

Ville de Paris, Direction de l'urbanisme

Projet d'aménagement Bercy-Charenton

Compte-rendu de la réunion publique du 22 avril 2015

Personnes présentes à la tribune :

- **Catherine Baratti-Elbaz**, Maire du 12ème arrondissement ;
- **Richard Bouigue**, Adjoint à la Maire du 12ème arrondissement chargé des Grands Projets, du développement économique et de l'emploi, de la vie associative et du budget participatif ;
- **Jean-Louis Missika**, Adjoint à la Maire de Paris chargé de l'urbanisme, de l'architecture, du Grand Paris et du développement économique et de l'attractivité ;
- **Sébastien Roulot**, Chef du Département projets parisiens de SNCF Immobilier ;
- **Claude Praliaud**, Directeur de l'urbanisme de la Ville de Paris ;
- **Stephen Barrett**, architecte-urbaniste de l'équipe Rogers Stirk Harbour and Partners en charge du projet Bercy-Charenton ;
- **Franck Leibundgut et Pierre-Antoine Tiercelin**, agence Ville Ouverte en charge de la concertation.

Environ 200 personnes participent à la réunion publique

Mot d'accueil

Catherine Baratti-Elbaz, Maire du 12^e arrondissement. Bercy-Charenton est un projet d'envergure qui va métamorphoser cette partie de notre arrondissement. Depuis la réunion publique du 10 décembre 2014, qui a marqué le début de cette nouvelle étape de concertation, des temps de rencontre ont été organisés, sous des formats différents. Deux visites de sites et deux ateliers en salle consacrés à l'avenir de la Râpée inférieure et au secteur Léo Lagrange ont eu lieu entre les mois de janvier et février. Merci aux personnes qui y ont participé : riverains, associations locales et en particulier associations sportives, conseils de quartier et élus. La réunion de ce soir est l'occasion de restituer le travail effectué par les participants et d'y apporter quelques premiers éléments de réponse. Il s'agit de construire avec vous un projet ambitieux, en donnant la priorité au logement et à l'implantation d'équipements et de services publics.

Jean-Louis Missika, adjoint à la Maire de Paris chargé de l'urbanisme, de l'architecture, du Grand Paris, du développement économique et de l'attractivité. Merci à Sébastien Roulot, de SNCF Immobilier, d'être présent ce soir. La SNCF joue un rôle très important dans le projet en tant que propriétaire foncier et gestionnaire du réseau. Un projet d'une telle envergure est un projet de longue haleine. La réunion de ce soir marque un point d'étape avant l'enquête publique nécessaire pour modifier le PLU et y intégrer les éléments de la ZAC. Comme l'a rappelé Catherine Baratti-Elbaz, ce projet est évolutif. En témoignent l'extension du périmètre au secteur Léo Lagrange et la décision du Sycotm (Agence métropolitaine des déchets ménagers) de ne pas implanter son centre de tri des déchets sur le secteur de La Râpée. Cette décision a modifié notre vision du secteur de la Râpée en

nous donnant la possibilité de conserver la gare inférieure. Aujourd'hui, la réflexion porte sur la nouvelle vocation à donner à ce lieu et l'intégration d'activités logistiques compatibles avec la construction de logements et les objectifs de la ville durable.

1. Point d'étape, par Franck Leibundgut, agence Ville Ouverte en charge de la concertation

1.1 La concertation en 2015 : rappel de la démarche

Plusieurs étapes se sont succédé depuis le début de la concertation en 2011 et ont impliqué tous les acteurs du projet : les services de la Ville, les élus, les partenaires comme la SNCF, les associations et les habitants. Aujourd'hui, nous préparons une prochaine étape : la déclaration de projet, qui comprend une modification du Plan Local d'Urbanisme qui donnera lieu à une enquête publique début 2016, puis le dossier de création de la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) Bercy-Charenton. Ce dossier sera notamment constitué du bilan de la concertation et de l'étude d'impact .

En 2015, l'implication des habitants a été très forte : entre 60 et 100 personnes ont participé à chaque visite et atelier de concertation. Les associations locales et les conseils de quartier étaient très mobilisés.

1.2 Les enseignements issus de la concertation de 2015

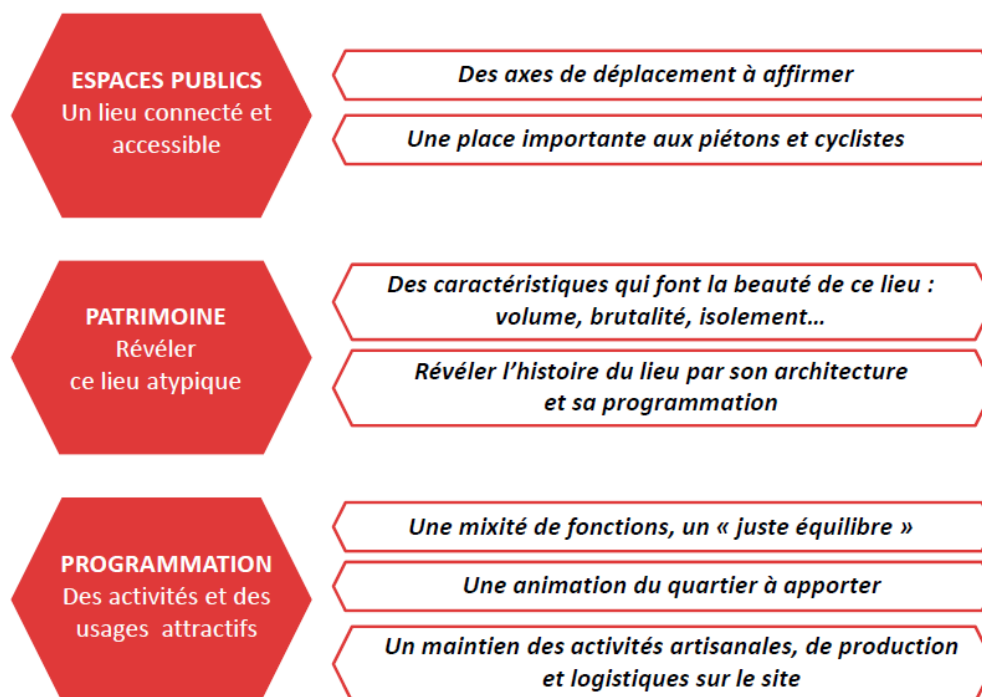
Le devenir de la gare de la Râpée :

Le 24 janvier, lors de la visite de site, les participants ont parcouru les niveaux inférieurs et supérieurs de la gare ainsi que ses abords. Cette visite a permis aux participants de découvrir le lieu, de comprendre les enjeux du projet et de commencer à se projeter dans l'avenir du site.

Ce qu'il s'est dit sur la gare au cours de la visite :

- Un lieu aujourd'hui isolé, invisible, inaccessible
- Un étonnement collectif autour des dimensions de ce lieu
- Un fort intérêt pour son histoire passée et actuelle.

L'atelier du 5 février a été l'occasion d'approfondir la réflexion sur les sujets suivants : mise en valeur du patrimoine de la gare de la Râpée, qualité des espaces publics à ses abords et programmation des activités qui y prendront place. Le schéma ci-dessous synthétise les propositions et avis émis par les participants.



Catherine Baratti-Elbaz, Maire du 12^{ème} arrondissement. De cette concertation, je retiens l'objectif de conserver une part importante de la Rapée inférieure, en veillant à ce qu'elle soit bien intégrée au futur quartier. Dans cette perspective, certains sujets restent à approfondir, et notamment :

- L'accessibilité du lieu : comment rendre ce lieu accessible ? Par quels moyens ? Des camions pourront-ils y circuler si le site conserve sa vocation logistique ?
- Les conditions de travail des occupants actuels et futurs : comment faire entrer la lumière naturelle dans la Râpée inférieure? Les conditions de sécurité sont-elles respectées ?

Les réponses apportées à ces questions détermineront la nature des activités qui pourront y être accueillies ou maintenues. Dans tous les cas, cette phase de concertation a permis d'écarter l'hypothèse d'un lieu à vocation unique et de mettre en avant l'idée d'une mixité de programmes.

Concernant les activités présentes dans le niveau inférieur de la gare, 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 voûtes de la gare de la Râpée.

Jean-Louis Missika, adjoint à la Maire de Paris. Je partage la plupart des préconisations qui ont été faites par les participants. Aujourd'hui, la gare est coupée du quartier, côté ouest par la voie privative de l'immeuble Lumière, et côté Seine par les quais de Bercy. Le projet doit respecter et conserver l'originalité de ce site tout en l'intégrant de façon plus harmonieuse dans son contexte. Par ailleurs, compte tenu de la taille du lieu, il est possible d'y inscrire une pluralité d'activités : artisanat,

production, commerces, logistique etc. C'est en faveur de cette mixité d'usages que les participants se sont prononcés et c'est donc dans cette direction que la Ville va travailler.

L'aménagement du secteur **Léo Lagrange** :

Le 31 janvier, la visite du secteur Léo Lagrange a permis aux habitants de mieux visualiser le périmètre du projet et pour certains de se familiariser avec lui.

Ce qu'il s'est dit au cours de la visite :

- Des équipements sportifs très fréquentés, voire sur-occupés ;
- Un lieu de sociabilité et un poumon vert dans le quartier ;
- Un boulevard large et lumineux ;
- Un manque d'accessibilité et de vie dans le quartier.

A l'atelier du 10 février, les participants ont travaillé sur la programmation urbaine le long du boulevard Poniatowski et sur le réaménagement du centre sportif Léo Lagrange et de ses abords. Le schéma ci-dessous synthétise les propositions et avis émis par les participants.



Catherine Baratti-Elbaz, Maire du 12^{ème} arrondissement. L'extension du périmètre du projet au secteur Léo Lagrange va permettre d'animer cette partie du boulevard Poniatowski, aujourd'hui

moins dynamique. Même si le quartier est intégré à la ZAC Bercy-Charenton, l'aménagement du boulevard devra conférer à ce lieu une identité à part entière.

Ce secteur, comme l'ensemble du périmètre, doit être mixte et accueillir des logements et des équipements publics. Le projet prévoit un collège, une bibliothèque et un équipement de petite enfance. Une attention particulière sera portée à l'implantation de commerces de proximité en rez-de-chaussée. Ces derniers sont peu nombreux sur cette séquence du boulevard, et ceux qui cherchent à s'installer souffrent du manque de dynamisme commercial.

Concernant les immeubles qui seront construits, le projet sera retravaillé pour ménager des perspectives vers le bois de Vincennes.

Pour assurer une continuité entre le bois de Vincennes et le centre sportif, la suppression de la bretelle d'accès au périphérique a été évoquée lors de cette concertation. Des études sont en cours pour tester cette hypothèse mais il faut garder à l'esprit que celle-ci a un rôle essentiel dans le fonctionnement viaire à plus grande échelle et qu'elle est très empruntée.

L'objectif est enfin d'améliorer l'offre sportive d'un point de vue quantitatif et qualitatif. L'implantation d'un gymnase dans le futur collège et l'ouverture de ce gymnase aux associations sportives le soir et le week-end pourra y contribuer.

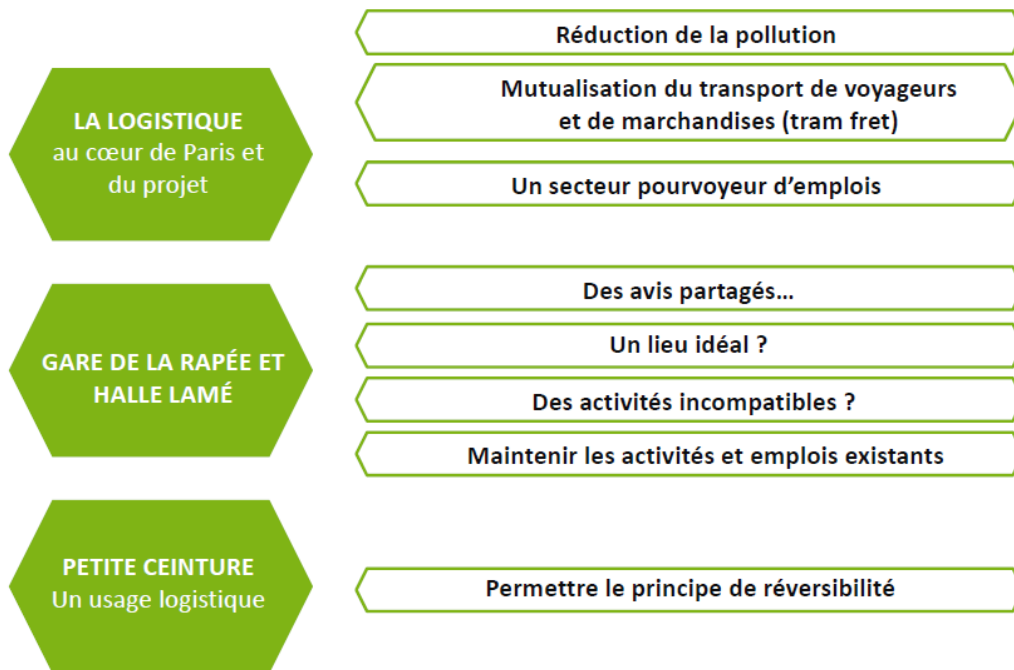
Richard Bouigue, Adjoint à la Maire du 12^{ème} arrondissement chargé des Grands Projets, du développement économique et de l'emploi, de la vie associative et du Budget Participatif. La répartition des terrains sur le centre sportif réaménagé est loin d'être figée, elle continue d'évoluer. Une concertation spécifique est menée en ce moment avec les associations sportives présentes sur le site. Les échanges portent sur des améliorations concrètes : la convivialité dans le centre sportif (aménagement de locaux pour les associations), des traversées facilitées et de nouvelles entrées sur le boulevard Poniatowski. L'offre sportive sera améliorée (création d'une piste d'athlétisme de 400m), des terrains seront homologués et l'amplitude horaire sera élargie.

La préservation du terrain d'éducation physique (TEP) sur l'îlot Lavigerie, à proximité du futur collège, est au cœur de nos préoccupations. L'objectif est de réfléchir avec les boulistes à une autre localisation, de manière à conserver le TEP sur l'îlot Lavigerie.

En outre, les demandes des habitants de réaliser une piscine ont bien été entendues et les élus y sont favorables. L'espace disponible sur le secteur Léo Lagrange est toutefois limité. Un autre emplacement à l'échelle du 12ème arrondissement est recherché.

Quelle place pour la **logistique urbaine** dans le projet ?

Le 26 mars, un atelier-débat a été organisé sur la prise en compte de la logistique dans le projet, en présence des élus et des acteurs de la logistique parisienne. Les participants ont pu s'informer sur les enjeux de la logistique urbaine à l'échelle de la métropole parisienne et comprendre comment le projet Bercy-Charenton pourra contribuer à y répondre. Le schéma ci-dessous synthétise les propositions et avis émis par les participants.



Jean-Louis Missika, adjoint à la Maire de Paris. La ville de Paris déploie aujourd'hui une nouvelle stratégie de logistique urbaine : la logistique du dernier kilomètre. C'est une logistique propre, adaptée au contexte de la multiplication des livraisons à domicile. Cette stratégie a vocation à se déployer sur le site Bercy-Charenton, où sera créé un hôtel logistique. Sur ce site, les activités logistiques cohabiteront avec des logements et des bureaux. Il faudra donc veiller à ce qu'elles ne soient pas source de nuisances pour les habitants et les usagers du futur quartier.

Sébastien Roulot, chef de département projets parisiens, SNCF Immobilier. Il y a plusieurs types de logistique, notamment : la logistique intermodale et la logistique de proximité. La logistique intermodale est importante pour le groupe SNCF : elle permet de développer le fret ferroviaire en amenant les trains au cœur des villes et en réduisant l'empreinte écologique. L'hôtel logistique repositionné sur le site permettra d'élaborer une offre plus performante pour nos opérateurs, tel que Samada, pour qui les manœuvres d'accès au site sont actuellement compliquées. Des opérateurs de la logistique de proximité sont présents sur le site et le maintien d'activités de ce type dans le secteur est important pour le bon fonctionnement urbain.

2. L'évolution du Plan-Guide, juin 2013 - avril 2015 par Stephen Barrett : architecte-urbaniste de l'équipe Rogers Stirk Harbour and Partners en charge du projet Bercy-Charenton

Stephen Barrett est le représentant d'une équipe pluridisciplinaire composée d'architectes, de spécialistes ferroviaires, d'écologistes et d'ingénieurs. Tous participent à l'élaboration de ce projet dont les objectifs se déclinent comme tel :

- Améliorer les liaisons entre les communes de Paris et de Charenton-le-Pont ;
- Proposer une programmation urbaine mixte (logements, bureaux, équipements et commerces de proximité, activités logistiques) ;
- Faciliter l'accueil de nouveaux modes de transports en commun ;
- Transformer l'environnement du site et les espaces publics.

En 2010, quand l'équipe a commencé à analyser le secteur Bercy-Charenton, Richard Rogers, directeur de l'agence RSHP, jugeait ce site « *impossible* ». La programmation ambitieuse souhaitée par la Ville et les contraintes du site constituent en effet un véritable défi. Pour trouver des réponses et transformer la ville, il a fallu rêver et se pencher sur des questions complexes. Le Plan-Guide est l'outil de cette transformation. Ses différentes versions élaborées entre 2012 et 2015 ont constitué des étapes importantes dans la réflexion. A travers elles, l'équipe a cherché à atteindre l'équilibre des « avantages » pour le projet.

⇒ Pour en savoir plus, retrouvez la présentation de Stephen Barrett sur la plateforme bercy-charenton.imaginons.paris

3. Les étapes à venir, par Claude Praliaud, Directeur de l'urbanisme de la Ville de Paris

Depuis le mois de janvier, des visites de site et des ateliers en salle ont permis aux participants de poser des questions sur le projet et de nourrir les nouvelles orientations. Les élus sont d'ores et déjà en mesure d'apporter des réponses à certaines propositions exprimées. Pour d'autres, il est nécessaire de poursuivre les études techniques afin de vérifier leur faisabilité. L'objectif reste bien de débiter les travaux dans la mandature, mais la Ville doit pour cela approfondir certains sujets techniques et mener les procédures réglementaires, l'étude d'impact et le dossier d'évolution du PLU soumis à enquête publique.

4. Questions-Réponses

Prolongement de la rue Baron-Le-Roy

- *Habitant à Charenton-le-Pont, dans le quartier du nouveau Bercy, j'ai une inquiétude pour la rue Baron-Le-Roy. Il était question au début du projet de relier Bercy à Charenton-le-Pont par une voie douce réservée aux piétons et aux transports en commun. Sur le plan on peut voir une flèche rouge qui semble correspondre à la connectivité des centres logistiques. Si cette rue dessert un centre logistique, j'ai bien peur qu'elle ne soit pas calme du tout et qu'elle attire les poids lourds*

Stephen Barrett, architecte-urbaniste de l'équipe Rogers Stirk Harbour and Partners en charge du projet Bercy-Charenton. Le projet maintient la fonction logistique du site. La halle Samada sera déplacée et relocalisée dans le nouvel hôtel logistique pour faciliter le mouvement des trains. Cet hôtel logistique sera également connecté à la route par un accès direct sur le boulevard périphérique

afin de minimiser la circulation des poids lourds dans le quartier. De manière plus générale, le Plan-Guide vise à proposer des voies dédiées pour desservir les activités logistiques et ainsi à réduire les impacts des activités logistiques sur la vie des habitants.

- *On fait de la rue Baron-Le-Roy un axe structurant, mais comment sera traité le début de la rue qui est déjà un peu compliqué ?*

Claude Praliaud, Directeur de l'urbanisme. La rue Baron-Le-Roy est une voie de desserte locale. Tout le projet a été pensé dans cette logique. Coté Charenton, son tracé débouchera sur une voie locale et non sur une axe de transit majeur. Côté boulevard Poniatowski, la circulation automobile sera ralentie par la présence de feux de signalisation et celle du tramway, prioritaire sur cet axe. Néanmoins la voiture ne sera pas bannie de la rue dans ses usages quotidiens : déménagement, livraisons des commerces etc.

Transports et cheminements piétons

- *Beaucoup d'habitants en ont assez. Ils aimeraient pouvoir accéder facilement à la station de tramway Baron-Le-Roy pour se rendre à leur travail. J'entends maintenant que la concertation va durer jusqu'en 2016 mais les gens attendent depuis longtemps des améliorations. S'il vous plaît, Madame la Maire essayez de raccourcir la concertation pour avancer enfin.*
- *Dans le projet, vous prévoyez l'aménagement de deux passerelles et la création d'un nouveau sol. Quelle est votre référence de pente ?*

Catherine Baratti-Elbaz, Maire du 12^{ème} arrondissement. Je souhaite que ce projet soit utile aux habitants actuels. Le prolongement de la rue Baron-Le-Roy est très attendu, d'une part pour faciliter l'accès au tramway et d'autre part pour améliorer la liaison entre les communes de Paris et Charenton-le-Pont. Il est vrai que le chemin actuel menant au tramway et passant sur la Râpée supérieure est peu satisfaisant. Il a le mérite d'exister mais il faudrait renforcer la sécurité, améliorer l'éclairage et mieux l'entretenir. Sur la question des délais, ce temps long de la concertation correspond au temps long du projet. Celui-ci se construit par étapes successives, chacune pouvant faire l'objet d'une participation des citoyens et nourrir l'avancement du projet. Cette concertation est peut-être aussi longue parce que ce terrain est « impossible », comme l'a exprimé Richard Rogers.

Stephen Barrett, équipe Rogers Stirk Harbour and Partners. Là où aujourd'hui il n'existe que cette liaison provisoire, demain, grâce au projet, trois liaisons principales Est/Ouest verront le jour : la rue Baron-Le-Roy, l'allée Lumière, voie piétonne qui traverse le bâtiment Lumière et conduit à Charenton-le-Pont, et l'élargissement du trottoir côté Seine. Les différences de niveaux sont importantes sur le secteur Bercy-Charenton, Elles peuvent parfois atteindre 6 mètres. Pour que les futurs cheminements soient accessibles à tous, le projet prévoit des pentes inférieures à 4%.

- *Pour un site dit « difficile » je trouve que les transports n'ont pas l'air si innovant. Pourquoi ne pas installer du transport par câble comme un téléphérique ? Nous avons les technologies pour le faire, surtout en France.*

Claude Pralraud, Directeur de l'urbanisme. La Ville de Paris est en discussion avec le STIF au sujet de la création d'un téléphérique entre la gare d'Austerlitz et la gare de Lyon. La gare d'Austerlitz pourrait en effet devenir un lieu complémentaire de la gare de Lyon, qui atteint des niveaux d'utilisation très élevés.

La mise en place d'un Métrocâble entre Charenton-le-Pont et la Cour Saint-Emilion 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.

- *Vous présentez un projet qui fait rêver depuis quelques années. Je suis contente qu'il y ait ce soir un représentant de la SNCF. Le trafic de la gare de Lyon s'intensifie, et notamment la circulation RER. Il paraît qu'au niveau international, le trafic pourrait aussi monter en gamme mais les immeubles au bord de la rue de Charenton sont très proches des voies. Ces bâtiments anciens ne sont pas conçus pour une accélération des trafics et pourtant il me semble que la couverture du faisceau n'est pas envisagée. Comment comptez-vous les protéger ?*
- *Allez-vous améliorer les nuisances sonores comme le grincement des voies de TGV lors de l'entretien des trains ?*

Sébastien Roulot, SNCF Immobilier. La gare de Lyon est essentielle pour le trafic ferroviaire national et les Transiliens. Avec la hausse de la demande de transports, la circulation des trains augmente. La SNCF doit ainsi concilier différentes injonctions: répondre à l'augmentation de la demande de transports et limiter l'impact des circulations ferroviaires sur leur environnement.

Une des mesures envisagées au travers du projet de Bercy Charenton est de mieux tirer parti de la proximité des gares de Lyon et d'Austerlitz, notamment en réutilisant le tracé de la petite ceinture pour mutualiser certaines fonctions d'entretien du matériel sur le faisceau de la gare d'Austerlitz, un peu plus en aval, au niveau d'Ivry dans un site moins urbanisé.

Stephen Barrett, équipe Rogers Stirk Harbour and Partners. Nous avons envisagé la couverture des voies de la gare de Lyon mais cette hypothèse posait plusieurs difficultés : une plage horaire de travaux réduite à 2 heures par nuit, soit seulement 10 heures par semaine, des difficultés opérationnelles, un coût d'opération extrêmement élevé. Construire un quartier au-dessus d'un faisceau ferroviaire qui mesure par endroit trois fois la largeur de la Seine n'est donc pas une solution réaliste en termes techniques et économiques. Pour renforcer l'offre de transports, une option avait été envisagée : l'ajout d'une nouvelle gare du RER D. Des contraintes physiques se posaient également au niveau de la largeur des quais et l'analyse conduite par le STIF a montré que cette nouvelle gare aurait un impact négatif pour tous les voyageurs en dehors de Paris. En revanche, la Ville propose de créer un Bus à Haut Niveau de Services en site propre sur la rue Baron-le-Roy qui permet de répondre aux besoins générés par l'opération. 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^{ème} arrondissement.

- *J'ai trouvé le projet intéressant. Il va améliorer le quartier et c'est positif. J'ai une question en tant qu'usager de la bretelle du périphérique que je trouve extrêmement pratique : pourrait-on la conserver ?*

Catherine Baratti-Elbaz, Maire du 12^{ème} arrondissement. Je comprends votre attachement à la bretelle de périphérique et je vous rassure qu'il sera difficile de la fermer dans la configuration actuelle. Cependant, à plus long terme, la Ville a l'ambition de diminuer le trafic du périphérique et de le faire évoluer vers une voie urbaine et apaisée.

- *En dehors d'une végétalisation, vous ne prévoyez aucune modification de l'échangeur de Bercy. Quels trajets piétons prévoyez-vous pour les habitants du futur quartier qui voudraient se rendre au centre commercial Bercy 2 ?*

Catherine Baratti-Elbaz, Maire du 12^{ème} arrondissement. L'échangeur de Bercy est en effet un sujet très complexe qui a été exclu du périmètre d'étude dès le début du projet. Des itinéraires piétons et cyclistes sont toutefois prévus entre la gare de la Râpée et Charenton-le-Pont, comme l'allée Lumière. Le centre commercial aura peut-être évolué avant la réalisation de ces aménagements.

Stephen Barrett, équipe Rogers Stirk Harbour and Partners. Une traversée permettant la connexion entre Paris et Charenton par la rue Baron-Le-Roy est prévue mais pour le moment, le projet côté Charenton est suspendu. A long terme, il faut espérer que Baron-Le-Roy voit le jour côté Charenton.

- *Madame la Maire, vous évoquez une évolution du centre commercial Bercy 2, c'est à dire ?*

Catherine Baratti-Elbaz, Maire du 12^{ème} arrondissement. Aujourd'hui le centre commercial Bercy 2 fonctionne mal. Le prolongement de la rue Baron-Le-Roy devrait contribuer à le rendre plus attractif en améliorant son accessibilité. Toutefois n'oublions pas que Bercy-Charenton est un projet dont la réalisation va s'étaler dans le temps. Nous devons nous projeter sur le long terme et, peut-être, imaginer autre chose à la place du centre commercial.

Accès à la Seine

- *Concernant le secteur de la Râpée, sur les bords de Seine à hauteur de la Bibliothèque Nationale de France et en face des jardins de Bercy, ne pourrait-on pas organiser dans l'année des activités sportives aquatiques, ou organiser des concours nationaux ou internationaux ?*

Catherine Baratti-Elbaz, Maire du 12^{ème} arrondissement. L'utilisation des quais de Seine pour les activités sportives a eu beaucoup de succès sur la rive gauche. Le réaménagement avait fait polémique mais aujourd'hui plus personne n'imagine faire circuler des voitures sur ce quai. Il faut poursuivre dans cet esprit à l'est de Paris. Une continuité piétonne a déjà été aménagée rive droite jusqu'au port de l'Arsenal. La Ville a décidé d'investir sur l'écluse au débouché du port pour poursuivre la promenade jusque dans le 12^e arrondissement. La partie du quai de Bercy dont vous

parlez est peu utilisée par Port de Paris (propriétaire et gestionnaire) et nous souhaitons élaborer avec ce dernier des projets qui animent le quai. De beaux projets sont prévus cet été avec l'association Pariphonic à cet endroit. Il faut toutefois garder en tête la question de la difficulté d'accès due à la circulation automobile, et travailler à la transformation de ces espaces sur le long terme.

- *Vous dites qu'il est difficile de relier le quartier de Bercy et les voies sur berges. Pourquoi ne pas négocier avec l'État pour repousser le démarrage de l'A4 de 200 mètres vers l'est et installer un feu pour faire passer les piétons ?*

Catherine Baratti-Elbaz, Maire du 12^{ème} arrondissement. Officiellement le début de l'A4 est situé au-delà de l'échangeur de Bercy. Dans Paris, ce n'est plus l'autoroute A4. La Ville s'est fixée comme objectif pour 2020 d'y installer un système de transport en site propre et de continuer à apaiser les flux sur les quais, notamment par l'installation de feux de signalisation facilitant la traversée des piétons.

Stephen Barrett, équipe Rogers Stirk Harbour and Partners. L'apaisement de l'A4 est un objectif à long terme. Il faut donc imaginer que l'A4 sera transformée et que des passages piétons seront aménagés.

Maintien des emplois dans les tunnels de la Râpée

- *[Le collectif Baron-Le-Roy] Nous représentons la petite centaine d'entreprises localisées dans les travées inférieures et supérieures du site. La rénovation du quartier est un très beau projet, salubre pour les habitants du quartier dont nous faisons partie. Nous avons cependant des inquiétudes pour l'avenir des petites et moyennes entreprises qui y travaillent. Nous sommes étonnés d'apprendre le maintien d'une seule grande enseigne, Samada, alors que nous cherchons depuis longtemps à en savoir plus sur le sort des petites entreprises. Des informations contradictoires circulent, notamment dans les discussions avec la SNCF au sujet du renouvellement des baux, dont certains ne vont pas au-delà d'un an. Nous souhaitons tout simplement savoir ce qui va se passer pour nous, sachant qu'il est difficile de gérer une entreprise sur un site qui sera peut-être détruit d'ici quelques années. On aimerait plus de transparence pour pouvoir s'organiser. Vous parlez de relocalisation sur le site, nous sommes très intéressés mais il faudra tenir compte de ses atouts : le froid qui permet de stocker des produits frais et son positionnement à l'écart de la Ville, qui permet aux artisans de travailler sans déranger les riverains.*

Sébastien Roulot, SNCF Immobilier. La demande de visibilité des activités sur la pérennité de leur implantation est une demande légitime. Les activités développées sur le site ne sont pas là par hasard, elles profitent des atouts du site au sens large, qui est à la fois dans la ville et bien connecté aux axes de transport. Dans le projet, nous sommes attentifs à ce que les activités bien adaptées aux caractéristiques du site, comme la logistique par exemple puissent retrouver une place. Il faut donc constituer une offre pour accueillir ces activités dans les meilleures conditions. Rien n'est défini de

manière précise à ce stade, y compris avec Samada. Nous cherchons à créer une offre pour améliorer l'accueil des activités adaptées à la vocation du site.

Logements

- *Sur la programmation et sur l'offre de nouveaux logements, il est souhaitable que la part réservée au logement privé soit supérieure au logement social. Les logements sociaux ne doivent pas être concentrés au même endroit.*

Catherine Baratti-Elbaz, Maire du 12^{ème} arrondissement. Dans tout projet d'aménagement, la Ville de Paris tient compte de l'existant pour équilibrer logements sociaux et logements privés. Sur la rive nord du boulevard Poniatowski se trouve essentiellement du logement privé. Avec le réaménagement du boulevard, l'implantation d'équipements et de commerces, le prix des futurs logements pourrait s'élever pour atteindre près de 10 000 euros le m². Ce coût très élevé ne sera accessible qu'à une petite minorité de personnes, or la Ville de Paris souhaite créer une offre de logements accessibles à tous. Dans un objectif de mixité, les statuts d'occupation seront diversifiés : logements intermédiaires et logements sociaux plus ou moins subventionnés.

Désagréments dus à la foire du Trône

- *Charentonnaise depuis 4 ans, je subis les désagréments de la foire du Trône et de la pelouse de Reuilly. Après la foire, il y a des détritiques dans le bois de Vincennes, j'ai même vu des gens de la foire faire leurs besoins dans ce bois, autour de la pelouse de Reuilly. J'habite rue de Paris et les manèges les plus bruyants sont proches de la rue. Il y a du bruit jusqu'à minuit et 1h du matin. Le Maire de Charenton demande depuis des années qu'elle soit déplacée. Il faut aussi éviter que les personnes qui vont à la foire ne se garent sur les trottoirs et les pistes cyclables. Les commerçants disent que les rues sont sales après la foire. Je voudrais savoir ce qui va être fait, on subit ça depuis trop longtemps.*

Catherine Baratti-Elbaz, Maire du 12^{ème} arrondissement. La foire du Trône est un sujet à part entière qui a émergé rapidement lors de cette concertation. 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.

Prochainement se tiendra une réunion avec les élus parisiens et les forains pour discuter des pistes envisagées. Mais n'allons pas nous mentir : la foire du Trône existe à Paris depuis 150 ans et ce n'est sans doute pas demain qu'on pourra la relocaliser. Elle pose des difficultés réelles auxquelles la Ville tente de trouver des solutions.

- *Pourquoi ne pas intégrer la pelouse de Reuilly à la Zone d'Aménagement Concerté ? Il semble indispensable d'y réfléchir aux vues des nuisances qu'elle apporte au quartier par la Foire du*

Trône. Peut-on l'intégrer au projet pour agrandir le bois, construire une piscine ou des terrains de jeux pour les enfants ?

- *La foire du Trône nous gêne. Quid de la pelouse de Reuilly, ne pourrait-on pas y installer une piscine ou une patinoire afin de compléter l'offre sportive ?*

Catherine Baratti-Elbaz, Maire du 12^{ème} arrondissement. Les élus se sont prononcés en faveur d'une piscine au sein de la ZAC Bercy-Charenton mais pour le moment, aucun emplacement n'a été trouvé pour son installation. La pelouse de Reuilly appartient au bois de Vincennes. Elle est protégée dans le Plan Local d'Urbanisme de Paris au titre de zone naturelle et forestière, ce qui limite sa constructibilité. On ne peut y accueillir que des manifestations provisoires.

Hauteur des bâtiments du projet

- *Vous avez parlé de constructions de tours. Quelle sera leur hauteur ?*
- *Où seront les tours de bureaux ? Quelle sera leur hauteur ?*
- *Une tour c'est déjà beaucoup mais si le projet en prévoit 50... On a parlé gentiment « d'intensité urbaine » mais c'est un terme nuancé pour dire qu'on va bétonner. Vous avez été discret là-dessus.*
- *« Intensité urbaine » signifie-t-il plus de tours de bureaux et de circulations ? C'est mauvais pour la santé des Parisiens.*

Stephen Barrett, équipe Rogers Stirk Harbour and Partners. Les tours ont été présentées à plusieurs reprises, en réunion publique et lors de l'exposition de la maquette qui s'est déroulée dans le parc de Bercy le 29 juin 2013. Au cœur du futur quartier, les immeubles les plus hauts peuvent atteindre une hauteur de 180 mètres.

Compte tenu de ses caractéristiques, ce territoire offre l'opportunité de proposer, là, un paysage urbain fort, qui n'engendre pas de nuisances vis-à-vis des riverains (ombres portées) et qui offre à la fois une nouvelle polarité urbaine au cœur de la métropole et un cadre de vie attractif. Des immeubles de grande hauteur 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^{ème} arrondissement.

Notre raisonnement est le suivant : bâtir de hauts immeubles et développer une forme urbaine compacte se justifient du point de vue environnemental. Nous préférons construire haut plutôt que construire loin. Cela permet également de créer de plus grands espaces de respiration au sol.

Liens entre Paris et Charenton

- *J'habite à Charenton dans le quartier du nouveau Bercy. On s'y sent à la fois isolés de Paris et de Charenton. Pour se rendre à Charenton, il faut emprunter la passerelle Valmy qui est longue, peu sécurisante et peu accessible du fait de sa hauteur, malgré l'escalator. Pour les*

poussettes et les familles, c'est difficilement praticable. Le projet ne présente pas d'aménagement de cette passerelle, j'en suis étonnée.

Stephen Barrett, équipe Rogers Stirk Harbour and Partners. Je partage votre diagnostic sur la passerelle. Pour remédier à ces difficultés, nous avons anticipé côté parisien des traversées plus larges et plus qualitatives, avec des lieux d'attentes. Nous sommes nous aussi confrontés au problème de la hauteur dès lors que nous souhaitons créer des passerelles surplombant les voies ferrées. Vu les dénivelés, il est préférable d'accéder à ces futures traversées par des ascenseurs. La création de rampes consommerait en effet beaucoup d'espace et celles-ci seraient difficiles d'accès.

- *Le projet s'appelle Bercy-Charenton, pourquoi personne ne représente la ville de Charenton-le-Pont ?*
- *Comment les équipements seront partagés avec Charenton ?*

Claude Pralraud, Directeur de l'urbanisme. Dans le cadre de la nouvelle mandature, la première réunion publique s'est tenue en présence du Maire de Charenton-le-Pont. Aujourd'hui, en termes de procédures d'urbanisme, on ne peut construire un projet commun avec Charenton, chaque commune ayant des procédures spécifiques à mener. Pour autant, nous travaillons conjointement et nous échangeons régulièrement. C'est l'un des enjeux de la métropole du Grand Paris que de construire des projets communs avec les villes voisines. Nous ne souhaitons toutefois pas attendre la création de la métropole pour lancer le projet.

Catherine Baratti-Elbaz, Maire du 12^{ème} arrondissement. Ce qu'on présente aujourd'hui n'engage que les élus parisiens. Le Maire de Charenton m'a interpellé sur la possibilité de partager le collège géré par le département de Paris. Cela pose des problèmes car on ne partage pas la même académie. Nous réfléchissons à la faisabilité de cette mutualisation et aux possibilités de partages entre différentes collectivités.

Aménagement et réversibilité de la Petite Ceinture

- *Ma question porte sur la petite ceinture. Vous parlez d'un linéaire maintenu. Un protocole a été signé entre la SNCF et la ville de Paris au sujet de sa réversibilité. Est-il prévu de reposer les voies ferrées entre les gares de Charenton et la Râpée Bercy ou seront-elles supprimées définitivement ? Je voudrais connaître les positions de la SNCF à ce sujet.*
- *Je m'adresse à la SNCF. La rénovation en cours de la gare d'Austerlitz est remarquable et la gare de Lyon est de plus en plus saturée. Or vous envisagez un aménagement réversible sur la liaison entre les deux gares par le pont National. Ne serait-il pas préférable de remettre tout de suite en fonction ce raccordement passant par le pont National et les tréfonds des immeubles construits en bordure de l'avenue de France ? Ces tréfonds ont été conçus précisément pour accueillir ce prolongement et sont en train d'être murés. C'est pourtant une portion de la petite ceinture qui pourrait être rapidement mise en service.*

Sébastien Roulot, SNCF Immobilier. La SNCF vient de signer un protocole qui prévoit de passer d'un usage extrêmement limité de la petite ceinture à un usage beaucoup plus large, avec une ouverture au public et un aménagement adapté. Mais, la SNCF a aussi fait le choix de préserver le long terme et

de rester propriétaire de cette infrastructure, de façon à pouvoir garantir une réversibilité potentielle vers un usage ferroviaire. Pour répondre à la deuxième question, il y a effectivement eu des réservations dans les tréfonds des immeubles de la Zone d'Aménagement Concerté Paris Rive Gauche pour permettre le passage des trains. Le projet de Bercy Charenton a justement permis de préciser les projets ferroviaires d'utilisation effective de ces réservations et de la petite ceinture sur le pont national.

- *J'habite à côté de la passerelle des Meuniers qui enjambe les voies de la Petite Ceinture, près du boulevard Poniatowski. La passerelle est régulièrement squattée par des tentes. J'ai cru comprendre que vous vouliez faire passer des trains sur cette voie mais je pense que vous allez avoir des problèmes. Il y a des gens qui passent les grilles et se promènent sur les voies, nous avons énormément de vols à causes de ça et les immeubles sont tagués. Cette passerelle qui mène au tram et au métro porte de Charenton est pourtant très empruntée. Cela fait 12 ans que j'habite ici et maintenant ça devient très dangereux.*

Sébastien Roulot, SNCF Immobilier. C'est précisément pour éviter les nuisances que vous évoquez que nous souhaitons faire évoluer le mode de gestion. La petite ceinture étant un secteur interdit au public, cela donne lieu à des squats et à des dégradations. L'un de nos objectifs est bien de sécuriser cet espace en le rendant accessible au public.

- *Comment se fera le franchissement de la rue Baron-Le-Roy si demain la petite ceinture retrouve un usage ferroviaire?*

Stephen Barrett, équipe Rogers Stirk Harbour and Partners. 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. Aujourd'hui, dans le Plan-Guide, on dévie la petite ceinture pour la connecter à la Seine au niveau inférieur mais on garde la capacité de connexion au réseau ferroviaire en viaduc. La mise en réseau du faisceau ferroviaire de la gare de Lyon et de la gare d'Austerlitz est un élément clé du projet. La petite ceinture, aménagée de manière réversible en promenade plantée dans le respect du protocole conclu entre la Ville et la SNCF, se greffera sur cette connexion.

Inscription du projet dans le contexte métropolitain

- [Fabien Benoit, élu de Charenton] *Dans quelle mesure le projet s'inscrit dans la métropole du Grand Paris ? Quels impacts financiers et décisionnels le Grand Paris aura-t-il sur Bercy Charenton ?*

Catherine Baratti-Elbaz, Maire du 12^{ème} arrondissement. Le calendrier évoqué ce soir n'est pas incompatible avec la métropole du Grand Paris et ses nouvelles compétences. Ce projet a pour vocation de recréer du lien entre Paris et les communes riveraines. Paris a toujours souhaité travailler avec les élus des communes riveraines pour l'aménagement des terrains limitrophes.

Stephen Barrett, équipe Rogers Stirk Harbour and Partners. Tout le projet est lié à la réflexion métropolitaine. Notre équipe réfléchit en dehors des limites administratives de Paris.

Autres

- *Si Paris obtient les Jeux Olympiques de 2024, est-ce que cela influera sur le projet ?*

Catherine Baratti-Elbaz, Maire du 12^{ème} arrondissement. La réponse à la candidature de Paris sera connue à l'été 2017. Toute la région sera concernée par les Jeux Olympiques mais les grandes lignes du projet Bercy-Charenton ne s'en trouveront pas modifiées.

- *Sur le site Léo Lagrange il y aura une crèche, une école primaire, une maternelle ?*

Catherine Baratti-Elbaz, Maire du 12^{ème} arrondissement. Sur le secteur Lagrange sont prévus une crèche, une bibliothèque et un collège. Les écoles seront plutôt situées sur la partie Bercy.

5. Conclusion

Catherine Baratti-Elbaz, Maire du 12^{ème} arrondissement. Merci à tous pour votre participation. N'hésitez pas à consulter la plateforme Bercy-Charenton.imaginons.paris, poser vos questions et consulter les documents mis à votre disposition. La prochaine étape est la délibération au conseil de Paris en juin qui rendra compte de cette concertation très large et très riche.