

Enseignements et enjeux du diagnostic

**Aménagement du secteur
Bercy Charenton, Paris 12ème**
28 Novembre 2011

Rogers Stirk Harbour + Partners
Ateliers Jean Nouvel
Trévelo & Viger-Kohler
AREP Ville
Ingérop
Michel Desvigne
Agence Franck Boulté
RFR

Ce diaporama a été présenté lors de la réunion publique du 28 novembre dernier à la Mairie du 12ème. Nous avons ajouté à chaque tête de chapitre, pour une meilleure compréhension des images, une synthèse des commentaires de l'équipe projet lors de cette réunion publique.

Méthode

Le Projet urbain Bercy Charenton présente un programme mixte, ambitieux d'environ un million de mètres carrés (1) dans l'hypothèse d'un quartier construit au-dessus des voies ferrées. Il pourrait sur cette base accueillir une population résidente d'environ 15 à 20 000 personnes, avec des besoins de déplacements et d'accès aux équipements du quartier.

L'Equipe projet a mis en place un processus de conception qui développe une vision ascendante technique (2) dont les objectifs sont de :

- Présenter un projet réalisable, dont les principes se fondent sur l'analyse de l'existant et sur un bilan d'aménagement équilibré.
- Construire une vision partagée afin que ce projet soit durable dans le temps
- Développer une logique consensuelle, c'est-à-dire expliquer les choix et en débattre.
- Proposer un cadre évolutif qui peut s'adapter dans le temps et non un résultat, en essayant d'anticiper l'avenir.

La concertation sur le projet se nourrit des ateliers participatifs, des échanges avec de nombreux acteurs techniques et des débats internes à l'équipe projet, entre experts ayant une expérience forte, comme Jean Nouvel, Richard Rogers. Cette collaboration multidisciplinaire permet de développer une vision équilibrée du site et du projet.

(1) Hypothèse de départ, issue des études antérieures

(2) Suite à la collecte des contraintes, des projets et des éléments de programmes, l'Equipe Projet propose une analyse et des choix d'hypothèses accompagné d'un argumentaire détaillé, à partir d'un travail technique précis.

Quelques points forts du diagnostic du site :

- Une histoire riche liée à l'activité viticole, ferroviaire et logistique.
- Une relation forte avec les territoires voisins, des vues importantes : des quartiers se construisent de l'autre côté de la Seine. Quels sont les impacts de ces quartiers sur Bercy-Charenton ? Leurs relations ?
- Des enjeux liés au domaine ferroviaire (une grande majorité de l'empreinte du site appartient aujourd'hui à la SNCF ou RFF, partenaires qui sont associés à ce projet).
- Une analyse viaire et des questions de mobilité montre que ce site est mal desservi ; sa desserte doit être améliorée pour accueillir une population nouvelle.
- Des risques (exemple : les inondations de la Seine) sont à prendre en compte dans l'aménagement de ce futur quartier.
- Des potentiels énergétiques sont à explorer : géothermie, énergie solaire...
- La biodiversité et les espaces verts sont des atouts pour améliorer ce lieu (présence du Bois de Vincennes et du Parc de Bercy).

Bercy Charenton : Rappel de la feuille de route

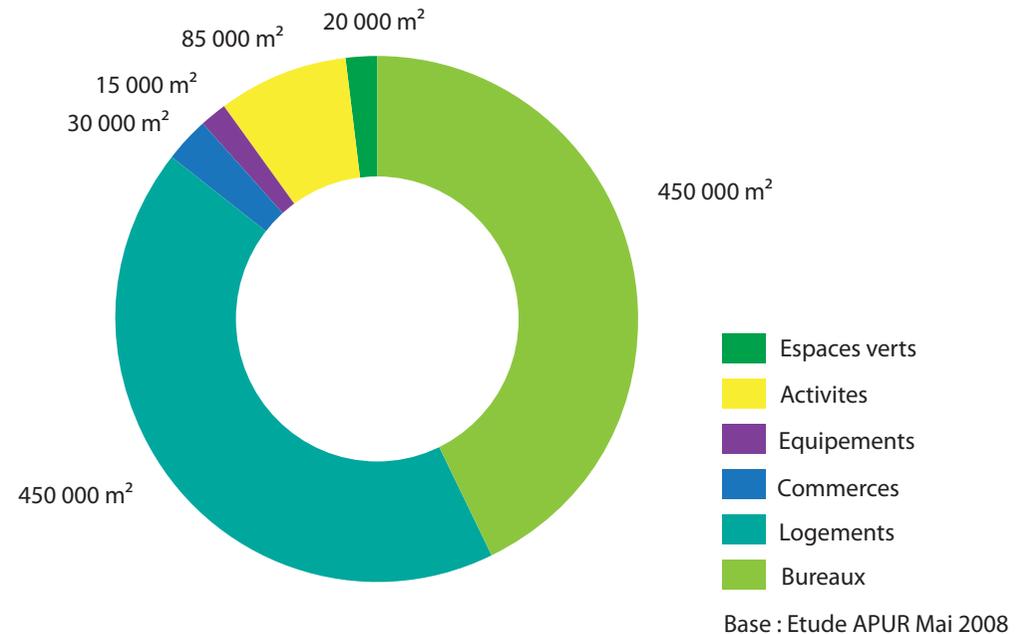
Un programme ambitieux, mixte, équilibré

Extraits délibération CP de juillet 2009

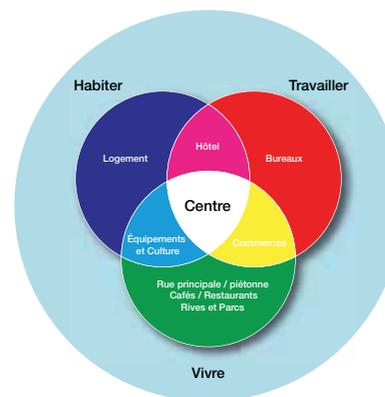
Objectifs:

- Améliorer les liaisons entre les communes de Paris et de Charenton-le-Pont ;
- Proposer une offre mixte de logements, de programmes à caractère économique, d'équipements publics et de services urbains
- Faciliter l'accueil de nouveaux modes de transports en commun
- Transformer l'environnement du site et les espaces publics
- ...programmes d'activité qui contribueront au développement économique et rééquilibrage de l'emploi à l'est de Paris.

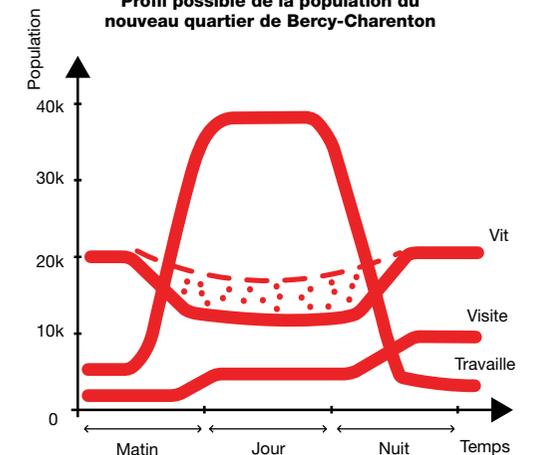
- ...tout en tenant compte des contraintes du site, permettre la réalisation d'immeubles de logements en nombre suffisant pour créer **une véritable mixité** avec les immeubles à vocation économique.
- L'offre de logements sera diversifiée pour accueillir une part importante de logements sociaux et de logements à loyer maîtrisé.
- 450 000 m² de logements et 450 000 m² d'immeubles d'activité.
- Équipements et commerces de proximité, des équipements de service urbain.
- Un centre de tri des déchets ménagers auquel pourrait être associée une base de fret dédiée aux échanges de marchandises route / rail."



Objectif : Mixité et équilibre du programme



Profil possible de la population du nouveau quartier de Bercy-Charenton



Méthodologie

Une vision "ascendante"

Un projet réalisable ancré dans l'analyse et dans les réalités du terrain

Des propositions viables - un bilan équilibré - malgré les défis du territoire

Une vision livrable - pas que des images...

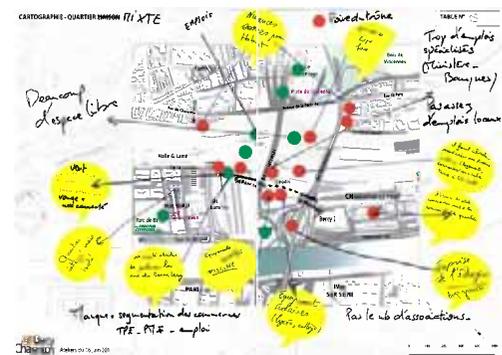
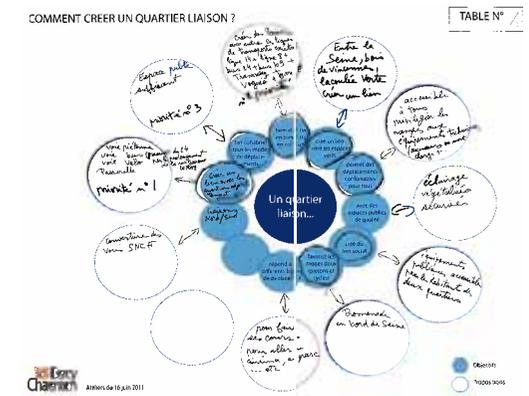
Une vision partagée, basée sur une appréciation consensuelle de la logique de transformation

Un processus participatif = un quartier durable

Un cadre évolutif et pérenne

Communiquer - une démarche participative, un dialogue Construire ensemble une vision

- Consulter l'ensemble des partenaires concernés par ce projet
- Contribuer au processus de détermination des objectifs partagés
- Traiter la question du temps ainsi que celle de l'espace
- Comprendre les leviers qui serviront à financer le projet
- Travailler vers le consensus
- Contribuer à la concertation
- Communiquer une vision cohérente
- Développer le cadre évolutif du projet

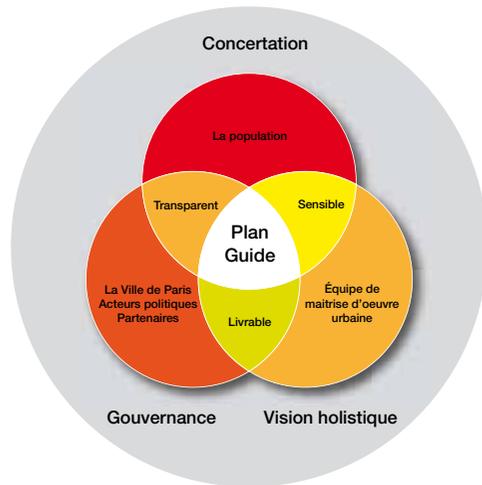


Acteurs et partenaires (Schéma évolutif)

Introduction du projet au public le 11 Mai 2011
Ateliers de concertation le 16 Juin 2011

Le travail d'une équipe de maîtrise d'oeuvre urbaine multidisciplinaire, un processus en cours

- Écouter
- Éviter des solutions imposées
- Travailler dans un esprit de collaboration multidisciplinaire
- Développer un plan guide qui sert de cadre qui structure les interventions et les priorités
- Assurer la souplesse dans le temps de ce plan
- Concevoir une vision qui peut se réaliser progressivement
- Réaliser de la valeur rapidement
- Maîtriser le détail ainsi que la grande échelle

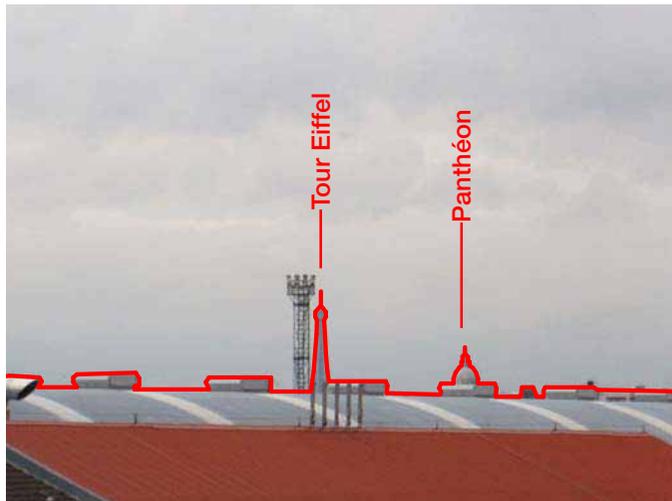


Des réunions hebdomadaires et des ateliers de travail à Londres et à Paris - un projet développé en équipe

A ce jour... Conversations, collecte d'informations, analyse...



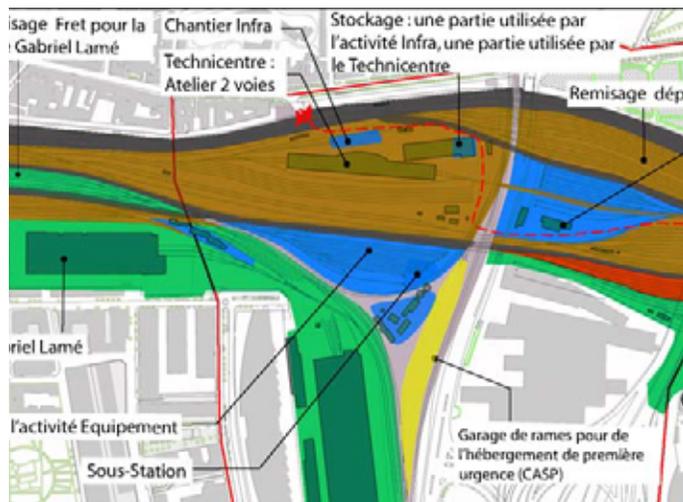
Histoire



Etat des lieux



Contexte programmatique



Domaine ferroviaire



Analyse viaire



Analyse mobilités

Synthèse du diagnostic 1

La transformation du territoire
Contraintes
Création de valeur

Construire un aménagement durable et pérenne.

C'est créer de la valeur sur ce territoire. Comment modifier un tel site ? Comment équilibrer les dépenses et les recettes ? Comment concrétiser toutes les ambitions partagées dans les ateliers participatifs ? Comment construire un quartier sur des emprises occupées par des lignes ferroviaires ?

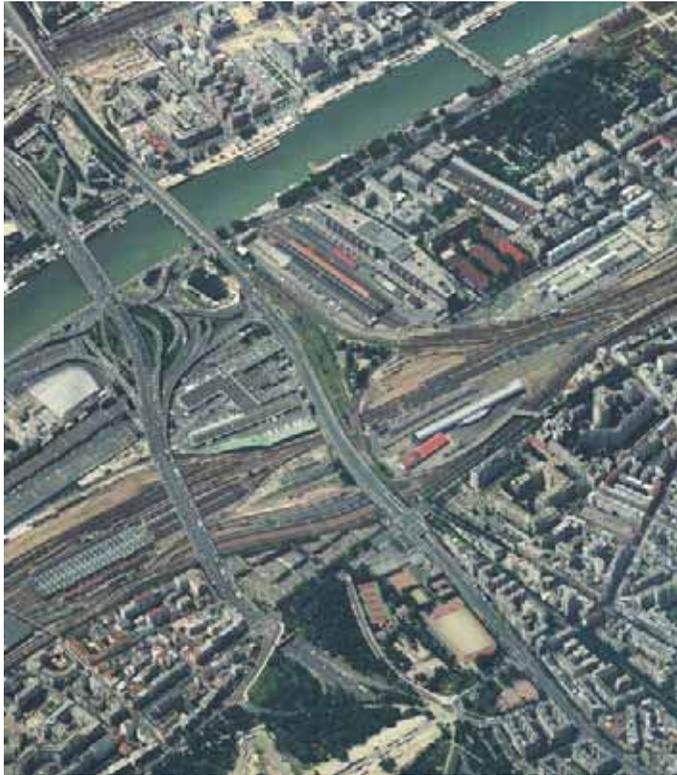
Pour réaliser une transformation radicale sur ce site « impossible », il faudra générer des recettes immobilières.

Quelques pistes :

- Comment maîtriser les interfaces avec le domaine ferroviaire (mouvements des trains, équipements ferroviaires, des gens qui travaillent ...) sachant que ce faisceau représente à peu près 25% du chiffre d'affaires de la SNCF ?
- Comment prendre en compte les projets ferroviaires ? Comment intégrer par exemple le « viaduc ou estacade » ? Quel devenir pour la petite ceinture ?
- Comment dimensionner l'emprise du projet (périmètre d'études de 63 ha) ? Une contrainte économique forte :
 - Si les constructions se font au dessus des voies, des questions de faisabilité et des conditions de sécurité difficiles (12 h de travail par semaine) se posent. Les coûts de construction d'1 m² de dalle sont très importants pour pouvoir supporter une construction (de l'ordre de 10 000 euros).
 - Si l'on exclut la possibilité de construire au dessus des voies, l'espace d'aménagement représentera seulement 13 ha en pleine terre, soit 20% du périmètre d'études.

La proposition de l'équipe projet est d'engager une réflexion à une échelle plus grande, au-delà du périmètre formel d'études pour imaginer un quartier qui se prolonge. Peut-on imaginer une berge ferroviaire aménagée qui franchit les frontières administratives, entre Bercy et Charenton offrant des emprises de pleine terre plus importantes ?

Composantes du territoire - la Seine, les espaces verts

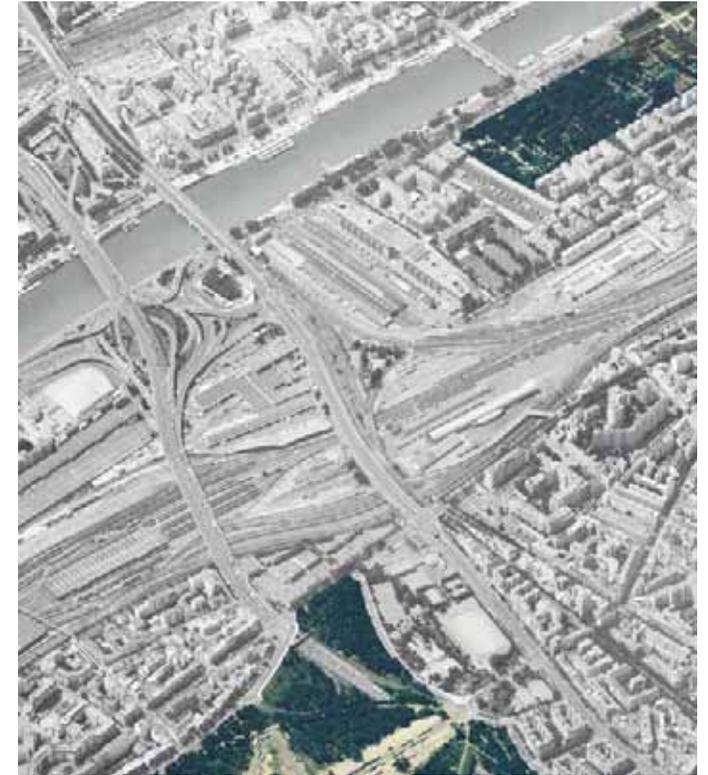


Les composantes du paysage
Quels éléments caractérisent le paysage de ce territoire?

Des contraintes mais également des atouts majeurs.

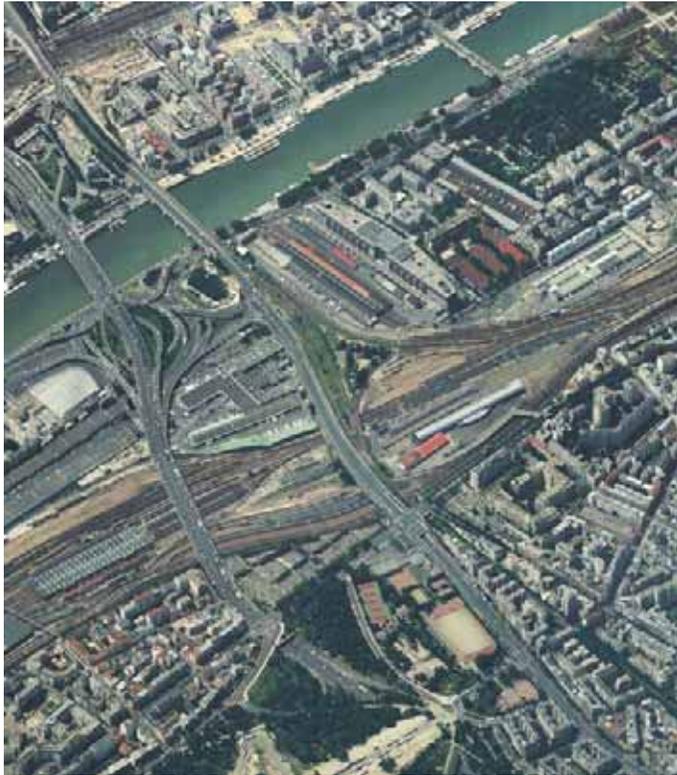


Les composantes du paysage: La Seine
Un élément fédérateur majeur.



Les composantes du paysage: Bois de Vincennes et Parc de Bercy
Des atouts à mettre en réseau

Composantes du territoire - la Seine, les espaces verts

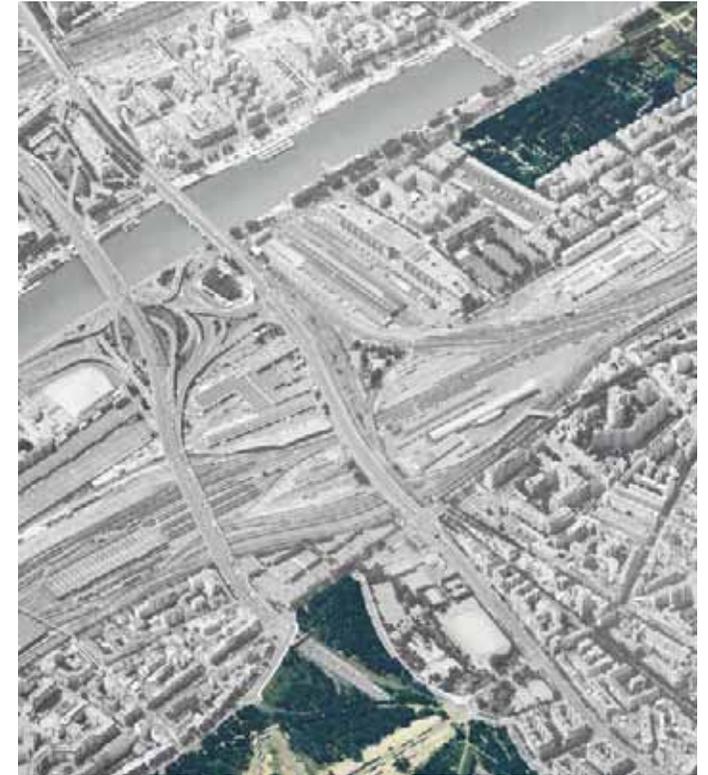


Les composantes du paysage
Quels éléments caractérisent le paysage de ce territoire?

Des contraintes mais également des atouts majeurs.



Les composantes du paysage: La Seine
Un élément fédérateur majeur.



Les composantes du paysage: Bois de Vincennes et Parc de Bercy
Des atouts à mettre en réseau

Le domaine ferroviaire



1950



2011



Être attentif à l'histoire et la culture du passé à Bercy-Charenton.

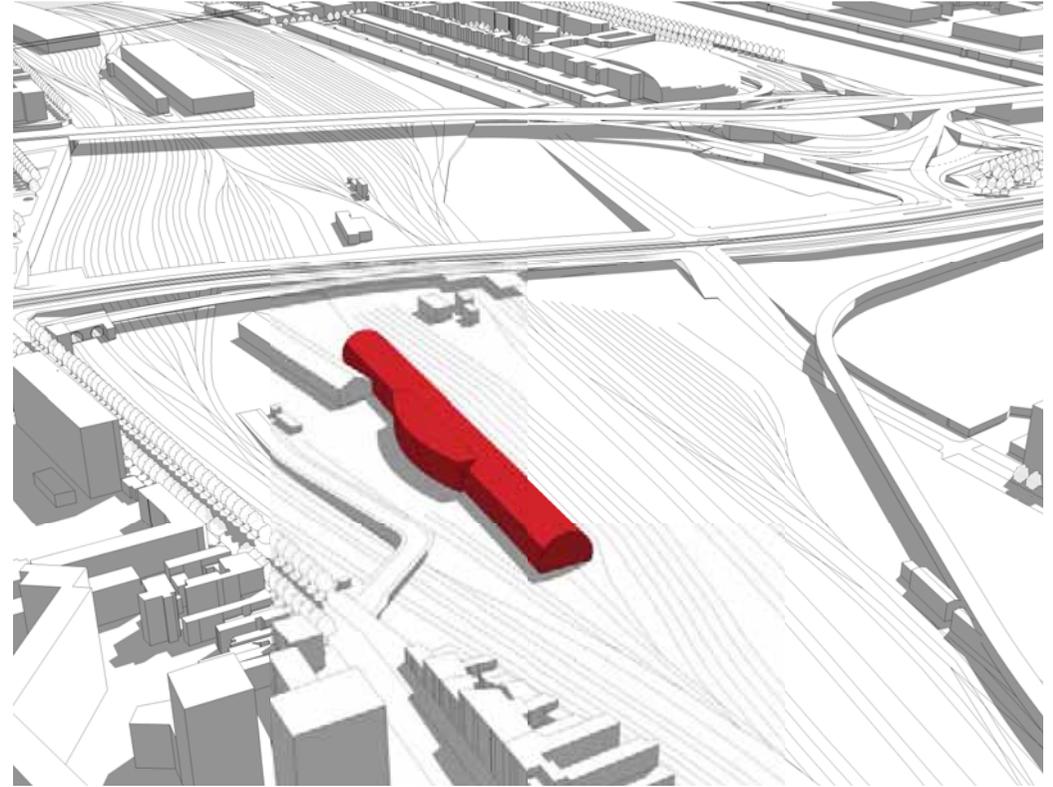
Le processus de mutation du tissu urbain de la Ville ne s'arrêtera pas à Bercy Charenton avec la remise d'un plan guide...
La mise en place d'un plan robuste et pérenne sert à guider l'évolution du plan guide dans le temps.

Un faisceau en mutation...

Le foncier et l'opération ferroviaire



L'emprise foncière et opérationnelle du faisceau ferroviaire
2010 : 800 trains par jour
2020 : 1000 trains par jour



De nombreux équipements de maintenance présentant des défis physiques et opérationnels de coordination de traversée, de superposition, de juxtaposition ou d'intégration

Estacade, Ceinture Sud Petite Ceinture, Ceinture Nord



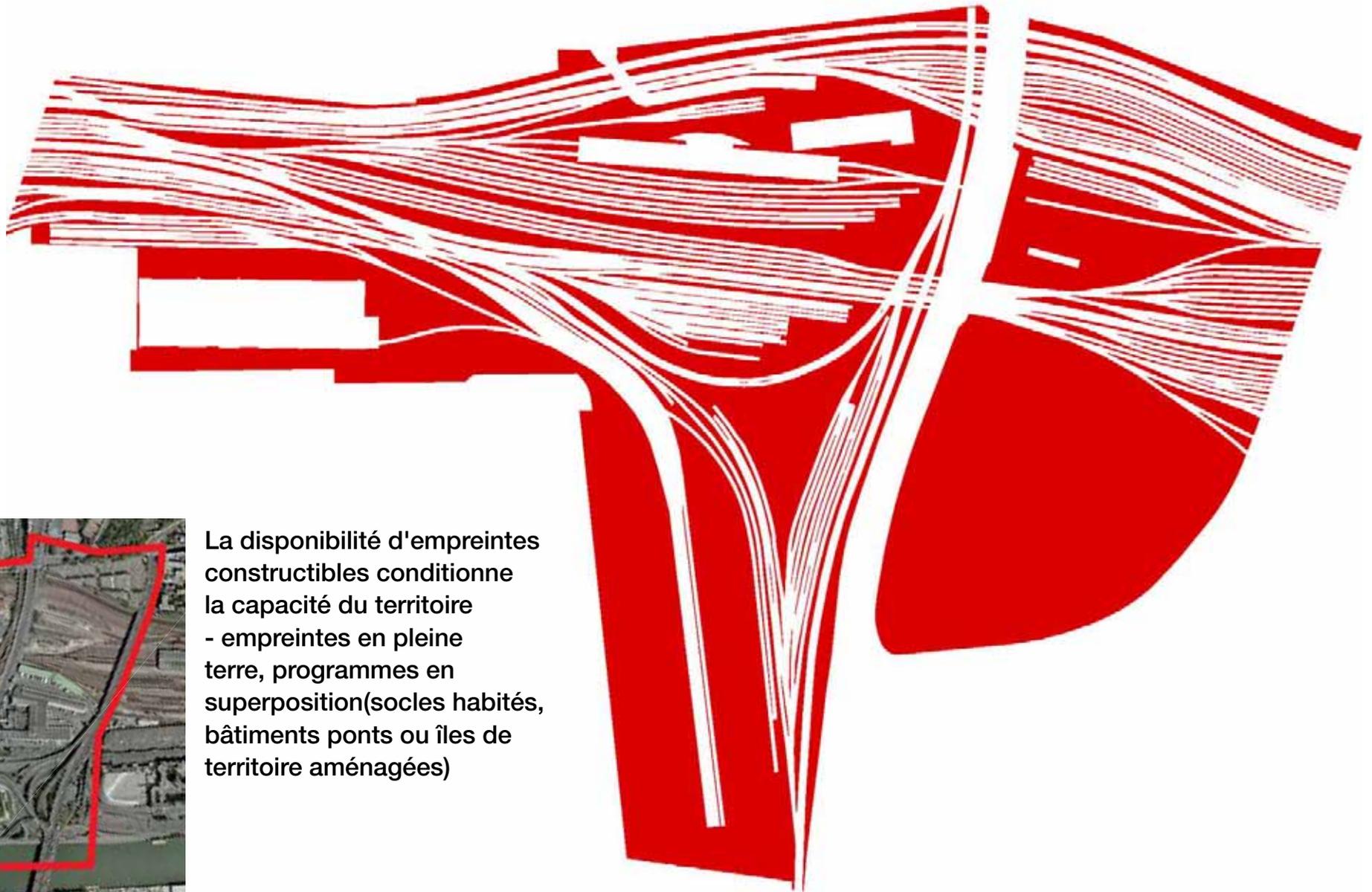
Le viaduc proposé abritant l'Estacade et la Ceinture Sud traverse l'emprise de la Rapée et impact les mouvements et les axes structurants Ouest -Est



Récupération et transformation de la Petite Ceinture ?

Identifier les vraies empreintes constructibles

Des points durs et des fonctions à intégrer



La disponibilité d'empreintes constructibles conditionne la capacité du territoire

- empreintes en pleine terre, programmes en superposition (socles habités, bâtiments ponts ou îles de territoire aménagées)

Programme, empreintes, densités et formes urbaines

Sur la base du programme de départ

60 hectares de
surface constructible

35 hectares de
surface constructible

13 hectares de
surface constructible



15 000 m²/Ha

28 500 m²/Ha

77 000 m²/Ha

Si on imagine construire sur l'ensemble
du périmètre...

Des bâtiments entre 3 ou 4 étages
de haut sur la base d'une densité
urbaine au sol comparable à Paris Rive
Gauche...

Construire autant de tissu urbain dense
sur les voies ferrées - Est-ce réaliste?

En réalité les empreintes de l'échangeur,
Cimetière Valmy et du bâtiment Lumière
sont exclues...

Des bâtiments entre 7 ou 8 étages
de haut sur la base d'une densité
urbaine au sol comparable à Paris Rive
Gauche...

Construire que sur les terrains "à même
le sol"? (Rapée/SNEF)

Densités de construction élevées - une
moyenne de 15 à 20 étages avec une
emprise au sol comparable à celle de
Paris Rive Gauche

Comment réaliser la transformation de ce site "impossible"?

- Nouvelles rues
- Nouvelle Gare RER D
- Nouveaux franchissements des voies ferrées
- Nouveaux parcs et espaces verts
- Nouveaux équipements
- Création de "pas japonais"
- Nouvelles continuités au sol
- Assurer la mixité et l'équilibre du nouveau quartier
- Assurer la qualité des nouveaux espaces (ou)verts et des bâtiments

Équilibrer les plus et les moins...
Rendre possible cette renaissance:
Un bilan équilibré

dépenses



recettes



Réalisation de valeur foncière sur ce site

Et si on prenait en compte un périmètre élargi ? Une berge ferroviaire...



Surface constructible : 17 Ha



Surface constructible : 20.5 Ha



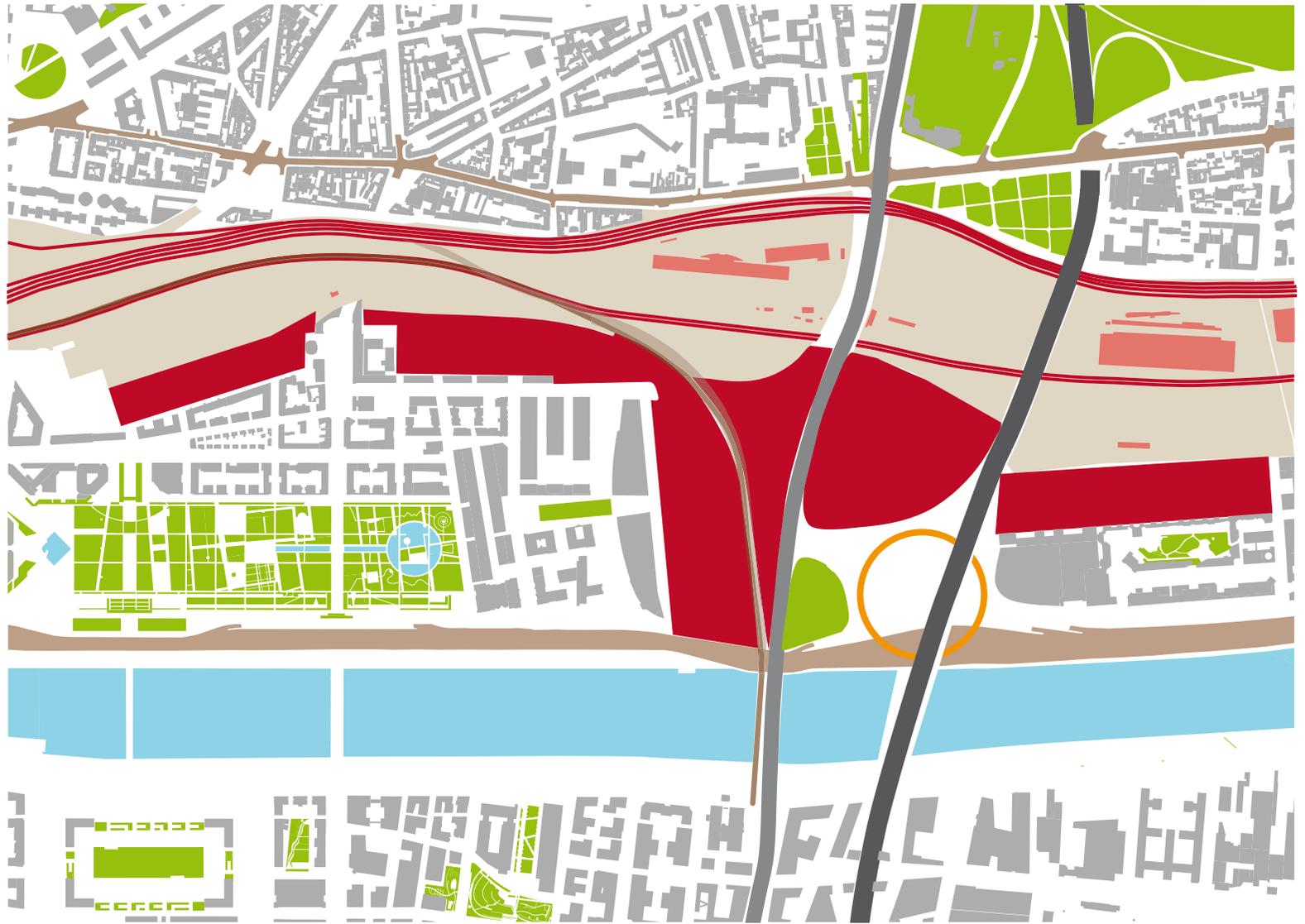
Surface constructible : 30 Ha

Empreintes en pleine terre

Capacité peu limitée

Voici l'ensemble des empreintes en pleine terre "**normalement**"* aménageables sur un périmètre qui comprend les emprises aménageables de Charenton-le-Pont et la Gare de Bercy.

* Nota: "**Normalement aménageable**" = Aménageable dans des conditions habituelles de coût, de temps de construction et de contraintes techniques et opérationnelles.



La relation coût/valeur

Optimisation du programme sur ce site complexe

**Le financement du projet et sa livraison dans le temps
aura un impact sur sa forme physique**

Synthèse du diagnostic 2

**La desserte du quartier
Franchir les barrières
Connecter Bercy et Charenton
Franchir le faisceau ferroviaire**

L'amélioration de la desserte du quartier :

Comment franchir les barrières d'infrastructures et irriguer ce quartier ?

- La complexité du relief amènera sans doute à proposer un nouveau sol naturel complètement compatible avec l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite ;
- La rue Baron le Roy : Comment réaliser cet élément fondamental et structurant du projet ? Il y a peu de tracé possible pour cette rue, prise entre le bâtiment Lumière et les voies ferrées. Comment gérer la croisée du Boulevard Poniatowski ? Elle devra permettre les mouvements viaires, mais également piétonniers et cyclables.
- Une voie piétonne, douce : Comment traverser le bâtiment Lumière, et venir desservir le cœur du quartier en permettant des mouvements entre Bercy et Charenton. Construire la fluidité entre Bercy et le nouveau quartier est nécessaire. Sans doute sera-telle rythmée par un réseau de places, d'espaces publics, d'espaces partagés, d'espaces de rencontres ?
- Réduire les distances de parcours : un ou deux franchissements du faisceau ferroviaire pourraient se justifier mais il y a une difficulté technique car l'artère ferroviaire est égale à deux fois la largeur de la Seine.

Comment franchir ce faisceau ?

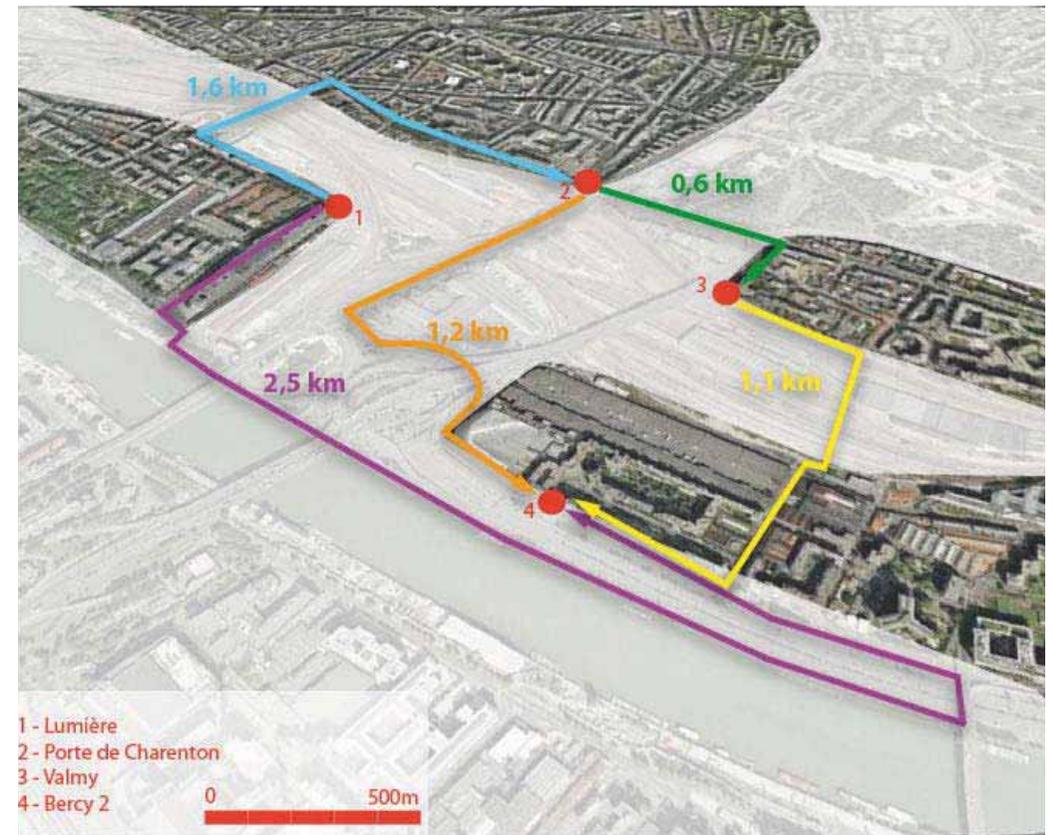
- Avec des bâtiments ponts, des petites ou des grandes dalles mais ce sont des solutions très compliquées.
 - Avec des passerelles légères et économes, mais il est difficile de construire des passerelles de quelques mètres de large et 300 m de long (conditions insatisfaisantes de traversée et de sécurité) ?
 - Avec la création d'îlots sur des emprises ferroviaires afin de rythmer les traversées du faisceau ferré (à l'image de « pas japonais »).
- Mettre en réseau les accès aux transports en commun existants et déterminer la place d'une nouvelle gare RER D dans le secteur ; l'une des options viserait à la localiser le long de la rue de Charenton.

Ruptures et barrières

Parcours prolongés



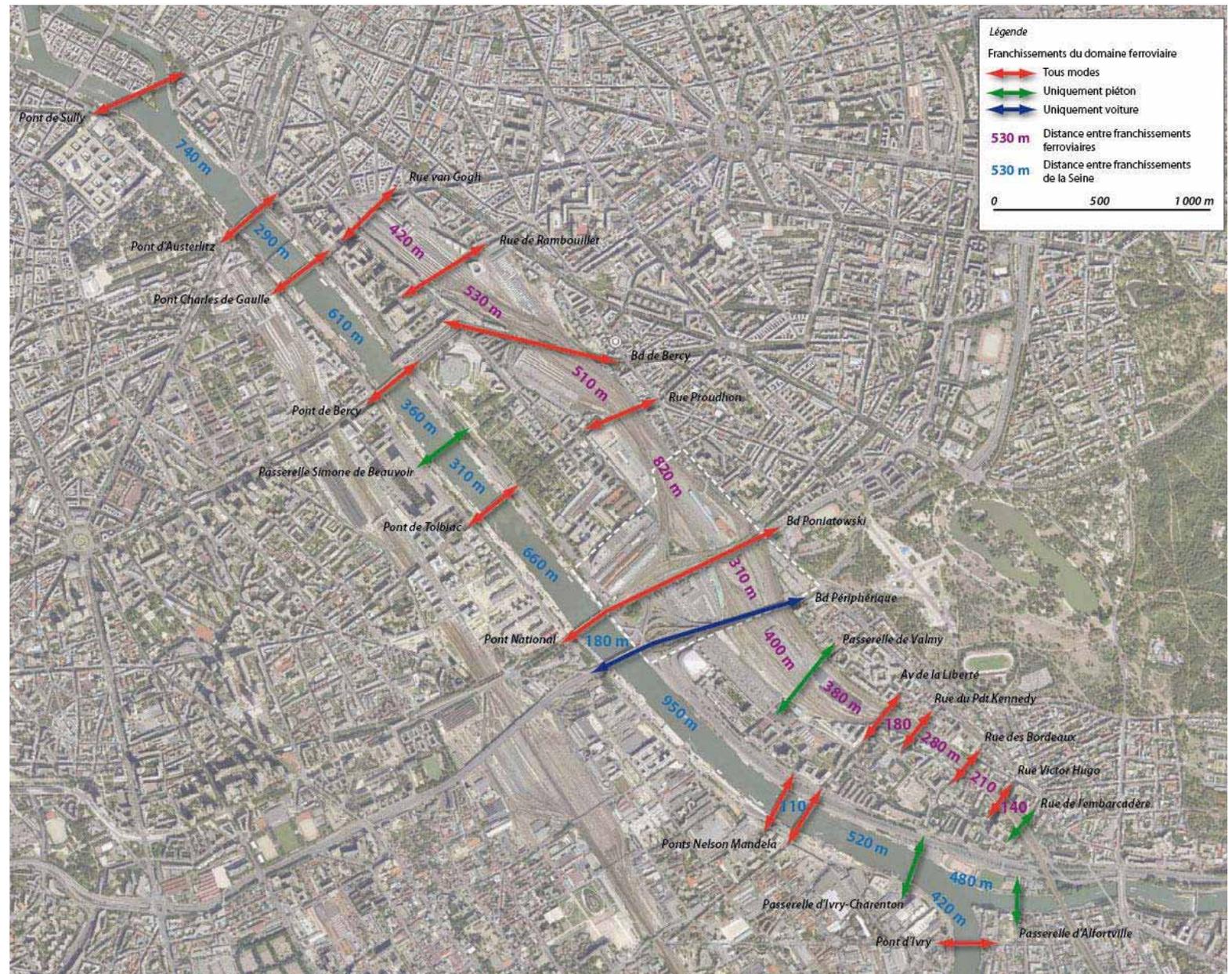
Des barrières au mouvement entre les quartiers - différences de niveau, emprises fermées, obstacles et infrastructures infranchissables



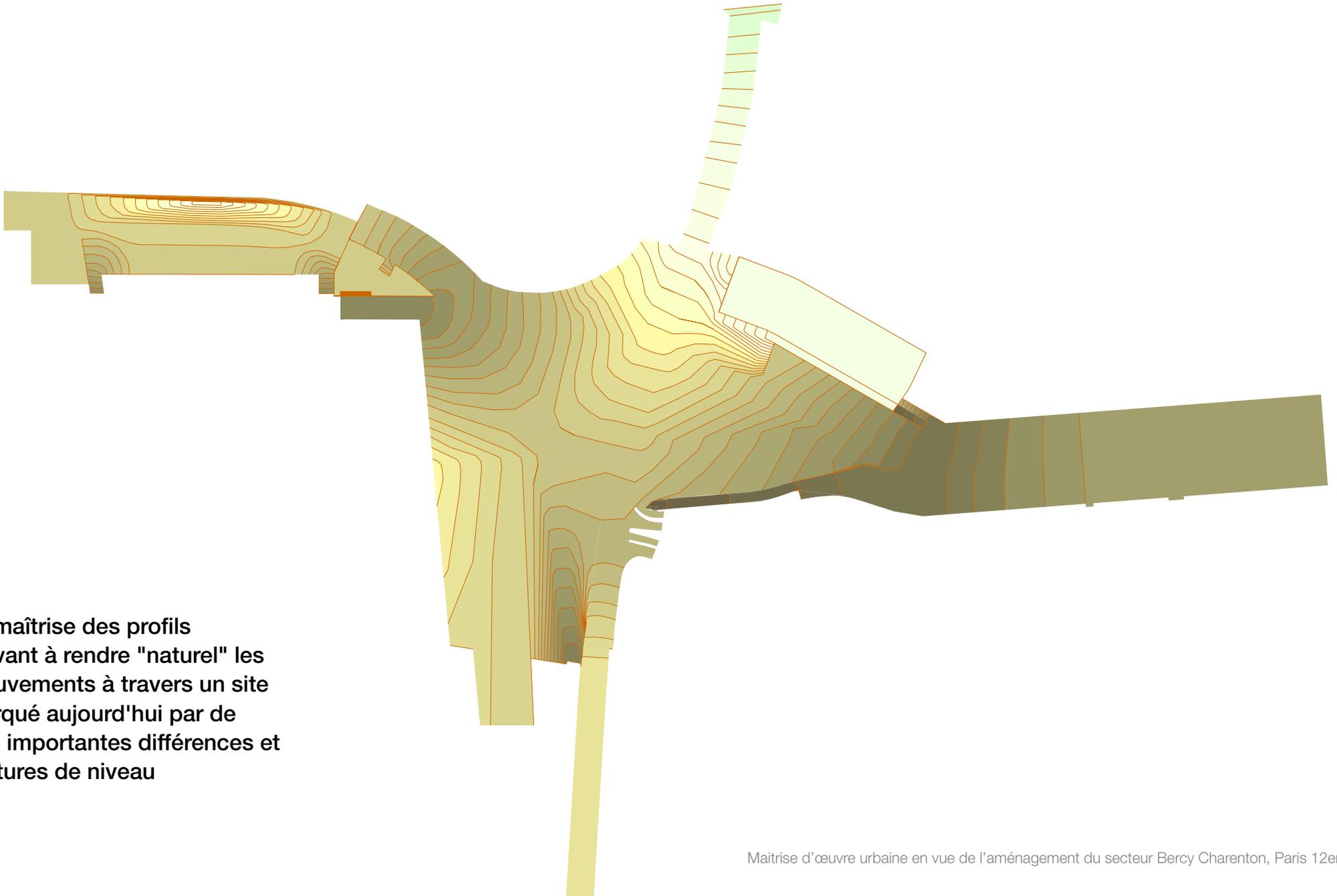
Des parcours illisibles, prolongés.
Des cheminements difficiles indirects dans des environnements peu agréables.

Franchissements

Notre analyse suggère que 1 ou deux **nouveaux** franchissements du faisceau ferroviaire sont justifiés.



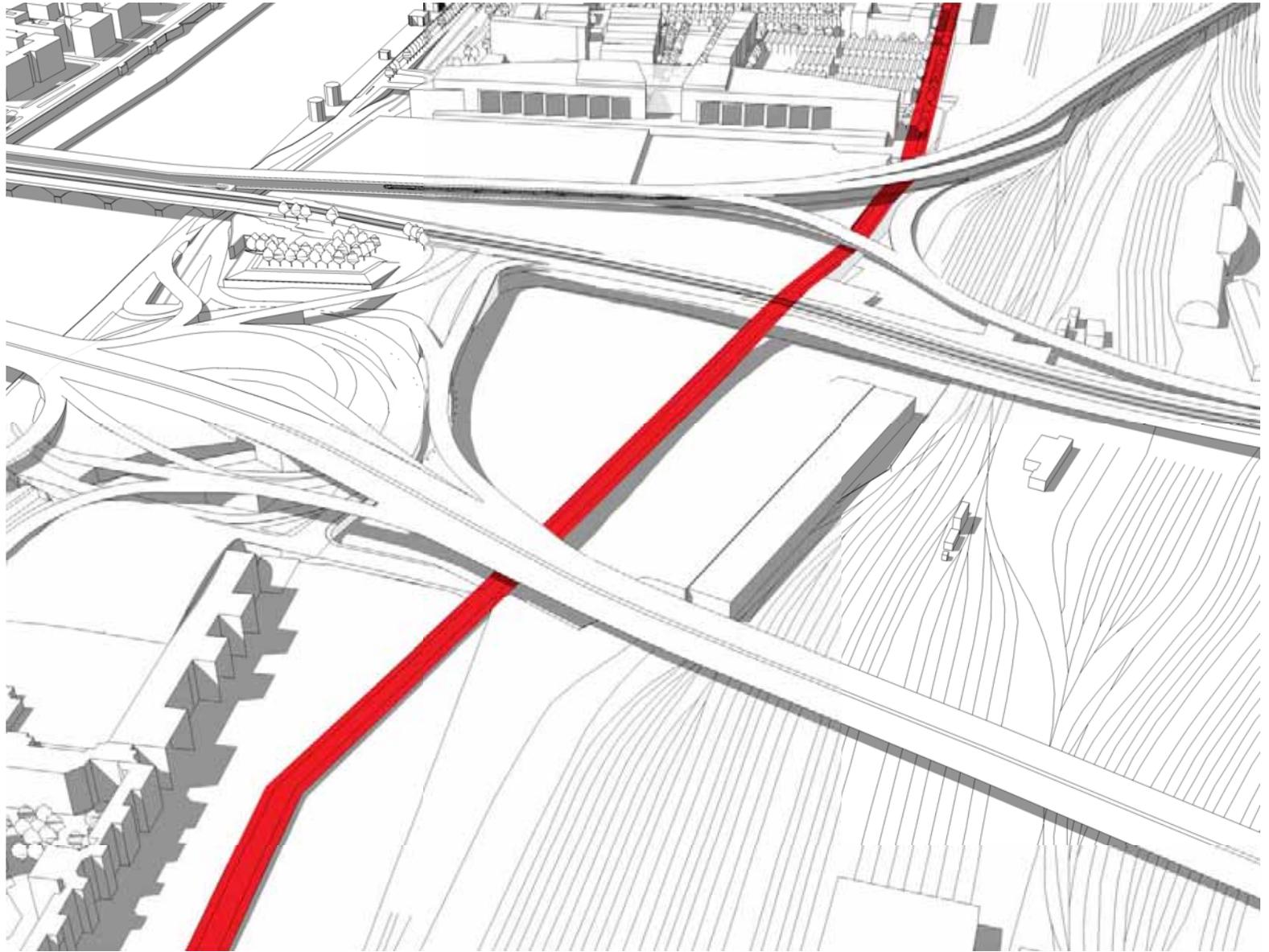
Un "sol naturel" - des contours qui facilitent le mouvement fluide, un quartier accessible à tous



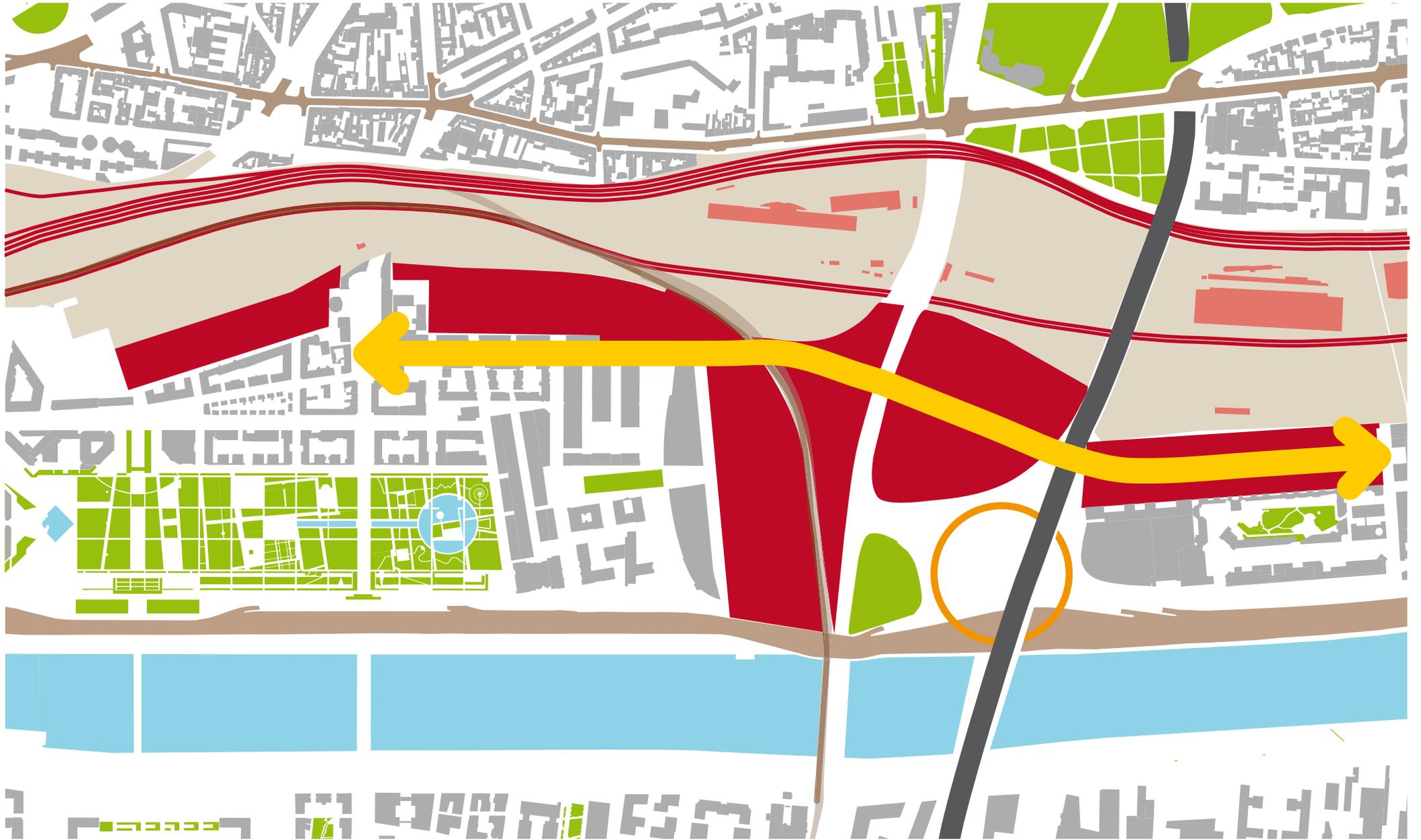
La maîtrise des profils servant à rendre "naturel" les mouvements à travers un site marqué aujourd'hui par de très importantes différences et ruptures de niveau

L'axe structurant de la Rue Baron le Roy prolongée

Une nouvelle armature
fondamentale au nouveau
quartier



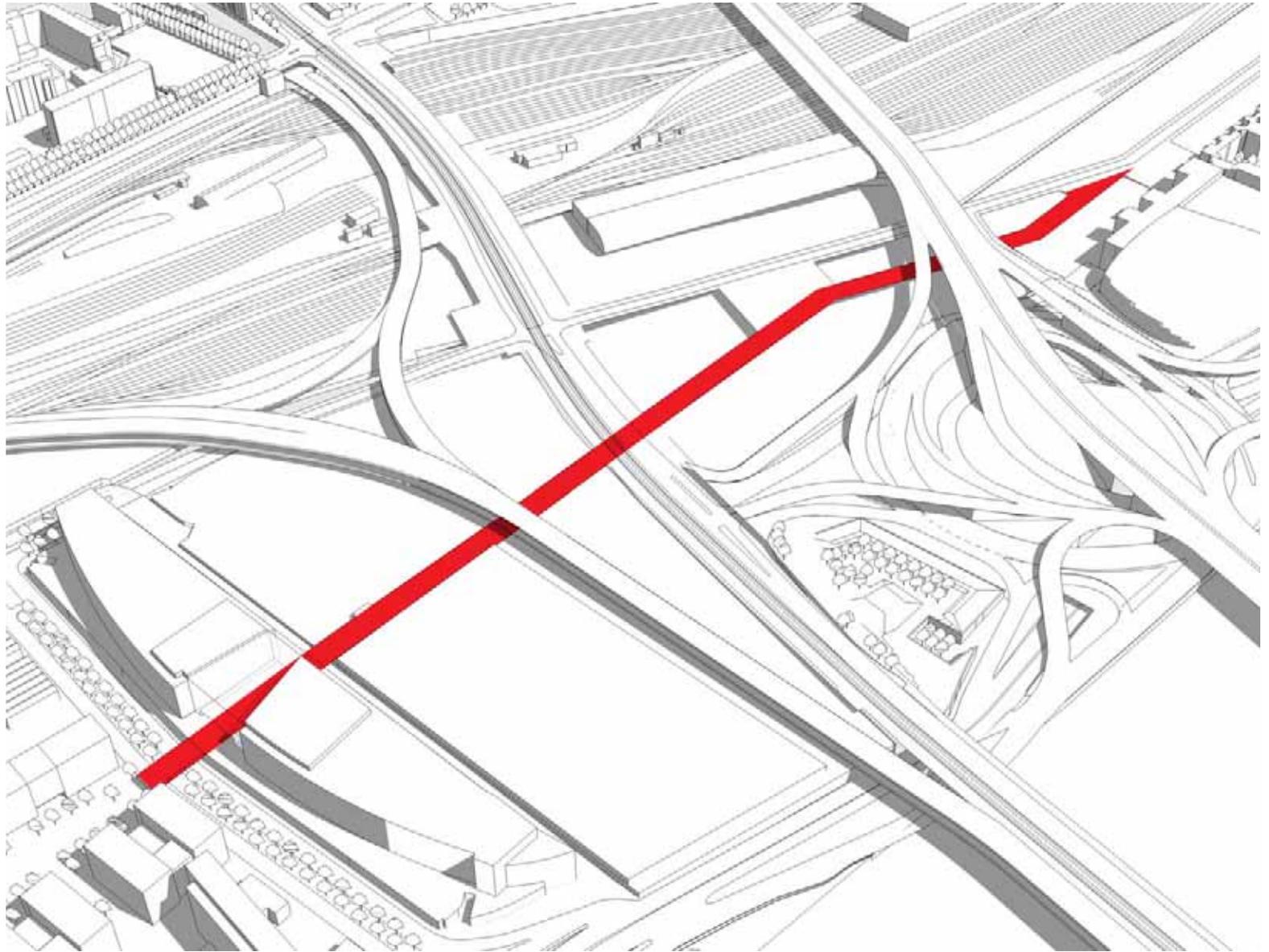
Établit des liens intercommunaux Désenclave Charenton-le-Pont



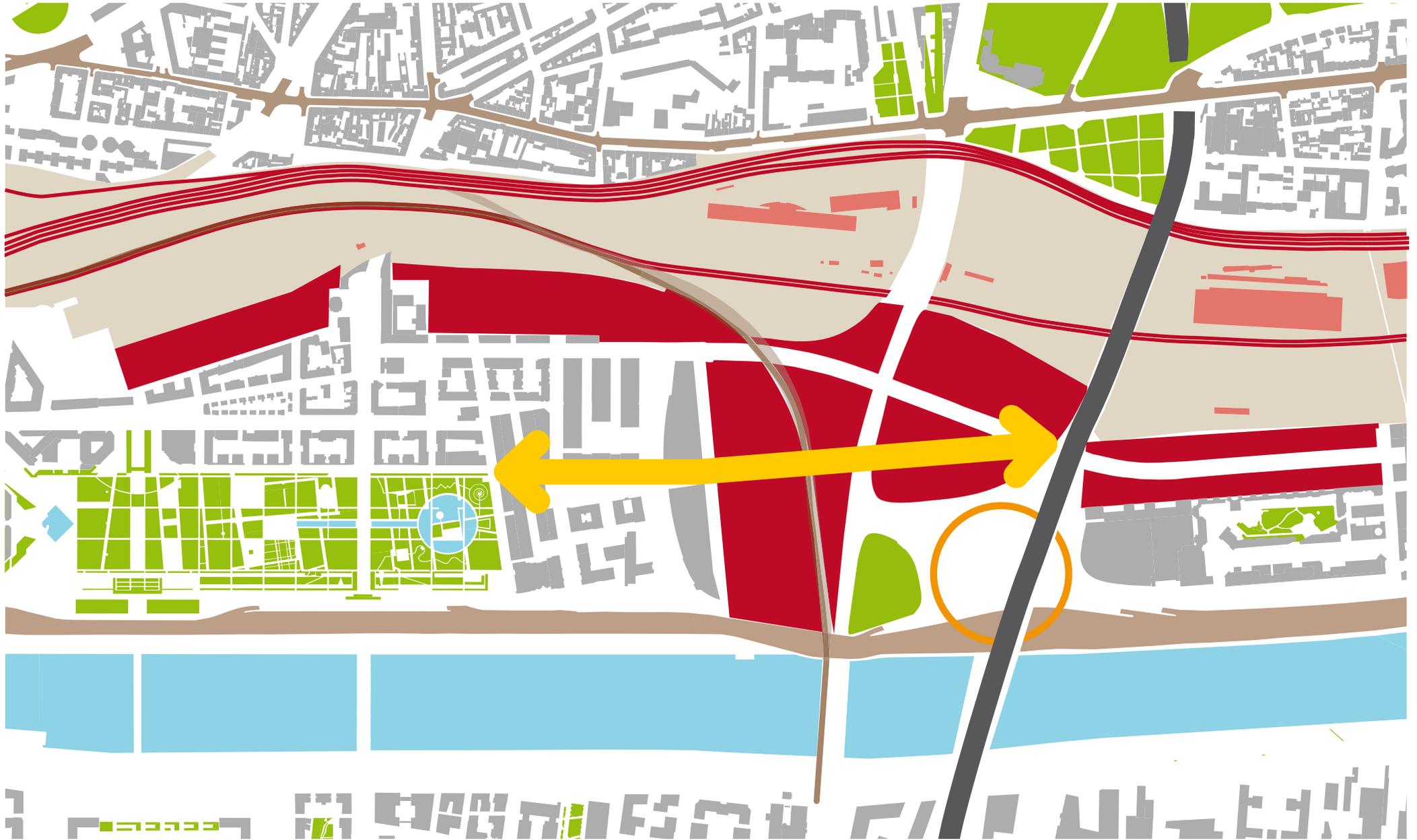
L'Allée Lumière

Une voie piétonne qui relie Bercy avec Charenton

Cette allée irrigue le nouveau quartier en termes de mouvements piétons "Ouest-Est" et sert à négocier la barrière du bâtiment Lumière et du viaduc ferroviaire avant de rejoindre la Rue Baron le Roy dans le coeur de quartier

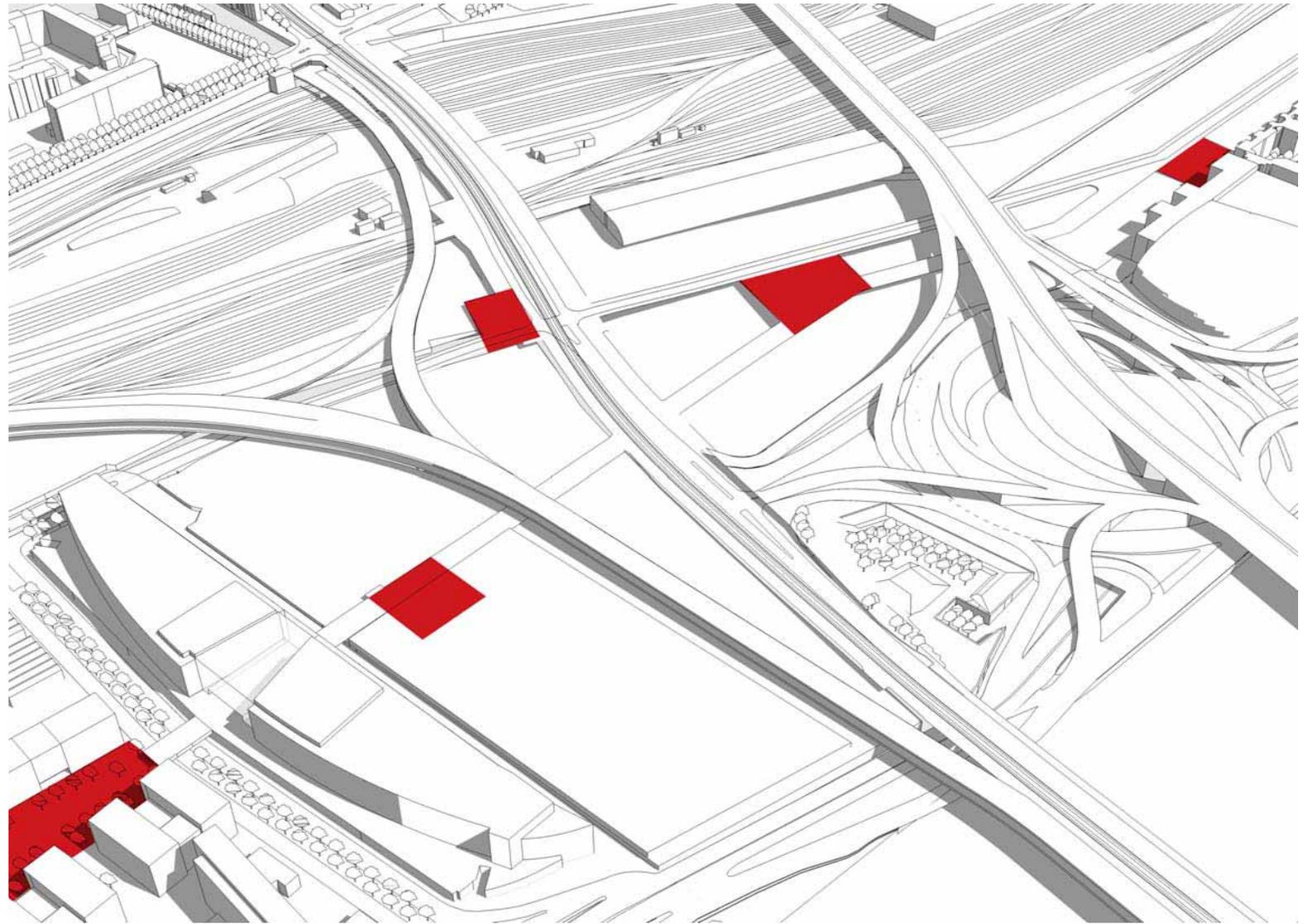


Une circulation douce qui traverse le Bâtiment Lumière pour rejoindre la Rue Baron le Roy

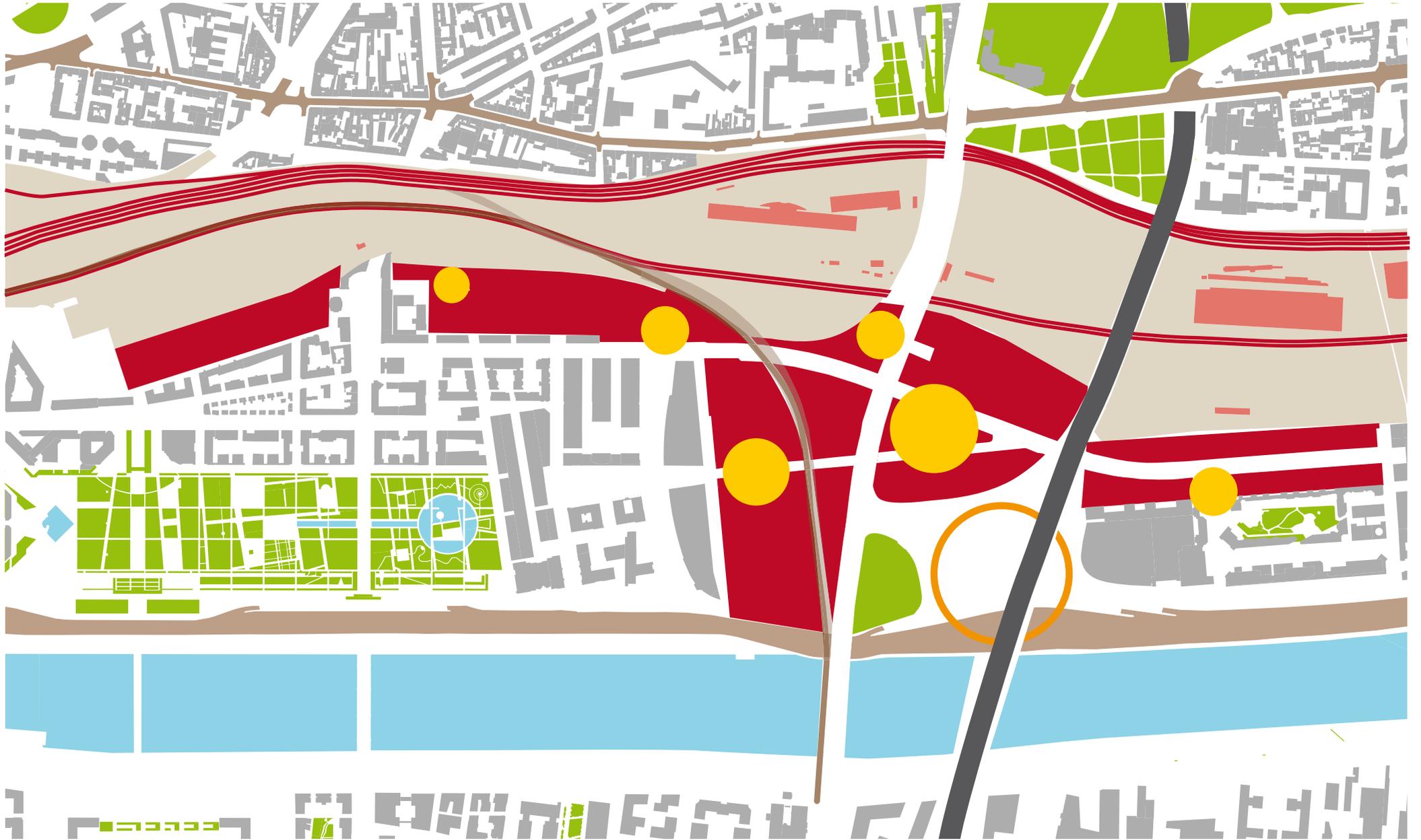


Des places publiques...

Des coeurs de quartiers



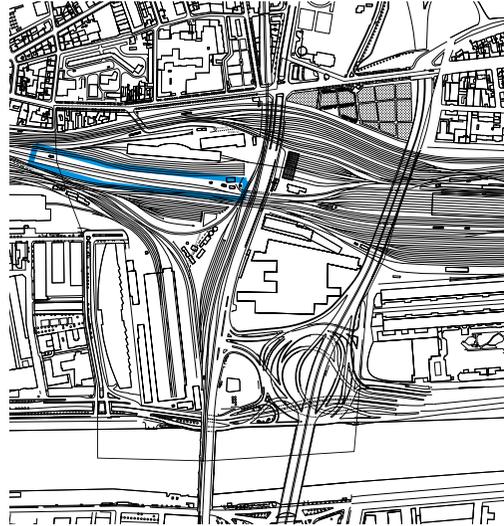
Ponctuent les axes et ancrent les activités et la vie sociale



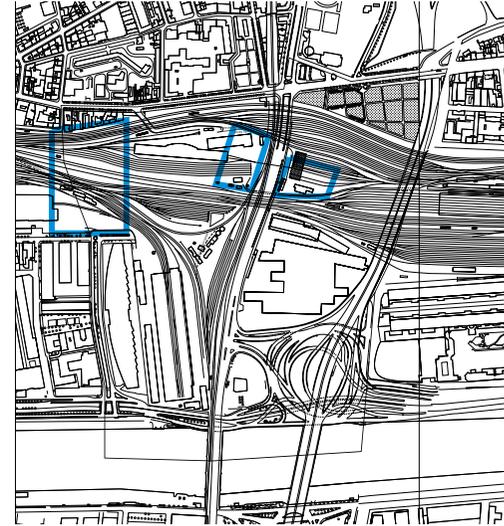
Comment franchir le faisceau ferroviaire? En moyenne 2 fois la largeur de la Seine sur notre site...



Ponts et bâtiments ponts...



**Suivant l'alignement des
voies?**



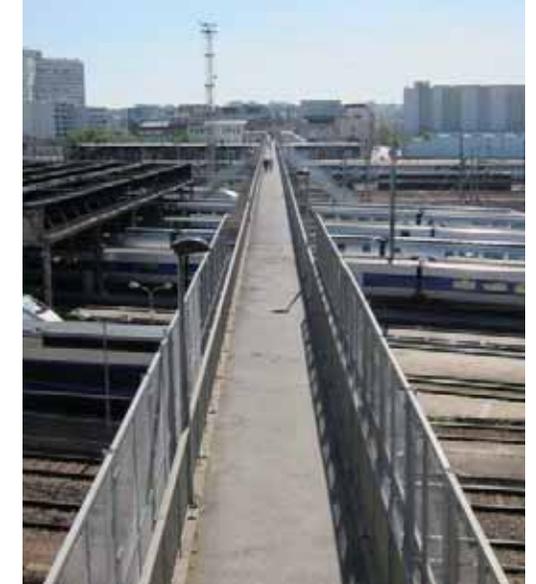
**Des "dalles" en couverture
partielle des voies...**



Ou complète?



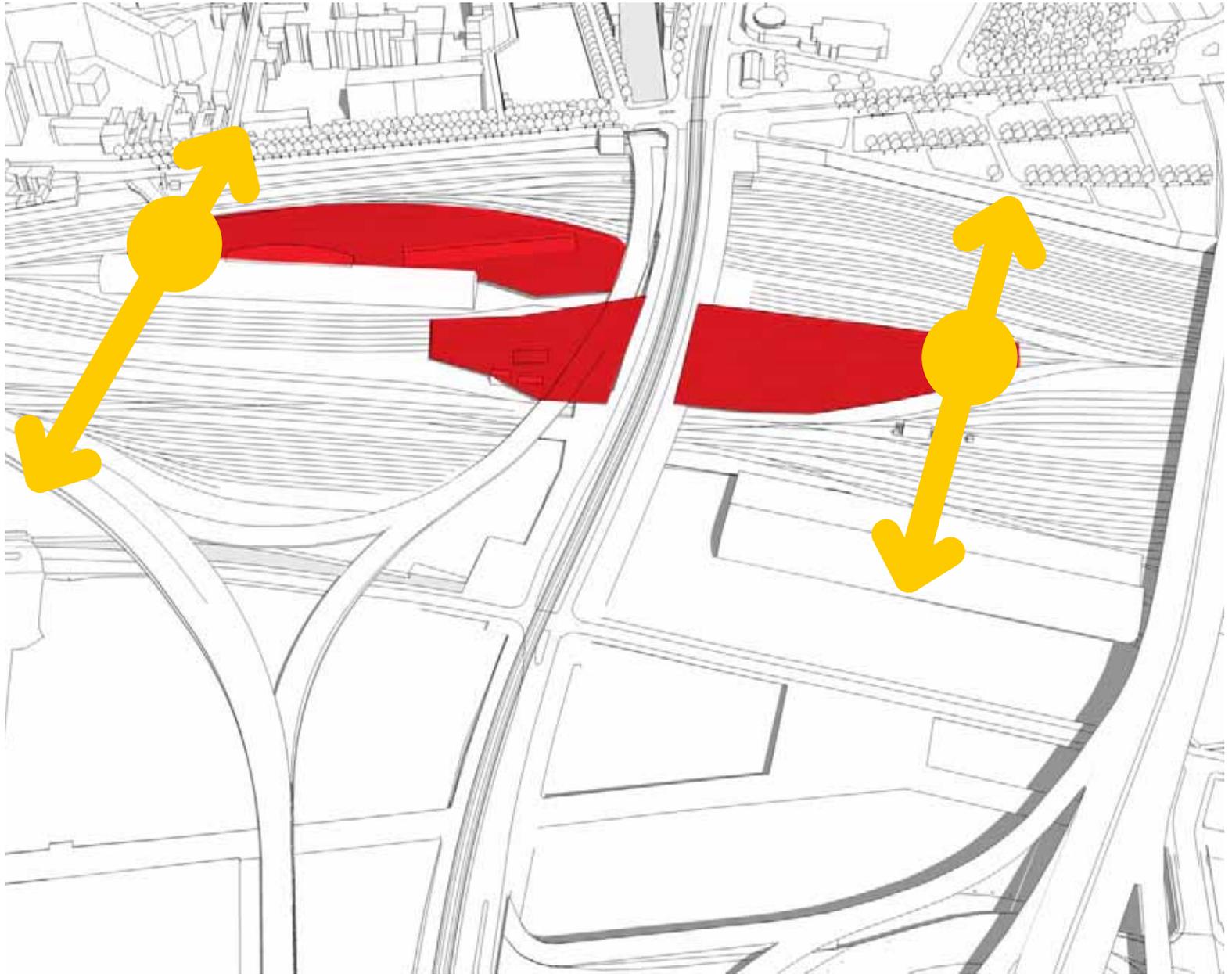
**Ou est-ce qu'il faut simplement
des passerelles ?
Légères et économiques...**



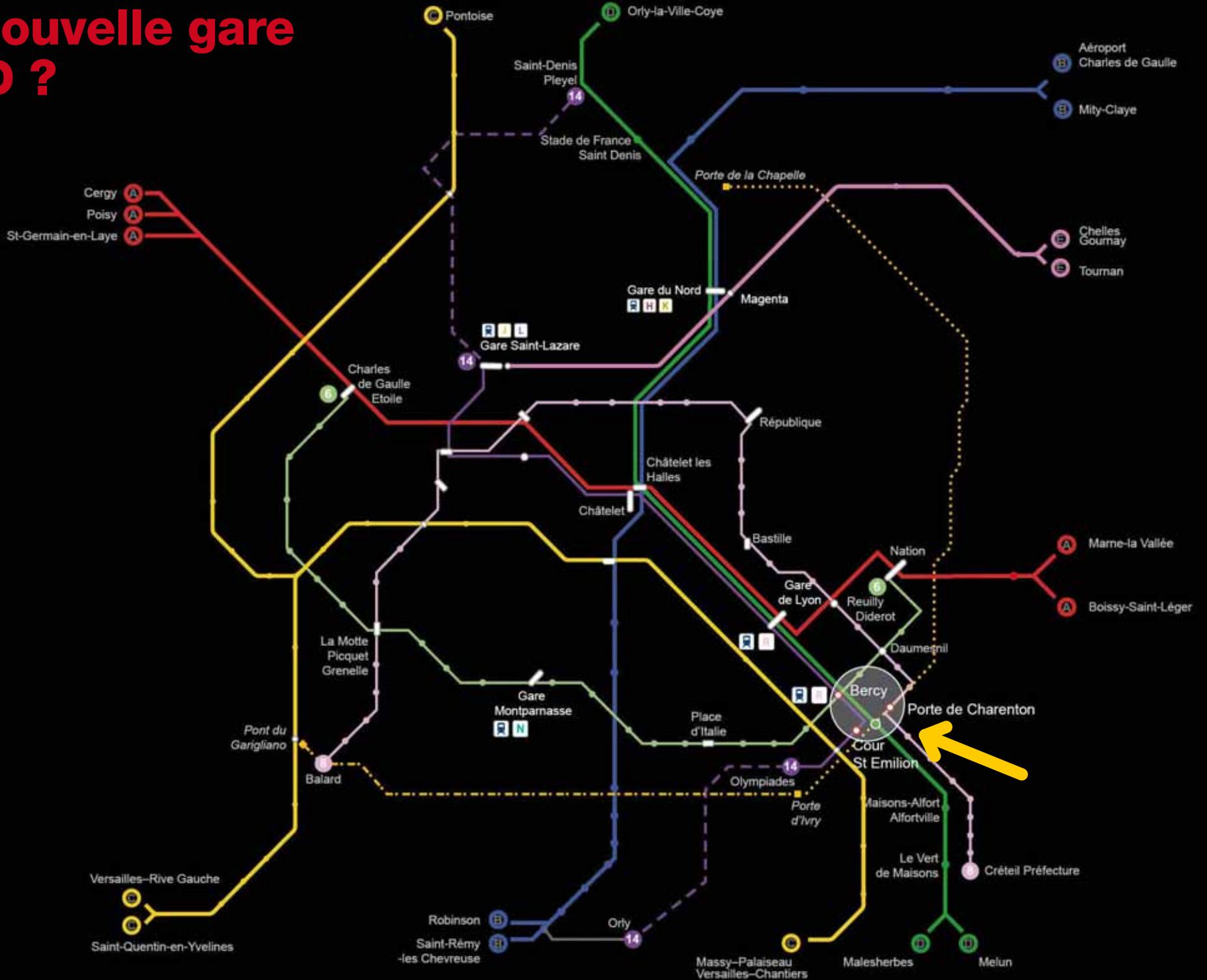
**...mais sur des longueurs
importantes des effets de
couloir...**

Créer des îles ferroviaires, des "pas japonais"?

Au moins une sinon deux nouvelles connexions Nord-Sud et une résorption de la coupure ferroviaire par des "pas japonais" complétant un maillage de connexions



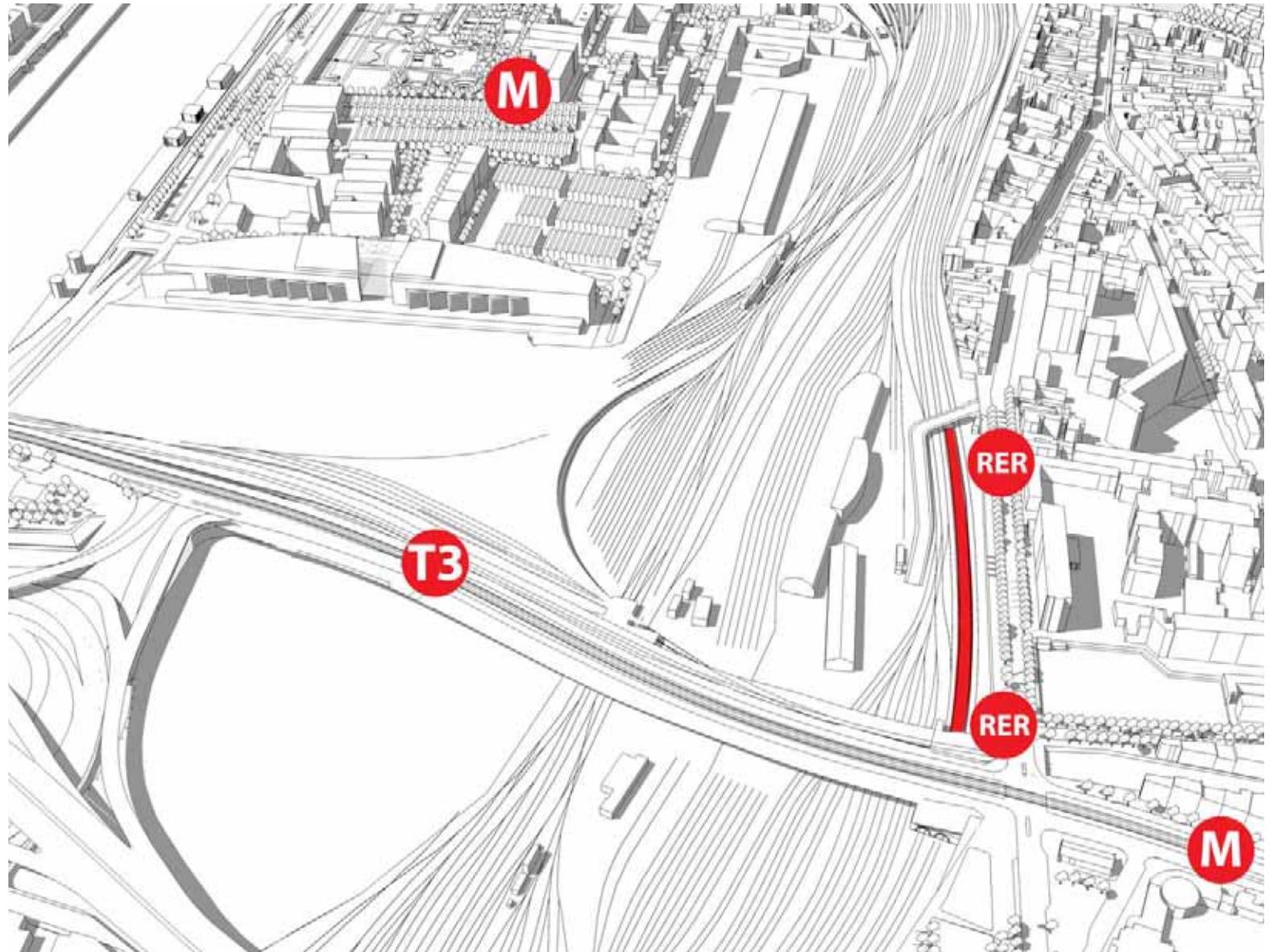
Une nouvelle gare RER D ?



Compléter la desserte actuelle des transports en commun...

Une nouvelle gare RER D insérée entre les voies rapides et sur l'emprise d'un ancien quai?

Des études de capacité, de flux et d'impact sur le réseau existant doivent être effectuées.



Synthèse du diagnostic 3

L'intégration des "grands services urbains": La logistique et le centre de tri

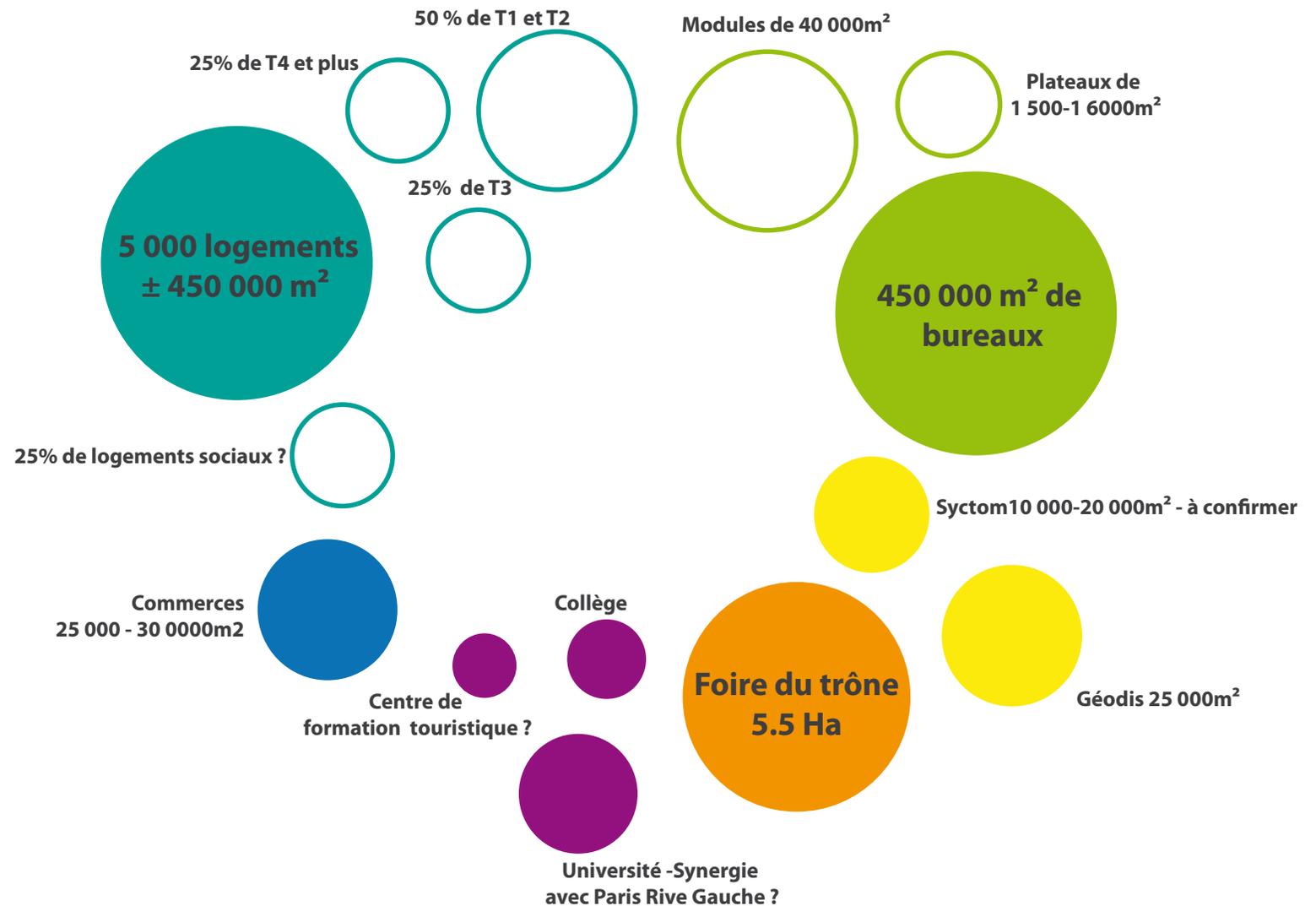
L'intégration des grands services urbains.

Rejette-t-on à chaque fois ces fonctions de service au-delà du périmètre de la ville, chez ses voisins ? Certainement non. Ces fonctions de logistiques font partie du programme.

- Comment intégrer ces grandes emprises au sol très en amont du projet ?
- Le constat est qu'il est difficile de faire cohabiter des grands services urbains avec d'autres éléments du programme. L'équipe projet a étudié les superpositions et les juxtapositions possibles :
 - La **halle Gabriel Lamé**, favorise une logistique embranchée fer, les produits arrivent par train. Elle occupe une emprise proche du métro et d'une zone résidentielle. Peut-on imaginer un changement de position qui améliorerait sa desserte et limiterait le nombre de mouvements de camions ?
 - **Le centre de tri** : la Ville de Paris souhaite l'implantation d'un centre de collecte et de sélection de déchets avant de les acheminer vers des filières de recyclage. Comment le raccorder ? Le fer a de nombreuses contraintes par rapport à la capacité et aux mouvements, surtout sur un réseau très chargé comme celui de la Gare de Lyon. Il pourrait être opportun de positionner ces fonctions de recyclage et de transport en liaison avec le fleuve.

Optimiser plutôt que maximiser le programme sur ce territoire complexe

Les différents éléments du programme n'ont pas tous le même impact (direct ou indirect) sur le projet - en termes d'emprise au sol, en termes d'interface et termes d'impact sur le bilan...

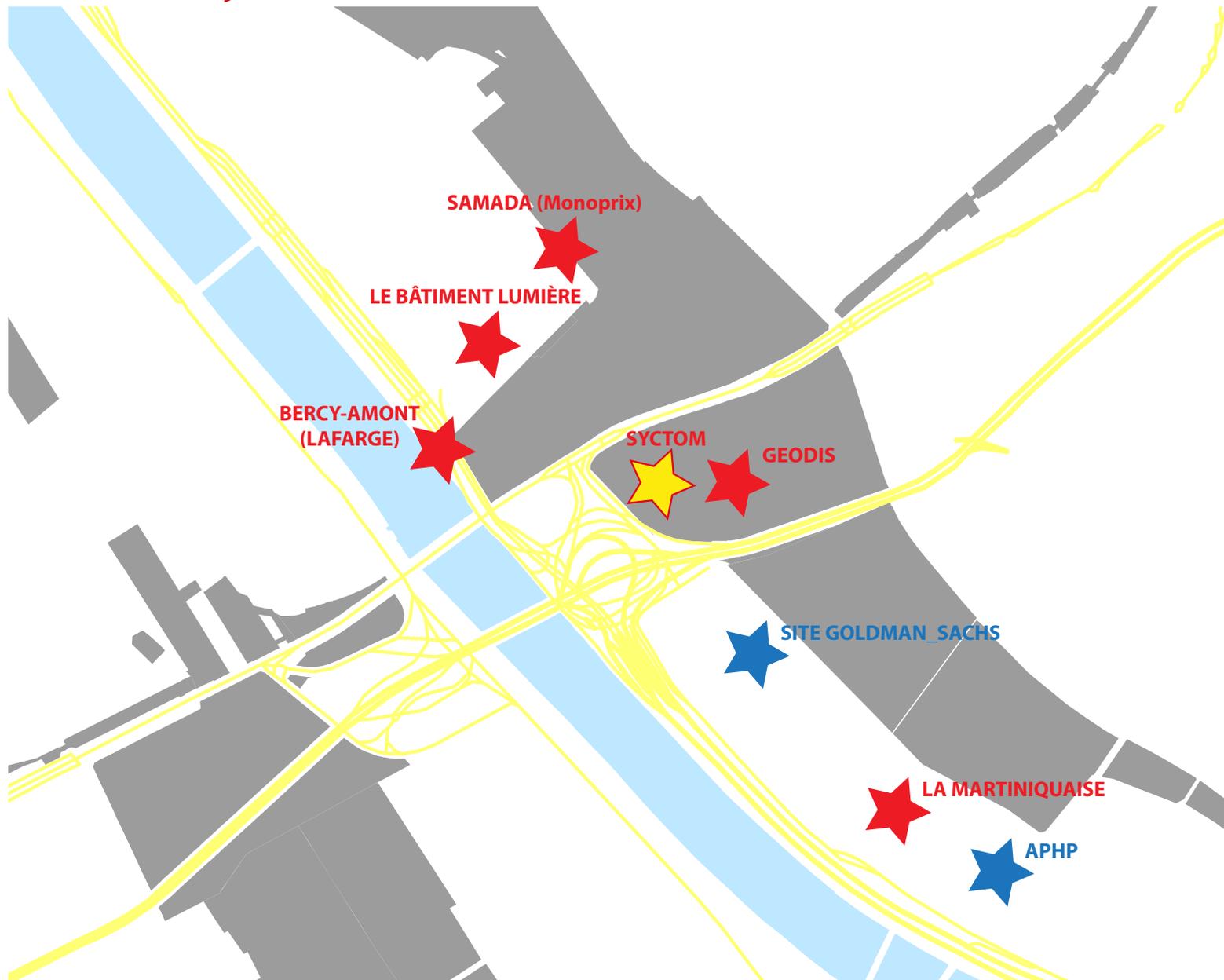


Les "grands services urbains" sur ce territoire A l'intersection du fer, de la route et du fleuve

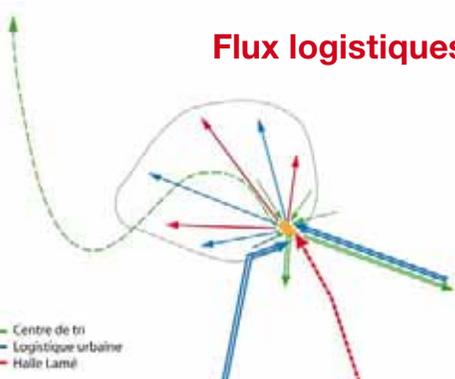
Une présence historique sur ce territoire, une partie de son identité.

Des technologies et des contraintes qui changent.

L'impératif environnemental et le besoin d'intégrer ces services urbains au tissu urbain de la Ville...



Flux logistiques



Une note sur les juxtapositions et superpositions...

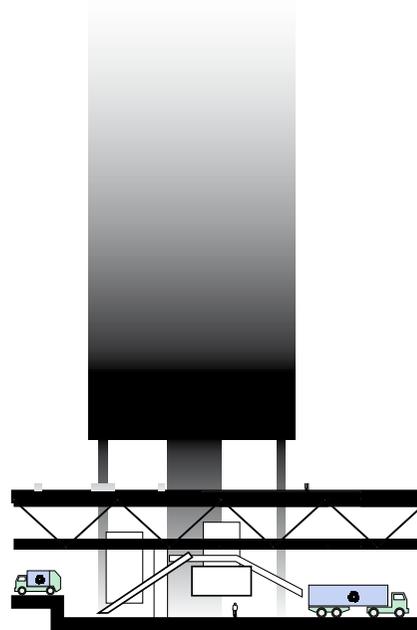
A En réalité impossible

B Capacité réduite, besoin de coordination étroite

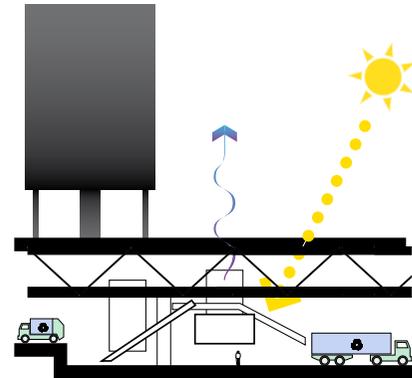
Possibilité de superposition de bâtiments de hauteur moyenne à condition de coordonner les descentes de charge, les besoins de ventilation, de lumière naturelle, etc.

C Questions effort-gain et de la valeur sur ce site de l'emprise au sol

Possibilité d'intégration des équipements dans un paysage aménagé à condition de coordonner les besoins de ventilation, de lumière naturelle, d'évacuation, etc.

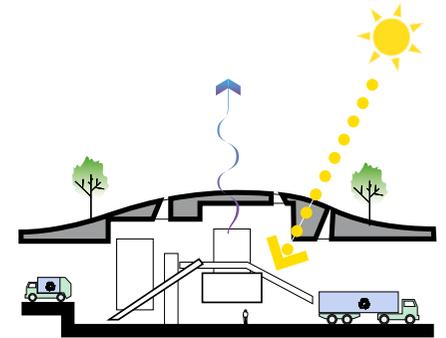


A



Dépend du dessin et des circonstances spécifiques

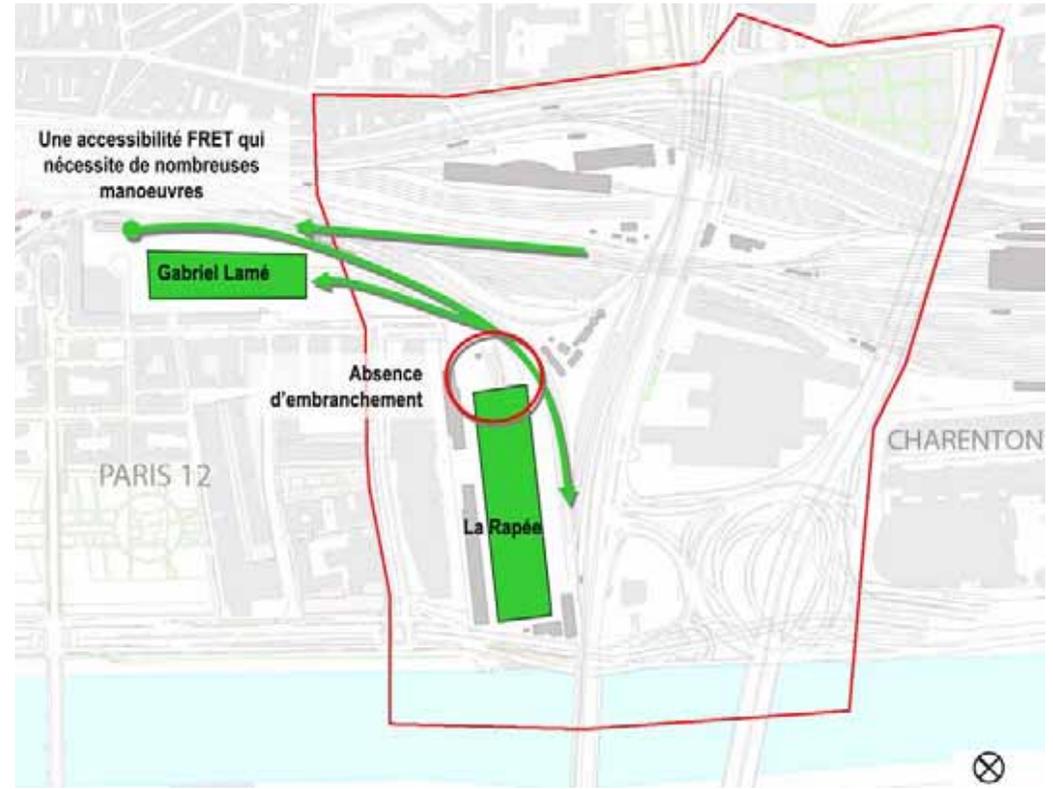
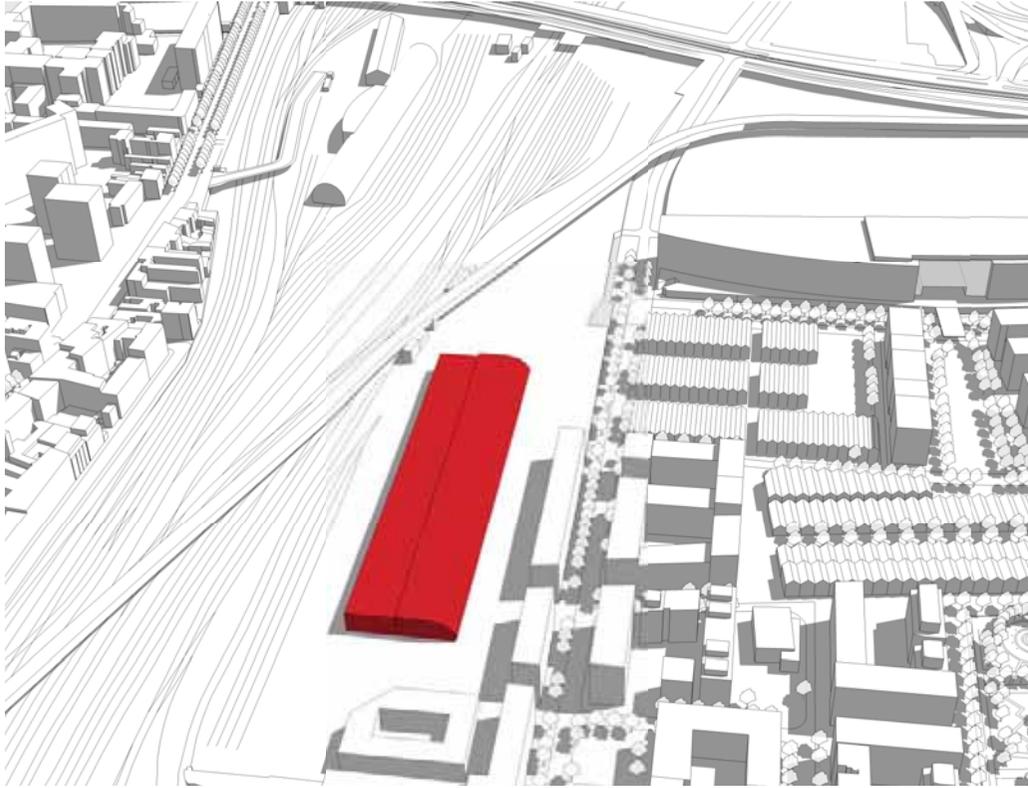
B



C

Halle Gabriel Lamé : Empreinte et desserte actuelle

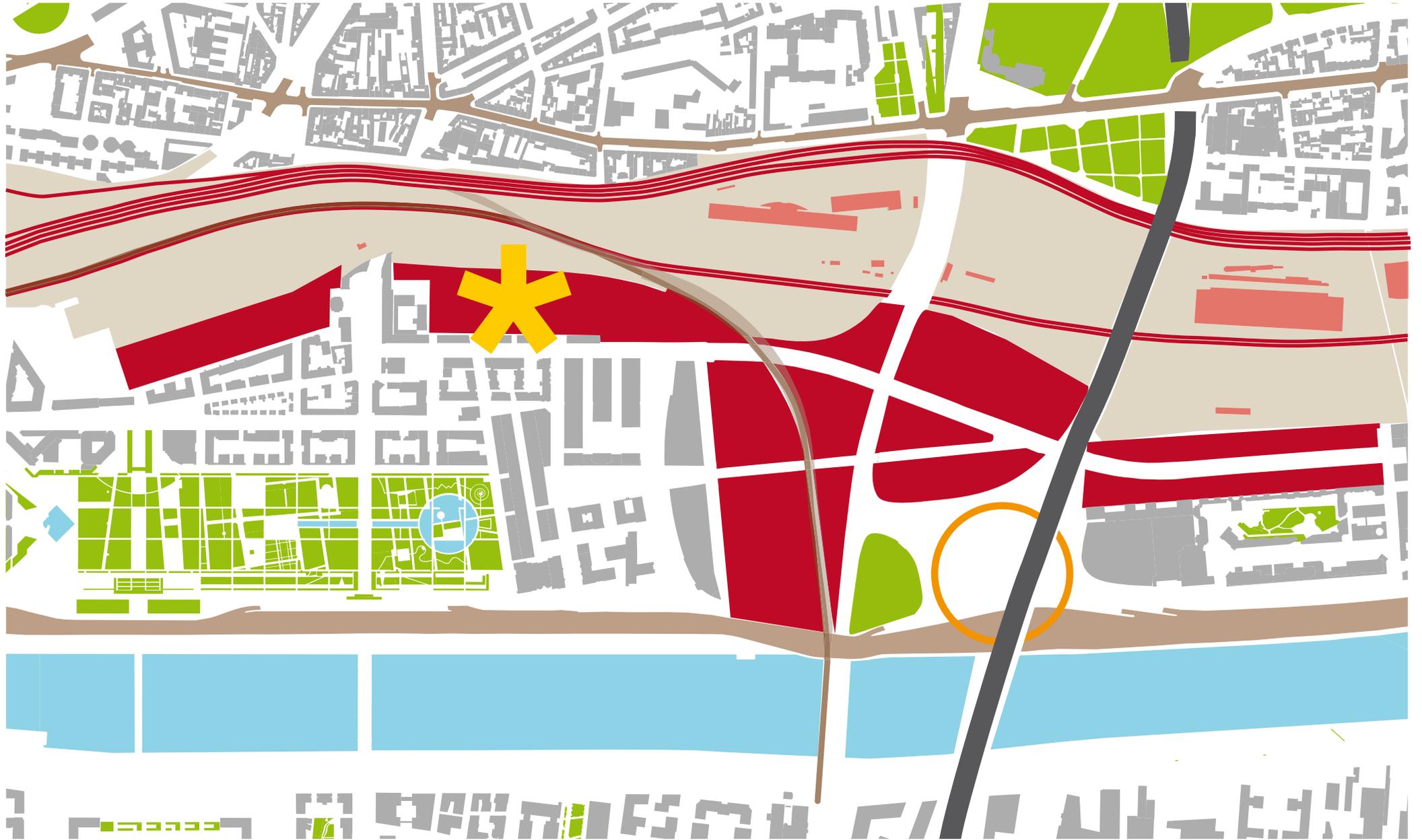
Grand impact sur le projet urbain



- 5 mouvements de train : peu efficace
- Un impact sur l'empreinte et l'aménagement de la Rapée
- Question de la compatibilité avec la nouvelle Estacade et la Ceinture Sud?
- Du bruit...

Halle Gabriel Lamé - Rationalisation

Emplacement actuel



Halle Gabriel Lamé - Déplacée?



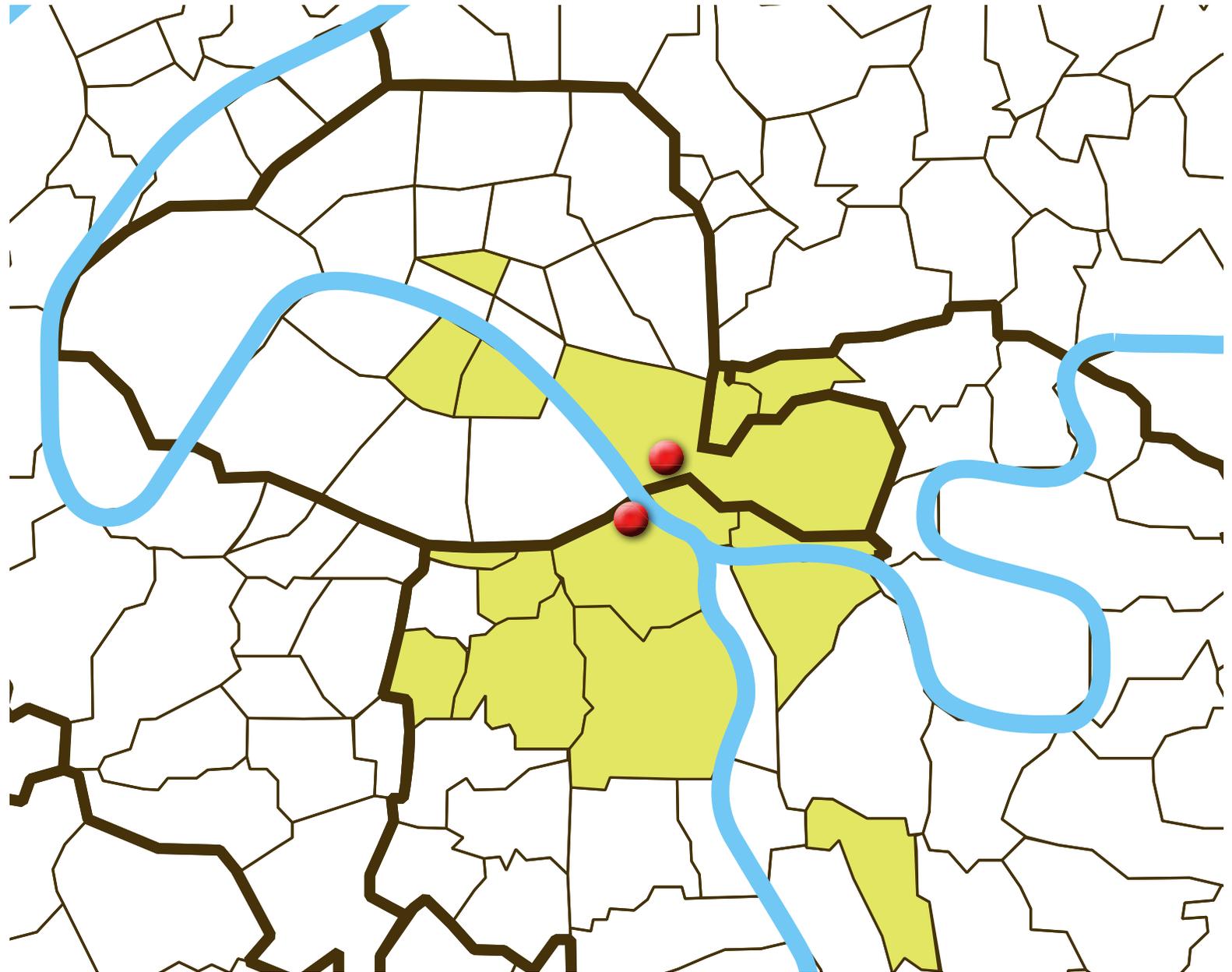
Centre de tri Syctom : Un élément majeur du programme, une grande superficie

Le besoin de desservir ce nouveau quartier et de desservir la métropole...

Un centre de tri des collectes sélectives.

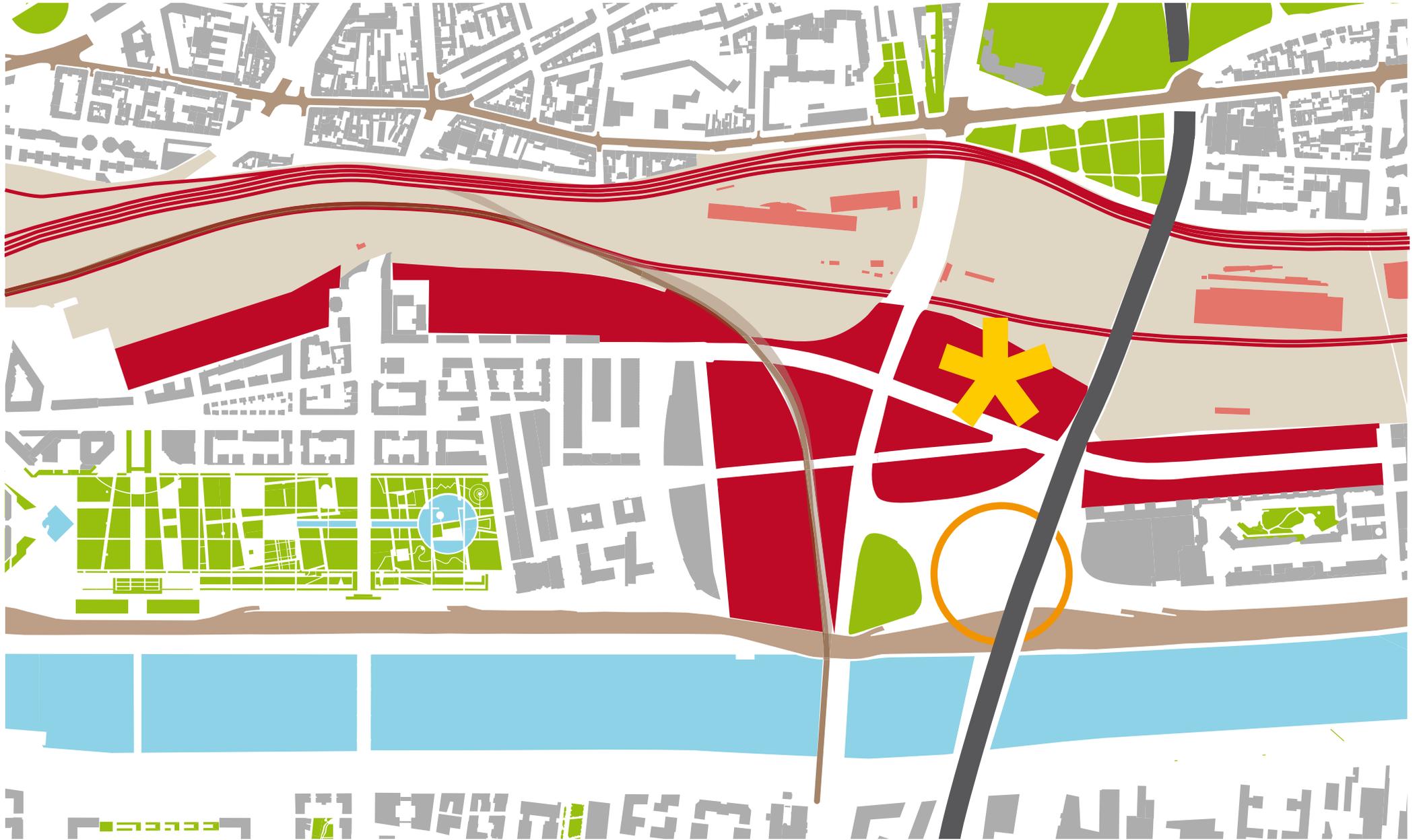
Ce n'est pas un incinérateur.

Sa fonction est celle de collecte, compactage, stockage avant envoi des déchets vers les filières de recyclage.



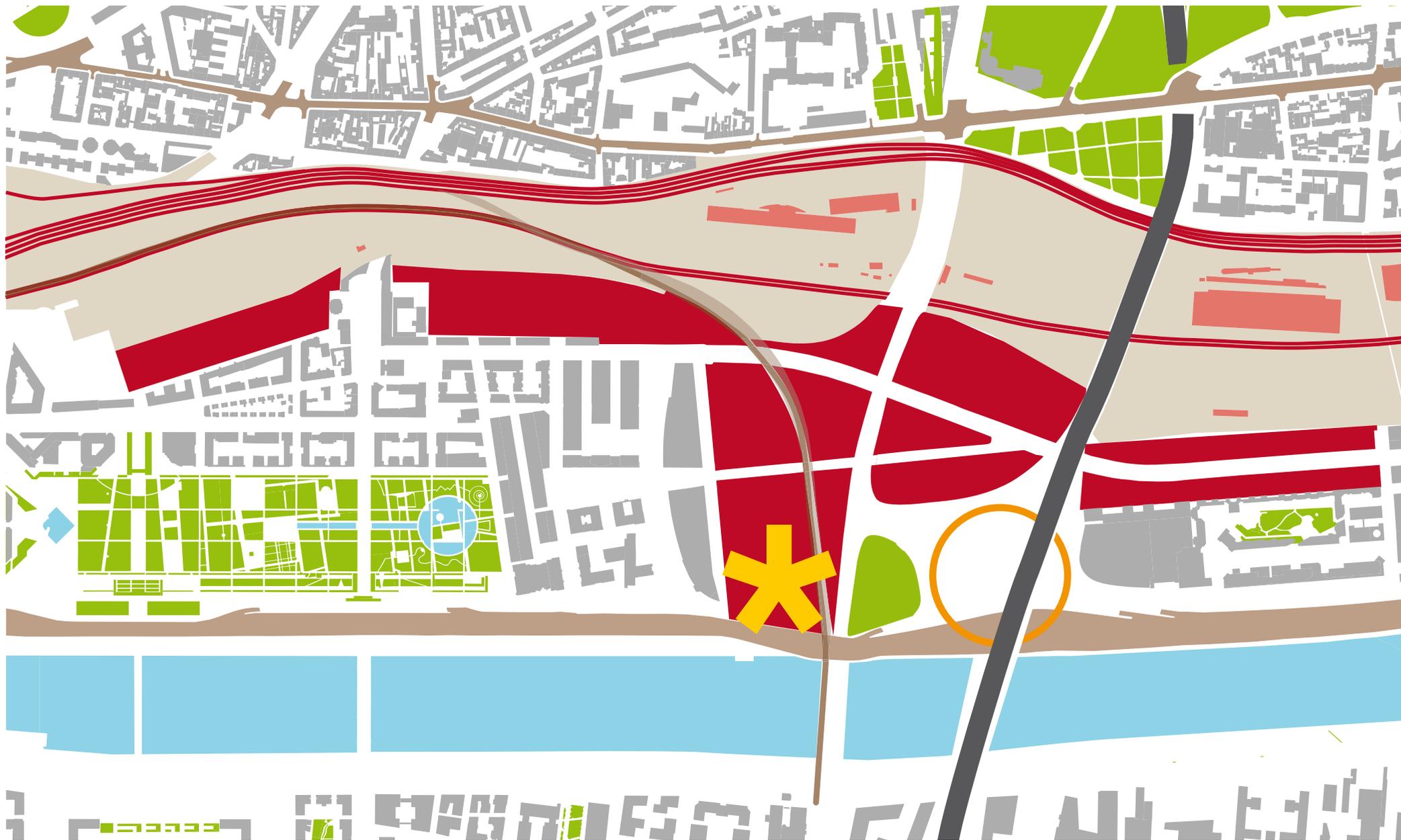
Syctom - Au droit du faisceau ferroviaire

Liaison fer



Syctom - Au droit du faisceau ferroviaire

Liaison fleuve



Synthèse du diagnostic 4

La mise en réseau des espaces (ou)verts

Les espaces verts.

Comment insérer les futurs espaces verts dans le schéma à grande échelle de la ceinture verte?

Nos objectifs sur ce site :

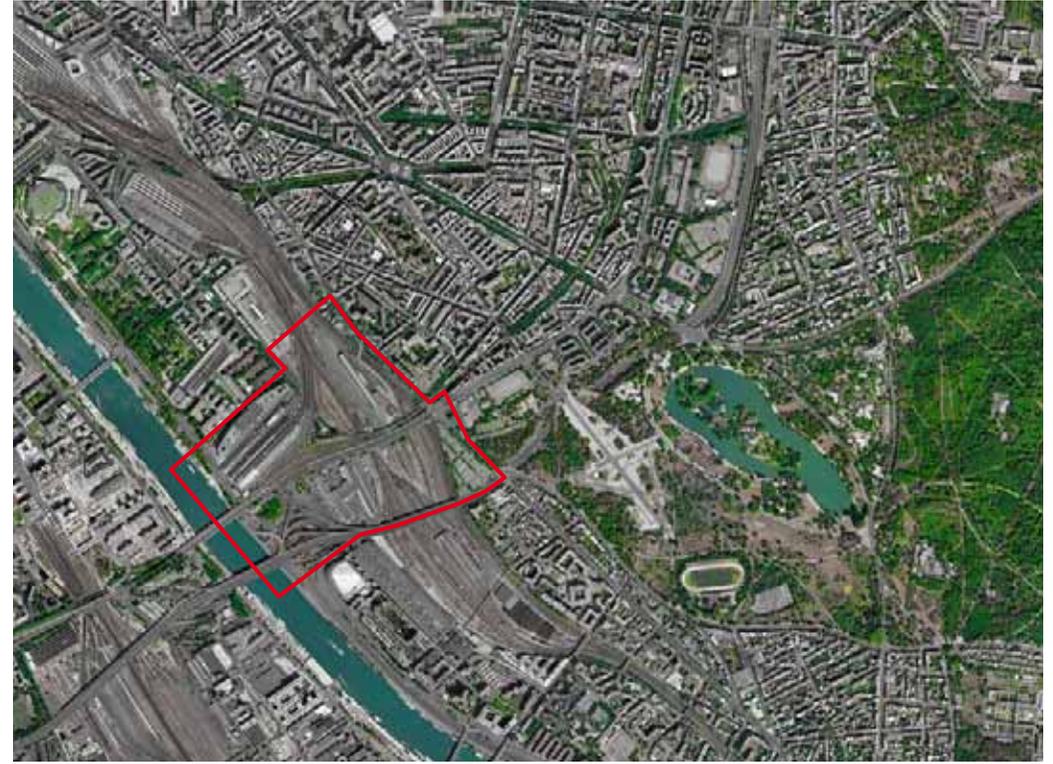
- Pouvoir mettre en liaison non seulement le Bois de Vincennes avec le parc de Bercy, mais également passer au-delà de la Seine. Plusieurs types de connexions pourraient être envisagés :
 - Connexion possible à la promenade plantée (Bastille/Bois de Vincennes/Seine)
 - Utilisation des voies ferrées existantes pour créer de nouveaux espaces de connexion et de rencontres, comme cela a été fait à New-York. Ce lien permettrait de traverser la Seine, franchir le faisceau ferroviaire et ses ruptures.

- Changer le regard sur le ferroviaire, le voir comme un grand paysage en mouvement, avec ses dynamismes et ses lignes, en étant conscient qu'il y a des nuisances, des bruits, toute une série de points à traiter. Peut-être peut-on trouver des qualités en commun avec la Seine ?

Les mettre en réseau

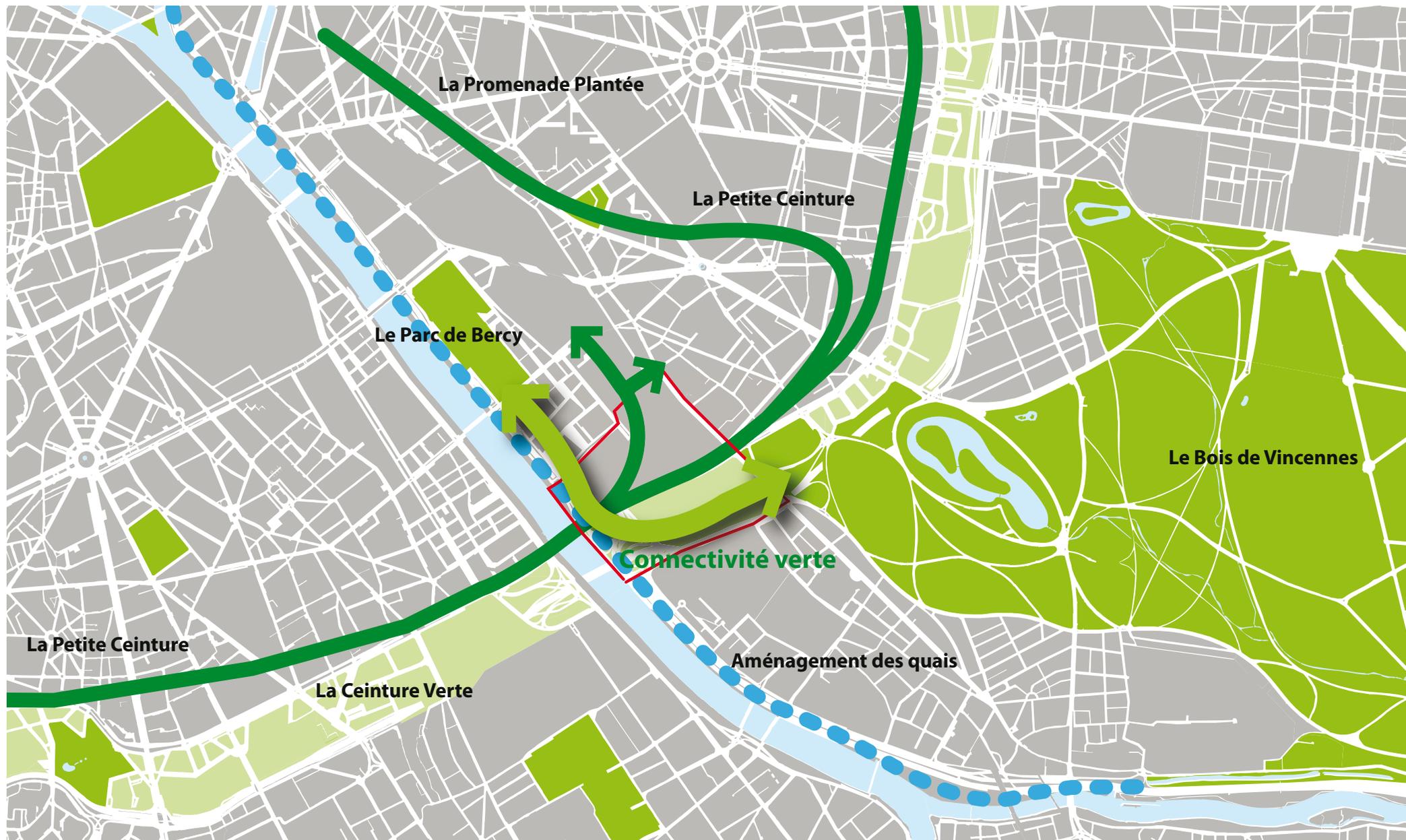


Compléter la "Ceinture Verte"
Franchir la Seine
Intégrer la Petite Ceinture

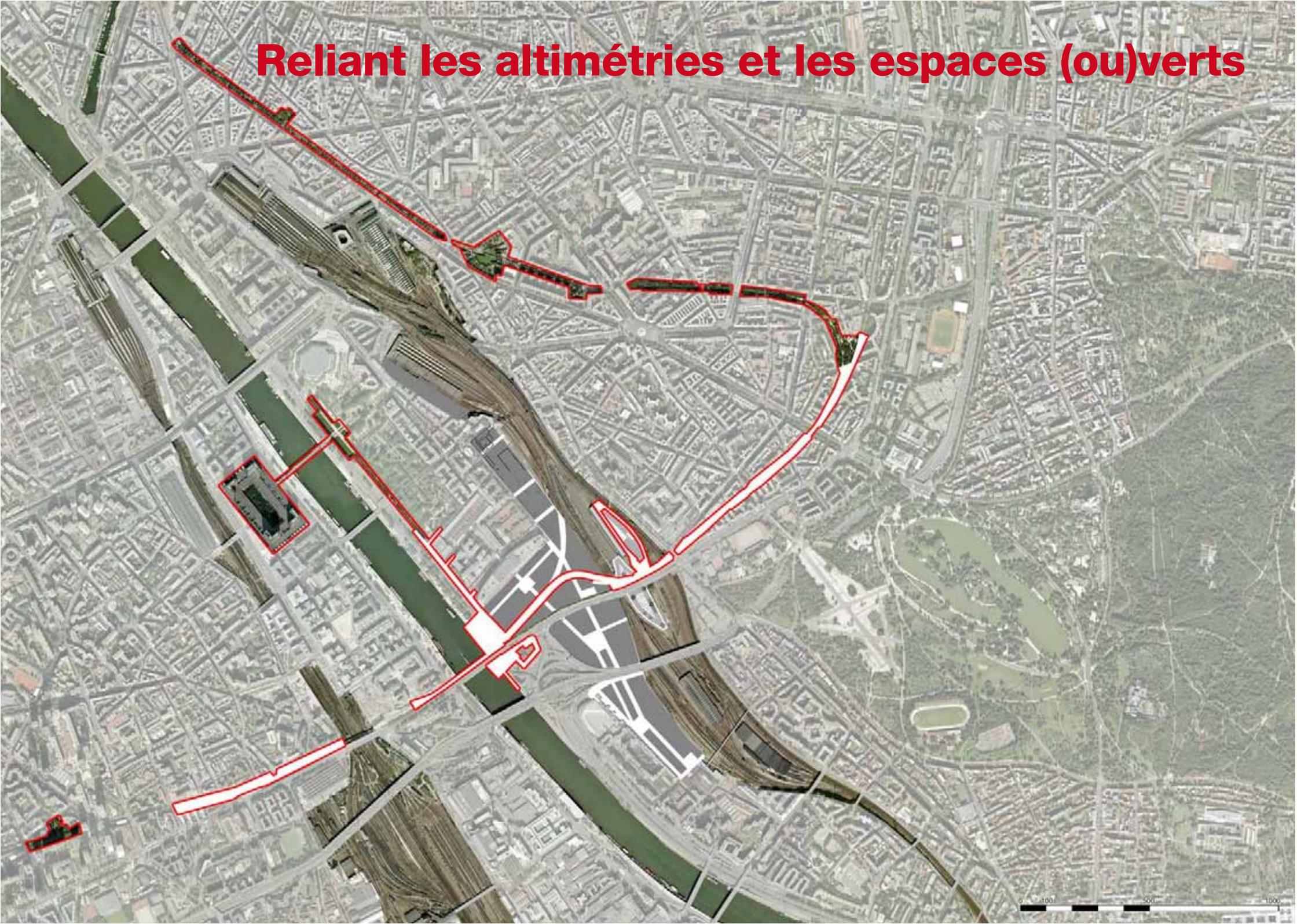


**Objectif stratégique: La mise en réseau
des espaces verts**
**Atouts locaux - La proximité du Bois de
Vincennes, de la Seine et du Parc de
Bercy**

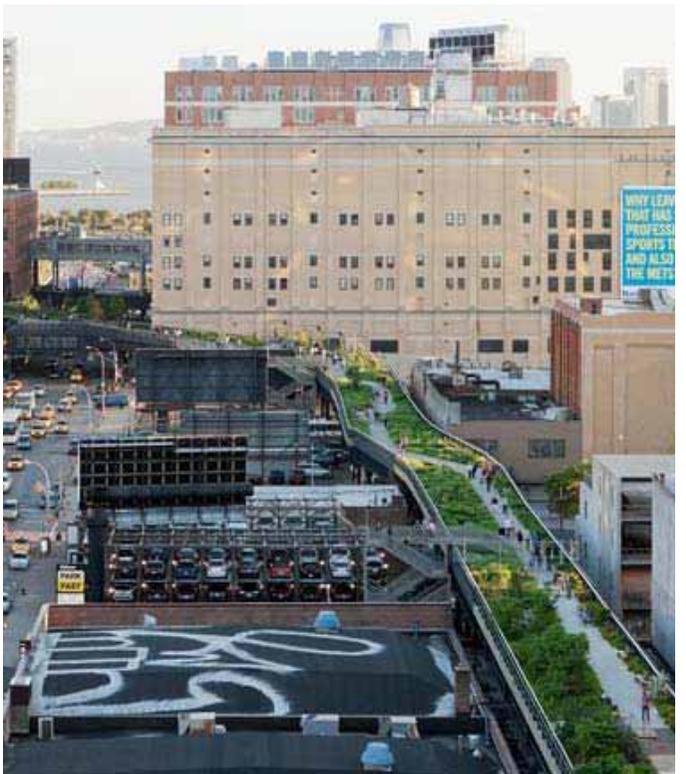
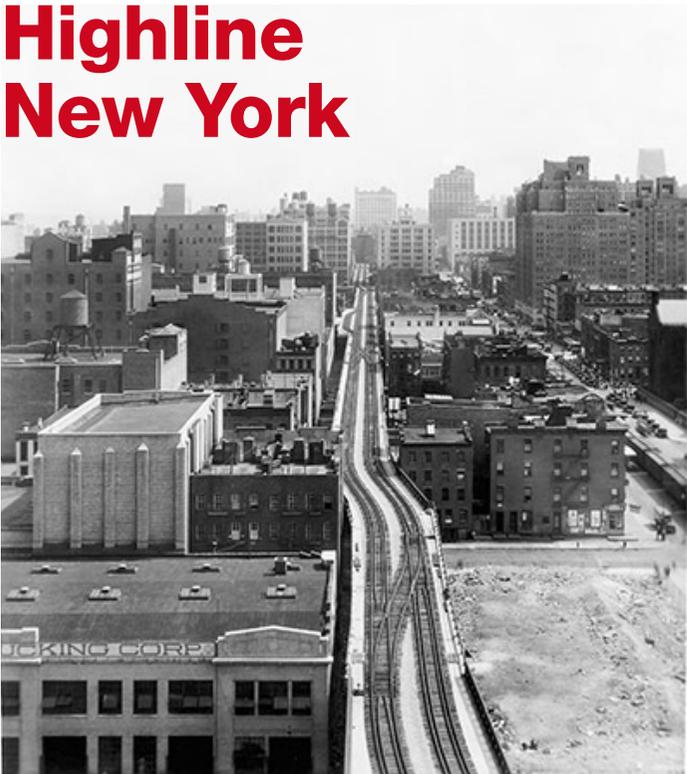
Un nouveau réseau d'espaces verts qui sert à connecter et à irriguer le nouveau quartier...



Reliant les altimétries et les espaces (ou)verts



Highline New York

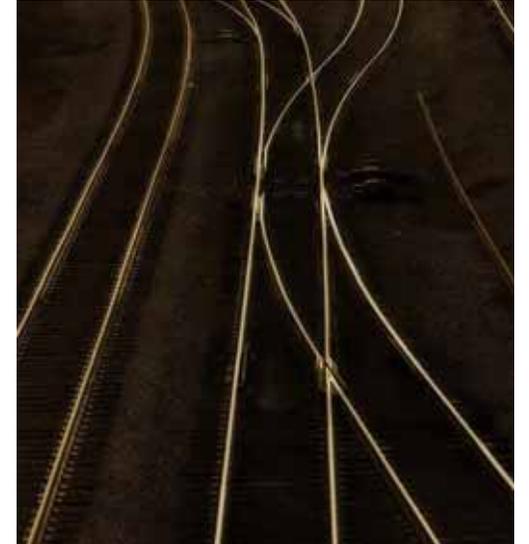


Célébrer le déjà-là: La poésie et le mouvement du paysage ferroviaire



Nuisance : une rupture de ville,
des surfaces neutralisées,
une monoculture industrielle.

Mais aussi le mouvement des
trains, la forme particulière et
précise de ces infrastructures,
la générosité de ce vide si
précieux en ville dense.



Résumé

Le projet doit déterminer une identité forte et particulière pour Bercy-Charenton en s'insérant dans un cadre urbain.

Quelques conclusions préliminaires :

- **Localiser les grands services urbains** est un point très important pour l'avenir du projet, et en même temps c'est une responsabilité métropolitaine.
- **Optimiser le programme sur le site** : diversité, équilibre des activités, commerces.
- **Tester les emprises du projet**, c'est-à-dire les territoires où l'on peut construire. L'objectif est de libérer du terrain pour créer la valeur foncière nécessaire et de permettre des liens fluides à travers le site et au delà. La rue Baron-le-Roy ne s'arrêtera pas au périphérique.
- **Imaginez des mutualisations**, concernant notamment les fonctions ferroviaires (possibilité de rationaliser et de réduire les emprises dédiées à l'activité ferroviaire pour valoriser de nouveaux terrains).
- **Formes urbaines et densités** : il s'agit de pouvoir transformer ce site difficile. Il n'y a pas beaucoup d'espace au sol pour le faire. L'ambition est de bâtir des logements, de créer des activités économiques nouvelles, ainsi que des espaces verts, des espaces ouverts sur ce site, de construire la rue Baron le Roy, de déplacer des éléments, de franchir les voies sur berges, de créer ces parcs linéaires. L'équipe projet suggère des hauteurs pour résoudre l'équilibre entre le périmètre et le programme d'origine. Ces points sont en discussion et les décisions ne sont pas prises à ce stade du projet.

Quelle place pour Bercy Charenton? Quelle identité? Quelles qualités?

Identifier les avantages
et l'identité de ce lieu - la
développer, la renforcer,
l'accentuer

Développer des synergies avec
les quartiers avoisinants

Une stratégie coordonnée à la
grande échelle

Réaliser la valeur et la
compétitivité nécessaire à la
transformation du site



Quelques conclusions de notre diagnostic

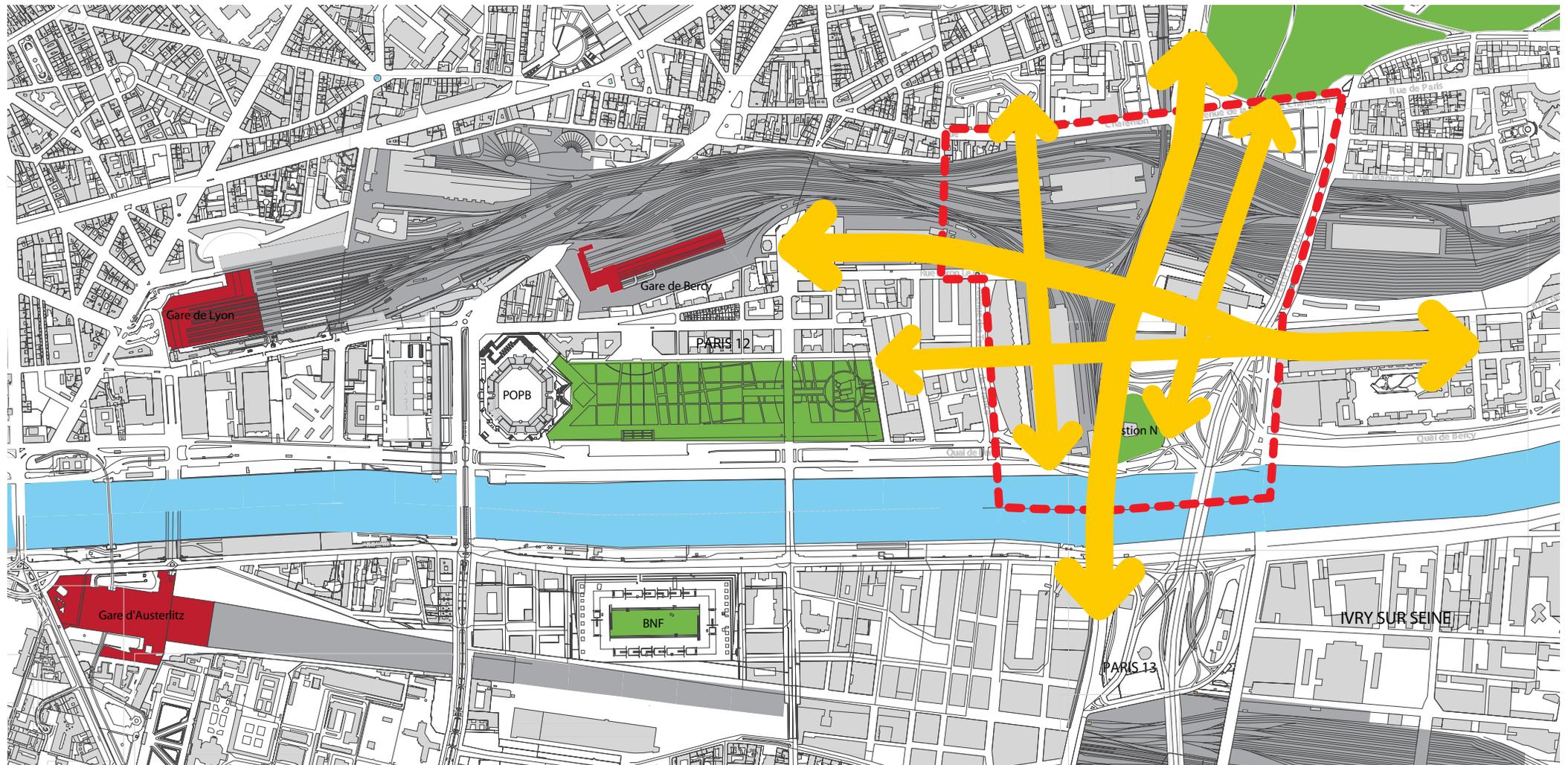
Rappel des principaux enjeux et stratégies identifiées lors de la phase diagnostic:

- Tester les emprises du projet et imaginer des interactions, des mutualisations et des échanges de territoires possibles
- Appliquer une logique trans-communale et trans-périphérique de transformation
- Optimiser le programme sur ce site
- La qualité de vie et la durabilité à long terme de ce nouveau quartier dépend de la diversité et l'équilibre des activités qu'on y retrouve
- Développer un quartier durable qui anticipe l'avenir.
- Il faut trouver les densités et les formes urbaines adaptées au site et capables d'optimiser la capacité du territoire.
- Si le périmètre et le programme d'origine sont maintenus, il faudra nécessairement construire haut.
- Un bilan équilibré nécessite un programme ambitieux
- La localisation sur le site des grands services urbains compte tenu de leurs dimensions peu flexibles est une priorité.
- Ingénierie économique: La question de la génération de la valeur et l'équilibre de la relation coût-gain sont des fondamentales



L'inscription du site dans un grand territoire :
Un faisceau de la Confluence à l' Arsenal

Un faisceau de transformation: trans-communale, trans-Périphérique, trans-fluvial et trans-ferroviaire qui relie les quartier et qui franchit les barrières



Mandataire:
Rogers Stirk Harbour + Partners
Thames Wharf
Rainville Road
London W6 9HA
United Kingdom
T +44 (0)20 7385 1235
F +44 (0)20 7385 8409

www.rsh-p.com