

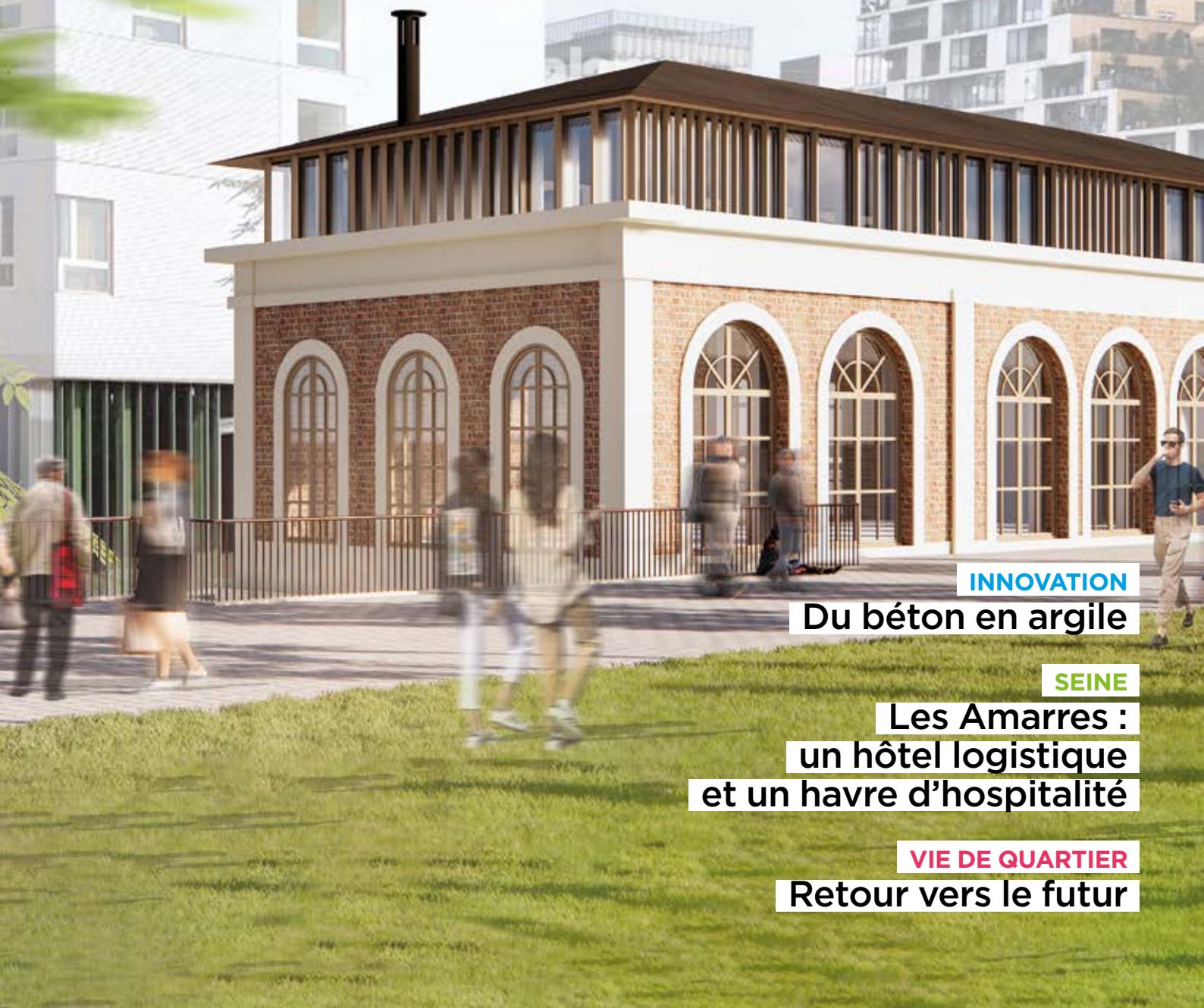
TREIZE URBAIN

LE MAGAZINE DE LA SEMAPA

DÉCEMBRE
2025
NUMÉRO 41

DOSSIER

DU NOUVEAU DANS LE QUARTIER MASSÉNA



INNOVATION

Du béton en argile

SEINE

Les Amarres :
un hôtel logistique
et un havre d'hospitalité

VIE DE QUARTIER

Retour vers le futur



AUSTERLITZ

LA RENAISSANCE DU **SQUARE MARIE CURIE**

Réaménagé – et agrandi –, le square Marie Curie est devenu un véritable jardin urbain arboré entre la gare d'Austerlitz et l'hôpital de la Pitié-Salpêtrière.

Il a rouvert au public à la fin de l'été, mais peut-être ne le connaissiez-vous pas, tellement il restait caché, enclavé derrière la gare d'Austerlitz et le viaduc du métro ! Depuis 1934, il rend hommage à Marie Curie, la femme de sciences double prix Nobel. En 2020, il fermait pour que soit bâti, en sous-sol, le réservoir d'Austerlitz. Ce gigantesque bassin de rétention d'eaux pluviales de 46 000 m³, livré pour les JOP 2024, évite les rejets directs dans la Seine et permet de s'y baigner. Le nouveau jardin Marie Curie, conçu et réalisé par la Ville de Paris (Direction des espaces verts et de l'environnement), est bien plus grand (à terme, il bordera la nouvelle rue David Bowie, triplant sa surface avec un total de 1,13 hectare), plus ouvert sur le quartier, plus vert et accueillant. La trame historique du square est conservée et restaurée avec le réemploi de pavés. Les allées arborées et ombragées, les arbustes et les massifs

de vivaces participent pleinement à la résilience bioclimatique dans laquelle est engagé l'aménagement parisien.

Invitation à la pause

Autrefois simple passage, le square est devenu un parc, qui invite à se poser pour respirer un peu. Les pelouses sont autorisées, des bancs profitent de l'ombre au bord des allées ou à l'abri des massifs. On retrouve le bel alignement ancien des Zelkova préservé et densifié (ces majestueux arbres du Japon éclairent l'hiver de leur feuillage d'or). On voit aussi des Quercus cerris (ou chênes chevelus), des Tilia cordata (tilleuls à petites feuilles en forme de cœur). Toute la palette végétale se renouvelle au fil des saisons.

La deuxième phase du projet sera réalisée en 2028. Elle prévoit une aire de jeux de plus de 500 m², abritée par une pergola fleurie. Une petite mare de 70 m² sera aménagée. Ces zones humides, qui contribuent à une meilleure gestion de l'eau, ont de nombreuses vertus écologiques. Elles régulent les îlots de chaleur urbains et protègent la biodiversité (faune et flore).



Photos © SEMAPA

Fin
2028

Ouverture de la deuxième phase du square incluant une aire de jeux (500 m²) et une mare écologique (70 m²).

Une charte pour la résilience urbaine

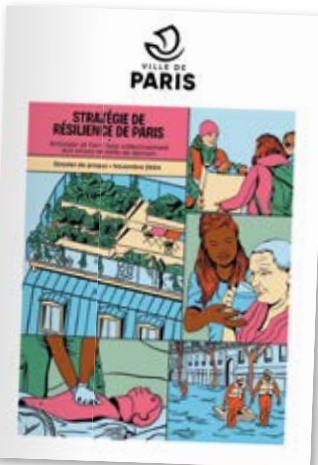
Anticiper, s'adapter et faire collectivement face aux défis écologiques, énergétiques et environnementaux. C'est l'horizon de la stratégie de résilience de Paris, mise en action par la SEMAPA.

La résilience urbaine, c'est quoi ? C'est la capacité à anticiper les crises, afin de les éviter, de les gérer au mieux si elles surviennent, de rebondir après. Elle repose sur l'engagement des politiques publiques à engager les transformations nécessaires pour réduire le danger. Il s'agit autant d'adapter les infrastructures urbaines que de sensibiliser les citoyens et renforcer le lien social, grâce à une culture du risque partagée. Toute première société publique d'aménagement à obtenir

la certification environnementale ISO 14001 dès l'an 2000, la SEMAPA intègre aujourd'hui la résilience urbaine à sa politique environnementale.

La Charte d'engagement pour la Résilience de la Ville de Paris, a été signée le 24 septembre dernier par Sandrine Morey, sa Directrice générale. L'aménageur réaffirme ainsi son engagement en faveur d'une ville décarbonée et adaptée au bouleversement climatique.

Plusieurs actions sont déjà à l'œuvre sur les opérations du 13^e arrondissement. Le végétal retrouve place, au cœur même de la densité urbaine et notamment sur les toitures, avec déjà 23 000 m² de toits-jardins et plus de 4000 m² supplémentaires en cours de réalisation à Paris



Rive-Gauche. Des potagers verticaux font également leur apparition, comme le futur mur de houblon (destiné à la brasserie La Parisienne) rue Ada Lovelace, le long de la Station F. Une illustration de l'alliance entre végétalisation innovante et production locale.

TOLBIAC

« L'AIR DU TEMPS » SORT DU BOIS

Un ensemble de deux immeubles de logements en bois va venir couvrir les voies ferroviaires de la gare d'Austerlitz, sur la parcelle située juste en face des tours de la Bibliothèque nationale de France. Sur le socle en charpente métallique vont s'élever deux immeubles articulés en U, en structure, planchers et façades bois. Le socle (d'environ 2 200 m² en RdC et R+1) s'animera, quant à lui, de commerces et de services. Le choix du bois comme principal matériau s'est imposé en raison de son faible impact carbone, et de son efficacité structurelle, mais aussi pour sa légèreté et la préfabrication qui réduit les nuisances et la durée des chantiers. Les toitures et terrasses en belvédères ainsi que le patio végétalisé renforcent la présence du végétal et le confort des futurs logements.



ACTUS CHANTIERS



PARIS RIVE GAUCHE

Austerlitz / Fondation de Myologie : le chantier a démarré

Les travaux du futur bâtiment de la Fondation de Myologie ont démarré en juin dernier. Les fondations sont achevées et le gros œuvre commence. Situé à l'extrémité du pont David-Bowie, à deux pas de l'hôpital de la Pitié-Salpêtrière et de la gare d'Austerlitz, l'immeuble de 10 000 m² sera livré fin 2027. Porté par l'AFM-Téléthon et l'Association Institut de Myologie, en collaboration avec leurs partenaires, le projet architectural a été confié aux agences Brunet Saunier & Associés

avec le concours de Belval et Parquet Architectes. Ce sera la première fondation au monde entièrement dédiée à la recherche sur le muscle, avec pour ambition d'amplifier la connaissance du muscle – sain, entraîné, blessé ou vieillissant – de la recherche fondamentale à l'application clinique. Le bâtiment comprendra 8 000 m² d'espaces scientifiques et près de 700 m² consacrés à l'enseignement, formant un pôle d'excellence unique au service de la santé musculaire.



UN « ZEPPELIN » S'INVITE DANS LA GARE D'AUSTERLITZ

Comme un clin d'œil historique aux ballons postaux de 1870 et pour révéler l'ampleur monumentale de la Grande Halle Voyageurs, une structure métallique formant un piédestal est en cours d'assemblage. Elle accueillera, dès la fin mars 2026, un Zeppelin dont l'enveloppe, composée de panneaux gonflables et translucides, est en cours de fabrication. À terme, ce dirigeable abritera un commerce et offrira, depuis sa vaste terrasse, une vue imprenable sur la grande verrière et l'ensemble des quais de la gare. Ce projet s'inscrit dans l'héritage de la gare d'Austerlitz (alors appelée gare d'Orléans) qui, lors du siège de Paris (1870-1871), fut transformée en un immense atelier de construction de ballons-postes. La hauteur et l'espace de sa halle permirent alors de suspendre, gonfler et tester d'immenses aérostats à gaz avant leur envol.

TOLBIAC

UN NOUVEAU PROGRAMME DE LOGEMENTS

Trait d'union supplémentaire entre le 13^e arrondissement historique et l'avenue de France, un nouveau programme composé de trois bâtiments accueillera, en 2028, 55 logements sociaux, une résidence pour 155 étudiants, 81 logements intermédiaires, des commerces et des locaux SNCF. Porté par Paris Habitat et ICF Habitat Novedis, ce programme est un geste architectural affirmé qui allie mixité sociale et performance environnementale. Le projet a été conçu par les agences d'architecture Phileas (coordonnateur), LA Architectures et Search Architecture. Chacun des trois immeubles affiche sa propre identité, tout en partageant les mêmes principes fondateurs : • une silhouette ciselée et allégée,



© Atelier Phileas/LA Architectures/SEARCH

- ménageant des ouvertures pour les vues, l'air et la lumière ;
- des rez-de-chaussée commerciaux transparents pour animer la vie de quartier ;
 - un ruban vert comme fil conducteur : terrasses collectives et jardins partagés, terrasses et loggias privatives plantées, jardinières vertes, toitures végétalisées et plantées de grands arbres ;

- un jardin visible depuis le parvis Alan Turing et la place Tina Turner, au travers de deux belles percées visuelles.

Le projet s'inscrit dans une démarche exemplaire en matière de développement durable, avec des certifications et labels exigeants : Plan Climat de la Ville de Paris, NF HQE HABITAT niveau Excellent et Label Effinergie+.



© SEMAPA

PAUL BOURGET

Une place dessinée autour des arbres

La place piétonne de plus de 2 000 m² aménagée avenue de la Porte d'Italie, entre les rues Germaine Krull et Paul Bourget, sera terminée fin décembre. Elle offrira un nouvel accès au jardin Laure Albin Guillot et au parc Kellermann. De nouveaux arbres sont venus s'ajouter aux espèces existantes avec, à leurs pieds, des jardinières qui accueillent une végétation basse. Des assises en granit permettront de profiter de ce nouvel espace public égayé par une fontaine Wallace de couleur orange. Entièrement pavée, la nouvelle place, qui marque l'achèvement de l'opération Paul Bourget, recouvre une ingéniosité écologique : une tranchée drainante composée de pavés aux joints perméables, qui infiltre très doucement dans le sol toutes les eaux qui ruissentent.

BRUNESEAU

Un ouvrage d'assainissement sous la rue Bruneseau



© SEMAPA

Afin d'aménager le quartier, un égout est réalisé sous la chaussée de la rue Bruneseau, entre le quai d'Ivry et les bretelles du Périphérique. Avec ses 400 mètres de long et 2 mètres de haut, il permettra d'évacuer les eaux pluviales, d'accueillir

les réseaux d'eaux potable, non potable et usées. Le chantier commence par le bas de la rue, côté quai d'Ivry, et durera environ deux ans.

Les accès aux bâtiments et aux sites industriels ainsi que la circulation des véhicules seront maintenus pendant les travaux.

À chacune des phases du chantier, une des deux voies de circulation sera neutralisée le long de la portion en travaux et plusieurs places de stationnement seront provisoirement supprimées. Un aménagement provisoire et une signalétique chantier sont d'ores et déjà en place afin d'assurer la sécurité des piétons, des cyclistes et des véhicules.

DOSSIER

DU NOUVEAU DANS



© SEMAPA

L'avenue de France poursuit sa métamorphose. Le secteur Masséna, entre le tramway et la rue des Grands Moulins, est aujourd'hui en pleine mutation. Des travaux de grande ampleur vont permettre l'édification de trois immeubles et l'aménagement de nouveaux espaces verts.

En parcourant l'avenue de France d'Ouest en Est, on remarque forcément les progrès de la grande mutation urbaine de Paris Rive-Gauche. Le débouché de l'avenue, aux abords des Maréchaux et du tramway offre, sans doute, l'un des plus beaux points de vue sur les tours Duo. C'est ici que se construisent la future place Farhat Hached et le futur îlot urbain mitoyen, composé de trois nouveaux immeubles résidentiels et d'un jardin. Ils formeront un vaste espace d'environ 20 000 m². Ce jardin permettra de relier, de façon apaisée, la rue Jeanne Chauvin à la station de tramway. Il créera également un lien avec la rue Regnault, en contrebas, qui sera réaménagée et arborée.

Une place comme un jardin

Ces nouveaux parcours piétons s'avèreront précieux dans un maillage de circulations douces, à l'arrivée du futur TZen 5 (le bus électrique à haut niveau de service en provenance de Choisy-le-Roi) en correspondance avec le T3b, avant son terminus à proximité de la gare Bibliothèque François Mitterrand (ligne 14 et RER C). Mais la future place Farhat Hached, au-delà de sa fonction de transit entre ces transports en commun, est pensée comme une vraie place-jardin arborée où l'on pourra faire un pique-nique, une pause musicale ou sportive. Cette programmation est issue d'ateliers participatifs organisés avec le grand public,

LE QUARTIER MASSÉNA

Une prouesse de l'art de construire

La place Farhat Hached, édifiée au-dessus du faisceau ferroviaire de la gare d'Austerlitz, est le résultat d'un incroyable travail d'ingénierie. Explications.

L'avenue de France est un territoire conquis par la ville au-dessus de la fracture créée par les voies de chemin de fer. La construction de la couverture des voies accueillant la future place et ses abords a, elle aussi, nécessité de véritables trésors d'ingénierie ou, pour mieux dire, d'ingéniosité. Les poutres qui la composent sont véritablement gigantesques : elles mesurent de 2,40 à 3,50 m de haut, jusqu'à 2,50 m de large, et de 12 à 30 m de long pour un poids unitaire variant de 60 à 215 tonnes pour la plus lourde !

Un véritable défi

La fabrication et l'assemblage de ces énormes modules sont en soi déjà compliqués mais, dans ce quartier urbain dense et animé, l'opération est une gageure. Il fallait les lever et les installer en pleine nuit, lorsque la circulation des trains est interrompue, en limitant autant que possible les nuisances du chantier. Au total, cela représente 1 200 nuits de travail. Les poutres ont été fabriquées à proximité, sur un site du quartier Bruneseau, et acheminées

par des convois spéciaux nocturnes. Elles sont ensuite posées à l'aide de deux grues de forte capacité. Les riverains et les promeneurs ne s'en rendront pas compte mais la nouvelle place se posera ainsi sur la couverture des voies ferrées, comme d'autres quartiers de Paris Rive Gauche, édifiés entre la rue du Chevaleret et l'avenue de France. Des cavités profondes ont été réalisées pour permettre des plantations denses et la croissance d'arbres de haute tige, à l'image du square Cyprian Norwid.



et particulièrement avec des enfants qui ont contribué à en imaginer les usages. Les trois ensembles immobiliers construits accueilleront des commerces et des logements sociaux et privés. Les toitures-terrasses végétalisées s'inscriront dans la stratégie de création de cinquième façades vertes et ouvertes aux usages, déployée sur le quartier de manière systématique depuis 2014 sous l'impulsion de la SEMAPA.



● ● Esquisses d'études sur l'aménagement du futur îlot Masséna.

LA RENAISSANCE DE LA GARE MASSÉNA

Copieusement taguée, ses fenêtres obturées, entourée d'herbes folles, la gare Masséna est longtemps restée à l'abandon. Après plusieurs péripéties, un projet conçu autour de l'alimentation s'apprête à lui redonner vie

C'était en 2016. La Ville annonçait un lauréat pour le site de la gare Masséna dans le cadre de l'appel à projets urbains innovants « Réinventer Paris ». Le projet « Réalimenter Masséna », porté par Hertel Investissement avec Lina Ghomemeh Architecture, proposait un programme dédié à l'alimentation durable, « de la fourche à la fourchette », c'est-à-dire de la production agricole à la vente directe et à la restauration, avec un centre d'enseignement et de recherche culinaires. L'inflation des coûts de la construction, une nouvelle réglementation incendie et les difficultés techniques liées à des ouvrages souterrains ont mis en péril le projet. La tour 100 % bois de 13 étages, initialement prévue a finalement été abandonnée. Le projet se concentre aujourd'hui sur la requalification de la gare de la Petite Ceinture du XIX^e siècle et permet de conserver 17 arbres supplémentaires par rapport à la première version.

Restauration dans les règles de l'art

Le permis de construire, validé en 2024 et approuvé par la Commission du Vieux Paris, propose de retrouver le parement en brique d'origine, aujourd'hui recouvert d'un enduit, et de restaurer les modénatures de la façade (moulures, pilastres, etc.). Les menuiseries seront restaurées ou remplacées à l'identique et les escaliers extérieurs conservés avec des paliers végétalisés. Le talus ferroviaire sera lui aussi conservé afin de mettre en valeur les perspectives paysagères aux abords du bâtiment.



Les trois étages de l'architecture d'origine seront surmontés par un quatrième et dernier niveau plus contemporain. La toiture, très endommagée, sera donc remplacée et surélevée de 80 cm. Dans les étages prendront place des salles de formation et de recherche autour de l'alimentation, sauf au troisième où l'on pourra se restaurer en profitant de la vue.

Petite ceinture rime avec nature

La renaissance de la gare s'accompagne de celle de la Petite Ceinture. L'ancien chemin de fer, qui desservait les portes de Paris jusqu'en 1934, se transforme progressivement en sentier de nature : dix kilomètres de promenade sont déjà ouverts au public. Les travaux sur le tronçon Masséna ont commencé en novembre pour se terminer en mai 2026. Le corridor écologique, identifié dans le projet de trames verte et bleue de la Ville de Paris, va restaurer le paysage ferroviaire en créant une nouvelle liaison piétonne verdoyante avec la place Farhat Hached. Le projet comprend la plantation de 89 arbres, 700 m² d'arbustes et 2 170 m² de prairie.



Un peu d'histoire

Nommée Orléans-Ceinture à son ouverture en 1867, la gare assurait la correspondance entre le chemin de fer d'Orléans (gare d'Austerlitz) et la Petite Ceinture. Son activité s'est interrompue en 1934 pour reprendre dans les années 1980 avec l'ouverture de la ligne C du RER. C'est à ce moment-là qu'elle prend le nom de gare Masséna. En 1998, son exploitation s'arrête à nouveau lorsque la station Bibliothèque François Mitterrand devient la nouvelle correspondance du RER C avec la ligne 14 du métro.



DE NOUVEAUX LOGEMENTS AVENUE DE FRANCE

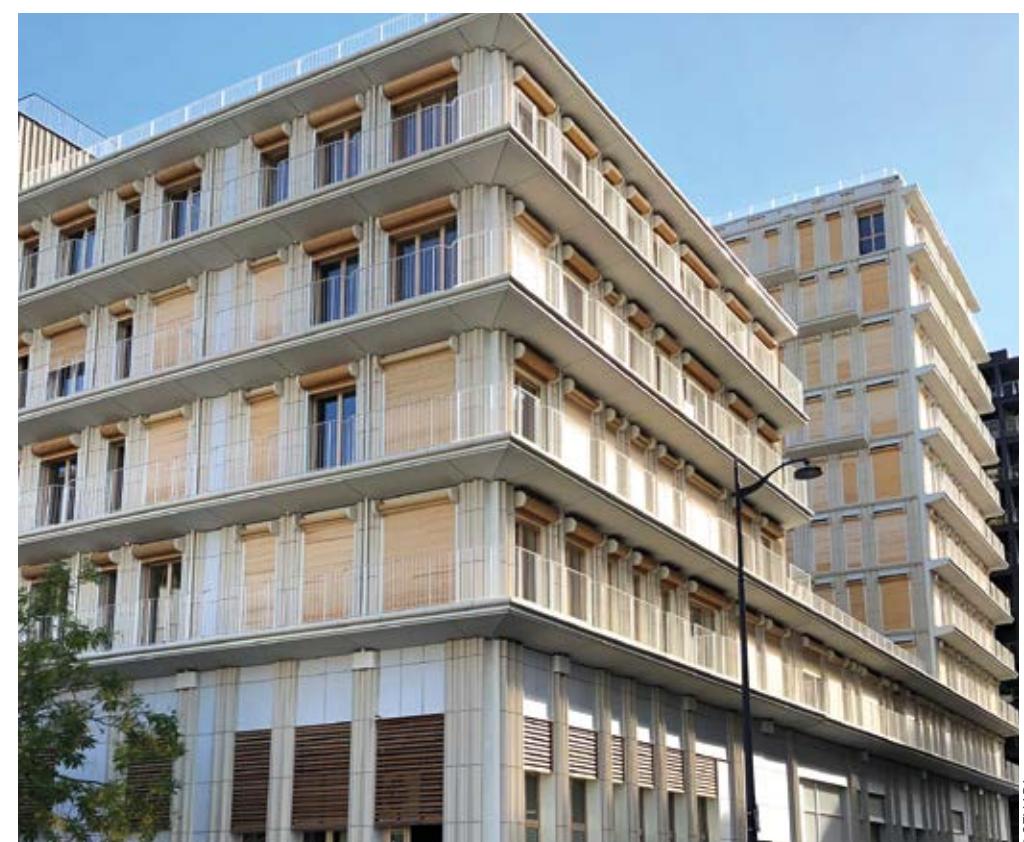
Après l'Université de Chicago qui a pris ses quartiers l'an dernier, les logements familiaux du nouvel ensemble immobilier viennent d'être livrés. En rez-de-chaussée, des commerces et activités prendront place sur une double hauteur.

Ce nouvel immeuble, lauréat du Grand prix national de la construction hors site 2025, est construit sur la parcelle où l'Université de Chicago a ouvert ses portes l'an dernier, au-dessus de la station du RER C Bibliothèque F. Mitterrand. Le projet prévoyait la construction d'un ensemble de 89 logements familiaux accessible depuis trois porches d'entrée indépendants, deux rue Jacques Lacan, un rue Jeanne Chauvin. Ces logements sont tous dotés d'espaces extérieurs, avec des balcons d'un mètre de large, inspirés des balcons filants haussmanniens. Alors que l'Université de Chicago arbore une façade de stone sticks

(colonnes de pierre claire) rappelant la pierre de Paris, celle des logements, ocre et minérale, fait écho aux emblématiques gratte-ciel de pierre massive de Chicago. Un beau mariage transatlantique. L'ensemble immobilier se distingue par ses larges fenêtres et des volets roulants en bois au design original, à l'image de ceux des boutiques d'autrefois. Le bois, visible ou non, est ici omniprésent : en structure, dans l'ossature recouverte d'une vêteure de terre cuite et de panneaux de pierre, sur les menuiseries. Le bois apporte une atmosphère de confort et permet d'alléger notamment le bilan carbone de la construction. Les grands logements sont privilégiés pour répondre aux besoins des familles (60 % de trois pièces et plus).

Rez-de-chaussée et toitures pleines d'énergie

Une part importante du rez-de-chaussée accueille commerces et activités sur une belle double hauteur, de 3,5 mètres pour les locaux situés sur les rues Jeanne Chauvin et Jacques Lacan et jusqu'à 4,5 mètres sur l'avenue de France. Plusieurs enseignes de restauration, une boulangerie et une rôtisserie sont notamment programmées. Les toitures-terrasses sont végétalisées. Une terrasse partagée permettra d'installer tables et chaises de jardin autour d'une pelouse (les dispositifs techniques en toiture seront masqués par une végétation arbustive et grimpante). D'autres toitures, inaccessibles, seront dédiées à la biodiversité et/ou à la production d'énergie solaire pour les logements. Les panneaux photovoltaïques alterneront avec des bandes de plantes à fleurs mellifères, et des espèces régionales, rustiques, de friche ou de prairie.



INNOVATION VILLE BAS CARBONE

DU BÉTON EN ARGILE



Au-dessus de la rue Ada Lovelace, dans le prolongement de la promenade plantée Claude Lévi-Strauss, la SEMAPA expérimente le béton d'argile. Paris Rive Gauche affirme sa dimension de « laboratoire vivant » pour faire éclore la ville post-carbone.

Pourquoi remplacer le béton ?

Le béton est l'un des matériaux les plus consommés au monde. Et c'est aussi l'un des plus émetteurs de gaz à effet de serre : il pèse presque 8 % des rejets de dioxyde de carbone (CO₂), soit près du triple des émissions de l'aviation mondiale.

Le principal responsable de ce lourd bilan est le ciment qui sert de liant au sable et au gravier dans sa composition.

Il est principalement constitué de clinker, du calcaire cuit à 1400 degrés ce qui nécessite une quantité vertigineuse d'énergie fossile, seule capable d'atteindre de telles températures.

Dans la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC) les objectifs de l'industrie cimentière sont ambitieux : ils prévoient une baisse de 24 % des émissions en 2030 et de 80 % en 2050 par rapport à 2015. Or, à quelques années de la première échéance, on est encore loin du compte et il est impératif de faire ce que l'on appelle

en innovation la « preuve du concept », c'est-à-dire la démonstration sur site – dans la « vraie vie » – sans renoncer au confort d'usage, de la performance de nouveaux matériaux visant le zéro carbone.

De l'argile crue, qui l'eût cru ?

La recherche d'un nouveau matériau, qui serait aussi solide et facile à mettre en œuvre que le béton, est lancée ! On a beaucoup parlé du béton bas-carbone où le laitier (une impureté du minerai de fer) remplace une partie du clinker. Mais les haut-fourneaux restent indispensables à sa fabrication.

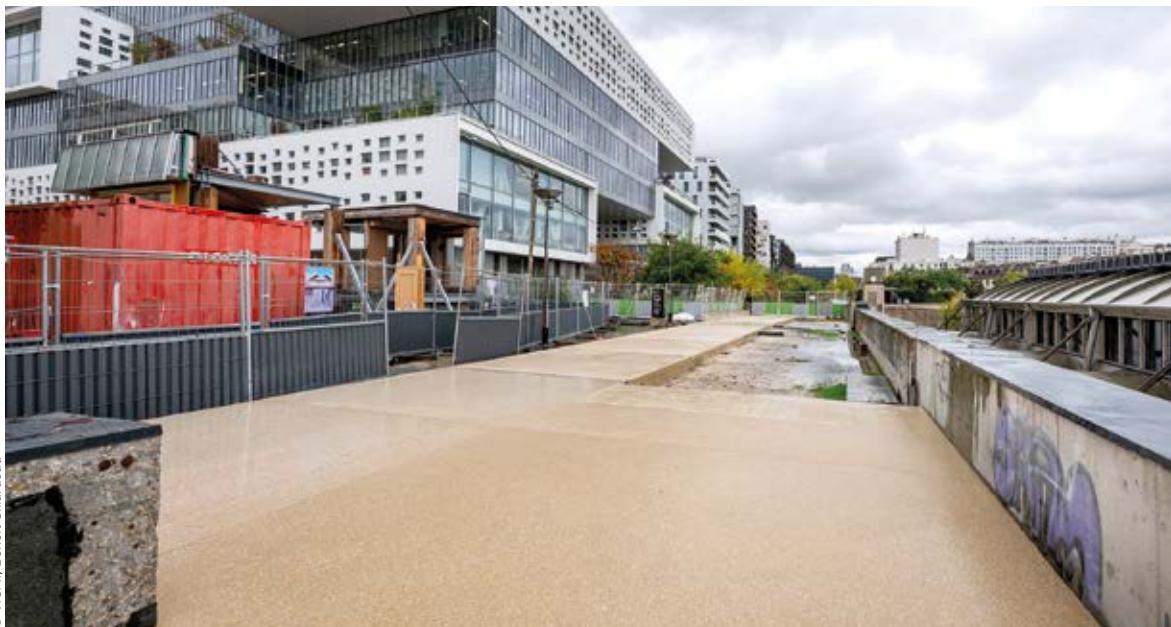
Les matériaux biosourcés sont en plein essor, on innove avec des bétons de chanvre ou de bois, on teste le lin, le liège, le miscanthus ou encore le bambou. Ces nouveaux matériaux sont aujourd'hui appelés à transformer en profondeur les pratiques des professionnels du BTP. Pour la promenade Claude Lévi-Strauss,

c'est le béton d'argile Materrup qui a été choisi. Si dans le ciment conventionnel l'argile représente 5 % de la composition, la recette de la jeune entreprise landaise compte plus de 70 % d'argile crue.

Donc plus besoin des haut-fourneaux ! La teinte naturelle du béton d'argile va nous changer du sempiternel gris : sa teinte ocre clair est souvent ressentie comme plus esthétique. Les couleurs claires contribuent aussi à réduire l'absorption des rayons lumineux et donc à réduire les effets d'îlot de chaleur urbaine.

Penser global, produire local

L'argile est un matériau universel. On en trouve partout dans les sols, en France et dans le monde entier. À l'image des anciennes fabriques urbaines de briques et de tuiles, on peut produire localement le béton d'argile. Le Cold-activated Clay Cement (CCC®, protégé par plus de 80 brevets internationaux) est issu



● Un parcours composé de sept finitions de béton d'argile à tester.



d'argile non calcinée provenant de déchets de carrières ou de terres excavées de chantiers. Il est 100 % recyclé et recyclable. En 2024, la société Materrup a levé 26 millions d'euros pour implanter ses usines de ciment bas-carbone en circuit court. « *L'objectif est de développer dans les régions, en France et en Europe, des petites cimenteries de 2 000 mètres carrés environ, avec pour avantage de pouvoir produire des matériaux à proximité des chantiers, et de limiter les coûts économique et écologique de leur transport* », explique Charles Neuville, directeur financier de la jeune entreprise familiale.

Un test grandeur nature

Sur la promenade plantée, en balcon au-dessus des voies ferrées, a été réalisé un ruban de béton d'argile, de 40 mètres de long sur 3 à 4 mètres de large, afin de dessiner le cheminement piétons qui la relie via un escalier métallique à la rue Ada Lovelace, le long de Station F. C'est la toute première fois qu'est expérimenté le béton d'argile en région parisienne, souligne la SEMAPA. Seront ainsi évaluées les qualités de robustesse du matériau, son esthétique, sa perméabilité

ou encore son adhérence à la marche (mieux vaut, en effet, ne pas glisser dessus). Ses différentes finitions seront toutes passées en revue : lisse ou rugueuse, décoratives (béton désactivé, balayé ou bouchardé) et toujours drainantes pour

une meilleure gestion des eaux pluviales. Si l'expérimentation s'avère concluante, le matériau écologique pourrait bien, à terme, faire la conquête de nombreux quartiers parisiens.



LES AMARRES

un hôtel logistique et un havre d'hospitalité

La rénovation des pavillons 1 et 2 des anciens Magasins généraux est lancée.

L'ambition est à la fois productive, environnementale et sociale : développer un système logistique urbain durable, devenir un lieu de vie, à la fois solidaire et festif.

Haropa, le port de l'axe Seine, a choisi l'équipe qui va procéder à la restructuration-rénovation des Pavillons 1 et 2 des anciens Magasins Généraux d'Austerlitz. Le projet retenu, « Les Amarres », est résolument engagé, mixte, conçu pour répondre au réchauffement climatique, à la crise du logement et la hausse des inégalités. Il mixe hub de logistique urbaine connecté à la voie fluviale, accueil et hébergement, innovation sociale. Autour de Sogaris, développeur d'immobilier logistique et productif en ville, l'équipe de maîtrise d'œuvre réunit Encore Heureux Architectes et AREP.

Ces premiers docks parisiens modernes furent construits, en 1907, avec du ciment armé. Les Pavillons 1 et 2 (environ 6 000 m² au total) constituent la figure de proue de l'ancien ensemble portuaire avec l'iconique Cité de la Mode et du Design, issue de la reconversion en 2009 des Pavillons 4 à 7 (le Pavillon 3, démolie, est aujourd'hui remplacé par le bar Wanderlust).

Une architecture parisienne exemplaire

Une intervention respectueuse, frugale et équilibrée.

C'est ainsi que l'on peut décrire le projet de requalification des anciens pavillons 1 et 2 du quai d'Austerlitz. Par respect du patrimoine autant que pour limiter les émissions de carbone, la structure originelle est retouchée à minima et mise en valeur, coursives et toit terrasse venant seulement s'ajouter aux façades industrielles. La rénovation fait appel à des matériaux de réemploi et intégrera des équipements photovoltaïques

Cette logique d'écoconception, en phase avec le nouveau plan d'urbanisme bioclimatique de Paris, a permis aux Amarres de figurer parmi les 19 lauréats de la première édition des Architectures parisiennes exemplaires qui améliorent la qualité de vie à Paris tout en renforçant la résilience de la ville.



© Encore heureux Architectes

● Vue des Amarres depuis le Quai d'Austerlitz.

Les Amarres, tiers-lieu solidaire et festif

Aux Amarres, deux accueils de jour, gérés par **l'association Aurore**, ont permis, depuis 2020, à plus de 300 personnes vulnérables de trouver, chaque jour, un lieu pour des services de première nécessité et bien plus encore... Un premier accueil de jour recevait les hommes majeurs isolés primo-arrivants, demandeurs d'asile et réfugiés. Ils pouvaient être accompagnés dans leurs démarches administratives, accéder à l'apprentissage du français et à des activités culturelles. Le second accueil de jour était destiné aux familles et femmes enceintes en situation de précarité. Accompagnement social et psychologique, activités pédagogiques et de loisirs créatifs, soutien scolaire, étaient quotidiennement organisés.

L'association Yes We Camp s'occupait, quant à elle, de la mixité du projet. En effet, le soir et le week-end, le site ouvrait au grand public avec un bar, de la restauration et une programmation culturelle, festive et engagée autour de la thématique des justices sociales. Les Amarres hébergeait aussi une vingtaine d'associations œuvrant pour les exilés et qui participaient pleinement à la vie de la communauté. Yes We Camp était aussi en charge des aménagements du lieu et de la privatisation d'espaces réalisant ainsi une véritable mixité d'usages et de publics.

Les Amarres ont fermé en juillet dernier (pour laisser la place aux travaux de rénovation) mais, avant de « larguer les amarres », plusieurs moments de fête et de convivialité ouverts à tous ont été organisés, avec un message : les Amarres reviendront en 2028 !

En semaine, comme les week-ends

Le quai d'Austerlitz est stratégique pour la logistique du Grand Paris. Le site s'inscrit dans la continuité des activités fluviales historiques et permettra de décarboner les flux de marchandises transitant par la Seine. L'hôtel logistique de Sogaris réalisera l'intermodalité entre péniches et véhicules électriques légers pour les livraisons. 3 000 m² en rez-de-quai seront ainsi dédiés à la logistique.

Les centres d'accueil de jour, gérés par l'association Aurore depuis 2020, auront vocation à être pérennisés. Les Amarres, ouvertes à tous les riverains et promeneurs, seront animées en continu : activités professionnelles et associatives au premier étage dès le matin, café solidaire l'après-midi, programmation culturelle et loisirs pour tous, en semaine comme le week-end.



© Encore heureux Architectes

Retour vers le futur !

L'innovation est, le plus souvent, une réinvention du passé. Cet adage se vérifie lorsque l'on visite l'étonnant Rétrofutur Museum et sa collection d'innovations énergétiques oubliées

Pour penser « hors de la boîte », entrons à l'intérieur d'un container ! Car c'est à l'intérieur de deux containers installés dans l'allée Paris-Ivry qu'est aménagé l'étonnant micromusée Rétrofutur inauguré cet été. Pour mettre en lumière ses collections, il vous faudra pédaler sur un vélo car ici, la production d'énergie, dans une perspective de transition écologique, est mise à l'honneur. On y découvre des savoirs oubliés qui pourraient bien répondre aux enjeux actuels de sobriété, de circularité et d'autonomie énergétique. Le petit musée est le fruit d'un travail collectif lancé en 2015 par Atelier 21, laboratoire citoyen fondé par Cédric Carles pour encourager la transition énergétique et favoriser son appropriation par tous. Son programme de recherche paléo-énergétique vise à redécouvrir d'où l'on vient pour mieux savoir vers où se diriger à l'avenir.

Semelles chauffantes, ampoule centenaire

Saviez-vous que, dès 1300 av. J.-C. en Perse, des tours à vent rafraîchissaient la température à l'intérieur des maisons ? Elles inspirent aujourd'hui les architectes en quête de ventilation naturelle.



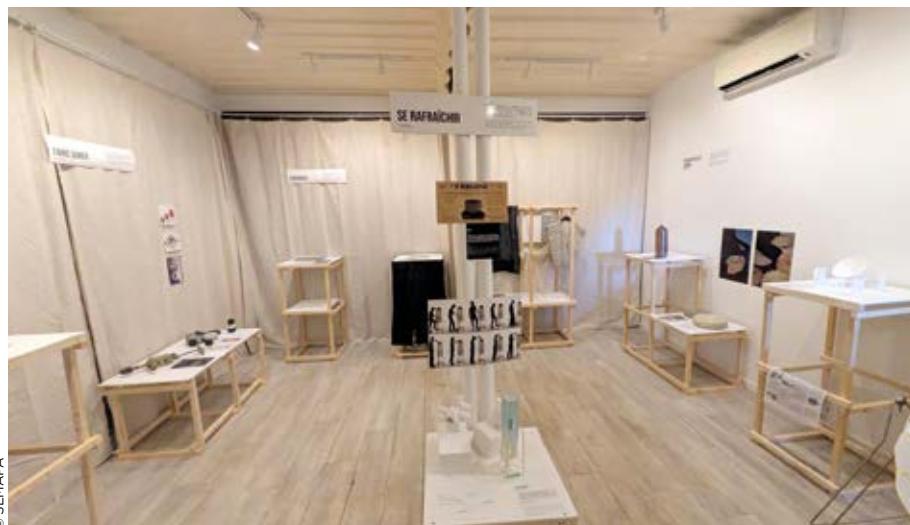
© SEMAPA

On s'étonnera aussi de l'usage généralisé, dans les Pyrénées, à la deuxième moitié du XVII^e, de la trompe hydraulique qui fabriquait de l'air comprimé à partir d'une chute d'eau, de la « chaise volante » qui à Versailles devenait l'ancêtre de l'ascenseur, ou encore des semelles chauffantes qui

tenaient les pieds du chimiste Lavoisier bien au chaud.

Comment aussi ne pas s'émerveiller face aux toutes premières installations géothermiques en Italie dès le début du XVIII^e siècle ? Ou quand, en 1843, l'ingénieur des chemins de fer Jean-Claude Arnoux inventait le moyen de faire monter des diligences sur des wagons de train ? L'intermodalité est plus ancienne qu'on le croit.

On découvrira encore que la toute première Porsche (la Egger-Lohner C.2 Phaeton de 1898) était une voiture électrique dotée de 80 km d'autonomie ou que l'ampoule d'Adolphe Chaillet et son filament carbone était capable d'apporter ses 60 watts d'éclairage pendant 100 ans ! On est très loin de l'obsolescence programmée...



© SEMAPA

EN PRATIQUE



Visite du Rétrofutur Museum sur rendez-vous en envoyant un mail à : hello@paleo-energetique.org

TRIBUNE LIBRE

Art. 5 de la Constitution : « (...) chacun a le droit d'obtenir un emploi. »

Nous sommes à quelques semaines de grands changements dans le monde, dans le pays... mais aussi à Paris. Cette tribune réclame le droit au travail de ceux des ateliers des « Frigos ».

Ces ex-Entrepôts Frigorifiques ont été rachetés pour le franc symbolique par la SNCF puis loués à des casse-cous, contraints à créer les fenêtres, installer l'eau et l'électricité à leurs frais. Bénéfices faits, la SNCF a revendu à la Ville de Paris, passé de 1€ à 4,7 M€... Loués sans bail entre 700 et 3 500 € par mois par espace et sans entretien (le Maire a osé parler de dépenses « démentielles » à venir, sans aucune étude menée).

LECTEURS, ce bien public est acheté par vous au cœur du quartier Paris Rive Gauche, quartier dont les rez-de-chaussée n'ont pas les services qui animent habi-

tuellement les villes : libraires, quincailler, même LCL et BNP sont partis, et Eau de Paris est sur le départ. Des services existent aux « Frigos ». Au lieu de les mettre en valeur devant la population, le propriétaire fait tout pour faire disparaître ce site de culture et d'artisanat de haut niveau.

Pire, la règle de la rénovation obligatoire ne serait faite (tôt ou tard), qu'à condition que le lieu soit vide de locataires : les Frigos risquent ainsi d'être « débranchés », rendant périssables son contenu, les locataires. Leur départ forcé conduirait à des dépôts de bilans. Le Maire dit : « J'essaierai de prolonger le lieu ». Prolonger ? Il s'agit de pérenniser. Les élus procrastinent. La devise de Paris « Fluctuat nec Mergitur » n'est vraie que pour l'Administration. Nous la transformons à dessein concernant les Frigos en : « Fluctuat ET mergitur ». L'Administration attend. Elle a la patience des Institutions :

les locaux vides ne sont pas reloués, même ceux en parfait état. Certains des premiers occupants sont morts, d'autres suivront. Ainsi, mécaniquement le site est condamné pas à pas.

Parisiens, exigez la rénovation par le vote de son principe en Conseil de Paris. Paris a des ateliers de renom : le « 59 Rivoli » dans le 1^{er} arrdt, le Bateau Laveoir à Montmartre, la Cour de l'industrie dans le 11^e, la « Ruche » dans le 15^e, le 104 dans le 19^e. Paris Rive Gauche a les Frigos dans le 13^e – à l'abandon. Que fait-on du droit au travail ?

Exigez son maintien par courrier, par articles.

Associations Les Frigos-APLD 91
Infos : 01 45 70 94 94



Treize Urbain est le magazine d'informations de la Société d'étude, de maîtrise d'ouvrage et d'aménagement parisienne (SEMAPA). Pour tous renseignements : SEMAPA, 69-71 rue du Chevaleret, 75013 Paris –
Tél : 01 44 06 20 00 – www.semapa.fr – contact@semapa.fr – **Directrice de la publication** : Sandrine Morey –

Conception graphique : Opérationnelle – **Mise en page** : La mécanique du sens – **Rédaction** : Sarah Emmerich – **Impression** : Imprimerie Leonce Deprez – **Image Couverture** : Lina Ghotmeh Architecture.



Médiathèque Virginia Woolf

UNE MÉDIATHÈQUE À SOI !

MARDI / JEUDI / VENDREDI
13h-19h

MERCREDI
10h-19h

SAMEDI
10h-18h



4 rue Germaine Krull, 75013 Paris
(Porte d'Italie)