



DIRECTION DE L'URBANISME

**RÉUNION PUBLIQUE
D'INFORMATION**

Mercredi 30 novembre 2016

Table des matières

DIRECTION DE L'URBANISME.....	1
• <u>Introduction</u>	3
• <u>Présentation du projet d'aménagement Bercy-Charenton</u>	8
• <u>Débat</u>	12

La séance est ouverte à 19h40.

Charles FLORIN, chargé de l'animation de la réunion

Bonsoir à tous. Je m'appelle Charles FLORIN et je suis chargé de l'animation de la réunion. Nous sommes heureux d'organiser un nouveau temps d'échange au sujet du projet Bercy-Charenton, mais cette fois dans le cadre de l'enquête publique menée par la commission d'enquête. Je vous présente donc les différentes personnes qui participeront à cette réunion.

Monsieur François NAU, président de la commission, est accompagné de Monsieur Bernard MAUPOUMÉ et Madame Lisa VINASSAC BRETAGNOLLE, tous deux commissaires enquêteurs. Cette commission d'enquête doit s'assurer que le temps d'échange permette à chacun de s'exprimer.

Madame Aurélie COUSI est cheffe du service de l'aménagement à la direction de l'urbanisme de la Ville de Paris. Monsieur Stephen BARRETT est membre du cabinet d'architecture et d'urbanisme Rogers Stirk Harbour + Partners en charge de la maîtrise d'œuvre. Monsieur Claude PRALIAUD est Directeur de l'urbanisme à la Ville de Paris. Madame Catherine BARATTI-ELBAZ Maire du 12^e arrondissement de Paris. Monsieur Jean-Louis MISSIKA est adjoint en charge de l'urbanisme et de l'architecture à la Ville de Paris. Monsieur Hervé GICQUEL Maire de Charenton-le-Pont. Enfin, Monsieur Sébastien ROULOT est en charge des projets parisiens pour SNCF Immobilier.

François NAU, Président de la commission d'enquête

Bonsoir à tous. Je suis heureux de vous accueillir aussi nombreux dans cette grande salle mise à notre disposition par Madame la Maire du 12^e arrondissement. Nous avons souhaité tenir cette réunion d'information et d'échange dans le but d'améliorer l'information publique sur le projet d'aménagement du secteur Bercy-Charenton et d'inciter les habitants à s'exprimer. Nous formons une équipe de trois commissaires enquêteurs, désignés par le tribunal administratif de Paris à la suite de notre engagement sur l'honneur de notre indépendance vis-à-vis de la maîtrise d'ouvrage et de la maîtrise d'œuvre, assurant que nous n'avons aucun intérêt personnel dans ce projet.

Notre rapport aura pour objet de relater l'ensemble des expressions du public sur le sujet et de tenir compte de ces expressions dans l'avis que nous serons amenés à donner. Plus précisément, il s'agit d'un avis sur la déclaration du projet Bercy-Charenton qui entraîne la mise en compatibilité du Plan local d'urbanisme de la Ville de Paris. Nous aurons donc à apprécier l'intérêt général de ce projet.

La réunion sera organisée en deux temps : un temps d'introduction et de présentation du projet par Madame la Maire du 12^e arrondissement, Monsieur le Maire de Charenton-le-Pont, la Direction de l'urbanisme de la Ville de Paris et l'équipe de maîtrise d'œuvre ; un temps

d'échange avec le public. Vous pouvez également poser certaines questions à l'aide des fiches qui vous ont été distribuées à l'entrée de la salle. Nous pourrions ainsi regrouper les questions par thèmes avant de les aborder au moment des échanges qui devraient durer environ deux heures. La fin de la réunion est donc prévue vers 22h30. Je passe maintenant la parole à Madame la Maire du 12^e arrondissement.

Introduction

Catherine BARATTI-ELBAZ, Maire du 12^e arrondissement

Bonsoir mesdames messieurs les commissaires enquêteurs, élus du 12^e arrondissement, cher Jean-Louis MISSIKA, Monsieur le Maire de Charenton-le-Pont, membres des services de la ville, le cabinet Rogers Stirk Harbour + Partners et la SNCF. Nous sommes en effet dans une période d'enquête publique, qui a commencé le 15 novembre et qui s'achèvera le 15 décembre. Cette réunion publique que vous avez souhaitée permettra, je l'espère, de mieux communiquer sur ce projet et d'inviter les habitants à s'exprimer.

En tant que Maire du 12^e arrondissement, j'ai tout mis en œuvre pour que cette enquête permette à chacun de prendre connaissance du projet dans sa complexité et de pouvoir donner son avis par les différents moyens mis à votre disposition. J'ai la responsabilité de faire en sorte que les habitants du 12^e arrondissement contribuent au projet. Mais au-delà du 12^e arrondissement, je souhaite que tous les habitants attentifs au développement de ce territoire donnent leur avis.

Ce projet est unique par son ampleur. Le partenariat avec la SNCF, dont le protocole a été signé il y a quelques jours, nous offre l'opportunité de monter ce projet ensemble. Peu d'endroits à Paris font aujourd'hui l'objet d'un tel projet.

Le projet est également unique par sa localisation, à la jonction entre les territoires parisiens et charentonnais. Un site de chaque territoire a donc été placé dans l'appel à projets « Inventons la métropole du Grand Paris ». Nous sommes en effet au cœur de la métropole et un des objectifs de ce projet est de créer des liens entre deux territoires aujourd'hui séparés par de multiples ruptures urbaines.

Enfin, ce projet est unique par son élaboration. C'est au moins la dixième réunion à laquelle je participe. De nombreuses étapes ont précédé la réunion de ce soir et de nombreuses encore lui succéderont. Le projet a beaucoup évolué et je vous invite à comprendre ces évolutions pour en mesurer les conséquences.

Ce projet est important, car il pose différentes questions relatives au devenir de notre ville : la densité et l'aménagement du vide urbain ; les ruptures urbaines entre Paris et Charenton-le-Pont, mais aussi entre les quartiers de Bercy et de la Vallée de Fécamp ; l'équilibre des activités économiques entre l'est et l'ouest ; les liaisons piétonnes comme la passerelle au-

dessus des voies de chemin de fer ; les liaisons écologiques entre Bercy et le Bois de Vincennes en passant par la Petite Ceinture ; l'accès aux équipements publics et de culture pour les plus jeunes ; l'attractivité du quartier et plus généralement de l'est parisien en reconstituant un tissu de commerces de proximité.

Beaucoup de choses ont déjà été dites au sujet de ce projet et beaucoup d'autres le seront encore dans les prochains mois. Je vous invite néanmoins à travailler ensemble pour améliorer le projet et à faire converger les intérêts individuels vers des objectifs communs. Je souhaite que nous dessinions un projet équilibré et que nous construisions un avenir commun pour ce territoire.

Jean-Louis MISSIKA, Adjoint chargé de l'urbanisme, de l'architecture, des projets du Grand Paris, du développement économique et de l'attractivité

Bonsoir à tous. Je vous remercie d'être venus si nombreux à cette réunion à la fois importante et singulière qui doit contribuer à l'enquête publique portant sur la déclaration de mise en compatibilité du PLU et dont l'objectif est d'accorder les règles d'urbanisme avec le projet . Comme l'a souligné Catherine BARRATTI-ELBAZ, cette réunion s'inscrit dans un processus déjà engagé depuis plusieurs années. Il faut savoir qu'un tel projet ne se construit pas en un jour. Les décisions qui seront prises entraîneront la création d'une nouvelle portion de ville pour, je l'espère, plusieurs dizaines d'années. D'ailleurs, la lenteur du processus permet à chacun de s'approprier le projet et de faire des propositions susceptibles d'en améliorer la qualité.

Les objectifs poursuivis et les modalités de la concertation préalable à l'aménagement du secteur ont été votés dès 2009. Au moment des études préalables, en 2011, le public a été informé et invité à faire part de ses observations à plusieurs reprises lors de réunions publiques, d'ateliers participatifs ou d'expositions publiques. En 2014, le périmètre du projet a été élargi au secteur Léo-Lagrange et la décision du SYCTOM de ne pas donner suite au projet d'implantation d'un centre de traitement des déchets a été intégrée, permettant ainsi de garantir la sauvegarde de la gare souterraine de la Rapée. Depuis le lancement des études urbaines, de nombreuses rencontres ont été organisées et ont permis une large expression du public : cinq réunions publiques entre 2011 et 2015, une exposition publique du 12 novembre et 4 décembre 2012, une journée d'information dans le parc de Bercy le 29 juin 2013, trois sessions d'ateliers participatifs en 2011, 2012 et 2015, des ateliers scolaires, des visites spécifiques sur les secteurs de la Rapée et de Léo-Lagrange en février 2015.

La réunion de ce soir ne sera pas la dernière, parce que le processus de concertation doit permettre à l'ensemble des habitants de s'exprimer. En juillet 2015, le Conseil de Paris a voté l'adoption du bilan de la concertation préalable relative à la création de la ZAC. Nous avons souhaité aller plus loin dans la démarche de concertation et de participation en offrant, dans le cadre de l'enquête publique, la possibilité de consulter l'intégralité du dossier en ligne et de s'exprimer par internet sans être obligé d'écrire un avis sur le registre mis à la disposition en

Mairie. D'ailleurs, je remercie la commission d'enquête d'avoir appuyé cette démarche innovante.

Malgré son cadre formel, notre débat de ce soir, de même que vos contributions lors de cette enquête, s'inscrit dans une continuité. Par la suite, je souhaite pouvoir, grâce aux ateliers et aux outils numériques, faire participer les riverains à la co-construction de ce projet. Nous devons progresser dans notre capacité à coopérer et le projet de Bercy-Charenton est sûrement l'occasion de créer de nouvelles méthodes orientées vers la participation des habitants et la réflexion sur les différents aspects du projet. Cet échange concerne bien-sûr les Parisiens, mais aussi les Charentonnais, puisque le projet se situe à la frontière des deux communes. Je remercie donc le Maire de Charenton-le-Pont, Monsieur Hervé GICQUEL, de sa présence et de son implication sur ce dossier. Il est très important, si nous voulons réussir, de valoriser la dimension métropolitaine de ce projet.

Comme le préciseront les techniciens qui prendront ensuite la parole, l'objectif principal du projet est de « recoudre » les territoires. Le territoire du 12^e arrondissement est traversé par un faisceau ferré très important et beaucoup d'habitants ont le sentiment que l'arrondissement est scindé entre sa partie nord et sa partie sud, entraînant ainsi des difficultés de circulation. Nous savons également que le périphérique et les infrastructures ferroviaires créent une barrière entre Bercy et Charenton-le-Pont et empêchent la fluidité des transports et des relations intercommunales. Pourtant, cette continuité urbaine est une condition de la qualité de vie. L'engagement du Maire de Charenton-le-Pont, à travers un contrat d'intérêt national, dans une dynamique urbaine forte, permettra une coordination entre le développement du projet Bercy-Charenton et le projet propre à Charenton-le-Pont pour créer un véritable morceau de ville attractif et qualitatif. La Maire de Paris s'est elle-même engagée dans une démarche globale visant à transformer les portes de Paris en places du Grand Paris et je pense que cette transformation est à l'œuvre ici.

La dimension métropolitaine de ce projet me paraît essentielle, puisqu'il s'inscrit dans la construction du Grand Paris et dans le développement d'une nouvelle centralité Bercy-Charenton. Alors que la Ville de Paris s'organisait autour d'un seul centre, nous devons désormais, sur le modèle des autres grandes villes européennes et mondiales, construire une ville polycentrique. Cette nouvelle centralité Bercy-Charenton doit devenir un lieu urbain identifié pour sa dynamique économique et sa qualité de vie, au service des habitants actuels et futurs. Nous devons être généreux et capables de répondre aux attentes des nouveaux habitants, entrepreneurs, salariés, chercheurs et étudiants qui investiront ce lieu dans les prochaines années.

Hervé GICQUEL, Maire de Charenton-le-Pont

Bonsoir à toutes et à tous. Je remercie Madame la Maire du 12^e arrondissement, Monsieur le Président de la commission d'enquête et Monsieur Jean-Louis MISSIKA pour leur invitation. Je salue également les Charentonnais qui se trouvent dans la salle. Je souhaiterais témoigner ce soir de l'enjeu face auquel nous nous trouvons aujourd'hui, de part et d'autre du boulevard

périphérique. Ce n'est donc pas un hasard si nos projets portent finalement le même nom. Du point de vue de Charenton-le-Pont, nous portons le projet de Bercy depuis près de dix ans et nous avons partagé avec Anne HIDALGO cet enjeu d'aménagement autour du périphérique et des espaces ferroviaires. Ce sujet m'a ainsi amené à réinstaurer, avec l'État notamment, cet échange absolument nécessaire pour fédérer les volontés et les partenariats possibles avec les différents acteurs : collectivités territoriales, partenaires publics et partenaires privés.

Le périmètre du projet Bercy-Charenton occupe une dizaine d'hectares sur le territoire charentonnais, ce qui représente quasiment 10 % du territoire de Charenton-le-Pont. Depuis quelques mois, nous partageons, avec Jean-Louis MISSIKA et Catherine BARRATTI-ELBAZ, la volonté d'initier une démarche métropolitaine. Il est donc évident que le projet charentonnais s'inscrit dans cette démarche générale, la liaison avec Paris étant la finalité de mon engagement en matière d'aménagement urbain. Je souhaite sortir le quartier de Bercy de son enclavement, entre l'autoroute A4, l'échangeur de Bercy et l'espace ferroviaire qui occupe une vingtaine d'hectares sur le territoire charentonnais. L'enjeu de ce projet d'aménagement est donc très important.

Nous pourrions conserver la physionomie actuelle du quartier et maintenir ses habitants dans leur enfermement. Mais c'est une tout autre ambition qui anime la municipalité de Charenton-le-Pont et qui a permis le succès de notre candidature pour l'appel à projets. À ce titre, je reconnais bien volontiers à la métropole du Grand Paris d'avoir parfaitement perçu le dessein mutuel de Charenton-le-Pont et de Paris dans l'aménagement urbain. Nous souhaitons donc réfléchir à la complémentarité des équipements publics, des activités économiques et des logements qui seront implantés sur nos territoires. Le 24 novembre, cette démarche partenariale s'est concrétisée par la signature du contrat d'intérêt national avec l'État, le Préfet de Région et les partenaires privés, à l'occasion de laquelle j'ai pu accueillir le représentant de la Ville de Paris.

Je veux exprimer ce soir la volonté de Charenton-le-Pont de pouvoir lancer sa propre démarche d'aménagement, de concert avec la Ville de Paris. L'objectif est de faire tomber les frontières telles qu'elles existent aujourd'hui et de traiter les contraintes de circulation de part et d'autre du boulevard périphérique. Il est indispensable de solliciter la Préfecture de Région afin d'améliorer la desserte routière et le flux automobile qui représentent une grande difficulté dans le secteur de Charenton-le-Pont, la ville n'ayant plus la capacité d'absorber un tel trafic.

En effet, derrière ma volonté d'aménagement, je veux exposer ce soir la problématique des flux. Il est évident que la question des déplacements existants et de l'offre des futurs déplacements sera posée. Jean-Louis MISSIKA et Catherine BARATTI-ELBAZ ont déjà manifesté leur volonté de lier les deux villes par le prolongement de la rue Baron-le-Roy. La Mairie de Charenton-le-Pont se réjouit de cette perspective, mais insiste sur l'importance de prendre rapidement les mesures nécessaires afin d'assurer la meilleure complémentarité entre les deux projets d'aménagement.

Notre volonté est également de rétablir le lien entre nos quartiers nord et sud, de sorte que nous puissions réduire la fracture géographique due aux emprises ferroviaires.

Enfin, si je souhaite bien évidemment que de nouvelles activités commerciales de proximité se développent dans le secteur de Bercy-Charenton, je souhaite aussi que le grand centre commercial soit davantage ouvert sur le 12^e arrondissement. En effet, il est très difficile pour les habitants du 12^e arrondissement d'accéder à ce centre commercial sans prendre le bus 24 ou bien franchir la bretelle d'accélération de l'autoroute A4 au péril de leur vie. Je souhaite donc faire du développement des transports publics une priorité en améliorant le réseau existant et en créant de nouvelles liaisons douces entre les territoires parisiens et charentonnais.

J'ai tenu avant l'été dernier une réunion publique dans le quartier de Bercy-Charenton et j'ai reçu un accueil tout à fait favorable des habitants qui avaient compris la nature des enjeux et la capacité des villes de Paris et de Charenton-le-Pont à y répondre pour faire en sorte que les aménagements soient exemplaires et durables.

Présentation du projet d'aménagement Bercy-Charenton

Claude PRALIAUD, Directeur de l'urbanisme à la Ville de Paris

Bonsoir à tous. Nous avons voulu organiser la présentation du projet autour des grands objectifs d'aménagement qui ont guidé tout le travail jusqu'à ce jour et qui continueront à le guider dans les nouvelles étapes du projet : améliorer les liaisons, proposer une programmation urbaine mixte, faciliter l'accueil des nouveaux modes de transport et répondre aux contraintes environnementales.

Stephen BARRETT, Rogers Stirk Harbour + Partners

Bonsoir. Je représente une grande équipe pluridisciplinaire qui coopère depuis six ans sur le projet. Je ne peux donc pas faire une présentation exhaustive d'un tel travail et je me contenterai de vous donner un aperçu des différents aspects du projet. Avant toute chose, je dois dire que les notions de « couture » et de « désenclavement » sont fondamentales. La première fois qu'il s'est rendu sur le site, Richard ROGERS a affirmé que le site était infranchissable et que la grande difficulté du projet résiderait dans l'aménagement d'une liaison urbaine.

L'ambition a donc été de créer un nouveau sol naturel afin de lisser les différents niveaux pour retrouver la configuration initiale et rendre le site accessible à tous, les pentes n'excédant jamais 4 % d'inclinaison. Un nouveau réseau de connexions permet de relier les quartiers bordant le site et séparés par les infrastructures. La rue Baron-le-Roy est l'élément majeur de cette liaison, complétée par des liaisons piétonnes qualitatives qui donnent accès aux transports en commun et à de nouveaux espaces publics partagés. Pour garantir la couture des territoires, il est également nécessaire de passer sous les infrastructures existantes et nouvelles afin d'harmoniser les flux automobiles et piétons avec le tramway.

Un autre élément important du projet est l'allée qui traverse le bâtiment Lumière pour relier le quartier de Bercy au nouveau jardin créé au-dessus de la Rapée inférieure et qui rejoint la rue Baron-le-Roy avant de passer sous le périphérique. Cette allée est ponctuée d'une série d'espaces publics qui seront les cœurs de ce secteur.

Le faisceau ferroviaire est aujourd'hui fréquenté par 1 000 trains par jour et représente plus de 25 % du chiffre d'affaires de la SNCF. L'objectif est donc de permettre le franchissement de ce faisceau, la passerelle Valmy étant trop étroite et trop longue pour être sécurisante. Il est donc proposé de construire des « pas japonais » qui accompagneraient cette traversée et relieraient le quartier de la Vallée de Fécamp au quartier de Bercy. Quant à la Petite Ceinture, elle prolongerait qualitativement et à grande échelle la promenade plantée et permettrait la traversée de ce faisceau. La volonté générale est de proposer une diversité d'espaces et d'échelles en différenciant les usages, les programmes et les flux.

Les habitants qui connaissent bien ce secteur de la ville, et plus spécialement ceux qui résident dans le quartier Bercy de Charenton-le-Pont, savent que la traversée du site aujourd'hui relève du parcours du combattant. Ainsi, le projet prévoit de diviser les distances par deux, voire par trois, et de qualifier les déplacements. Cette transformation radicale a pour but de désenclaver Charenton-le-Pont et d'animer ce nouveau quartier.

Un des grands défis du projet est de minimiser l'impact des infrastructures ferroviaires qui seront installées sur le site. Les deux projets ferroviaires doivent être intégrés le mieux possible pour qu'ils ne coupent pas le quartier en deux et n'altèrent pas la qualité de vie.

Aurélié COUSI, Cheffe du service de l'aménagement à la Direction de l'urbanisme de la Ville de Paris

Si le premier objectif du projet est de relier les quartiers, le deuxième est de proposer une programmation urbaine ambitieuse. Ces deux objectifs se répondent, car pour sortir de l'enclavement et franchir les nombreux obstacles existants, il est nécessaire de créer une nouvelle centralité métropolitaine et attractive. Liaison et centralité sont donc intimement liées.

Le programme comprend 600 000 m², dont 280 000 m² de logements et 215 000 m² de bureaux, des programmes hôteliers, des équipements publics, mais aussi des programmes spécifiques que nous développerons davantage par la suite. Cette nouvelle centralité métropolitaine représente 9 300 habitants et 13 400 emplois, créant ainsi un nouvel atout pour ce territoire aux portes de Paris.

Nous avons souhaité que ce quartier soit mixte à l'échelle de ses différents sous-quartiers qui doivent tous comporter des logements, des bureaux et des équipements afin de créer l'animation et la vie. Les quartiers en bordure du bois de Vincennes sont particulièrement intéressants pour développer les équipements sportifs et créer du logement. Ce sont des quartiers que les habitants apprécient et que les futurs habitants apprécieront. D'autres

quartiers, comme le quartier de Poniatowski, sont plus enclavés et l'aménagement de bureaux et de logements a vocation à les relier aux quartiers voisins.

Plusieurs nouveaux équipements publics seront implantés sur le site : un collège de vingt divisions, trois groupes scolaires, des équipements de petite enfance, un gymnase, des salles de sport, des équipements sportifs réorganisés sur le site de Léo-Lagrange, une bibliothèque et un espace de tri, conformément au schéma de gestion des déchets de proximité. Ces équipements répondent aux besoins des futurs comme des actuels usagers.

Stephen BARRETT, Rogers Stirk Harbour + Partners

Cette ambition de rééquilibrage métropolitain est très importante, car elle doit permettre la transformation d'un territoire très difficile. Par ailleurs, dans une volonté de conserver les infrastructures existantes, il est nécessaire d'exploiter au maximum le peu d'emprises constructibles. Ces centralités constituent des éléments de composition métropolitaine que des liaisons devront relier pour minimiser l'impact des différentes hauteurs, sachant que l'ombre des nouveaux bâtiments portera principalement sur un réseau ferroviaire peu ou pas occupé. Pour cette raison, ce lieu est idéal pour construire en hauteur. En effet, contrairement à Londres, Paris répond à des logiques métropolitaines qui empêchent de construire en hauteur n'importe où.

Aurélié COUSI, Cheffe du service de l'aménagement à la Direction de l'urbanisme de la Ville de Paris

Un projet urbain de cette envergure implique la mise en place de programmes spécifiques. Les fonctions de la Halle Gabriel Lamé seront déplacées au sein d'un hôtel logistique connecté, faisant partie du projet « Inventons la métropole ». Des espaces de plus petite taille seront disséminés dans le quartier pour garantir le maillage logistique à Paris.

La Rapée est un site patrimonial très intéressant au fort potentiel qui a vocation à devenir un lieu de mixité programmatique. Ce lieu fera certainement l'objet de concertations et d'appels à projets pour qu'il puisse participer au projet « fabriquer à Paris » ainsi qu'à d'autres types d'activité. Ainsi, le bâtiment sera conservé en grande partie et aménagé en lien avec jardin de la Rapée. Ce lieu doit être attractif pour rendre crédible la nouvelle centralité métropolitaine.

L'offre sportive du secteur Léo-Lagrange sera restructurée et améliorée dans le souci de respecter la dimension environnementale du bois de Vincennes et de garantir une continuité écologique. Ainsi, un travail a été mené avec les associations pour mettre au point ce projet de restructuration de l'offre sportive. Ce travail se poursuivra dans les prochains mois avec l'aménageur dont l'objectif est bien de reconstituer l'offre et de l'améliorer. De plus, une proposition de logements en bordure de ce secteur a été faite. En effet, nous pensons que la construction de ces logements permettra d'animer le boulevard Poniatowski, tout en préservant des porosités visuelles sur l'entrée du bois de Vincennes pour les habitants situés

en face. Nous serons d'ailleurs attentifs aux remarques et nous en tiendrons compte dans la poursuite du travail.

Stephen BARRETT, Rogers Stirk Harbour + Partners

Ce quartier est périphérique par rapport à Paris, mais central par rapport à la métropole du Grand Paris. Il est correctement desservi par des stations de métro et de tramway assez proches les unes des autres. La rue Baron-le-Roy, équipée de voies de bus, de pistes cyclables et ponctuée par des places publiques, incarne la volonté de relier le quartier de Bercy à Charenton-le-Pont et de franchir les obstacles urbains.

L'objectif est de transformer ce lieu de manière sensible et attentive à ses qualités existantes. Ce lieu a une histoire industrielle et logistique que le projet intègre dans ses orientations. Il est important de conserver les éléments de patrimoine déjà en place comme la Rapée inférieure, le bastion et les éléments de la vie ferroviaire. En effet, le projet intègre le faisceau ferroviaire, tout en protégeant les habitants des nuisances acoustiques. Contrairement au projet près de Bercy 2 qui tourne complètement le dos aux infrastructures difficiles, le projet de Bercy-Charenton se veut ouvert et cherche davantage à cohabiter avec l'existant.

Les liens écologiques entre le parc de Bercy et le bois de Vincennes et entre les deux rives de la Seine sont des éléments importants qui se déclinent en plusieurs strates de végétalisation. Chaque sous-quartier est doté de nouveaux espaces publics ouverts et partagés, favorisant les rencontres et permettant un équilibre avec l'intensité urbaine. Toutes les liaisons sont accompagnées par le végétal et garantissent une qualité de vie aux futurs habitants du quartier.

Dans la mesure où l'infrastructure routière est très difficile à transformer, un projet de végétalisation et d'amélioration des trajets longeant les berges de la Seine permet, dans un premier temps, de qualifier certains lieux difficiles.

Aurélien COUSI, Cheffe du service de l'aménagement à la Direction de l'urbanisme de la Ville de Paris

Je vous rappelle que nous nous trouvons dans une phase d'enquête publique préalable à la création de la ZAC et à l'évolution du PLU. Tout ce projet se traduit par des orientations d'aménagement et de programmation reprenant les éléments de la présentation, accompagnées d'un schéma qui représente les voiries, les grandes liaisons vertes, les équipements publics et les voies de désenclavement.

L'atlas du projet comprend également un certain nombre de cartographies. La zone urbaine de grands services urbains concerne les secteurs notamment occupés par les activités de la SNCF et l'AP-HP. La zone urbaine générale concerne les bureaux et les logements, permettant de

réserver des emplacements aux projets ferroviaires. Enfin, la zone urbaine verte concerne les espaces verts s'étendant sur le secteur de Léo-Lagrange.

Le plan des hauteurs est également une pièce importante de ce PLU, puisqu'il différencie les zones urbaines en fonction de la hauteur possible des bâtiments. D'autres éléments du PLU et de l'acte de création de ZAC expliquent que la grande hauteur ne peut se faire que sous certaines conditions. À mesure que les constructions approchent des quartiers avoisinants, les hauteurs sont dégressives. Cela signifie qu'un paysage urbain complexe sera conçu en faisant varier les hauteurs du bâti.

Débat

François NAU, Président de la commission d'enquête

Je vous remercie pour l'ensemble de vos prises de parole. Je pense que les propos introductifs des élus ont bien recadré le projet dans son environnement métropolitain, urbain et local, montrant ainsi les enjeux du projet. Quant à la présentation des grandes orientations, elle a permis une approche concrète des différents aspects du projet.

Je salue au passage la présence de Monsieur le Maire du 13^e arrondissement qui vient tout juste d'arriver. Je vous rappelle que la réunion est enregistrée pour que la commission puisse reprendre l'intégralité des interventions. Si des personnes s'opposent à l'enregistrement de leurs propos, je les invite à se manifester. S'il n'y a pas d'opposition, nous pouvons continuer.

Je souhaite que les échanges se tiennent de la manière la plus efficace et sereine possible. J'ai remarqué que l'évocation du secteur Léo-Lagrange avait suscité certaines réactions dans le public. J'ai bien conscience qu'il s'agit d'un sujet sensible. La commission d'enquête a d'ailleurs noté que des personnes souhaitaient s'exprimer contre certains éléments du projet. J'invite également les intervenants à être concis et à se limiter à une seule question. Aussi, nous tâcherons de regrouper les questions par thèmes.

Charles FLORIN, chargé de l'animation de la réunion

Sur vos fiches sont indiqués quatre thèmes : le programme, le projet, l'environnement/cadre de vie et les déplacements. Nos échanges se dérouleront selon ces quatre thèmes dans le but de traiter tous les points du projet et de permettre à tout le monde d'intervenir.

Membre du public 1

Je suis présidente de l'association « Vivre à Paris Picpus 12^e » qui défend le cadre de vie des riverains du boulevard Poniatowski et membre de l'association « Il faut sauver le stade Léo-

Lagrange ». Je vous informe que l'enquête publique dure jusqu'au 16 décembre inclus, et non jusqu'au 15 décembre comme l'a indiqué Madame la Maire.

Allez-vous vraiment tenir compte de l'avis de la commission d'enquête publique ? Nous avons eu vent de rumeurs selon lesquelles des contrats étaient déjà signés entre la Mairie et les entreprises au sujet du stade Léo-Lagrange.

Membre du public 2

Je voudrais savoir si le principe de neutralité sera réellement pris en compte par la commission d'enquête.

Membre du public 3

Madame BARATTI-ELBAZ avait annoncé le 10 décembre 2014 qu'elle avait l'intention de commencer les travaux avant la fin de son mandat. Étant donné les circonstances, nous pouvons supposer que le projet de la municipalité ne correspond plus avec ce que souhaitent les gens. Il faudrait donc attendre 2017, voire 2020, avant de détruire les arbres et le stade. Le prétexte des logements sociaux ne peut pas justifier la destruction d'un bien public utilisé par tout le monde. Une pétition a été signée par 1 000 personnes qui s'opposent à la destruction du stade. Le projet Bercy-Charenton est magnifique, mais la construction de logements de treize étages à la place du stade Léo-Lagrange reproduira la même barrière que l'immeuble des vignobles. Pour faire plaisir aux habitants de Charenton-le-Pont, vous allez enclaver la sortie entre Paris et le bois de Vincennes. Je pense très sérieusement qu'il faut revoir la décision de destruction du stade. Le projet est si grand qu'il permettrait de replacer les logements sociaux à un endroit plus propice.

Membre du public 4

Avant la rénovation de la Halle Gabriel Lamé, nous avons distribué des tracts et organisé des réunions pour que les appartements impairs de la rue Baron-le-Roy ne soient pas cachés de la lumière. Or, je viens de découvrir sur la maquette que les futurs immeubles seront plus hauts que les nôtres.

Par ailleurs, je remercie Madame la Maire d'avoir tenu compte de notre volonté de prolonger la rue Baron-le-Roy.

Jean-Louis MISSIKA, Adjoint chargé de l'urbanisme, de l'architecture, des projets du Grand Paris, du développement économique et de l'attractivité

Nous prendrons en compte l'avis de la commission d'enquête. Il est vrai que nous n'avons pas tenu compte de cet avis pour le projet des voies sur berges, mais nous nous en sommes très clairement expliqués. Nous considérons que l'avis négatif était orienté et qu'il ne respectait pas le principe de neutralité. Néanmoins, nous faisons confiance à cette commission d'enquête et nous sommes persuadés que le jugement de ses membres sera équilibré. Nous attendons de la commission qu'elle fasse des recommandations en tenant compte de l'avis des habitants.

Je vous assure qu'aucun contrat n'a encore été signé entre la Mairie de Paris et les constructeurs. Je trouve honteux que de pareilles rumeurs puissent circuler. Nous ne faisons rien d'illégal à la Mairie de Paris. Nous ne détruirons pas le stade Léo-Lagrange. Nous construirons un nouveau stade, mieux équipé, notamment en termes de tribunes, et nous augmenterons le nombre des équipements sportifs sur le site Léo-Lagrange.

Je ne comprends pas que les riverains puissent souhaiter des logements sociaux, mais refuser qu'ils soient construits devant chez eux. Un projet urbain nécessite un minimum de densité. Je comprends que la densité puisse inquiéter les riverains et nous écouterons avec beaucoup d'attention les recommandations de la commission d'enquête en la matière. Néanmoins, nous devons garantir un équilibre économique et démographique, sans quoi le projet n'est pas faisable.

Catherine BARATTI-ELBAZ, Maire du 12e arrondissement

À l'issue de l'enquête publique, le Conseil de Paris devra se prononcer sur l'approbation de la déclaration du projet et sur l'approbation du dossier de création et de réalisation de la ZAC, le protocole foncier et la désignation d'un aménageur. J'espère que les travaux commenceront rapidement, car je me suis engagée devant vous en 2014 à prolonger la rue Baron-le-Roy. Tous nos documents de campagne de 2014 font d'ailleurs mention de cet engagement. Certes le périmètre du projet a été modifié, mais nous nous sommes engagés à travailler avec vous et nous travaillerons avec vous. Il reste encore des sujets sur lesquels nous ne sommes pas d'accord et qui méritent que nous discutions.

Par contre, je reconnais que nous n'avions pas parlé du stade Léo-Lagrange. Aujourd'hui, nous ne proposons pas de détruire le stade, mais de le rénover et d'améliorer l'offre sportive. Les travaux pourraient commencer dès 2018 et s'échelonner sur une dizaine d'années. Enfin, je reconnais que l'année 2020 sera une échéance importante puisque mon mandat se terminera et qu'un nouveau commencera.

François NAU, Président de la commission d'enquête

Dans la mesure où nous avons choisi d'organiser les interventions par thèmes, je pense nécessaire de continuer sur le thème de l'aménagement du secteur Léo-Lagrange pour lequel je viens de recevoir un certain nombre de questions :

Comment s'opérera la transition pour les clubs sportifs ?

Une piscine sera-t-elle construite ?

Dans quelle mesure les arbres seront conservés ?

Quelle sera la hauteur des immeubles qui seront construits le long du boulevard Poniatowski ?

Quel sera le budget affecté à la construction de ces immeubles ?

Dans quelle mesure l'histoire du stade Léo-Lagrange sera respectée ?

Dans quelle mesure les équipements sportifs à l'air libre seront maintenus ?

Des places de stationnement seront-elles ménagées pour les nouveaux habitants ?

Charles FLORIN, chargé de l'animation de la réunion

J'invite les personnes à poser des questions supplémentaires au sujet du site Léo-Lagrange.

Membre du public 5

Bonsoir mesdames et messieurs. Je regrette que les informations aient été diffusées de manière très disparate, pas toujours aux personnes les plus concernées, et que ce grand projet soit scindé en plusieurs morceaux, de telle sorte que les habitants ne se sentent jamais concernés que par ses aspects particuliers. Je signale au passage que ce projet consiste à bétonner tout un secteur, depuis le projet de Charenton-le-Pont jusqu'à la Porte de Vincennes, et qu'une tour de logement est prévue au niveau du lycée Paul Valéry.

Je fais partie des gens qui sont opposés à ce projet, parce que je suis opposée à la disparition d'infrastructures publiques pour les habitants du 12^e arrondissement et de Charenton-le-Pont, et plus généralement les habitants de Paris et de sa banlieue.

Membre du public 6

Pourquoi avez-vous prévu de construire un collège à cet endroit, alors qu'un collège existe déjà à proximité ? De plus, les nouveaux habitants seront très éloignés de ce collège qui est à l'extrémité du projet.

Catherine BARATTI-ELBAZ, Maire du 12e arrondissement

Je suis prête à expliquer pourquoi nous avons accordé la priorité à la création de logements en 2014 et pourquoi nous tenons nos engagements. Je suis prête également à vous expliquer

pourquoi nous tenons nos engagements en termes de création d'espaces végétalisés et ouverts au public et pourquoi nous tenons nos engagements en termes de nombre d'arbres replantés. Enfin, je peux vous expliquer pourquoi nous tenons nos engagements dans le renforcement du service public et des équipements publics de proximité. Ce projet doit réhabiliter des équipements sportifs qui resteront publics et libres d'accès pour les enfants dans le cadre des temps scolaires et périscolaires et pour tous les adultes métropolitains. Nous avons travaillé la question avec toutes les associations sportives qui sont aujourd'hui impliquées sur le site Léo-Lagrange.

Tous les terrains extérieurs seront, sinon dans leur totalité, du moins partiellement couverts. Partout où nous avons installé des couvertures, les sportifs ont affirmé que la durée d'utilisation était passée de trois mois dans l'année à neuf mois. La pratique reste difficile les jours d'intempéries, mais une couverture permet d'améliorer sensiblement l'usage de l'équipement et la qualité de la pratique sportive.

La piste de 400 m actuelle n'est pas homologuée. Les clubs d'athlétisme peuvent s'y entraîner, mais ils ne peuvent pas y accueillir de compétitions. Les parents qui accompagnent leurs enfants se plaignent de l'absence de tribune couverte. Cela fait des années que les clubs nous demandent de couvrir la tribune du stade Léo-Lagrange. Dans le stade rénové, les parents seront à l'abri pendant qu'ils regarderont leurs enfants faire du sport. D'ailleurs, il me semble que les clubs sportifs sont satisfaits de ce projet. Je tiens à préciser que pour réorganiser tous ces changements, nous devons détruire le bâtiment provisoire qui accueille un foyer de travailleurs immigrés et gagner ainsi des espaces que nous dédions aux installations sportives.

Aujourd'hui, les collèges publics du 12^e arrondissement sont pleins. C'est pour cela que nous investissons dans le collège public : agrandissement du collège Georges Courteline et projet de cité scolaire Paul Valéry. D'ailleurs, de nombreuses réunions d'information ont été organisées au sujet de la cité scolaire Paul Valéry, ce qui prouve que l'information circule bien dans le 12^e arrondissement. Je signale également que nous diffusons une newsletter toutes les semaines qui informe de l'avancée des projets que nous portons et des très nombreuses réunions que nous organisons. Je peux entendre que vous ne soyez pas en accord avec nos projets, mais pas que vous n'avez pas été informés.

Aujourd'hui, nous avons déjà besoin d'agrandir nos collèges publics. Si près de 10 000 habitants viennent s'installer sur le site, il est évident que nous aurons besoin d'un collège supplémentaire. La raison du positionnement de ce collège sur le site est qu'il sera accessible avec le tramway. De plus, son positionnement sera à la limite des deux communes et je sais que la commune de Charenton-le-Pont est intéressée par sa présence. C'est un projet ambitieux, car Paris et Charenton-le-Pont constituent deux communes, deux départements et deux académies. Je ne suis donc pas certaine que nous parviendrons à concrétiser ce projet. Néanmoins, Monsieur le Maire de Charenton-le-Pont et moi-même souhaitons vivement que nos jeunes se retrouvent dans le même collège. Je vous assure également que le terrain de tennis installé à cet endroit sera reconstitué et que le collège bénéficiera de ses propres équipements sportifs. Ceux-ci seront réservés aux collégiens pendant les temps scolaires et

périscolaires et ouverts au public le reste du temps.

Aujourd'hui, nous pouvons envisager de construire les nouvelles installations avant de détruire les anciennes, sans difficulté de transition. Je me suis engagée à maintenir une continuité d'accueil de toutes les activités sportives, soit sur ce site, soit sur d'autres terrains du 12^e arrondissement. Je tiendrai cet engagement, car je sais qu'il est très important pour nos jeunes, comme pour nos aînés, de pouvoir continuer à pratiquer leur sport.

J'aimerais beaucoup que le projet comprenne l'installation d'une piscine. En termes de superficie de bassin, le 12^e arrondissement est dans la moyenne parisienne. Le problème est qu'un des bassins fait 50 m de long et qu'il compte comme deux bassins de 25 m. La majorité municipale est mobilisée auprès de l'équipe des porteurs de projet pour trouver un emplacement dédié à la construction d'une piscine.

Nous ne menons jamais aucun projet dans lequel le nombre d'arbres à l'arrivée est inférieur au nombre d'arbres au départ. Les mètres carrés végétalisés seront augmentés. C'est un engagement que nous avons nous-mêmes pris.

Enfin, la hauteur des immeubles est un des sujets que nous devons travailler. L'objectif est de construire à des hauteurs différentes et de générer des formes urbaines discontinues. Les éléments que nous vous donnons ce soir sont des principes d'aménagement, non des résultats du travail d'insertion urbaine mené par l'architecte.

Membre du public 7

Bonsoir. Je représente l'association La Camillienne qui comprend 1 500 adhérents, dont 600 pour le football. Grâce à ce projet, les parents pourront profiter de la tribune couverte et le terrain sera mis aux normes. Nous pourrions donc jouer les matches à domicile, dans le 12^e arrondissement, plutôt que de les jouer à Champigny, comme nous le faisons aujourd'hui. Du point de vue de la pratique du football, nous sommes vraiment satisfaits du projet.

Membre du public 8

Au niveau du stade de Lavignerie, votre projet envisage des hauteurs de 31 m ou 37 m. Or, en face les immeubles font entre trois et cinq étages. L'immeuble des pays africains, qui a été réhabilité, fait six ou sept étages, mais le reste des habitations sont de petits immeubles ou des maisons individuelles et leurs habitants perdront en lumière.

Catherine BARATTI-ELBAZ, Maire du 12^e arrondissement

En face de Léo-Lagrange, les immeubles sont hauts, sauf quelques parcelles de trois ou quatre étages. Le collège, s'il accueille vingt divisions, comportera quatre étages au maximum. Les immeubles pourront monter jusqu'à 31 m, mais rien n'est arbitré à ce jour. Le schéma

présenté ce soir est un schéma théorique. Je suis favorable à la construction de logements le long du boulevard, car les pieds d'immeuble pourront héberger des activités, des équipements publics et des commerces de proximité. Aujourd'hui, nous manquons de ce type de structures. De plus, j'ai demandé que le projet envisage de décaisser le sol du stade pour qu'il soit au même niveau que le rez-de-chaussée des immeubles. Le but est de favoriser l'activité commerciale le long du boulevard et l'animation du quartier.

Membre du public 9

Si je comprends bien, le tronçon que nous évoquons, orienté vers le périphérique, ne comportera pas d'immeubles. Pourtant, ce n'est pas du tout ce qui est présenté sur le site.

Catherine BARRATTI-ELBAZ, Maire du 12e arrondissement

Nous vérifierons, mais le collège est à la place que nous vous indiquons sur les documents.

Membre du public 10

Nous avons l'impression que le projet est « plié ». Monsieur MISSIKA a expliqué que la densité urbaine et les grandes hauteurs étaient nécessaires. Nous avons vu ce que pouvait donner la grande hauteur à Paris avec les projets du Front-de-Seine et des Olympiades. Ce genre de projet déplaît à tout le monde, mais les bétonneurs trouvent toujours des municipalités qui savent les écouter. Malgré le mécontentement général, nous continuons à faire de la grande hauteur. Le 12^e arrondissement est un quartier agréable avec de nombreux bars. Beaucoup de gens sont donc très étonnés de découvrir un tel projet.

Dans le 15^e arrondissement, le projet pharaonique de la tour Triangle à la Porte de Versailles a été très mal accueilli par les habitants. Pourtant, le projet passera. Quand je sortirai de la réunion, je dirai à mes enfants que c'est « plié ».

Le problème est la grande hauteur. Je suis d'ailleurs curieux de savoir ce que les écologistes pensent de ce genre de projet. Il est possible de construire des logements sociaux, sans forcément faire de la grande hauteur. Vous avez affirmé que 13 400 emplois seront créés. C'est très bien, mais je me demande comment vous pouvez prédire un tel chiffre.

Monsieur MISSIKA nous explique qu'il est impossible de concevoir un projet sans faire de la grande hauteur. Nous pouvons discuter, mais le projet se fera coûte que coûte. C'est un bel exemple de démocratie. De toute manière, les intérêts financiers sont tels que la marge de manœuvre est nulle. Il n'existe aucun projet d'ensemble pour le Grand Paris, seulement des projets précis liés à des intérêts privés.

Membre du public 11

Bonsoir. Je fais partie du collectif Baron-le-Roy qui regroupe des riverains depuis la place d'Aligre jusqu'à la rue Baron-le-Roy. Nous remercions la Mairie et la commission d'enquête d'organiser cette réunion.

Nous demandons que les châteaux d'eau de Baron-le-Roy deviennent une piscine. Nous demandons la construction d'un musée de la préhistoire, incluant les pirogues de Bercy datant de 6 000 ans avant Jésus-Christ. Nous demandons la sauvegarde de l'intégralité des tunnels. En effet, la température y est de 14 °C toute l'année et la démolition de la moitié des tunnels ferait monter cette température à 17 °C. Or, dans un contexte de prise de conscience écologique généralisée, une telle hausse de la température n'est pas acceptable. Je rappelle au passage que ces tunnels sont la plus grande cave à vin de Paris.

Au-dessus des tunnels se trouvent des entrepôts dont la charpente en bois date de 1841. Nous souhaitons que le parc soit couvert, car un parc découvert ne sert à rien.

Enfin, les artisans souhaitent comprendre comment la municipalité les perçoit. S'ils sont implantés sous les tunnels, c'est parce que la température est idéale, mais aussi parce qu'ils peuvent faire du bruit et circuler en camion. Les artisans de Paris sont de moins en moins nombreux, car ils ne peuvent plus utiliser leurs camions. Les zingueurs qui ont construit les bars du 11^e arrondissement, les menuisiers, les tailleurs de pierre ont disparu. Pourtant, il faut produire à Paris.

Membre du public 12

Je suis président de l'association « Monts 14 » qui se bat contre les tours à Paris. Vous parlez du Grand Paris, mais dès qu'il s'agit de passer à l'acte, je trouve que vous avez une courte vue. Il est important de désenclaver certains lieux, mais le site de la Ville de Paris n'est pas pris en compte dans un projet qui valorise des tours. Dans le paysage urbain de Paris, observé depuis une certaine hauteur, les tours attireront forcément l'attention. Je demande donc aux enquêteurs qu'une analyse du grand paysage soit menée. Ces tours constitueront une barrière entre Paris et une banlieue qui possède déjà certaines qualités architecturales. La vision de Paris est beaucoup trop étriquée si nous la limitons à ses arrondissements centraux. J'organise une réunion publique mardi prochain à la paroisse du Saint-Esprit à 19 h. Je vous propose de vous y rendre pour combattre ce projet.

Charles FLORIN, chargé de l'animation de la réunion

Je laisse la Mairie répondre sur le sujet de la grande hauteur et sur le sujet de la démocratie locale.

Catherine BARATTI-ELBAZ, Maire du 12^e arrondissement

Je m'intéresse au climat, mais aussi à l'emploi et à sa diversité dans notre territoire. D'ailleurs, les chiffres les plus récents montrent que le chômage a baissé à Paris. Certaines personnes bénéficient de baux précaires auprès de la SNCF et exercent différentes activités. Une de ces activités est le stockage, car une température régulée sous les tunnels le permet. Par contre, d'autres activités n'ont absolument rien à faire en sous-sol et les conditions de travail ne répondent pas aux normes du droit du travail.

Certaines catégories d'artisans méritent de rester sur place, comme sous le viaduc des arts où le 12^e arrondissement valorise l'artisanat et les savoir-faire. D'ailleurs, l'artisanat est important dans le 12^e arrondissement, puisqu'il est un lieu historique de logistique urbaine pour Paris. Par le fleuve ou par le fer, des marchandises ont toujours transité par le 12^e arrondissement avant d'être distribuées dans toute la ville. Nous devons donc préserver cette histoire. C'est pour cette raison que la Halle Gabriel Lamé sera relocalisée dans un hôtel logistique situé entre le boulevard Poniatowski et le boulevard des maréchaux. Le cahier des charges de ce projet implique de développer la logistique par le fret ferroviaire, et d'imaginer des plateformes de logistique urbaine de grandes dimensions et complètement nouvelles. Ces plateformes permettront ainsi de diminuer la circulation des camions qui encombrant les voies et détériorent la qualité de l'air que nous respirons.

Nous devons donc travailler avec les grands acteurs de la logistique urbaine qui se sont montrés très intéressés par ce site. Je souhaite que les artisans qui bénéficient de locaux dans la Rapée inférieure soient relocalisés sur le site. J'ai déjà commencé à discuter avec eux et je travaillerai au maintien de leur activité. Par contre, je ne peux pas laisser dire que la totalité des activités de la Rapée inférieure sont des activités d'artisans et que nous allons les faire fuir de Paris. Je suis, comme vous, très attachée au maintien des lieux de production.

Les 13 400 emplois représentent un ratio que nous calculons en fonction du nombre de mètres carrés dédiés à des activités. Le projet concerne autant les équipements publics et les logements que les activités. Les locaux d'activité hébergeront des bureaux, des commerces de proximité et des lieux de fabrication. L'apport de 13 400 emplois sur le site permettra ainsi d'équilibrer l'est et l'ouest de Paris. Aujourd'hui, de nombreux locaux sont vacants, car les entreprises ne les trouvent pas adaptées à leurs besoins. Par conséquent, nous construisons de nouveaux bureaux adaptés aux besoins et nous transformons les locaux inadaptés en logements. Au 4 place Félix Éboué, dans le 12^e arrondissement, des locaux inadaptés seront détruits pour les transformer en logement. À Bercy-Charenton nous créerons des dizaines de milliers de bureaux. Le modèle de la ville que nous portons n'est pas à courte vue mais, au contraire, tendu vers l'avenir.

Jean-Louis MISSIKA, Adjoint chargé de l'urbanisme, de l'architecture, des projets du Grand Paris, du développement économique et de l'attractivité

Dans mon exposé liminaire, j'ai expliqué que le projet n'était pas déjà « plié ». Le projet a évolué au fil des réunions et continuera d'évoluer à l'aide des propositions des habitants. Toutefois, nous ne pouvons pas tenir compte de la totalité des points de vue, ni des points de

vue minoritaires. Enfin, je vous confirme qu'il y a un débat sur la grande hauteur. Notre point de vue est radicalement différent de celui de la municipalité de Londres où, aujourd'hui, 275 permis de construire concernent des immeubles de grande hauteur. Nous n'avons choisi cette stratégie ni pour Paris ni pour le Grand Paris. Nous considérons que certains endroits de Paris sont propices à des bâtiments de grande hauteur qui signalent une nouvelle centralité. Notre-Dame de Paris était un bâtiment de grande hauteur, comme la tour Saint-Jacques. À l'époque, ces bâtiments dominaient de manière spectaculaire l'ensemble du paysage urbain. La Tour Eiffel occupe d'ailleurs la même fonction. Tous ces bâtiments sont des signaux. Je vous rappelle que la commission du vieux Paris a voté à l'unanimité moins une voix la destruction de la Tour Eiffel sous prétexte qu'elle défigurait le paysage parisien. Je vous invite donc à vous montrer modeste lorsque vous parlez de préservation du patrimoine. Aujourd'hui, je ne suis pas sûr que les Parisiens seraient favorables à la destruction de la Tour Eiffel.

Ces bâtiments signalent les nouvelles centralités. Les immeubles de grande hauteur du 12^e arrondissement et du 13^e arrondissement forment une entrée monumentale le long de la Seine. Ces constructions ne constituent pas une atteinte esthétique à Paris. Il est vrai que certains bâtiments ont été ratés. La Tour Montparnasse dans le 15^e arrondissement a même provoqué une sorte de traumatisme. Je rappelle que ces bâtiments ont été construits sur dalle. Or, l'urbanisme de dalle est dépassé, tout comme la construction de tours en pleine ville. Par contre, le choix d'un lieu spécifique est pertinent dans la mesure où les bâtiments deviennent des signaux. C'est la raison pour laquelle le geste architectural doit être de grande qualité. Le projet de la Tour Duo dans le 13^e arrondissement est absolument magnifique, tout comme celui de la Tour triangle. Paris a besoin de ces signaux, même s'ils sont en nombre limités. Ils permettent de faire vivre la ville.

Stephen BARRETT, Rogers Stirk Harbour + Partners

Un projet urbain comme celui-ci est un équilibre d'avantages et de désavantages. C'est une négociation permanente entre des besoins et des volontés, parfois complètement opposés. L'intention de ce projet a été de créer une armature de liaisons et d'espaces publics. Si nous n'avions prévu que des bâtiments conformes au PLU, nous aurions perdu la Rapée inférieure. Le site est tellement difficile qu'il faut générer des leviers de transformation.

Pour autant, nous voulons éviter d'isoler un bâtiment ou de construire un mur à hauteur constante. Nous préférons les transitions et les perméabilités urbaines. Nous avons voulu traiter le plan comme une composition en trois dimensions.

L'argument principal des bâtiments de grande hauteur est le Grand Paris. Il est vrai que les bâtiments de grande hauteur consomment davantage d'énergie au mètre carré. Toutefois, si nous nous plaçons dans une logique de grande échelle, la création d'une centralité desservie par des transports publics est fondamentale. Si nous ne construisons pas la ville sur la ville, un phénomène d'éloignement des populations intervient. Nous ne devons pas forcer les habitants de Paris à s'éloigner du centre, car cela représente une forme de ségrégation.

Je suis conscient que le projet sera visible dans le grand paysage de Paris. Mais nous pensons que ce lieu est approprié à la grande hauteur et que l'ombre portée ne gênera pas les voisins. Quant aux transitions, elles doivent limiter l'impact visuel.

Jean-Louis MISSIKA, Adjoint chargé de l'urbanisme, de l'architecture, des projets du Grand Paris, du développement économique et de l'attractivité

Je tiens à dire au représentant de « Monts 14 » que sa perspective est parfaitement mensongère.

Membre du public 13

Je sais que beaucoup de personnes sont opposées à la construction des immeubles de grande hauteur et que leurs arguments sont valables. Toutefois, je me réjouis de ce projet, car je le trouve beau. Aujourd'hui, des tours sont construites dans la plupart des métropoles mondiales. Paris est une métropole mondiale qui possède de très beaux monuments qu'elle doit mettre en valeur. Il est évident que si des tours devaient se construire sur l'Île de la Cité, je m'y opposerais. Par contre, je ne vois pas ce qui empêcherait de construire des tours en périphérie, à partir du moment où la Mairie s'engage sur un projet de qualité.

Membre du public 14

Je me réjouis d'apprendre que des logements supplémentaires seront construits. Je suis proche d'une population handicapée qui a besoin que des logements leur soient adaptés. N'étant pas complètement autonomes, certaines personnes ont besoin d'un accompagnement médico-social. Ainsi, il est nécessaire de leur construire des résidences accueil. Nous ne devons pas les oublier, car ils sont minoritaires et incapables de se défendre par eux-mêmes. Que ce soit à l'ombre, dans une petite ou une grande tour, au bord d'un jardin ou d'un stade, ils seront heureux d'accéder à une vie presque normale.

Membres du public 15

Je voudrais aborder le problème des transports. Je suis heureux que vous ayez évoqué la nécessité de désenclaver le quartier. Mais, vous n'avez parlé que du dispositif existant qui, à l'évidence, ne permettra pas de gérer l'arrivée de milliers d'habitants supplémentaires.

Par ailleurs, il me semble que le projet du Grand Paris prévoit de couper des lignes de bus qui desservent le quartier. La ligne 24 s'arrêterait à la gare d'Austerlitz, la ligne 87 à la gare de Lyon. Or, cela est complètement contradictoire avec la volonté de désenclaver les quartiers. J'espère donc que la Mairie mettra tout en œuvre pour que les lignes 24 et 87 soient conservées.

Charles FLORIN, chargé de l'animation de la réunion

Avant d'aborder la question des transports, je voudrais donner la parole à Monsieur le Maire du 13^e arrondissement.

Jérôme COUMET, Maire du 13^e arrondissement

Je suis très heureux que nous discussions de ce projet, car jusqu'à présent le 12^e arrondissement, le 13^e arrondissement, Charenton-le-Pont et Ivry n'avaient pas engagé de travail commun et ne pouvaient pas faire « ville » ensemble. Aujourd'hui, les 12^e et 13^e arrondissements forment un seul quartier au-dessus de la Seine. Finalement, une passerelle piétonne au-dessus de la Seine, la passerelle Simone de Beauvoir, a réussi à changer complètement la donne. L'enjeu est désormais de tirer parti d'un environnement très chaotique : le périphérique, les voies ferrées et la Seine. J'ai connu l'époque où nous traversions les voies ferrées et la Seine sans nous rendre compte que nous traversions la Seine.

En tant que Maire du 13^e arrondissement, je suis particulièrement intéressé par les transports. Nous devons nous demander comment reconquérir l'accès à la Seine ; accès qui est pour le moment coupé par les voies ferrées, les infrastructures, les friches urbaines, les résidus industriels.

Par ailleurs, il est important de comprendre que le projet continuera d'évoluer. Ce qui est présenté ce soir n'est évidemment pas ce qui sera réalisé. Le projet sera influencé par les concertations, mais aussi par la vie et les besoins qui s'imposeront d'eux-mêmes. Concernant la Halle Freyssinet, j'étais persuadé que la conservation du bâtiment était la clé du projet. Nous ne trouvions pas de solution jusqu'au jour où un acteur privé a proposé d'y installer 1000 start-up spécialisées dans le numérique. Ce projet constitue désormais un formidable élan pour le 13^e arrondissement et au-delà.

Au fil des concertations, les habitants apprendront à travailler ensemble. Certains s'investiront plus que les autres et formeront des délégations. À Paris, les décideurs ne décident plus seuls. Au départ, le projet Paris Rive Gauche était très différent et comportait un souterrain automobile dans le but de doubler les quais. Les logiques ont donc bien changé.

En tant que Maire du 13^e arrondissement et au nom de ses habitants, je vous assure que nous avons très envie de travailler sur des projets partagés des deux côtés de la Seine.

Catherine BARATTI-ELBAZ, Maire du 12^e arrondissement

Parmi les 4 000 logements prévus, 60 % sont des logements sociaux dont certains sont dits spécifiques : résidences étudiantes, résidences sociales ou résidences d'accueil. Il faut savoir que le 12^e arrondissement a une moyenne largement supérieure à la moyenne parisienne en

nombre de logements pouvant accueillir des personnes en situation de handicap. Toutefois, malgré notre avance en la matière, nous ne répondons pas encore entièrement aux besoins des habitants, notamment des familles qui accompagnent les personnes dépendantes. J'espère donc que nous pourrons, à l'occasion de ce projet, continuer de construire une « ville bienveillante ». Nous pouvons construire du logement spécifique, mais nous avons besoin, pour cela, du levier du logement social.

C'est aujourd'hui le dernier jour de la concertation sur le Grand Paris des bus. Si vous n'avez pas encore manifesté votre désaccord avec les projets de coupure des lignes 24 et 87, je vous suggère de vous dépêcher. En tout cas, la concertation est en cours. Les élus du 12^e arrondissement ont voté un vœu demandant à la Présidente de la région Île-de-France de revoir son projet d'organisation des bus à Paris. En tant qu'élus parisiens, nous ne pouvons que porter cette revendication et j'espère qu'elle sera entendue.

J'ai déjà interpellé la RATP au sujet de la ligne 8 et de l'arrêt Porte de Charenton pour que la réouverture de l'accès au métro depuis Lavignerie soit examinée, car des habitants me le demandaient depuis longtemps. Pour autant, les espaces de la station Porte de Charenton sont généreux par rapport à la fréquentation. Nous ne sommes pas encore à saturation. Concernant la ligne 14, nous la prolongerons au nord et au sud, augmenterons sa capacité de deux rames supplémentaires et construirons un deuxième accès pour la station Cour Saint-Émilien.

De plus, nous créerons une liaison piétonne le long de la Seine, depuis le parc de Bercy jusqu'au jardin. Cette liaison facilitera l'accès à la ligne 14 qui deviendra, par son prolongement, une ligne structurante du réseau parisien et métropolitain.

Le réseau du tramway sera conservé en l'état et celui des bus probablement révisé, notamment la ligne 24 qui devrait emprunter la rue Baron-le-Roy pour assurer la connexion avec l'arrêt de tramway Baron-le-Roy et poursuivre jusqu'à la commune de Charenton-le-Pont.

Charles FLORIN, chargé de l'animation de la réunion

La commission d'enquête a récolté des questions écrites relatives aux transports.

François NAU, Président de la commission d'enquête

En effet, nous avons enregistré quelques questions portant essentiellement sur la transformation des déplacements qu'entraîneront l'arrivée de nouveaux habitants et la création d'emplois sur le site :

Les capacités résiduelles du Tramway 3 et de la ligne 14 seront-elles suffisantes pour accueillir les déplacements supplémentaires ?

La création de transports sur la Seine est-elle envisagée ?

Quelles contraintes font peser l'aménagement sur le développement des trafics ferroviaires ?

Quelle incidence le projet aura sur l'évolution des embouteillages et de la circulation dans le secteur ?

Charles FLORIN, chargé de l'animation de la réunion

En complément, quelques personnes souhaitent poser des questions relatives aux transports.

Membre du public 16

Madame la Maire, Monsieur le Maire, mesdames et messieurs de la commission d'enquête, je vous remercie d'avoir organisé cette réunion publique qui permet d'obtenir des précisions et de permettre la contribution des habitants. Le contrat d'intérêt national, signé la semaine dernière par l'ensemble des acteurs du site, en particulier l'État, précise qu'il reste encore de très nombreux points à régler. L'association Orbital que je préside comprend votre travail et vos visions. Elles permettent, comme le dit si bien l'APUR, d'offrir des perspectives et des images géantes sur la ville. À un moment où le doute s'installe sur la volonté dans le monde et en Europe de lutter franchement contre le changement climatique, nous attendons de Paris qu'elle soit un phare visible à l'international. Or, force est de constater que sur le volet du transport, votre projet est critiquable. Alors que le site va accueillir 10 000 habitants et près de 20 000 emplois sur le long terme, il sera desservi par le tramway 3, par la ligne 8 du métro et par quelques lignes de bus. La desserte de transports en commun est donc faible et peu confortable.

Le tramway 3 sud est présenté comme l'axe porteur du projet. Or, il est déjà saturé au sud comme l'ont confirmé la RATP et le STIF. La ligne 8 est déjà saturée aux heures de pointe du matin et du soir. Quant aux lignes de bus, elles ne représentent que 5 % de la part modale du transport dans Paris et obligent à de nombreuses ruptures de charge. Nous sommes donc face à un dilemme. La ville se prétend écologique, mais un système de transport et de mobilité rapide et capacitaire est absent. Monsieur MISSIKA le sait mieux que tout le monde : partout en Île-de-France, lorsque de nouvelles villes ont été imaginées, elles ont été systématiquement dotées d'un RER ou d'un métro. Alors même que nous sommes au centre d'une emprise ferroviaire qui pourrait être adaptée pour servir, alimenter et faire prospérer ce territoire, aucune gare RER n'est envisagée dans ce secteur.

Le tramway 3 a déjà atteint son seuil de saturation et transporte 141 000 voyageurs par jour. Il n'est techniquement pas possible de rajouter des rames ou de les allonger. Le métro de la ligne 8 est déjà saturé et devra absorber le développement urbain de Créteil. Le projet qui nous est présenté est tourné vers Paris intra-muros et non vers la métropole et le Grand Paris. Or, si nous voulons décongestionner Paris et en faire une ville durable et agréable à vivre, il faut tisser des liens économiques et sociaux avec la banlieue. Pour ce faire, il est nécessaire de favoriser les échanges entre Bercy-Charenton et le sud-est et lutter contre l'usage de la voiture par la construction d'une gare RER sur la voie M. Ainsi, une correspondance sera établie avec la ligne 15 du métro à la station Vert de Maisons. Les études de l'APUR de 2008, 2009 et

2012 ont démontré l'utilité stratégique de relier les gares de Lyon, de Bercy et d'Austerlitz.

Puisque le métro actuel est déjà plein et que nous voulons moins de voiture, il faut proposer de nouvelles alternatives aux transports. Un service de métro circulaire est donc nécessaire reliant les quartiers des Batignolles, Rosa Parks, Bercy-Charenton et la future Tour Triangle.

Comme vous pouvez le constater, la question n'est pas fermée et nous sommes à votre disposition. Je vous remercie de votre attention.

Membre du public 17

J'aimerais savoir si la SNCF pouvait expliquer le nouveau projet ferroviaire et si une concertation de la population était prévue.

Membre du public 18

Je suis conseillère de quartier Vallée de Fécamp. Madame la Maire a affirmé que le 30 novembre était le dernier jour pour donner son avis sur le devenir d'une quarantaine de bus, dont le 87. Je précise que les conseillers de quartier ont monté une pétition sur internet qui n'est toujours pas close et que tout le monde peut signer. La pétition s'appelle « Défendons le 87 » et se trouve sur le site change.org. Je vous invite donc à signer cette pétition. En conseil de quartier, nous continuons à nous mobiliser pour que le projet de prolonger la ligne 87 jusqu'à Joinville-le-Pont et de l'arrêter à la Gare de Lyon soit modifié.

Membre du public 19

J'ai du mal à imaginer ce que deviendra le quartier avec 4 000 logements supplémentaires en termes de circulation automobile. En effet, lors de la Foire du Trône ou des cirques, nous avons déjà du mal à réguler la circulation et le stationnement sauvage. La situation risque donc d'empirer. Les pompiers qui viennent de la caserne Masséna n'arrivent déjà plus à progresser et sont obligés de sortir de leur véhicule pour organiser la circulation. C'est un véritable problème de sécurité publique.

Stephen BARRETT, Rogers Stirk Harbour + Partners

Le projet Bercy-Charenton prévoit l'aménagement de viaducs ferroviaires pour relier les faisceaux de la gare d'Austerlitz et de la gare de Lyon. Cette mutualisation a pour but d'optimiser les besoins de maintenance des faisceaux.

Nous avons envisagé l'insertion d'une gare RER sur le site par l'ouverture de la gare existante. Cette gare RER pose néanmoins deux difficultés : le faisceau ferroviaire est très

chargé et le quai actuel n'est pas aux normes pour accueillir les voyageurs. Ainsi, il aurait été nécessaire de redistribuer toutes les lignes, ce qui aurait eu des conséquences sur les flux ferroviaires. Finalement, le projet d'élargir le quai sans impacter les flux vers la gare de Lyon a été mis de côté. De plus, les études de capacité du STIF ont montré que les infrastructures du métro pouvaient absorber les flux de la nouvelle population. Le STIF a jugé qu'une gare RER à cet endroit serait pénalisante pour les habitants du Grand Paris en termes de temps de trajet.

Jean-Louis MISSIKA, Adjoint chargé de l'urbanisme, de l'architecture, des projets du Grand Paris, du développement économique et de l'attractivité

Je voudrais rappeler que le projet du Grand Paris Express existe et que nous devrions nous focaliser sur le grand territoire. Ce projet sera financé à hauteur de 30Md€ concernera plus de 60 gares et influencera profondément l'ensemble des flux de personnes dans le Grand Paris. Aujourd'hui, la configuration du réseau Métropolitain et RER obligent les liaisons de banlieue à banlieue à traverser Paris. Le Grand Paris Express permettra ainsi de contourner Paris et de désengorger l'usage du Métropolitain et des RER existants.

J'insiste aussi sur l'effort de la municipalité pour réduire le nombre de voitures. Il n'est pas normal qu'une autoroute urbaine traverse un certain nombre de communes de la région parisiennes. Il faudra donc civiliser et transformer ces autoroutes en boulevard urbains pour permettre des circulations douces.

Enfin, il me semble que la grande révolution de la mobilité du XXI^e siècle est le véhicule autonome. Ce dispositif permettra une diminution drastique de la circulation dans les grandes villes au fur et à mesure que les véhicules conduits par des humains seront remplacés par des véhicules autonomes. Dans le 12^e arrondissement, l'expérimentation d'une navette autonome sera conduite dès l'année prochaine avec la RATP. Celle-ci permettra la liaison entre la gare de Lyon et la gare d'Austerlitz sur le pont Charles de Gaulle. Aujourd'hui, une voiture est immobile 95 % de son temps de vie. C'est d'ailleurs pour cette raison que l'autopartage est une solution intéressante. De toute façon, nous devons nous projeter vers un horizon de dix ou vingt ans et nous attendre à une transformation profonde des systèmes de mobilité dans les grandes villes.

Catherine BARATTI-ELBAZ, Maire du 12^e arrondissement

Nous sommes en train de réexaminer les possibilités de transport sur la Seine. Malgré une expérience ratée, les Maires de la métropole du Grand Paris ont aujourd'hui la volonté d'interroger les modalités de transport fluvial. La capacité de ce mode de transport est certes moins importante que celle des transports classiques, mais permettrait un appui non négligeable au réseau existant. D'ailleurs, il est envisagé d'installer sur les quais de Bercy un bus à haut niveau de service en site propre. Ainsi, la Ville de Paris portera ces différents projets auprès de la région.

Charles FLORIN, chargé de l'animation de la réunion

Je vous propose d'entendre une dernière salve de questions.

Membre du public 20

Je suis très intéressée par ce projet, car je réside au 314 rue de Charenton. Ces nouveaux immeubles seront donc construits en face de chez moi et les nouveaux arrivants circuleront dans ma rue. Je partage l'avis de Monsieur le Maire de Charenton-le-Pont. L'axe de la rue de Charenton pose un véritable problème dans la mesure où il est surchargé à toute heure, du jour comme de nuit. Ma fenêtre donne sur la rue et je peux vous assurer qu'elle est bruyante. Il existe sûrement des solutions à ce problème, comme sur certaines autoroutes où le revêtement du sol est traité pour réduire les nuisances sonores.

En ce qui concerne la desserte du projet, je demande à la commission d'enquête de s'interroger sur la capacité du réseau existant à absorber les nouveaux flux. Je prends la ligne 8 tous les matins et je vous assure que nous avons déjà du mal à y monter. Dans le 12^e arrondissement, à l'arrêt Michel Bizot, il est impossible de monter dans deux voire trois rames successives de la ligne 8. Je ne suis pas opposée au projet, mais je souhaite que vous vous interrogiez sur la capacité du réseau et que vous émettiez d'éventuelles réserves.

Je suis scandalisée d'apprendre ce soir que la ligne 87 risque d'être coupée et je regrette que nous n'ayons pas été informés plus tôt. Cette ligne est la seule qui longe la rue de Charenton. La commission d'enquête doit également prendre en considération l'impact de l'arrêt de certaines lignes et la capacité du réseau à absorber les nouveaux flux.

Par ailleurs, vous n'avez pas répondu à la question du stationnement pour les nouveaux arrivants sur le secteur Léo-Lagrange. Il est pourtant vrai que les événements comme la Foire du Trône ou le cirque rendent la circulation particulièrement difficile. Les piétons sont obligés de slalomer entre les voitures. Quant au tramway, il est parfois bloqué par les voitures.

Je traverse la rue de Charenton du côté pair vers le côté impair pour me rendre aux écoles. Or, la question de la sécurité se pose dans ce secteur. En effet, aucun feu de signalisation entre la rue de Coriolis et le boulevard Poniatowski ne permet de réguler la circulation. Les voitures roulant vite sur cette portion, les nuisances sonores sont importantes et la traversée de la rue est dangereuse. Si les flux augmentent sur cette rue, le danger augmentera également.

Par ailleurs, je me demande si vous comptez faire de la Petite Ceinture une connexion ferroviaire ou bien une liaison verte. Par conséquent, je me demande comment sera traitée la traversée de la Petite Ceinture et le passage par-dessus les voies.

Enfin, la passerelle Nicolai me semble une véritable opportunité pour le quartier et j'aimerais savoir quand est prévue sa réalisation. Par ailleurs, cette passerelle ne doit pas devenir une zone de non-lieu ou un coupe-gorge comme à Charenton, mais elle doit être utilisée par des

riverains qui en ont besoin. Il est donc indispensable que les aménagements comme la passerelle Nicolaï et les pas japonais soient conçus intelligemment en s'inspirant des leçons du passé. Vous ne pouvez pas construire des endroits où personne ne souhaite se retrouver la nuit.

Catherine BARATTI-ELBAZ, Maire du 12^e arrondissement

La concertation sur le grand réseau des bus a été lancée par le STIF. En tant qu'élus, nous l'avons seulement portée et expliquée. Je suis désolé que les habitants du 12^e arrondissement n'aient pas accès à l'information. Je vous invite à nous indiquer votre adresse mail pour recevoir chaque semaine toutes les informations nécessaires. En effet, il n'est pas normal que vous n'ayez pas reçu l'information sur cette enquête du STIF. Je sais que ce genre de problème peut arriver, mais nous possédons un certain nombre d'outils de communication qui doivent nous permettre d'assurer une information de qualité.

Le besoin de mobilité ne risque pas de diminuer. En revanche, la manière de se déplacer va changer. Nous sommes obligés de nous projeter dans un morceau de ville qui fonctionnera différemment de ce que nous connaissons aujourd'hui. Le trafic parisien a diminué de 2 % à 3 % par an depuis quinze ans. Ces chiffres ont été établis par la Ville de Paris et la Préfecture de Police. Le taux de motorisation par famille diminue lui aussi de manière constante. Plus de 65 % des familles parisiennes ne sont pas motorisées, car l'entretien d'une voiture coûte très cher. Nous avons donc la responsabilité de proposer des modes alternatifs comme les transports en commun.

Le STIF, qui est l'autorité compétente, a répondu que les transports en commun, tels qu'ils existent aujourd'hui, sont capables d'accueillir les besoins supplémentaires. Mais peut-être faudra-t-il réinterroger le STIF à ce sujet ? Je suis prête à le faire, puisque je considère que toute initiative visant à améliorer l'offre de transports en commun alternatifs est positive.

Nous ne devons pas oublier la marche comme mode de transport. Tout le monde est piéton à un moment ou à un autre. C'est pour cette raison que les liaisons piétonnes ont été traitées. Grâce à la passerelle Nicolaï, les habitants de la rue de Charenton ne seront plus si loin de la station Cour Saint-Émilien. Les liaisons piétonnes et cyclables sont très importantes et je souhaite, comme vous, que la passerelle Nicolaï soit construite le plus tôt possible. Selon une étude, aucun métropolitain ne sera à plus de deux kilomètres d'une station du Grand Paris Express, soit dix minutes en vélo. Cette configuration changera la donne, car beaucoup moins de véhicules emprunteront les autoroutes urbaines ou viendront stationner autour du site Léo-Lagrange au moment des manifestations.

Depuis que nous conduisons ce vaste travail de communication, de moins en moins de gens se rendent en voiture à la pelouse de Reuilly. Des problèmes persistent, mais nous progressons d'année en année et les déplacements en voiture ont vocation à diminuer. D'après un article du Monde que je viens de lire, 50 % de l'espace parisien est dédié au transport de véhicules particuliers. Pourtant, ces véhicules ne représentent que 13 % des déplacements des Parisiens

et non-Parisiens. Il est nécessaire de rééquilibrer cette situation par l'intégration des modes de transport alternatifs.

Je suis consciente que la traversée piétonne sur la rue de Charenton est dangereuse. Je vous signale que nous avons fait installer un radar qui verbalise les voitures qui dépassent les 50 km/h et que ce dispositif a permis d'apaiser cette portion. Par ailleurs, nous avons changé le revêtement du périphérique, ce qui a considérablement diminué les nuisances sonores. Nous envisageons de le faire au cœur de Paris sur les axes très fréquentés et, pourquoi pas, pour la rue de Charenton.

Quant au calendrier, nous ne pouvons pas encore faire de prévisions. C'est un point que nous aborderons avec l'aménageur, une fois qu'il sera désigné. Néanmoins, il est certain que nous devons prioriser les parties du projet les plus rentables pour pouvoir financer les équipements publics tels que la passerelle Nicolai. Le bilan économique d'une ZAC doit être équilibré. Toutes les recettes qui seront tirées du projet seront ainsi réintégrées dans le bilan de la ZAC pour créer les équipements publics : un collège, deux écoles, trois crèches, un gymnase, le jardin, la passerelle, etc.

Membre du public 21

Je voudrais souhaiterais connaître l'état d'avancement du projet Paris-Villeneuve.

Sébastien ROULOT, chargé des projets parisiens pour SNCF Immobilier

La préoccupation de la SNCF a été de rendre un certain nombre d'espaces à la ville, car ils constituaient des enclaves, et de préserver l'évolution de l'activité ferroviaire. Cette préoccupation se traduit donc par le maintien des infrastructures : le pont National, dans le cadre de la liaison entre les gares de Lyon et d'Austerlitz, et la Petite Ceinture. Cette dernière sera dans un premier temps aménagée pour devenir un lieu de promenade, tout en conservant sa configuration actuelle pour permettre, si le besoin se précise, d'y faire circuler des modes de transport en commun.

Charles FLORIN, chargé de l'animation de la réunion

Je vous remercie. Monsieur le président de la commission d'enquête va maintenant clore la réunion.

François NAU, Président de la commission d'enquête

Je remercie le public de sa participation à cette réunion. Je pense que celle-ci a répondu aux attentes de la commission d'enquête. En effet, elle a permis de soulever la plupart des

questions importantes relatives au projet. Je remercie également la maîtrise d'ouvrage et la maîtrise d'œuvre d'avoir répondu par les éléments d'information et de justification nécessaires, malgré la complexité des questions.

Les questions qui n'ont pas encore été abordées ont bien été consignées et seront prises en compte par la commission d'enquête, tout comme les dépositions du registre d'enquête. Je rappelle que la réunion a été enregistrée, permettant ainsi à la commission de conserver l'intégralité des échanges.

J'incite toutes les personnes qui souhaitent faire des propositions ou contre-propositions à s'exprimer par le registre de la Mairie du 12^e arrondissement et le registre électronique du site *bercy-charenton.imaginons.paris*. Vous pouvez continuer à échanger avec les enquêteurs au cours des six permanences prévues avant la clôture de l'enquête.

Beaucoup de questions qui ont été posées ce soir trouveront leurs réponses dans le dossier d'enquête qui est particulièrement riche en informations. Les enquêteurs sont ainsi disposés à vous guider dans l'exploration de ce dossier au moment de leurs permanences.

Je remercie Madame la Maire du 12^e arrondissement, Monsieur l'Adjoint à la Maire de Paris, Monsieur le Maire de Charenton-le-Pont, la maîtrise d'ouvrage et la maîtrise d'œuvre.

Je vous souhaite une bonne soirée à tous.

La séance est levée à 22h55.