

sur le devenir de la gare de la Rapée

Projet Bercy-Charenton : en 2015, le projet avance, la concertation continue

Entre 2012 et 2013, des ateliers participatifs et une journée Portes Ouvertes au chai de Bercy ont permis aux habitants de découvrir les premières propositions de la maîtrise d'œuvre pour l'aménagement du secteur Bercy-Charenton. La concertation sur le secteur de la Rapée a donné lieu à un travail sur les espaces publics : le futur jardin aménagé sur le niveau supérieur de la gare, la rue Baron-Le-Roy et l'allée Lumière, situés aux abords de celle-ci.

Le SYCTOM ayant abandonné l'idée d'implanter un centre de tri sur le site, une nouvelle page du projet s'est ouverte en 2014. Suite à une étude patrimoniale, la Ville a opté pour une conservation partielle de la gare inférieure. Il s'agit aujourd'hui de révéler ce lieu

et de lui trouver un nouvel usage permettant d'accueillir du public, tout en l'articulant avec l'ensemble des espaces publics du quartier et des programmes alentours.

Suite à la décision du Conseil de Paris, d'étendre le périmètre de l'opération Bercy Charenton au secteur Léo Lagrange et d'enrichir les objectifs du projet, l'équipe de maîtrise d'œuvre est venue présenter l'actualité du projet aux habitants en décembre dernier. En ce début d'année 2015, la visite de site et l'atelier en tables rondes ont été l'occasion de poursuivre la réflexion sur le devenir de la gare de la Rapée. Ce compte-rendu synthétise le contenu de ces deux temps de rencontres et présente l'avis des participants sur le site et les orientations du Plan Guide.

SOMMAIRE

- Projet Bercy-Charenton : en 2015, le projet avance, la concertation continue p. 1

Visite du 24 janvier

- Déroulement de la visite p. 2
- Un parcours à travers l'histoire de la gare de la Rapée p. 2
- Remarques et avis p. 3
- Carte de restitution des avis p. 5

Atelier du 5 février

- Déroulement de l'atelier p. 6
- L'actualité du projet p. 7
- Le travail en tables rondes p. 8
- Annexes p. 12



Visite du 24 janvier 2015

Déroulement de la visite



Départ de la visite © Sylviane Paysant-Raynaud, participante

Le samedi 24 janvier, de 10h00 à 12h30, 70 personnes ont participé à la visite. Le rendez-vous était donné au croisement de l'avenue des Terroirs de France et de la rue Baron-Le-Roy, où Madame la Maire a introduit la marche. Compte-tenu de la forte influence, deux départs étaient prévus, l'un à 10h et l'autre à 11h15. Guidés par les services de la Ville et le Grahall, spécialiste du patrimoine et de l'architecture, le groupe a parcouru les deux niveaux de la gare et ses abords. Tout au long du parcours, les participants ont pu s'informer, poser des questions et faire part de leurs avis.

Un parcours à travers l'histoire de la gare de la Rapée

Le paysage aux abords de la gare témoigne du passé logistique et ferroviaire de ce site. Michel Borjon et Mickael Colin, Grahall, reviennent sur les temps forts de son histoire. Sa localisation stratégique a conditionné son évolution au fil du temps : d'abord situé à l'extérieur puis en limite de Paris, ce territoire s'est développé au gré des évolutions économiques et techniques de la société industrielle, avant d'être rattrapé par l'extension de la ville.

Du 17ème au 18ème siècle : la campagne aux portes de Paris

Sous l'Ancien Régime, l'emprise actuelle de la gare de la Rapée se situe à l'extérieur de Paris, au-delà du mur des Fermiers Généraux, sur ce qui allait devenir les communes de Bercy et de Charenton. C'est un paysage de coteaux descendant en pente douce vers la vallée de la Seine.

Le château de Bercy y est érigé au 17ème siècle, à la manière des résidences de plaisance de Meudon ou de la Celle Saint-Cloud. Dès cette époque, la proximité de la Seine et la route de Charenton font de ce territoire un axe de transport majeur.

Au 19ème siècle, une entrée stratégique dans Paris et un territoire de réseaux

Au 19ème siècle, l'arrivée du train et l'extension de Paris au-delà du mur des Fermiers Généraux bouleversent la physionomie du site. A partir du réseau ferré de la Gare de Lyon, d'abord consacré au transport

des voyageurs, le transport de marchandises se développe. Une tranchée de plus en plus large vient sculpter le paysage.

La gare de la Rapée voit le jour en 1862. Destinée à l'approvisionnement des chais de Bercy en vin et autres liquides, elle est construite perpendiculairement à la Seine, sur deux niveaux :

- un niveau inférieur, qui dispose d'un accès direct au chai de Bercy,
- un niveau supérieur connecté au plateau de la gare de Lyon, construit à un niveau plus élevé au-dessus de la zone inondable

Au départ, un système de monte-charge permettait d'acheminer les marchandises sur le niveau supérieur de la gare et de les faire descendre au niveau inférieur afin de les transporter vers les chais. Rapidement, ce système s'est révélé trop complexe : une tranchée ferroviaire fut percée

depuis le plateau pour arriver directement dans le niveau inférieur de la gare. Là, une rotonde permettait de faire pivoter les wagons à la perpendiculaire pour les faire circuler jusqu'aux entrepôts de Bercy.

Du 20ème siècle à nos jours : un patrimoine industriel devenu progressivement obsolète

Jusque dans les années 1960, la gare de la Rapée a fonctionné en lien étroit avec la zone des entrepôts de Bercy. L'aménagement du périphérique à la fin des années 1960 et la réalisation des immeubles prévus dans le cadre de la ZAC Bercy dix ans plus tard entament la désaffectation de cette zone.

Parallèlement à la fermeture des entrepôts, la concurrence du transport routier et la diminution du transport de fret au profit du transport de voyageurs contribuent à rendre l'activité de la gare obsolète.

Remarques et avis

Les avis consignés ici sont issus des temps d'échange lors de la visite et des feuillets remis par les participants à l'issue cette rencontre. Ils s'articulent autour de plusieurs grands thèmes.



A l'intérieur de la gare, le tunnel occupé aujourd'hui par des entreprises et des artisans



A l'intérieur de la gare, un des tunnels qui sera conservé dans le projet

Caractéristiques de la gare et activités existantes :

La majorité des participants découvrirait ce lieu pour la première fois. Plusieurs questions ont porté sur son fonctionnement actuel et ses caractéristiques.

« En quel matériau les voûtes de la Rapée inférieure sont-elles construites ? »

« Les frigos de la Rapée inférieure sont-ils encore utilisés aujourd'hui ? »

« Et les artisans, ils sont où ? »

« Les niveaux inférieur et supérieur ont-ils des liens entre eux ? »

Logistique et transport :

De nombreuses infrastructures occupent le secteur de la gare (emprises ferroviaires, halles de stockage) et les quais de Seine (activités de logistiques). Celles-ci sont perçues comme des contraintes mais aussi comme des opportunités pour la transformation du quartier.

« Est ce qu'on ne pourrait pas couvrir les voies ferrées de la gare de Lyon, comme ça a été fait dans le 13ème ? »

« La petite ceinture sera-t-elle reliée à la Gare de Lyon ? »

« Sur les quais de Seine, les bétonnières vont-elles un jour disparaître ? »

Éléments de réponse :

La couverture des voies ferrées a été envisagée mais l'idée n'a pas été retenue, et ce notamment pour

Éléments de réponse :

Les voûtes sont construites en meulière et en ciment.

L'entrepôt frigorifique ne fonctionne plus depuis les années 1960. La gare de la Rapée est aujourd'hui partiellement occupée par d'autres lieux de stockage au niveau supérieur ainsi que par des activités artisanales au niveau inférieur, dans la voûte la plus au nord.

Historiquement les deux niveaux de la gare fonctionnaient ensemble mais ce n'est plus le cas aujourd'hui.

des raisons techniques (très peu de points d'appuis disponibles sur le faisceau ferré, difficulté d'organiser un chantier sur un site où circule 800 trains par jour, temps d'intervention très limités la nuit, qui conduisent à des délais de réalisation excessifs), et économiques (coût d'une dalle hors de proportion avec le bénéfice attendu). Le Plan Guide ne prévoit pas de fonction ferroviaire pour la petite ceinture. Son aménagement en promenade piétonne sera néanmoins réversible.

Quant à la centrale à béton, il n'est pas prévu de les déplacer. La Ville est favorable à l'implantation de telles activités sur les quais, qui bénéficient du transport fluvial.

L'ÉCOLOGIE DU LIEU

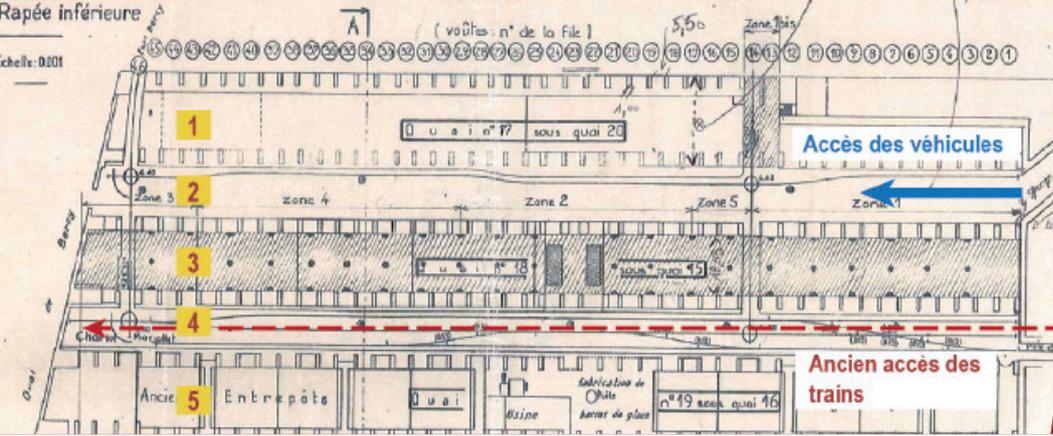
En parcourant le niveau inférieur de la gare, plongés dans la pénombre, les participants ont exprimé leur étonnement face au manque de luminosité et au système de ventilation :

« Y avait-il des trous pour laisser passer la lumière dans les voûtes ? »

« Les gens travaillaient-ils dans le noir ? »

« Par où s'échappait la vapeur ? »

Michel Borjon admet que dans l'état actuel, cet espace donne une impression de fermeture. A l'origine pourtant, le lieu devait être beaucoup plus ouvert, bénéficiant d'un éclairage naturel côté Seine. L'air circulait par des puits d'aération dans les voûtes.



Plan de la gare datant de 1961 sur lequel figure l'ancien accès des trains. Les voûtes n°3, 4 et 5 seront conservées dans le projet



Plaque tournante qui servait autrefois à distribuer les waggons dans la gare © Grahal



Voûte d'un tunnel sauvegardé dans le projet

Histoire de la gare et préservation du patrimoine

Les participants sont intéressés par l'histoire de la gare. Néanmoins, les avis sont partagés quant à sa préservation.

« Qui a investit dans ce projet lors de sa construction ? »

« Y avait-il un lien entre le fleuve et l'activité de la gare de la Rapée ? »

« Ce lieu a-t-il eu un usage particulier pendant la guerre ? »

« Je fais partie du collectif qui soutient le projet d'un musée des transports, et cette visite me fait voir à quel point les choses sont contraintes. »

« Je n'ai pas de nostalgie sur les bâtiments et les murs de soutènement existants. Je pense qu'il faut penser à l'avenir, surtout si on opte pour des logements. »

« La gare souterraine est à la fois immense et fragmentée en espaces très allongés, ce qui ne facilitera pas sa réutilisation. »

« Qu'est-il prévu pour le niveau inférieur de la gare ? »

Éléments de réponse :

La compagnie PLM (Paris-Lyon-Marseille) a entrepris la construction de la gare. Son activité reposait essentiellement sur le transport

ferroviaire, il n'y avait aucun lien avec la Seine. Aujourd'hui, le Plan Guide prévoit de préserver le cœur de l'édifice : la voûte où circulait les trains et les deux voûtes attenantes.

Suggestions et remarques

Certains participants ont exprimé leur difficulté à se projeter dans l'avenir du site sans disposer d'informations plus concrètes sur le projet. A l'inverse, d'autres n'ont pas hésité à faire des propositions. Tous ont mis l'accent sur la prise en compte du contexte, des besoins de la ville et de ses habitants.

« Avec la place qu'il y a sous ces voûtes, c'est l'endroit tout désigné pour une boîte de nuit. »

« Pourquoi pas des studios de cinéma ? »

« Une très grande piscine, ouverte sur la Seine ? »

« Un quartier de cette taille, il ne faut pas le louper. Il faut prendre en compte le contexte, faire en sorte que le quartier apporte quelque chose à la ville. Il faut tenir compte de toutes les dimensions, et pas uniquement de l'aspect économique. Sinon on ferait juste un grand centre commercial. »

LA GARE DE LA RAPEE EN QUELQUES CHIFFRES

- 130 mètres de large
- 3,5 ha : surface de la gare
- 4,40 mètres : hauteurs des voûtes 3/5
- 5.40 mètres : hauteur de la voûte 4

Page de droite : Carte situant quelques remarques exprimées par des participants pendant la visite de la gare



« Le seul point de vue intéressant, c'est la Seine. L'élément de paysage c'est d'avoir la vue dégagée. Le gros point négatif c'est l'immeuble Lumière originellement dans un cul de sac. »

« J'habite à Charenton-le-Pont. Pour aller au cinéma à Bercy le week-end, il y a moins de bus, donc on passe à la sauvache en traversant l'A4, puis on longe la Seine. » 1

« Ici, on entend le périphérique. »

« Pourquoi ne pas garder cette usine, qui fait le pendant avec celle d'en face (usine d'air comprimée située quai Panhard et Levassor dans le 13ème) ? »

« Ce qui est regrettable, c'est que la terrasse du bâtiment Lumière est en impasse du côté des voies. »

« Depuis le niveau supérieure de la Rapée on voit notre immeuble, ça nous touche. »

« Est-il prévu de détruire le bâtiment Louis Lumière ? »



« Tout est obliété par les infrastructures dans tous les sens. » 3



« Usine électrique, est-ce que c'est vraiment du patrimoine ? Pourquoi ne pas détruire et reconstruire dessus ? En France, on a trop ce besoin de garder nos racines... » 2

Déroulement de l'atelier



Le travail en table ronde : discussions autour de plans et d'images références pour imaginer l'avenir de la gare © BAM., participant

Le jeudi 5 février 2015, à la mairie du 12^{ème} arrondissement, une cinquantaine de personnes participe à l'atelier. Sont présents madame la Maire du 12^{ème} et plusieurs élus municipaux, l'équipe de maîtrise d'œuvre - Stephen Barrett et Théo Pagnon, de l'agence Rogers Stirk Harbour and Partners - la direction de l'urbanisme, des membres des conseils de quartiers et deux associations : le collectif Baron Leroy et Pariphonic. Ces dernières sont venues avec des propositions pour le réaménagement de la gare et ont déposé sur les tables des documents annexés au présent compte-rendu.

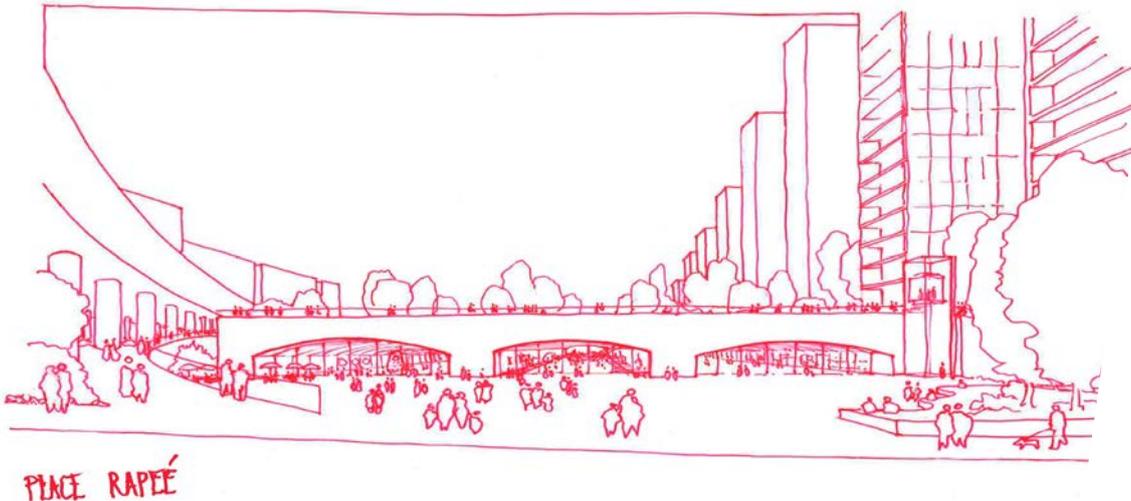
L'atelier est animé par l'agence Ville Ouverte, en charge du compte-rendu. Il se déroule en deux temps :

- un temps d'assemblée plénière où sont présentées les orientations du Plan Guide sur la gare de la Rapée.
- un temps de travail en autonomie : les participants sont répartis autour de huit tables sur lesquelles sont disposés différents outils pour les guider dans la réflexion.

Pour chaque thème de discussion, les participants sont invités à confronter leurs points de vue et à consigner leurs remarques sur le feuillet prévu à cet effet.

Ce compte-rendu synthétise la parole collective issue des réflexions de chaque table ronde ainsi que les remarques émises plus personnellement par certains participants.

L'actualité du projet par Stephen Barrett, chef de projet au sein de l'agence Rogers Stirk Harbour and Partners :



Dessin d'ambiance du parvis de la future gare de la Rapée réaménagée
© RSHP/AJN/TVK/AREP/
Ingérop/Michel Desvigne/
Franck Boutté/RFR

Les dernières orientations du Plan Guide sur le secteur Bercy-Charenton ont été présentées aux habitants lors de la réunion publique du 10 décembre 2014. Ce temps d'assemblée plénière est l'occasion pour Stephen Barrett de rappeler les grands axes du projet sur la gare de la Rapée et de préciser l'avancement des réflexions quant au devenir de la Rapée inférieure.

Le projet sur le niveau inférieur de la gare doit répondre à plusieurs enjeux :

Révéler le patrimoine du site, dans toute sa diversité.

Le mot «patrimoine» est ici entendu au sens large : il renvoie à des éléments matériels - le bastion de l'enceinte Thiers par exemple - et plus généralement à l'activité ferroviaire et logistique de ce site.

Améliorer son accessibilité

En partie enterré, le niveau inférieur de la gare est quasiment invisible depuis la rue. Il s'agit de le rendre plus accessible et de l'ouvrir au public.

Favoriser de nouveaux usages

L'objectif est de donner une nouvelle vie à ce lieu, en élaborant un projet viable économiquement. Selon les usages qu'on privilégie, la forme à donner à cet espace pourra varier. Différents scénarios ont été envisagés par la maîtrise d'œuvre. Dans tous les cas, le programme d'activités doit être compatible avec la création d'un grand espace vert sur le niveau supérieur de la gare. Des connections entre les deux niveaux pourront être trouvées.

Pour répondre à ces enjeux, le plan guide prévoit de :

Conserver les trois voûtes centrales sur toute leur longueur (n°3, 4 et 5) et la façade sur la Seine

Ce choix répond à la volonté de

préserver la cohérence architecturale et historique de l'ouvrage en maintenant son caractère essentiel - sa longueur - et le cœur de son système, à savoir la voûte où circulaient les trains et les deux quais attenants (cf. schéma en haut de la page 4).

Le cœur aménageable de la gare offre une grande générosité d'espace à exploiter (environ 17 900 m²) mais présente également un certain nombre de contraintes (desserte du bâtiment, évacuation incendie, éclairage, etc.).

Renforcer le lien entre la rue Baron-Le-Roy et la Seine

La conservation des voûtes dans toute leur longueur permettra de créer une liaison entre la rue Baron-Le-Roy et la façade côté Seine. Cette liaison s'inscrit dans un objectif global d'amélioration des continuités piétonnes à l'échelle du Plan Guide.

S'adapter au contexte

Située en zone inondable, au sein d'une topographie complexe et à proximité d'un bâtiment imposant accueillant des bureaux et de la logistique (l'immeuble Lumière), la gare de la Rapée s'inscrit dans un contexte contraint. A terme, des logements seront construits sur le niveau supérieur de la gare, à l'ouest, et un viaduc ferroviaire viendra longer sa façade est. L'aménagement du niveau inférieur de la gare devra tenir compte de l'ensemble de ces contraintes.

Façade des voûtes du niveau inférieur de la Rapée donnant sur la Seine et l'autoroute A4



Le travail en tables rondes

L'objectif de l'atelier est de réfléchir à l'insertion de la gare dans son futur quartier et d'imaginer quels types d'activités pourraient prendre place dans le niveau inférieur de l'édifice. Deux thèmes de réflexion sont proposés : l'aménagement des espaces publics qui borderont la gare de la Rapée et la programmation des équipements et activités qui se trouveront à l'intérieur. Au fil des échanges, les participants ont également exprimé leurs points de vue sur la mise en valeur patrimoniale de l'ouvrage.



Le travail en table ronde, © BAM, participant

1. Les espaces publics aux abords de la gare :

Des espaces et des cheminements végétalisés

Les participants sont dans l'ensemble favorables à la création d'un jardin sur le niveau supérieur de la Rapée. C'est un moyen de valoriser le quartier et les logements construits à ses abords. Un groupe attire néanmoins l'attention sur le risque d'isolement de cet espace : au vu de sa longueur, les deux accès prévus dans le projet leur semblent insuffisants. De la même manière, certains participants ne croient pas à l'intérêt du balcon donnant sur la Seine proposé dans le projet : « *il y a Lafarge [entreprise de béton] qui ne bougera pas* ». Cette idée serait intéressante à condition qu'un accès soit construit pour rejoindre les bords de Seine en contrebas.

Plusieurs propositions ont été faites pour l'aménagement du jardin :

« *Pourquoi ne pas y installer des activités de production telles que des vergers, des jardins partagés, des ruches ?* »

« *Des arbres à vent sur le toit de la Rapée ?* »

« *Plutôt qu'un espace d'un seul tenant, aménager différents espaces pour se protéger du vent et laisser la place à une diversité d'usages et de traitements paysager.* »

« *Un espace très végétalisé.* »

« *Des skydômes donnant une vue sur l'intérieur de la gare.* »

La future allée Lumière pourrait également devenir un lieu d'agrément avec, par exemple, l'aménagement d'une promenade plantée. A plus long terme, un groupe propose de reconquérir les voies sur berges et l'échangeur autoroutier pour y aménager des espaces verts.

Des franchissements à améliorer

Les participants, nombreux à fréquenter les abords de la gare, soulignent un manque d'accès piétons entre Bercy et Charenton-le-Pont et, de manière générale, une trop grande présence de l'automobile au détriment des transports collectifs : « *à pied, il faut faire beaucoup de détours* » ; « *la liaison avec Charenton est périlleuse* » ; « *les transports collectifs sont insuffisants : pas de circulation en soirée, dimanche ou pendant les fêtes* ».

Ils sont particulièrement attentifs aux franchissements prévus dans le projet. L'allée Lumière est un axe piéton à privilégier en direction du boulevard des Maréchaux, de Charenton-le-Pont, ou du futur jardin. Elle devra être adaptée aux personnes à mobilité réduite et aux poussettes.

La rue Baron-le-Roy sera principalement réservée aux modes doux et aux transports en commun. Cette dernière est une priorité pour de nombreux participants.



Une proposition de participants pour bénéficier de l'exposition du jardin du niveau supérieur de la Rapée : un arbre à vent

Ouvrir le quartier sur la Seine

Pour la plupart des participants, la circulation importante sur les voies sur berge est une grande contrainte. La piste cyclable le long de la Seine est appréciée mais certains regrettent qu'on ne puisse s'y promener à pied, afin de profiter du paysage : « *c'est encore le plus bel endroit pour voir la Seine* ». Un groupe rappelle qu'au XIX^{ème} siècle, la terrasse aménagée le long du quai était animée par des lieux de convivialité (les guinguettes). Ils proposent de mettre en valeur la façade sud de la gare dans le même esprit.

Tant que la circulation sur les berges ne sera pas pacifiée, la gare ne pourra jouer son rôle dans l'ouverture du quartier sur la Seine. Certains participants sont sceptiques : « ne rêvons pas, c'est la plus grosse entrée de Paris en voiture ».

Créer une rampe d'accès pour relier la piste cyclable au niveau supérieur réaménagé de la Rapée permettrait aux cyclistes de contourner cette voie jugée dangereuse.

Autres remarques :

- Un groupe signale des problèmes d'insécurité aux abords de la gare, particulièrement la nuit.
- Le niveau supérieur de la gare étant occupé par des activités d'entrepôt, les participants demandent où celles-ci seront relocalisées à l'avenir.



2. La mise en valeur patrimoniale de la Rapée :

Une préservation qui fait débat

Les avis sont partagés quant à la préservation de la gare de la Rapée. Quelques participants considèrent que celle-ci ne présente aucun intérêt patrimonial. Pour d'autres, ce patrimoine possède un potentiel exceptionnel de mise en valeur. Son aspect brut, la complexité de son architecture, ses grands volumes d'un seul tenant, sa situation à l'écart du reste de la ville confèrent à ce lieu toute sa beauté. Pour un participant, la mise en valeur de ce patrimoine est impossible : le projet, en ouvrant la gare sur la ville et en la découpant en différents sous-espaces, lui fera perdre les caractéristiques qui aujourd'hui la rendent attractive.

Des membres du collectif Baron Leroy et d'autres participants s'interrogent également sur le choix de ne conserver que trois des six travées de la gare inférieure. La démolition des trois autres travées se fera aux dépens de la préservation d'éléments patrimoniaux intéressants, comme la cour charretière où circulaient les chevaux, située à l'extrémité sud de l'ouvrage.

Faire vivre la mémoire du lieu

Parmi les groupes favorables à la mise en valeur patrimoniale de la gare, de nombreuses propositions ont été faites :

- Intégrer au futur jardin, un lieu d'exposition qui rappellerait le passé ferroviaire du site, par exemple à l'aide de panneaux de photo,
- Un musée des transports pédagogique et ludique,
- Faire apparaître la pierre sous la maçonnerie,
- Conserver l'accès historique des trains sur la place qui sera située devant la gare.

3. La programmation de la gare :

Pour ce temps d'échange sur la programmation, les participants travaillent et échangent à partir de plusieurs outils :

- Une nappe en papier à griffonner est disposée sur les tables. Au centre figure le périmètre à l'échelle de la gare de la Rapée,
- un cahier à annoter présentant plusieurs références de projets similaires pour stimuler la réflexion.

Un espace multifonctionnel

Dans le cadre de la rénovation de la Gare de la Rapée et plus généralement de l'aménagement du quartier Bercy-Charenton, les participants font remarquer l'importance de créer un juste équilibre entre les activités et espaces de production (ateliers d'artiste, locaux d'artisans, stockage et transport de marchandises) et de loisirs ou sportifs.

Des activités pour animer la vie du futur quartier

De nombreux participants souhaitent que les activités de la gare soient destinées en priorité aux futurs habitants du quartier. La programmation ne doit pas être exclusivement dédiée aux touristes ou à des activités de logistique lourdes à l'image de l'hôtel industriel de l'Ourcq, présenté dans le cahier de références.

Parmi les autres références proposées, plusieurs personnes ont apprécié la création d'un espace dédié aux artistes comme la tour Paris 13, de salles de sport ou d'une piscine, de petits commerces, ou encore d'une salle de concert, comme l'Usine à Genève. Un groupe note qu'il est de plus en plus difficile d'apprécier la vie nocturne parisienne : la gare de la Rapée est une opportunité à saisir en ce sens.

Une rue commerciale ?

Une table ronde rappelle la proximité du cour Saint Emilion. Ces participants ne souhaitent pas retrouver au niveau inférieur de la gare les mêmes activités qui feraient doublon.

D'autres vont plus loin : ils estiment que l'installation de commerces dans la gare de la Rapée n'est pas pertinente. Très routier, le bord de Seine ne sera pas à moyen terme un

lieu suffisamment attractif pour que des personnes viennent y faire leurs achats : : « on ne va pas à un endroit pour acheter une chemise, on passe devant ».

En ce sens, la proposition de réaliser une rue ouverte au public dans le tunnel central ne semble pas être une bonne idée pour certains : « c'est une rue qui ne mènera nul part ! ».



Une proposition aboutie de deux participants : inclure dans la gare une multitude d'activités à la fois logistique, de production et d'espaces collaboratifs (fab lab, coworking), des marchés alimentaires couverts et des lieux de vie attractifs (une auberge de jeunesse, une boîte de nuit). Caliculette à l'appui, ces participants ont trouvé un usage à chacun des 17 900 m² à programmer.

Maintenir les activités existantes et mettre en avant l'artisanat

Des participants sont opposés à l'installation dans la gare d'activités non liées au fer. Selon eux, la réutilisation du chemin de fer permettrait de mettre en place une activité économique durable au coeur du projet. Il leur semble aussi intéressant de maintenir dans une partie de l'édifice une activité industrielle ou d'artisanat, par des ateliers travaillant le fer ou le bois comme ceux proposés à l'Etablisienne dans le 12^{ème} arrondissement de Paris ou les TechShops et FabLab de San Francisco. Pour ces participants, trouver ce type d'activités au sein du futur bâtiment est une manière de rendre hommage à son passé : « ce sont des métiers qui ont contribué au développement des transports ».

Il est aussi possible d'inclure dans cet espace des activités de récupération sur de petites emprises.

Un maintien total du ferroviaire ?

Un participant évoque l'idée de préserver dans son intégralité l'infrastructure ferroviaire ainsi que les liens avec la petite ceinture. Il propose de les remettre en service à l'avenir et de restaurer la liaison ferrée entre la gare de Lyon et la gare d'Austerlitz pour accompagner l'accroissement du trafic constaté aujourd'hui.

Un autre propose d'implanter un circuit d'activités ferroviaires à grande échelle dont Bercy-Charenton serait la porte d'entrée parisienne. Il suggère d'utiliser la place comme moyen d'accès pour des trams de fret en lien avec la ville de Rungis (et son marché) grâce à la future ligne de Tramway T9. Selon lui, à terme, la gare de la Rapée pourrait devenir une zone de logistique urbaine douce à l'interface du rail et de la route.



La station Bercy-ceinture vue de la petite ceinture qui pourrait accueillir à nouveau un usage ferroviaire selon un participant (© Grahal)

Conclusion de l'atelier

Madame la Maire du 12^{ème} arrondissement, conclut l'atelier en remerciant les participants de leur présence et en énonçant les points importants qu'elle retient des échanges :

- le développement des liens entre la gare, les espaces verts alentours et surtout la Seine,
- l'attention portée aux différents usages possibles du jardin (dont l'agriculture et les jardins partagés),
- la volonté de donner un accès à la gare et à son jardin à un plus grand nombre de personnes possible,
- le souhait de préserver et de rendre pérenne la mémoire ferroviaire.

LES DATES DE LA CONCERTATION

10 décembre 2014 : Réunion publique

24 janvier : Visite de la Rapée

31 janvier : Visite du secteur Léo Lagrange

5 février : Atelier gare de la Rapée

10 février : Atelier Léo Lagrange

26 mars 2015 : Atelier-débats logistique

22 avril 2015 : Réunion publique de restitution

■ Atelier Gare de la Rapée

Jeudi 5 février 2015



CAHIER DE REFERENCES - PROGRAMMATION



Un cahier de références était à la disposition des participants de l'atelier. Il présentait des projets existants qui ont été mis en oeuvre dans des contextes similaires. Les participants étaient invités à les consulter individuellement, à échanger en groupe, puis à les annoter. Vous trouverez ci-après les références qui ont été les plus commentées.

L'ETABLISSEMENT / PARIS 13

> Créer, bricoler

Lieu mixte regroupant les fonctions d'une ressourcerie, d'un atelier de bricolage et d'un repair-café proposant une location d'espace de bricolage en libre-service, des cours et stages de formation, un espace de dépôt-vente, une boutique etc...



« Bien pour favoriser l'artisanat du bois »

TOUR PARIS 13 / PARIS 13

> Se cultiver, apprendre

Défi artistique consistant à réinvestir par le streetart un immeuble de 9 étages situé en bord de Seine, dont les locataires ont été relogés dans un immeuble neuf, et voué à la démolition



« C'est une bonne idée de faire un espace dédié aux artistes »

TECHSHOP / SAN FRANCISCO

> Créer, bricoler

Les TechShops, sont de grands espaces dont le principe fondateur est de rendre accessible et à bas coût tout un ensemble de machines, d'outils et d'équipements dédiés à la fabrication personnelle.



« On n'a pas d'activité de ce genre dans le 12ème donc ça serait bien. On pourrait l'utiliser aussi avec les arts numériques »

HOTEL INDUSTRIEL DE L'OURCO / PANTIN

Stocker, transporter

Centre d'activités logistiques, de commerces de gros et de services aux entreprises localisés dans un contexte urbain.



« Pas d'hôtel industriel, on préfère quelque chose pour les habitants. »

L'USINE / GENEVE

> Se divertir

Ancienne Usine Genevoise de Dégrossissage d'Or reconvertie en centre culturel composé de divers espaces: salles de concert, boîte de nuit, cinéma...



« Pas de boîte de nuit on a déjà la Concrete, Nuba, Wonderlust mais oui pour une salle de concert »

ICI MONTREUIL / MONTREUIL

> Créer, bricoler

Espace de travail partagé mixte composé d'un espace coworking, un showroom, un fablab (mise à disposition de machines numériques comme les imprimeurs 3D) et autres types d'ateliers.



« Oui à un espace de coworking ou des ateliers d'artistes »

SKATEPARK / CALAIS

> Faire du sport, danser

Reconversion d'une halle industrielle en skatepark et centre d'animation jeunesse.



« Pas de skatepark ni de pôle resto/café/ciné : il y en a déjà »

Comité Permanent de Bercy-Charenton

Communiqué du 20 janvier 2015

Nos propositions suite à la réunion publique du 15 janvier 2015

1. Maintien de l'ensemble des bâtiments de la Gare souterraine de la Râpée, réutilisation de l'intégralité des tunnels, zone de production et de bruit autorisé dans Paris.
2. Continuité des activités de production artisanale (Tunnel des Artisans), de logistique pour les produits frais (fruits, légumes, vins), d'activités industrielles de production de biens et de services (robotique, petite métallurgie, travail de la pierre, fab-lab...), d'événements ludiques et festifs. Mise en place d'un plateau Télé ouvert aux Habitants « TV Lib », de studios de répétitions musicales.
3. Elargissement et prolongement de la rue Baron Le Roy jusqu'à Charenton, permettant une bonne desserte pour les véhicules utilitaires des différents tunnels et des entreprises de l'Immeuble Lumière. La rue Baron Le Roy peut se prolonger en utilisant la rue privée de la SNCF déjà existante.
4. Maintien de la continuité de la Petite Ceinture ferroviaire comme voie du réseau ferré national.
5. Utilisation de la Petite Ceinture ferroviaire pour des trains touristiques, de la logistique urbaine légère intermodale (tramway fret par exemple) la circulation de matériels ferroviaires innovants, en préservant sa biodiversité comme trame verte urbaine.
6. Création d'un Musée Innovant des Transports de Paris (MITPA), utilisant la Petite Ceinture ferroviaire, le Bâtiment des Electriciens (angle quai de la Râpée, boulevard Poniatowski), dont ses accès souterrains, ainsi qu'une partie de la Gare de la Râpée extérieure ou du faisceau ferroviaire, à l'air libre, pour des expositions permanentes et temporaires. Le Musée pourra exposer dans une salle spéciale les pirogues de Bercy, datant environ de - 4500 avant notre ère, découvertes au niveau de la Gare de la Râpée.
7. Construction de nombreux logements sociaux, notamment au niveau de la Gare de la Râpée extérieure qui doit devenir un grand espace vert.
8. Étude d'une réorganisation du gigantesque échangeur construit dans les années 70 au croisement de l'autoroute A 4 et du boulevard périphérique pour dégager des espaces à bâtir plus utiles ; soutien aux projets des maires du Val-de-Marne de reconquête des quais et des berges de la Seine et de la Marne sur la circulation automobile.
9. Étude de la création d'une piscine dans les châteaux d'eau du faisceau ferroviaire, amélioration des équipements sportifs dans le secteur Léo Lagrange.
10. Amélioration des liaisons entre la ZAC Bercy Charenton, les autres quartiers et les communes proches : liaisons et passerelles piétonnes notamment au travers de l'immeuble Lumière et au-dessus des voies ferrées, Bus à Haut Niveau de Service rue Baron Le Roy, amélioration de l'accessibilité pour toutes les personnes à mobilité réduite et des itinéraires cyclables.

Contact CPBC :
Jacques Stambouli Tél : 06 23 05 37 63

Adresse :
Comité Permanent de Bercy Charenton
86 rue Baron Le Roy
75012 Paris
<http://collectifbaronleroy.blogspot.fr/>
collectifbaronleroy@gmail.com

PROJET DE REHABILITATION DE LA GARE FRIGORIFIQUE DE PARIS BERCY

<LE PROJET LES TUBES/>

Le centre d'arts et de cultures **LES TUBES** crée des ponts entre la musique, l'électronique et l'informatique, dans ce 21e siècle où les champs de création fusionnent. Le nom même du lieu renvoie à la fois aux tubes des hit parade musicaux, et au vacuum tube, un composant électronique.

<LES TUBES L'ART NUMÉRIQUE ET LA MUSIQUE/>

Alors que l'Est-parisien et en particulier le XIIe arrondissement ne cessent de prouver leur dynamisme, par des lieux et des événements audacieux, nous pensons que les arts numériques n'y ont pas encore totalement trouvé leur place.

Pour l'équipe de Pariphonic, mélomane et ancrée dans son époque, musique et digital art vont de pair : non seulement l'informatique joue aujourd'hui un rôle prépondérant dans le secteur musical, mais le rapprochement de ces deux domaines peut donner naissance à des formes et à des émotions nouvelles.

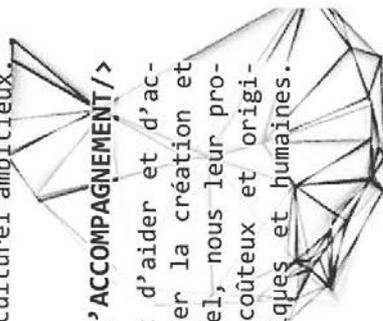


<LES TUBES UN LIEU DE CRÉATION/>

C'est à travers un dispositif de "résidence" que **LES TUBES** soutient les artistes. La durée des résidences n'excède pas 6 mois : ce temps court nous semble à même de stimuler les participants tout en créant une réelle émulation artistique et une forte dynamique créatrice. **LES TUBES** n'est pas un lieu de vie et d'errance pour artistes vagabonds, mais un dynamiseur artistique et culturel ambitieux.

<LES TUBES UN LIEU D'ACCOMPAGNEMENT/>

L'objectif principal de **LES TUBES** est d'aider et d'accompagner les artistes afin de favoriser la création et l'innovation. Répondant à un besoin réel, nous leur proposons des espaces de travail, peu coûteux et originaux, ainsi que des solutions logistiques et humaines.



<LES TUBES DES ESPACES À DISPOSITON/>

Au sein de l'espace de la Gare Frigorifique, que nous avons visité à plusieurs reprises, **LES TUBES** contiendra une grande salle de concert / clubbing / bar, située à l'étage. Cette salle, qui conserve globalement son aspect actuel, porte les traces d'une histoire passée et présente, industrielle (architecture, grandes fenêtres verrières) et marginale (graffiti sur les murs). Elle accueille les événements diurnes et nocturnes et constitue le cœur vivant de **LES TUBES**.

Sous la grande salle, centrale et fédératrice, le centre présente également un studio d'enregistrement, deux studios de répétition, un studio de création numérique et un studio d'électronique. Ces studios constituent un véritable laboratoire de recherche et de développement de projets. Ils mettent en relation les artistes sélectionnés, tant dans le champ musical que du côté des arts numériques, mais aussi le public de **LES TUBES** grâce à des workshops ouverts à tous.

<LES TUBES EN RÉSUMÉ/>

LES TUBES réunira des résidences d'artistes et un incubateur de projets. Le centre organisera régulièrement des événements (concerts, expositions, workshops, soirées clubbing) qui viseront à attirer un public jeune, amateur d'art et de nouvelles technologies, mais aussi les habitants du quartier et badauds curieux. La population locale du quartier, et notamment les élèves des écoles du XIIe arrondissement, pourront participer à des ateliers pratiques de découverte, autour de la musique et des arts numériques.

<LES TUBES QUI SOMMES NOUS?/>

Notre association a comme but premier l'organisation d'événements culturels avec un ancrage local important dans le sud-est parisien. Ses actions se veulent à la fois culturelles, imaginatives, collectives et amusantes.

<LES TUBES INSPIRATIONS/>

La Gaieté Lyrique (Paris, IIIe)

pour sa programmation novatrice centrée sur les cultures numériques, touchant un public de tout âge.

Mains d'œuvre (Saint-Ouen)

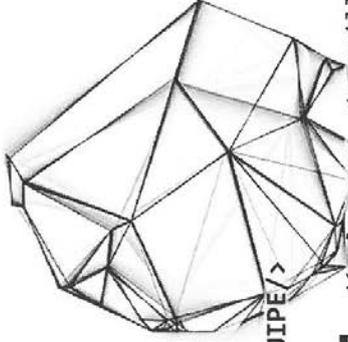
pour l'interdisciplinarité de ses actions et son inscription réussie au sein d'un territoire périphérique.

Le Point éphémère (Paris, Xe)

pour son engagement envers la création musicale et le spectacle live.

Le Wonder (Saint-Ouen)

pour sa jeunesse et sa proximité avec notre association.



<LES TUBES L'ÉQUIPE/>

Alexandre CONTINI, développeur, travaille pour un studio de design interactif. Il a collaboré à des installations d'art numérique, notamment aux Eurockéennes de Belfort ou aux Nuits Sonores de Lyon. Son travail, fondé sur la programmation informatique et le design d'espace, mêle interactions ludiques et jeux de lumières.

Gabriel CRÉPIN, investi dans le monde culturel et plus particulièrement sensible à l'industrie musicale, il a développé de nombreux projets dans des structures culturelles (Ladilafé production, Talent Plus, etc.) et manager plusieurs groupes musicaux (Les Polacks, La Classe, Bon Voyage). Il co-fonde l'association Pariphonic en 2012. Aide au développement de projet des artistes.

Maxime KOSINETZ Ingénieur du Son (Melodium Studio, Svenska Grammofon) et musicien, notamment au sein du groupe Bon Voyage. Il construit son propre studio d'enregistrement au sein des ateliers Wonder. Il co-fonde l'association Pariphonic en 2012.

Sans oublier les autres membres de l'association Pariphonic

Contact Pariphonic
Gabriel CRÉPIN
06.81.68.44.19
Info.pariphonic@gmail.com
28 rue Nicolai
75012 PARIS