



DIRECTION DE L'AMENAGEMENT URBAIN  
ET DE LA CONSTRUCTION

DU-03-0151

**Objet :** Gare de Rungis, 13<sup>ème</sup> arrondissement :

- bilan de la concertation,
- création de la ZAC de la Gare de Rungis.

## PROJET DE DELIBERATION

### EXPOSE DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs, mes chers collègues,

Le terrain de la gare de Rungis, situé dans le 13<sup>ème</sup> arrondissement, est une annexe de la petite ceinture. Il se situe entre la résidence Cap Sud (place de Rungis), la rue des Peupliers (ancien lit de la Bièvre), la rue Brillat-Savarin et la rue des Longues Raies.

Il s'agit d'une propriété de RFF, dont les hangars abritent notamment une entreprise de conditionnement de déchets et ses camions, ainsi qu'un loueur de vélos. Cette entreprise offre, sur près de trois hectares, un paysage de bennes, de palettes et de détritux.

Ce terrain, horizontal, constitue aujourd'hui une enclave. Ainsi, à l'ouest, il se situe au-dessous de la rue des Longues Raies et à l'est, il domine la rue des Peupliers. Ces différences de niveau, qui dépassent 6 m à certains endroits, isolent donc la parcelle de ses abords.

Aussi, pour les piétons, les déplacements sont difficiles. Aucune liaison n'existe en effet entre la rue Brillat-Savarin et la rue des Longues Raies, excepté un passage privé tortueux qui traverse Cap Sud. Le secteur est de plus mal desservi par les transports en commun lourds et pour atteindre un arrêt de bus, de nombreux détours sont nécessaires.

Pourtant, ce terrain en friche est proche des universités et d'une future station de tramway prévue sur le boulevard Kellermann. Les études montrent qu'il se prête bien à un aménagement urbain. La Ville de Paris souhaite donc maîtriser cette opération qui est une opportunité unique pour la vie des quartiers alentours. Elle privilégie pour ce faire la procédure de ZAC, qui semble mieux adaptée que les autres procédures à cet objectif.

Lors de notre séance des 23 et 24 septembre 2002, nous avons d'ores et déjà délibéré sur ce site pour lancer la concertation, confier à la SEMAPA la réalisation des études préalables et définir les objectifs d'aménagement. Ces derniers étaient les suivants :

- le désenclavement nord sud du terrain par la création d'une voie de desserte ou d'une liaison piétonne entre la rue Albin Haller et la rue Gouthière et de circulations piétonnes entre les rues Brillat Savarin et des Longues Raies,

- le désenclavement est ouest de ce terrain par l'aménagement d'une liaison à vocation de promenade à proximité du site de la petite ceinture s'inscrivant dans un cheminement plus vaste allant de l'avenue d'Italie au parc Montsouris,
- la création d'un jardin public de 8000 m<sup>2</sup> évoquant la Bièvre à l'est du terrain incluant un petit terrain de jeux sportifs dédié aux jeunes et des jardins partagés,
- la réalisation d'un programme de construction mixte et modéré à l'ouest du terrain comprenant des logements pour étudiants et chercheurs, quelques logements collectifs et individuels, une crèche de 60 berceaux et une MAPAD,
- l'accueil d'emplois, sur ce site, pour la moitié des surfaces environ (locaux d'activités et bureaux).

Je vous rappelle par ailleurs que les modalités de la concertation préalable prévoyaient au moins une réunion et une exposition publiques.

Je souhaite aujourd'hui que vous délibériez pour prendre acte du bilan de la concertation et pour approuver le dossier de création de ZAC. Une enquête publique pour modifier le PLU du secteur pourra ensuite être lancée. Vous serez à nouveau amenés à délibérer pour approuver cette modification du PLU, le dossier de réalisation de la ZAC et la convention publique d'aménagement prévue pour mener à bien cette opération.

### **Bilan de la concertation**

Le bilan de la concertation est annexé au présent projet de délibération. Il récapitule notamment toutes les mesures de publicité qui ont été prises et synthétise les échanges.

Une exposition au cours des mois de décembre 2002 et janvier 2003, assortie de permanences, et une première réunion publique le 17 décembre 2002 ont permis de présenter le diagnostic ainsi que les objectifs définis par la Ville de Paris pour l'aménagement de ce site, et bien sûr de recueillir les premières remarques et suggestions du public en particulier grâce à un registre et à une boîte à idées.

Après la désignation d'une équipe d'architectes et urbanistes chargée de l'étude paysagère, d'insertion urbaine et de définition du projet d'aménagement, la concertation s'est poursuivie par des réunions complémentaires.

Des représentants du milieu associatif, des conseils de quartier et des habitants ont ainsi présenté leurs divers projets aux élus lors d'une réunion le 30 janvier 2003 à la mairie du 13<sup>ème</sup> arrondissement.

Puis, ils ont discuté de leurs travaux avec l'équipe d'architectes et urbanistes. Ensuite, les architectes les ont rencontrés à nouveau pour exposer trois scénarios possibles.

Enfin, une deuxième réunion publique, le 19 mai dernier, a permis d'achever la mise au point du parti d'aménagement.

Les débats ont surtout porté sur la taille et l'emplacement du jardin qui ont évolué au cours des études. Certaines personnes estiment en effet que ce square consomme trop d'espace et craignent qu'il augmente la densité des constructions, d'autres le jugent trop petit, ou encore redoutent l'apparition de pratiques illicites, plusieurs réclament une " cité jardin ". On note aussi des demandes contradictoires quant à son emplacement.

Les objectifs de désenclavement nord-sud et est-ouest tels qu'ils ont été traduits, ainsi que la volonté d'accueillir des étudiants et des chercheurs sur le site semblent emporter l'adhésion du public.

Les carences de l'emploi et le besoin de bureaux ont été soulignés. Les équipements, à savoir la MAPAD et la crèche de 60 berceaux, sont très attendus.

Toutefois, plusieurs personnes ont émis de nombreuses demandes d'équipements complémentaires (salle polyvalente, musée, conservatoire, maison du vélo, etc.) qui ne peuvent être prises en compte car le terrain est trop petit. Cependant, une halte-garderie de 20 places sera créée.

L'objectif d'un programme mixte et modéré semble partagé par tous.

Le public se préoccupe par ailleurs de l'avenir des transports en commun et de celui de la petite ceinture. Ces remarques dépassent le cadre du projet mais elles confirment le diagnostic de la Ville sur l'enclavement du site.

Il convient ici de souligner le travail accompli avec les représentants du milieu associatif, des conseils de quartier et les habitants. Les échanges ont été très nombreux et extrêmement fructueux.

La concertation a permis de mieux cerner les besoins. Elle a fait évoluer le projet et a permis plusieurs améliorations.

Le parti d'aménagement intègre aujourd'hui :

- une évocation originale de la Bièvre, par la reconstitution de la colline et non pas par un dispositif de fontainerie,
- une composition établie à partir d'échappées visuelles identifiées par les habitants et les représentants des associations et des conseils de quartier,
- un regroupement des équipements propice à l'émergence d'un lien entre les générations,
- une évocation de l'ancienne gare au-dessus de la petite ceinture.

Cette liste n'est pas exhaustive. D'autres changements, que j'évoquerai plus loin, découlent aussi de la concertation.

### **Le parti d'aménagement retenu**

Les grandes lignes du parti d'aménagement auquel les études et la concertation ont permis d'aboutir sont les suivantes :

La construction globale prévisionnelle est de l'ordre de 40 000 m<sup>2</sup>. La moitié environ est dévolue aux commerces, activités et bureaux, l'autre moitié comporte des logements pour les étudiants et chercheurs, des logements collectifs, une MAPAD (maison d'accueil pour personnes âgées dépendantes du Centre d'Action Sociale de la Ville de Paris ), une crèche et une halte-garderie.

Il s'agit de :

- supprimer l'effet de plateau actuel en reconstituant le relief de la colline, arasée au XIX<sup>ème</sup> siècle pour l'activité ferroviaire,
- créer une voie de desserte locale destinée aux riverains, aux livraisons et aux transports en commun entre la Place de Rungis et la rue des Longues Raies,
- couvrir, par un espace paysager, la petite ceinture jusqu'au débouché de cette voie,
- créer une voie piétonne en escaliers le long de la résidence Cap Sud,

- créer un croisement piéton à niveau pour franchir la petite ceinture et relier la future station de tramway à la rue Brillat-Savarin,
- construire des bureaux à l'est du terrain,
- construire des logements,
- construire la MAPAD et les équipements pour la petite enfance entre la voie de desserte et celle qui longe Cap Sud,
- réaliser un jardin en terrasses au centre du site, de l'ordre de 5000 m<sup>2</sup>, entre la rue des Longues Raies et la rue Brillat-Savarin,
- ouvrir un pôle d'animation à proximité du jardin, au sein d'un espace collectif à créer au-dessus de la petite ceinture pour évoquer l'ancienne gare.

Plusieurs autres voies étroites complètent la desserte du terrain.

Ce parti d'aménagement respecte, dans les grandes lignes, les objectifs définis initialement mais s'en démarque ponctuellement par :

- le déplacement du jardin et la réduction de sa superficie,
- la construction de la pointe à l'est du terrain,
- le caractère entièrement collectif de l'habitat, sans logements individuels,
- la réalisation d'une halte-garderie de 20 places,
- la translation de la voie de desserte.

### **Les raisons du choix de ce parti d'aménagement**

Le rapport de présentation et l'étude d'impact joints en annexe donnent la justification détaillée de ce parti d'aménagement.

Comme indiqué précédemment, les débats sur la localisation et la taille du jardin ont été nombreux.

Plusieurs raisons motivent le choix effectué, à savoir un jardin plus petit situé au centre du terrain. En effet, s'il avait été conçu à l'est, comme prévu initialement, la reconstitution du relief de la colline aurait conduit à créer un espace vert en contrebas des ponts de la poterne et de forme pointue donc peu commode, peu lisible et difficilement accessible.

Il semble au contraire qu'au centre du terrain, aisément accessible sur tous ses côtés, le jardin permettra de rassembler une majorité de riverains ou de personnes qui travaillent dans son voisinage. Il favorisera le rapprochement de quartiers aujourd'hui séparés.

En revanche, la construction de bureaux et d'activités sur la pointe, à l'est, offrira enfin des emplois dans ce secteur qui en est tant dépourvu, et devrait améliorer la cohésion du paysage, surtout au niveau du boulevard Kellermann.

Les logements individuels, envisagés un temps, ont été jugés propices à la spéculation par certains membres du public. Ils auraient consommé trop d'espace pour offrir une réponse satisfaisante aux besoins en logements et équipements de ce secteur.

Enfin, la voie de desserte initialement prévue entre la rue Albin Haller et la rue Gouthière a été translaturée pour terminer la composition de la place de Rungis.

La conception de ce parti d'aménagement résulte aussi du respect des vues les plus proches. Il permet :

- un recul sensible et le traitement paysager de la future voie en escaliers face aux fenêtres les plus basses de Cap Sud,
- la prise en compte de servitudes imposées par “ Cap Sud ” et par la caserne Kellermann qui limitent ponctuellement la hauteur des immeubles qui leur font face,
- la construction d'étages en retrait sur une partie de la rue Brillat-Savarin qui est élargie afin de réaliser de vastes trottoirs plantés, ce qui prévient l'effet d'encaissement vis-à-vis des riverains du nord de la rue.

Ce parti d'aménagement permet de désenclaver le site grâce à des liaisons nord-sud et est-ouest. Il offre une solution aux contraintes générées par la petite ceinture et les dénivellements. En effet, la restitution du paysage de colline permet non seulement d'évoquer la Bièvre, mais encore de créer les voies nécessaires à la desserte et à la traversée du terrain.

La majorité de ces voies est accessible aux personnes handicapées. En particulier, un cheminement à niveau croise la petite ceinture et relie la rue Brillat-Savarin à la future station de tramway située boulevard Kellermann, aux ensembles HBM de ce même boulevard et au centre d'animation de la Poterne des Peupliers.

La couverture partielle de la voie ferrée offre une liaison entre la rue des Longues Raies et la place de Rungis et se prête à l'aménagement d'une promenade est-ouest.

Par ailleurs, une voie piétonne en escaliers, le long de Cap Sud, peut également offrir une alternative publique et droite au passage privé tortueux qui traverse aujourd'hui la résidence, plus à l'ouest.

Enfin, les équipements contribuent, comme le jardin, au rapprochement des quartiers grâce à leurs accès multiples.

Débatu dès l'origine et tout au long de ses évolutions avec les associations, les conseils de quartier et les habitants, ce parti d'aménagement semble offrir une bonne réponse à la demande d'amélioration du site.

## **Conclusion**

Je vous propose donc de créer une ZAC dénommée « Gare de Rungis ».

En application de l'article R. 311-2 du Code de l'Urbanisme, je vous demande de bien vouloir approuver le bilan de la concertation annexé au projet de délibération n°1 et le dossier de création (annexé au projet de délibération n°2) qui comprend:

- un rapport de présentation,
- un plan de situation,
- un plan de délimitation du périmètre de la zone,
- une étude d'impact.

Je vous invite à en délibérer.

Le Maire de Paris



## DIRECTION DE L'AMENAGEMENT URBAIN ET DE LA CONSTRUCTION

**DU-03-0151**

**Objet** : Gare de Rungis (13<sup>ème</sup> arrondissement)  
Bilan de la concertation

### **PROJET DE DELIBERATION N°1**

#### **Le Conseil de Paris**

Siégeant en formation de Conseil municipal,

Vu le Code des collectivités territoriales et notamment ses articles L.2511- 1 et suivants ;

Vu le code de l'urbanisme, notamment son article L.300-2 ;

Vu la délibération DAUC 2002-113 n°1 du Conseil de Paris siégeant en formation de Conseil municipal en date des 23 et 24 septembre 2002 relative à l'ouverture d'une concertation pour le projet d'aménagement du secteur de la Gare de Rungis (13<sup>ème</sup> arrondissement) approuvant les objectifs poursuivis et les modalités de la concertation préalable ;

Vu le projet de délibération DU 03.0151 n°1, en date du            par lequel M. le Maire de Paris lui propose de prendre acte du bilan de la concertation préalable à la définition du projet d'aménagement du terrain de la Gare de Rungis ;

Vu le bilan de la concertation joint en annexe à ce projet de délibération ;

Vu l'avis du Conseil du 13<sup>ème</sup> arrondissement en date du            ;

Sur le rapport présenté par M.            au nom de la            ème Commission, ensemble les observations portées au compte rendu,

#### **DELIBERE**

**ARTICLE UNIQUE** : Il est pris acte du bilan de la concertation préalable à la définition du projet d'aménagement du terrain de la Gare de Rungis (13<sup>ème</sup> arrondissement) associant les habitants, les associations locales, les conseils de quartier et les autres personnes concernées, tel qu'il est établi dans le document annexé à la présente délibération.



## DIRECTION DE L'AMENAGEMENT URBAIN ET DE LA CONSTRUCTION

**DU-03-0151**

**Objet** : Z.A.C. de la Gare de Rungis (13<sup>ème</sup> arrondissement)  
Création de la Z.A.C

### PROJET DE DELIBERATION N°2

Le Conseil de Paris,

Siégeant en formation de Conseil municipal,

Vu le Code général des collectivités territoriales et notamment ses articles L.2511-1 et suivants ;

Vu le Code de l'urbanisme, notamment ses articles L.300-2, L.300-4, L.311-1 à L.311-6, R.311-1 à R.311-5 ;

Vu le Code général des impôts, notamment ses articles 1585 C-I et 317 quater de l'annexe II dudit code ;

Vu le décret n° 77-1141 du 12 octobre 1977 pris pour l'application de l'article 2 de la loi n° 76-629 du 10 juillet 1976, relative à la protection de la nature, modifié par le décret n° 93-245 du 25 février 1993 ;

Vu le Schéma directeur de la Région d'Ile-de-France approuvé par décret du 26 avril 1994 ;

Vu le Plan d'occupation des sols général de Paris appelé Plan Local d'Urbanisme par la loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000, dite loi Solidarité et Renouvellement Urbains ;

Vu la délibération DAUC 2002-113 n°1 du Conseil de Paris siégeant en formation de Conseil municipal en date des 23 et 24 septembre 2002 relative à l'ouverture d'une concertation pour le projet d'aménagement du secteur de la Gare de Rungis (13<sup>ème</sup> arrondissement) approuvant les objectifs poursuivis et les modalités de la concertation préalable ;

Vu le projet de délibération DU 03-0151 n°1, en date du \_\_\_\_\_ par lequel M. le Maire de Paris lui propose de prendre acte du bilan de la concertation préalable à la définition du projet d'aménagement du terrain de la Gare de Rungis ;

Vu le projet de délibération DU 03-0151 n°2, en date du \_\_\_\_\_ par lequel M. le Maire de Paris lui propose de créer la ZAC de la Gare de Rungis ;

Vu le dossier de création de la Z.A.C. de la "Gare de Rungis" joint en annexe à ce projet de délibération comprenant les pièces suivantes :

- un rapport de présentation ;
- un plan de situation ;
- un plan périmétral ;
- une étude d'impact ;

Vu l'avis du Conseil du 13ème arrondissement en date du ;

Sur le rapport présenté par M , au nom de la ème Commission, ensemble les observations portées au compte rendu,

### **DELIBERE**

**Article Premier** : Une zone d'aménagement concerté ayant pour objet l'aménagement et l'équipement de terrains en vue principalement de la construction de bâtiments à usage d'habitation, de bureaux, d'activités, de commerces et de la réalisation d'équipements publics, est créée sur les parties du territoire du 13<sup>e</sup> arrondissement de Paris, délimitées par le plan annexé à la présente délibération.

**Article 2** : La zone ainsi créée est dénommée "Zone d'aménagement concerté (Z.A.C. ) de la Gare de Rungis".

**Article 3** : Le programme global prévisionnel des constructions à édifier dans la Z.A.C. de la Gare de Rungis est de l'ordre de 40 000 m<sup>2</sup> HON, la moitié étant consacrée à des bureaux, commerces et activités, l'autre moitié aux équipements, à des logements collectifs ainsi qu'à des logements pour étudiants et chercheurs.

**Article 4** : Le dossier de création de la Z.A.C. de la Gare de Rungis, annexé à la présente délibération, est approuvé.

**Article 5** : En application des articles L.300-4, L.300-5 et R.311-6, 2<sup>o</sup> paragraphe du code de l'urbanisme, la réalisation de la zone sera concédée par la Ville de Paris à une société d'économie mixte constituée selon les modalités de la loi n°83-597 du 7 juillet 1983.

**Article 6** : Les constructeurs seront exonérés du paiement de la taxe locale d'équipement dans le périmètre de la zone d'aménagement concerté sous réserve de prendre en charge le coût des équipements énumérés à l'article 317 quater de l'annexe II du Code Général des Impôts.

**Article 7** : La présente délibération sera transmise à Monsieur le Préfet de la Région d'Ile-de-France, Préfet de Paris. Elle sera affichée pendant un mois en mairie et publiée au Bulletin Municipal Officiel. Mention de cet affichage sera en outre insérée en caractères apparents dans un journal diffusé dans le Département.