
Compte-rendu des ateliers participatifs du 4 décembre 2012

I. ATELIER VILLE HAUTE / VILLE + PASSERELLES ET AXE LUMIERE.....	2
Table 1 ville haute / ville basse + passerelles et axe Lumière.....	2
▶ Restitution finale	2
Table 2 ville haute / ville basse + passerelles et axe Lumière.....	3
▶ Restitution finale	3
Interventions experts et équipe projet	3
II. ATELIER VIDE DANS LA VILLE + JARDIN DE LA RAPEE.....	4
Table 4 vide dans la ville + jardin de la Rapée.....	4
▶ Restituion finale	4
Table 5 vide dans la ville + jardin de la Rapée.....	5
▶ Restitution finale	5
Interventions experts et équipe projet.....	5
III. ATELIER PARCOURS DANS LA VILLE + RUE BARON-LE-ROY.....	6
Table 7 parcours dans la ville + rue Baron-Le-Roy	6
▶ Restitution finale	6
Table 8 parcours dans la ville + rue Baron-Le-Roy	7
▶ Restitution finale	7
Interventions experts et équipe projet.....	8
ECHANGES AVEC LA SALLE	9

Les ateliers participatifs offrent un temps de réflexion en profondeur sur le projet d'aménagement. Ils constituent des moments privilégiés où les habitants, les associations et l'équipe projet peuvent travailler, dialoguer et échanger. L'objectif de ces ateliers est de faire partager les principes de conception des espaces publics du futur quartier ; il s'agit aussi de tester, d'affiner et d'enrichir les premières propositions du projet de plan guide.

Le 4 décembre 2012, les participants ont travaillé sur les espaces publics du futur quartier de Bercy-Charenton. Sur la base de supports photographiques, ils ont d'abord échangé sur trois thématiques : la prise en compte de la topographie (notion de ville haute/ville basse), le vide dans la ville et les parcours dans la ville. Ils ont ensuite travaillé sur trois espaces publics spécifiques du futur quartier, en esquissant des propositions d'aménagement :

- La rue : la rue Baron-le-Roy
- Les espaces verts : le jardin de la Rapée
- Les circulations douces : les passerelles et/ou l'Axe Lumière

I. ATELIER VILLE HAUTE / VILLE + PASSERELLES ET AXE LUMIERE

Table 1 ville haute / ville basse + passerelles et axe Lumière

► Restitution finale

Rapporteur table 1 — Comment traiter les ouvrages ferroviaires ? On pense que ce qui est important c'est de s'attacher à traiter le dessus et le dessous : le dessus pourrait être occupé par des espaces verts et des cheminements piétons.

Pour l'allée Lumière, nous proposons la création d'une voie dédiée aux mobilités douces, du bâtiment Lumière à la place Baron-Le-Roy. Elle serait animée par des cafés et des commerces.

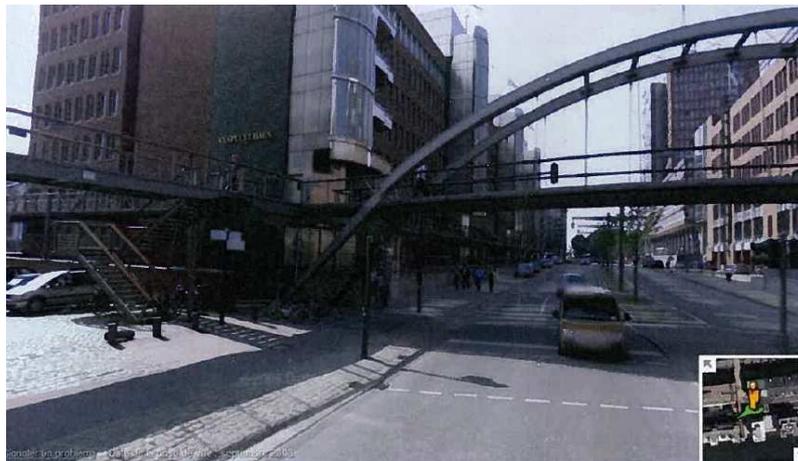
Quelques photos nous ont inspirées, notamment celles sur la promenade plantée de Daumesnil. Nous avons aussi sélectionnée cette photo¹ où malgré un espace restreint, la promenade reste agréable.



¹ High line de New York

Table 2 ville haute / ville basse + passerelles et axe Lumière**Restitution finale**

Rapporteur table 2 — Nous partageons l'idée de mêler le franchissement et l'espace public, contrairement à ici² où la passerelle ne sert qu'au franchissement. La photo des tours ne nous paraît pas opportune : il n'y a aucune utilité à créer des passerelles en hauteur pour relier les tours les unes aux autres. Concernant la coulée verte, le problème est son accès pour les PMR, mais aussi pour les poussettes. C'est pourquoi les ascenseurs, du fait des pannes dont ils peuvent être l'objet, sont à proscrire. Le plus important demeure la fluidité de l'espace public et la possibilité de l'arpenter pour les PMR et les poussettes. L'idée d'un escalator menant sur le parvis Lumière ne permet pas la fluidité de la circulation piétonne. Quant aux voies sur berge, il faut qu'elles privilégient la mixité d'usages en permettant aux piétons comme aux voitures de les emprunter. L'accès aux véhicules doit donc être conservé, l'impératif de fluidité doit permettre d'éviter la création de cul-de-sac.

**Interventions experts et équipe projet**

Bernard Althabegoïty, expert — En visionnant le film, je vois qu'il y a eu tout un travail de fait sur le nivellement du sol. Une grande partie des cheminements seront accessibles aux PMR avec des pentes de 4% au maximum. Il y a d'autres systèmes mais c'est le plus simple et le plus fluide. La largeur de la Seine frappe au premier abord ; elle est étroite par rapport à la distance que devront franchir les futures passerelles au-dessus des voies ferrées. Ces franchissements seront plus longs que ceux qui enjambent la Seine, mais leur traversée sera moins agrémentée par le spectacle qu'offre celle-ci. Donc il faut accompagner les cheminements. Par exemple, par des bandes végétales, c'est une demande naturelle, logique. Mais on peut imaginer qu'une partie des passerelles soit abritée pour proposer un meilleur confort aux usagers lors des traversées... En ce qui concerne les ascenseurs, il est toujours compliqué de dépendre d'un réparateur d'ascenseur. Les espaces publics sont sujets à

² Photo sélectionnée n°2 : passerelle extraite de Google Streets view

malveillance, et les ascenseurs le sont à des pannes. Il faut qu'il y ait une alternative à l'ascenseur au débouché de toutes les passerelles. C'est une demande habituelle mais fondamentale.

Stephen Barrett, maîtrise d'œuvre — Toutes les observations évoquées ont un sens, une perspicacité par rapport aux défis posés par le site (niveaux, continuités...). Nous sommes conscients que nos interactions avec vous sont limitées et nous ne pouvons pas toujours rentrer dans les détails spécifiques des traitements... Nous partageons les valeurs évoquées comme la luminosité, la générosité de l'espace, la fluidité, l'accessibilité....

Concernant le point spécifique des passerelles : l'idée de pas japonais est de répondre à la problématique de la distance. L'exemple de la passerelle Valmy située à Charenton, à proximité du site illustre les questions à résoudre : plus de 200 mètres de long sur une largeur de 3 mètres, des différences de niveau à chaque extrémité, peu sécurisantes, une traversée qui demande des efforts physiques, une dépendance aux dispositifs mécaniques (ascenseurs), mais dont on ne peut faire l'économie quand ils sont la seule solution.

Les pas japonais sont des points d'arrêt sur ce parcours qu'ils accompagnent. Il faut une largeur de passerelle généreuse, qui ne soit pas qu'un lieu de passage : il faut pouvoir flâner, accompagné par la végétation et abrité, c'est important. Les observations faites sont très intelligentes, je vous remercie.

II. ATELIER VIDE DANS LA VILLE + JARDIN DE LA RAPEE

Table 4 vide dans la ville + jardin de la Rapée

► Restitution finale

Rapporteur table 4 — Nous imaginons un jardin allongé qui donne sur la Seine, entre la rue Baron-le-Roy et le fleuve. On a pensé aux accès handicapés, et aux toilettes (on en veut partout). On imagine une partie pelouse, plusieurs aires de jeux espacées et différenciées selon les classes d'âge, pour éviter que les plus petits se retrouvent avec les plus âgés. Pour les grands, nous aimerions des terrains pour jouer au ballon. Voilà pour la partie enfants/sports.

Nous souhaitons une partie beauté/plaisir pour les personnes plus âgées qui ont besoin de repos et de beauté. Elle comportera des fleurs, des arbustes, et même un petit coin de vigne pour produire un vin – certes pas bon – mais qui aura le mérite de provenir du quartier. Nous voulons voir des arbres, des arbustes de toutes les couleurs pour le plaisir, des fleurs. Nous avons des idées d'espèces. Nous espérons que des écureuils viendront. Nous aimerions que de nombreux points d'eau soient créés. L'échangeur n'est pas bien loin, nous souhaiterions voir des arbres, pour réduire la pollution, mais qui seraient disposés en périphérie pour garder de l'espace au milieu du parc. Nous voudrions que soient construites des maisons autour du parc, mais pas trop.

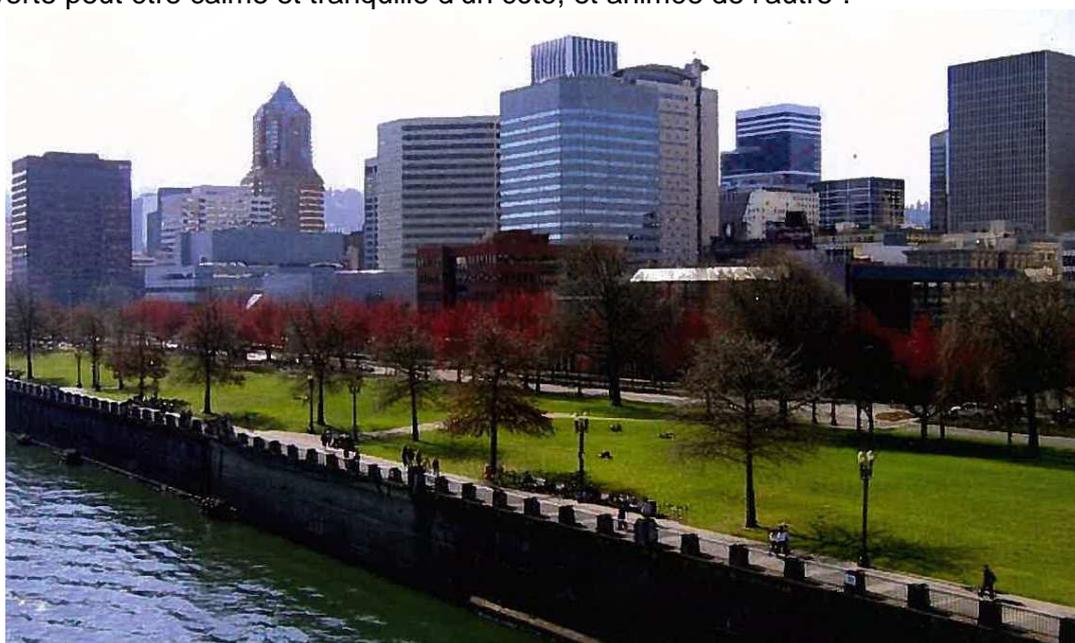
Table 5 vide dans la ville + jardin de la Rapée

► Restitution finale

Rapporteur table 5 — Notre approche est assez différente de l'autre groupe. Nous avons aussi des conclusions pour des espaces pour enfants et pour sportifs du parc. Nous avons souhaité intégrer une dimension touristique au parc par la création d'un jardin de plantes rares, afin que les touristes dans le quartier ne viennent pas uniquement pour les espaces commerciaux. Nous voulons que le parc comporte une partie environnementale composée par des jardins familiaux.

Notre travail n'a pas pris en considération uniquement les vides, il s'est aussi intéressé aux pleins. Les éléments de grande hauteur prévus doivent être affirmés et rendus publics, afin de permettre des points de vue intéressants sur l'espace métropolitain (Paris, Charenton, Vincennes et les alentours). Le maître-mot est élargir le panorama.

En contrepartie, il faut travailler les vides sous peine de ressentir une sensation d'écrasement, d'encaissement avec des reliefs, des volumes. On a trouvé des photos qui donnent des idées. Cela ne signifie pas faire des promontoires. Cette photo par exemple, montre comment une zone verte peut être calme et tranquille d'un côté, et animée de l'autre³.



Interventions experts et équipe projet

Stephen Barrett, maîtrise d'œuvre — Les propos sont évocateurs, ils croisent les nôtres, voire sont peut-être mieux articulés. Cette question d'ouverture des panoramas correspond à notre réflexion sur les bâtiments de grande hauteur, sur la création de valeur immobilière, pour

³ cf photo 4

pouvoir programmer des parcs et les entretenir⁴. Il est proposé la création de toitures vertes, de passerelles entre les bâtiments pour concevoir des espaces publics aériens, et pas seulement au niveau du sol.

Les espaces sportifs impliquent des équipements, des emprises au sol plus ou moins importantes. Sur le quartier, chaque choix aura des implications, c'est comme remplir une valise pour les vacances : à chaque nouvel élément que l'on ajoute, on doit en enlever un autre⁵. C'est le défi du quartier. On peut justifier le jardin avec le centre de tri en dessous, pas séparément. Sinon, nous aurions des pressions pour construire plus que le programme prévu sur le site. C'est pourquoi nous travaillons sur la juxtaposition. J'insisterai sur les couloirs sauvages pour la biodiversité que nous avons prévu de créer.

III. ATELIER PARCOURS DANS LA VILLE + RUE BARON-LE-ROY

Table 7 parcours dans la ville + rue Baron-Le-Roy

► Restitution finale

Rapporteur table 7 — Nous avons travaillé sur une liaison entre Paris et Charenton. On veut aménager une liaison – peut être souterraine – vers la ligne 14. Nous avons pensé aux débouchés des trajets entre les deux villes. Du côté de Paris il y a une église, à Charenton il y a un axe qui boucle le trajet. Donc la circulation dans la rue Baron-Le-Roy ne peut être que locale.

Pour aller sur la future place Baron-Le-Roy, l'offre de transport est faible : le métro est éloigné, les bus sont absents. Il y aura des aménagements à penser. On n'est pas loin de l'échangeur A4. Il faut l'améliorer, le simplifier, le fluidifier, pour réduire la pollution créée par les embouteillages.

Il y a le traitement des ordures et la zone Géodis. Nous sommes très sensibles aux problèmes de connexion et d'accès à ces zones. Ils se feront soit par le boulevard périphérique, soit par la rue Escoffier, mais pas par la rue Baron-Le-Roy.

Il faut une mixité sociale réelle, il ne s'agit pas de penser uniquement aux HLM mais aussi aux revenus moyens, ceux qui peuvent se permettre de vivre à Paris. Il y a des petites entreprises artisanales sur le site (derrière le bâtiment Lumière). Pourquoi ne pas leur faire une place dans l'aménagement du quartier ? Il faut rechercher des emplacements. L'aménagement de Daumesnil (Viaduc des Arts) est intéressant mais s'adresse plutôt à des activités de luxe.

L'arrivée des clients dans les hôtels ou au musée des arts forains amènera son lot de cars, de taxis, et posera la question du voisinage avec les commerces. Cela créera des problèmes de cohabitation avec les habitants du futur quartier, il faut y réfléchir. La place Baron-Le-Roy sera entourée d'immeubles de bureaux et de commerces, il faudrait en faire une place de village. Ce serait intéressant.

Les passerelles sur les voies ferrées qui innervent la rue Baron-Le-Roy sont un point faible. Trop longues, elles génèrent de l'insécurité.

⁴ Référence à l'équilibre du bilan financier de l'opération

⁵ L'idée principale est l'exiguïté du lieu qui implique des arbitrages difficiles

Il faudrait renforcer les transports en commun autour de la place. Nous avons pensé aux liaisons vers le XIIIème de l'autre côté de la Seine. Il faut ouvrir le quartier sur la rive gauche par la création de passerelles au niveau de la BNF et le quartier étudiant, ainsi que vers Ivry sur Seine pour les gens de Charenton.

La rue Baron-Le-Roy n'est pas loin du futur centre de tri, les ordures traverseront la Seine entre l'usine d'Ivry et le futur centre. Il va falloir réfléchir à des aménagements créant le moins de nuisances. La rue Baron-Le-Roy traverse tout le quartier mais il ne faut pas oublier les aménagements sur les autres axes, le long de la Seine, les pistes cyclables...

Table 8 parcours dans la ville + rue Baron-Le-Roy

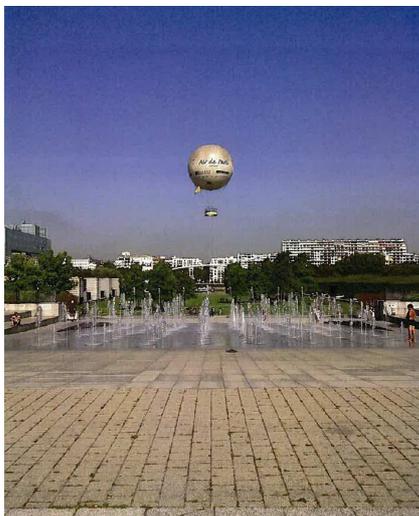
► Restitution finale

Rapporteur table 8 — L'ouverture de la rue Baron-Le-Roy sur le boulevard Poniatowski et le périphérique, nous fait craindre que sa circulation devienne celle d'une route de transit et non d'une rue de quartier.

La rue comporte trois parties. Il va y avoir différents modes de vie, différents quartiers le long de son tracé. Nous insistons sur la place des piétons, leur prééminence. Les enfants vont circuler dessus, du fait de la présence d'écoles à proximité. Il faut créer des zones 30.

La rue doit être attractive en comportant des beaux immeubles, des commerces. La partie commerçante de la rue de Charenton peut être une source d'inspiration. Du fait des enfants, il y a un souhait d'espaces de jeux, d'équipements sportifs le long de la rue. Il faut des bancs, des jeux. A ce titre, nous avons apprécié la photo du parc André Citroën. Des espaces différenciés pour les piétons et les vélos pourront être prévus, car leur cohabitation ne se passe pas très bien généralement.

Nous avons relevé l'importance de la connexion avec le tramway. Il faut aménager l'interaction avec ce transport. Une référence pourrait être celle de l'avenue de France. Nous demandons un espace agréable à l'œil, qui dégage une sensation de bien-être. Chaque immeuble devra avoir sa personnalité, par des différences affirmées jusque dans la devanture des commerces qu'ils abritent.



Interventions experts et équipe projet

Bernard Althabegoïty, expert — La rue est la première pierre de l'espace public. C'est quelque chose d'élémentaire. Peut-on faire une rue parisienne, ordinaire à cet endroit ? Elle croise beaucoup d'ouvrages, passe dessus, dessous des structures différentes ?

Stephen Barrett, maîtrise d'œuvre rappelle que la rue relie deux espaces aux niveaux très différents. Elle monte jusqu'au boulevard Poniatowski, et passe sous l'estacade ferroviaire puis sous le boulevard périphérique.

Bernard Althabegoïty, expert — La rue subit d'importantes variations, c'est sa première caractéristique, à l'instar d'autres rues parisiennes. L'autre point important est l'animation des rez-de-chaussée. Il faut qu'il se passe quelque chose souvent pour qu'on ait envie de l'arpenter. Cette animation peut être générée par des commerces, bien que je doute que leur présence soit possible tout au long de l'axe. Il faut donc penser à des aménagements spécifiques.

La forme de la place Baron-Le-Roy me fait penser à une bastide dans le midi, elle paraît ceinturée par des remparts. On imagine une petite place alors que ce n'est pas du tout le cas. Sa situation lui confère une valeur particulière, celle du vide.

Bernard Landau, expert — la rue n'est pas rectiligne et on devine des courbes tendues permettant une découverte des paysages par séquences.

Stephen Barrett, maîtrise d'œuvre — On a un défi à relever avec la rue Baron-Le-Roy, c'est la colonne vertébrale du projet. Sa raison d'être réside dans la liaison entre Bercy et Charenton. Le tronçon ne joue pas un rôle métropolitain, c'est une rue ordinaire dans le sens d'un usage limité au quartier. D'autres hypothèses ont été étudiées (la réserver aux bus, à sens unique). Il faut la réserver pour un usage ordinaire, quotidien. C'est important pour l'équipe. La rue répond au besoin de connecter les niveaux existants et de donner une continuité à un paysage fragmenté. Le besoin de diversité exprimé a été – je l'espère – pris en compte dans les esquisses des aménagements futurs.

Nous avons prévu une perméabilité des îlots et des bâtiments dans le plan guide, nous ne souhaitons pas renouveler l'erreur du bâtiment Lumière, une barrière étanche de 300 mètres de long qu'on ne peut traverser. C'est pourquoi les îlots sont perméables, traversables, et évolutifs. Du fait des contraintes du site, l'image d'un îlot dense proche de la référence à la bastide préalablement évoquée a du sens. Mais le jardin permet le contraste avec cette densité, de la compenser.

L'aménagement de la rue Baron-Le-Roy réservera une place importante aux piétons. Nous avons prévu un traitement piéton autour de la station du tramway malgré les contraintes techniques, la complexité du site et des mouvements entre la rue Baron-Le-Roy et le boulevard Poniatowski. La rue Baron-le-Roy joue un rôle essentiel pour le quartier puisque c'est la seule voie qui irrigue le territoire. Il faut qu'elle soit résiliente et robuste dans la perspective d'accueillir une circulation pouvant répondre aux besoins. Nous cherchons donc à trouver un équilibre entre l'aspect qualitatif piéton et sa fonction urbaine. Elle ne porte pas à charge de grands services urbains comme le centre de tri et la halte ferroviaire qui bénéficieront de cheminements indépendants. On évite le passage de poids lourds sur la rue. L'idée d'apaiser la

rue, de ralentir la vitesse, de créer une zone de rencontre à dominante piétonne mais permettant d'accueillir les véhicules est à l'étude.

ECHANGES AVEC LA SALLE

Une participante — Il y a une mobilisation pour ne pas avoir d'immeubles de plus de trois étages près de la rue Baron-Le-Roy car le soleil passe déjà difficilement. En conséquence, les étages inférieurs des édifices existants sont sombres et humides. Les gens sont inquiets, craignent que la construction de tours ne détériore la situation existante. Pouvez-vous me rassurer sur ce point ? Il est prévu qu'il y ait des immeubles à la place de la halle Lamé. Vont-ils dépasser la hauteur de ce bâtiment existant ?

Une participante — Nous aimerions la prochaine fois avoir des plans en coupe pour véritablement comprendre quelles sont les différences de niveau sur le site.

Un participant — Comment sera assuré l'accès à la station de tramway pour les habitants handicapés pendant la durée des travaux ?

Stephen Barrett, maîtrise d'œuvre — Sur la partie libérée par la halle Lamé, il est envisagé de construire : c'est le troisième secteur opérationnel. Cependant, il y aura des problèmes de nuisances dus à la présence des voies ferrées. C'est pourquoi, sur cette emprise, des bureaux feront écran entre la voie ferrée et les logements. C'est le souci acoustique qui est pris en compte.

Néanmoins, le principe retenu est celui des transitions douces, progressives pour éviter les changements brusques, abrupts. Nous avons privilégié l'accès au soleil, l'ombre portée s'étendra sur le faisceau ferroviaire. C'est pourquoi les bâtiments les plus hauts (les bureaux) seront construits en bordure des voies, pour limiter leur impact.

Les différences de niveau les plus marquées sont estimées à quinze mètres. Mais ces variations qui s'étendent sur un kilomètre sont à peine visibles sur un plan en coupe comme sur une maquette. La place Baron-Le-Roy sera au niveau de la rue. Nous privilégions la continuité de l'espace public, il y aura très peu de rupture de niveau. La seule sera la parcelle qui débouchera sur la halle, car elle est horizontale et doit traverser un ouvrage.

Marie-Pierre Viaud, direction de l'urbanisme de la Ville de Paris — Le projet de liaison vers le tramway est réalisé en deux séquences. La première, c'est l'accès au T3 depuis le centre commercial Bercy 2. Le trottoir sera élargi d'un mètre cinquante sur trois cent mètres de long. Pour la deuxième séquence, entre le quartier de Bercy et la station du T3 Baron-Le-Roy, le cheminement piétonnier longera la Seine, au niveau de la rue des Terroirs-de-France, puis l'immeuble Lumière, franchira le plateau de la Rapée, traversera la petite ceinture pour déboucher sur le boulevard Poniatowski où le trottoir a été récemment aménagé. Il ne sera pas accessible aux personnes à mobilité réduite du fait de la différence de niveau entre la gare de la Rapée et le trottoir longeant la Seine. Cette séquence ne pourra être livrée pour l'arrivée du tramway du fait de procédures administratives (le futur accès traverse une propriété de RFF/SNCF et nécessite la signature de convention tripartite incluant la ville de Paris). Elle sera inaugurée au printemps 2013.

Fin des ateliers.