avez parlé longuement.

Le deuxième élément est que cette usine maintient une activité en première couronne. Vous savez que le fait que les activités, depuis vingt ans maintenant, partent beaucoup plus loin que la première couronne, pose d'énormes problèmes de transport en région parisienne actuellement. Des débats très chauds ont lieu, après les articles publiés par Laurent Davezies sur ce thème, dont nous partageons au départ les objectifs, qui étaient de maintenir en principe une activité importante à cet endroit, d'autant qu'elle est assez vertueuse en termes de ramassage des déchets.

Le troisième problème, qui était le nôtre, était de prendre cette difficulté – transformer une usine, continuer à l'insérer dans la ville – comme un problème extraordinaire, passionnant. Nous l'avons regardé en nous demandant ce que nous pouvions faire. Il est

évident que cette usine est dans une situation urbaine, pas seulement géographique, intéressante mais en pleine mutation. Il y a le quartier de Tolbiac à Paris, qui existe. Demain, il y aura une grande transformation du quartier Bruneseau qui arrivera, tout proche de l'usine. J'appuie sur celle-ci. Une troisième transformation est celle du site d'Ivry Gambetta. Cette usine est à la pointe de ces transformations. Nous aurons donc une profonde régénération du tissu urbain, des fonctions nouvelles, des formes nouvelles qui vont apparaître et cette usine en sera un élément majeur. C'était le premier objectif qu'il fallait se fixer.

Le deuxième était que la Ville de Paris et la ville d'Ivry travaillent sur des liaisons réciproques beaucoup plus fluides, depuis pas mal de temps. Les choses ont en principe beaucoup avancé. Elles avancent, en termes de travaux, du côté de Paris. Il faut qu'elles avancent demain sur Ivry. La manière dont l'usine va permettre d'accompagner ces grands passages d'Ivry à Paris était un élément capital.

Le dernier élément sur lequel il fallait travailler est qu'en perspective, vous savez qu'il y a l'idée d'un prolongement (c'est plus que l'idée, c'est à l'étude) de la ligne 10 du métro venant d'Austerlitz, vers Bruneseau et vers Gambetta. Cette ligne, bien entendu, ne sera pas aérienne, elle va passer en souterrain, au droit de l'usine, entre l'usine et la Seine et va croiser à la fois le tunnel dont l'usine a besoin pour s'alimenter sur la Seine et un tunnel plus profond, le Tima. Il y a donc, dans la manière dont nous enterrons plus ou moins d'usine, une compatibilité de ces trois tuyaux en sous-sol qui est extrêmement importante à régler dès aujourd'hui. Voilà les objectifs que nous nous sommes fixés.

L'image qu'a faite Jean-Robert Mazaud, vous la voyez là. L'usine occupe actuellement 6 ha. Le parti que nous avons pris est de rechercher si, au prix d'un process très fin, d'un léger approfondissement de l'usine, c'est-à-dire une usine plus enterrée qu'elle ne l'est aujourd'hui, nous ne pouvions pas la rendre plus compacte et donc régler les problèmes urbains que nous avons en vue. L'usine occupe actuellement 6 ha. Nous nous sommes fixé comme objectif qu'elle occupe demain 4 ha, pour régler les problèmes que je viens d'indiquer.

Nous allons mieux le voir sur les plans. L'idée est la suivante : que cette grande liaison Paris Ivry, qui est fixée par les plans réciproques de la Semapa et d'Ivry, ne marche pas très bien du côté de Molière dans le futur parce que nous avons un dénivelé ici qui fait que nous n'aurons jamais une voie à plat à cet endroit. Nous nous sommes dit que si nous faisons une usine plus compacte en perspective, dans un quartier qui sera partiellement un quartier de tours mais qui va muter très profondément, et que cette voie actuellement tracée dans cette direction, nous pouvions la prolonger ici, nous aurions une liaison très naturelle vers Ivry, qui apparaîtrait. Par ailleurs, nous aurions, dans un plan plus détaillé, des phasages qui font que les transformations ne se font pas un jour. Dans un premier temps, nous pourrions passer ici. Ce volume correspond à peu près, c'est un peu plus complexe que cela, au garage à bennes, celui-ci à l'usine. L'usine, qui occupe actuellement ce grand rectangle, est beaucoup plus compacte dans le futur et permettra donc ces liaisons très nettes entre Ivry et Paris, au prix d'une usine plus profondément enterrée qu'elle ne l'aurait été si nous étions restés en surface.

Voilà l'hypothèse que nous avons faite. Nous voyons à peu près ce que cela donnera à

terme. Nous aurons cette liaison, qui deviendra très évidente entre Paris et Ivry, un quartier en transformation considérable qui va apparaître ici et qui commence déjà à bouger, d'ailleurs. Surtout, dans un quartier qui, malgré les transformations de Bruneseau, manquera terriblement d'espaces publics, la possibilité le long de l'usine, qui sera comme une sorte de jardin assez plat (tout le toit sera traité en jardin) d'avoir ici des développements fonctionnels et immobiliers et un grand espace public de cœur de quartier au sens large, c'est-à-dire à l'articulation de Tolbiac et du début d'Ivry Gambetta.

Je ne sais pas si j'ai été très clair mais voilà en gros les objectifs que nous nous sommes fixés : moderniser les process, accepter qu'un équipement important en termes d'emplois reste en première couronne et que cet équipement soit l'occasion d'une formidable transformation urbaine. Tout ceci nous semble possible.

Philippe MARZOLF : Merci, en tout cas, vous avez respecté à six minutes au lieu de sept minutes, c'est parfait. Il y aura peut-être des questions après.

Anne-Marie VIEILLEDENT, Cabinet DOUAT HARLAND & Associés, Equipe Bonnard & Gardel : Bonsoir. Anne-Marie Vieilledent, du Cabinet DHA Architectes, groupement Bonnard & Gardel.

Notre parti urbain s'est basé sur trois principes :

- le premier est que nous avons choisi de positionner le prolongement de la rue Molière contre la façade de Leroy-Merlin, ce qui nous permettait de dégager une bande construite entre cette voie et la voie ferrée ;
- le deuxième principe était de créer des percées visuelles, qui sont matérialisées sur le dessin par des bandes bleues entre la Seine et la voie ferrée ;
- le troisième principe, qui est lié au second, était de retricoter de l'urbain entre Ivry et Paris, de retrouver un urbanisme ordinaire et de recréer une trame viaire, de la réhabiliter, ainsi que les îlots, à travers les percées visuelles fer-Seine.

Notre usine est conçue comme une série de volumes qui respectent la succession des îlots entre Paris et Ivry. Nous avons un découpage avec une trame viaire orthogonale. Cela apporte une perméabilité et un désenclavement entre la Seine et le paysage ferroviaire.

Chacun des îlots comporte une fonction. Nous avons le garage à bennes, l'unité de valorisation énergétique, les locaux administratifs, la valorisation biologique, qui est sur deux îlots partiellement enterrés, et un grand jardin.

Cette usine est ouverte sur les villes parce qu'elle veut les réunir, elle veut réduire les antagonismes et estomper les frontières. Les îlots sont donc le résultat de l'unité dans la diversité. Nous avons, côté Paris, des îlots denses. Ensuite, nous retrouvons quelque chose de plus fluide côté Ivry, avec des espaces paysagers.

Nous avons pensé ce projet en termes de développement durable, c'est-à-dire que nous avons pensé à la reconversion. Si, un jour, cette usine est amenée à ne plus être là, nous

aurons, dans le futur, des îlots préconstitués.

En termes de flux, tous les camions sont enterrés, ils sont tous en souterrain, donc pas de nuisances visuelles ni sonores. Le développement durable, c'est aussi la grande place laissée aux piétons. Notre proposition a un grand respect pour ce qui est du parcours piétons. Les piétons déambulent dans les jardins, ils vont sur la partie centrale de la nouvelle rue, que nous décrivons un peu plus loin. Nous avons profité du fait que le PPRI autorise la construction en sous-sol pour mettre une plateforme logistique à moins de 15 mètres. Cette plateforme comporte tous les flux des transports alternatifs. Nous avons enterré les digesteurs. Cela permet de libérer de la surface au-dessus et de réduire la hauteur du bâti en superstructures, des gabarits.

Nous avons donc imaginé une architecture avec des expressions diverses, qui morcelle l'urbain mais sans le désagréger, qui donne une usine fédératrice et non monolithique. Surtout, c'est une usine à une échelle humaine. Nous avons un parcellaire qui se fonde et nous conservons quand même une personnalité.

Il y a une grande mixité entre ce qui est bâti et espaces publics. Nous sommes arrivés à avoir 45 % d'emprise bâtie au sol, ce qui n'était quand même pas évident. Du coup, nous nous retrouvons avec 30 % de zone piétonne et de jardins en pleine terre, et 15 % de zone piétonne sur dalle.

Sur cette image, nous voyons que le fait que la nouvelle rue longe Leroy-Merlin dégage bien une épaisseur constructible suffisante pour donner une façade côté voie ferrée.

Là, nous voyons un travail accompli sur les jardins. Ce jardin est en fait un parc offert à la ville d'Ivry, ce qui en fait un projet généreux.

Nous avons traité l'entrée sur la ville d'Ivry, en venant de Paris, par un élargissement de 30 mètres sur lequel il y a un parvis, cet élargissement se trouvant en droit du garage à bennes. Toujours dans la même logique, nous avons privilégié les déplacements doux, piétons et vélos, donc la nouvelle rue est de largeur variable, entre 22 et 30 mètres, ce qui permet notamment de créer une allée centrale, à la manière des Ramblas. Sur ce mail, nous trouverons des kiosques, des petits commerces, des cafés, tout ce qui peut amener de la vie.

Côté voie ferrée, nous avons imaginé une promenade faite d'une alternance de bandes plantées et de belvédères, sur le paysage ferroviaire, donc un espace d'opposition théâtrale pour le promeneur. La rue Mitterrand n'est plus une arrière-cour mais une vitrine qui offre une image technologique et pédagogique. Nous voyons le processus.

Au final, ce projet est avant tout généreux, il est fier et confiant. C'est un projet généreux par le nombre, la qualité et la taille de ses espaces publics. Ils sont différenciés, hiérarchisés : nous avons des lieux intimistes, des lieux romantiques, minéraux, convergents. En deux mots, nous avons des lieux qui reflètent la vie.

C'est un projet qui est fier et confiant, confiant dans sa technologie et fier de la montrer.

Cette usine est là pour rendre service aux citoyens et nous avons fait ces dessins pour

montrer que nous pouvons construire ce centre sans traumatiser. Nous avons réduit les contraintes au maximum, pour avoir une grande liberté conceptuelle. Nous avons fait là une proposition minimaliste, intégrée, humble, qui est un lieu pédagogique pour tous, qui exprime la noblesse de la fonction et ce, dans la sérénité.

Philippe MARZOLF : Merci pour cette présentation. Nous allons peut-être revenir un peu avant parce que le représentant de Bérin a oublié ses derniers transparents. Justement, c'est là où nous voyons l'intégration urbaine avec les futurs tours du quartier.

Bruno FORTIER : J'avais peur de manquer de temps.

Philippe MARZOLF : Vous aviez sept minutes, c'était bon. Allez-y, présentez les dernières diapositives parce que là, nous voyons aussi sur votre projet que vous avez une tour, la tour des cheminées alors que, dans le projet précédent, il n'y a plus de tour.

Bruno FORTIER : Cette tour et le problème des fumées sont en débat et cela peut être résolu. Nous voyons très bien cette liaison, qui nous semble extrêmement importante, il faut donner une évidence géographique à cette liaison Paris - Ivry. Nous voyons que l'usine, à part cet immeuble qui vient d'être construit, occupe à peu près ce grand rectangle ici, qu'elle est ramassée sur sa trajectoire à l'intérieur de ceci, avec la possibilité du fret, bien entendu, des voies ferrées ici et le tunnel vers la Seine qui passera à peu près ici. Cette configuration permet de ne pas cantonner les développements urbains nouveaux au seul site de Bruneseau mais de les faire venir sur Ivry et de donner à ce quartier, qui n'en a pas, un vaste espace public ici, devant cette usine qui est traitée elle-même comme un jardin.

Un immeuble d'activités, de bureaux, peu importe, des développements immobiliers mais plus larges, qui prolongent de Tolbiac et qui gomment cette coupure entre Paris et Ivry, peuvent alors se développer à ce moment-là.

L'idée est très simple. L'usine n'est compacte qu'au prix d'une usine un peu plus profonde qu'elle ne l'aurait été si elle s'était étalée. Les liaisons deviennent évidentes, parce que nous croyons assez peu à la liaison Molière comme une liaison évidente. Piétonne, bien entendu, cela peut marcher mais automobile, cela ne marche pas à cause des dénivelés. Il faut trouver cette direction qui avait été indiquée dans le travail sur Tolbiac, qui est la bonne à notre avis. Il faut la respecter, pour pouvoir passer et aller vers Ivry Gambetta.

Celle-ci est vue des voies ferrées. Il y a la question du fret, bien entendu, là-dessous, qui doit être prise en compte très fortement à cet endroit-là. Celle-ci est vue plutôt depuis un oiseau qui serait au-dessus du périphérique. Nous voyons que le quartier ici commence à bouger. Nous voyons cette grande liaison qui se développe ici. Bien entendu, la rue Mitterrand demeure à cet endroit.

Voilà le caractère que nous voudrions donner à ce quartier, à travers ce nouveau process.

Philippe MARZOLF : Merci, il était important de voir un peu les projections avec le futur quartier voisin. Le représentant de Girus, maintenant, va nous présenter sa proposition. Après, nous passerons tout de suite la parole au public.

Jean-Michel DAQUIN, Atelier Daquin Ferrière, Equipe Girus : L'enjeu majeur de

l'aménagement du site est de contribuer à terme à la cohérence d'un seul et même territoire entre Ivry et Paris, malgré la coupure du périphérique. Nous avons une chance, avec cette parcelle du Sycotm, qu'elle se trouve à l'articulation des deux villes de ce territoire en pleine mutation. Nous prenons le parti de favoriser la lisibilité urbaine en s'inscrivant dans la trame existante, une trame en devenir et à l'articulation de ces deux territoires. Nous assurons la continuité Nord-Sud, de Paris à Ivry, et Est-Ouest, de la Seine au faisceau ferré. Nous sommes donc dans un système assez traditionnel, finalement, que nous retrouvons sur le quartier Masséna et sur Ivry. Nous recomposons aussi de vrais îlots, avec des percées visuelles qui vont amener plus de fluidité dans ce quartier d'Ivry, un quartier aujourd'hui un peu pincé entre la Seine, l'usine et la voie ferrée.

Notre proposition est de continuer la rue Molière, de la prolonger depuis Ivry jusqu'à la rue Bruneseau, dans l'axe existant de la voie afin d'assurer une perspective, une continuité visuelle. Elle est conçue comme une rue à part entière et bordée de bâtiments de part et d'autre avec des locaux à rez-de-chaussée, des espaces publics qui vont contribuer à l'animation de la rue. Nous avons deux façades, ici et là. C'est ici que nous avons positionné les parties nobles ou du moins bureaux de l'usine. Nous avons donc un tracé linéaire et un dédoublement de la voie Molière, qui permettra de rejoindre le pont Victor Hugo.

Ensuite, vous avez le plan masse du centre. Trois principes ont guidé l'élaboration du projet de cette étude de faisabilité et son insertion :

Nous partons du premier principe que nous réduisons les nuisances, olfactives, visuelles et sonores. C'est le préalable à tout. A partir du moment où nous réduisons ces nuisances, nous pouvons construire un bâtiment comme nous en construirions un autre. C'est un peu l'idée, c'est-à-dire que nous faisons la ville, nous sommes dans la ville, nous l'assumons, comme cela a été dit, parce que nous avons besoin de ces équipements dans la ville et nous les traitons, une fois que nous résolvons ces nuisances qui faisaient qu'aujourd'hui nous avions envie de les rejeter dehors de la ville, comme des bâtiments habituels.

Nous avons une usine compacte, qui va s'inscrire dans la ville. Nous travaillons sur la compacité, sur la densité. L'usine est considérée comme un véritable équipement public urbain. Nous portons une grande attention à son insertion, à sa qualité architecturale, au même titre que n'importe quel équipement au service de la ville. Nous avons comparé et nous avons dit, pourquoi ne traiterions-nous pas une usine de traitement de déchets comme nous traitons un musée, avec des moyens et une attention pour travailler sur l'enveloppe. Nous avons un équipement urbain à part entière.

Le travail réalisé sur la compacité de l'usine a été permis par le fait que nous avons enterré ce qui pouvait l'être mais aussi parce que nous nous sommes dit, au niveau de la hauteur, nous sommes côté Paris, à un endroit où il est imaginé avoir des tours, des éléments hauts, nous sommes dans la ville dense, nous sommes dans une partie à l'articulation de plusieurs territoires, une partie signal. Nous avons donc pris le parti aussi de monter en hauteur, côté Paris, ce qui permet d'offrir un maximum d'espace libre et de jardins aux habitants, notamment, dans toute la partie côté Ivry, où nous offrons un jardin d'1,6 ha. Nous avons aussi un parvis, une vraie rue avec de larges trottoirs et des espaces publics qui vont l'accompagner.

Les images que nous montrons après sont des images évocatrices. Il s'agit d'une étude des capacités. Nous avons là une vue aérienne depuis Paris, pratiquement. Ce n'est peut-être pas l'oiseau mais c'est presque le haut de la tour qui sera construite au périphérique. Nous avons donc un projet qui va accompagner, par sa volumétrie, la rue Molière. Nous avons des locaux qui assurent une transition entre la rue et l'usine. Nous avons mis en place, côté Paris, un parvis d'accueil des piétons, largement accessible par la rue Bruneseau. Nous imaginons une usine enveloppée dans une belle matière, offerte aux passants, qui filtre la lumière à l'intérieur, c'est-à-dire que nous traitons de manière très qualitative le projet.

Nous avons là une évocation de ce que pourrait être ce parvis d'entrée de la rue Molière, depuis la rue Bruneseau, avec les salles de conférence, salles de réunion, l'accueil du public pour les visites de l'usine. J'ai oublié de dire que nous avons un système où les bennes pénètrent dans le dispositif ici, vont faire tout le tour en sous-sol. Le garage à bennes est complètement enterré. Donc nous faisons disparaître les bennes dès l'entrée dans Ivry.

Ici, nous avons une vue depuis Ivry, dans l'axe de l'allée Chantecler. Nous aménageons un véritable parc public d'1,6 ha, installé sur dalles, évoquant à travers des mises en scène la vocation environnementale du centre, les multiples matériaux, énergie, de recyclage, qui seront produits. Ce sera un équipement qui aura un rôle pédagogique, à l'échelle métropolitaine, à l'échelle de toute cette partie des territoires. Il va révéler certains thèmes du process. Nous aurons une suite de séquences qui mettent en scène les produits et les matériaux issus du recyclage des déchets. Le parc et ses équipements se développent selon une logique de pédagogie, poétique. Nous pensons qu'y compris dans ce type d'équipements, nous allons retrouver tous les éléments bucoliques d'un équipement public ouvert aux passants et à la population.

Ensuite, nous avons une image qui évoque le centre et son enveloppe, depuis le pont Victor Hugo, avec la rue Molière. Nous avons imaginé un grand pan incliné qui montre que nous aurons une interaction entre les espaces publics, le jardin dont nous parlions tout à l'heure et les parties visitées de l'usine. Tout cela va se mêler. L'usine fait partie de la vie, elle fait partie de la ville et chacun pourra déambuler et venir observer comment marche une usine comme celle-ci, puisque c'est un équipement qui devrait être approprié par tous.

Nous avons souhaité des gabarits qui soient à l'échelle des différents territoires. Nous avons donc tenu compte de l'évolution de la ville avec les tours qui seront installées côté périphérique. Nous avons imaginé de mettre les parties les plus hautes du centre côté Paris, avec cette tour diaphane qui contiendra des éoliennes et les cheminées. Au fur et à mesure que nous arriverons sur Ivry, nous nous retrouverons avec des gabarits plus bas. C'est là où nous retrouverons une serre, des jardins, des éléments conviviaux.

Enfin, pour terminer, cette usine est installée dans un grand territoire. Nous avons la Seine, le périphérique, la voie ferrée. C'est une occasion exceptionnelle de faire un bâtiment à l'échelle métropolitaine, un équipement métropolitain. Nous en avons bien besoin, en plus à l'articulation avec la banlieue. Cet équipement sera visible depuis le périphérique, l'autoroute A4. Nous imaginons donc vraiment de travailler avec cela. Ici, nous montrons une image la nuit. Nous pouvons rêver et montrer que cet équipement peut aussi être un élément qui devient référent dans cette partie du territoire, au Sud de la

capitale.

Philippe MARZOLF : Avez-vous dit qu'il y avait des éoliennes dans la tour ?

Jean-Michel DAQUIN : Oui, nous profitons de la situation de la tour pour dire qu'elle peut avoir un usage autre que les cheminées. Elle peut aussi être utile pour y mettre des éléments permettant de ramener de l'énergie supplémentaire et de faire œuvre pédagogique.

Philippe MARZOLF : Vous avez parlé beaucoup de pédagogie. L'ouverture et la pédagogie, est-ce pour que les visites soient plus simples, pour que les gens puissent rentrer dans l'usine ? Est-ce pour cela ou pour montrer qu'il y a un équipement public de traitement des déchets ?

Jean-Michel DAQUIN : Nous sommes de toute façon dans la pédagogie puisque nous voulons montrer que ces équipements font partie de la ville. Comme aujourd'hui un cinéma ou un commerce en font partie, demain, ce type d'équipements fera partie de la vie urbaine. C'est fini, nous ne pouvons plus les rejeter dehors, nous ne pouvons plus les cacher donc il faut vivre avec. Vivre avec, c'est faire œuvre de pédagogie, pouvoir le montrer, pour que chacun comprenne à quoi cela sert, comment cela fonctionne, comment les technologies sont au service de la vie publique et de la vie de chacun.

Philippe MARZOLF : Avez-vous calculé, tous les trois, à peu près de combien de mètres les bâtiments sortiront-ils de terre, dans vos projets ?

Jean-Michel DAQUIN : Pour notre part, et je ne parle pas de la tour, nous sommes à 50 m, dans la partie de Paris. Dès que nous nous retrouvons dans la partie Ivry, nous serons dans des gabarits qui seront équivalents aux bâtiments qui viennent de se réaliser, notamment le bâtiment de Mannespièce.

Anne-Marie VIEILLEDENT : Nous sommes à 40 m au plus haut, c'est-à-dire sur le traitement des fumées.

Bruno FORTIER : Nous sommes à 25 m, donc un peu plus enterrés.

Philippe MARZOLF : Dans les débats, il y avait eu des questions par rapport à Issy-les-Moulineaux, qui est un peu la référence de reconstruction d'une usine d'incinération dans la banlieue parisienne, où il a été dit que cela avait été enterré de façon très importante, donc avec des surcoûts importants. Après, des immeubles de grande hauteur avaient été construits donc ce n'était peut-être pas la peine de l'enterrer si profond.

Y a-t-il des réactions, des questions complémentaires à poser aux personnes qui ont présenté ces projets ?

Chantal JEAN, Ivry-sur-Seine : Dans le troisième projet, nous avons l'impression que la voie ferrée est couverte, comme ils sont en train de le faire du côté de l'avenue de France. Est-elle couverte ? Les immeubles paraissent très larges, nous ne voyons pas du tout la voie ferrée.

Jean-Michel DAQUIN : Ce que nous avons voulu montrer dans le projet, nous nous sommes placés dans le court terme mais aussi le long terme. Nous pensons qu'il y aura une évolution de la ville à cet endroit où, à un moment, il y aura un resserrement des voies ferrées, soit que les voies ferrées resteront, soit que nous viendrons construire des éléments, comme c'est fait du côté de l'avenue de France. Nous avons imaginé qu'un moment, la ville ne s'arrêterait pas du côté de la rue Molière mais qu'elle allait se poursuivre et se resserrer, et nous allions pincer ce faisceau. C'est une vision à vingt ans, trente ans.

Philippe MARZOLF : Si ce n'est plus. Tolbiac a mis du temps à se faire. Y a-t-il d'autres réactions, questions ?

Patrick BERTON, Association TAM-TAM : Je voulais demander au Bérin, à Bruno FORTIER, s'il peut nous visualiser, sur une diapo, le périmètre actuel de l'usine tel qu'il est et, en rapport, les éléments urbains qui devraient être éliminés du paysage actuel pour pouvoir réaliser le projet tel que vous nous le présentez.

Bruno FORTIER : Je pense que ce plan vous convient. Actuellement, les voies ferrées sont là, vous voyez ici la limite des voies ferrées. L'usine occupe donc ceci, à l'exception de Leroy Merlin qui doit être ici. Ce que nous gagnons, c'est tout ceci, ici, et la tête de Leroy Merlin ici qui correspond à la place publique pour ce quartier, que je vous ai indiquée. Ceci est l'immeuble garage qui a été construit et un élément de jardin qui est ici. Nous sommes en effet plus compacts et cela permet à cette voie de se développer assez facilement ici. Vous savez qu'ici, nous avons un autre garage à bennes mais qui est intégré au garage à bennes de l'usine. Donc nous avons à la fois jardin et développement immobilier nouveau ici, à peu près.

Je crois avoir compris, mais peut-être qu'ils vont me corriger, que les deux autres projets qui vous ont été présentés restaient à peu près dans les emprises actuelles, me semble-t-il. Nous passons de six à quatre hectares.

Philippe MARZOLF : Alors que les autres restent sur les six.

Anne-Marie VIEILLEDENT : Dans la partie du parc, à peu près la moitié est rendue publique, qui est accessible au public.

Philippe MARZOLF : Je pense que nous avons bien compris, c'est un projet généreux. Le maire d'Ivry doit être très content, il y a un parc public, de la circulation. Nous offrons aux Ivryens de l'espace public, en tout cas. Il y a une bonne question : qui sera chargé de l'entretien de tous ces espaces publics ? Est-ce le Sycotm, qui n'a pas la compétence de l'entretien des espaces publics ? Ce sont souvent des questions qui peuvent venir, après, parce que cela peut coûter cher.

Pierre GOSNAT : Et s'ils peuvent se charger de l'entretien en plus !

Philippe MARZOLF : Voilà, s'ils le peuvent. C'est à négocier avec le Sycotm.

Y a-t-il d'autres questions, d'autres réactions ? Monsieur.

Robert COURANT, Ivry-sur-Seine : Où sont situées les réserves de biogaz dans les divers projets ? Sont-elles en sous-sol, enterrées et si oui, quelles sont les protections envisagées ?

Philippe MARZOLF : Merci pour la question. Madame, Messieurs ?

Anne-Marie VIEILLEDENT : Pour ce qui nous concerne, elles sont enterrées sous le parc, qui à cet endroit n'est pas public. Au-dessus des digesteurs, c'est privé, le public n'y accède pas.

Bruno FORTIER : C'est beaucoup trop compliqué pour moi donc Jean-Robert MAZAUD va vous répondre sur ce point, si vous lui donnez le micro. Sinon, je vais dire des bêtises.

Jean-Robert MAZAUD, Bérin : Nous les avons situées côté Paris et le long des voies ferrées, puisque nous ne pouvons pas couvrir, en fait, les réserves de biogaz. Nous sommes obligés de laisser une possibilité donc nous les avons mises à l'endroit le moins crucial pour l'ensemble du quartier.

Philippe MARZOLF : Et le troisième ?

Jean-Michel DAQUIN : Elles sont sous le parc, à côté des serres, là où nous avons installé les cuves de méthanisation.

Philippe MARZOLF : Dans tous les cas, ce qui a été redit dans les autres réunions, nous pouvons peut-être le redire. Dans le Sycotom, nous sommes en dessous des seuils à risques SEVESO, en dessous des 10 t de stockage. Le risque reste donc dans le périmètre de l'usine. Si c'est près des voies ferrées, les voies ferrées seront peut-être un peu comprises. Est-ce que cela répond à votre question, Monsieur ?

Madame JEAN, de nouveau. C'est bien, c'est le moment de poser des questions et voir si vous avez bien tout intégré et si vous avez besoin de précisions. Nous avons demandé exprès qu'ils présentent cela en sept minutes, pas trop longtemps pour qu'après, il y ait plus de temps pour le débat, justement.

Chantal JEAN : En tant qu'ancienne Ivryenne, je me souviens d'inondations très importantes dans les années cinquante. Dans ce quartier, j'ai toujours entendu parler des champignonnières et des carrières, par rapport au niveau de la Seine. Ce problème a-t-il été posé, réfléchi ou est-il réglé sans aucun doute, par rapport à une « inondation du siècle », par exemple, comme nous l'avons eue en 1910 – je n'étais pas là, quand même – et en 1954.

Philippe MARZOLF : Par rapport à la question du PPRI, y a-t-il un risque d'inondation ? Qu'en est-il de ces champignonnières et de ces carrières qui seraient en sous-sol ?

Didier FOURNET : Je peux donner le principe des réflexions qui a été fixé aux équipes. Il fallait évidemment être conforme au Plan de prévention du risque inondation (PPRI) élaboré par le Préfet, qui a été élaboré fin 2007. Les trois projets ont répondu conformément aux clauses indiquées dans ce document et ont conçu l'ouvrage pour qu'il

soit respectueux de ces clauses. Effectivement, le site est protégé par rapport aux inondations et des zones d'expansion de crues sont prévues, si besoin, par rapport aux remblaiements qui seront faits par les uns et les autres dans le projet.

Philippe MARZOLF : Comment fait-on, s'il y a une inondation, si c'est enterré ? Est-ce étanche ?

Didier FOURNET : Oui, c'est un cuvelage étanche.

Philippe MARZOLF : M. le maire, vous souhaitez réagir.

Pierre GOSNAT : Simplement pour donner une précision à mon amie Chantal JEAN. Bien qu'elle soit ancienne ivryenne (pas vieille ivryenne) il n'y a pas du tout de champignonnières dans ce coin-là. C'est sur les coteaux. Ici, nous sommes directement sur la plaine et c'est sur les coteaux qu'il y a toutes les champignonnières, c'est-à-dire vers le petit Ivry, vers le fort d'Ivry, etc. Là, nous sommes dans la zone d'inondations et, là-haut, nous sommes sur les zones des champignonnières.

Philippe MARZOLF : D'accord, merci.

Francis VERILLON, Association TAM-TAM : Je complète la question qui vous a été posée sur les digesteurs, sur l'endroit où sont placés les biogaz. Je vous demande où seraient placés les autres éléments de la filière que j'appelle de fermentation, c'est-à-dire le TMB et les éléments qui, à mon avis, consomment beaucoup de place, qui sont liés au compostage, sa maturation, son affinage, les andains, sachant qu'il y a trois options. Où seraient-ils placés dans vos configurations ?

Philippe MARZOLF : D'ailleurs, une des options prévoit de faire une maturation du compost à l'extérieur d'Ivry. Avez-vous chacun, sur vos plans, la possibilité de le montrer ou pas ?

Anne-Marie VIEILLEDENT : Ici, vous avez les digesteurs.

Philippe MARZOLF : Les digesteurs sont ce qui permet de fermenter et de produire du biogaz. Après, ce qui reste, le digestat, sera transformé en compost pour être remis dans la terre.

Anne-Marie VIEILLEDENT : Nous avons ici la méthanisation, le tri. Là, c'est l'unité de valorisation énergétique. Tout ce qui est méthanisation se trouve dans cette zone.

Jean-Robert MAZAUD : Pour le projet Bérim, il s'agissait d'avoir un espace confiné pour éviter toute pollution olfactive. Nous sommes donc effectivement enterrés pour toute la partie tri, traitement et andains. D'autre part, c'est justement parce que nous sommes en PPRI que nous avons pu utiliser une partie du sous-sol tout en respectant le plan de prévention, pour pouvoir éviter de prendre des risques avec la partie méthanisation. Nous ne le voyons pas sur les plans puisque c'est justement dans la partie enterrée.

Philippe MARZOLF : De quel côté ?

Jean-Robert MAZAUD : Au centre. Nous sommes dans la partie centrale, puisque nous avons été amenés à exploiter au maximum les possibilités d'enterrer une partie du circuit d'arrivée, en liaison avec la Seine. C'est toute la partie centrale ici, sur deux niveaux.

Les digesteurs sont localisés ici et donc ne sont pas liés aux voies ferrées. Ils sont bien sur le terrain du Sycotom mais plutôt côté Paris et dans une zone qui est déjà concernée par toutes les circulations.

Philippe MARZOLF : Et pour le troisième projet ?

Jean-Michel DAQUIN : J'ai vu que le bureau d'études était présent donc, si je dis des bêtises, il corrigera. Nous avons installé toute la méthanisation et le tri ici, en partie plutôt enterrée. Nous avons juste mis en évidence les cuves de méthanisation, qui se trouvent ici. Pour des questions d'odeur, tout se passe en enterré.

Marine HAY : Nous avons parlé, au début de la réunion, des panaches de fumées. Les trois projets proposent de faire de cette usine un endroit urbain où les gens peuvent circuler. Les gens seront-ils obligés de circuler au-dessus des fumées ?

Philippe MARZOLF : Il n'y a pas de panache de fumée sur les trois projets. A vérifier, mais c'était un des éléments de demande de départ, dans le cahier des charges.

Didier FOURNET : Dans le programme, il a été demandé à chaque équipe de trouver des systèmes de traitement des panaches pour qu'ils ne soient pas visibles.

Marine HAY : Ils seront présents, même s'ils ne sont pas visibles. Il y aura toujours des émissions.

Didier FOURNET : Tout à fait. Une usine d'incinération est prévue sur le site.

Philippe MARZOLF : Nous changeons la température des fumées qui sortent, justement pour qu'elles se mélangent directement avec l'air sans qu'on voit cette vapeur d'eau.

Marine HAY : Nous respirons tout de même cet air.

Philippe MARZOLF : Cela sort pareil. Donc là, dans les trois projets, vous avez vu, il y avait trois différences. Deux avaient quand même une tour pour les fumées, et même un qui mettait des éoliennes. Je crois que le projet du milieu, Bonnard & Gardel, n'avait pas de cheminée.

Anne-Marie VIEILLEDENT : Nous avons deux petites cheminées. Nous avons essayé de faire une cheminée intégrée dans le bâtiment et nous l'avons faite la plus basse possible.

Philippe MARZOLF : Une question, parce que c'est vrai que, quand nous avons préparé ce débat, nous avons rencontré les maires d'Ivry, de Charenton et différents maires qui disaient plutôt : « Plus de panache ». Là, il apparaît dans le débat public que les associations, les acteurs, disent qu'il faudrait peut-être laisser ce panache parce que justement, cela montrera que c'est aussi une usine de traitement des déchets ménagers. Les gens se rappelleront qu'ils produisent des déchets, etc. Si, par hasard, à l'issue des

débats, le Sycotom décidait de maintenir le panache, vos projets seraient-ils complètement modifiés ? Les deux projets qui ont des tours permettraient-ils de laisser les cheminées telles quelles ou faudrait-il les remonter ?

Bruno FORTIER : La question panache ou pas n'est pas décisive dans notre projet.

Philippe MARZOLF : N'est-ce pas quand même une question de hauteur de cheminée ?

Bruno FORTIER : Je crois savoir, mais je parle avec prudence, que supprimer le panache consomme de l'énergie.

Philippe MARZOLF : 5 000 équivalences de production d'énergie.

Bruno FORTIER : Il faut en juger à partir de cela, à partir des questions d'esthétique, mais ce n'est pas le problème central que nous nous sommes posé, qui est : comment faire d'une usine un élément de transformation d'un site en mutation ?

Philippe MARZOLF : Vous ne répondez pas à ma question.

Bruno FORTIER : Non, je ne réponds pas car cela ne me semble pas décisif.

Philippe MARZOLF : Pour qui ? Pour vous ?

Bruno FORTIER : Oui, de savoir s'il y a un panache ou pas.

Philippe MARZOLF : Je vous demande, s'il y a besoin d'un panache, est-ce que cela change, d'après vos plans, la hauteur de la tour ou pas ?

Bruno FORTIER : Non, pas du tout.

Anne-Marie VIEILLEDENT : Nous non plus.

Philippe MARZOLF : Malgré les petites tours.

Marine HAY : Cela me pose toujours un problème. Vous avez créé des environnements urbains où les gens se promènent. Il me paraît quand même assez aberrant qu'on se promène sous les fumées, qu'elles apparaissent ou pas. Pour moi, c'est un paradoxe. Peut-être pouvez-vous me l'expliquer plus clairement, je ne comprends peut-être pas le problème.

Bruno FORTIER : Ce qu'on indique comme données au bureau d'études est que, bien entendu, il apparaîtra toujours un certain nombre de nuisances mais qui seront très modérés par rapport aux nuisances actuelles, pour des raisons de process qui vous ont été expliquées, je crois, dans la réunion précédente mais que reporter à 40 ou 50 km cette usine serait beaucoup plus pénalisant, même si vous ne voyez pas des fumées, pour des raisons que vous trouverez vous aussi évidentes, plutôt que de la garder là où elle est très centrale par rapport au bassin de desserte. C'est ce qu'on m'a expliqué et je me suis contenté de cette explication, qui me convenait.

Didier FOURNET : Pour compléter ma réponse tout à l'heure, l'incinération sera réduite par deux par rapport à ce qui existe aujourd'hui sur le site. Les seuils de rejet seront également divisés par des facteurs de deux à quatre par rapport aux rejets d'aujourd'hui. Le fait d'avoir des cheminées à des hauteurs plus ou moins importantes, en fonction des projets, c'est par ce biais que nous dispersons les pollutions et que nous les rendons tout à fait compatibles avec la problématique que vous citez, à savoir de pouvoir respirer un air ambiant tout à fait respirable et non dangereux pour la population.

Nous avons eu des réunions sur l'impact sanitaire de l'incinération en milieu urbain. Des études ont été réalisées. Elles montrent aussi que les risques sanitaires liés à nos installations ne génèrent pas de risque particulier pour la population, même riveraine, du site. Vous pouvez vous reporter à ce qui s'est dit dans les réunions précédentes sur les impacts sanitaires des installations de ce type en milieu urbain, à la fois la dernière, qui a eu lieu jeudi dernier, une en thématique précédente au mois d'octobre et des études de risques sanitaires que nous avons mises en ligne sur le site, des risques sanitaires reliés à l'usine d'aujourd'hui, déjà, qui montrent que les risques sanitaires sont en dessous du seuil de risque pour la population.

Philippe MARZOLF : Etes-vous convaincue ?

Marine HAY : Aujourd'hui, on ne se promène pas aux abords de l'usine. Dans le futur, même si les risques d'émission sont réduits, les projets présentés sont faits pour que cela devienne un lieu de vie. Est-ce que ce rapport a été envisagé, entre une diminution d'émission et le fait que cela va devenir de plus en plus fréquenté, puisque cela me paraît être le but ?

Philippe MARZOLF : Actuellement, c'est déjà un peu fréquenté, avec le cinéma Pathé, Leroy Merlin, Truffaut.

Marine HAY : Ce n'est pas un jardin, ce n'est pas un lieu de vie à proprement parler.

Philippe MARZOLF : Ce n'est pas un jardin, tout à fait, mais les gens viennent.

Didier FOURNET : Effectivement, des circulations tout autour du site existent déjà. Qu'il y ait jardin ou pas jardin, les gens circulent et vivent autour de l'usine. Donc il y a tout de même une activité urbaine, avec des piétons et des gens qui y habitent et qui travaillent autour de l'usine. C'est par rapport à cette population que les risques sont évalués.

Anne-Marie VIEILLEDENT : La proximité est la même.

Jean-Michel DAQUIN : Je crois que, malheureusement ou heureusement, il faut traiter le problème de la pollution à grande échelle. Nous sommes en plus dans un territoire à tous vents. Donc avec le principe des fumées, il faut réduire le problème de la pollution à la base. C'est ce que nous avons tenté de faire, des objectifs très précis ont été donnés. Le fait de mettre les cheminées en hauteur, pour notre part en tout cas, c'est aussi un moyen de permettre d'éloigner du public et de la rue les pollutions qui restent. En même temps, il est important de dire que nous nous sommes vraiment attachés, et je crois que pour les trois projets, c'est la même chose, à faire qu'au niveau du piéton, que ce soit pour les odeurs, le bruit, pour les habitants environnants, nous avons réduit au maximum les nuisances. Tout

a été enterré. Nous pouvons dire – je ne suis pas un spécialiste de la question, nous étions entourés par des bureaux d'études performants – et nous voyons à quel point les budgets et les réflexions qui sont mises pour réduire les nuisances sont considérables, par rapport à l'enveloppe globale du projet.

Philippe MARZOLF : Ce sont les réglementations européennes et c'est pour être en conformité avec la réglementation, même si le Sycotom dit depuis le début qu'il va au-delà des réglementations. Ce qui est ressorti un peu de la réunion de jeudi dernier, sans vouloir tout synthétiser, c'est que les impacts sanitaires de l'usine semblent négligeables. Par contre, il faudrait rechercher un peu, on nous a parlé de fonderie artisanale qui ferait des dioxines beaucoup plus importantes que la production d'usine. Il y a aussi l'autoroute A4 et le périphérique qui, au niveau pollution atmosphérique, ne sont pas bons pour la santé, c'est certain.

Elisabeth LOICHOT élue Verte d'Ivry : Je voulais demander aux autres équipes sur quelles bases et sur quelle expérience ont été réalisées les études pour leur unité de méthanisation, pour qu'il n'y ait aucune nuisance ? Je dis cela parce que, depuis le débat public, nous avons cherché à visiter une usine enterrée en milieu urbain en France pour voir si, effectivement, il y avait zéro nuisances et notamment des nuisances olfactives. En fait, en France, il n'y a aucune unité de méthanisation qui soit performante. A chaque fois, il y a de gros problèmes. Les seules qui ont réussi à améliorer leurs problèmes se trouvent dans des Zac industrielles comme à Lille, qui sont déjà excentrées et pas en plein centre urbain comme ici. Je voulais vous demander sur quoi se sont basées vos études pour dire aujourd'hui que les problèmes sont résolus, qu'il n'y aura pas de nuisances et que tout va bien.

Philippe MARZOLF : Avez-vous prévu des confinements de taille suffisante ? Déjà, il faut que ce soit étanche pour l'inondation et donc plus confiné contre les nuisances olfactives, avec dépression, aspiration et nettoyage de l'air.

Anne-Marie VIEILLEDENT : Je souhaiterais donner la parole à Bonnard & Gardel sur ce sujet.

Philippe MARZOLF : D'accord. Nous sommes un peu en dehors du sujet intégration urbaine et pendant que nous avons les équipes, il est important de poser les questions qui ressortent dans le débat public, notamment sanitaires, nuisances olfactives.

Michel GOUDARD, BG Ingénieurs conseils : Sur les odeurs, je précise d'emblée que nous avons choisi d'externaliser le compost. Par définition, le compost est un procédé aérobic, en présence d'air, donc d'emblée, le compost pollue l'air autour du process. Alors que la méthanisation, étant anaérobique, est, dans le process même, confinée soit dans les machines soit dans les tuyaux. C'est pour cette raison, en plus de la raison de l'emprise au sol, que nous avons choisi d'externaliser le compost. Nous n'avons pas prévu de compostage sur le site.

En revanche, donc, confinement de la méthanisation et nous avons joué sur une synergie méthanisation/incinération. L'incinération a besoin de grandes quantités d'air comme air comburant, c'est-à-dire pour permettre la combustion de la fraction combustible

résiduelle. C'est l'air qui sera pris dans la halle de méthanisation qui sera utilisé comme air comburant. Nous savons, en désodorisation, que la meilleure façon de traiter les odeurs est de brûler l'air. Là, nous jouons sur la synergie qui est, je pense qu'il faut le souligner, propre à notre projet parce qu'il est rare, en tout cas jusqu'à présent, d'avoir le TMB et l'incinération sur le même site. Nous avons joué cette synergie et, par rapport aux quantités en jeu et aux odeurs, cela nous permet d'assurer une parfaite désodorisation. C'est le meilleur procédé de désodorisation qui soit.

Philippe MARZOLF : Brûler les odeurs. Le TMB, je le rappelle, pour ceux qui ne connaissent pas : tri mécanique biologique, est en amont. Juste une question, votre maturation du compost, à combien de kilomètres la faites-vous et comment le transportez-vous sur place ?

Michel GOUDARD : Nous le faisons simplement à l'endroit où nous allons utiliser le compost parce que nous pensons que les quantités de compost qui vont être produites sur Ivry ne trouveront pas de débouchés, justement, avant cette longue distance qui est de toute façon un impondérable du projet.

Philippe MARZOLF : Comment transportez-vous le digestat ?

Michel GOUDARD : Tout est prévu, soit par voie ferrée, soit par la Seine. Le système est parfaitement redondant puisque nous avons un système de containers et de voies ferrées. Nous avons une spécificité, c'est que les containers peuvent emprunter le tunnel vers la Seine.

Philippe MARZOLF : Très bien, merci. Les autres projets, par rapport au confinement, au traitement de l'air, aux odeurs, aux risques ?

Bruno FORTIER : Nous nous retrouvons tous devant la même équation, c'est pour cela que nous avons le fret ferré et la Seine combinés, et le couplage au niveau des process de méthanisation/incinération. Nous avons tous les mêmes paramètres et nous les traitons de la même manière.

Philippe MARZOLF : Faites-vous le compostage sur place ?

Jean-Robert MAZAUD : Oui, quelques précisions. D'abord, nous avons déjà réalisé des usines enterrées. La plus importante, que j'ai terminée en 1999, il y a dix ans aujourd'hui, est la station d'épuration de Colombes, qui est à moins 16m, dans la même situation par rapport à la Seine que cette usine et qui traite les boues d'épuration, 1 million équivalent habitants. C'est une usine qui est enterrée sur 4 ha. Moins 16 mètres, trois étages sont enterrés, donc c'est assez similaire à notre cas de figure.

En ce qui concerne les usines de traitement, j'ai déjà enterré plusieurs usines. La première que j'ai livrée, c'était en 2000, à côté de Toulouse. Elle est exploitée depuis dix ans. Nous sommes en train d'en réaliser en Angleterre, enterrées à moins de 18 mètres.

Au niveau du compost, nous avons une bonne expérience. Nous avons réalisé une quinzaine d'installations de compost, un peu partout dans le monde. Généralement, quand nous nous attachons à bien confiner des espaces, à bien gérer le traitement de l'air, avec les

moyens qui conviennent et à l'intégrer dans un ensemble qui, en général, est plus vaste que le simple compost, nous arrivons à de bons résultats. C'est vrai, par contre, qu'en matière de méthanisation, les installations actuelles que nous pouvons visiter en France ou en Espagne ne sont pas enterrées. Cependant, elles comportent un certain nombre de dispositifs, pour les unes insuffisants et, pour les autres, en voie d'amélioration. Nous avons pris un certain nombre de précautions : le confinement, bien entendu, mais aussi l'emplacement, les volumes et les possibilités d'évolution pour pouvoir profiter des meilleurs développements technologiques.

Philippe MARZOLF : Avec toujours un risque, aussi. Il y a deux ans, j'ai fait un débat public sur la reconstruction de la station d'épuration d'Achères. Nous avons parlé de Colombes, qui était le nec plus ultra. Les salariés, par contre, s'interrogeaient pour travailler à l'intérieur d'un bâtiment confiné sous dépression. Nous protégeons de l'extérieur mais l'intérieur est peut-être plus difficile, pour protéger les salariés. Ils se posaient des questions.

Jean-Robert MAZAUD : Il faut aller visiter Colombes. Il y a un circuit de visite et nous verrons qu'il y a de la lumière naturelle partout. Nous nous sommes attachés à faire entrer la lumière naturelle, de la même façon que nous nous attachons, sur le projet à Ivry, à faire entrer la lumière naturelle partout. C'est possible et, en tout cas, partout où il y a des postes de travail.

Jean-Michel DAQUIN : Notre principe est le même que pour les autres équipes. Nous avons un traitement par confinement et un traitement d'air. Il y a eu un gros travail de fait en amont là-dessus et nous avons les garanties avec cela que nous n'avons pas d'odeurs.

Anne-Laure BEDU, Membre de la Commission Particulière du Débat Public : Quelques questions pour mieux appréhender la qualité de ce projet, pour que nous comprenions bien tous. Pourrions-nous revenir sur les contraintes données par le maître d'ouvrage ? Il y a notamment des éléments qui disparaissent sur certaines présentations : Leroy Merlin, la voie ferrée, sur certains schémas nous les avons, sur d'autres nous ne les avons pas.

En matière de pédagogie, je ne suis pas tout à fait sûre de comprendre ce que nous mettons derrière le terme pédagogie. Cela rebondit sur la question de Madame tout à l'heure. Nous parlons parfois d'espaces de vie, de lieux de vie qui effectivement, si ceci devient un espace de vie, posent des questions au regard du lien santé environnement, notamment. Nous pourrions aussi imaginer qu'il soit pédagogique sans être directement un lieu de vie avec un espace public, dans lequel nous attendons que des gens viennent régulièrement. Pouvez-vous nous donner quelques éléments sur ce point ?

Sur la végétalisation des projets, il est vrai que nous avons une très grande surface disponible en secteur urbain relativement dense. L'ensemble des projets donne une part assez importante au végétal. Tout ce qui va être respect de la biodiversité, préservation de la biodiversité en espace urbain, est-ce que ce sont des contraintes qui vous ont été données, par exemple, notamment pour les parties végétalisées ? Comment s'assurer par ailleurs que toute cette végétalisation qui apparaît sur vos présentations soit conservée au moment de la réalisation ? Nous savons très bien que c'est quelque chose d'extrêmement

difficile. Il y a toujours de très beaux schémas avec du végétal et puis, parfois, au moment de la réalisation, ils disparaissent. Merci beaucoup.

Bruno FORTIER : La première question sur voie ferrée, Leroy Merlin : s'agissant de notre projet, sur Leroy Merlin, en effet, il est écorné par la trajectoire dessinée depuis l'avenue de France qui va ici vers Ivry. Un phasage permet de maintenir Leroy Merlin tel qu'il est aujourd'hui le temps qu'il faudra et le temps qu'il voudra rester. La voie implique une reconfiguration de Leroy Merlin à terme. Toutefois, en phasage, il n'y a aucun problème et nous pensons que ce site va bouger fortement.

Sur les voies ferrées, il y a eu des projets de l'APUR, qui pensait qu'il fallait continuer un sursol, c'est-à-dire une dalle, comme cela s'est fait sur Tolbiac. Ce n'est plus tellement dans l'air du temps et, à côté de sites comme Ivry Confluences, qui ont des capacités et des besoins de mutation considérable, en pleine terre, c'est un peu paradoxal d'aller inventer maintenant (cela se fera peut-être dans 50 ans), de continuer le principe du quartier de Tolbiac à cet endroit. Nous avons préféré jouer la mutation de la ville en pleine terre, si je puis dire, plutôt que les voies ferrées à cet endroit.

Sur la végétalisation des toitures, nous savez que nous sommes devant deux options, c'est vrai pour les grands supermarchés aujourd'hui : soit solariser les toitures, ce qui n'est pas ridicule, soit les végétaliser. Il y a différentes qualités de végétalisation des toitures. Nous n'en avons pas fait un jardin, pour notre part. C'est simplement pour des questions de confort thermique, d'absorption et de rétention d'eau que nous le faisons. Il y a différentes qualités de toitures végétales mais cela ne pose strictement aucun problème de crédibilité. Cela se gère parfaitement aujourd'hui. Je pense que le Sycotom voudra le faire dans ses investissements mais, ensuite, ce n'est pas une gestion gigantesque.

Philippe MARZOLF : Il est vrai que les panneaux solaires pourraient être une solution.

Bruno FORTIER : L'insonorisation est aussi une solution qui peut être traitée de manière très élégante. Diverses options s'ouvriront le jour où cela se fera.

Dominique LABROUCHE, Directeur général des services Sycotom : Sur certains de nos projets, nous avons déjà des toitures végétalisées, par exemple le projet d'unité de tri méthanisation à Romainville. S'agissant de panneaux solaires ou de panneaux photovoltaïques, nous les installons systématiquement sur nos installations, en particulier sur le projet de centre de tri Paris XV qui va être mis en service en 2010. Nous avons donc cette démarche. Nous sommes en train de moderniser le centre de pré-tri des objets encombrants à Saint-Denis et nous sommes, en bord de Seine, en face de l'Ile-Saint-Denis. En accord avec la commune de l'Ile-Saint-Denis, nous avons, en face d'un futur éco-quartier, retenu un projet avec toute une façade végétalisée, en face de l'Ile-Saint-Denis, en front de Seine. C'est une pratique nous avons sur tous nos projets, effectivement.

Philippe MARZOLF : Merci. Pouvez-vous répondre aux différentes questions de Mme BEDU, s'il vous plaît ?

Anne-Marie VIEILLEDENT : Je répondrai sur l'aspect végétation. Le projet que nous avons conçu est un projet de développement durable dans le sens où, dans ce projet, le mot

économie a un sens. Ce n'est plus vécu comme un gros mot. Les espaces végétaux que nous avons imaginés rentrent dans une enveloppe financière qui nous paraît raisonnable. Cela nous paraît donc tout à fait réaliste.

Philippe MARZOLF : D'accord. Il y avait aussi une question de pédagogie

Jean-Michel DAQUIN : D'abord, nous avons pris le parti d'avoir une enveloppe qui n'est pas en toiture végétalisée, bien que nous l'ayons un peu ébauché dans les études. Par contre, nous développons un jardin, un vrai jardin d'1,6 ha que nous voyons côté Ivry, avec forte épaisseur de terre. Nous avons aussi la voie ferrée, puisque la question nous a été posée. Elle se trouve ici, en partie en dessous des bâtiments. Elle est intégrée puisqu'elle est en léger contrebas par rapport à la rue Molière. Donc nous l'intégrons au bâtiment et nous avons une bande assez étroite de façades, de bureaux, d'activités qui viennent border la rue au niveau du piéton. Je disais tout à l'heure que nous avons pris l'hypothèse qui est celle que la ville se continue, soit que le faisceau ferré est rétréci, soit qu'il passe en-dessous, malgré ce que nous savons des coûts que cela entraîne.

Concernant les aspects pédagogiques, nous avons créé deux serres. Une serre est pédagogique. Cela raconte que nous produisons de la chaleur, que nous utilisons la chaleur pour avoir des jardins de saisons. Nous pouvons imaginer avoir une serre tropicale, nous avons imaginé aussi un jardin avec des matériaux recyclés. Ce ne sont plus des végétaux mais un traitement paysager, un peu comme un jardin zen. En cela, c'est pédagogique.

Pour le parcours des visiteurs, nous passons par des plans inclinés, nous longeons l'usine, nous avons de grandes fenêtres qui donnent sur l'intérieur, donc nous voyons comment cela se passe. C'est cela, être pédagogique, c'est donner à voir ce qui se passe à l'intérieur. Nous avons donc travaillé une enveloppe qui filtre la lumière, c'était ce qui nous semblait important et c'est pour cela que nous n'avons pas ramené de la végétalisation sur la partie toitures, non pas du garage à bennes mais de la partie méthanisation, tri et incinération. Nous pensons qu'il est important de ramener le maximum de lumière à l'intérieur de l'usine, pour ceux qui vont y travailler et pour le fonctionnement de l'usine.

Anne-Laure BEDU : Pouvez-vous nous expliquer comment vous traduisez cette question de la pédagogie ? Nous pourrions penser qu'il y aurait aussi une pédagogie des déchets et pas une pédagogie du végétal, finalement. Dans d'autres secteurs, comme l'eau et l'assainissement, nous avons aussi parfois montré comment fonctionnaient des process industriels, en les mettant en valeur, en leur donnant une transparence. Alors que là, la pédagogie consiste à cacher, bien souvent. C'est une question qui pourrait intéresser, à mon avis, le public, sur cet aspect.

Anne-Marie VIEILLEDENT : Nous, à l'inverse, nous ne souhaitons pas cacher le process. Par exemple, sur la rue Mitterrand, nous parlons d'une façade vitrine où nous voyons le process. L'intérêt de le voir, en évitant l'enfermement du process, en le donnant à voir, nous évitons les fantasmes qui vont avec, c'est-à-dire que du moment que nous voyons, il n'y a plus de choses à cacher. C'est doublement pédagogique.

Jean-Michel DAQUIN : Je ne voudrais pas qu'on comprenne notre proposition comme étant un masque ou une façon de cacher l'usine. Au contraire, il faut effectivement que

l'usine, nous puissions la voir, même si cela peut être de manière suggestive, à la grande échelle. Plus on se rapproche, le long de cette continuité de la rue de Bretagne, et qu'on relie la rue Molière, toute cette façade, qui est à la fois végétale et vitrée, permet de voir comment fonctionne le tri et la méthanisation. Nous avons, en de nombreux endroits du projet, la possibilité de voir. Les cuves que vous voyez ici racontent – quand je disais pédagogique – une partie du process. Elles sont mises en évidence, nous ne les avons pas cachées, nous pouvons expliquer aux enfants, aux écoles, comment cela fonctionne. Nous avons tout un parcours, le long de l'usine et au travers de l'espace public, qui raconte le process, nous pouvons le suivre pratiquement à la trace, sauf au niveau des fours que nous pouvons quand même apercevoir depuis la rue François Mitterrand.

Philippe MARZOLF : Très bien, merci de ces précisions. Ce n'est pas caché, nous voyons justement le process. Deux dernières questions avant que nous passions au projet à côté, Ivry-Port et Confluences.

Daniel HOFNUNG, habitant d'Ivry : Je n'habite pas très loin de l'usine et je vois les cheminées depuis très longtemps. Au début, il n'y en avait qu'une et sans vapeur d'eau, donc on ne voyait pas les fumées, à l'époque. Depuis 1995, il y a eu de la vapeur d'eau et ensuite, la situation actuelle.

Le projet 2 fait des cheminées basses. Comment fait-il pour être certain que les bâtiments hauts qui vont se construire de l'autre côté du périphérique ne recevront pas de fumée ? Nous avons eu, dans ces réunions publiques, l'exemple d'Issy-les-Moulineaux où des bâtiments plus hauts que les cheminées se sont construits après les cheminées et où cela a posé énormément de problèmes de voisinage.

Question annexe : à quelle température rejetez-vous les fumées, sachant actuellement que les fumées, après le lavage, sont rejetées à 65° ? Est-ce que nous aurons des températures plus hautes et quelles seront-elles, sur les différents projets ?

Anne-Marie VIEILLEDENT : Sur notre projet, je voudrais redonner la parole à M. GOUDARD.

Philippe MARZOLF : Nous avons maintenant trouvé trois vues aériennes des trois projets. Nous allons pouvoir les comparer directement. Nous voyons deux bouts de cheminées, au milieu.

Michel GOUDARD : Cela n'apparaît pas sur les plans, je n'ai pas vu les critères de dimensionnement jusqu'à présent. Les critères de dimensionnement sont la quantité de polluants. Comme nous l'avons déjà expliqué, cette quantité va diminuer de manière drastique puisque nous allons à la fois incinérer moins de déchets et épurer encore davantage que ce qui est fait aujourd'hui.

Le deuxième critère est la température des fumées. Vous avez justement insisté là-dessus. Actuellement, nous avons un système dit « voie humide » et nous n'avons pas de réchauffage de fumée, donc nous sortons effectivement très bas à la saturation, comme on dit, et nous allons environ doubler la température. Nous serons en tout cas à 110, 120, toujours dans le double souci d'optimum entre la récupération d'énergie et l'évitement du

panache.

Le dernier critère est la vitesse d'éjection. En jouant sur ces trois paramètres, nous avons pu, en connaissance de projets actuels de tours, j'insiste, dimensionner les cheminées telles qu'elles sont dessinées.

Nous n'avons pas eu de précision définitive quant à la hauteur des futures tours donc, le cas échéant, il faudrait peut-être réadapter le dimensionnement mais, en connaissance actuelle de ces futures hauteurs, c'est sur la base d'une simulation de dilution de fumée que le dimensionnement a été fait, eu égard aux trois critères que je viens de mentionner.

Philippe MARZOLF : Merci. Les autres projets ?

Bruno FORTIER : La question se pose moins dès lors que nous faisons une cheminée plutôt haute. Maintenant, en effet, je pense qu'il conviendra, au moment où nous saurons un peu les capacités des immeubles de grande hauteur qui doivent en théorie être construits d'ici une dizaine d'années, de regarder cela de près à nouveau. Oui, cela doit être vérifié de façon sérieuse.

Jean-Michel DAQUIN : Je crois que c'est le même cas. Nous avons imaginé, nous sommes allés chercher toutes les idées qu'il y avait autour de ces tours. Nous avons situé des cheminées à 90 mètres, en se disant que nous risquions d'être dans l'épure. Maintenant, effectivement, il faudra voir, dès que les projets seront connus, à quel niveau nous nous situons. Je pense qu'il est mieux de prévoir ce système, qui pose moins de problèmes. Il y a ensuite tout le traitement des fumées, avec notamment des aérocondenseurs, qui permettent de refroidir les fumées, comme nous l'avons dit.

Chantal JEAN : Pour terminer, quid de la déchetterie actuelle ? Une nouvelle ? Est-ce qu'une déchetterie sera prévue, bien utile pour éviter les dépôts sauvages, pour essayer de faire des citoyens responsables, pour employer un mot à la mode ?

Dominique LABROUCHE : Oui, il est prévu la reconstruction d'une déchetterie communale, qui sera largement cofinancée par le Sycotom, en accord avec la Ville d'Ivry. La déchetterie actuelle va pouvoir encore fonctionner jusqu'en 2013, à peu près, au regard du programme prévisionnel du projet. Nous travaillons avec la Ville. Le comité syndical du Sycotom a déjà délibéré sur le principe pour la radiation de cette déchetterie. Donc il y aura bien une continuité de service qui pourra être offerte aux habitants.

Philippe MARZOLF : Le lieu n'est pas encore déterminé pour l'instant à Ivry.

Merci, Messieurs, Madame, nous avons maintenant mieux compris vos projets.

REACTIONS PAR RAPPORT A LA COHERENCE DU PROJET AVEC LES PROJETS D'AMENAGEMENT DES COLLECTIVITES

Philippe MARZOLF : Je vous propose de voir maintenant la réaction par rapport à la cohérence du projet avec les autres projets d'aménagement prévus. Nous avons parlé pas mal de Masséna Bruneseau mais il y a aussi Ivry-Port Nord. Nous allons vous présenter les

projets pour Ivry-Port Nord, Monsieur Gilles MONTMORY, de la Mairie d'Ivry et, pour le secteur Masséna Bruneseau au sein de la Zac Rive Gauche, François Hote, de la Direction de l'urbanisme de Paris. Si vous voulez bien monter sur la tribune, nous vous écoutons, chacun pour sept minutes, pour nous expliquer ce qui va se passer à côté de ce secteur où l'usine devrait être construite.

Les projets pour Ivry-Port Nord

Gilles MONTMORY, Mairie d'Ivry : Bonjour. Gilles MONTMORY, je travaille à l'atelier d'urbanisme de la ville d'Ivry. Je me propose, dans le temps imparti, de vous parler un peu des développements d'Ivry-Port, de toute cette histoire industrielle, de cette reconversion. Vous avez là une image d'Ivry-Port, du site que vous connaissez, en 1965. Elle montre bien les réflexions engagées sur Ivry. D'abord, Ivry, on le dit souvent et je ne sais pas si cela a été dit lors de ce débat, est un territoire « servant » toutes ces grandes emprises et, en même temps, une ville mixte.

La ville se pose deux questions : l'insertion urbaine de ces grands équipements et aussi, deuxième grande question, la ville aimerait bien bénéficier du produit de ces équipements. Je pense à la CPCU ou l'usine du Sycotom, qui chauffent des logements qui ne sont pas les logements d'Ivry. Cette question d'insertion est très importante.

Une autre chose me vient à l'esprit avant de démarrer le PowerPoint. Il y a une grande activité, une grande usine à Toulouse, qui a été implantée justement loin du centre-ville, à l'époque. Cette usine a été rattrapée par l'urbanisation, elle s'est retrouvée en plein centre-ville et vous connaissez les dégâts de l'usine AZF. Donc poser la question du déplacement d'une usine comme celle-ci, je pense qu'il faut dire où parce qu'aujourd'hui, l'étalement urbain fait que les usines qui seront demain implantées en grande couronne, par exemple, pourront se faire rattraper par l'urbanisation. L'urbanisation de Toulouse a été celle des logements sociaux, notamment, et c'est donc ces populations qui ont été exposées aux dégâts industriels. La question du débat, pour vous, c'est évidemment la question des pollutions et, pour la ville d'Ivry, c'est l'insertion de ces équipements et le fait de pouvoir bénéficier de la production de chaleur.

Philippe MARZOLF : Je connais très bien l'histoire d'AZF Toulouse. L'usine AZF Toulouse était à 5 km du centre-ville de Toulouse. A l'époque, bien sûr, elle était à la campagne mais la campagne était à côté quand même.

Gilles MONTMORY : C'est ce que je voulais dire.

Philippe MARZOLF : Là, nous parlions de reconstruire à 12 ou à 50 km, donc avant que cela rattrape...

Gilles MONTMORY : Oui, tout à fait. Cela me fait aussi penser que le maire d'Ivry avait écrit aux communes limitrophes, nous en avons parlé tout à l'heure et c'est pour cela que je l'évoque, pour éventuellement leur demander s'ils pouvaient accueillir cette nouvelle usine. Malheureusement, il n'y avait pas de foncier disponible dans les autres communes. Les maires ont répondu que le foncier n'était pas disponible.

Ces deux images, 1965 et une image récente, avec l'arrivée du périphérique et un début de reconversion du site d'Ivry-Port Nord. En 1985, nous sommes en pleine période de forte désindustrialisation. Les études urbaines pour requalifier le secteur d'Ivry-Port, qui démarrent sur le secteur d'Ivry-Port Nord...

Philippe MARZOLF : Pouvez-vous nous préciser : Ivry-Port, Ivry-Port Nord et Ivry Confluences, après ?

Gilles MONTMORY : En fait, nous allons descendre. La reconversion d'Ivry-Port s'est faite depuis Paris vers Vitry, de façon un peu naturelle. Tout le territoire était en reconversion même si l'activité, dans les années 80, fonctionnait encore mieux là. Les premiers grands sites désindustrialisés ont été très proches du périphérique. Nous allons voir sur le PowerPoint, tout le redéveloppement, la requalification d'Ivry-Port, depuis Ivry-Port Nord, la Zac Port, dans les années 1985, que vous allez avoir à l'image, jusqu'à deux trois Zac que je vais vous décrire avant d'arriver à Ivry Confluences. Nous allons donc descendre du Nord au Sud, avec cette première opération d'Ivry-Port qui a été orientée vers les commerces de loisirs, Pathé, Truffaut, mais aussi des grands sièges sociaux qui sont un peu venus s'implanter en façade de la Seine. Il y a une sorte d'arrogance tertiaire, j'ai envie de dire, d'Ivry face à Charenton. C'est un peu poussé mais nous nous exposons ensemble, nos sièges sociaux, nos prises de guerre, sur cette façade du fleuve. Le fleuve a joué vraiment un rôle de façade tertiaire. Les prises de guerre d'Ivry sont la FNAC et la centrale d'achats Leclerc.

Évidemment, le pôle commerce, au contact de Paris, Leroy Merlin, par exemple, a trouvé une extraordinaire implantation sur ce site et a d'ailleurs créé un bâtiment incroyable parce que, pour la première fois, un magasin de bricolage a accepté de mettre des matériaux de construction au troisième étage alors que ce n'est pas du tout la politique d'aménagement de Leroy Merlin. C'est aussi pour dire que le fait d'être en site urbain pousse les activités qui, par nature, ne sont pas très enclines à l'insertion urbaine, à faire des efforts incroyables. Je crois qu'à ce sujet, ce qu'a fait Leroy Merlin est un peu révolutionnaire et je pense qu'ils n'en sont pas déçus.

La Zac Molière est intéressante parce qu'elle est venue se développer juste en dessous de la Zac port. Je ne vous décris pas les liaisons qui ont été créées, tout cela s'inscrit dans une trame verte qui a été élaborée dans la charte « Vers Ivry 2015 », dans les années 1990. Cette Zac Molière est intéressante parce que c'est une Zac logements. Évidemment, elle a posé question parce que, par exemple, vous avez un site de recyclage appelé le site Dupuy. Il ne pollue pas mais il fait du bruit. Aujourd'hui, il y a un problème de proximité entre les logements et cette activité qui est effectivement bruyante, qui crée des nuisances. Donc tout d'un coup le logement, arrivant dans un site industriel, toute l'activité industrielle est un peu mise à l'index et le site du puits, qui n'est effectivement peut-être pas tout à fait aux normes en matière de protection du bruit, va devoir, et peut-être dans le cadre d'Ivry Confluences, nous souhaitons trouver des solutions à son implantation. Je veux dire que l'arrivée de la ville pousse un peu ces activités, qui parfois s'ébattent joyeusement loin de toute population, à faire évoluer leur process.

Nous avons aussi les aménagements du port autonome. Cette partie Nord de la Seine, sur Ivry, conserve des aménagements liés au transport et au traitement des déchets. Nous

avons une passerelle aménagée par le port, sur cette promenade qui est malheureusement interrompue et doit être poursuivie sur Ivry Confluences. Et toujours, la recherche des liaisons d'un site urbain, même avec les grandes implantations industrielles, avec la passerelle Müller que vous connaissez peut-être, entre le parc des Cormailles et Ivry-Port, et l'élargissement du quai Marcel Boyer, qui n'est pas encore réalisé mais qui accueillera demain le transport en commun en site propre.

Petit à petit, nous descendons et nous sommes là sur les effets du tramway des Maréchaux et de l'implantation à venir du transport en commun en site propre, depuis la gare de la ligne 14, Grande bibliothèque, jusqu'à Gambetta demain, le TCSP Vallée de la Seine. Gambetta est là. Gambetta va être un peu au cœur de l'opération Ivry Confluences, vers laquelle nous nous dirigeons tout doucement. Nous avons donc la Zac Port, la Zac Molière puis des réaménagements urbains, en sites pourtant très industriels, qui préfigurent un peu les réflexions autour de Gambetta qui sont menées depuis le début des années 80.

Nous avons ce projet métropolitain d'Ivry Confluences, depuis juin 2005, avec des études autour du secteur Avenir-Gambetta. Avenir est dans ce secteur et la place Gambetta, qui est une place majeure de redistribution des flux Nord-Sud, bien sûr, et Est-Ouest. Nous sommes sur le démarrage de cette opération Ivry Confluences que je décris maintenant en quelques diapositives.

Le 25 juin 2009, le Conseil municipal délibère pour le lancement de la Zac. Nous sommes actuellement en concertation. Vous avez ici le périmètre en jaune, il fait 145 ha. Il y a 70 ha mutables, cela veut dire que c'est un gros périmètre, un site industriel mais aussi urbain. Donc certains sites sont conservés et valorisés, vous voyez que cela représente la moitié du secteur qui fera l'objet de reconstructions.

Les grands objectifs, décrits ici sur le court texte, sont inscrits dans la délibération du Conseil municipal, de développement durable, de mixité et de conservation de l'activité du développement économique du secteur, c'est-à-dire avec une mixité habitat, emploi et grands équipements.

Cette place Gambetta distribue en fait un ensemble de grands pôles de développement. Nous pouvons tourner autour. Vous avez, depuis la place, le parc de la Confluence, qui se développe ici en triangle, qui se complète par le réaménagement complet des quais. Nous avons ensuite cet axe structurant Brandebourg, axe Est-Ouest, qui relie la place Gambetta, la place de l'Insurrection et la gare RER d'Ivry, avec un cadencement des transports amélioré et une gare reconfigurée parce qu'aujourd'hui, la gare est très tournée vers le centre-ville d'Ivry, qui est ici, une gare à reconfigurer vers Ivry-Port.

Des liaisons Nord-Sud revalorisées. Une trame verte à trouver entre le fort d'Ivry, l'hôpital Charles Foix, un nouveau franchissement des voies ferrées ici, un nouveau pont, dont le financement est à trouver dans l'opération Ivry Confluences mais aussi avec l'aide de l'État et de la région et, ce qui ne figure pas ici est qu'avec cette trame verte, nous cherchons à relier le fort d'Ivry au bois de Vincennes en passant par le parc de la Confluence, la passerelle aux câbles, qui fait l'objet d'une association qui s'appelle association Cité de la Ville, qui regroupe la Ville de Paris, Charenton, le Conseil général autour d'un projet

muséographique, et une liaison jusqu'au bois de Vincennes.

Cette opération Ivry Confluences, c'est 1,3 millions de mètres carrés. C'est une opération très importante, vous l'imaginez, qui dépasse largement le village d'Ivry. Elle s'inscrit pleinement dans un processus métropolitain de grandes liaisons puisque, depuis la place Gambetta, nous pouvons observer différents faisceaux : ici, l'université, le parc, des grands équipements culturels, de l'activité PME-PMI, le nouveau lien vers le centre-ville et vers cette trame verte, le lien vers le centre-ville, le lien vers Paris, le lien vers Vitry... Nous sommes, sur cette place Gambetta, sur une sorte de formidable table d'orientation de tout le développement de cette nouvelle centralité d'Ivry sur le secteur du port.

Vous avez 50 rue Lénine, à la banque des Confluences, qui est la maison des projets de cette opération, une maquette qui fait 36 m², dont vous avez quelques images. Le parc de la Confluence et la passerelle aux câbles, que j'évoquais, cette trame verte à trouver vers le fort, les grands équipements sur les quais de Seine, ici, et je crois que c'est tout.

La dernière diapositive montre un peu, dans le cadre de tous ces développements, les nouvelles centralités autour de la question des transports, Paris Rive Gauche, le métro 14 Austerlitz, bien sûr, mais aussi le prolongement de la ligne 10 du métro depuis Austerlitz, qui passerait par Masséna-Bruneseau, avec une station intermédiaire qui pourrait être celle de quais d'Ivry et évidemment une station sur la place Gambetta, qui n'arrivera pas au démarrage de l'opération mais les études sont en cours pour le prolongement de cette ligne de métro.

Ce sont donc les conditions de restructuration, de requalification urbaine pour que ce métro, qui passe aux alentours du site du Sycotom, prenne sa place. Ces questions d'interface entre Paris et Ivry se posent sur le site du Sycotom. Ici, nous avons fait figurer la liaison comme cela mais elle pourrait être toute droite, ce n'est pas un parti pris. Effectivement, une requalification de cette Zac Port, dont nous parlions en introduction, dont nous réfléchissons déjà au devenir et qui pourrait évoluer puisque vous avez vu que, sur certains schémas, par exemple, Leroy Merlin a disparu.

Cette interface Paris-Ivry, c'est le site du Sycotom qui sera un des acteurs du réaménagement de ce site. Le choix du tracé de la voie, pour la Ville, conditionnera le choix du projet à élaborer par le Sycotom, si c'est bien ici que l'usine s'implante. C'est tout un projet de vie sur ce quartier, qui sera de nouveau remis en chantier. De l'autre côté, sur le secteur Sémard, la même question se pose et là, ce sont les relations de la ville aussi avec la SNCF et le faisceau Paris Orléans.

Philippe MARZOLF : Deux fois plus de temps que prévu ! Tout de suite, nous allons continuer sur le secteur Masséna-Bruneseau. Merci de respecter vos sept minutes de parole pour que le public puisse s'exprimer aussi. Ce secteur est situé de l'autre côté du secteur qui nous intéresse, du Sycotom, pour savoir où nous en sommes des projets, de la hauteur des bâtiments, des immeubles, si cela a été déjà décidé, ce qui n'est pas sûr.

Le secteur Masséna-Bruneseau au sein de la Zac Rive Gauche

François HOTE, Direction de l'Urbanisme de Paris : Bonsoir. Je vais enchaîner

avec la partie parisienne, que l'assistance connaît bien. S'il y avait une seule diapositive à montrer, ce serait presque celle-là puisqu'elle montre avec une certaine évidence que le déroulement de ce projet du Sycotom s'inscrit dans une continuité urbaine qui, finalement, représente l'histoire d'une ville comme Paris et de l'agglomération, le long du fleuve.

Nous voyons bien, par cette image, qu'il y a, en typologie, des équipements majeurs qui ont été égrenés le long du fleuve : une université, une bibliothèque, un centre omnisports. D'entrée de jeu, nous pourrions nous dire que ce centre de traitement du Sycotom s'inscrit dans la continuité de grands équipements, même s'ils sont en l'occurrence un peu particuliers mais qui prennent place dans cette vallée de la Seine.

En même temps, cette image montre que, sur le secteur Masséna-Bruneseau, que vous voyez en rouge, nous sommes sur un secteur assez particulier qui se trouve à la fois en limite administrative de Paris mais je pense que ce soir, la limite administrative n'est pas le bon sujet. En tout cas, pour cette opération, nous sommes dans une articulation, une transition entre cette opération de Paris Rive Gauche dont je vais parler et la suite de l'aventure urbaine qui a déjà démarré sur Ivry, nous venons de le voir, et qui se poursuit de façon très intense.

Nous passons à la diapositive suivante. Très rapidement, car ces données sont assez connues puisqu'elles ont déjà été présentées lors de l'exposition publique, c'est une opération qui a été confiée à un aménageur, la SEMAPA. C'est un aménagement opérationnel, avec un déroulement, un échéancier, un bilan financier, donc nous sommes sur une réalisation concrète, un *work-in-progress*, comme on dit. 130 ha sur lesquels se détache en limite et en bout d'opération, l'opération Masséna-Bruneseau qui couvre elle-même 23 ha, donc un petit morceau qui a quand même la particularité de se confronter à des difficultés géographiques et d'infrastructures puisque nous nous trouvons en limite avec le périphérique, là où, également, les voies ferrées s'élargissent, ce qui n'est pas sans poser certains problèmes.

La diapositive suivante nous montre l'état d'avancement de la zone d'aménagement concerté. Nous voyons, en gros, trois secteurs qui restent encore en chantier ou du moins en étude : le secteur Austerlitz, complètement au Nord de l'opération, le secteur autour de la Halle Freyssinet, qui est un secteur où il y a beaucoup d'enjeux notamment en logements, puis notre secteur Masséna-Bruneseau. Vous avez donc ici tout le secteur de la gare d'Austerlitz, en liaison avec l'avenue Pierre Mendès France et les programmes tertiaires, et aussi l'articulation avec l'hôpital de la Pitié-Salpêtrière.

C'est un projet mené par la SNCF et la SEMAPA, avec Jean Nouvel AREP, qui sont les concepteurs et qui ont donc prévu un projet qui s'organise en tête et le long de la gare, en mettant en valeur toute l'entrée et les espaces devant l'hôpital Lariboisière et La Chapelle.

Nous avons aussi le secteur de la Halle Freyssinet, qui a suscité beaucoup de débats, avec les programmes de logements qui s'implantent le long de l'avenue de France, et le secteur Masséna-Bruneseau, qui se termine en bout d'opération, au bout du secteur sur lequel une université s'est installée avec, à terme, 25 à 30 000 étudiants. C'est donc un enjeu très important pour ce secteur. C'est aussi une particularité du concept d'université dans la

Ville.

Sur ce secteur Masséna-Bruneseau, qui vient terminer l'avenue de France, nous avons montré plusieurs images de ce type lors de la présentation de ce soir, donc nous voyons bien la continuité de la vallée de la Seine. C'est un site dont le concept est partagé avec Ivry de développement urbain le long du fleuve. Vous apercevez donc le périphérique et le pont national au premier plan.

Voici la première intention fondamentale du projet de Masséna-Bruneseau et de la continuité de l'avenue de France en direction d'Ivry. Je dirais que ce sont un peu les fondamentaux, que nous retrouvons dans les trois projets qui vous ont été montrés ce soir. L'avenue de France qui se dédouble, avec la continuité qui, selon les projets, est soit la rue Molière, soit la rue François Mitterrand mais le principe est d'avoir une continuité côté Ivry et, de l'autre côté, le prolongement avec l'avenue de la Porte de Vitry.

Nous voyons bien que le tracé à grande échelle reproduit la topographie du site, donc la vallée de la Seine, les quais, l'allée Paris Ivry, qui passe sous le périphérique et se poursuit par la rue François Mitterrand, donc une certaine évidence géographique qui fonde l'ensemble des projets urbains dans ce secteur.

Voici un plan général de l'opération Bruneseau. Essentiellement, sur ce plan qui est assez fourni, nous pouvons dire que les Ateliers de Lyon, qui était l'architecte coordonnateur de cette opération, le concepteur, a proposé, comme cela a été dit auparavant, la terminaison de l'avenue de France selon un schéma en patte d'oie, une patte qui rejoint Ivry et l'autre qui rejoint l'avenue de la Porte de Vitry. Cette figure urbaine n'est pas du tout symétrique, même si elle donne un peu une impression de symétrie. Côté du diffuseur, de l'échangeur du périphérique, nous avons un quartier très contraint par les nuisances et les circulations routières. Il y a une composition qui donne lieu à des développements d'immeubles de grande hauteur, nous le verrons par la suite, plutôt dirigés vers l'emploi et les activités économiques, alors que le quartier qui se trouve autour du diffuseur et en accroche directe avec Leroy Merlin et les cinémas. Puis nous avons l'autre partie, beaucoup plus urbaine, en relation avec le boulevard Jean Simon et le boulevard Masséna, qui est une continuité de la ville, ses immeubles de logements, ses équipements, ses voies plantées, une certaine tradition de la ville.

Nous pouvons dire également, sur ce dessin, que l'échangeur, qui sera remanié, fonctionne de façon que l'ensemble des circulations contourne cet îlot et ne s'enfourne pas dans l'avenue de France. L'avenue de France reste une grande avenue mais qui n'est pas le réceptacle de toutes les circulations. Il y a tout un circuit qui tourne le dos à cet échangeur, rejoint le quai et reboucle par la rue Berlier.

Voici une représentation en trois dimensions, qui présente des volumétries des bâtiments selon leur destination. En bleu, vous avez des activités économiques, des bureaux ; en jaune, essentiellement des logements et des équipements qui se trouvent en pied d'immeubles. Nous avons l'université ici, donc des programmes universitaires qui vont être lancés, et puis le développement des programmes d'activités plutôt le long des nuisances acoustiques du périphérique. Le projet est conçu avec l'équipe Transolar sur la conception environnementale du projet, pour favoriser à la fois la protection au bruit, la ventilation, le

rafraîchissement, pour éviter les questions d'îlots de chaleur.

Philippe MARZOLF : La hauteur des immeubles est-elle prévue ?

François HOTE : C'est un sujet, bien sûr, qui suscite de l'intérêt. Dans le secteur que nous appelons ici de Jean Simon, nous avons des immeubles d'habitation qui peuvent atteindre 50 mètres en hauteur, c'est un seuil IGH (immeubles de grande hauteur), de la sécurité incendie. À la terminaison de l'avenue de France, vous avez des immeubles qui peuvent atteindre 50 mètres et de même sur ce que nous appelons le triangle. Pour ce qui concerne les immeubles que nous appelons la grande hauteur, c'est-à-dire en deçà du seuil de très grande hauteur (ITGH), soit en deçà de 200 mètres, en l'occurrence nous sommes sur des plafonds maximum de 180 mètres. Quand je dis 180, c'est toutes structures confondues, même un mât ou une antenne fait partie de cette hauteur maximum.

Cette représentation volumétrique pour étudier la capacité du site, ce ne sont pas des études d'esthétique urbaine. Nous savons que les tours ont changé depuis. Tout ce qui vous a été montré ce soir, en matière de volumétries, ce sont des capacités, ce ne sont pas des projets en tant que tel. C'est une conception de la ville avec ses activités et ses équipements.

Très rapidement, vous avez le projet routier avec l'importante restructuration de l'échangeur, où nous voyons bien que les flux proviennent sur la rue Bruneseau et vont reboucler sur le quai de la Seine, et ensuite, depuis le quai d'Ivry, vous avez ou les sorties périphériques extérieures ou les entrées périphériques intérieures. Tout cela est assez rationalisé, il y a eu de nombreuses études de circulation pour arriver à ce schéma.

Sur la partie triangle Sud, je ne m'étale pas trop pour l'instant parce que nous avons des contraintes d'ateliers de rames TGV dans le cadre du schéma directeur de la SNCF qui obligent probablement à adapter un peu ce schéma. C'est surtout à une échéance ultérieure que ce sera développé.

Quelques images, pour vous donner un aperçu : ce ne sont pas des images de projet, simplement des représentations des Ateliers de Lyon, sur la Seine. Voici quelques exemples à l'intérieur, la rue Jean-Baptiste Berlier, celle qui rejoint le boulevard Jean Simon.

Sur le boulevard, pour les questions de transport, le tramway T3 va être livré à la fin 2012 et sera opérationnel au tout début 2013. C'est fondamental aussi pour le quartier. Je ne reviens pas sur la ligne 10 du métro, dont il a été question.

Voici une vue depuis l'avenue de France vers Ivry. On aperçoit le périphérique avec son mât. Cette tour sera sans doute la plus élevée du secteur.

Voici un passage sous le périphérique, avec l'allée Paris Ivry, qui montre bien la volonté de traduire cette liaison urbaine entre Paris et Ivry, malgré les infrastructures, et d'animer, avec des commerces, des équipements, tout ce qui peut rendre la vie urbaine intéressante et attractive.

Voilà donc quelques éléments. Pour l'instant, nous en sommes à la phase préparatoire à

une enquête publique. Donc nous avons modifié le programme de la Zac pour augmenter sensiblement la constructibilité, puisqu'il y a une volonté de vouloir aussi densifier dans ce secteur. Il y a une révision simplifiée du PLU, du fait du relèvement du plafond des hauteurs, en deux secteurs, un à 50 mètres et un à 180 mètres au maximum. Ensuite, une enquête au titre de la loi Bouchardot, Code de l'environnement sur le programme de voirie.

Quelques éléments de calendrier : enquête publique début 2010, à peu près. Au deuxième trimestre 2010, nous devrions avoir une délibération du Conseil qui approuve la modification de la Zac et la révision simplifiée du PLU. Le lancement des premières consultations sera plutôt vers le deuxième trimestre 2010, pour un lancement du concours par des maîtres d'ouvrage. Là, nous commencerons à avoir de véritables images de projets. Ensuite, des permis de construire délivrés au premier semestre 2012 (nous sommes volontaristes) pour un commencement de travaux fin 2013, début 2014.

Pour terminer, je fais un petit écart sur le secteur pour aller de l'autre côté, sur le secteur de Bercy Charenton. Il est prévu sur ce site un centre de tri des déchets recyclables, dans cette partie, et éventuellement une déchetterie, c'est à confirmer. C'est un site important, qui est le pendant de Masséna-Bruneseau du côté XII^e arrondissement et qui, là aussi, va s'établir en relation avec Charenton-le-Pont pour une opération qui, de la même façon mais dans des conditions peut-être encore plus dégradées, parce que l'échangeur de Bercy est un très gros ouvrage, va traduire également des intentions de liaison urbaine.

Philippe MARZOLF : Ce que nous pouvons retenir est 2012, les premiers permis de construire. Par rapport à cela, au moins, le Sycotom pourra se baser sur les hauteurs des immeubles qui seront aux alentours de sa nouvelle usine.

François HOTE : Oui, alors je n'ai pas dit que, dans le programme, nous allons plutôt commencer par cette partie, la partie Nord, le long du boulevard Jean Simon, sur le site de l'actuel silo. Calcia va être reporté en limite du faisceau ferroviaire, le long du faisceau. Ce seront les premiers permis de construire.

Philippe MARZOLF : Merci. Ce que je vous propose, comme les intervenants ont pris deux fois plus de temps qu'il ne leur en était imparti, vous avez dû tous comprendre leur projet. Je vais être obligé de demander à Fabrice PIAULT, de l'association TAM-TAM, qui a participé à l'aménagement de Tolbiac mais qui ne nous parlera pas de cet aménagement, de nous donner un peu son avis sur la cohérence par rapport aux différents projets qui ont été proposés. Ensuite, nous échangerons avec vous et après, nous passerons aux questions des impacts pendant les travaux.

Réactions de l'association TAM-TAM

Fabrice PIAULT, Association TAM-TAM : Bonsoir. Je voulais d'abord dire que M. GOSNAT, au début de cette réunion, a évoqué le débat sur l'opportunité ou pas de construire l'usine dans ce secteur, au même endroit. Je n'ai pas vu, pour l'instant, dans le débat public, des expressions autour de cette idée qu'il ne faudrait pas faire l'usine. Je ne dis pas que cela n'existe pas mais ce que je voudrais, c'est en tout cas que le débat ne serve pas d'écran au vrai débat, qui est celui de la manière dont nous pouvons insérer ce type de projets industriels à l'intérieur du secteur. J'ai un peu peur que nous nous lancions dans

une sorte de combat de Don Quichotte contre les moulins, en disant qu'il faut absolument que l'usine soit à proximité de l'endroit où nous en avons besoin. Je ne crois pas que ce soit ce débat-là.

Pour ce qui nous concerne en tout cas, nous considérons qu'il faut que l'usine ait des dimensions raisonnables mais je ne vais pas y revenir parce que c'était l'objet d'autres réunions, mais qu'il est tout à fait naturel que les déchets soient traités à proximité des personnes qui les émettent. Il n'y a pas de raison de les reporter ailleurs.

Pour nous, insérer cette usine dans son environnement, c'est plusieurs choses.

D'abord, c'est prendre en compte le contexte. Je crois que quand nous regardons – cela apparaît d'autant plus après les deux présentations qui viennent d'être faites – le contexte général d'implantation de l'usine, il ne faut surtout pas le voir en fonction de la situation actuelle mais en fonction de la situation projetée. Je pense même qu'il n'apparaissait pas suffisamment, dans les présentations antérieures, que des milliers de logements sont prévus dans les secteurs immédiatement mitoyens de l'usine, sur la rive gauche de la Seine mais également sur la rive droite, également un renforcement considérable des activités des immeubles de bureaux et éventuellement d'autres activités prévues dans ce secteur. Ceci veut dire que l'usine, ce n'est pas seulement un défi technologique, c'est aussi un défi urbain. Je dirais que nous ne pouvons pas séparer, de ce point de vue, les choix technologiques et les choix urbains. Il y a vraiment une interrelation entre ces deux aspects. C'est un point important.

Evidemment, ce défi urbain ne se pose pas seulement à l'usine Syctom. Il se pose également aux deux communes mitoyennes, d'ailleurs trois si nous prenons en compte Charenton, et j'avoue que je suis très perplexe. Ce n'est pas le sujet du débat de ce soir mais je suis vraiment assez perplexe devant les présentations qui ont été faites. Nous avons déjà eu l'occasion de dire dans d'autres réunions que nous trouvons que, pour ce qui est du projet sur Masséna-Bruneseau, ce qui a été mis au premier plan est une stratégie d'érection de tours qui est censée montrer le dynamisme de la ville, au détriment d'une prise en compte des nuisances importantes de ce secteur et des implications qu'elles ont pour construire un projet urbain mixte, avec vraiment le risque de continuer de déployer, le long du périphérique et sans en limiter les nuisances, des cités et des bureaux comme il en existe tout autour de Paris, alors qu'il nous semble qu'il y a d'autres possibilités. Côté Ivry, je dois dire, je connais beaucoup moins le projet mais ce qui m'a frappé, c'est que nous ne voyons pas, dans les présentations que vous avez faites, ce qui est vraiment la ligne de force et l'objectif central de l'aménagement de l'ensemble de ce secteur. Nous avons l'impression d'un puzzle où vont se juxtaposer des zones destinées à accueillir soit des logements, soit des bureaux, soit éventuellement des espaces verts. Je sais bien que vous n'aviez pas beaucoup de temps mais c'est en tout cas ce qui m'apparaît.

La question des nuisances est une question clé en matière d'environnement et les nuisances, c'est aussi bien le périphérique que, potentiellement, la future usine Syctom et c'est une première chose qu'il faut prendre en compte.

Insérer, c'est aussi bien dimensionner. Evidemment, il y a la question de la nature des activités de l'usine, les modes de traitement, sur laquelle je ne reviens pas puisque c'était

l'objet d'autres réunions mais c'est vrai que, pour prendre une formule, nous souhaitons qu'on évite de construire une « usine à gaz », si je puis dire, dans ce secteur, au sens figuré autant qu'au sens propre. Par rapport à des débats qui sont apparus, il nous semble par exemple qu'il faut se limiter aux traitements des déchets de ce bassin versant et ne pas aller au-delà.

Le dimensionnement, c'est aussi la question du volume de l'usine. Nous sommes favorables à un enfouissement maximum. C'est une question qui a été abordée par les trois équipes, dans l'étude de faisabilité. Il nous semble que l'enfouissement doit être le plus important possible. Evidemment, cela a un coût mais est-ce que ce coût est finalement plus important que l'extension du périmètre de cette usine ? Est-ce qu'il ne faut pas au contraire privilégier cela plutôt que d'avoir une espèce d'énorme usine à gaz qui consomme beaucoup d'espace dans ce secteur, où il pourrait éventuellement être utilisé autrement ?

Insérer, c'est aussi, en troisième lieu, assumer l'usine. Cela nous semble un point très important. De ce point de vue, nous sommes assez perplexes devant le projet Bonnard & Gardel. Si vous voulez, pour nous, l'objectif n'est pas de cacher l'usine. Il faut l'insérer, il faut qu'elle ait une forme urbaine, qu'elle s'intègre dans un certain plan urbain mais il ne s'agit pas de la transformer en autre chose, de faire croire que nous avons là un grand jardin ou je ne sais quoi. Je crois que la visibilité très claire de l'usine, de ses activités, est importante. Je pense que nous pouvons aujourd'hui construire un établissement industriel qui affirme son identité, tout en étant inséré dans la ville.

Sur le végétal d'ailleurs, le projet Bonnard & Gardel n'est pas le seul concerné, nous nous méfions beaucoup, à TAM-TAM, de cette façon de recouvrir tous les bâtiments de verdure, notamment dans ce secteur. Il y a, à Paris Rive Gauche, un certain nombre d'endroits où nous avons verdi un certain nombre de lieux, notamment à la BNF. Il y a énormément de vent dans ce secteur. Nous pouvons même imaginer que, si les tours projetées à Masséna-Bruneseau se font, nous aurons encore plus de vent. Je ne sais pas s'il y a eu des études, d'ailleurs, pour prendre en compte les circuits de vent que cela peut impliquer dans le périmètre de l'usine. Donc cela ne nous semble pas forcément la priorité, même si nous n'avons rien contre le fait qu'il y ait de la verdure. Si vous voulez, il me semble plus important, soit nous faisons des jardins, de vrais jardins qui sont utilisables, soit nous faisons autre chose, ce n'est pas la peine de faire semblant. Nous souffrons beaucoup, je pense, dans ce secteur, de cette espèce d'entre-deux.

Dans le secteur Masséna-Bruneseau, vous avez vu rapidement les plans, à part un petit square au Sud-Ouest du secteur, en réalité, on nous a promis beaucoup d'espaces généreux. Les espaces généreux avec des arbres plantés sont au milieu de l'échangeur du périphérique. Cela ne présente pas un grand intérêt. Nous pouvons faire autre chose, peut-être, dans l'échangeur du périphérique, nous pouvons construire un certain nombre de choses qui peuvent être nécessaires, alors faisons un vrai jardin à côté. Je dirais la même chose à propos de l'usine. En tout cas, en termes d'investissements aussi, il vaut mieux investir pour limiter les nuisances plutôt que de chercher à les cacher.

Insérer, c'est aussi relier. En termes de voirie, différentes propositions ont été faites. C'est vrai que nous sommes assez sensibles à la proposition de M. FORTIER et de Bérim qui nous semble, sur le plan urbain, la plus ambitieuse, en fait, de prolongement de la patte

d'oie, qui nous semble pouvoir vraiment générer, à long terme malheureusement, une vraie relation entre Paris et Ivry.

Je voudrais souligner que relier, ce n'est pas seulement créer des voies. Nous avons vu des plans avec des grands axes colorés au-dessus des photographies du secteur. C'est un des aspects des choses mais le lien passe aussi par la nature des équipements, des aménagements, des commerces, des habitations, des programmes qui sont implantés le long des voies. Quand nous traversons un grand secteur de bureaux fermés ou une usine entière, en fait, nous ne traversons pas, d'une certaine manière. Ce n'est pas un facteur de liaison, même si nous avons une très belle artère. Il faut donc bien concevoir les choses dans les deux sens.

Ce qui nous inquiète un petit peu simplement, dans le projet Bérim, c'est que deux phases sont prévues, assez logiquement d'ailleurs, et le risque est de voir bien se réaliser la première phase et pas la seconde, qui est reportée à très long terme. Si cette hypothèse est choisie, cela suppose des engagements, y compris financiers, dès le point de départ. Sinon, nous pouvons arriver à une situation assez inextricable. Un des points de faiblesse, malgré tout, de ce projet, d'ailleurs, est la question de la liaison avec la rue Molière qui est beaucoup mieux traitée par l'équipe Girus. Malgré tout, là encore, il y a un secteur de logements, il y a des gens qui vont habiter. Le désenclavement de ce quartier dans la direction de Paris est aussi un point qui nous semble très important.

Pour terminer, je voudrais dire que le succès de l'intégration de l'usine repose sur deux choses, fondamentalement. La première est un certain nombre de choix qui seront faits et qui, pour nous, sont des choix qui relèvent aussi bien de l'objectif général de l'usine que de choix urbains. Je pense au choix de la prévention, du tri des déchets en amont pour arriver à limiter les dimensions de l'usine notamment, donc sa réduction au bassin versant ; le fait de limiter les modes de traitement des déchets choisis, enfin que nous restions dans quelque chose qui soit à dimensions urbaines, à défaut d'être à dimensions totalement humaines.

La deuxième clé du succès de cette intégration est la manière dont va s'organiser le processus de construction de cette nouvelle usine. On nous a présenté tout à l'heure trois projets, comme s'il fallait choisir le meilleur. En fait, je crois qu'il est peut-être important de rappeler - ce n'est peut-être pas à moi de le faire mais c'est quand même important - qu'il s'agissait simplement des études de faisabilité et qu'en réalité, aucun ne va probablement se réaliser tel quel. Je suppose qu'il y aura un cahier des charges, à un moment donné. Finalement, ces études servent à concevoir le cahier des charges, à donner des éléments pour concevoir un cahier des charges pour la construction de l'usine.

Il nous semble absolument décisif que ce cahier des charges fasse l'objet d'une très large concertation, qui associe largement les habitants et les associations côté Ivry et côté Paris. Cela me semble absolument décisif. Cela veut dire la mise en place d'une structure spécifique de concertation, du type des comités de concertation que nous avons par exemple maintenant dans plusieurs quartiers de Paris, qui permettent de gérer la préparation de ce projet d'une manière non autoritaire et qui prennent en compte l'ensemble des attentes.

Philippe MARZOLF : Merci pour ces réactions. Y a-t-il des réactions par rapport aux projets des différents développements d'Ivry Confluences, d'Ivry-Port ou Masséna-Bruneseau ? Il était important quand même de voir quelles étaient les prévisions qu'il pouvait y avoir autour.

Pierre GOSNAT : Je souhaiterais apporter une précision concernant le grand projet dont il est question, Ivry Confluences. Il faut savoir qu'il est englobé dans ce que nous appelons une opération d'intérêt national, qui a été décidée par l'État. C'est important dans la mesure où ce dispositif regroupe douze communes du Val-de-Marne, dont Ivry évidemment. C'est un des secteurs stratégiques de cette opération d'intérêt national. Pour illustrer, Ivry Confluences, c'est à peu près 20 à 25 000 emplois et autour de 5000 logements, plus les équipements, etc., avec une volonté en particulier, d'y accueillir notamment des universités.

Nous avons eu l'occasion de rencontrer une dizaine de présidents d'université et de grandes institutions comme le CNRS, il y a quelques semaines. C'est vraiment une de nos perspectives, dans le prolongement de ce qui se fait sur Masséna, d'ailleurs. C'est dans cette direction que nous travaillons.

Philippe MARZOLF : Merci de ces précisions. De toute façon, je crois qu'il y a toujours des expositions qui seront disponibles sur ces projets.

Pour terminer la soirée, je vous propose de passer à la phase : si l'usine se reconstruit, il va bien sûr y avoir des travaux qui vont durer un certain temps, c'est le cas de le dire. Donc le Sycotom va nous présenter un peu quels sont les moyens de minimiser les impacts et les nuisances des travaux qu'il va pouvoir mettre en place.

DEUXIEME PARTIE : L'IMPACT QU'AURAIENT LES TRAVAUX SUR LA QUALITE DE VIE DES RIVERAINS

QUEL EST LE CALENDRIER DU PROJET ? QUELLES SONT LES DISPOSITIONS ENVISAGEES POUR LIMITER L'IMPACT DES TRAVAUX ET PRESERVER LA QUALITE DE VIE DES HABITANTS ?

Présentation des mesures envisagées

Didier FOURNET : Je vais essayer d'être rapide pour présenter les principes de prise en compte d'un chantier dans cet environnement et comment nous maîtrisons et nous pouvons informer, au fur et à mesure de son évolution, l'ensemble des riverains et des institutions qui nous entourent.

Tout d'abord, premier aspect, le calendrier du projet. A l'issue des études de faisabilité, cette notion de continuité de service a été examinée de près. Effectivement, nous avons pu voir que nous pouvions reconstruire l'usine en maintenant l'unité d'incinération existante pendant une première phase de chantier, avant de déconstruire cette ancienne unité. Il en est sorti une réflexion pour dire que le chantier aurait deux grandes phases de réalisation, une première phase débutant, aujourd'hui estimée, en 2014 et se terminant en 2018 pour la construction de la partie des nouvelles installations d'incinération de déchets, pour une

mise en route en 2019. Une déconstruction, à ce moment-là, de l'ensemble de l'installation existante d'incinération, pour y reconstruire en lieu et place les équipements de tri mécanique et de méthanisation et compléter l'installation jusqu'à son terme en 2023, pour une mise en route totale en 2023. Voilà en gros les grands phasages du projet.

Maîtriser les impacts pour préserver la qualité de vie des riverains pendant les travaux est un élément essentiel de la réflexion. Nous avons vu qu'effectivement, ce chantier allait se dérouler parallèlement à d'autres chantiers d'acteurs qui nous entourent : la Ville de Paris pour le secteur Masséna-Bruneseau d'à côté, la ville d'Ivry pour tous ses projets d'aménagement urbain de l'autre côté. Il s'agit donc d'insérer ce chantier dans un ensemble de travaux parallèles.

Différents impacts d'un chantier peuvent être visés. Depuis Isséane, le projet de construction de l'usine d'incinération d'Issy-les-Moulineaux, le Sycotom a mis en place un document, qui s'appelle la charte de qualité environnementale, qui engage le Sycotom dans un processus de maîtrise des nuisances auprès de la commune d'accueil, et qui devient un document adossé à l'ensemble des contrats que passe le Sycotom, contrats de travaux et aussi contrats d'exploitation.

Nous allons citer un certain nombre de nuisances qu'il faut veiller à respecter.

Les nuisances visuelles d'un chantier, en veillant à bien développer des enceintes de chantier bien délimitées, avec des palissades propres et bien entretenues, des aires de stockage de matériaux, de stationnement des véhicules bien organisées et qui évitent tout débordement sur les voies publiques.

En termes de circulation d'un tel chantier, des schémas de circulation seront à mettre en œuvre. Déjà, des contacts sont pris avec les services des villes d'Ivry et de Paris, pour imaginer le secteur et son évolution dans les années concernées par le chantier, pour bien délimiter et bien réfléchir aux accès en phase chantier, qui se font également avec une usine en exploitation, donc il faut gérer l'ensemble des activités de façon concomitante.

Pousser le recours à la voie fluviale et ferrée pour tout ce qui est gestion des déblais de chantier. Nous avons parlé d'opérations assez enterrées, plus ou moins en tout cas en fonction des projets, donc beaucoup de mouvements de terre, déjà, pour enterrer plus ou moins les équipements. Donc évacuer les déblais et les terrassements par voie fluviale ou voie ferrée ; livrer les matériaux de construction, le plus possible, ou les gros équipements par ces deux voies alternatives à la route. Tout cela, en essayant de coordonner des moyens avec les autres maîtres d'ouvrage du secteur, qui auront des chantiers parallèles au nôtre.

Nous avons déjà des contacts sur ce plan avec le port autonome de Paris, pour des disponibilités foncières vis-à-vis du fleuve, pour avoir des points de gestion de déchets de chantier, à partir du fleuve.

La réduction des poussières est aussi un point important d'un chantier. Il faut éviter tous les envols de poussière, donc humidification des zones d'évolution des engins, des zones de travaux pour laisser la poussière au sol, et le balayage quotidien des zones de chantier.

En termes de propreté du chantier en général, tout ce qui est impact sur les voiries

externes devra être réglé par des nettoyages des engins sortant du chantier, qui peuvent circuler sur les voies publiques, donc nettoyages notamment des roues de camions, avec des pénalités dans les marchés en cas de désordre potentiel et, en tous cas, nettoyage obligatoire des voiries si besoin était. Evidemment, la gestion de déchets de chantier doit se faire sur le site et éviter tous déchets de chantier à l'extérieur du site.

En termes de bruit et de vibrations d'un tel chantier, qui sont aussi des sujets que peuvent ressentir les riverains, le respect des horaires de chantier en jours ouvrables, les week-end, les jours fériés et les travaux de nuit, avec un choix des matériels les moins bruyants. Les technologies des moyens de chantier se développent dans ce sens. Programmer les engins potentiellement bruyants dans des périodes ou dans des ensembles de travaux qui peuvent être optimisés.

Enfin, sur la gestion de chantier, à proprement parler, tout ce qui est production de déchets de chantier doit être délimité par des clauses de contrats qui demandent aux entreprises d'éviter d'apporter des éléments de construction avec des emballages ou des suremballages de matériaux qui nécessitent de gérer de grandes masses de déchets de chantier.

Un tri sélectif de tout ce qui peut être recyclé sur le site. Cela a été fait dans tous nos chantiers : tri des cartons, tri du bois, tri des plastiques.

Enfin, dans la mesure du possible, sachant que nous allons déconstruire une usine globalement, recycler au maximum les bétons de démolition.

Tous ces aspects sont inscrits dans ce document de charte de suivi environnemental.

Comment suivre les impacts d'un tel chantier et comment informer les riverains ? Comment avons-nous procédé et comment pensons-nous continuer à procéder par la suite ?

D'abord, la mise en place d'un groupe d'observateurs. C'est ce qui a été mis en place dans le chantier d'Isséane, ce que nous appelons les sentinelles. C'est un groupe d'observateurs riverains ou des salariés d'entreprises voisines, qui ont à observer le chantier et relever la qualité de ce qui est fait et les dysfonctionnements si le cas se présente, en les signalant, et au Sycotom et aux entreprises de régler les dysfonctionnements constatés.

La charte de qualité environnementale a fait l'objet à Isséane et fera l'objet, dans ce type de chantier, de réunions régulières, pendant la phase chantier de réunions trimestrielles où tous les indicateurs de suivi et toute la gestion des problèmes rencontrés sont évoqués, de manière à améliorer la situation en permanence.

Un espace d'information sur le chantier est prévu pour que le public riverain puisse voir ce qu'il en est du projet et éventuellement puisse avoir des points de vues sur le site, sur le chantier. Également, des visites de chantier sont régulièrement organisées dans ce type d'opération.

L'idée est de faciliter l'expression des riverains ou des habitants, des citoyens, par des registres d'observation, pour qu'ils puissent déposer leurs remarques s'ils ont des plaintes

particulières à exposer ou des remarques favorables mais aussi mettre un espace de questionnement et d'observation sur le site Internet du Sycotm. Cela a été le cas sur le site d'Isséane et c'est le cas sur les chantiers en cours du Sycotm.

Pour terminer cette présentation rapide, l'information des riverains est en permanence faite sur ce site Internet du Sycotm, de la commune également, des sentinelles en temps réel. Vous avez là un exemple de petit visuel qui montre les différents tableaux de bord suivis pour l'exemple d'Isséane, qui sont d'ailleurs toujours en ligne si vous allez sur le site du Sycotm. Ce suivi de chantier se poursuit en phase d'exploitation, avec le même type d'indicateurs, pour que les sentinelles, les intervenants de la charte, puissent constamment avoir une vision de ce qui s'y passe et, lors des réunions, puissent en parler de façon complète.

Voilà en gros les principes qui sont développés aujourd'hui, depuis une dizaine d'années au Sycotm, qui seront poursuivis sur un chantier comme celui-ci, à la fois pour maîtriser les impacts dans les marchés qui seront passés par le Sycotm en phase chantier mais aussi apporter de l'information, la plus en temps réel possible, avec les riverains, pour qu'ils puissent rapidement nous rapporter tous les problèmes rencontrés dans une telle opération d'ampleur.

Philippe MARZOLF : Merci M. FOURNET. Je vous rassure, la loi de février 2002, qui met en place la CNDP et le débat public, prévoit que le maître d'ouvrage doit informer la CNDP de comment elle va informer les riverains en phase de chantier si le projet se continue. Nous serons donc toujours là pour vérifier que ce que vous dites est bien mis en place et être un recours, notamment pour les acteurs et les riverains.

Y a-t-il des réactions par rapport à ce plan moins de nuisances ou plus de nuisances ?

Francis VERILLON : Ce n'est peut-être pas tout à fait sur ce sujet mais il me semble important de placer une question adressée au Sycotm. Cela concerne le système de questions-réponses, qui est mis en place par la CPDP actuellement. Nous pouvons estimer qu'à ce jour, environ 40 % de réponses sont données et je voudrais d'abord remercier le Sycotm d'avoir apporté des réponses aux questions qui sont traitées. La question est : pourriez-vous renforcer votre effort de réponses à ces questions pour prendre en compte celles qui sont encore en cours de traitement, de façon à ce qu'elles éclairent le reste du débat ? Je vous remercie.

Philippe MARZOLF : Ce n'est pas une question pilotée par la Commission. Nous disons la même chose en réunion mais je rassure le Sycotm, c'est un retour aussi des gens qui ont posé des questions.

Dominique LABROUCHE : J'entends ce que vous dites, effectivement. Bien sûr, nous nous efforçons de répondre le plus vite possible aux questions qui nous sont posées. Nous avons aussi des relations avec la Commission particulière du débat public, qui regarde nos réponses et parfois nous demande de préciser encore certains éléments. Effectivement, nous avons des questions en suspens et nous allons y répondre le plus rapidement possible, nous allons nous y atteler. Je vous remercie de votre compréhension mais, bien évidemment, avant le terme du débat, nous aurons répondu à toutes les questions pour

que vous puissiez avoir tous les éléments d'information.

Philippe MARZOLF : Pour donner l'information, en tout, plus de 240 questions ont été posées.

Y a-t-il d'autres réactions par rapport au projet du Sycotom, par rapport aux travaux ?

Elisabeth LOICHOT : Je voulais demander au Sycotom s'il pouvait demander à la Commission nationale du débat public qu'un membre de la Commission suive l'après-débat, qu'après le débat, il suive le projet et continue à suivre le dossier et la mise en œuvre du chantier, et poursuive le rôle qu'il a aujourd'hui. Je sais que c'est possible, si le Sycotom le demande, la Commission nationale du débat public peut déléguer un garant pendant les travaux

Philippe MARZOLF : C'était plutôt pour la réunion du 25 novembre sur la gouvernance mais nous pouvons attendre.

Elisabeth LOICHOT : Oui, mais là, comme vous parlez de sentinelles, de suivi.

Philippe MARZOLF : Pendant les travaux. Normalement, la Commission du débat public, sur demande du maître d'ouvrage, peut nommer un garant entre le débat public et l'enquête publique, c'est-à-dire pendant la phase de continuation de l'élaboration du projet. Pendant la phase des travaux, à ce moment-là, le maître d'ouvrage – la loi de 2002 le prévoit – doit informer la Commission qui peut être un recours si le maître d'ouvrage ne fait pas ce qu'il a annoncé, au niveau des travaux. Il y a deux phases.

Elisabeth LOICHOT : Pouvez-vous me répondre à cette question ?

Dominique LABROUCHE : Sur le principe, bien évidemment, s'il peut y avoir ce garant, le Sycotom souhaite que la poursuite de la concertation soit réalisée au-delà de ce débat public. Je pourrais ajouter, mais je crois que le président MARZOLF le dira mieux que moi que, dans le projet de loi Grenelle II, un certain nombre de dispositions sont envisagées pour que la relation entre le maître d'ouvrage et la Commission nationale du débat public perdure. Donc oui sur le principe.

Philippe MARZOLF : Vous savez qu'après le débat public, le 21 décembre, nous (la Commission) avons deux mois pour élaborer un compte rendu : qu'avons-nous entendu, quels sont les enseignements du débat ?

Après, le maître d'ouvrage, donc le Sycotom, a trois mois pour prendre une décision officielle, validée en Conseil syndical du Sycotom, sur le principe et les conditions de poursuite du projet. La loi Grenelle II prévoit qu'après, dans la décision du maître d'ouvrage, il y a un engagement du maître d'ouvrage pour dire ce qu'il va faire après le débat public jusqu'à l'enquête publique. C'est là qu'il doit nous envoyer, à la CNDP, ce qu'il compte faire et nous pouvons émettre un avis et lui nommer un garant s'il le désire. Déjà actuellement, il peut nous solliciter, sans la loi Grenelle II, pour faire nommer un garant qui va suivre la concertation. C'est ce que nous faisons déjà pour la LGV PACA, pour la politique des transports dans la vallée du Rhône, pour la LGV Montpellier-Perpignan,

Poitiers-Limoges, etc. Il semble donc avoir répondu positivement.

Elisabeth LOICHOT : Il n'a pas donné de réponse ferme.

Dominique LABROUCHE : J'ai dit oui sur le principe.

Elisabeth LOICHOT : Sur le principe.

Fabrice PIAULT : J'avais deux remarques. La première est qu'effectivement, j'ai été frappé, dans la discussion, nous sommes passés directement de la discussion sur les études de faisabilité à la discussion sur le mode de gestion de travaux. Entre les deux, c'est le prolongement de mon intervention de tout à l'heure, il y a la question du cahier des charges. C'est une question clé. Sur ce plan, j'aimerais bien que nous ne nous en tenions pas qu'à la loi. Je pense que nous pouvons mettre en place des formules un peu plus avancées en termes de concertation et je dirais que, certes, ce genre de formule apparaît toujours aux aménageurs comme gênant. Je pense que c'est, au contraire, un atout pour que l'usine se développe dans un contexte partagé et accepté par les uns et les autres.

Je pense que nous pouvons imaginer des structures spécifiques de concertation, avec un garant, etc. En tout cas, j'en profite pour préciser qu'en ce qui concerne TAM-TAM, nous sommes à la disposition du Sycotom et de la CNDP pour discuter des formules possibles dans ce cadre.

La deuxième chose porte sur la gestion des travaux. Je trouve vos propositions sans doute correspondant à la législation mais un peu insuffisantes. Je pense que d'ailleurs, à partir du moment où le projet sera accepté et que nous en serons dans la phase chantier, dans le prolongement d'un comité de concertation qu'il aura pu y avoir pendant la période de réflexion sur le cahier des charges et sur le choix de l'équipe qui réalise, je pense qu'il peut y avoir une sorte de comité de suivi du chantier qui associe différents acteurs, riverains, entreprises, qui sont dans ce secteur, que ce ne soit pas simplement un dialogue entre le Sycotom et des interlocuteurs épars mais que nous trouvions une vraie structure d'échange autour également du suivi de ce chantier. Je pense que c'est justifié, étant donné l'ampleur probable de ce chantier.

Philippe MARZOLF : Donc deux demandes, que le cahier des charges de la future étude pour élaborer l'usine soit partagé avec les acteurs du débat public, les acteurs associatifs, les élus et tout le monde, et pas uniquement le Sycotom ; et, deuxièmement, un comité de suivi pour le chantier.

Dominique LABROUCHE : A la première question, je réponds également oui. Nous l'avons indiqué dans le dossier de maîtrise d'ouvrage, qu'au-delà de notre pratique sur des chantiers importants, en particulier la construction du centre Isséane dont il a été question tout à l'heure, nous souhaitons retenir des propositions qui peuvent être formulées à l'occasion de ce débat public, pour pouvoir, au-delà de ce débat, continuer à élaborer ce projet. Donc bien évidemment, je réponds oui, là aussi, pour que nous puissions mettre en place une structure de concertation et d'échange pour faire progresser ce projet. Oui, bien évidemment.

Philippe MARZOLF : Et pour le comité de suivi de travaux aussi ?

Didier FOURNET : Il me semblait qu'en parlant des sentinelles, nous étions proches de ce que vous évoquez, à savoir que ces sentinelles sont sur la base d'un volontariat.

Philippe MARZOLF : Ce sont des habitants qui surveillent.

Didier FOURNET : Des habitants, les salariés d'entreprises.

Philippe MARZOLF : Le comité de suivi va un peu plus loin.

Didier FOURNET : Cela peut être étendu à d'autres acteurs, si c'est l'idée que vous avez en tête et nous pourrions en discuter mais l'idée que des sentinelles soient là pour voir l'évolution du chantier et puissent régulièrement rencontrer le maître d'ouvrage pour discuter de son avancement, de ses impacts, et voir comment nous pouvons améliorer une situation si jamais elle devait être améliorée, c'est vraiment l'idée de ce suivi de chantier avec les citoyens et avec les acteurs locaux.

Philippe MARZOLF : Les citoyens et leurs représentants.

Didier FOURNET : Et leurs représentants aussi, bien sûr.

Philippe MARZOLF : Les élus aussi, bien sûr.

Chantal DUCHENE, adjointe au maire d'Ivry-sur-Seine : Je souhaiterais lier les deux parties, sur l'insertion dans le quartier et sur le suivi des perturbations liées au chantier. Nous l'avons bien vu, toute cette grande zone va être en plein remue-ménage pendant de longues années. Il y a ce qui est prévu avec l'usine du Sycotom, il y a Ivry Confluences à Ivry, Masséna-Bruneseau à Paris. Toutefois aussi, des gens vivent là, déjà. La question de la coordination de tout ce qui se passe sur cette zone et de comment nous allons essayer de minimiser les perturbations pour tous ceux qui habitent et travaillent là me semble une question assez importante, et aussi les liaisons entre les uns et les autres. Je crois que nous aurons beaucoup de choses à développer.

Philippe MARZOLF : Proposez-vous quelque chose de particulier ? C'est plutôt un questionnement.

Chantal DUCHENE : C'est un questionnement et je suis élue d'Ivry, donc je sais bien que nous devons y prendre part mais il faut réfléchir, je pense, sur les circulations des camions, enfin des choses très précises pour que la vie ne devienne pas un enfer pendant de très longues années pour tous les gens qui habitent dans ce secteur.

Philippe MARZOLF : Qu'est-il prévu au niveau réglementaire, quand il y a plusieurs gros chantiers comme ceci ? Chacun s'occupe de son chantier ou une coordination est-elle possible ? Est-ce la mairie qui coordonne ?

Gilles MONTMORY : Il y a une coordination qui est souvent organisée par les services de la mairie, notamment auprès des concessionnaires. Nous n'ouvrons pas deux fois un trottoir, enfin nous essayons. Des coordinations sont organisées par une autre direction

que celle que je représente aujourd'hui, la direction des espaces publics, avec la délégation de Mme DUCHENE, qui organise justement la limitation de ces nuisances et des points réguliers pour que ces chantiers ne soient pas une répétition de travaux sur le même espace.

Philippe MARZOLF : C'était plutôt avec plusieurs projets, donc c'est plutôt la Ville de Paris. Si c'est Masséna-Bruneseau, est-ce le XIII^{ème} ?

Gilles MONTMORY : C'est souvent la Ville qui se retrouve à coordonner ce genre de question, c'est vrai. Toutefois, comme la ville et notamment Ivry – la plupart du temps, nous ne parlons pas du Sycotm – est maître d'ouvrage de ces opérations d'aménagement, elle a un peu les moyens, dans le cadre de ses rapports avec les aménageurs, de prendre ses responsabilités et d'essayer de coordonner ces nuisances.

Je pense notamment au secteur actuellement en chantier sur la Zac du plateau, qui est un autre secteur d'Ivry aussi très dégradé. La Ville met en place par exemple un accompagnement artistique et culturel pour réfléchir à l'identité de ce quartier, lui redonner un intérêt, une qualité, pendant cette phase chantier, que le chantier ne soit pas uniquement un chaos urbain pendant huit ans pour la population mais que ce chantier soit aussi, pas une fête, j'exagère un peu, mais un moment pour réfléchir sur la Ville en mutation, la Ville qui se reconstruit, le développement durable, toutes ces grandes questions, pour que le chantier ne soit pas seulement des nuisances ou un chaos urbain.

Didier FOURNET : C'est un peu l'idée que nous développons tout à l'heure. Effectivement, sans attendre untel ou untel, au Sycotm, nous essayons de rencontrer et nous rencontrons régulièrement les aménageurs déjà connus, la SEMAPA pour l'aspect du secteur Masséna-Bruneseau et le chantier du Sycotm, la Ville d'Ivry pour tous les problèmes de circulation et de chantiers qu'ils veulent ouvrir de leur côté, de manière à vraiment coordonner les actions. Notamment, un des premiers axes que j'évoquais dans la présentation est ce débouché sur le fleuve, qui nous paraît essentiel pour limiter au maximum les nuisances de ces différents chantiers qui vont s'ouvrir, mutualiser au mieux les moyens en essayant de rechercher des moyens communs, pour bénéficier d'infrastructures communes de préférence et pour essayer de centraliser tout cela au mieux.

Philippe MARZOLF : Nous retenons quand même que ce sont les services de la Ville d'Ivry qui devraient coordonner les différents travaux sur ce territoire.

Pierre GOSNAT : Je partage la préoccupation de Chantal DUCHENE. C'est vrai que nous ne sommes pas tout à fait sur le même pôle, entre le chantier de l'usine d'Ivry et le chantier de Masséna, avec Ivry Confluences. C'est sûr que le chantier concernant l'usine est plus proche des lieux de circulation liés avec le périphérique, ce qui posera déjà en soi suffisamment de problèmes. Avec Ivry Confluences, nous sommes davantage en liaison avec l'autoroute A4, l'autoroute A86. Nous devons pouvoir régler ces problèmes de transport de telle sorte qu'il n'y ait pas trop de chevauchements. Il est vrai que, quand nous regardons les plannings, nous sommes véritablement dans les mêmes taquets, ce sont les mêmes années. Il faudra que nous réfléchissions à cette affaire et cela dépendra essentiellement des services municipaux, de la responsabilité de la ville et de la Ville de

Paris pour ce qui concerne l'autre chantier.

Philippe MARZOLF : C'est vrai que nous avons vu que les débuts de Masséna-Bruneseau, c'était 2012 les permis, 2014 les travaux, et vous commencez en même temps.

Chantal DUCHENE : Cela va mieux en le disant que sans le dire parce que par exemple, nous faisons actuellement, nous, la ville d'Ivry, des travaux à la porte d'Ivry et nous n'avons pas réussi à nous coordonner avec la Ville de Paris sur Bédier, de l'autre côté. Ce n'est pas si facile alors que, pourtant, nous sommes sur des timings qui sont très proches. Nous avons des zones sur lesquelles nous n'arrivons pas très bien à traiter les problèmes. Il faut vraiment une volonté importante, c'est pour cela que je le dis parce que tous les acteurs sont là, donc autant le dire : il faut que nous nous engagions ensemble...

Philippe MARZOLF : Mairie de Paris et mairie d'Ivry.

Chantal DUCHENE : Voilà, dans un processus de travail collectif à tout moment, qui permette de minimiser ces conséquences des chantiers pour les gens qui vivent et qui travaillent là, parce qu'il ne faut pas qu'ils soient pris au milieu d'un énorme pataquès pendant plusieurs années.

Chantal JEAN : Entre Paris et Ivry, on nous parle beaucoup de bruit et il va y en avoir pendant des années. Toutefois, un bruit qui existe maintenant depuis le début des années 60 est le périphérique. Alors nous allons continuer de construire des immeubles d'habitation. Est-ce que l'un d'entre vous a entendu parler de la couverture du périphérique, en ce qui concerne tout Ivry, avec les immeubles d'habitation qui vont se construire ?

Philippe MARZOLF : La mairie de Paris, peut-être ? Le périphérique, c'est vous, c'est encore Paris.

François HOTE : La question de la couverture du périphérique avait été évoquée plutôt du côté de la porte d'Ivry, du côté du secteur Bédier, à une certaine époque. Aujourd'hui, ce n'est plus à l'ordre du jour. Côté Masséna-Bruneseau, vous l'avez vu sur les images, nous sommes sur un périphérique en viaduc, avec un ouvrage d'ailleurs assez important. Il ne semble pas physiquement envisageable de franchir le périphérique. Cela supposerait des ouvrages colossaux et ce n'est pas, en plus, l'esprit du projet qui, au contraire, veut essayer de mettre à niveau le plus possible les continuités viaries, nous l'avons vu dans les schémas. Il s'agit vraiment de passer sous le périphérique, c'est quand même l'enjeu.

Après, sur la question des nuisances, c'est sûr, le périphérique comporte des nuisances aujourd'hui, et demain certainement encore, même si la volonté est de réduire la circulation automobile.

Philippe MARZOLF : Cela ne va pas dans ce sens-là actuellement. Avec 650 000 habitants de plus en Ile-de-France, cela ne risque pas d'amener moins de voitures.

François HOTE : Tout à fait. Disons que la conception urbaine prend en compte aussi

l'isolation acoustique des immeubles. C'est une contrainte du site, bien évidemment.

Philippe MARZOLF : Vous dites qu'il est impossible de couvrir le périphérique sur le viaduc qui est au-dessus des voies. Est-ce ce que vous voulez dire ?

François HOTE : Oui.

Philippe MARZOLF : D'accord.

Fabrice PIAULT : Oui, cela me semble évident aussi, je suis d'accord avec M. HOTE. En revanche, il me semble qu'il y a deux autres options et ce que je regrette, c'est que pour l'instant, la Ville n'a pas forcément choisi entre ces deux options.

La première est quand même le fait de faire un tube, par exemple, une sorte de tunnel de verre, d'intégrer le périphérique à cet endroit précis du viaduc dans une sorte de coque qui permettrait de réduire les nuisances extérieures. C'est une première option.

Il y a quand même une autre option qui, à une époque, avait l'air d'être celle de la ville mais je ne sais pas cela l'est encore, finalement. C'est ce qui s'appelait plus ou moins la civilisation du boulevard périphérique, sa transformation en boulevard urbain donc une réduction drastique de la vitesse sur le périphérique, au moins à 50 km heure voire moins, ce qui réduirait en tout cas les nuisances sonores de manière importante. Il y a également l'option d'une file réservée aux transports en commun sur le périphérique.

Donc il y a deux options. Je ne tranche pas entre les deux parce qu'au fond, c'est vrai que cela devrait faire l'objet de discussions. En revanche, ce qui me semble fondamental est que je ne vois pas comment nous pouvons construire tout ce qui est prévu dans ce secteur sans choisir une voie ou l'autre parce que sinon, effectivement, nous allons faire vivre et travailler des gens dans un endroit qui n'est quand même pas très convivial.

Philippe MARZOLF : J'ai une question que je me suis toujours posé : c'est vrai que nous construisons plein d'immeubles le long du périphérique, en disant notamment que cela crée un écran sonore. Tous ces immeubles sont climatisés, aspirent de l'air de l'extérieur qui vient du périphérique et le traitent, je l'espère pour les salariés qui sont dedans. Qu'est-ce qui est prévu là-dedans ? N'y a-t-il pas à terme des risques de problème ? Je ne sais pas. C'est une question annexe mais cela m'a toujours interrogé. Comme je suis Président, je peux poser des questions et j'en profite. !

François HOTE : Le projet, tel qu'il est conçu aujourd'hui par les Ateliers de Lyon, s'appuie aussi sur une expertise du bureau d'études Transolar, en environnement, qui a fait des études de vent. Vous savez que dans le secteur de Masséna-Bruneseau, et sur Ivry c'est la même chose, nous avons des vents en été qui sont des vents d'Est à l'Ouest et, en hiver, nous avons des vents du Nord. Suivant l'intérêt soit de rafraîchir soit de ventiler pour dépolluer, nous sommes quand même un site qui est assez aéré. Le couloir de la Seine aussi est une sorte de couloir d'air qui assainit. Nous sommes déjà dans cette configuration, nous ne sommes pas dans une cuvette où l'air n'est pas renouvelé. Nous sommes sur un site ventilé.

Pour la question des prises d'air, il y a plusieurs mécanismes qui passent par des effets de

filtres ou qui permettent de prendre l'air dans des situations qui sont en parties basses ventilées, par des effets Venturi contrôlés, et qui permettent de ramener de l'air filtré mais pas forcément pollué dans l'endroit où il serait le plus pollué, c'est-à-dire au niveau du tablier du périphérique ou à cinq ou six mètres au-dessus. Des études ont été menées, pas seulement dans ce secteur mais à différents endroits du périphérique, pour repérer les zones de pollution maximale, à la fois en termes de particules et en termes de gaz nocifs, par rapport à l'ouvrage du périphérique lui-même. Donc nous savons où se trouvent les zones les plus importantes de pollution, là où forcément nous ne voulons pas prendre l'air pollué. Il y a toute une réflexion, une technologie de ventilation des immeubles qui est importante.

Philippe MARZOLF : Merci. Une dernière question peut-être, il est 23 heures et nous allons clôturer la soirée. Monsieur l'expert.

Jean-Robert MAZAUD : Je suis expert mais je réside aussi rue Molière, donc je suis sans doute le plus proche de nous tous, je suis à 40 mètres de l'usine.

Philippe MARZOLF : Vous avez bien dû concevoir l'usine, alors.

Jean-Robert MAZAUD : Evidemment. Cela fait maintenant douze ans que je suis installé là et cela fait douze ans que je suis dans le chantier parce que, je vous ferais remarquer quand même que l'essentiel de ce qu'il y a à construire sur la Zac Port et la Zac Molière est déjà fait. En réalité, le problème, à mon sens, va être une coordination entre Paris, ce qui va se passer côté Paris, et côté Ivry, beaucoup plus qu'autre chose, entre autres la rue Victor Hugo, qui va avoir une fonction tout à fait renforcée dans cette période. Nous avons donc déjà un vrai problème – la piste cyclable, par exemple, qui est une très bonne chose – de petits travaux qui entraînent de grands embouteillages. Je pense qu'il y a un énorme effort à faire de coordination entre Paris et Ivry et à revoir les plans de circulation. Il y a aussi sans doute là un problème de franchissement de la voie SNCF par la rue Victor Hugo.

Philippe MARZOLF : Il y a un nouveau pont piétons, en face de la rue Victor Hugo, mais pas voiture. C'est une passerelle.

Merci de cette précision, nous finirons là-dessus. Merci de votre attention. Je vous rappelle que la prochaine réunion a lieu le mercredi 25 novembre. Ce soir encore, d'autres propositions ont été faites par le Sycotom et des demandes des acteurs. Nous allons vraiment travailler sur ces propositions et également parler du coût et du financement du projet et de la gouvernance de l'après-débat.

Merci pour votre attention et bonne soirée.

Fin à 23 h 05