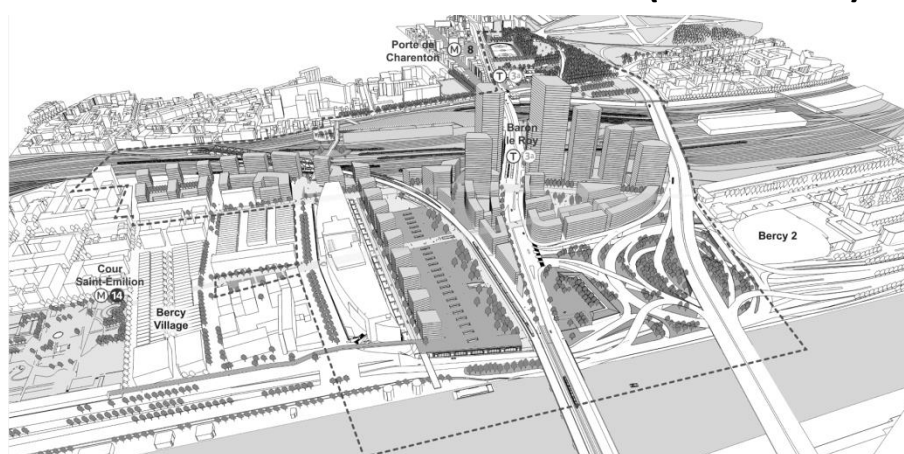


# CREATION DE LA ZONE D'AMENAGEMENT CONCERTE (ZAC)

## BERCY-CHARENTON (Paris 12<sup>ème</sup>)



**Mesure de publicité des informations concernant le processus de participation du public :**

- Document relatant les informations concernant le processus de participation du public

## **Les informations relatives au processus de participation du public Création de la ZAC BERCY-CHARENTON (12<sup>ème</sup> arrondissement)**

*La présente fiche relative au processus de participation du public est jointe au dossier mis à disposition du public conformément aux dispositions du code de l'environnement.*

Annexe : Bilan concertation

### **Les enjeux du site de Bercy Charenton**

Le secteur Bercy-Charenton, situé dans le 12<sup>ème</sup> arrondissement le long du faisceau ferroviaire de la gare de Lyon, à proximité immédiate de la commune de Charenton-le-Pont, constitue un territoire de l'ordre de 80 ha entre la Seine et le Bois de Vincennes, découpé par de nombreuses infrastructures routières (boulevard périphérique, autoroute A4, voies sur berges, boulevard Poniatowski...) et ferroviaires (faisceau de la gare de Lyon). Il occupe une position remarquable de porte du cœur d'agglomération au sud-est de la Capitale.

Ce secteur comporte de multiples enjeux :

- Urbains : il s'agit de créer un quartier rétablissant la continuité urbaine entre Paris et Charenton-le-Pont d'une part, et avec le reste du 12<sup>ème</sup> d'autre part, intégrant les composantes d'un tissu urbain mixte. Le site Bercy Charenton est l'un des territoires situés aux portes de Paris où la Ville a envisagé la possibilité de réaliser des immeubles de grande hauteur ;
- Ferroviaires : le projet doit permettre la mobilisation d'une partie du foncier devenu inutile pour les besoins ferroviaires tout en permettant le maintien, la modernisation et le développement des fonctionnalités ferroviaires pour accueillir la montée en puissance du trafic des trains en gare de Lyon et en gare de Bercy ;
- De préservation du patrimoine, tant naturel, en lien avec les grands espaces verts proches (Bois de Vincennes, parc de Bercy) et la Seine, que bâti, avec les éléments constitutifs de l'histoire du site ;
- De paysage, en s'appuyant sur les atouts du site qui présente de grands espaces ouverts, sources de perméabilité visuelles.

### **Une élaboration progressive et participative du projet**

La définition du projet d'aménagement s'est déroulée sur près de 9 ans, selon une méthode participative et itérative qui a permis d'affiner les enjeux et d'associer tous les partenaires concernés et les habitants.

Les enjeux urbains ont été traduits en objectifs d'aménagement, approuvés par le Conseil de Paris les 6-7-8 juillet 2009 (n°2009 DU 73- 1) qui s'est également prononcé à cette occasion sur les modalités d'une concertation associant le public et les personnes concernées.

Des études stratégiques sur le développement économique et les déplacements ont été conduites en 2010 dans le cadre d'une convention constitutive d'un groupement de commandes avec la communauté de communes Charenton-le-Pont / Saint-Maurice.

Parallèlement, la Ville de Paris a engagé un marché de maîtrise d'œuvre urbaine avec l'équipe projet dont le mandataire est Rogers Stirck Harbour + Partners et les cotraitants sont Ateliers Jean Nouvel, Trevelo et Viger-Kohler Architectes, Michel Desvignes Paysagiste, SAS AREP Ville, INGEROP Conseil et Ingénierie, Franck Boutté Consultants, RFR SAS (délibération 2010 DU 37).

Une convention d'études préalables a été conclue en 2012 entre la Ville de Paris, Réseau Ferré de France (RFF), la Société Nationale des Chemins de Fer Français (SNCF) et la Société Nationale des Espaces Ferroviaires (SNEF) pour mener les études techniques relatives aux fonctions ferroviaires nécessaires à l'aboutissement du Plan Guide, préciser les modalités de travail avec les partenaires fonciers et renforcer la connaissance du site ferroviaire.

La concertation menée en 2011 et 2012 a permis des échanges avec le public sur le diagnostic urbain du site et sur les premières pistes d'aménagement du projet, grâce à la mise en place de dispositifs participatifs variés (ateliers, registre, boîte à idées...) permettant de recueillir les observations et propositions du public.

Parallèlement le projet urbain a fait l'objet d'une étude d'impact environnemental conformément à l'article R.122-2 du code de l'environnement alors en vigueur et à son tableau annexé, rubrique 33°.

Les objectifs du projet et son périmètre se sont affinés au fur et à mesure de la concertation et de l'avancement des études, donnant lieu à de nouvelles délibérations du Conseil de Paris (n°2013 DU 212 en date des 8-9-10 juillet 2013 et n°2014 DU 1097 en date des 17-18-19 novembre 2014)

Une nouvelle phase de concertation s'est ouverte entre décembre 2014 et juin 2015 (réunions publiques, visites, ateliers).

Au terme de cette phase, le bilan de cette concertation a été tiré par la délibération du Conseil de Paris n°2015 DU 145 en date des 29-30 juin, 1er-2 juillet 2015.

Dans la mesure où le projet urbain ne pouvait être mis en œuvre sans une évolution des dispositions du Plan Local d'Urbanisme (PLU), une procédure de déclaration de projet de projet emportant mise en compatibilité du PLU régie par l'article L.300-6 du code de l'urbanisme a été engagée.

Une évaluation environnementale des dispositions propres à assurer la mise en compatibilité du PLU a été réalisée conformément aux articles L.104-2 et R.104-8 du code de l'urbanisme après que l'autorité de l'État compétente en matière d'environnement ait rendu, après un examen au cas par cas, une décision rendant obligatoire la réalisation de cette étude.

Les deux études environnementales (PLU et Projet de ZAC) ont donné lieu le 19 octobre 2016 à un avis unique de l'autorité de l'État compétente en matière d'environnement qui est en l'espèce la formation d'autorité environnementale du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD).

Par ailleurs, conformément à l'article L.153-54 du code de l'urbanisme, les évolutions envisagées pour le PLU ont fait l'objet d'une réunion d'examen conjoint le 21 octobre 2016 avec les personnes publiques associées définies par les articles L.132-7 et L.132-9 du code de l'urbanisme.

Le dossier de mise en compatibilité du PLU a évolué pour tenir compte de leurs observations.

La procédure de déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU a fait l'objet d'une enquête publique prévue par l'article L.300-6 du code de l'urbanisme qui s'est déroulée du 15 novembre 2016 au 16 décembre 2016. La commission d'enquête a remis son rapport à la Ville le 9 juin 2017. Elle a formulé un avis favorable à l'opération projetée ainsi qu'à la mise en compatibilité du PLU avec 3 réserves et 4 recommandations.

Par délibération du 3 juillet 2018 (2018 DU 71 1°), le Conseil de Paris a approuvé la déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU, ainsi que le dossier de création de la ZAC en procédant à de nouvelles adaptations afin de lever les réserves, répondre aux recommandations et tenir compte de certaines observations formulées pendant l'enquête.

La participation du public est donc intervenue par le biais de la procédure de concertation préalable (I) et par celle de participation par voie électronique (II).

## **I] La concertation préalable**

L'aménagement du site pouvant être réalisé sous forme de Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) et afin de respecter l'article L.300-2 du code de l'urbanisme alors en vigueur, le Conseil de Paris a délibéré lors de sa séance des 6-7-8 juillet 2009 sur les objectifs poursuivis par cette opération ainsi que sur les modalités d'une concertation associant toutes les personnes concernées.

L'ensemble du processus mis en œuvre est retracé dans le bilan ci-annexé approuvé par délibération du n°2015 DU 145 en date des 29-30 juin, 1er-2 juillet 2015.

## **II] L'enquête publique ayant pour objet la déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU sur le secteur Bercy-Charenton**

L'enquête publique relative à la déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU qui a également permis la mise à disposition du public de l'étude d'impact s'est déroulée du 15 novembre 2016 au 16 décembre 2016.

Elle a été annoncée plus de 15 jours avant son ouverture, lors de deux parutions les 28 octobre 2016 et 17 novembre 2016 dans les quotidiens Le Parisien 75, La Croix et Libération. Une affiche portant les indications contenues dans l'arrêté d'ouverture d'enquête a été apposée préalablement au début de l'enquête et pendant toute la durée de celle-ci en Mairie du 12ème arrondissement, sur des panneaux municipaux d'affichage administratif (affichage public) et au voisinage de l'aménagement projeté visible de la voie publique.

Les informations sur la tenue de cette enquête publique ont par ailleurs été délivrées au Maire de Charenton-le-Pont.

Par sa décision du 20 septembre 2016, le Président du Tribunal Administratif de Paris a désigné les membres de la commission d'enquête chargée de la présente enquête publique.

L'arrêté de la Maire de Paris en date du 25/10/2016 a fixé le siège de l'enquête à la mairie du 12<sup>ème</sup> arrondissement de Paris et un dossier d'enquête y a été mis à disposition du public. Sur la totalité de la durée de l'enquête, les commissaires enquêteurs ont assuré personnellement 9 permanences à la Mairie du 12<sup>ème</sup> arrondissement.

Compte tenu de l'importance du projet et de la nécessité d'informer le plus possible le public en vue de recueillir ses observations, la commission d'enquête a estimé qu'il était indispensable d'organiser une réunion publique d'information et d'échanges. La réunion publique d'information et d'échanges a eu lieu le 30 novembre 2016 à l'Espace Reuilly - 21, rue Antoine-Julien Hénard dans le 12<sup>ème</sup> arrondissement. Elle a réuni 350 personnes environ.

Pendant la durée de l'enquête publique, parallèlement aux moyens d'information, de consultation et de dépôt des observations mis en place à la Mairie du 12<sup>ème</sup>, le dossier d'enquête était consultable, et les observations et propositions du public ont pu être déposées par voie électronique, sur le registre dématérialisé à l'adresse suivante : <https://bercy-charenton.imaginons.paris.fr>.

La commission d'enquête a considéré que cette enquête publique avait suscité une participation du public modérée, malgré les enjeux importants du projet et l'ouverture de l'enquête à la voie électronique annoncée par internet ainsi que par les journaux lumineux sur l'ensemble du territoire de la Ville de Paris.

Les observations écrites se répartissent ainsi:

- 101 sur les registres mis à disposition du public sur le lieu d'enquête ;
  - 104 sur le registre dématérialisé ouvert sur le site internet dédié au projet ;
  - 29 courriers adressés au président de la Commission d'enquête ;
- soit un total de 234 observations.

L'expression au cours de la réunion publique du 30 novembre 2016 comprend 60 questions écrites par 55 personnes. En outre, la commission a répertorié l'ensemble des propos relatifs au projet émis par le public au cours des permanences (85 observations orales).

Par ailleurs, deux pétitions ont été déposées au cours de l'enquête.

La pétition d'IFSLL (Il Faut Sauver le Stade Léo Lagrange) « pour l'abandon immédiat et définitif du projet de réaménagement de l'espace sportif Léo Lagrange/ Cardinal Lavigerie » a recueilli 620 signatures. IFSLL signale en outre 608 soutiens de la version en ligne de la même pétition. La commission d'enquête constate que la pétition agrafée dans le registre d'enquête a été signée pour une majorité d'habitants du 12<sup>ème</sup> arrondissement, pas exclusivement des riverains du centre sportif Léo Lagrange mais aussi par des résidents d'autres arrondissements de Paris et par des franciliens.

La pétition de Vivre à Paris Picpus « pour sauver le quartier des atteintes graves à son équilibre (Ile de Bercy, Stade Léo Lagrange, Lycée Paul Valéry) » a recueilli 24 signatures.

L'expression au cours de l'enquête émane principalement de personnes habitant au voisinage du site de Bercy-Charenton, et d'associations de niveau régional, parisien ou local.

Après le dépouillement et la classification de ces observations, la commission d'enquête a retenu 7 thèmes :

- Thème 1 : Programme ;
- Thème 2 : Projet ;
  - Thème 2A : Aménagement du secteur Léo Lagrange ;
  - Thème 2B : Aménagement du secteur de La Rapée ;
  - Thème 2C : Aménagement des autres secteurs ;
- Thème 3 : Desserte, déplacements, transports ;
- Thème 4 : Environnement et cadre de vie ;
- Thème 5 : Mise en oeuvre ;
- Thème 6 : Concertation ;
- Thème 7 : Mise en compatibilité du PLU

La commission d'enquête a transmis à la Ville, le Procès-verbal de synthèse des observations au cours d'une réunion tenue le 24 janvier 2017 à la Direction de l'Urbanisme de la Mairie de Paris.

Le mémoire en réponse de la Ville a été remis au cours de la réunion du 24 avril 2017. La commission d'enquête a ensuite établi son rapport qui a été remis à la Ville le 9 juin 2017.

Après une analyse complète des remarques et observations du public, la commission d'enquête a formulé un avis favorable avec 3 réserves et 4 recommandations à l'opération projetée ainsi qu'à la mise en compatibilité du PLU.

#### **« RÉSERVE 1 : SECTEUR LÉO LAGRANGE »**

*Le caractère exceptionnel du site Léo Lagrange tient à l'entité qu'il forme avec le Bois de Vincennes, dont il constitue l'entrée Ouest. Son aménagement doit préserver l'identité et l'intégrité du Bois, son image et les valeurs historique, patrimoniale, environnementale, sociale qu'il incarne pour la population parisienne et francilienne.*

*La commission d'enquête reconnaît la nécessité de créer un collège sur le site Lavigerie pour répondre aux besoins de scolarité du territoire concerné (comprenant celui des nouveaux résidents de la ZAC Bercy Charenton), réalisation dont l'impact sera par ailleurs limité sur le paysage et l'environnement.*

*En revanche, elle considère que l'ouverture à l'urbanisation prévue sur le centre sportif Léo Lagrange avec le déplacement et la reconstruction de l'équipement sportif en partie sur la zone classée du Bois de Vincennes est inappropriée. Elle paraît par ailleurs antinomique avec les objectifs annoncés pour le zonage UV dans le dossier de mise en compatibilité du PLU : le projet soumis à la présente enquête publique ne s'accompagne nullement d'une «recomposition paysagère visant à étendre le bois de Vincennes au-delà des limites physiques actuelles » et n'affirme pas plus « la préservation de la fonction écologique, la qualité paysagère et les mises en valeur pour assurer la qualité de la vie et les besoins de détente des citoyens ».*

*De fait, la construction de logements (25 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher) le long du boulevard Poniatowski sur l'emprise actuelle du centre sportif porterait gravement atteinte :*

- *au paysage arboré de l'entrée du bois de Vincennes, en constituant un front bâti sur une longueur de 250 mètres, certes avec des porosités, mais d'une hauteur supérieure à celle des bâtiments existants sur le boulevard ;*

- à l'image – unicité de l'entité paysagère – et à la qualité environnementale du site, au réservoir biologique du Bois de Vincennes et à ses corridors écologiques, notamment par l'imperméabilisation du secteur sur près de 2 hectares et l'abattage de 232 arbres, dont 72 en site classé ;

- aux usages actuels du site, notamment au libre accès aux espaces de promenade et sportifs, de même qu'à la pratique sportive pendant les travaux de reconstruction du stade.

En conséquence, la **commission d'enquête émet une réserve au projet d'aménagement en demandant l'abandon de la construction de logements et de l'équipement culturel associé sur l'emprise actuelle du centre sportif Léo Lagrange. Elle demande l'extension de la zone UV à toute cette emprise ainsi que l'abandon de la modification des hauteurs du PLU sur cette emprise dans le cadre de la mise en compatibilité du PLU.**

## **RÉSERVE 2 : SECTEUR DE LA RAPÉE**

Alors que la concertation a mis en évidence l'intérêt patrimonial, social et économique de la Gare de La Rapée, la commission n'est pas entièrement convaincue des principes d'aménagement présentés à l'enquête, qui aboutissent notamment à la démolition des voûtes 5 et 6 de la Gare inférieure de la Rapée, et de la façade Ouest avec sa succession spectaculaire d'arcades et son chemin de ronde.

Aussi, la **commission d'enquête**, sans remettre en cause la programmation générale de ce secteur, en particulier le nombre de logements, **estime indispensable que la Ville impose à l'aménageur, dans le traité de concession, que le cahier des charges du futur appel à projets :**

- **porte sur le périmètre total du secteur de la Rapée** tel qu'il est identifié dans le dossier d'enquête,

- **ne fige ni la localisation de la future voie, ni celle des bâtiments** à implanter à l'intérieur du dit périmètre, **ni celle de la Place de La Rapée,**

- **permette des variantes d'implantation des constructions** à l'intérieur du secteur dans le respect des hauteurs du PLU modifié : 50m, le long de l'immeuble Lumière, et 37m, sur le reste du secteur,

- **permette plusieurs affectations à la gare inférieure de la Rapée**, dont une partie au moins sera destinée à l'animation du quartier et ouverte au public,

- **encourage une synergie** entre la programmation des éventuelles superstructures hors logements et celle de la gare inférieure de la Rapée,

- **prenne en compte la création d'espaces de jardin** pour 2ha environ au sein desquels la Ville pourra envisager de réutiliser ou éventuellement de déplacer, en lien avec les activités du jardin, les halles de la Rapée supérieure qui comportent de belles charpentes du 19ème siècle,

- **de prévoir des aménagements spécifiques**, si nécessaire, en fonction du projet proposé pour anticiper l'intégration des futures infrastructures ferroviaires qui seront construites en surplomb à la limite du secteur de la Rapée (estacade et raccordement sud),

- **conserve l'axe Lumière** indispensable à la liaison des quartiers créés dans la ZAC.

**La commission d'enquête estime que l'appel à projets doit permettre aux candidats de proposer d'autres visions du site qui offrent une meilleure valorisation des éléments remarquables du site et en particulier de la gare et de ses qualités.**

La commission rappelle que le projet urbain de la ZAC Bercy Charenton prévoit un passage public à travers l'immeuble Lumière, et insiste sur l'importance de sa réalisation pour garantir la cohérence de l'aménagement sur le secteur La Rapée.

Au niveau réglementaire, cette réserve implique **une adaptation de la représentation des espaces publics dans les documents réglementaires du PLU** afin que leur localisation puisse évoluer en lien avec le projet qui sera développé sur le secteur.

### **RÉSERVE 3 : RÉDUCTION DE L'IMPACT SUR LA SANTÉ DE LA POLLUTION DE L'AIR**

*Pour réduire l'impact de la pollution de l'air sur la santé de la population future, la commission d'enquête demande à la Ville de s'engager, par exemple dans le texte des OAP du PLU, à ne pas localiser des immeubles d'habitation ou des établissements sensibles dans la bande de 50 m longeant le boulevard périphérique.*

*Par ailleurs, la commission d'enquête formule les RECOMMANDATIONS suivantes susceptibles d'améliorer la qualité du projet et son intérêt général.*

*Ces recommandations ne mettent pas en cause son avis favorable au projet.*

#### **RECOMMANDATION 1 : L'AMÉNAGEMENT DU SECTEUR LÉO LAGRANGE**

*L'abandon de la construction de logements et de l'équipement culturel associé sur l'emprise actuelle du centre sportif Léo Lagrange, demandé par la commission d'enquête dans le cadre de la réserve n°1, ouvre l'opportunité de réaménager et de valoriser l'ensemble de ce secteur.*

*Dans cette perspective, la commission d'enquête recommande que :*

- le projet d'ensemble du secteur Léo Lagrange soit revu conformément aux exigences paysagères et environnementales du PLU,*
- le projet du futur Collège sur l'îlot Lavigerie soit étudié en cohérence avec ce projet d'ensemble,*
- le développement des activités du centre sportif Léo Lagrange tenant compte des besoins des populations nouvelles de Bercy-Charenton, soit revu en concertation avec la population et les usagers actuels, sur la base d'un réaménagement de l'équipement existant, et d'une optimisation de l'affectation et de l'utilisation des espaces étendus à l'emprise de l'ADOMA libérée après sa démolition, en intégrant les activités actuellement pratiquées sur l'îlot Lavigerie.*

#### **RECOMMANDATION 2 : LA PROPORTION DE LOGEMENT SOCIAL**

*Bien que la Ville de Paris justifie son programme de logements sociaux par les textes réglementaires (PLH, Loi SRU, SDRIF) ainsi que par des études liées à l'état des lieux du parc locatif et à sa projection à l'horizon 2030 sur le 12ème arrondissement, la concertation a mis en évidence une forte préoccupation du public, de la Mairie de Charenton et de la Chambre des Métiers et de l'Artisanat, sur la proportion affichée de 60% de logements sociaux sur la ZAC Bercy Charenton, qui semble contradictoire avec les objectifs de mixité sociale et de rééquilibrage est/ouest en la matière.*

*Si la commission d'enquête reconnaît des besoins importants en matière de logement social à l'échelle de la ville de Paris, elle estime toutefois que le pourcentage de 60% imposé aux opérations d'aménagement de la ZAC Bercy Charenton n'apporte pas toutes les garanties en matière de diversité de produits immobiliers et de mixité sociale.*

*Cet apparent déséquilibre dans la programmation est accentué par le fait que le programme d'aménagement porté à l'enquête prévoit la création de 80% de logements locatifs (sociaux et intermédiaires), ce qui à l'échelle d'un territoire aussi vaste pose question, avec de surcroît un aléa important lié à une typologie de tours mixtes associant logements et bureaux ou d'immeubles de grande hauteur dont la ville elle-même reconnaît le caractère expérimental pour les bailleurs sociaux.*

*La commission d'enquête recommande en conséquence de plafonner le pourcentage de logements sociaux imposé à 50%, au profit de logements intermédiaires disponibles à la vente et/ou de logements en accession à la propriété.*



### **RECOMMANDATION 3 : LES IMMEUBLES DE GRANDE HAUTEUR**

*L'expression du public sur la question des immeubles de grande hauteur fait état de nombreuses réactions et contestations pour différents motifs.*

*Si la commission d'enquête comprend que les contraintes spécifiques du site et celles du bilan d'aménagement de la ZAC Bercy Charenton aient conduit la Ville de Paris à régler la question de la densité par des immeubles de grande hauteur, elle regrette néanmoins que la question de la silhouette urbaine dans le grand paysage métropolitain n'ait été l'objet que d'une documentation partielle et, compte tenu de l'impact territorial de ce type de constructions, d'aucune problématisation à l'échelle des opérations urbaines voisines de l'Est parisien (Charenton-le-Pont, Ivry confluences notamment) et du Grand Paris.*

*L'APUR a déjà réalisé un outil de modélisation 3D de la silhouette urbaine parisienne intégrant les projets en cours. Un tel outil n'existe aujourd'hui ni pour les communes voisines de la ZAC Bercy Charenton, ni à l'échelle de la Métropole du Grand Paris.*

***La commission d'enquête recommande donc que la Ville réalise, comme elle l'a fait pour sa propre commune, un repérage précis et exhaustif des lieux situés dans les communes de la petite couronne, et notamment Charenton-le-Pont et Ivry-sur-Seine, d'où le profil urbain de la ZAC sera visible, en vue de la validation des implantations et des hauteurs des IGH programmés dans ce secteur d'aménagement.***

***La commission d'enquête recommande par ailleurs que la modélisation 3D de l'APUR soit rapidement étendue à l'ensemble du territoire de la Métropole du Grand Paris, de sorte que les nouveaux projets urbains à l'étude puissent donner lieu au même type de simulation, à l'échelle du territoire cette fois, pour garantir une lecture globale des évolutions du paysage urbain et aider à leur traduction réglementaire.***

### **RECOMMANDATION 4 : LA DESSERTE, LA MOBILITÉ ET LA SIMULATION DES FLUX**

*La note technique sur la mobilité et les flux présentée en annexe 3B de l'étude d'impact expose la desserte prévue dans la ZAC Bercy Charenton en termes de réseaux de voirie, modes doux et transports en commun.*

*Elle présente des hypothèses de flux générés / jour ainsi qu'une répartition associée de ces flux par part modale.*

*Concernant les flux routiers, elle conclut que « le nombre de véhicules générés par le quartier de Bercy Charenton, ne semble pas de nature à congestionner la circulation sur les voies actuelles. »*

*En préambule de cette note, il est précisé que les simulations sont fondées exclusivement sur des hypothèses de déplacements et de répartition modale des habitants et actifs du futur quartier, et qu'elles sont basées sur des hypothèses et approximations qui constituent une première approche. Elles ne tiennent pas compte :*

- des visiteurs liés aux équipements et commerces,*
- des flux logistiques,*
- du projet urbain voisin à Charenton-le-Pont,*
- du programme de la future gare de la Rapée,*
- de la demande d'implantation d'un centre de remisage bus, et d'une gare routière par le STIF.*

*Or, certains de ces nouveaux programmes sont susceptibles de générer des flux routiers importants (bus, véhicules légers, poids lourds), qu'il conviendrait d'analyser finement.*

*Parallèlement, l'état initial du secteur concernant la circulation routière devrait prendre en compte la situation des trafics des grandes infrastructures (échangeur A4, périphérique, quais de Seine) qui sont elles-mêmes amenées à évoluer dans les années futures.*

*Le bon fonctionnement du carrefour Poniatowski–Baron-le-Roy est essentiel pour assurer à la fluidité des circulations qui doivent l'emprunter ; il conditionne le bon niveau de service du T3a et*

de la ligne 24 ; celui du carrefour Poniatowski–Baron-le-Roy est essentiel pour la fluidité des accès à l’Hôtel logistique.

**La commission d’enquête recommande** en conséquence que soient menées rapidement :

- **une étude de modélisation et de simulation dynamique des flux**, tous modes, en intégrant l’ensemble des dimensions programmatiques du projet (habitat, travail, loisirs, programmes spécifiques), afin de mieux appréhender les incidences du projet sur les infrastructures existantes et à venir et, mettre ainsi en place des stratégies efficaces de gestion du trafic ;
- **une évaluation des réserves de capacité** à terme des carrefours Poniatowski/Baron-le-Roy et Baron-le-Roy /Escoffier permettant de vérifier leur **fluidité pour l’ensemble des modes de déplacement**, et en conséquence que **la largeur future de la rue Baron-le-Roy sera suffisante pour assurer toutes ses fonctions** ».

Par délibération du 3 juillet 2018 (2018 DU 71 1°), le Conseil de Paris a approuvé la déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU, ainsi que le dossier de création de la ZAC en procédant à de nouvelles adaptations notamment afin de lever les réserves et répondre aux recommandations.

Fin du document  
+ annexe

# OPERATION BERCY-CHARENTON

## 75012 Paris

### Bilan de la concertation

#### Annexe au projet de délibération 2015 DU 145

<b>INTRODUCTION : LE CADRE REGLEMENTAIRE DE LA CONCERTATION PUBLIQUE</b>	<b>3</b>
<b>1. OBJECTIFS D'AMENAGEMENT POURSUIVIS</b>	<b>3</b>
<b>2. LE DEROULEMENT DE LA CONCERTATION</b>	<b>8</b>
2.1. La 1ère phase de concertation conduite de 2011 à 2013 : du diagnostic du site au projet de plan guide	8
2.1.1. Cadre réglementaire	8
2.1.1.1. Modalités de la concertation exposées dans la délibération 2009 DU 73	8
2.1.1.2. Grands principes et acteurs de cette phase de concertation	8
2.1.2. Les mesures de publicité et les moyens d'information des participants	8
Réunion publique du 11 mai 2011	9
Ateliers participatifs du 16 juin 2011	9
Réunion publique du 28 novembre 2011	9
Réunion publique du 18 octobre 2012	9
Exposition du 12 novembre au 14 décembre 2012	9
Ateliers participatifs du 4 décembre 2012	9
Journée Portes Ouvertes du 29 juin 2013	9
2.1.3. Le déroulement des événements de la concertation	10
2.1.3.1. De mai à novembre 2011, une concertation en amont pour établir le diagnostic préalable du territoire.	10
Une enquête qualitative en avril 2011	10
La réunion publique de lancement du 11 mai 2011	10
La première session d'ateliers participatifs du 16 juin 2011	11
La réunion publique du 28 novembre 2011	11
2.1.3.2. D'octobre 2012 à juin 2013, une concertation pour enrichir et consolider le projet de plan Guide	12
La réunion publique du 18 octobre 2012	12
Une exposition publique du lundi 12 novembre au vendredi 14 décembre 2012	12
La deuxième session d'ateliers participatifs du 4 décembre 2012	13
Deux séries d'ateliers avec des élèves de deux écoles du 12ème arrondissement en janvier 2013	13
Une journée Portes Ouvertes organisée le 29 juin 2013	14
Le site Paris.fr	14
Une adresse mail à disposition des habitants tout au long de la démarche	14
2.2. La 2ème phase de concertation conduite en 2015 : du plan guide à une future Zone d'Aménagement Concerté (ZAC)	15
2.2.1. Cadre réglementaire	15
2.2.1.1. Modalités de la concertation exposées dans la délibération 2014 DU 1097	15
2.2.1.2. Grands principes et acteurs de cette phase de concertation	15
2.2.2. Les mesures de publicité et les moyens d'information des participants	15
Réunion publique du 10 décembre 2014	16
Visites des 24 et 31 janvier 2015 et ateliers des 5 et 10 février 2015	16
Atelier logistique du 26 mars 2015	16
Réunion publique du 22 avril 2015	16

2.2.3. Le déroulement des événements de la concertation	16
La réunion publique du 10 décembre 2014	17
La visite de la gare de la Râpée du 24 janvier 2015	17
La visite du secteur Léo Lagrange du 31 janvier 2015	17
L'atelier sur le devenir de la gare de la Râpée, le 5 février 2015	18
L'atelier sur l'aménagement du secteur Léo Lagrange du 10 février 2015	18
Un atelier-débat sur la place de la logistique urbaine dans le projet Bercy-Charenton	19
La réunion publique de restitution du 22 avril 2015	19
Le site paris.fr et la plateforme participative dédiée au projet	20
Une adresse mail à disposition des habitants tout au long de la démarche	20

### **3. LES OBSERVATIONS FORMULEES A L'OCCASION DE LA CONCERTATION (2011-2015) ET PRISES EN COMPTE DANS LE PLAN GUIDE**

3.1. Améliorer les liaisons entre les communes de Paris et de Charenton-le-Pont	21
3.1.1. Des infrastructures lourdes	21
3.1.2. Un lien impossible entre les quartiers	21
3.2. Proposer une programmation urbaine mixte	23
3.2.1. La mixité fonctionnelle et sociale	23
3.2.2. Les logements	23
3.2.3. Les équipements du quartier	25
3.2.4. Les activités économiques et les commerces	26
3.2.5. La place de la logistique urbaine dans le projet	26
3.3. Faciliter l'accueil de nouveaux modes de transport	28
3.4. Transformer l'environnement du site et les espaces publics	28
3.4.1. Un environnement naturel privilégié	29
3.4.2. La qualification des berges et de l'échangeur	29
3.4.3. L'histoire et le patrimoine du quartier	30
3.4.4. Les espaces publics et les espaces verts	31

### **4. CONCLUSION**

# INTRODUCTION : LE CADRE REGLEMENTAIRE DE LA CONCERTATION PUBLIQUE

Le Code de l'urbanisme, dans son article L. 300-2, définit le cadre dans lequel une concertation préalable avec les habitants, les associations locales et toutes les autres personnes concernées doit être organisée pendant toute la durée d'élaboration des projets de révision du plan local d'urbanisme et/ou de création d'une zone d'aménagement concerté.

La délibération du Conseil municipal qui initie cette concertation en définit les modalités ainsi que les objectifs du projet.

A l'issue de la concertation, le maire en présente le bilan devant le Conseil municipal qui en délibère.

Le présent document a vocation à présenter au Conseil de Paris le bilan de la concertation préalable à l'aménagement du site de Bercy-Charenton (Paris 12<sup>ème</sup>), telle qu'elle s'est déroulée depuis le vote de la délibération du conseil de Paris 2009 DU 73 du 23 juin 2009 et telle qu'elle s'est poursuivie suite au vote des délibérations du conseil de Paris 2013 DU 212 et 2014 DU 1097 des 8, 9, 10 juillet 2013 et des 17, 18, 19 novembre 2014.

Après un rappel des délibérations citées ci-dessus et des grands objectifs du projet qu'elle a permis d'enrichir, le bilan retrace le déroulement des actions de concertation conduites entre avril 2011 et avril 2015, puis il restitue la teneur des observations, attentes et souhaits formulés par les participants.

## 1. OBJECTIFS D'AMENAGEMENT POURSUIVIS

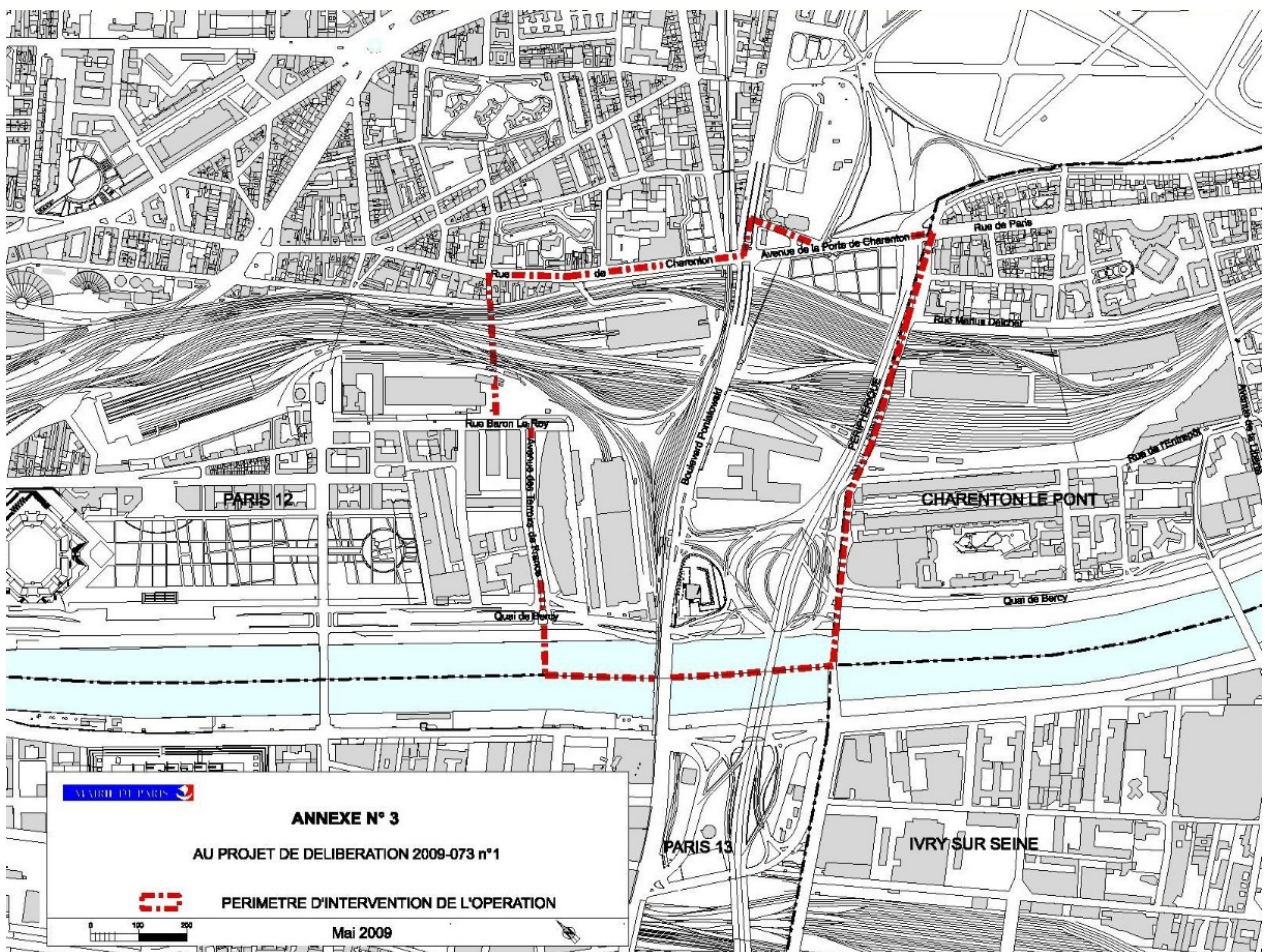
Les enjeux d'aménagement du site consistent à créer un quartier rétablissant la continuité urbaine entre Paris et Charenton-le-Pont d'une part et avec le reste du 12<sup>ème</sup> d'autre part, en intégrant les composantes du tissu urbain mixte (logements, commerces, bureaux et activités économiques diversifiées, équipements publics) et intégrant les activités de logistique ou de grands services urbains nécessaires au bon fonctionnement de la Métropole. Ce quartier doit également être desservi par les transports en commun, répondre aux exigences d'une grande qualité urbaine et environnementale et contribuer au rééquilibrage économique à l'Est de Paris. Le projet Bercy-Charenton représente un défi d'envergure au plan des enjeux environnementaux. L'ampleur du site et de la programmation possible permettent ici d'envisager la mise en œuvre de solutions partagées innovantes en matière d'énergie, de gestion des eaux de pluie et de gestion des déchets. Les investissements dans ces domaines se justifient pleinement à partir d'un seuil de construction conséquent.

Ces enjeux ont d'abord été traduits en objectifs d'aménagement qui ont été précisés au fil de l'avancement des réflexions urbaines. Le Conseil de Paris a ainsi été amené à délibérer à plusieurs reprises pour ajuster les objectifs poursuivis, les modalités de concertation et le périmètre de l'opération dans la perspective d'une future opération d'aménagement.

**En juin 2009**, le Conseil de Paris a approuvé les modalités de concertation préalable à l'aménagement du site de Bercy-Charenton sur un premier périmètre d'études et les objectifs d'aménagement suivants :

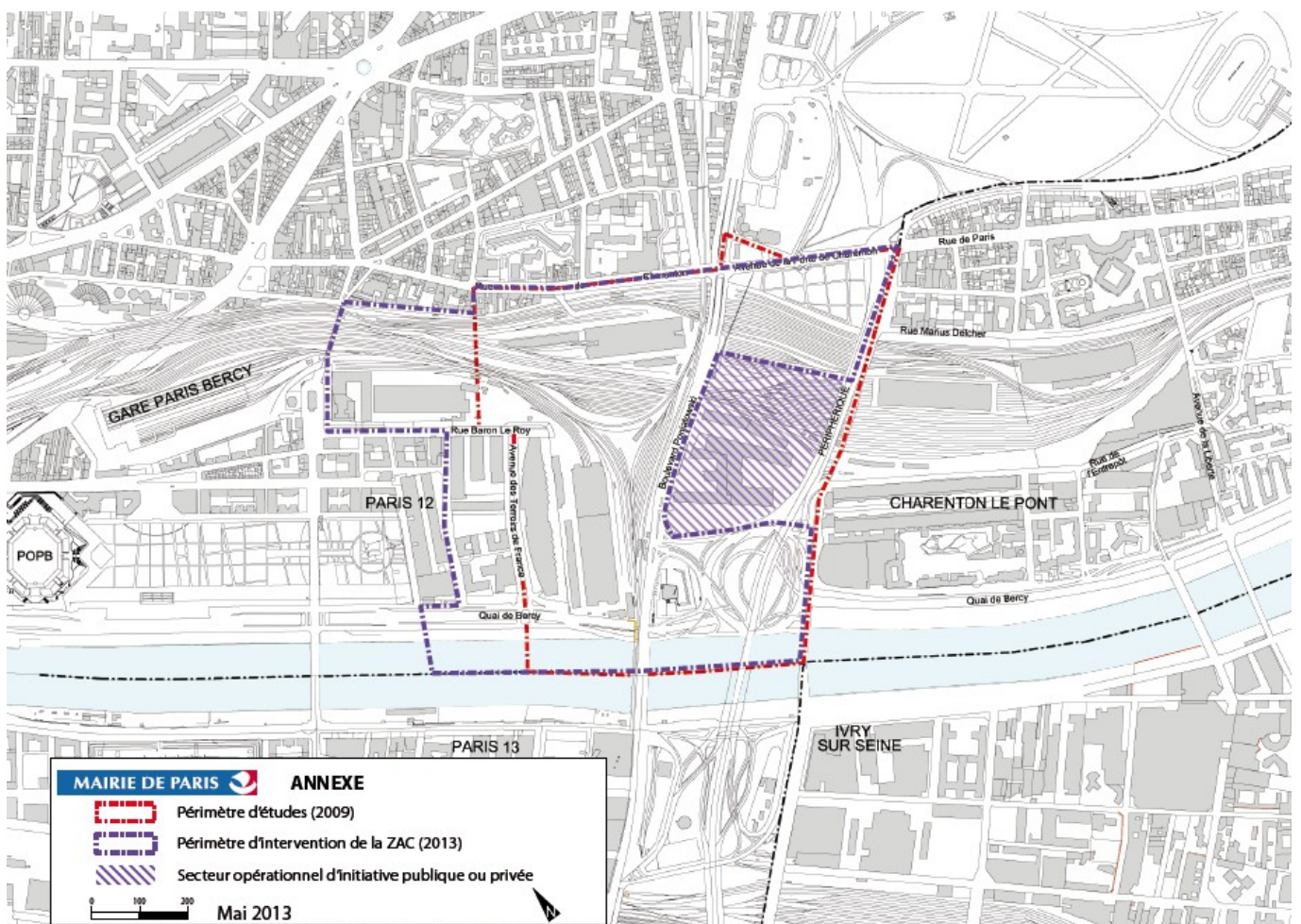
1. Améliorer les liaisons entre les communes de Paris et de Charenton-le-Pont ;
  - Création d'une nouvelle voie de désenclavement du quartier de Bercy prolongeant la rue Baron-le-Roy jusqu'à Charenton-le-Pont, réservée principalement aux modes doux, transports en commun, vélo, piétons, conformément aux orientations du PLU (voté en 2006) ;

- Elargissement du quai sous le pont National ;
  - Création d'un cheminement piéton entre le boulevard Poniatowski et l'immeuble "Lumière";
  - Etablissement de liaisons transversales au-dessus des voies ferrées.
2. Proposer une programmation urbaine mixte de logements, de programmes à caractère économique, d'équipements publics et de services urbains
    - Création de logements, notamment sociaux ;
    - Création de programmes à vocation économique (bureaux, activités diversifiées et commerces) et de logistique urbaine (centre de tri), en intégrant dans les études la possibilité d'accueil de foire et de cirque ;
    - Création d'équipements publics.
  3. Faciliter l'accueil de nouveaux modes de transports en commun ;
    - Prise en compte de la création d'une gare du RER D
    - Réorganisation de la desserte par bus.
  4. Transformer l'environnement du site et les espaces publics
    - Reconfiguration de l'échangeur de Bercy ;
    - Requalification des berges de la Seine ;
    - Création d'un réseau de liaisons douces ;
    - Aménagement des espaces publics limitrophes de la commune de Charenton-le-Pont ;
    - Mise en valeur du Bastion n°1.



La concertation menée en 2011 et 2012 a permis des échanges avec le public sur le diagnostic urbain du site et sur les premières pistes d'aménagement du projet, grâce à la mise en place de dispositifs participatifs variés (ateliers, registre, boîte à idées...) permettant de recueillir les observations et propositions du public.

**En juillet 2013**, le Conseil de Paris a à nouveau délibéré sur des objectifs poursuivis similaires et sur un périmètre ajusté, limité à la future opération d'aménagement portée par la Ville de Paris. En effet, les échanges avec les propriétaires fonciers (RFF-SNCF-SNEF) ont conduit à envisager un découpage du projet urbain en deux opérations d'aménagement distinctes : une Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) créée à l'initiative de la Ville de Paris qui couvrira la majeure partie du projet urbain à l'étude et une autre opération, qui pourrait être conduite sous forme de lotissement, sur des emprises propriétés de la Société Nationale des Espaces Ferroviaires (SNEF).



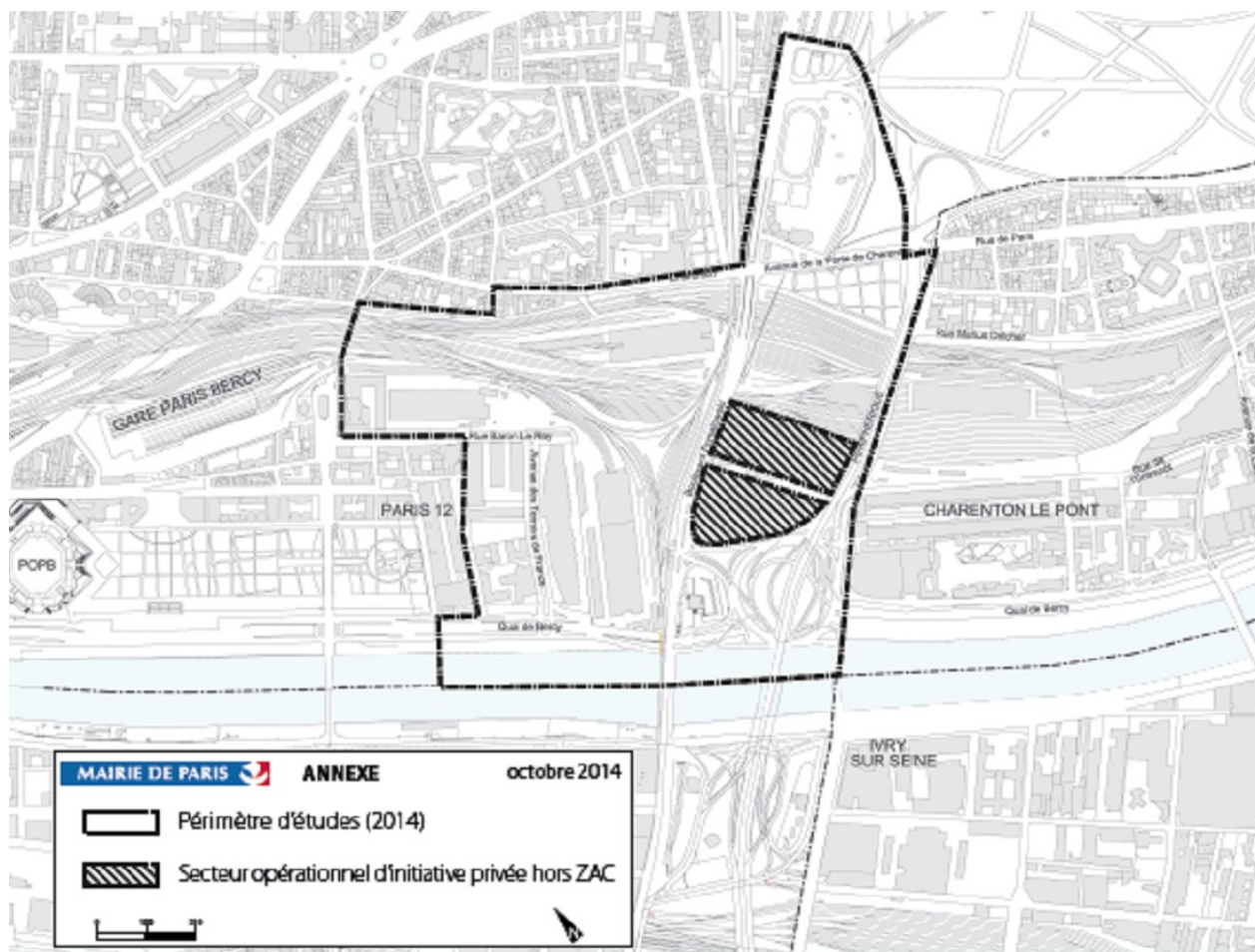
Les objectifs ont été actualisés au regard de l'avancement des études techniques et des éléments de connaissance du site et de nouveaux objectifs politiques concernant notamment le plan biodiversité.

Les études techniques, économiques et environnementales, ont conduit à écarter une couverture des voies ferrées, dans une logique de rationalité et de moindre impact, et par conséquent la possibilité d'y installer un espace dédié à l'accueil de foires et de cirques. Cet élément de programme est toujours à l'étude mais à une échelle plus large, en lien avec Paris Métropole et avec les communes limitrophes. La rédaction de l'objectif de desserte en transport en commun a été modifiée dans le respect des compétences des différents acteurs : les

aménagements des futurs espaces publics permettront l'insertion de nouveaux transports nécessaires aux usagers du futur quartier et les autorités compétentes en matière de transport en commun apprécieront les modes les mieux adaptés aux besoins générés par l'opération. Cette séance du Conseil de Paris a notamment permis de mettre en évidence un consensus de la majorité sur les thèmes suivants :

- La place majeure à donner aux modes doux sur la rue Baron-le-Roy, principalement réservée à la desserte du quartier ;
- l'opportunité de l'accueil d'un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) empruntant la future rue Baron-le-Roy;
- l'étude de la création d'un espace dédié à la lecture dans le quartier de Bercy (plus étendu que le périmètre de la future ZAC) ;
- la mise en relation de la trame verte du site Bercy-Charenton avec le bois de Vincennes, en vue de garantir sa continuité.

**En novembre 2014**, le Conseil de Paris a été informé des évolutions du projet et s'est prononcé notamment sur l'extension de son périmètre au secteur Léo Lagrange afin d'accueillir un collège, de proposer plus de logements, de moderniser l'offre sportive et d'améliorer les continuités vertes sur le site en lien avec le Bois de Vincennes. Le Conseil de Paris a réaffirmé les objectifs d'aménagement en se prononçant sur ce périmètre ajusté, et en définissant de nouvelles modalités de concertation dans la perspective de la future ZAC.



L'intégration du secteur Léo Lagrange et le questionnement autour du centre de tri du SYCTOM ont conduit à amender les objectifs en ajoutant un sous-objectif intitulé « Amélioration des équipements sportifs existants sur le secteur Léo Lagrange » et en modifiant « Création de programmes à vocation économique (bureaux, activités diversifiées et commerces) et de



logistique urbaine (centre de tri et hôtel logistique) » par « Création de programmes à vocation économique (bureaux, activités diversifiées et commerces) et de logistique urbaine (centre de tri sous réserve de l'accord final du SYCTOM et de sa faisabilité, espaces et hôtel logistiques).

L'intégration du secteur Léo Lagrange offre une opportunité majeure pour la création d'une continuité écologique avec le Bois de Vincennes. En effet, le remodelage des espaces libres et la végétalisation de nouveaux espaces publics structureront sur l'ensemble du site une trame verte associée à un réseau de circulations douces entre la Seine, le bois de Vincennes, le secteur Léo Lagrange, la Promenade Plantée qui sera prolongée depuis le square Charles Péguy, le bastion n°1 et le parc de Bercy. Cette trame organisera un réseau qui prendra appui sur la Petite Ceinture et constituera un maillon déterminant du plan biodiversité.

Une nouvelle phase de concertation s'est ouverte entre décembre 2014 et juin 2015, portant sur les objectifs d'aménagement stabilisés suivants :

1. Améliorer les liaisons entre les communes de Paris et de Charenton-le-Pont
  - Création d'une nouvelle voie de désenclavement du quartier de Bercy prolongeant la rue Baron-le-Roy jusqu'à Charenton-le-Pont réservée principalement aux modes doux, transports en commun, vélos, piétons, conformément aux orientations du PLU (voté en 2006) ;
  - Elargissement du quai sous le pont National ;
  - Création d'un cheminement piéton entre le boulevard Poniatowski et l'immeuble « Lumière » ;
  - Etablissement de liaisons transversales au-dessus des voies ferrées.
2. Proposer une programmation urbaine mixte
  - Création d'une offre diversifiée de logements, notamment sociaux ;
  - Création de programmes à vocation économique (bureaux, activités diversifiées et commerces) et de logistique urbaine (centre de tri sous réserve de l'accord final du SYCTOM et de sa faisabilité, espaces et hôtel logistiques) ;
  - Création d'équipements publics ;
  - Amélioration des équipements sportifs existants sur le secteur Léo Lagrange.
3. Faciliter l'accueil de nouveaux modes de transport en commun
  - Prévoir un aménagement des espaces publics permettant l'accueil de transports en commun adaptés aux besoins générés par le futur quartier.
4. Transformer l'environnement du site et les espaces publics
  - Qualification des berges de la Seine et de l'échangeur de Bercy ;
  - Création d'une trame viaire desservant les îlots bâtis qui privilégie la mixité des usages sur l'espace public (vélos, piétons,...) ;
  - Mise en valeur des espaces publics existants dont le Bastion N° 1 et création de nouveaux espaces verts récréatifs ;
  - Constitution d'une trame verte sur le site.

Depuis la dernière délibération, deux informations majeures ont conduit la Ville de Paris à orienter les sujets soumis à la concertation, au-delà des principaux objectifs d'aménagement, pour associer le grand public aux évolutions du projet :

- Le changement de stratégie du SYCTOM qui l'a conduit à abandonner le projet de centre de tri sur le site de Bercy-Charenton : le SYCTOM en a officiellement informé la Ville par courrier. Les conclusions de l'étude historique et patrimoniale, engagée sur ce secteur à la demande notamment des participants à la concertation, qui préconisent la conservation d'au moins trois voûtes (centrale et latérales), sur toute leur longueur, de la gare de la Râpée inférieure ainsi que de sa façade sur la Seine.

## **2. LE DEROULEMENT DE LA CONCERTATION**

### **2.1. La 1ère phase de concertation conduite de 2011 à 2013 : du diagnostic du site au projet de plan guide**

#### **2.1.1. Cadre réglementaire**

##### **2.1.1.1. Modalités de la concertation exposées dans la délibération 2009DU73**

Conformément à la délibération 2009DU73, les modalités de la concertation préalable à l'aménagement du site de Bercy-Charenton consistaient en :

- la tenue d'au moins deux réunions publiques annoncées par voie d'affichage, sur le site de l'opération et par insertion dans deux quotidiens nationaux ou locaux, ou par tout autre moyen adapté, présidées par l'Adjointe au Maire de Paris chargée de l'Urbanisme et de l'Architecture ou le représentant qu'elle aura désigné à cet effet et par Madame la Maire du 12<sup>ème</sup> arrondissement ou le représentant qu'elle aura désigné à cet effet ;
- l'organisation d'au moins une exposition publique, accompagnée d'un registre ;
- la contribution du site internet paris.fr avec mise en place d'un lien du site internet de la mairie du 12<sup>ème</sup> vers le site paris.fr comme support à la démarche de concertation.

##### **2.1.1.2. Grands principes et acteurs de cette phase de concertation**

Le processus de concertation engagé dès 2011 a associé les habitants de Paris et de Charenton-le-Pont, notamment des quartiers riverains du site, les associations locales et parisiennes, les instances de démocratie locale, les élus du 12<sup>ème</sup> arrondissement et ceux de la commune de Charenton-le-Pont et l'ensemble du public concerné. Les services de l'Etat, la région Ile-de-France, le département du Val de Marne, les entreprises ferroviaires, le SYCTOM, Eau de Paris, le STIF, la RATP, les concessionnaires, les chambres consulaires, Port autonome de Paris ont aussi été sollicités.

Pendant deux ans, la Ville a conduit, dès le stade des études préalables, un dispositif de concertation large et ambitieux rassemblant plusieurs centaines de participants. Il leur a permis de prendre connaissance du projet, de partager le diagnostic du site puis d'échanger sur les premières orientations d'aménagement.

#### **2.1.2. Les mesures de publicité et les moyens d'information des participants**

Conformément aux modalités de concertation approuvées par le Conseil de Paris du 23 juin 2009, les deux réunions publiques du 28 novembre 2011 et du 18 octobre 2012 ont été annoncées par encart presse dans deux quotidiens nationaux et par voie d'affichage sur le site et ses abords ainsi qu'à la mairie du 12<sup>ème</sup> arrondissement et à l'Hôtel-de-Ville. La Ville de Charenton-le-Pont, associée à la démarche, a distribué des flyers sur son périmètre d'action et informé sur son site internet.

Pour annoncer les événements de cette première phase de concertation, plusieurs outils ont été mis en place :

##### **Réunion publique du 11 mai 2011**

- 14 000 flyers A5 recto-verso boîtés à destination des habitants des quartiers alentours dont 2000 flyers sur la commune de Charenton-le-Pont ; une version électronique du flyer a été communiquée à la Mairie de Charenton pour diffusion auprès de ses administrés ;

#### **Ateliers participatifs du 16 juin 2011**

- 400 formulaires d'inscription distribués aux participants de la réunion publique du 11 mai 2011 ;
- Message d'annonce envoyé aux personnes ayant laissé leurs coordonnées lors de la réunion publique pour s'inscrire aux ateliers ;

#### **Réunion publique du 28 novembre 2011**

- 14 000 flyers A5 recto-verso boîtés à destination des habitants des quartiers alentours dont 2000 flyers sur la commune de Charenton-le-Pont ; le fichier a été communiqué par voie électronique à la Mairie de Charenton pour diffusion auprès de ses administrés.
- 62 affiches diffusées par Publilégal sur le site et ses abords ainsi qu'à la mairie du 12<sup>ème</sup> arrondissement et à l'Hôtel de Ville ;
- Encarts presse dans Libération et le Parisien du 10/11 puis du 24/11
- Parution au BMO du 18/11 ;

#### **Réunion publique du 18 octobre 2012**

- 14 000 flyers A5 recto-verso boîtés à destination des habitants des quartiers alentours dont 2000 flyers sur la commune de Charenton-le-Pont. Le fichier a été communiqué par voie électronique à la Mairie de Charenton pour diffusion auprès de ses administrés.
- 62 affiches diffusées par Publilégal sur le site et ses abords ainsi qu'à la mairie du 12<sup>ème</sup> arrondissement et à l'Hôtel de Ville ;
- Encarts presse dans Libération et le Parisien du 2/10 puis du 16/10
- Parution au BMO des 2 et 16/10 ;

#### **Exposition du 12 novembre au 14 décembre 2012**

- 14 000 flyers A5 recto-verso boîtés à destination des habitants des quartiers alentours dont 2000 flyers sur la commune de Charenton-le-Pont. Le fichier a été communiqué par voie électronique à la Mairie de Charenton pour diffusion auprès de ses administrés.

#### **Ateliers participatifs du 4 décembre 2012**

- Annonce lors de la réunion publique du 18 octobre 2012.
- Message électronique envoyé aux inscrits de la liste de diffusion du projet le 22 novembre 2012 pour confirmer la tenue de l'atelier et ses modalités.

#### **Journée Portes Ouvertes du 29 juin 2013**

- 5000 dépliant informatifs diffusés aux participants selon deux modes : 3000 exemplaires distribués une semaine avant l'événement le samedi 22 juin devant le métro Cour Saint-Emilion, Bercy Village, le métro Bercy et le parc de Bercy et chez les commerçants ; 2000 exemplaires distribués le jour j de 10h à 17h à la sortie du métro Cour Saint-Emilion, à la sortie du métro Bercy, dans le parc et vers l'immeuble Lumière.
- 2 bâches (80 x 120 cm) annonçant l'événement installées dans le parc de Bercy ;

- Des « Clean tags » positionnés sur la voie publique à proximité du parc de Bercy ;

Rappel : pour l'ensemble de ces événements, un message électronique d'annonce et d'inscription a été envoyé en amont à une liste de diffusion composée d'associations (une centaine d'adresses) et de personnes inscrites (plus de 150 adresses) lors des réunions publiques, via l'adresse électronique du projet et le portail paris.fr. Les événements ont également été annoncés sur les panneaux lumineux de la Ville de Paris et mis en ligne sur paris.fr, sur le site de la mairie du 12<sup>ème</sup> et sur celui de la mairie de Charenton-le-Pont.

### **2.1.3. Le déroulement des événements de la concertation**

Le déroulement (objectifs, ordres du jour, personnes présentes) des événements et les thèmes récurrents abordés par les participants sont consignés ci-dessous. Les observations et souhaits des participants et la manière dont le projet y répond ont été regroupés par grands objectifs de l'opération dans la partie 3 de ce document. Etat d'Esprit, prestataire de la direction de l'urbanisme pour la concertation, a animé ces différents événements.

#### **2.1.3.1. De mai à novembre 2011, une concertation en amont pour établir le diagnostic préalable du territoire.**

##### **Une enquête qualitative en avril 2011**

Une enquête qualitative en avril 2011 a été lancée au cours de laquelle 116 personnes ont été interrogées. Des habitants et des usagers des quartiers de Bercy Village, de la porte de Charenton, de Charenton-centre et du centre commercial Bercy 2 ont fait part de leurs avis sur le quartier, ses atouts, ses faiblesses et les points à améliorer.

##### **La réunion publique de lancement du 11 mai 2011**

La réunion publique de lancement du 11 mai 2011 était co-présidée par Anne Hidalgo, 1<sup>ère</sup> adjointe au Maire de Paris, chargée de l'urbanisme et de l'architecture, Michèle Blumenthal, Maire du 12<sup>ème</sup> arrondissement, et Pierre Mansat, adjoint au Maire de Paris, chargé de Paris Métropole et des relations avec les collectivités territoriales d'Ile-de-France. Hervé Gicquel, 1er adjoint au Maire de Charenton-le-Pont participait à cet événement qui a réuni environ 200 personnes.

L'objectif de cette réunion était de présenter les grands objectifs de l'opération, de restituer le diagnostic des experts de la maîtrise d'œuvre et de présenter les résultats de l'enquête qualitative. Un document de 4 pages présentant le secteur du projet et les grands principes du projet a été distribué. Après une heure de présentation, un temps équivalent de questions-réponses s'est engagé entre la salle et la tribune. Les principales questions posées ont porté sur les thèmes suivants :

- Le prolongement de la rue Baron-Le-Roy,
- La durabilité du projet,
- La réduction des nuisances actuelles (bruit, pollution),
- le financement, les coûts en regard des contraintes et du calendrier du projet,
- Le périmètre de l'opération,
- La démarche de concertation : instances, publics...,
- La participation des partenaires et acteurs institutionnels du projet, notamment la SNCF,
- Les liens à trouver avec la ville de Charenton-le-Pont,

- Le devenir des emplois existants.

### **La première session d'ateliers participatifs du 16 juin 2011**

La première session d'ateliers participatifs du 16 juin 2011 a consisté en un temps de réflexion sur le projet d'aménagement en présence d'habitants, d'associations, de l'équipe projet et des services de la Ville. L'événement a réuni 75 personnes.

L'objectif de ces ateliers était de travailler avec les participants sur le diagnostic du site issu de l'enquête qualitative et du regard porté par l'équipe projet, et de définir les grands enjeux pour l'avenir. Les participants ont tout d'abord échangé autour de trois thématiques : un nouveau quartier de liaisons (accessibilité, déplacements, liens avec les quartiers voisins), un nouveau quartier durable (écologie, environnement, espaces verts) et un nouveau quartier mixte (logements, commerces, équipements). A l'issue de ce temps de discussion, la réponse de chaque table a été restituée oralement par un porte-parole. Puis la Ville de Paris et l'équipe chargée du projet ont réagi à ces différentes propositions et aux interrogations des participants.

A l'issue des temps d'échanges, les participants et l'équipe projet (architectes, urbanistes et bureaux d'études) ont abouti à des conclusions partagées concernant l'analyse des quartiers existants et du site actuel et les principes à mettre en œuvre pour le futur quartier. Les besoins exprimés rejoignent des préoccupations et problématiques parisiennes voire métropolitaines : se loger facilement, réduire les nuisances et vivre dans un environnement agréable et vert, réinvestir la ville de façon collective et moins individuelle.

### **La réunion publique du 28 novembre 2011**

La réunion publique était co-présidée par Anne Hidalgo, 1<sup>ère</sup> adjointe au Maire de Paris, chargée de l'urbanisme et de l'architecture, Michèle Blumenthal, Maire du 12<sup>ème</sup> arrondissement et Pierre Mansat, adjoint au Maire de Paris, chargé de Paris Métropole et des relations avec les collectivités territoriales d'Ile-de-France. Jean-Marie Brétilon, Maire de Charenton-le-Pont, Président de la communauté de communes Charenton-Saint-Maurice, a participé à cet événement qui a réuni plus de 330 participants.

Les objectifs de cette réunion publique étaient de conclure la première phase de diagnostic du projet, de restituer les éléments de cette concertation et les grands enseignements tirés par l'équipe projet et la Ville de Paris, et de lancer la seconde étape du projet. Après une présentation du site par l'équipe projet sur la base d'un film, Etat d'Esprit a fait une restitution de la première phase de concertation. L'enquête qualitative, les ateliers participatifs et une première réunion publique de lancement ont permis d'identifier les attentes des participants, concrétisées sous forme de carte. Les participants souhaitent un quartier responsable, humain, facile d'accès, vivant, agréable et verdoyant, accessible à tous. Les sujets mis en débat concernaient la conciliation des exigences économiques de réalisation du projet avec la qualité architecturale et environnementale d'un secteur très contraint par des infrastructures lourdes, la gestion de contraintes complexes techniquement, l'intégration des grands services urbains dans la ville «banale» ou «quotidienne» et les relations entre le futur quartier et les quartiers alentours.

Parmi les thèmes abordés qui ont fait l'objet d'échanges entre les participants, la Ville et l'équipe de maîtrise d'œuvre, on note :

- la programmation commerciale
- les formes urbaines, la hauteur des bâtiments
- le calendrier du prolongement de la rue Baron-le-Roy
- le financement du projet dans le contexte actuel de crise, les partenaires potentiels
- l'avenir du fret ferroviaire, sa place dans le projet
- les activités économiques du futur quartier, le devenir des activités existantes
- l'avenir de la gare de la Râpée

- les impacts d'un centre de tri sur le quartier (mode d'acheminement, flux de camions, pollution, risque pour la santé...)
- la part des logements sociaux, le prix des logements libres
- l'avenir de la Foire du trône

### **2.1.3.2. D'octobre 2012 à juin 2013, une concertation pour enrichir et consolider le projet de plan guide**

#### **La réunion publique du 18 octobre 2012**

La réunion publique était co-présidée par Anne Hidalgo 1<sup>ère</sup> adjointe au Maire de Paris, chargée de l'urbanisme et de l'architecture, Michèle Blumenthal, Maire du 12<sup>ème</sup> arrondissement et Pierre Mansat, adjoint au Maire de Paris, chargé de Paris Métropole et des relations avec les collectivités territoriales d'Ile-de-France. Jean-Marie Brétilon, Maire de Charenton-le-Pont, Président de la communauté de communes Charenton-Saint-Maurice, participait à la réunion publique. Cet événement a réuni plus de 200 personnes.

L'objectif de la réunion était d'expliquer le processus de concertation en cours et de présenter les invariants du plan guide, c'est-à-dire les grandes orientations proposées par les élus et celles en option encore à l'étude. L'équipe projet (architectes, urbanistes et bureaux d'études) a présenté le projet de plan guide en cours d'élaboration de manière thématique, sous forme de projection simultanée : un écran projetant un résumé de la présentation du 28 novembre 2011, un autre une version du plan guide en réponse aux contraintes et opportunités du site et aux attentes exprimées par les habitants. Des échanges avec le public se sont tenus après chaque présentation thématique. La projection d'un film de 8 minutes commenté a clôturé la présentation de l'équipe projet.

Un temps d'échange final a permis aux participants de poser leurs questions et de formuler leurs propositions, ainsi qu'aux responsables et à l'équipe chargée du projet, de réagir et d'intégrer lorsque c'était possible les propositions formulées, sur les thèmes suivants :

- La prise en compte des nuisances potentielles d'un centre de tri
- L'avenir de la Petite Ceinture, le devenir du Bastion
- La circulation sur la rue Baron-le-Roy prolongée
- La transformation du quartier riverain à Charenton-le-Pont, de l'autre côté du périphérique
- L'implantation d'immeubles de grande hauteur
- L'attribution des logements sociaux, la part des logements adaptés pour les personnes en situation de handicap, la part de logements étudiants
- La nature et le nombre d'équipements qui accompagneront ces nouveaux logements
- Le transfert de la Foire du trône
- Les discussions en cours avec les partenaires ferroviaires SNCF et RFF

Au cours de cette réunion, il a également été évoqué l'exposition publique et les ateliers participatifs prévus pour le mois de décembre 2012, et il a été proposé aux participants d'y participer.

#### **Une exposition publique du lundi 12 novembre au vendredi 14 décembre 2012**

L'exposition était présente sur trois sites : en mairie du 12<sup>ème</sup> arrondissement où un registre était mis à disposition pendant toute la durée de l'exposition, en mairie de Charenton-le-Pont et sur l'espace public, quartier de Bercy, métro Ligne 14 station «Cour Saint-Emilion» (rue François

Truffaut). Deux permanences en Mairie du 12<sup>ème</sup> ont été assurées les 20 et 28 novembre 2012 permettant un échange plus dynamique et la participation à des visites commentées.

L'exposition était composée de 7 panneaux thématiques : 1. Le site, les chiffres clés, situation, les atouts et les difficultés, l'histoire du site ; 2. Les enjeux ferroviaires, un territoire occupé ; 3. Les grands services urbains et la logistique ; 4. Mobilité et desserte du quartier ; 5. Le plan guide : programmation et paysage urbain ; 6. La mise en réseau des espaces verts ; 7. Méthode et démarche participative.

Le registre a permis de recueillir une trentaine de contributions qui se sont ajoutés aux questions posées durant le deuxième semestre 2012 à l'adresse internet dédiée au projet Bercy-Charenton et gérée par Etat d'Esprit, prestataire de la direction de l'urbanisme pour la concertation, [concertationbercycharenton@etat-desprit.fr](mailto:concertationbercycharenton@etat-desprit.fr). Il est à noter qu'elles sont quelquefois prétextes à questionner la Ville de Paris ou la Mairie d'arrondissement sur des questions plus larges, comme par exemple les attributions des logements sociaux ou des problèmes locaux. Certains thèmes relatifs au projet d'aménagement sont cependant récurrents (du plus récurrent au moins récurrent) :

- La desserte du site : Baron-le-Roy, échangeur, cheminements ;
- La prise en compte des activités présentes sur le site (La Râpée, Géodis) ;
- La prise en compte de l'environnement, et notamment les nuisances sonores ;
- La programmation et le montage financier de l'opération ;
- La forme de la concertation et ses supports ;
- L'absence des acteurs ferroviaires dans les instances d'information ou de concertation.

Toutes les contributions ont été portées à la connaissance de l'équipe de maîtrise d'œuvre urbaine qui les a prises en compte dans la consolidation du plan guide.

### **La deuxième session d'ateliers participatifs du 4 décembre 2012**

La deuxième session d'ateliers participatifs du 4 décembre 2012 s'est déroulée en présence des services de la Ville de Paris, de l'équipe de maîtrise d'œuvre, d'experts et de 38 participants. L'objectif de ces ateliers était de faire partager les principes de conception des espaces publics du futur quartier ainsi que de tester, d'affiner et d'enrichir les premières propositions du projet de plan guide. Les participants ont travaillé sur les espaces publics du futur quartier de Bercy-Charenton autour de trois thématiques : la prise en compte de la topographie (notion de Ville Haute-Ville Basse), le vide dans la Ville et les parcours dans la Ville. Ils ont ensuite esquissé des propositions d'aménagement sur trois espaces publics spécifiques du futur quartier : la rue Baron-le-Roy, le jardin de la Râpée, les passerelles et/ou l'Axe Lumière.

A l'issue des échanges, les principales propositions émises ont été : un parc entre la Seine et la rue Baron-le-Roy qui propose des plantes rares ; une ville où le piéton est au centre des préoccupations ; des espaces publics connectés aux transports en commun, dont le tramway.

### **Deux séries d'ateliers avec des élèves de deux écoles du 12<sup>ème</sup> arrondissement en janvier 2013**

En janvier 2013, deux séries d'ateliers avec des élèves de deux écoles du 12<sup>ème</sup> arrondissement situées 5 rue Gerty Archimède (1 classe CM1) et 315 rue de Charenton (1 classe de CM1) se sont tenues. A partir d'une maquette de la passerelle allant de la rue Baron-le-Roy à la rue de Charenton conçue par l'association "Atelier Ville", les élèves devaient faire des propositions sur le franchissement des voies ferrées (les pas japonais). Ils ont travaillé à partir des panneaux de l'exposition publique et du projet de plan guide. Les élèves ont présenté leurs travaux lors de la dernière séance devant les élus du 12<sup>ème</sup> arrondissement. A l'issue des ateliers, les élèves ont produit des maquettes.

Les deux classes se sont montrées soucieuses du développement durable dans toutes ses composantes : nature, biodiversité (eau, plantes, animaux...), innovation et technicité (toilettes sèches, panneaux photovoltaïques, réservoirs d'eau de pluie, poubelle tri sélectif...), solidarité entre les personnes, qualité du cadre de vie, matériaux pour le sol (le bois, les pavés enherbés permettant la récupération de l'eau de pluie).

### **Une journée Portes Ouvertes organisée le 29 juin 2013**

Une journée Portes Ouvertes a été organisée le 29 juin 2013 au chai de Bercy situé dans le parc du même nom. Elle s'est déroulée de 10h à 18h. Tout au long de la journée, 200 personnes ont été accueillies par les services de la direction de l'urbanisme, la Mairie du 12<sup>ème</sup> arrondissement, l'équipe de maîtrise d'œuvre urbaine et plusieurs autres partenaires du projet. Diverses activités ont été proposées au public :

- six visites commentées du périmètre du projet d'une durée d'1h30 : environ 70 participants ont pu se projeter dans le futur quartier et prendre conscience des atouts, des contraintes et de l'échelle du site.
- trois mini-conférences - « Bercy-Charenton, l'histoire ferroviaire », « Bercy-Charenton et la Métropole », « Bercy-Charenton, les espaces publics » - pour faire découvrir le projet au public et approfondir certains points évoqués lors des précédentes rencontres de concertation.
- diffusion d'un film de présentation,
- présentation de la maquette du projet,
- présentation des travaux des ateliers des élèves de CM1,
- ateliers de sensibilisation à l'architecture et à l'urbanisme à destination des enfants.

Un bilan, réalisé par Etat d'Esprit, a été mis en ligne sur [paris.fr](http://paris.fr).

### **Le site [paris.fr](http://paris.fr)**

Le site internet de la Ville de Paris a constitué un support à cette démarche de concertation en mettant à disposition du public les informations relatives au projet et aux rendez-vous de la concertation. L'ensemble des documents produits pendant la concertation a été mis en ligne sur [paris.fr](http://paris.fr) (compte-rendu, diaporama, synthèse...). Le site de la mairie du 12<sup>ème</sup> a proposé un lien vers les informations du site [paris.fr](http://paris.fr).

### **Une adresse mail à disposition des habitants tout au long de la démarche**

En parallèle à toutes ces rencontres, une adresse mail a permis aux habitants de s'inscrire pour participer aux événements de la concertation, de poser leurs questions et de faire part de leurs observations. Entre mai et novembre 2011, période de concertation en amont et de diagnostic du territoire, 16 contributions et questions ont été reçues. Sur cette période, les interventions des internautes ont porté sur différents thèmes :

- Les transports en commun : manque d'accès au tramway, possibilité de créer une station de RER D ;
- Le devenir de la Petite Ceinture ferroviaire ;
- L'accès au centre commercial Bercy 2 ;
- Le cadre de vie ;
- Les usines à béton ;
- Le prix et la forme des logements à construire ;
- Le processus de concertation.



D'octobre 2012 à juin 2013, au moment où la concertation visait à enrichir et consolider le plan guide, il y a eu 10 contributions et questions. Elles portaient sur les thèmes suivants :

- La place de la Petite Ceinture ferroviaire dans le plan guide et son utilisation ;
- L'accès au centre commercial Bercy 2 et à Bercy Village ;
- L'inaccessibilité du tramway pour les piétons ;
- La place de la voiture dans le quartier ;
- La biodiversité.

## **2.2. La 2ème phase de concertation conduite en 2014-2015 : du plan guide à une future Zone d'Aménagement Concerté (ZAC)**

### **2.2.1. Cadre réglementaire**

#### **2.2.1.1. Modalités de la concertation exposées dans la délibération 2014 DU 1097**

Conformément à la délibération 2014 DU 1097, les modalités de la concertation préalable à l'aménagement du site de Bercy-Charenton consistaient en :

- Deux réunions publiques de concertation présidées par l'adjoint à la Maire de Paris, chargé de l'Urbanisme, de l'Architecture, des projets du Grand Paris, du Développement Économique et de l'Attractivité, ou son représentant, en présence de la Maire du 12<sup>ème</sup> arrondissement ou son représentant, afin d'échanger avec les habitants, les acteurs locaux et les personnes concernées sur les objectifs du projet.
- Au moins une promenade urbaine et un atelier en présence notamment des habitants, dans l'objectif de leur permettre une pleine compréhension du projet urbain.
- Ces événements de concertation seront de réelles occasions d'échanges, grâce à la possibilité de recueillir les observations et propositions du public au moyen de dispositifs variés (registre, boîte à idées...).
- La contribution du site internet paris.fr comme support à la démarche de concertation.

#### **2.2.1.2. Grands principes et acteurs de cette phase de concertation**

Entre 2013 et 2014, suite au travail des services, le projet a connu deux évolutions majeures :

- l'extension de son périmètre au secteur Léo Lagrange afin notamment de créer des logements et d'implanter un nouveau collège,
- la décision du SYCTOM (Syndicat intercommunal de traitement des ordures ménagères) d'abandonner l'implantation d'un nouveau centre de tri à l'emplacement de la Gare de la Râpée. Cette décision offre l'opportunité de conserver et valoriser une partie de la gare de la Râpée Inférieure, dont l'intérêt patrimonial a par ailleurs été mis en exergue à l'occasion d'une étude sur les enjeux patrimoniaux du quartier.

La concertation en 2014-2015 visait à exposer aux habitants de Paris et de Charenton-le-Pont, aux associations locales et parisiennes et aux instances de démocratie locales, et enrichir avec eux les grands objectifs du projet et les principes d'aménagement du plan guide en prenant en compte les attentes et besoins de tous. Deux sujets ont été plus spécifiquement soumis au débat : l'aménagement du secteur Léo Lagrange et le devenir de la gare de la Râpée.

### **2.2.2. Les mesures de publicité et les moyens d'information des participants**

Conformément aux modalités de concertation approuvées par le Conseil de Paris des 17, 18, 19 novembre 2014, les lieux et les dates des deux réunions publiques (10 décembre 2014 et 22 avril 2015) ont été annoncés par une insertion dans les quotidiens Libération et Le Parisien et par un affichage sur le site et ses abords, ainsi qu'à la mairie du 12<sup>ème</sup> arrondissement et à l'Hôtel-de-Ville. La Ville de Charenton-le-Pont, associée à la démarche, a distribué des flyers sur son périmètre d'action et informé sur son site internet.

Pour annoncer les événements de la deuxième phase de la concertation, plusieurs outils ont été mis en place :

#### **Réunion publique du 10 décembre 2014 :**

- 62 affiches diffusées par Publilégal sur le site et ses abords ainsi qu'à la mairie du 12<sup>ème</sup> arrondissement et à l'Hôtel-de-Ville.
- Encart presse dans les quotidiens : Le parisien et Libération le 27/11 puis le 8/12
- Annonce dans le BMO du 25/11
- 14 000 flyers boîtés à destination des habitants des quartiers dont 2000 flyers sur la commune de Charenton-le-Pont.
- Envoi par mail du flyer aux conseillers de quartier par la Mairie du 12<sup>ème</sup> arrondissement.
- Envoi par mail du flyer par la Mairie de Charenton-le-Pont à ses administrés.

#### **Visites des 24 et 31 janvier 2015 et ateliers des 5 et 10 février 2015 :**

- 50 affiches diffusées par la mairie du 12<sup>ème</sup> sur le site et ses abords.
- Envoi par mail de l'affiche à la liste de diffusion du projet
- Envoi par mail du flyer aux conseillers de quartier par la Mairie du 12<sup>ème</sup> arrondissement
- Envoi par mail du flyer par la Mairie de Charenton-le-Pont à ses administrés

#### **Atelier logistique du 26 mars 2015 :**

- 50 affiches diffusées par la mairie du 12<sup>ème</sup> sur le site et ses abords.
- Envoi par mail de l'affiche aux conseillers de quartier par la Mairie du 12<sup>ème</sup> arrondissement

#### **Réunion publique du 22 avril 2015 :**

- 14 100 flyers boîtés à destination des habitants des quartiers alentours dont 1900 sur la commune de Charenton-le-Pont
- Encart presse dans les quotidiens : Le parisien et Libération le 14 avril 2015 puis le 21 avril 2015
- 62 affiches diffusées par Publilégal sur le site et ses abords ainsi qu'à la mairie du 12<sup>ème</sup> arrondissement et à l'Hôtel-de-Ville.
- Envoi par mail du flyer aux conseillers de quartier par la Mairie du 12<sup>ème</sup> arrondissement
- Envoi par mail du flyer par la Mairie de Charenton-le-Pont à ses administrés

Rappel : pour l'ensemble et en amont de chacun de ces événements, un message électronique d'annonce et d'inscription a été envoyé à une liste de diffusion composées d'associations locales, régionales et nationales (96 adresses) et de personnes inscrites (319 adresses) lors des réunions publiques et divers ateliers, via l'adresse électronique dédiée et le portail paris.fr. Les

événements ont également été annoncés sur les panneaux lumineux de la Ville de Paris et mis en ligne sur paris.fr, sur le site internet de la mairie du 12<sup>ème</sup> et celui de la mairie de Charenton-le-Pont.

### **2.2.3. Le déroulement des événements de la concertation**

Le déroulement (objectifs, ordres du jour, personnes présentes) des événements et les thèmes récurrents abordés par les participants sont consignés ci-dessous. Les observations et souhaits des participants et la manière dont le projet y répond ont été regroupés par grands objectifs de l'opération dans la partie 3 de ce document. Ville Ouverte, le prestataire de la direction de l'urbanisme pour la concertation, a animé ces différents événements.

#### **La réunion publique du 10 décembre 2014**

La réunion publique du 10 décembre 2014 était co-présidée par Catherine Baratti-Elbaz, Maire du 12<sup>ème</sup> arrondissement et Jean-Louis Missika, Adjoint à la Maire de Paris, chargé de l'urbanisme, de l'architecture, des projets du Grand Paris, du développement économique et de l'attractivité. Jean-Marie Brétillon, Maire de Charenton-le-Pont, était présent. Environ 200 personnes ont participé à cet événement.

La réunion publique du 10 décembre 2014 marque le redémarrage des discussions avec les riverains et acteurs locaux après un temps de travail des services techniques de la Ville et un temps de réserve lié au processus électoral.

Cette réunion fut un moment d'information et de pédagogie sur le projet (prise en compte de la concertation 2011-2013, études réalisées et en cours, principes approfondis, évolutions du plan guide), d'amorce de la nouvelle phase de concertation, d'écoute et de débats.

Au cours du temps d'échanges, plusieurs questions ont été posées par les participants à la tribune. Différents thèmes ont émergé des débats :

- les nuisances actuelles (circulation automobile, incivilités dans le parc de Bercy)
- l'aménagement du secteur Léo Lagrange
- le devenir de la Gare de la Râpée
- le logement et les transports en commun dans le projet
- la logistique urbaine dans le projet
- le prolongement de la rue Baron-le-Roy
- le paysage urbain
- les modalités de concertation
- les enjeux patrimoniaux du site

#### **La visite de la gare de la Râpée du 24 janvier 2015**

Le samedi 24 janvier 2015, de 10h00 à 12h30, 70 personnes ont participé à la visite. Le rendez-vous était donné au croisement de l'avenue des Terroirs de France et de la rue Baron-le-Roy, où Catherine Baratti-Elbaz, Maire du 12<sup>ème</sup> arrondissement, a accueilli les participants. Compte-tenu de la forte affluence, deux départs ont été organisés, l'un à 10h et l'autre à 11h15.

Guidés par les services de la Ville et le Grahal, spécialiste du patrimoine et de l'architecture, les groupes ont parcouru les deux niveaux de la gare et ses abords. Tout au long du parcours, les participants ont pu s'informer, poser des questions et faire part de leurs avis.

Les avis exprimés et questions posées s'articulaient autour de plusieurs grands thèmes :

- les caractéristiques de la gare et ses activités existantes

- la logistique et le transport dans le quartier : contraintes et opportunités
- l'histoire de la gare et la préservation du patrimoine
- des suggestions pour la reconversion de la gare

### **La visite du secteur Léo Lagrange du 31 janvier 2015**

La visite du samedi 31 janvier 2015 a réuni 90 participants. Compte-tenu de la forte influence, deux départs étaient prévus, l'un à 10h00 et l'autre à 11h15. Le rendez-vous était donné au 68 boulevard Poniatowski, devant l'entrée du stade Léo Lagrange, où Catherine Baratti-Elbaz, Maire du 12<sup>ème</sup> arrondissement, a accueilli les participants.

Guidée par les services de la Ville, cette visite a permis aux participants de mieux visualiser le périmètre du projet pour certains ou de le découvrir pour d'autres. Munis d'un feuillet leur permettant de consigner leurs remarques, ils ont pu se familiariser avec le lieu, son occupation, sa topographie ou encore son cadre paysager.

Les avis exprimés et questions posées s'articulaient autour de plusieurs grands thèmes :

- la construction de logements, d'équipements publics et de locaux d'activités sur le boulevard
- le centre et ses équipements sportifs (patrimoine, occupations actuelles et projetées)
- l'espace boisé au sud de la route des Fortifications
- l'accessibilité du quartier et du centre sportif
- le montage et le calendrier du projet

### **L'atelier sur le devenir de la gare de la Râpée, le 5 février 2015**

Le jeudi 5 février 2015, à la mairie du 12<sup>ème</sup> arrondissement, une cinquantaine de personnes ont participé à l'atelier. Etaient présents Catherine Baratti-Elbaz, Maire du 12<sup>ème</sup> arrondissement, Richard Bouigue, 1er adjoint à la Maire du 12<sup>ème</sup> arrondissement, plusieurs élus municipaux, l'équipe de maîtrise d'œuvre - représentée par l'agence Rogers Stirk Harbour and Partners - la direction de l'urbanisme, des membres des conseils de quartiers, deux associations : le collectif Baron Leroy et Pariphonic ainsi que des particuliers. Ces dernières sont venues avec des propositions pour le réaménagement de la gare et ont déposé sur les tables des documents qui ont été annexés au compte-rendu.

Il s'est déroulé en deux temps : 1. un temps d'assemblée plénière où étaient présentées les orientations du plan guide sur la gare de la Râpée ; 2. un temps de travail en autonomie : les participants étaient répartis autour de huit tables sur lesquelles étaient disposés différents outils pour les guider dans la réflexion. L'objectif de l'atelier était de réfléchir à l'insertion de la gare dans son futur quartier et d'imaginer quels types d'activités pourraient prendre place dans le niveau inférieur de l'édifice. Deux thèmes de réflexion étaient proposés : l'aménagement des espaces publics qui borderont la gare de la Râpée et la programmation des équipements et activités qui se trouveront à l'intérieur. Au fil des échanges, les participants ont également exprimé leurs points de vue sur la mise en valeur patrimoniale de l'ouvrage. Pour chaque thème de discussion, les participants étaient invités à confronter leurs points de vue et à consigner leurs remarques sur le feuillet prévu à cet effet.

Les grands thèmes qui ont structuré ce temps d'échanges étaient :

- l'aménagement et les usages souhaités pour le jardin de la Râpée
- les opportunités d'ouverture du quartier sur la Seine
- la mise en valeur patrimoniale de la Gare et la mémoire du lieu
- la programmation du niveau inférieur de la gare et la mixité des activités

## **L'atelier sur l'aménagement du secteur Léo Lagrange du 10 février 2015**

Le mardi 10 février 2015, à la mairie du 12<sup>ème</sup> arrondissement, une soixantaine de personnes ont participé à l'atelier de concertation pour l'aménagement du secteur Léo Lagrange. Etaient présents Richard Bouigue, 1er adjoint à la Maire du 12<sup>ème</sup> arrondissement, son équipe municipale, la direction de l'urbanisme, l'équipe de maîtrise d'œuvre urbaine représentée par l'agence Rogers Stirk Harbour and Partners - des membres des conseils de quartier, des associations ainsi que des particuliers.

L'atelier s'est déroulé en deux temps : 1. un temps d'assemblée plénière où étaient présentés les objectifs et les enjeux de l'aménagement du secteur Léo Lagrange. 2. un temps de travail en table ronde : les participants étaient répartis autour de huit tables sur lesquelles étaient disposés différents outils pour les guider dans la réflexion. Comment vivent aujourd'hui le quartier et le centre sportif ? Quels sont leurs atouts et leurs faiblesses ? Comment dynamiser le boulevard ? Quelles sont les précautions à prendre dans le réaménagement ? Telles ont été les questions à résoudre lors de cet atelier. Les participants ont travaillé sur deux espaces bien identifiés : le centre sportif Léo Lagrange, qui inclut la route des Fortifications et le triangle boisé, et la programmation urbaine le long du boulevard Poniatowski. Pour chaque thème de discussion, les participants ont été invités à confronter leurs points de vue et à consigner leurs remarques sur le feuillet prévu à cet effet.

Les grands thèmes qui ont émergé de ce temps d'échanges sont :

- l'insertion du centre Léo Lagrange dans le quartier et son manque d'accessibilité
- Les usages sportifs et récréatifs du centre
- la prise en compte de la route des fortifications et du triangle boisé dans l'aménagement
- la vie du quartier (commerces, nuisances...)
- les formes et qualités urbaines à donner au futur boulevard
- la construction des logements

## **Un atelier-débat sur la place de la logistique urbaine dans le projet Bercy-Charenton**

Cet atelier était co-présidé par Catherine Baratti-Elbaz, Maire du 12<sup>ème</sup> arrondissement, Jean-Louis Missika, adjoint à la Maire de Paris, chargé de l'urbanisme, de l'architecture, des projets du Grand Paris, du développement économique et de l'attractivité et Christophe Najdovski, Adjoint à la Maire de Paris, en charge des transports, de la voirie, des déplacements et de l'espace public. Une centaine de personnes environ a participé. Parmi elles, de nombreux acteurs de la logistique à l'échelle de Paris et du projet, invités pour l'occasion : institutions, chambres consulaires, syndicats professionnels de transporteurs, gestionnaires d'infrastructures et opérateurs ferroviaires et fluviaux, entreprises présentes sur le secteur.

Cette rencontre visait à rassembler l'ensemble des acteurs qui travaillent sur la question de la logistique urbaine dans le cadre de l'opération Bercy-Charenton (et plus largement à l'échelle de Paris) et les Parisiens afin de débattre des propositions du plan guide en matière d'accueil des activités logistiques et de recueillir l'avis des participants. En effet, lors des précédentes concertations, de nombreux habitants avaient émis le souhait d'approfondir ces enjeux en présence de l'ensemble des partenaires du projet. L'atelier-débat a été un moment pédagogique d'échanges. Il s'est déroulé en deux temps : 1. temps de présentation (enjeux de la logistique urbaine à l'échelle parisienne, retour d'expériences des services de la Ville sur différents projets, la logistique sur le secteur Bercy-Charenton) ; 2. temps de questions-réponses.

Les participants à cet événement ont formulé plusieurs questions et avis autour de différentes thématiques :

- la lutte contre la pollution
- l'organisation de la logistique à l'échelle de Paris et la mise en place d'hôtels logistiques
- le rôle logistique de la gare de la Râpée et le devenir des activités existantes

- l'insertion urbaine de la logistique dans le futur quartier
- Le rôle de la Petite Ceinture
- les modalités de la concertation

### **La réunion publique de restitution du 22 avril 2015**

La réunion publique du 22 avril 2015 était co-présidée par Catherine Baratti-Elbaz, Maire du 12<sup>ème</sup> arrondissement et Jean-Louis Missika, adjoint à la Maire de Paris, chargé de l'urbanisme, de l'architecture, des projets du Grand Paris, du développement économique et de l'attractivité. Sébastien Roulot, directeur de l'immobilier et du foncier chez SNCF était présent pour répondre aux questions des participants. Environ 200 personnes participaient à cet événement.

Les objectifs de cette réunion publique étaient de restituer les enseignements de la concertation en 2014-2015, de faire part de la manière dont les propositions faites avaient pu être prises en compte, d'esquisser le bilan des différentes phases de la concertation qui se sont tenues depuis 2011 et enfin d'échanger avec les participants sur les conclusions de cet important point d'étape avant l'enquête publique sur la déclaration de projet et la modification du PLU, puis la création de la Zone d'Aménagement Concerté.

Au cours du temps d'échanges, plusieurs questions ont été posées par les participants, par oral et par écrit (des formulaires disposés sur les chaises permettant aux participants d'adresser leurs remarques à la tribune). Différents thèmes ont émergés des débats :

- la question du devenir des emplois actuels
- le prolongement de la rue Baron-le-Roy
- la programmation et le statut des logements prévus dans le projet
- les problèmes d'accessibilité du secteur (accès aux transports publics, cheminements piétons)
- L'aménagement des quais de Seine
- Les désagréments dus à la Foire du trône
- La programmation des équipements
- Le paysage urbain du futur quartier
- le développement des liens entre les villes de Paris et de Charenton-le-Pont
- le réaménagement de la Petite Ceinture
- Le projet et la Métropole

### **Le site paris.fr et la plateforme participative dédiée au projet**

Le site internet de la Ville de Paris a constitué un support à cette démarche de concertation en mettant à disposition du public les informations relatives au projet et aux rendez-vous de la concertation. L'ensemble des documents produits pendant la concertation ont été mis en ligne sur paris.fr (compte-rendu, diaporama...). Le site de la mairie du 12<sup>ème</sup> a proposé un lien vers les informations du site paris.fr.

Le 13 avril 2015, une plateforme participative [bercy-charenton.imaginons.paris](http://bercy-charenton.imaginons.paris) a été mise en ligne et a pris le relais du site paris.fr en toute fin de démarche. Cette plateforme propose à la fois de l'information sur le projet (rubrique "comprendre") et un outil de participation numérique (rubrique "participer") via les débats en ligne. La participation des internautes a été sollicitée du 13 au 22 avril sur deux thèmes (le devenir de la gare de La Râpée et l'aménagement du secteur Léo Lagrange) et différents sous-thèmes. 8 contributions ont été enregistrées. Mise en ligne tardivement, cette plateforme participative jouera un rôle plus important dans les phases de concertation ultérieures du projet Bercy-Charenton.

### **Une adresse mail à disposition des habitants tout au long de la démarche**

En parallèle de toutes ces rencontres, une adresse mail a permis aux habitants de s'inscrire pour participer aux événements de la concertation, de poser leurs questions et de faire part de leurs observations. Entre novembre 2014 et avril 2015, 20 contributions et questions ont été reçues. Sur cette période, les interventions des internautes ont porté sur différents thèmes :

- L'accessibilité : coupure urbaine par l'échangeur autoroutier, accès à Bercy ;
- Les trajets piétons et vélos ;
- La Petite Ceinture ferroviaire ;
- Le cadre et la qualité de vie ;
- Les aménagements futurs ;
- La gare de la Râpée ;
- Le stade Léo Lagrange ;
- La démarche de concertation.

## **3. LES OBSERVATIONS FORMULEES A L'OCCASION DE LA CONCERTATION (2011-2015) ET PRISES EN COMPTE DANS LE PLAN GUIDE**

Les souhaits, remarques et propositions des participants à la concertation ont été regroupés selon les grands objectifs du projet d'aménagement stabilisés et validés par le conseil de Paris des 17, 18 et 19 novembre 2014. Pour chaque point évoqué, il est précisé dans un encadré, comment le projet répond aux attentes des participants.

### **3.1. Améliorer les liaisons entre les communes de Paris et de Charenton-le-Pont**

- Création d'une nouvelle voie de désenclavement du quartier de Bercy prolongeant la rue Baron-le-Roy jusqu'à Charenton-le-Pont réservée principalement aux modes doux, transports en commun, vélos, piétons, conformément aux orientations du PLU (voté en 2006) ;
- Elargissement du quai sous le pont National ;
- Création d'un cheminement piéton entre le boulevard Poniatowski et l'immeuble « Lumière »;
- Etablissement de liaisons transversales au-dessus des voies ferrées.

#### **3.1.1. Des infrastructures existantes lourdes**

Lors de la phase de diagnostic préalable initiée en 2011, les personnes sondées pendant l'étude ont décrit le quartier comme un nœud ferroviaire et routier générant des nuisances pour les riverains (bruit et pollution en particulier). Tant pour des raisons économiques que financières, les participants admettent que ces infrastructures ne puissent être remises en cause dans le cadre du projet urbain. Ils conviennent par ailleurs qu'elles constituent de vastes zones dégagées offrant un espace de respiration et des vues inédites sur la ville, qu'elles permettent une très bonne accessibilité de Paris en matière de transports (train, automobile). Certaines personnes proposent de tirer parti de ce positionnement dans le projet.

### 3.1.2. Un lien actuellement impossible entre les quartiers

Ces infrastructures occasionnent néanmoins des coupures importantes dans le tissu urbain et contribuent à l'enclavement des habitants des quartiers Bercy 2, Bercy Village, des travailleurs de l'immeuble « Lumière » et de Géodis. Elles rompent les circulations, notamment douces. Traverser le secteur ou accéder aux moyens de transport en commun (bus, station de tramway Baron-le-Roy) est difficile voire impossible. Les liaisons entre les différents quartiers sont quasiment inexistantes.

L'opération est perçue par l'ensemble des participants comme un levier pour relier le quartier de Bercy à la commune de Charenton-le-Pont grâce au développement d'un tissu urbain. Dans les premières phases de concertation, les participants ont envisagé la couverture du faisceau ferroviaire. Mais l'expertise technique menée par la Ville a mis en évidence la complexité technique de cette solution (largeur importante des voies ferrées, travaux au-dessus d'un faisceau ferroviaire très actif et en développement, limités à 2 à 3 heures par nuit, points d'appuis très réduits), son coût disproportionné, et son incidence environnementale négative (interruption du couloir de biodiversité que représente les emprises ferroviaires).

D'autres pistes de projet ont été émises par les participants pour développer de façon satisfaisante les liens entre les quartiers, notamment le prolongement de la rue Baron-le-Roy et la création de passerelles enjambant les faisceaux ferrés. Ces propositions ont pu ensuite être travaillées par l'équipe projet et présentées aux participants.

Les ateliers qui se sont tenus le 4 décembre 2012 ont permis de préciser les usages et fonctions souhaités de la rue Baron-le-Roy, dont la réalisation est perçue comme prioritaire, et des passerelles ainsi que leurs aménagements possibles. La création d'une allée Lumière, axe piétonnier traversant le bâtiment du même nom, a également fait l'objet de discussions. Les points d'attention exprimés par les participants sont les suivants : bien intégrer les nouveaux ouvrages ferroviaires dans la Ville en traitant le dessous et le dessus de ces infrastructures ; assurer la qualité paysagère, la continuité et l'accessibilité des cheminements piétons en franchissement du faisceau ferroviaire ; veiller à une accessibilité complète pour les Personnes à Mobilité Réduite ; éviter la création d'impasse et de "cul de sac".

Par ailleurs, certains participants dont la plupart habite Charenton-le-Pont, ont interrogé la Ville sur les modalités de travail entre cette dernière et Paris, notamment au sujet de l'aménagement du débouché de la rue Baron-le-Roy prolongée.

*Aujourd'hui, le secteur Bercy-Charenton apparaît comme discontinu et morcelé. Le site est découpé par des infrastructures routières, ferroviaires, et physiques : faisceau ferroviaire de la gare de Bercy et de la gare de Lyon, boulevard des Maréchaux, boulevard périphérique, arrivée de l'Autoroute A4 sur les voies sur Berges, rupture topographiques entre les quais, le plateau ferroviaire de la Râpée et le quartier de Bercy existant.*

*Territoire hostile dominé par la voiture, lieu de passage des trains et des marchandises, le site et son faisceau ferroviaire sont perçus comme un grand vide urbain. Les quartiers alentours ne sont pas reliés et sont séparés par des limites physiques fortes. L'absence de connexions à une échelle humaine rend le site quasi infranchissable à pied.*

*Afin de négocier avec les difficultés du site, une des priorités du plan guide est la construction d'un nouveau sol fluide qui relie les différents niveaux du quartier et assure les transitions entre les infrastructures et les différents seuils existants. La proposition est de développer un nouveau type de sol avec des contours doux et continus. Les pentes générées sur les axes principaux ne devront pas dépasser 4%, le rendant accessible à tous. Le travail sur la topographie permet de mettre en lien des lieux aujourd'hui sans contact. De la rue Baron-le-Roy au boulevard Poniatowski, de la Râpée supérieure aux Berges de Seine, le nouveau sol mettra en synergie les territoires.*

*Le plan guide s'appuie sur une structure viaire principale constituée par le boulevard Poniatowski réaménagé à l'occasion de l'arrivée du tramway et la rue Baron-le-Roy prolongée qui le croise à niveau. Ce système est conforté par un maillage ouvert à divers modes de déplacements, qui laisse une large part aux modes doux. L'ensemble se greffe aux quartiers existants en venant renforcer les liaisons entre*



les différentes composantes du 12<sup>ème</sup> arrondissement, mais aussi avec le 13<sup>ème</sup> arrondissement et Charenton-le-Pont.

**Les liaisons est-ouest** sont matérialisées par la création de deux axes principaux : la rue Baron-le-Roy prolongée et l'allée Lumière. La nouvelle rue Baron-le-Roy constitue la colonne vertébrale du quartier et met en lien les centralités et espaces publics du quartier Bercy-Charenton. Son débouché vers Charenton-le-Pont est à concevoir avec la ville de Charenton, en cohérence avec les deux projets urbains de part et d'autre du périphérique. L'allée Lumière est un axe piéton structurant pour les déplacements locaux du futur quartier, notamment en lien direct entre l'hyper densité du « cœur de quartier » et la desserte du métro de la ligne 14 (station cour Saint-Emilion).

**Les liaisons nord-sud** s'effectueront par le boulevard Poniatowski réaménagé et par une ou deux passerelles de franchissement des faisceaux ferrés pour retrouver un rythme de franchissement plus habituel à Paris, en reconnectant le "haut et le bas" du 12<sup>ème</sup> arrondissement. La passerelle Nicolaï qui reliera la rue de Charenton à l'avenue des terroirs de France, située entre la rue Proudhon et le boulevard Poniatowski, proposera un aménagement qualitatif : principe de végétalisation, points de vue sur le paysage ferroviaire . L'opportunité d'une seconde passerelle envisagée au sud du boulevard Poniatowski pour relier le nouveau quartier aux Berges Ferroviaires le long du cimetière Valmy n'est à ce stade pas démontrée sur les plans techniques et financiers.

La Petite Ceinture, aménagée de manière réversible en promenade plantée dans le respect du protocole conclu entre la Ville et la SNCF, offrira une liaison piétonne supplémentaire et complétera le maillage de circulation douce.

## 3.2. Proposer une programmation urbaine mixte

- Création d'une offre diversifiée de logements, notamment sociaux ;
- Création de programmes à vocation économique (bureaux, activités diversifiées et commerces) et de logistique urbaine (centre de tri sous réserve de l'accord final du SYCTOM et de sa faisabilité, espaces et hôtel logistiques) ;
- Création d'équipements publics ;
- Amélioration des équipements sportifs existants sur le secteur Léo Lagrange.

### 3.2.1. La mixité fonctionnelle et sociale

La programmation de l'opération a été une des premières préoccupations des participants à la concertation. La grande majorité d'entre eux s'est montrée favorable à l'objectif de mixité fonctionnelle et sociale de l'opération. Le futur quartier est souhaité accessible à tous les milieux sociaux et permettant notamment le mélange entre les générations.

*Le projet vise à proposer une offre mixte de logements, de programmes à caractère économique, d'équipements publics et de services urbains. La programmation est d'environ 660 000 m<sup>2</sup> de surfaces de plancher, aujourd'hui équilibrée entre bureau et logement grâce à l'adjonction du site Léo Lagrange, avec des équipements publics (collège, bibliothèque, crèches, gymnase, groupes scolaires, terrains sportifs modernisés sur Léo Lagrange) et des activités logistiques renouvelées. Ce projet doit contribuer à la priorité logement de la Ville et au rééquilibrage Est/Ouest des bureaux. La programmation logement sera approfondie dans la suite des études urbaines et architecturales, afin d'être encore optimisée tout en respectant la protection des riverains vis à vis des nuisances.*

A plusieurs reprises, certains participants ont exprimé leurs inquiétudes quant aux moyens à mettre en place pour atteindre les objectifs programmatiques.

Certains s'inquiètent de l'implantation des immeubles de grande hauteur. Ces participants privilégient l'implantation de « logements aérés, de dimension humaine, sans aller dans le gigantisme » pour limiter l'impact des bâtiments sur le paysage urbain parisien.

D'autres participants soulignent l'intérêt de ce parti pris urbain, permettant d'apporter des solutions efficaces en termes de programmation pour la mutation de ce territoire.

*Du fait de la présence d'infrastructures ferroviaires et routières de grande ampleur sur ce site, les terrains disponibles pour l'urbanisation sont limités et contraints. Ce territoire, compte tenu de ses caractéristiques, offre l'opportunité de proposer là un paysage urbain fort, n'engendrant pas de nuisances vis-à-vis des riverains (ombres portées) et offrant à la fois une nouvelle polarité urbaine au cœur de la métropole et un cadre de vie attractif. Des immeubles de grande hauteur sont proposés. Ces bâtiments sont concentrés au cœur de Bercy-Charenton et contribuent à l'intensité urbaine du futur quartier. La hauteur des bâtiments diminue progressivement à l'approche des quartiers existants pour ménager une transition douce avec les voisins.*

*Ces bâtiments dialoguent avec les immeubles présents et en projet sur la rive gauche dans le 13<sup>ème</sup> arrondissement*

### 3.2.2. Les logements

La plupart des participants partage les ambitions affichées par la Ville de créer des logements sur le secteur. Construire des logements de tous types pour tous les Parisiens est une nécessité, les besoins sont importants.

Le public est par ailleurs favorable à l'objectif de mixité sociale de l'opération et à la création de logements sociaux sur le secteur. L'objectif défini par la Ville (60% de logements sociaux) est approuvé par certains et contesté par d'autres qui préféreraient que la part de logement social et celle en accession soient égales. Tous plaident pour une répartition homogène de l'offre de logements sociaux sur le territoire. Dans le cadre de la concertation menée en 2015 sur l'aménagement du secteur Léo Lagrange, de nombreux participants se sont inquiétés d'une implantation de logements sociaux qui serait trop concentrée dans les immeubles prévus le long du boulevard Poniatowski.

*Le périmètre du projet est inscrit au PLU comme une zone de déficit en logement social. Le projet doit permettre de répondre au besoin d'augmentation significative de l'offre sociale dans le 12<sup>ème</sup> arrondissement. La répartition des différents programmes de logements veillera à équilibrer l'offre autant que possible et à diversifier le statut des logements sur tout le territoire : PLAI (Prêt Locatif Aidé d'Intégration), PLUS (Prêt Locatif à Usage Social), PLS (Prêt Locatif Social), logements intermédiaires locatifs et logements libres en accession.*

*Déclinant les objectifs quantitatif et qualitatif du PLH, la proportion de logements sociaux sur l'ensemble de l'opération sera de 60% et celle de logement intermédiaire de 20%. Un travail plus fin dans les phases ultérieures permettra une répartition par secteurs.*

Lors de la visite (31 janvier 2015) et de l'atelier (10 février 2015) sur l'aménagement du secteur Léo Lagrange, plusieurs participants, habitants de la rive nord du boulevard Poniatowski, ont montré une opposition marquée à la construction des immeubles. Propriétaires de leur logement, ils craignent de voir s'installer une "barre" devant chez eux et ainsi perdre à l'avenir les qualités qui caractérisent aujourd'hui leurs appartements : un bon ensoleillement et une vue dégagée vers le bois de Vincennes. De plus, le boulevard Poniatowski, aujourd'hui clair, lumineux et dégagé, pourrait selon eux perdre ces spécificités suite à l'implantation des futurs bâtiments. Au cours des ateliers, ces participants ont proposé des emplacements de constructions alternatifs et notamment en bordure du bois de Vincennes, à l'endroit du triangle boisé situé le long du périphérique.

L'atelier du 10 février visait à définir collectivement les formes et qualités urbaines à donner au futur boulevard Poniatowski. Les participants ont formulé des recommandations à destination de la maîtrise d'œuvre : ne pas dépasser les hauteurs actuelles en bordure du boulevard Poniatowski (31 mètres), offrir des porosités visuelles et des cheminements vers le stade et le bois de Vincennes, préserver la largeur des trottoirs du boulevard, privilégier la cohérence des

futurs bâtiments avec l'architecture du quartier, et conserver une place importante à la nature. Ces recommandations ont été prises en compte comme ci-après.

*L'élargissement du périmètre de l'opération au secteur Léo Lagrange répond à plusieurs objectifs et exigences du plan guide. En 2014, une étude sur les projections démographiques menée par les services de la Ville a démontré l'obligation d'implanter un collège comportant 20 divisions pour répondre aux besoins de scolarisation des collégiens du 12<sup>ème</sup> arrondissement. Parmi ces 20 divisions, 15 répondent aux seuls besoins de l'opération Bercy-Charenton. Après avoir étudié plusieurs implantations au sein de l'opération Bercy-Charenton qui présentaient toutes plusieurs inconvénients (nuisances acoustiques, accès difficiles, proximité d'activités ferroviaires,...), le périmètre de réflexion a été élargi en suggérant l'implantation de cet équipement scolaire sur le secteur Léo Lagrange, plus central à l'échelle du 12<sup>ème</sup> arrondissement. Suite à cette décision, la Ville de Paris a souhaité construire des logements le long du boulevard dans un secteur urbain bien desservi par les transports en commun et très récemment par la ligne de tramway T3. Construire sur le secteur Léo Lagrange permet également de rééquilibrer le programme global de l'opération en faveur du logement.*

*La Ville ne peut retenir la proposition alternative de construire les bâtiments en limite du bois de Vincennes. En effet, la limite du site classé du bois de Vincennes traverse le site au niveau des tribunes actuelles du stade, et cette zone ne peut pas accueillir des logements. L'urbanisation le long du boulevard est par ailleurs privilégiée car elle contribuera à l'animation du quartier (équipements publics, animation des rez-de-chaussée) et aux continuités urbaines.*

*D'après les règles actuelles du PLU de Paris, sur cette séquence du boulevard, la hauteur maximale est fixée à 31 mètres. Afin de répondre à la demande des riverains de varier les hauteurs, de créer des porosités visuelles pour respecter le vis-à-vis et de dégager des cheminements au sol pour une meilleure insertion urbaine, tout en maintenant les objectifs quantitatifs de logements, il est proposé un épannelage allant jusqu' à 37m à l'arrière sur le futur mail.*

### **3.2.3. Les équipements du quartier**

La majorité des participants estime que les équipements publics, de loisirs et administratifs du futur quartier doivent accompagner la mixité sociale et fonctionnelle souhaitée. En ce sens, ils devront être accessibles financièrement aux habitants du quartier et pourront également être ouverts à ceux des quartiers voisins. Les participants ont proposé l'implantation de différents types d'équipements : « crèches », « maisons médicalisées », « maisons de retraite », « dispensaires », « bibliothèques », « espaces d'exposition », « cinémas », « équipements sportifs », « une cité de l'image avec plateau de tournage libre accès ».

Les participants à la concertation en 2015 ont plaidé en faveur de la reconstitution entière de l'offre de terrains et d'activités dans le cadre du réaménagement du secteur Léo Lagrange et du centre sportif. C'est un besoin essentiel car aujourd'hui certains terrains sont très fréquentés voire sur-occupés.

Sollicités lors de l'atelier sur la programmation souhaitée, les participants ont proposé des équipements pour compléter l'offre actuelle : une piscine, une salle de gym, un demi-terrain de football pour les futurs collégiens, une salle d'arts martiaux, des clubs house, une patinoire, un terrain de squash, un mur d'escalade à l'intérieur du gymnase, une salle de danse, des locaux pour les associations sportives.

Des usagers coutumiers du centre sportif ont affirmé l'importance de maintenir un accès libre à certains terrains pour les particuliers en journée ou en soirée.

Les associations sportives qui fréquentent le terrain se sont inquiétées des moyens qui seront mis en œuvre par la Ville pour assurer la continuité de services des terrains du centre sportif pendant les travaux.

Une réunion spécifique avec les associations sportives a eu lieu le 17 avril 2015. Coprésidée par le Premier Adjoint et l'Adjointe chargée des sports, à la Maire du 12<sup>e</sup>, cette réunion a permis aux associations de s'exprimer sur ce projet. Elles accueillent favorablement le projet de modernisation, mais demandent des précisions sur les moyens qui seront mis en œuvre par la

Ville pour assurer la continuité totale des terrains pendant les travaux. Elles seront associées à chaque nouvelle étape décisionnaire sur les futurs équipements sportifs.

Les habitants ont interrogé sur le maintien de l'immeuble du Foyer de Travailleurs Migrants (en mauvais état et bénéficiant d'un permis de construire provisoire), qui ne doit pas remettre en cause le principe de continuité totale des activités du stade (terrain de foot et piste d'athlétisme), et la livraison des équipements sportifs prévus sur l'emplacement du FTM.

*Le projet intègre les équipements publics qui répondront aux besoins existants et futurs et participeront à l'animation du quartier : groupes scolaires, collège, crèches, bibliothèque, gymnase...*

*L'extension du périmètre de l'opération au secteur Léo Lagrange est l'occasion de moderniser l'offre sportive du centre et d'améliorer l'accueil et le confort des sportifs. Afin de permettre la construction des logements sur la rive sud du boulevard Poniatowski, les infrastructures sportives actuelles seront réorganisées et leur agencement optimisé sur le site. Le projet prévoit de restituer l'ensemble des terrains et activités proposés actuellement et en particulier les pistes de tir à l'arc et le boudrome. Le stade de football sera agrandi, la piste d'athlétisme allongée à 400 m pour pouvoir obtenir son homologation. La création de terrains couverts permettra d'élargir les amplitudes horaires. Un gymnase supplémentaire sera intégré dans le programme du collège, avec des accès mutualisés, accessibles en dehors des heures scolaires pour les associations.*

*Les demandes des habitants de réaliser une piscine ont bien été entendues. L'espace disponible sur le secteur Léo Lagrange est toutefois limité. Un autre emplacement à l'échelle du 12<sup>ème</sup> arrondissement est recherché.*

*Le phasage des travaux du centre sportif devra limiter les perturbations pour les usagers. Il sera travaillé dans les phases ultérieures du projet.*

*Conformément à la délibération adoptée par le Conseil de Paris de novembre 2014, l'immeuble du FTM sera démoli, et de manière à préserver la continuité des équipements sportifs.*

### **3.2.4. Activités économiques et commerces**

En 2011, lors de l'élaboration du diagnostic partagé, les participants avaient fait part du faible nombre d'entreprises sur le secteur de Bercy-Charenton et avait exprimé un besoin d'activités économiques dans différents secteurs comme le commerce, le loisir, l'artisanat...

Les participants ont formulé des exigences sur la programmation commerciale de l'opération. Ils ont notamment mis en avant l'importance de varier leurs tailles et de les répartir équitablement sur l'ensemble du territoire en évitant de concentrer les locaux dans une seule grande artère ou dans de grands centres commerciaux. Lors de l'atelier sur le devenir de la gare de la Râpée du 5 février 2015, certains participants ont affirmé que l'implantation d'un « énième » centre commercial dans le niveau inférieur n'était pas judicieux notamment au regard de sa proximité avec Bercy-Village et la cour Saint-Emilion à proximité.

Tout au long de la démarche, certains participants habitant à proximité du bois de Vincennes ont évoqué les importantes nuisances causées par la Foire du Trône. A plusieurs reprises, ils ont sollicité la Ville afin qu'elle lui trouve un nouvel emplacement.

Dans le cadre de l'aménagement du secteur Léo Lagrange, les participants se sont montrés favorables à l'implantation d'activités économiques, d'équipements de locaux associatifs au pied des immeubles qui seront construits sur la rive sud du boulevard Poniatowski. Ce quartier doit pouvoir vivre à toutes les heures de la journée.

*Le plan guide propose de développer des commerces en pied d'immeubles plutôt que sous forme d'espaces commerciaux / centres commerciaux fermés. Les rez-de-chaussée seront animés par la présence de commerces, de restaurants, d'équipements et d'activités. Concentrés autour des places et longeant les flux principaux du quartier, les commerces et la restauration servent à rendre actifs et à accompagner les mouvements. L'objectif du plan guide est de générer des façades animées, ainsi qu'une offre dynamique, commercialement attractive.*

*Les études techniques, économiques et environnementales, ont conduit à écarter une couverture des voies ferrées, dans une logique de rationalité et de moindre impact, et par conséquent la possibilité d'y installer un espace dédié à l'accueil de foires et de cirques. Cet élément de programme est toujours à l'étude mais à une échelle plus large, en lien avec Paris Métropole et avec les communes limitrophes .*

### **3.2.5. La place de la logistique urbaine dans le projet**

La majorité des participants ne remet pas en cause le maintien d'une activité logistique sur le site du projet. A leurs yeux, plusieurs points justifient ce principe porté par la Ville : préserver une activité logistique propre en ville est un bon moyen de lutter contre la pollution à l'échelle de la métropole ; la logistique urbaine est un secteur pourvoyeur d'emplois qui pourront profiter aux Parisiens ; la logistique urbaine fait partie de l'histoire passée et actuelle de ce secteur de la Ville.

Toutefois, certains participants ont fait part de leurs interrogations sur l'impact du développement de ce type d'activités sur la vie d'un quartier (fréquentation des équipements, des espaces publics, desserte...). Nombreux sont ceux qui habitent d'ores et déjà aux abords des réseaux ferrés et qui connaissent les nuisances associées au trafic ferroviaire. Ils craignent que celles-ci soient amplifiées par la circulation de poids lourds, le bruit, la pollution atmosphérique et visuelle...

Les artisans et entreprises occupant actuellement les niveaux supérieur et inférieur de la gare de la Râpée, tout comme certains salariés de l'entreprise Géodis ou des entreprises occupant la halle Lamé qui sera amenée à déménager dans le cadre du projet,) ont exprimé à plusieurs reprises leurs inquiétudes sur le devenir de leurs emplois, liés pour certains à la logistique, mais aussi au stockage ou aux activités artisanales.

Pour certains participants, la gare de la Râpée pourrait jouer un rôle important, de par sa position, dans le développement d'un fret multimodal alliant le fer, la route et le fleuve.

Mais d'autres privilégient l'implantation d'activités qui rendront hommage et feront vivre la mémoire du lieu : un lieu d'exposition, un musée des transports pédagogique et ludique, des ateliers de travail du fer et du bois, des activités de fret réutilisant une partie des voies ferrées...

Pour la majorité des participants, c'est la mixité des activités à l'intérieur de la gare qui doit primer : artisanat (travail du bois, du fer...), espaces de travail collaboratifs, lieu de stockage (caractère réfrigérant naturel des tunnels), équipements culturels... Deux participants ont toutefois proposé de préserver les 6 voûtes de la gare de la Râpée et de les dédier entièrement à une activité ferroviaire de fret en lien notamment avec la Petite Ceinture et à plus grande échelle avec la Ville de Rungis et la future ligne de Tramway 9.

La Petite Ceinture est également citée comme pouvant participer à la desserte logistique du secteur.

*Le maintien et le développement d'une logistique durable et propre est un point important du projet Bercy-Charenton. Ce dernier est le maillon d'une stratégie qui se décline à l'échelle de Paris et de la métropole et qui vise à intégrer ces activités au tissu urbain en réduisant les nuisances et en veillant à ce qu'elles soient compatibles avec la diversité d'usages qui caractérise une ville. Le secteur Bercy-Charenton est une opportunité pour développer une activité logistique répondant à ces objectifs.*

*Le nouvel hôtel logistique qui remplacera l'actuelle halle Lamé sera composé de deux niveaux : l'un embranché au fer et l'autre embranché à la route. La situation de cet hôtel logistique au sud du boulevard Poniatowski, relié au fer et potentiellement au tram, accessible directement depuis l'échangeur et à distance des futurs logements, en font un ensemble logistique efficace et mieux intégré à la ville. Pour limiter les nuisances liées aux activités logistiques, des immeubles de bureaux seront disposés autour de l'hôtel logistique, constituant de cette manière un filtre, notamment acoustique.*

*En outre un espace de logistique urbain (ELU) (plateforme de redistribution de proximité) et des points relais pourraient être localisés dans le futur quartier pour compléter le maillage parisien.*

*Du fait de contraintes techniques importantes liées à la différence de niveau entre les quais bas de la Seine et la gare de la Râpée et à l'intense circulation sur les quais hauts, difficilement traversables, il n'est aujourd'hui pas prévu de développer un fret multimodal en lien avec la Seine. Les études menées par le Syctom avant l'abandon du projet de centre de tri avaient souligné la difficulté d'exploiter le fret fluvial depuis le site de la Râpée. Toutefois il sera possible d'étudier au moment des chantiers un mode d'acheminement des matériaux par voie fluviale. Les activités de Port de Paris sur les quais bas sont maintenues et indépendantes de l'opération Bercy-Charenton.*

*De nombreux emplois existants sont concernés par le maintien et le développement de l'activité logistique sur le site. La Ville de Paris a associé dès l'origine du projet les partenaires ferroviaires, propriétaires et gestionnaires des infrastructures actuelles, pour concilier au mieux les besoins de chacun. La plupart des activités artisanales qui occupent actuellement les niveaux supérieur et inférieur de la Râpée sont compatibles avec la vocation productive et récréative future du site. La poursuite des études permettra aux services de la Ville et à la SNCF d'examiner, avec les entreprises qui le souhaitent, les possibilités d'implantation au sein de l'opération, en tenant compte des contraintes de phasage et des opportunités offertes par la nouvelle halle logistique et la conservation d'au moins trois voutes de la gare de la Râpée.*

*La programmation du niveau inférieur de la gare de la Râpée doit répondre à l'originalité de ce lieu. Ce bâtiment atypique participera à donner une identité forte au futur quartier. Au vu de la taille de cet espace, les activités et futurs usages à lui donner pourront être multiples : artisanat, production, commerces, logistique, loisirs...*

*Dans le projet, la Petite Ceinture a une vocation écologique et de loisirs. Elle participe à la requalification du quartier et répond à la volonté des Parisiens de profiter d'espaces verts et de respiration au sein de la ville. Pour autant, le projet respecte le principe de réversibilité pour une fonction ferroviaire tel que défini dans le protocole conclu entre la SNCF et la Ville de Paris en ce sens. En effet, dans le plan guide, les emprises sont maintenues et un raccordement de la petite Ceinture à l'infrastructure ferroviaire en viaduc est prévue et réservée si, à l'avenir, les besoins ferroviaires le nécessitent.*

### **3.3. Faciliter l'accueil de nouveaux modes de transport**

- Prévoir un aménagement des espaces publics permettant l'accueil de transports en commun adaptés aux besoins générés par le futur quartier.

Dès les premiers moments d'échanges, les participants ont fait part de leur inquiétudes concernant la capacité des infrastructures de transports prévues au regard du nombre de logements et d'équipements construits. C'est une condition essentielle à la réussite du projet. A cette fin, l'implantation d'une station du RER D a été demandée à plusieurs reprises.

Un participant à la concertation a proposé la mise en service d'un téléphérique qui participerait à l'attractivité et à l'innovation sur le site.

Pour de nombreux participants, le développement des modes de déplacements doux dans le futur quartier comme la marche et le vélo est une priorité.

*Le quartier de Bercy-Charenton bénéficie d'une excellente accessibilité viaire à grande échelle : A4, Boulevard Périphérique, échangeur de la Porte de Bercy. Paradoxalement, la présence de ces infrastructures routières métropolitaines génère des effets de coupure qui limitent les options de maillage secondaire du quartier.*

*La desserte du quartier s'organise autour de plusieurs principes : reconstituer un nouveau sol continu accessible à tous (pentes inférieures ou égales à 4%), proposer des cheminements réservés aux modes doux qui privilégient la mobilité piétonne, réduisent les distances parcourues, facilitent l'accès aux transports en commun et améliorent le confort des usagers.*

*Le plan guide s'organise autour d'une trame viaire principale constituée du boulevard Poniatowski, réaménagé dans sa traversée du quartier, pour optimiser le carrefour avec la rue Baron-le-Roy et de la rue Baron-le-Roy prolongée jusqu'à Charenton-le-Pont. Cette trame principale est complétée par un réseau de desserte locale ainsi qu'un maillage de circulation piétonne.*

*La desserte en transport en commun est principalement assurée par les réseaux lourds existants : les lignes 8 et 14 du métro et le tramway T3.*

*Le STIF a écarté l'idée d'implanter une station de la ligne de RER D. En revanche, la Ville propose de créer un Bus à Haut Niveau de Services en site propre sur la rue Baron-le-Roy. Cette ligne de bus pourrait être prolongée pour relier la gare de Bercy et la Gare de Lyon. La mise en place d'un Transport collectif en site propre (TCSP) sur Baron-le-Roy (ligne 24 adaptée –tracé et fréquence) permet de répondre aux besoins générés par l'opération (100% de la programmation). Cette ligne favorise l'accès des Parisiens aux emplois du secteur de projet et le rabattement des habitants du nouveau quartier vers le réseau lourd et les emplois du reste du 12<sup>ème</sup> arrondissement. Un bus articulé est compatible avec la vocation apaisée de la rue.*

*La Ville engagera également un travail avec le STIF et la RATP pour envisager la réorganisation des lignes de bus du quartier pour desservir au plus près les nouveaux programmes au fur et à mesure des livraisons.*

*La mise en place d'un Métrocâble entre Charenton-le-Pont et Cour Saint-Emilion a été étudiée. Ce mode, au nombre de stations réduit, ne pourrait assurer les demandes de déplacement sur le secteur sans de nombreuses ruptures de charge. De plus, son insertion urbaine est très complexe et va à l'encontre du principe directeur du plan guide qui consiste à éviter les différences de niveau et à favoriser des cheminements continus.*

### **3.4. Transformer l'environnement du site et les espaces publics**

- Qualification des berges de la Seine et de l'échangeur de Bercy ;
- Création d'une trame viaire desservant les îlots bâtis qui privilégie la mixité des usages sur l'espace public (vélos, piétons,..) ;
- Mise en valeur des espaces publics existants dont le Bastion N° 1 et création de nouveaux espaces verts récréatifs ;
- Constitution d'une trame verte sur le site.

#### **3.4.1. Un environnement naturel privilégié**

Dès la phase de diagnostic de la concertation, les participants ont indiqué que le quartier s'inscrivait dans un environnement naturel privilégié. Le parc de Bercy, le bois de Vincennes et la Seine sont identifiés par les participants comme des éléments naturels marquants du secteur.

*Le maintien et le développement de la biodiversité sur le secteur de Bercy-Charenton passent par la constitution d'une trame verte et bleue à l'échelle du quartier. La notion de trame verte et bleue urbaine a été mise en place pour lutter contre la fragmentation des habitats, principale cause de l'appauvrissement de la biodiversité de tous les milieux. Dans le cadre d'un aménagement urbain contemporain, l'ambition est de restaurer un maillage d'espaces naturels favorisant le fonctionnement des écosystèmes. Bercy-Charenton est un site pilote du « Plan biodiversité de Paris ». Plusieurs objectifs sont associés au maintien et au développement de la biodiversité du site. La création de corridors verts ou écologiques permettra de relier les 7 réservoirs de biodiversité existants : le bois de Vincennes, la Seine, le faisceau ferroviaire, la Petite Ceinture, l'échangeur de la Porte de Bercy, le cimetière Valmy et le cimetière de Bercy, le Parc de Bercy et le Bastion. La composition des formes urbaines et la configuration des espaces ouverts du quartier a permis de créer ce maillage en dédiant une partie de sa surface à l'installation et au développement de nombreuses espèces végétales et animales. Les corridors, continus ou discontinus, permettront la circulation des espèces entre les taches d'habitat et au-delà du quartier vers les réservoirs majeurs de biodiversité.*

*Le projet propose de tirer parti du faisceau ferroviaire en valorisant ses vides et son paysage. Cet élément artificiel, utile et nécessaire, entre en dialogue avec la Seine et constitue un élément important de la structure paysagère du projet. Le vide exceptionnel lié à cette infrastructure est mis en valeur, les perspectives et les horizons sont conservés, une attention particulière est portée aux traversées et aux continuités urbaines à l'échelle du piéton.*

*L'aménagement du nouveau quartier est l'occasion d'établir une continuité entre deux espaces verts d'importance métropolitaine : le Parc de Bercy et le Bois de Vincennes. L'exceptionnelle position en bord du fleuve offre la possibilité de créer un jardin qui s'inscrit dans la typologie parisienne de grand jardin en bord de Seine. Le Bois de Vincennes trouvera ainsi une ouverture vers la Seine.*

*Une des principales contraintes du site est sa topographie complexe résultant des infrastructures et occupations existantes. Le projet propose une nouvelle topographie, un nouveau sol continu sur lequel se greffe un réseau d'espaces ouverts, minéral ou végétalisés qui dépasse les limites du site, établissant des continuités avec les tissus urbains existants :*

*- La Petite Ceinture offre l'opportunité d'inscrire le projet dans un réseau de circulations douces à l'échelle urbaine de Paris, depuis la Promenade Plantée jusqu'au jardin de la Râpée.*

*- Une ou deux passerelles franchissent le faisceau ferroviaire pour connecter le 12<sup>ème</sup> historique au nouveau quartier*

*- Le secteur Léo Lagrange est traversé par un mail piéton qui prolonge la trame verte qui parcourt les îlots de logements HBM au sud du boulevard Poniatowski.*

### **3.4.2. La qualification des berges et de l'échangeur**

Pour de nombreux participants, la Seine forme un « *beau paysage* » naturel et constitue une opportunité possible pour développer la logistique et le transport de passagers sur le site. En parallèle, ils décrivent également la Seine comme « une barrière » naturelle, un obstacle difficile « à franchir », notamment pour accéder aux quartiers et communes alentours (Ivry-sur-Seine, 13<sup>ème</sup> arrondissement). La plupart des participants note et regrette le manque d'accessibilité aux quais : la piste cyclable existante est presque « *inaccessible, ou alors en prenant de grands risques* » ; le passage pour les piétons et les vélos est particulièrement dangereux au niveau de l'autoroute.

Lors des différents ateliers de concertation et notamment ceux de janvier et février 2015, les participants ont souhaité que cet aspect du projet soit davantage travaillé pour permettre une continuité, de part et d'autre des voies rapides, pour les piétons et vélos du quai de Bercy vers le Bastion n°1, mais également vers le boulevard Poniatowski et le pont national.

Par ailleurs, le projet de reconversion du niveau inférieur de la gare de la Râpée prévoit de mettre en valeur les façades du bâtiment donnant sur la Seine et d'y créer de l'animation et de l'activité (commerces, artisanat). Pour certains participants, une des conditions essentielles de la réussite de ce projet est la pacification de la circulation des voies sur berges car autrement personne ne s'y rendra.

*Aujourd'hui très circulées en raison de l'arrivée de l'autoroute A4 au niveau des quais, les voies sur Berges ont vocation à long terme à se pacifier - en lien avec le projet de requalification de l'autoroute A4 – avec l'objectif de devenir un véritable boulevard urbain. De même, l'échangeur de Bercy sera amené à évoluer et à devenir un carrefour plus urbain, mieux intégré à la ville.*

*A moyen terme, le projet ne peut répondre complètement à la volonté des habitants d'ouvrir le quartier sur la Seine. Toutefois sans attendre ces grandes mutations, le Plan Guide prévoit - sans impacter la circulation des voies sur berges - d'améliorer la liaison piétonne, en proposant un cheminement public le long des quais hauts qui traverse la gare de la Râpée inférieure.*

*Côté Seine, le long des quais bas de Bercy se trouve une piste cyclable appartenant à un réseau européen. Celle-ci est actuellement très proche des voitures qui circulent sur l'Autoroute A4, ce contexte est clairement inconfortable. Pour améliorer cette liaison douce, la piste cyclable est élargie au moyen d'un ouvrage construit en porte-à-faux sur la Seine, et agrémentée d'un cheminement piéton. La circulation des vélos et des promeneurs sera ainsi facilitée.*

### **3.4.3. Histoire et patrimoine du quartier**

Au cours des différentes phases de la concertation, les participants ont décrit le quartier de Bercy comme un lieu d'histoire de la Capitale. Cette histoire liée aux fortifications, au vin, au stockage de marchandises, est parfois oubliée mais doit être prise en compte et valorisée dans le futur projet. Plusieurs lieux et espaces du périmètre ont été cités en ce sens par les participants et en particulier le Bastion n°1 et la gare de la Râpée.

Suite aux résultats d'une étude patrimoniale et des enseignements des phases précédentes de la concertation, la Ville a souhaité concerter sur le principe d'une conservation partielle de la gare de la Râpée. La visite du 24 janvier 2015 et l'atelier du 5 février 2015 ont permis d'étudier avec les participants la question de son devenir. Pour la majorité des participants, ce patrimoine



possède un véritable potentiel de mise en valeur : son aspect brut, la complexité de son architecture, ses grands volumes d'un seul tenant, sa situation à l'écart du reste de la ville confèrent à ce lieu toute sa beauté. D'autres estiment que la mise en valeur de ce patrimoine est impossible. Ainsi quelques participants ont exprimé le souhait de ne pas conserver la gare de la Râpée et de privilégier la création d'un jardin de plain-pied à son emplacement, plus accessible que sur dalle, et en pleine terre.

Plusieurs propositions ont été émises pour faire vivre la mémoire de ce lieu. Certaines se concentrent sur la mise en valeur architecturale du bâtiment : faire apparaître la pierre sous la maçonnerie, faire pénétrer la lumière naturelle en créant des « skydomes » depuis le jardin de la Râpée, conserver l'accès historique des trains sur la place qui sera située devant la gare.

D'autres privilégient l'implantation d'activités qui rendront hommage et feront vivre la mémoire du lieu : un lieu d'exposition, un musée des transports pédagogique et ludique, des ateliers de travail du fer et du bois, des activités de fret réutilisant une partie des voies ferrées...

Pour la majorité des participants, c'est la mixité des activités à l'intérieur de la gare qui doit primer : artisanat (travail du bois, du fer...), espaces de travail collaboratifs, lieu de stockage (caractère réfrigérant naturel des tunnels), équipements culturels... Deux participants ont toutefois proposé de préserver les 6 voûtes de la gare de la Râpée et de les dédier entièrement à une activité ferroviaire de fret en lien notamment avec la Petite Ceinture et à plus grande échelle avec la Ville de Rungis et la future ligne de Tramway 9.

*Le paysage du site est déterminé par son histoire et ses infrastructures liées au chemin de fer. Le projet a pour principe de célébrer ce « déjà-là » (la Petite Ceinture, le faisceau ferroviaire, le Bastion, la poésie et le mouvement des trains, Gare de Bercy-Ceinture et poste d'aiguillage) et de négocier avec les contraintes du site pour ouvrir des lieux et des panoramas inédits aux futurs habitants du quartier.*

*Aujourd'hui très peu visible et accessible, la gare de la Râpée est un atout du site et ouvre de nouvelles opportunités pour le projet. A ce stade du plan guide et dans l'état actuel des réflexions avec les partenaires, il est prévu : la mise en valeur architecturale des deux façades du bâtiment de la Râpée (côté rue Baron-le-Roy et côté Seine), et la conservation partielle ou totale (3 à 6 voûtes) du bâtiment. Les dernières préconisations du STAP (Services Territoriaux de l'Architecture et du Patrimoine) recommandent la préservation d'au moins 3 voûtes sur toute leur longueur afin de préserver le caractère exceptionnel de l'ouvrage en relation avec la grande échelle du site. La mise en valeur patrimoniale de la gare doit tenir compte d'un certain nombre de contraintes techniques (ventilation, accès, sécurité incendie) et programmatiques pour respecter les objectifs du plan guide (en particulier la programmation de logements et la desserte). Différents scénarios sont à l'étude pour préserver au mieux les caractéristiques et la mémoire du lieu.*

*La Ville portera une attention particulière à l'insertion urbaine du bâtiment dans son environnement urbain et notamment sa relation entre le dessus (jardin de la Râpée) et le dessous et son accessibilité depuis les rues et espaces publics du futur quartier (allée Lumière, rue Baron-le-Roy et quais de Seine).*

*La programmation du niveau inférieur de la gare de la Râpée doit répondre à l'originalité de ce lieu. Ce bâtiment atypique participera à donner une identité forte au futur quartier. Au vu de la taille de cet espace, les activités et futurs usages à lui donner pourront être multiples : artisanat, production, commerces, logistique, loisirs...*

*Pour mettre en valeur et améliorer son accessibilité, le Bastion n°1 profitera de nouveaux accès notamment piétons depuis le cœur du quartier. La biodiversité et la végétation de l'échangeur de Bercy seront augmentées.*

#### **3.4.4. Les espaces publics et les espaces verts**

Les participants aspirent à pratiquer des rues et places « vivantes » qui soient un bon support pour le développement de la vie du quartier : activités économiques, commerces et équipements de proximité, lieux de sociabilité. Les rues pourront par exemple être animées grâce à « des kiosques, des bancs, des locaux publics, des cafés, etc. ». Egalement, ils souhaitent que ce quartier soit durable, puisse évoluer au fil des années et s'adapter aux nouveaux modes de vie : « un quartier qui, dans 50 ans, soit encore utilisable et viable par les populations ». De même, les espaces verts devront être idéalement intégrés et bien présents dans la vie du quartier :

« dans les écoles et crèches », « avec des petits squares un peu comme à Londres », avec « des jardins ouvriers », des « toitures végétales sur les constructions ». En ce sens, la cohabitation des espaces verts avec les infrastructures de logistique à venir ne devra entraîner aucune nuisance (bruit, pollution atmosphérique et visuelle...) pour les habitants.

La proposition d'un nouveau jardin qui donne sur la Seine a reçu un bon accueil de la part des participants. Ces derniers ont exprimé leur volonté d'être associés à sa programmation afin qu'il puisse répondre aux besoins locaux (espaces pour les enfants, espaces sportifs, ambiance, paysage, point de vue sur la Seine, végétation...). Lors de l'atelier du 10 février sur le devenir de la gare de la Râpée, certains participants ont attiré l'attention sur le risque d'isolement du jardin par rapport au reste du quartier : il faut, selon eux, multiplier les accès au jardin de la Râpée et ne pas les limiter à l'allée Lumière. De même, un accès des quais vers le jardin en balcon sur la Seine pourrait être créé pour connecter cette partie du jardin au reste du quartier.

En ce qui concerne le secteur Léo Lagrange, la visite du 31 janvier 2015 et l'atelier du 10 février 2015 ont été l'occasion de mieux connaître l'appréciation que les habitants et usagers avaient du site ainsi que leurs attentes dans le cadre du réaménagement.

Certains participants ont fait part de leur incompréhension quant à l'intégration de ce secteur dans le périmètre du projet alors qu'il leur semble éloigné du cœur de l'opération et que les cheminements piétons et continuités écologiques à créer ne sont pas immédiatement perceptibles dans l'état actuel du plan guide. Cette dimension sera retravaillée et précisée dans les phases ultérieures du projet.

L'ensemble des participants apprécie le centre sportif Léo Lagrange. Ils le fréquentent pour ses équipements et ses terrains mais également pour ses cheminements qu'ils considèrent comme "larges" et "végétalisés", et ses lieux de convivialité (notamment le boulodrome). Certains riverains, qui le considèrent comme "un poumon vert" à l'échelle du quartier, craignent que la réorganisation des équipements sportifs induit par l'implantation de bâtiments en bordure du boulevard vienne réduire la taille importante et la qualité des cheminements et des espaces libres qui caractérisent le centre sportif aujourd'hui. Certains suggèrent à la Ville de "laissez le stade tel qu'il est !". D'autres proposent de profiter du périmètre de réflexion élargi sur ce secteur pour envisager l'étalement des infrastructures de sports sur l'îlot Lavigerie et le triangle boisé et ainsi préserver des espaces libres au sol.

Si les usages du triangle boisé venaient à s'intensifier au regard d'un réaménagement, des participants ont suggéré de couvrir le tronçon du périphérique situé à proximité afin de réduire les nuisances sonores et d'étudier la fermeture de son accès depuis la route des fortifications afin de pacifier fortement cette voie.

*Le plan guide prévoit la mise en réseau d'un nombre important d'espaces publics de qualité, (ou)verts et aux typologies variées. La Petite Ceinture, le jardin du Bastion, les Berges Ferroviaires, une ou deux passerelles piétonnes, le Jardin de la Râpée, les places - minérales ou plantées - sont autant d'éléments participant à la richesse du plan guide. La présence du végétal est forte sur l'ensemble des espaces ouverts du quartier malgré des typologies et des usages différents. La trame paysagère répond aussi à deux objectifs : celui de favoriser la biodiversité en milieu urbain et d'améliorer le cadre de vie des habitants du nouveau quartier. Egalement, toute une série de places et de rues accompagneront les habitants dans le franchissement des faisceaux ferrés jusqu'à la Seine (la Petite Ceinture prolongée, une promenade plantée sur le boulevard, un jardin au cœur du quartier ouvert sur la Seine,...) et, plus loin, le 13<sup>ème</sup> arrondissement.*

*Le jardin de la Râpée sera un élément majeur du nouveau quartier. De grandes pelouses bordées d'espaces plantés seront dédiées à la détente et aux loisirs. Des continuités visuelles seront créées. Ce nouveau jardin articulera les échelles et les niveaux, fera le lien entre les points hauts et bas, les infrastructures de mobilités lourdes et les circulations douces, le local et le métropolitain.*

*La rue Baron-le-Roy est une rue parisienne par excellence. Animée, équipée et commerçante, la rue arbore différents profils. La rue se dilate au rythme des places et des équipements qu'elle rencontre et notamment : la Place des vins de France, la place des jardins et la place Baron-le-Roy. Elle devra composer avec les infrastructures ferroviaires et routières (boulevard périphérique) du site pour assurer la fluidité et la continuité des parcours. Son débouché vers Charenton-le-Pont est à concevoir avec la*

ville de Charenton-le-Pont, en cohérence avec les deux projets urbains de part et d'autre du périphérique.

L'axe Lumière doit traverser le bâtiment « Lumière » pour permettre une liaison entre les quartiers existant et futur. Il devra ménager une relation entre le niveau bas de la gare de la râpée inférieure et le niveau haut du jardin.

Le nouveau nivellement du quartier, qui diminuera fortement les ruptures, favorisera les déplacements des piétons et des vélos.

L'aménagement du secteur Léo Lagrange est une opportunité majeure pour renforcer l'accroche entre Bercy-Charenton, le bois de Vincennes et la Petite Ceinture. Ce secteur sera mis en réseau via des continuités écologiques et urbaines prévus à plus grande échelle (Petite Ceinture, Bois de Vincennes, promenade piétonne...).

De plus, le centre Léo Lagrange et ses abords accueilleront de nouveaux espaces publics, supports d'usages variés à proximité du bois de Vincennes dont un mail compris entre les équipements de sport et la bande d'immeubles construits le long du boulevard Poniatowski. Lors des prochaines étapes, le projet s'attachera à enrichir le traitement de la limite avec le site classé du bois de Vincennes.

La couverture du périphérique a un coût très important qui n'est pas envisageable dans le cadre de l'opération d'aménagement. L'entrée du périphérique depuis la route des fortifications a un rôle essentiel dans le fonctionnement viaire à plus grande échelle. Les premières études montrent que sa fermeture entraînerait des reports de circulation et de probables engorgements des autres entrées en amont et aval. Sans écarter cette hypothèse qui pourra être étudiée, il convient de la dissocier de l'opération d'aménagement.

## 4. CONCLUSION

Les supports d'information et de communication associés aux actions de concertation ont favorisé une participation élargie des habitants, usagers et associations du territoire aux différentes phases de l'opération. Tout au long de la démarche, les participants ont fait part de leur satisfaction quant à la variété des outils (diaporama, cartographie, film, maquette, panneaux d'exposition...) et des moments d'échanges (réunion publique d'information, visites, ateliers de travail, conférences...) mis à leur disposition par la Ville pour informer sur l'avancée du projet et favoriser l'implication de tous dans les débats.

Les événements publics ont rassemblé un nombre important de participants, démontrant le fort intérêt des habitants et acteurs locaux pour ce projet. Ces événements se sont déroulés dans une ambiance apaisée malgré les inquiétudes suscitées par certains aspects du projet dont le devenir des emplois existants sur le site, la construction d'immeubles de grande hauteur, la réversibilité des usages sur la Petite Ceinture, la prise en compte des nuisances liées aux infrastructures logistiques... Lors des réunions publiques ou des ateliers de travail, la qualité d'écoute de chacun a favorisé un bon climat de travail et l'émergence de débats constructifs entre participants, élus, services de la Ville et maîtrise d'œuvre. A plusieurs reprises, les participants ont montré leur satisfaction quant au déroulement, à l'organisation et aux résultats des ateliers. Les visites sur site du 29 juin 2013 et celles de la gare de la Râpée du 24 janvier 2015 et du secteur Léo Lagrange du 31 janvier 2015 ont particulièrement été appréciées pour leur caractère informatif et pédagogique.

Tout au long de la concertation, les participants ont formulé des remarques et avis sur la démarche.

A plusieurs reprises, ils ont déploré l'absence de certains acteurs autour de la table lors des différentes réunions publiques et en particulier les partenaires ferroviaires, propriétaire de nombreuses emprises du site. C'est pourquoi la SNCF a été présente lors de la dernière réunion

publique et a ainsi pu apporter des éléments de réponse sur divers sujets (ouvrages ferroviaires, stratégie à long terme sur le site, activités existantes..).

Egalement, malgré les temps d'échanges, des inquiétudes persistent, comme celle de l'avenir des emplois existants. Elles trouveront des éléments de réponse dans les phases ultérieures du projet.

Par ailleurs, le temps de la concertation, certes proportionné à l'ambition et la complexité du projet, est apparu à certain comme excessif : pendant ce temps, les difficultés rencontrées au quotidien par les riverains perdurent (accès au tramway, cheminements piétons dangereux, enclavement des habitants du quartier voisin de la ville de Charenton-le-Pont, nuisances sonores et pollution...). Pour beaucoup, il est temps d'engager le projet.