

Ville de Paris, Direction de l'urbanisme

## Bercy-Charenton, un projet métropolitain

*Compte-rendu de la réunion publique du 10 décembre 2014*

### Personnes présentes à la tribune :

- . **Catherine Barratti-Elbaz**, Maire du 12<sup>e</sup> arrondissement ;
- . **Richard Bouigue**, adjoint à la Maire du 12<sup>e</sup> arrondissement chargé des Grands Projets, du développement économique et de l'emploi, de la vie associative et du Budget Participatif ;
- . **Jean-Marie Brétilon**, Maire de Charenton-le-Pont ;
- . **Jean-Louis Missika**, adjoint à la Maire de Paris chargé de l'urbanisme, de l'architecture, des projets du Grand Paris, du développement économique et de l'attractivité ;
- . **Claude Pralraud**, directeur de l'urbanisme de la Ville de Paris ;
- . **Françoise Souchay**, sous-directrice de l'aménagement à la direction de l'urbanisme de la Ville de Paris ;
- . **Stephen Barrett**, architecte urbaniste de l'équipe Rogers Stirk Harbour and Partners en charge du projet Bercy-Charenton ;
- . **Pierre-Antoine Tiercelin**, agence Ville Ouverte en charge de la concertation.

Environ 200 personnes participent à la réunion publique.

### Mot d'accueil

**Catherine Barratti-Elbaz, Maire du 12<sup>e</sup> arrondissement.** Cette nouvelle réunion publique marque une nouvelle étape du projet Bercy-Charenton. Le Conseil de Paris de novembre dernier a approuvé l'enrichissement des objectifs poursuivis, les modifications apportées au Plan-Guide, et les modalités de la nouvelle phase de concertation. Suite au travail des services en 2013, le projet a en effet subi deux évolutions majeures :

- . l'extension de son périmètre au secteur Léo Lagrange afin notamment de créer des logements et d'implanter un nouveau collège,
- . la décision du SYCTOM (Syndicat intercommunal de traitement des ordures ménagères) d'abandonner l'implantation d'un nouveau centre de tri à l'emplacement de la Gare de la Rapée.

Ces deux nouveaux éléments ouvrent une nouvelle phase de concertation et de dialogue avec les habitants du 12<sup>e</sup>, de Charenton-le-Pont et d'au-delà. En effet, ce projet a une portée métropolitaine. Cette entrée de Paris doit permettre de recréer du lien et des continuités urbaines entre la ville et ses alentours. La Mairie du 12<sup>e</sup> est attachée au respect du calendrier des travaux qui devraient commencer

d'ici quelques années. De premières réalisations verront le jour dans le cadre de cette mandature en 2020.

**Jean-Marie Brétilon, Maire de Charenton-le-Pont.** L'histoire et l'identité du site d'études sont marquées par les transports et la logistique urbaine. Paris et Charenton-le-Pont ont toujours été séparées l'une de l'autre : au 20<sup>e</sup> siècle, c'est le périphérique qui a notamment joué ce rôle. Aujourd'hui ce territoire est cadré par l'autoroute A4 et les chemins de fer. Les infrastructures routières sont envahissantes et notamment en bordure du fleuve qui aujourd'hui est inaccessible aux habitants. Le projet doit permettre de mieux mettre en valeur ce site.

L'extension du périmètre au secteur Léo Lagrange est une bonne initiative. Elle permettra de mieux répondre aux ambitions du projet dans un contexte où les terrains disponibles pour construire des logements et de l'activité sont rares. L'abandon du centre de tri par le SYCTOM qui libère le niveau inférieur de la Gare de la Rapée est une autre opportunité.

Le projet concerne fortement Charenton-le-Pont et en particulier le prolongement de la rue Baron-le-Roy qui représente un véritable coefficient multiplicateur de richesses entre les deux villes. La nouvelle rue permettra de revitaliser le secteur environnant, notamment en redonnant de la valeur à des terrains aujourd'hui inutilisés et en désenclavant le centre commercial Bercy 2 touché actuellement par la crise économique. Des immeubles de grande hauteur pourraient aussi être envisagés côté Charenton-le-Pont. La nouvelle rue Baron-le-Roy sera l'élément essentiel de la réussite de ce projet commun.

**Jean-Louis Missika, adjoint à la Maire de Paris chargé de l'urbanisme, de l'architecture, des projets du Grand Paris, du développement économique et de l'attractivité.** Bercy-Charenton est un projet métropolitain qui est porté par Paris et Charenton. La collaboration entre les deux villes est de qualité et les idées convergent. La rue Baron-le-Roy en sera le point de rencontre. Son prolongement permettra de surmonter la déchirure que représente aujourd'hui le boulevard périphérique et de rapprocher Bercy et Charenton.

Depuis 2013, il n'a pas été possible de revenir vers les habitants pour présenter les avancées du projet. La période récente a notamment été marquée par les élections municipales qui ont imposé un devoir de réserve. Toutefois, les études techniques menées par les services de la Ville ont continué. Elles ont permis de vérifier la faisabilité d'hypothèses de travail, de consolider le projet de Plan-Guide présenté en 2012-2013 et de préparer la concertation qui s'ouvre aujourd'hui. Deux idées nouvelles sont apparues : l'extension du périmètre de l'opération au secteur Léo Lagrange et la préservation d'une partie de la Gare de la Rapée inférieure. Un nouveau programme innovant doit être trouvé pour ce bâtiment.

La Maire de Paris attache une grande importance à la concertation. C'est un mode de gouvernance et une nouvelle manière de faire la ville qu'elle souhaite développer sur l'ensemble des grands projets parisiens, à l'image du budget participatif. De la discussion entre techniciens, élus et habitants doivent naître de nouvelles idées. L'outil numérique permettra d'atteindre cet objectif. Pour Bercy-Charenton, la mise en place d'une maquette 3D participative est aussi une idée à poursuivre.

Ce projet est un défi pour la Ville et ses partenaires : celui-ci doit être beau et innovant mais il faut aussi faire vite pour que les attentes et besoins des Parisiens trouvent une réponse rapide.

## **1. Point d'étape, par Françoise Souchay, sous-directrice de l'aménagement à la Direction de l'urbanisme de la Ville de Paris**

Plusieurs événements de concertation se sont tenus entre mai 2011 et mi 2013. Des ateliers thématiques ont, tout au long de cette période, permis de réaliser un diagnostic partagé du quartier, de travailler autour des notions de « durabilité » et de « mixité » du projet puis de réfléchir, sur la base d'une première version du Plan-Guide, à l'identité et aux espaces publics du futur quartier. En juin 2013, une journée Porte Ouvertes dans le parc de Bercy s'est tenue pour présenter le site, les avancées du projet et le travail des enfants effectué en janvier 2013.

Depuis 2012, plusieurs études techniques ont été réalisées. Elles ont tout d'abord permis d'intégrer les enseignements des événements de la concertation au Plan-Guide sur les questions de circulation, du devenir des activités présentes sur site, de la prise en compte de l'environnement, des nuisances sonores...

Les services de la Ville ont poursuivi le travail mené en collaboration avec les partenaires institutionnels du projet afin de vérifier la faisabilité de leurs propositions et projets et notamment : RFF (Réseaux ferrés de France) et SNCF, propriétaires des terrains ; le SYCTOM ; GEODIS (société possédant des locaux et menant des activités de logistique urbaine sur place) ; le STIF (Syndicat des Transports d'Ile-de-France).

Des études complémentaires sur différents aspects du projet ont également été réalisées : l'environnement (qualité de l'air, acoustique, relevés faune et flore...) ; le patrimoine (avenir de la Gare de la Rapée) ; les besoins en termes d'équipements publics.

## **2. De grands principes enrichis, par Stephen Barrett, architecte-urbaniste de l'équipe Rogers Stirk Harbour and Partners en charge du projet Bercy-Charenton**

### **2.1. Rappel**

*Le film présenté lors de la réunion publique du 18 octobre 2012 est diffusé et commenté par Stephen Barrett. Ce dernier rappelle les grands principes du projet Bercy-Charenton. Il est disponible sur internet [ici](#).*

### **2.2. De grands principes enrichis**

Les grands principes du Plan-Guide se sont enrichis sur différents aspects.

### **1. Le sol et les liens : les principaux espaces publics.**

- \* Aujourd'hui, le secteur est bien desservi par les transports en commun mais ceux-ci sont peu mis en réseau. Suite à plusieurs études menées par le STIF, le projet d'implanter une gare du RER D évoqué en 2012 a été abandonné. C'est l'option de créer un TCSP (Transport commun en site propre) qui a été retenue. Celui-ci circulera sur la rue Baron-le-Roy prolongée. Un réseau de rues et d'espaces verts facilitera la circulation des piétons et des cyclistes.
- \* Le nouveau sol naturel, accessible aux personnes à mobilité réduite (PMR) viendra connecter différents points du quartier qui aujourd'hui ne communiquent pas et présentent à certains endroits des différences de niveau d'environ 6 mètres. L'armature du quartier sera organisée autour de deux éléments structurants : le boulevard Poniatowski réaménagé et la rue Baron-le-Roy prolongée. Les espaces publics créés et les constructions le long de ces deux axes importants offriront des ouvertures et des points de vue sur le grand paysage (notamment ferroviaire).
- \* Les obstacles liés aux activités ferroviaires et logistiques du site sont nombreux et devront être négociés pour permettre une bonne cohabitation entre infrastructures et vie de quartier. Les passages sous l'estacade, futur ouvrage ferroviaire reliant les gares de Bercy/Lyon au faisceau Austerlitz devront notamment être bien travaillés.
- \* La rue Baron-le-Roy prolongée, axe majeur, aura la qualité d'une rue parisienne, à la fois animée et agréable pour le piéton. Toute une série de places et d'espaces publics accompagneront les habitants dans leurs déplacements : passerelle franchissant le faisceau ferré, la petite ceinture réaménagée, un jardin au cœur du quartier en balcon sur la Seine,...

### **2. Le profil urbain : un cœur dense, des espaces verts libérés.**

- \* Les emprises constructibles dans le périmètre du projet sont limitées et/ou fortement contraintes : peu sont situées en pleine terre. Ainsi le programme de l'opération distribué sur de rares emprises doit dégager une certaine valeur pour équilibrer le coût de la transformation de ce territoire complexe et contraint. C'est le cadre de travail.
- \* Le nouveau front urbain compris entre la berge de la Seine et le faisceau ferré sera perméable et respectueux de ses voisins, ses transitions avec les quartiers environnants seront douces et progressives. A plus grande échelle, le futur profil urbain dialoguera avec les berges du 13<sup>e</sup> arrondissement et offrira une nouvelle entrée dans Paris.
- \* L'intensité urbaine créée en cœur de quartier permet de libérer au sol des espaces "(ou)verts" et généreux qui deviendront les lieux de rencontre et d'interactions du futur quartier.

### **3. Un programme équilibré : le périmètre de l'opération prolongé.**

- \* Dans le Plan-Guide de 2012, le point d'équilibre entre création de logements et d'activités était difficile à trouver. En effet, les nuisances sonores liées aux voies ferrées imposaient l'implantation d'un nombre plus importants d'immeubles de bureaux pour faire « écrans » aux habitations en bordure de voie. Il fallait trouver un moyen de rééquilibrer l'opération en faveur du logement.

- \* L'extension du périmètre au secteur Léo Lagrange a offert une nouvelle perspective à l'opération : des logements seront créés ; l'offre sportive actuelle sera maintenue et modernisée ; un collège ainsi qu'une bibliothèque seront implantés ; certains espaces extérieurs pourront être ouverts au public.
- \* Le secteur sera réaménagé dans l'esprit et la continuité urbaine, paysagère et écologique du futur quartier.

#### **4. Les services urbains : l'hôtel de logistique, et suite à l'abandon du centre de tri, l'avenir de la Rapée Inférieure.**

- \* Le paysage de la Rapée est déterminé par son histoire et ses infrastructures liées au chemin de fer. Le projet a pour principe de célébrer ce « déjà-là » : la Petite Ceinture, le faisceau ferroviaire, le bastion, la poésie et le mouvement des trains.
- \* La Gare de la Rapée est également un atout essentiel de ce patrimoine ferroviaire qui est aujourd'hui très peu visible. L'abandon du projet de centre de tri par le SYCTOM ouvre de nouvelles opportunités pour le projet urbain : dimensions et volume, activités existantes, patrimoine... Comment révéler ce potentiel dans le Plan-Guide ? Comment le rendre accessible aux usagers et habitants du futur quartier ?
- \* La Gare de la Rapée pourrait devenir un futur lieu parisien intrigant.

#### **5. Un projet durable : quelques exemples.**

- \* Le maintien et le développement de la biodiversité sur le secteur de Bercy-Charenton passent par le renforcement et la création de couloirs écologiques à l'intérieur du futur quartier, entre le Bois de Vincennes, le Parc de Bercy et la Seine, et bien au-delà. Cet enjeu se joue à l'échelle métropolitaine.
- \* Ces espaces verts reliés, continus et accessibles sont composés de strates végétales spécifiques qui permettent le développement, la circulation et la cohabitation de différentes espèces animales.
- \* Bercy-Charenton est concerné par le risque d'inondation. Toutefois la création d'un nouveau sol naturel permet de garantir une desserte de l'ensemble des programmes au-dessus des « Plus Hautes Eaux Connues ».
- \* Les études récentes ont également portées sur le traitement des eaux pluviales. Comment limiter au maximum le rejet des eaux de pluie dans la Seine ? Il faut permettre l'absorption des eaux pluviales directement dans le sol naturel en équilibrant la répartition des revêtements perméables (terre végétale) et imperméables (enrobés). Le projet proposera également l'implantation de bassins paysagers à certains endroits du quartier. Cet aspect du projet doit être pris en compte car il influence en grande partie le dessin des espaces publics du quartier et leur végétalisation.

Le Plan-Guide a évolué mais il est resté fidèle à ses grands principes. Depuis 2012, les propositions se sont ajustées et deux sujets doivent aujourd'hui être retravaillés en concertation avec les habitants : l'extension du périmètre au secteur Léo Lagrange et le devenir de la Gare de la Rapée.

### 3. Le calendrier à venir

#### 3.1. Les prochaines étapes de la concertation par Pierre-Antoine Tiercelin, agence Ville Ouverte en charge de la concertation

Une nouvelle étape de la concertation s'ouvre dès aujourd'hui. De janvier à mars 2015, elle permettra d'approfondir avec les Parisiens les grands objectifs du projet et d'enrichir le contenu des évolutions du Plan-Guide en prenant en compte les attentes et besoins de tous. Les deux sujets soumis au débat sont l'extension du secteur Léo Lagrange et le devenir de la gare de la Rapée.

Une visite sera organisée sur chacun de ces deux sites à la fin du mois de janvier 2015. Deux ateliers en salle auront également lieu en mairie du 12<sup>e</sup> pour approfondir en tables rondes ces aspects du projet. En mars, une réunion publique restituera les enseignements de cette concertation. Un bilan sera effectué et constituera une des pièces du dossier de création de la ZAC (Zone d'Aménagement Concertée) qui sera voté début 2016 pour passer en phase plus opérationnelle.

#### 3.2. Le calendrier des travaux par Claude Praliaud, directeur de l'urbanisme de la Ville de Paris

Sous-réserve des résultats de la concertation et des décisions qui seront prises en 2015-2016, 2017 marquera le commencement des phases pré-opérationnelles qui prépareront les futurs travaux. Dès 2018, le prolongement de la rue Baron-le-Roy ainsi que la construction des premiers logements pourront débuter, marquant ainsi la volonté politique d'accélérer ce projet urbain. L'horizon 2030 pour la livraison du quartier paraît lointain. Mais, pour exemple, les réflexions sur la ZAC Paris-Rive-Gauche ont commencé en 1991. En affichant ce calendrier, nous répondons à la demande d'accélération du rythme de travail pour offrir au plutôt, aux Parisiens, de nouveaux logements, équipements publics, espaces verts, lieu d'emploi.

**Catherine Barratti-Elbaz, Maire du 12<sup>e</sup> arrondissement**, précise que le Plan-Guide correspond à une première esquisse du projet et notamment sur le secteur Léo Lagrange. C'est la démonstration de ce que nous pourrions faire. Les images qui ont été montrées ce soir ne sont pas figées. La phase de concertation de 2015 doit permettre d'en rediscuter ensemble. Elle rappelle également que, lors du vote de l'extension du périmètre du projet au secteur Léo Lagrange au Conseil de Paris de novembre dernier, les élus de la majorité ont porté un vœu pour que soit intégré à la réflexion sur son aménagement l'implantation d'une piscine qui manque aujourd'hui et qu'il serait pertinent d'intégrer au projet.

## 4. Questions-Réponses

*Pour faciliter la lecture du document, les questions et contributions des participants ont été regroupées par thèmes. Elles sont écrites en italique dans le document.*

### Aménagement du secteur Léo Lagrange

- [Un membre du comité Olympique et du comité de Paris de tir à l'arc] L'extension du périmètre du projet au secteur Léo Lagrange inquiète le mouvement sportif. Le Stade Léo Lagrange est un fleuron du sport parisien. Ce stade est utilisé par de nombreux scolaires et Parisiens. C'est un des deux grands stades du 12<sup>e</sup>. Les travaux seront sûrement de longue durée et privera de nombreuses personnes de leurs activités sportives. Ces équipements seront-ils conservés ?*

**Catherine Barratti-Elbaz, Maire du 12<sup>e</sup> arrondissement.** Le projet d'aménagement permettra d'améliorer l'accueil des sportifs mais aussi des spectateurs. La concertation en 2015 devra notamment être menée avec les utilisateurs du stade. Le stade Léo Lagrange ne sera pas fermé car c'est un équipement très utilisé. Le maximum sera fait pour que les travaux durent le moins longtemps possible. Le Bois de Vincennes et ses espaces sportifs, il est vrai moins accessibles que le stade, pourront constituer une offre complémentaire lors des travaux. Jean-Louis Missika, adjoint à la Maire de Paris, ajoute que la direction de l'urbanisme étudiera les possibilités à proximité du secteur.

### Devenir de la Gare de la Rapée

- [Un membre du collectif Baron-le-Roy] Actuellement dans le tunnel de la Gare de la Rapée, il existe des artisans. Nous ne souhaitons pas être gommés. Il ne faut pas oublier d'inclure nos activités au projet qui sont devenus rares dans Paris. Près de 200 personnes travaillent dans les souterrains.*
- [Une conseillère du quartier de Bercy, habitante de la rue Baron-le-Roy] Il est important de tenir compte des activités existantes. Par exemple, dans un quartier du 13<sup>e</sup>, le bâtiment d'un collectif d'artistes a été conservé. Cela doit être pareil dans ce projet notamment concernant le stade.*
- Je soutiens le maintien du tunnel et des artisans, et du développement d'un emploi productif sur ce site. L'intermodalité des transports permettrait de mettre en place une logistique du dernier kilomètre.*

**Catherine Barratti-Elbaz, Maire du 12<sup>e</sup> arrondissement.** Aujourd'hui des locaux la Râpée (gare inférieure et supérieure) sont loués à des artisans. Certains servent de lieu de stockage. Les artisans, liés aujourd'hui par des baux précaires à la SNCF, pourraient notamment être relogés de manière plus durable sur site ou sur d'autres emprises à l'échelle du territoire parisien en fonction des activités. La prise en compte de l'existant est une donnée du projet et du travail de concertation à mener en 2015.

**Jean-Louis Missika, adjoint à la Maire de Paris.** Une partie des voutes de la Râpée inférieure doivent être conservées. L'implantation d'activités artisanales et logistiques est un pré-requis du projet. Un vœu a d'ailleurs été porté en ce sens au conseil de Paris par Nicolas Bonnet, conseiller de Paris et président du groupe PCF. La Ville est désormais prête à regarder en détail les modalités concrètes de cette implantation et de leur relation au quartier : par le fer, la route et/ou le fleuve ?

- . *[Un membre du collectif pour un musée des transports à Paris] Premièrement, le secteur est marqué par la logistique. La Gare de la Rapée inférieure pourrait accueillir un musée innovant des transports de Paris. Un peu à l'image du London Transport Museum qui accueille 350 000 visiteurs par an. Pour nous, le lieu lui-même est un musée à ciel ouvert puisqu'on y voit le fleuve, la route et le rail. Le musée pourrait favoriser les innovations.*
- . *Deuxièmement, en tant que collectif, nous sommes en faveur du développement de transports respectueux de l'environnement. Faire que le diesel, et notamment les poids lourds, ne pénètrent plus dans Paris est un objectif de la Ville. La Gare de la Rapée pourrait servir de centre de distribution urbain pour les fruits, les légumes, le vin, dans la mesure où c'est un frigo naturel. Elle permettrait un acheminement efficace et propre des marchandises vers le centre de Paris par l'utilisation de véhicules propres électriques ou fonctionnant au gaz naturel.*
- . *Troisièmement, la Gare de Bercy jouxte la Petite Ceinture. Dans notre collectif, nous pensons qu'il faut continuer à l'utiliser pour des transports légers et innovants ce qui permettrait par exemple d'avoir un tram fret en direction du 13<sup>e</sup> et du 12<sup>e</sup>. Le secteur deviendrait un musée roulant où l'expérimentation et l'innovation joueront un rôle important.*

**Jean-Louis Missika, adjoint à la Maire de Paris.** L'idée de créer un musée ferroviaire en lien avec la Petite Ceinture est intéressante et pourra être étudiée. Pour information, les négociations avec RFF autour du réaménagement de la Petite Ceinture avancent. Il serait notamment possible de créer un accès public à cet espace tout en préservant son caractère ferroviaire. La réversibilité des aménagements est au cœur des discussions. Des solutions juridiques doivent être trouvées. Un retour vers les habitants à ce sujet sera possible au premier trimestre de l'année 2015.

### Nuisances liées à la circulation automobile

- . *[Un habitant du 12<sup>e</sup>] Que sera-t-il fait pour améliorer les conditions de vie des riverains de l'échangeur de Bercy ? La pollution est un gros problème pour les habitants. L'A86 a toujours coupé la ville de Charenton-le-Pont de ses racines que sont la Seine et la Marne.*
- . *J'estime qu'il faudrait fermer l'autoroute A4.*
- . *Derrière le secteur Léo Lagrange, un tronçon du boulevard périphérique coupe le bois de Vincennes en deux. Est-il prévu de couvrir cette partie de l'infrastructure ?*

**Jean-Marie Brétilon, Maire de Charenton-le-Pont.** Les nuisances et la pollution sur l'A4 sont importantes : 260 000 véhicules par jour utilisent cette infrastructure et quasiment autant de voitures fréquentent le boulevard périphérique. Quatorze villes de la région Île-de-France ont lancé une étude qui vise à examiner les possibilités de transformer l'A4 en boulevard urbain en faisant notamment circuler une ligne de transport public. Un métro-câble survolant et reliant Charenton à Paris serait également une idée pour faciliter les relations entre les deux villes. Aujourd'hui, pour rejoindre Paris, les habitants de Charenton-le-Pont, n'ont pas d'autres choix que d'emprunter trois lignes de bus ou leur voiture.

**Stephen Barrett, architecte-urbaniste.** Dans les premières réflexions, rien n'a été interdit pour imaginer les futurs possibles de l'échangeur et de l'A4. Mais cette infrastructure a un rôle important dans le système actuel. Le transformer aurait également englouti l'ensemble du budget du projet. Mais le Plan-



Guide ne met pas cette question de côté. A court terme, il propose une transformation paysagère de l'échangeur qui vise à adoucir les nuisances, filtrer le bruit et améliorer la vue sur cet espace. A long terme, le Plan-Guide anticipe l'apaisement de la circulation sur l'autoroute A4. Le projet propose un accès du futur quartier aux berges de Seine en passant par les quais de Bercy qui pourrait accueillir un passage piéton.

**Catherine Barratti-Elbaz, Maire du 12<sup>e</sup> arrondissement.** Il n'est pas question de couvrir le périphérique. En revanche, nous avons demandé qu'une étude soit réalisée pour examiner la suppression de la bretelle du périphérique devant la pelouse de Reuilly qui n'est pas très fréquentée et qui constitue une coupure entre le bois et les espaces verts existants.

### La question du logement dans le projet

- . *[Une conseillère du quartier de Bercy et habitante de la rue Baron-le-Roy] A Paris, de nombreuses personnes attendent un logement. Le projet sera utile à beaucoup de gens. Il faut toutefois faire attention à bien réaliser plus de logements que de bureaux.*
- . *[Un conseiller du quartier Bel-Air nord] Pour qui sera créé ce nouveau quartier ? Sera-t-il destiné à des personnes très aidées comme aux Batignolles ou à des personnes aisées qui pourront payer très cher les mètres carrés ? L'accession à la propriété ne doit pas être réservée aux personnes qui gagnent plus de 10 000 € par mois. Il faut éviter le grand écart.*
- . *[Un habitant du 12<sup>e</sup> arrondissement] Dans le projet, les bureaux sont-ils uniquement placés dans les grandes tours et les logements dans les plus petits immeubles ?*
- . *La proportion de 50% de logement social a été avancée. Je trouve ce chiffre trop bas. Je souhaite préciser également que le logement social, comme j'ai pu l'entendre ce soir, n'est pas une forme d'assistantat.*
- . *On parle aujourd'hui trop peu de l'importance du logement et des nuisances sonores.*

**Catherine Barratti-Elbaz, Maire du 12<sup>e</sup> arrondissement.** L'objectif de la Ville de Paris est de créer 10 000 logements par an pendant les six années de la mandature. Le 12<sup>e</sup> doit également prendre sa part et participer à cet effort. Aujourd'hui, la création de logement dans le cadre de l'opération se situe autour de 47%. Le projet vise à éviter de créer un clivage entre personnes aisées et en difficulté. Au moins 50% des logements auront un statut social ce qui comprend également le logement pour les étudiants et les jeunes travailleurs. 20% des logements seront dédiés aux classes moyennes (le statut de logement intermédiaire). Les autres logements auront un statut privé.

### La question des transports en commun dans le projet

- . *[Président de l'association Orbital] Ma première suggestion est de rouvrir la station de la porte de Charenton sur le RER D qui permettrait une correspondance avec le tramway T3 et la ligne 8 du métro ainsi que de créer une autre station, au centre du projet, en correspondance avec la ligne D et le futur métro automatique sur la Petite Ceinture que j'appelle de mes vœux. Il est nécessaire de désenclaver le quartier. Si vous êtes connectés au RER D, vous serez connectés à la métropole du Grand Paris.*
- . *Un réaménagement de l'autoroute A4 avait été envisagé notamment pour faire circuler une ligne de transport en commun sur la rive droite. Une suite sera-t-elle donnée à cette proposition ?*

- . *Une attention doit être portée à l'amélioration du réseau de bus actuel. Le site est très mal desservi. Il serait notamment utile d'envoyer la ligne de bus 180 venant de Villejuif vers le tramway T3 à défaut d'un terminus au terminus du métro qui sert aujourd'hui assez peu. La Petite Ceinture a toujours un intérêt ferroviaire car le directeur de RFF a récemment fait savoir sa volonté qu'une solution de transport y soit étudiée.*

**Stephen Barrett, architecte-urbaniste.** L'implantation d'une station du RER D serait un atout indéniable pour connecter le quartier à la métropole. Mais les emprises nécessaires pour créer la station ne sont pas suffisantes pour respecter les nouvelles normes de sécurité et d'accueil des voyageurs. Le prix aurait été trop élevé. Son financement se serait réalisé en défaveur d'autres territoires du Grand Paris.

**Françoise Souchay, sous-directrice à l'aménagement.** Des études ont été menées par le STIF au sujet des différentes hypothèses de l'offre en transport public. La ligne de TCSP (ligne 24) sur la rue Baron-le-Roy prolongée a été estimée suffisante pour répondre aux besoins générés par l'arrivée des futurs habitants.

### Prolongement de la rue Baron Leroy

- . *[Un habitant du 12<sup>e</sup> arrondissement] Un TCSP sera créé le long de la rue Baron-le-Roy prolongée. Une desserte plus locale sera-t-elle également envisagée ?*
- . *Le tracé de la rue Baron-Le-Roy prolongée débouche aujourd'hui sur des entrepôts. Que deviendront-ils ?*

**Stephen Barrett, architecte-urbaniste.** Le défi avec le prolongement de la rue Baron-le-Roy est de créer des connexions où aujourd'hui il n'y en a pas, notamment dans le franchissement du périphérique. Par sa forme et sa position, la rue Baron-le-Roy créera aussi des connexions généreuses à l'échelle locale.

**Jean-Marie Brétilon, Maire de Charenton-le-Pont.** Je souhaite personnellement que la rue Baron-le-Roy n'accepte sur son tracé que des transports en commun, véhicules de secours, piétons ou cyclistes. Elle ne doit pas devenir une voie de shunt pour les automobilistes de l'A4 souhaitant se rendre à Paris par Charenton-le-Pont.

**Françoise Souchay, sous-directrice à l'aménagement.** Le secteur des entrepôts présents au débouché de la futur rue Baron-Le-Roy sur la ville de Charenton-le-Pont pourra faire l'objet d'un nouveau développement urbain.

### Le projet et ses voisins

- . *[Une habitante du 314, rue de Charenton] La rue de Charenton est une rue très fréquentée que je traverse tous les matins avec mon enfant de 3 ans. Notre petit triangle d'immeuble est inclus dans le périmètre de l'opération. J'aimerais savoir en quoi cela va nous impacter ? Les aménagements de la passerelle en pas japonais au dessus des faisceaux ferrés nécessiteront la démolition d'un immeuble situé à côté du mien. Comment cela se passera-t-il ?*

**Françoise Souchay, sous-directrice à l'aménagement.** Les immeubles du 314, rue de Charenton ne seront pas impactés par le projet. Toutefois, les espaces publics et le boulevard aux abords de ces

immeubles seront réaménagés et notamment les trottoirs longeant la voie SNCF. Des traversées pour améliorer les liaisons entre le nouveau quartier et le stade Léo Lagrange seront créées.

**Stephen Barrett, architecte-urbaniste.** La future passerelle qui enjambera les voies ferrées sera agrémentée de pas japonais végétalisés qui ponctueront le chemin de serres et de jardins. Cette passerelle permettra de désenclaver les berges nord en proposant un accès direct à la station de métro "Cours Saint-Emilion".

### Intensité et paysage urbains

- . *[Une habitante du 314, rue de Charenton] J'aimerais savoir quel impact le projet aura sur la sécurité et la tranquillité des riverains. Je me pose des questions sur la hauteur des immeubles prévus. A combien de mètres ce mur d'immeuble se montera devant mes fenêtres ?*
- . *[Un habitant du quartier] Les constructions de grande hauteur sont souvent dures et cassent le paysage. A combien de mètres culmineront les futurs immeubles ?*
- . *[Un habitant du 12<sup>e</sup> arrondissement] L'hypothèse de construction d'une tour au milieu de l'échangeur a-t-elle déjà été envisagée ?*

**Stephen Barrett, architecte-urbaniste.** Le secteur entre le boulevard Poniatowski, le périphérique et le cimetière de Valmy est très contraint. Générer des mètres carrés constructibles dans ce périmètre pour créer des recettes est un vrai défi. Le projet propose de gérer les transitions avec les quartiers voisins c'est à dire que la hauteur des futures constructions sera concentrée au centre du nouveau quartier et diminuera progressivement à l'approche des immeubles existants. Des espaces entre les nouveaux bâtiments généreront des perspectives et des vues vers la Seine. A ce niveau des voies, les faisceaux ferrés sont très larges (près de 200 mètres) : la mise à distance avec le bâti existant sera conséquente. Dans le Plan-Guide, la crête du bâtiment le plus haut s'élève à 180 mètres. Ces hauteurs dialoguent avec les immeubles présents et en projet sur la rive gauche dans le 13<sup>e</sup> arrondissement. Elles doivent être jugées dans ce cadre plus large.

La Ville est consciente que les constructions hautes ne font pas consensus mais la hauteur a un rôle à jouer à l'échelle métropolitaine notamment dans la maîtrise d'un étalement urbain à la fois consommateur en ressources et en terres agricoles. Elle constitue une réponse à l'avenir durable de la métropole. La réussite d'un projet de tour de grande hauteur dépend pour beaucoup de la relation du pied de l'immeuble avec l'espace public alentour : à Londres le rez-de-chaussée d'une tour réalisée par l'agence Rogers and Stirk Harbour propose un espace ouvert et accessible au public.

Pour rappel, c'est en intensifiant les constructions au cœur du quartier que le Plan-Guide peut créer de grands espaces ouverts au sol. *Une alternative aurait consisté à couvrir l'ensemble du territoire avec des bâtiments d'une hauteur moyenne de manière plus homogène au détriment des espaces publics du site.*

**Jean-Louis Missika, adjoint à la Maire de Paris.** Réaliser des immeubles de grande hauteur dans ce projet s'inscrit dans la stratégie urbaine de la Ville de Paris qui vise notamment à inventer de grands signaux architecturaux pour la Métropole. Cette stratégie n'a rien à voir avec celle de la Ville de Londres

qui voit se construire actuellement 276 projets d'immeubles de grande hauteur. A Paris, nous souhaitons ériger quelques gestes architecturaux qui signaleront les nouvelles centralités de la Métropole. A Bercy-Charenton, cinq (6 ?) immeubles de grande hauteur sont prévus dans l'état d'avancement du Plan-Guide actuel. C'est une bonne chose que M. Brétillon ait également évoqué la possibilité de construire en hauteur sur son territoire.

**Jean-Marie Brétillon, Maire de Charenton-le-Pont.** La ville durable n'est pas celle qui s'étale et qui grignote petit à petit les campagnes. Aujourd'hui la ville est une ville en hauteur. Il est regrettable que nos grands architectes comme Nouvel ou Portzamparc construisent à Barcelone, à Dubaï ou à New York. A l'échelle du périphérique ou de l'échangeur autoroutier, les immeubles de bureaux ou d'activités doivent fonctionner comme des signaux.

**Stephen Barrett, architecte-urbaniste.** Nous avons étudié la possibilité de créer un bâtiment de grande hauteur au milieu de l'échangeur de l'A4. Mais il nous a semblé plus important de travailler la composition d'une berge ferroviaire perméable avec des immeubles de grande hauteur comme élément important du futur profil urbain du quartier.

### Dispositif de concertation

- . *[Un conseiller du quartier de Bercy] Quelles seront les conditions de travail lors des ateliers de concertation ? Pourra-t-on disposer de documents écrits en amont ? Sur quels points particuliers attendez-vous notre avis ? Par exemple sur la Gare de la Rapée, quels choix nous seront ouverts sur la modification du projet précédent ?*
- . *Le périmètre soumis à discussion est différent de celui proposé en 2012. Il y a un problème de méthode. Jamais nous n'avons été concertés sur cette décision. On réduit l'espace de respiration. On grignote cet espace vert. La décision est prise.*

**Françoise Souchay, sous-directrice à l'aménagement.** Le diaporama de cette réunion publique sera mis en ligne et sera disponible en téléchargement sur Paris.fr dès la fin de cette semaine.

**Jean-Louis Missika, adjoint à la Maire de Paris.** L'extension du périmètre au secteur Léo Lagrange est un nouveau sujet qui a été identifié par les services de la Ville. Les études démographiques ont montré la nécessité de créer un nouveau collège d'une vingtaine de divisions et d'une nouvelle bibliothèque. La question de l'élargissement de la zone de l'opération au secteur Léo Lagrange s'est donc posée pour intégrer ces nouvelles données. La méthode n'a donc pas changé : après différentes études, le périmètre a évolué ; la proposition a été faite au Conseil de Paris qui a voté favorablement l'extension comme cela avait été le cas pour le précédent périmètre.

La Gare de la Râpée inférieure est un site techniquement contraint. Elle revêt également un patrimoine intéressant. Les pistes pour sa transformation sont tout de même nombreuses : activités, logistique, ressourcerie... La Ville est en demande de propositions de la part des Parisiens sur l'utilisation ce nouveau lieu. Pour cette concertation, c'est l'imagination qui doit être aux commandes.

**Catherine Barratti-Elbaz, Maire du 12<sup>e</sup> arrondissement.** L'extension du périmètre au secteur Léo Lagrange va permettre de redynamiser cette partie de la ville et profitera aux habitants et aux commerçants actuels qui ne doivent pas être oubliés dans ce projet. Le nouveau collège bénéficiera aux nouveaux enfants du quartier Bercy-Charenton et également aux enfants des quartiers existants.

Aucun logement ne sera construit directement sur le stade qui sera maintenu dans le réaménagement. A travers la concertation, il s'agit notamment de définir ensemble comment reconstituer les liens avec le futur quartier ? La question du réaménagement de la parcelle récupérée à l'entrée du secteur Léo Lagrange suite à la démolition du foyer de migrants se posera également.

**Richard Bouigue, adjoint à la Maire du 12<sup>e</sup> arrondissement.** Le projet entre aujourd'hui dans une nouvelle étape qui nous mènera jusqu'aux travaux. Les évolutions seront de plus en plus visibles. Les deux sujets nouveaux que sont l'extension du périmètre et le devenir de la Gare de la Rapée seront travaillés en concertation avec les Parisiens. Une visite sur chaque site permettra de prendre la mesure du lieu et de retirer des éléments qui nourriront une phase de travail en atelier pour réaliser des propositions. Les associations notamment sportives, les conseils de quartier et les habitants sont invités à faire part de leurs propositions. En mars, une réunion publique fera la synthèse des enseignements. L'enquête publique qui se tiendra à la fin de l'année 2015 sera une autre occasion donnée aux habitants et aux associations pour transmettre leurs avis sur un projet plus avancé.

- . *[Nicolas Bonnet, conseiller de Paris et président du groupe PCF] On a besoin d'aller plus loin que des visites et des ateliers en termes de concertation pour ce projet et notamment avec les partenaires institutionnels du projet : la SNCF, la RFF, GEODIS... Le projet doit se nourrir des expertises de tous.*

**Jean-Louis Missika, adjoint à la Maire de Paris.** Nous sommes tout à fait ouverts à ce qu'un atelier au cours de la concertation prévue en 2015 soit spécialisé sur la question de la logistique et des transports urbains et de faire venir à ce titre les différentes parties-prenantes comme le SNCF, la RATP ou GEODIS. Le point de vue de chacun est très important sur cet aspect central du projet Bercy-Charenton.

### La logistique urbaine

- . *[Un salarié de l'entreprise GEODIS] A l'époque, Anne Hidalgo nous avait soutenus qu'il était hors de question que les salariés de GEODIS soient expulsés. Où en sont les discussions aujourd'hui ? Pouvez-vous revenir vers les salariés qui sont prêts à écouter vos propositions ?*

**Françoise Souchay, sous-directrice à l'aménagement.** Les études ont mené aux conclusions suivantes : GEODIS souhaite abandonner ses activités de distribution à l'échelle nationale sur le site mais y maintenir ses installations de livraison locale vers Paris. Le niveau 2 "embranché route" de la nouvelle halle logistique correspond à une partie des demandes de GEODIS. Toutefois, la surface qui leur a été proposée ne permet pas de répondre complètement à la totalité de leurs besoins. De leur côté, ils vérifient donc comment les surfaces de quais qui leur ont été attribuées peuvent être optimisées. De son côté, la Ville regarde s'il est possible de dégager des surfaces complémentaires dans le cadre de l'opération.

. *[Nicolas Bonnet, conseiller de Paris et président du groupe PCF] Il faut aller plus loin dans les études notamment concernant les activités de logistique urbaine et leur raccordement au fer et au fleuve. Au cœur de ce projet métropolitain se trouvent des questions liées à l'emploi, à la lutte contre la pollution et à l'activité économique auxquelles le développement de la logistique urbaine peut répondre. Pouvez-vous également préciser comment la question des crues et des inondations a été anticipée dans le projet ?*

**Stephen Barrett, architecte-urbaniste.** Les partenaires ferroviaires ont été associés dès l'origine du projet pour concilier au mieux les besoins de chacun. Le maintien des activités logistiques est un acquis du projet aujourd'hui. L'hôtel logistique prévu doit relier le fer et la route. La connexion au fleuve avait été imaginée dans le cadre de l'implantation du centre de tri du SYCTOM (option aujourd'hui abandonnée). L'embranchement au tram serait possible. L'innovation est un aspect important des propositions réalisées sur ce thème.

**Jean-Louis Missika, adjoint à la Maire de Paris.** La question de la logistique urbaine ne doit pas uniquement être regardée à travers le prisme de Bercy-Charenton. Avec Christophe Najdovski, adjoint à la Maire chargé des questions relatives aux transports, à la voirie, aux déplacements et à l'espace public, nous animons la charte de la logistique urbaine durable. Plusieurs projets existent à l'échelle parisienne et métropolitaine : Chapelle International, Hébert, Entrepôt Ney. Un schéma d'orientations de la logistique urbaine durable et de proximité qui intègre la question du fer, du fleuve et du dernier kilomètre est en cours de réflexion. Une activité logistique significative sur le site de Bercy-Charenton est souhaitée et activement recherchée.

### Vie quotidienne

. *[Une habitante de la rue de Bercy] Ce projet est ambitieux. Toutefois, au quotidien, les riverains du parc de Bercy font face à des nuisances importantes. Entre 10 à 40 personnes selon les saisons squattent les pelouses du parc mais rien n'est fait pour contrer cela (propreté, graffiti, drogue...).*

**Catherine Barratti-Elbaz, Maire du 12<sup>e</sup> arrondissement.** Un travail a été entamé avec la nouvelle commissaire du 12<sup>e</sup> arrondissement. Les effectifs de police interviennent régulièrement dans le parc pour mettre fin aux trafics. De premières interpellations et arrestations ont eu lieu. Les équipes de propreté ont aussi été mobilisées afin de maintenir la qualité de cet espace vert et sa fonction d'accueil de toutes les familles.

## Conclusion de la réunion

**Jean-Marie Brétilon, Maire de Charenton-le-Pont.** Le nombre de paramètres à la fois humains, économiques et urbains dont il faut tenir compte est considérable sur ce projet. La crise économique actuelle complexifie d'autant plus leur mise en œuvre. Il y a notamment peu de maîtrise foncière de la Ville sur les terrains. Cela nécessite de mener des négociations importantes avec les partenaires. De nombreuses difficultés sont encore à vaincre. Si la Métropole du Grand Paris ne facilitera pas pour les maires la gestion de la vie de leur commune (logement, foncier, économie), elle prend toutefois tout son sens sur un projet de cette nature. C'est uniquement à travers cette grande entité qu'il sera possible de répondre aux défis posés.

**Catherine Barratti-Elbaz, Maire du 12<sup>e</sup> arrondissement.** Les propositions évoquées ce soir seraient impossibles sans une volonté politique forte de rééquilibrage entre l'est et l'ouest de Paris, de diminution des nuisances vécues par les habitants et d'optimisation des espaces de la ville. Pour être poursuivies, elles nécessitent des financements importants. C'est ainsi que la Maire de Paris a souhaité investir 10 milliards d'euros dans les six prochaines années de sa mandature. Le projet Bercy-Charenton bénéficiera de ces investissements et nous pouvons collectivement en être fiers. C'est un signal politique fort qui permettra de relancer la dynamique économique et l'emploi dans Paris. Nous vous donnons tous rendez-vous pour les prochaines étapes de la concertation et en particulier pour les visites qui seront très éclairantes.