MAIRIE DE PARIS

mairie12.paris.fr

Projet d'aménagement

Paris 12e

Bercy Charenton

Compte-rendu de la réunion publique du 28 novembre 2011

état d'esprit

MAIRIE DE PARIS

BERCY-CHARENTON

RÉUNION PUBLIQUE DU 28 NOVEMBRE 2011

À la tribune :

Michèle BLUMENTHAL, Maire du 12ème arrondissement de Paris
Jean-Marie BRÉTILLON, Maire de Charenton-le-Pont
Anne HIDALGO, Première adjointe au Maire de Paris, chargée de l'Urbanisme et de l'Architecture
Pierre MANSAT, Adjoint au Maire de Paris chargé de Paris Métropole et des relations avec les collectivités territoriales d'Ile-de-France
Élisabeth BORNE, Directrice de l'Urbanisme, Ville de Paris

Stephen BARRETT, chef de projets, Rogers Stirk Harbour + Partners
Franck BOUTTÉ, Consultant développement durable, Franck Boutté Consultants
Anne-Laure CHARTOIRE, Directrice conseil, État d'Esprit
Jean LAMORT, Ingénieur, Ingérop
Antoine VIGER-KOHLER, Architecte, Trévelo & Viger-Kohler
Françoise SOUCHAY, Sous-directrice de l'Aménagement à la Direction de l'Urbanisme, Ville de Paris
Anne-Laure CHARTOIRE, Directrice conseil, État d'Esprit

Ouverture de la réunion publique à 19 h 05.

Michèle BLUMENTHAL, Maire du 12ème arrondissement, se réjouit du grand nombre de participants et annonce que cette réunion est l'occasion de présenter les conclusions sur le diagnostic du projet Bercy-Charenton.

Anne HIDALGO, Première adjointe au Maire de Paris, rappelle que cette concertation est une première : il est essentiel d'appréhender en amont, dès le diagnostic, la complexité de ce quartier et de partager les premières analyses, afin d'en tirer le meilleur profit pour une ville.

Jean-Marie BRÉTILLON, Maire de Charenton, souligne que l'histoire a longtemps séparé Paris et Bercy (fortifications, boulevards des Maréchaux, petite ceinture, périphérique). Tout en préservant la qualité de vie des habitants, la ville doit être repensée face à une demande croissante de logements en Île-de-France et avec des bâtiments de bureaux, des commerces, des équipements publics et des espaces verts. Les villes de Charenton et Paris ont travaillé ensemble au travers d' un comité de pilotage pour mener deux études, l'une sur la circulation et les transports ; l'autre sur le commerce et sur l'économie. : il faut maintenant travailler sur la route, le rail et le fleuve. La Ville de Charenton est disposée à lancer des projets ambitieux avec Paris : l'arrivée du T3, de la ligne M14, voire du métro-câble, sont les enjeux de demain.

Élisabeth BORNE, Directrice de l'Urbanisme à la Mairie de Paris précise le déroulement de la réunion :

- restitution de la première phase de concertation par Etat d'esprit ;
- présentation par l'équipe projet de sa vision du site à partir des enseignements du diagnostic et des échanges de la concertation ;
- propositions des premières grandes orientations d'aménagement de ce secteur.

1. Présentation du secteur Bercy-Charenton

Diffusion d'un film

Stephen BARRETT, Rogers Stirk Harbour & Partners, souligne que le projet s'inscrit dans un site qualifié d'impossible en raison des axes ferroviaires et routiers qui le scindent. Le programme de départ est ambitieux : 5 000 logements, l'équivalent en bureaux et le maintien d'une vocation logistique sur ce site, le tout, en préservant de nombreuses fonctionnalités ferroviaires (lieux de maintenance, estacade, raccordement sud..).

Les transports en commun existent déjà sur le site mais sont parfois inaccessibles. L'une des ambitions est de rendre perméable et accessible ce quartier à pied, en reliant les réseaux verts et en créant un maillage d'espaces ouverts.

Le projet doit prôner une approche durable au niveau social, économique et environnemental afin de favoriser l'aménagement d'un quartier équilibré, mixte,

dynamique, accessible à tous et ouvert sur les espaces verts et le reste de l'environnement urbain.

Le projet devra tisser des liens avec son environnement en franchissant certaines limites : l'A4, la Seine, le périphérique, le bâtiment Lumière, la petite ceinture, le cimetière Valmy. Actuellement, le périphérique est une frontière entre Bercy et Charenton ; la création de la rue Baron le Roy croisera le boulevard Poniatowski, colonne vertébrale du territoire, et permettra la connexion entre les « deux Bercy » ;

2. Restitution de la première phase de concertation

Anne-Laure CHARTOIRE, Directrice conseil chez État d'Esprit, présente une synthèse de la première phase de concertation articulée autour de trois temps importants en 2011: l'enquête qualitative d'avril, la réunion publique du 11 mai et la première session d'ateliers du 16 juin. Elle rappelle que le site Internet du projet est ouvert à tous ceux qui souhaitent partager leur avis.

Le diagnostic du site est fondé sur les interventions exprimées en réunion publique et en atelier. Les participants ont identifié les atouts et les faiblesses du site. Cinq caractéristiques majeures ont émergé.

1) Le quartier est largement défini par la présence des infrastructures ferroviaires et routières, perçues comme des sources de nuisances. Par ailleurs, elles réduisent les terrains disponibles, mais offrent de vastes zones ouvertes qui permettent l'accès à Paris et génèrent des emplois.
2) Bercy-Charenton a une position stratégique aux portes de Paris, mais les déplacements internes sont difficiles. Il faudrait développer des modes de transport plus doux que la voiture ou le bus, notamment pour les touristes, les piétons et les personnes à mobilité réduite.
3) Bercy-Charenton dispose d'un environnement naturel privilégié grâce à la proximité du parc de Bercy et du Bois de Vincennes. Toutefois, la présence de la Foire du Trône dans le Bois génère de nombreuses inquiétudes. La Seine, bien que difficile d'accès, offre un paysage naturel agréable et peut être un axe de transport de voyageurs ou de marchandises. Le fleuve reste néanmoins une barrière entre Ivry ou le 13ème arrondissement.
4) Bercy-Charenton est un quartier d'histoire à réinvestir et le Bastion n° 1 est largement cité comme un lieu à préserver.
5) Les quartiers voisins sont plus ou moins appréciés. La proximité du centre commercial de Bercy 2 est globalement appréciée, mais son architecture très introvertie déplaît. Par ailleurs, le quartier est difficile d'accès. Bercy Village est perçu comme un quartier de loisirs, mais il manque de logements sociaux et de facilités pour les habitants et les touristes (commerces de bouche, parkings, etc.) La rue de Charenton est globalement appréciée pour ses commerces de proximité et la présence du métro et bientôt du tramway. Le centre sportif Léo Lagrange est très apprécié.

Les participants ont également réfléchi aux principes qui font d'un quartier un quartier durable, mixte ou de liaison. Bien que les participants aient conscience que toutes leurs attentes ne pourront être comblées, six grands principes ont été retenus.

1) La gestion responsable de l'environnement : réduire et optimiser les déchets, engager une réflexion sur l'énergie, gérer les nuisances sonores ainsi que la pollution atmosphérique et visuelle créée par les infrastructures existantes
2) L'accessibilité à tous en termes de prix de logement ; l'aspect intergénérationnel ; la diversité d'activités économiques dans tout le quartier.
3) La facilité d'accès et la liaison avec les quartiers voisins et Paris ; des moyens de transport en commun multiples, interconnectés et des modes de déplacement doux ; l'équilibre entre le ferroviaire et la route et la préservation du fret ferroviaire et/ou fluvial dans un objectif de développement durable.
4) Le dynamisme grâce aux activités économiques, aux lieux de sociabilité, aux lieux culturels et aux équipements publics.
5) L'aspect humain avec des immeubles de hauteur limitée et des éléments d'architecture bien repérables.
6) Le confort et l'ouverture sur des espaces verts.

Échanges avec la salle

Un participant demande si des points divergents sont apparus entre les différents groupes de travail. **Stephen BARRETT** répond que le diagnostic des participants est cohérent avec celui réalisé par l'équipe de maîtrise d'œuvre.

Laure LAHAYE, Conseillère du quartier Bercy, indique que les habitants souhaitent davantage de commerces de proximité, mais qu'ils attendent une meilleure concurrence des prix. C'est la raison pour laquelle nombreux sont ceux qui souhaiteraient accéder plus facilement au centre commercial. Dans le même sens, **Fabrice PIAULT**, Association Tam-Tam, s'étonne que les conclusions présentent la volonté de privilégier le commerce de proximité par rapport aux grands centres commerciaux et de limiter les hauteurs architecturales. Rien de cela n'était apparu dans les phases préparatoires et il semble que le projet vise surtout à attirer des clients vers Bercy 2. **Élisabeth BORNE**, Directrice de l'Urbanisme à la Mairie de Paris, souligne que l'heure n'est pas aux propositions sur l'offre commerciale ou les formes urbaines : elles seront abordées dans les prochaines phases de concertation.

3. Les enseignements du diagnostic et les enjeux du Plan Guide

Stephen BARRETT rappelle que le diagnostic a permis de définir un cadre évolutif et durable, fondé sur les attentes de toutes les parties prenantes.

Le projet doit intégrer les besoins en déplacement des futurs résidents mais aussi des gens qui « passent » ou qui travaillent sur le site.

Une exigence du projet est d'améliorer la desserte du quartier en termes de facilité de circulation, de franchissement et de temps. Les transports en commun desservent bien le site, mais leur accès reste difficile : il faut les mettre en réseau pour favoriser une vraie mobilité. Il s'agit aussi de créer un espace public continu, accessible aux piétons et aux personnes à mobilité réduite, entre Bercy Village et Charenton. Le

projet de la rue Baron le Roy aura cette ambition, comme celui de faire passer une voie piétonne dans le bâtiment Lumière. De même, le franchissement des voies ferrées doit se penser en termes d'usages, de sécurité, d'esthétique, et de financement.

Le site actuel est en grande partie inhabité et les changements qui interviendront ne pourront être que positifs, notamment en termes d'aménagement ferroviaire. Sur ce territoire qualifié d' « impossible », il sera nécessaire de générer des recettes la valeur pour réaliser sa transformation. Pour des raisons techniques, urbanistiques et financières, il semble nécessaire de privilégier l'aménagement sur les emprises en pleine terre (pas de constructions au-dessus des voies).

Ainsi, il conviendrait d'élargir le périmètre d'intervention afin de rendre cohérent le schéma urbain sur une bande longeant les voies ferrés (« les berges ferroviaires ») et d'augmenter les emprises au sol disponibles.

En outre, il faudra intégrer dans le projet les grands services urbains : centres de tri, gare de fret, etc.) . Ces grands services consomment de grandes emprises au sol et limitent la juxtaposition de certains programmes, du fait des contraintes règlementaires. Un transport fluvial des déchets pourrait être envisagé.

L'élément vert et l'espace sont des atouts, notamment avec le projet de liaison entre le parc de Bercy et le Bois de Vincennes, mais aussi avec l'accès aux berges de la Seine. Il est possible d'imaginer un lien entre le franchissement des voies ferrées et l'implantation d'espaces verts. Par ailleurs, il faut réinventer le regard porté sur les voies ferrées qui sont des grands espaces vides au sein de la densité urbaine.

Échanges avec la salle

Gérard PICHARD souligne que la question du financement devra être rapidement évoquée. D'autres partenaires devront être sollicités au niveau régional, national et européen. Par ailleurs, le fret doit être pensé en dehors des activités actuelles de la SNCF afin de répondre aux besoins futurs. En outre, l'implantation d'immeubles de bureaux ne suffira pas à faire reculer le chômage : il faut favoriser la réindustrialisation urbaine dans le cadre de l'innovation. **Anne HIDALGO** indique que Paris investit beaucoup pour favoriser la recherche et les projets générateurs d'emploi. L'Etat diminue les dotations aux collectivités locales et il est prévu de trouver d'autres financements et de nouveaux partenaires, publics ou privés. Il est également nécessaire d'imaginer le développement économique du site avec l'artisanat et l'industrie, dans une volonté d'innovation et de renouvellement.

Gérard PICHARD s'étonne que certaines activités aient disparu, parce que trop bruyantes, alors qu'il serait possible de les implanter à proximité des voies ferrées. **Thierry AUDUREAU**, Conseil de quartier de Bercy, demande des informations sur la Rapée inférieure. **Stephen BARRETT** indique qu'une « nouvelle Rapée inférieure » est prévue et que la localisation de fonctions bruyantes à côté de bruits existants sera une logique forte intégrée dans le projet.

Gérard PICHARD évoque la situation des employés de Géodis menacés de déplacement. **Michel DEGOUYS**, Délégué syndical CGT de Seine Express, indique que Géodis travaille sur un projet de véhicules électriques « distripolis » qui livreront les marchandises dans les commerces de proximités. Il demande s'il est prévu de travailler en lien avec Géodis. **Anne HIDALGO** affirme que le projet ne sera pas l'occasion de supprimer des emplois. **Élisabeth BORNE** répond que le projet prévoit une logistique tournée vers le fleuve ou le fer, plutôt que vers la route. Des débats sont à poursuivre avec Géodis et aucune conclusion ne peut être faite à ce stade.

Une résidente du quartier demande s'il sera possible de réaménager le terrain avec RFF si la SNCF développe de nouvelles structures et les adapte à un projet plus ambitieux d'ici 2020 ou 2050. **Anne HIDALGO** indique que des pans entiers de la petite ceinture seront transformés dans le cadre de la ceinture verte. Il s'agit à la fois de valoriser le patrimoine ferroviaire et d'encourager la biodiversité. **Élisabeth BORNE** ajoute que la SNCF et RFF détiennent le foncier sur cette zone et qu'ils seront deux partenaires essentiels du projet.

Un habitant de l'îlot Corbineau s'enquiert de la date de livraison du projet. **Anne HIDALGO** rappelle qu'il est trop tôt pour annoncer une telle date : le processus est encore à la phase diagnostic.

Un participant s'enquiert du transfert de la Foire du Trône et estime ce projet incompatible, notamment en termes financiers. **Une autre habitante** du quartier demande si le projet intègre une composante culturelle. **Stephen BARRETT** assure que la culture aura sa place dans le site.

Michel ROUSSELOT, Conseil de quartier de Bercy, suggère de réduire les ambitions d'expansion et de tenir compte des contraintes de voisinage en réduisant les emprises. Par ailleurs, il souligne que le projet d'estacade entre la Gare de Lyon et la Gare d'Austerlitz, tel qu'il est dessiné, compromet de nombreuses orientations du projet. **Stephen BARRETT** indique que les emprises au sol et les ambitions seront liées à un seuil minimum de surfaces construites qu'il faut atteindre pour générer de la valeur et un équilibre financier. Par ailleurs, l'estacade est un projet porté par les entreprises ferroviaires qui prend en compte des fonctionnalités ferroviaires, avec son propre calendrier.

Un habitant du quartier, s'enquiert de la signification de la zone rouge sur les zones constructibles le long des voies de la SNCF. **Stephen BARRETT** répond que le quartier a été imaginé dans son rôle métropolitain le long de l'axe transcommunal et transpériphérique.

Une participante demande si des études ont été réalisées pour justifier la connexion du centre de tri à la voie d'eau **Stephen BARRETT** répond que le fluvial est plus durable et flexible que le fer ou la route, surtout pour les grands volumes, d'autant plus que les déchets sont acheminés jusqu'à Rouen : il existe donc une logique de connexion par le fleuve. **Anne HIDALGO** ajoute que le projet Bercy-Charenton est compatible avec les fonctions industrielles de la Seine, qu'il s'agisse du déchargement de marchandises pour alimenter les commerces ou acheminer des déchets.

Une participante s'étonne de l'absence de réactions négatives à l'évocation du centre de tri. **René FRAYSSE**, habitant du quartier de Bercy 2 à Charenton, s'interroge sur la localisation du centre de tri. Par ailleurs, au vu de l'abondance des déchets envoyés par les communes du Val-de-Marne, il semble que le transport par péniche ne suffira pas. Or le trafic par camions, même propres, accentuera la pollution atmosphérique du fait des engorgements de circulation. Au lieu de mettre en place un centre régional de tri alimenté par de nombreuses communes, il propose de créer de petits centres de tri ou d'installer le centre dans l'usine d'incinération d'Ivry Paris 13 qui réduira prochainement son tonnage. **Anne HIDALGO** répond qu'un centre de tri n'est pas nécessairement un bâtiment sale et n'est pas une déchetterie : celui du 15ème est reconnu pour sa beauté et sa propreté. **Michèle BLUMENTHAL** ajoute que les projets de centres de tri (15ème arrondissement, Batignolles et 12ème arrondissement) seront de petits centres parisiens. Toutefois, l'idéal serait de ne rien jeter et une réflexion sur la réduction des déchets est en cours avec le Syctom.

Un habitant du quartier demande quelles sont les hauteurs d'immeubles envisagées. Il suggère de consulter les habitants sur le fait de gagner des espaces verts en installant des tours. **Une participante** souhaite que la hauteur des immeubles soit limitée afin de préserver la qualité de vie et l'environnement. Par ailleurs, au vu de la crise immobilière, il n'est pas rassurant de s'en tenir à la question de la rentabilité par le foncier. **Anne HIDALGO** rappelle que le processus est au stade du diagnostic et qu'il est trop tôt pour imposer des limites de hauteur. Toutefois, le PLU impose certaines normes et le maître d'œuvre s'attache à respecter le Plan Climat, la beauté architecturale de Paris et la qualité de vie des habitants. **Jean-Marie BRÉTILLON** souligne qu'il faudra construire des immeubles de grande hauteur : il ne s'agit pas d'atteindre la rentabilité, mais l'équilibre financier.

Un habitant du quartier, souligne qu'il ne sera pas possible de regagner l'intégralité du parc de Bercy, mais il faut s'efforcer de créer des espaces publics qui donnent vue sur la Seine et sur le lointain. Par ailleurs, si la réalisation de dalles pour construire au-dessus des voies ferrées est impossible, il faudrait étudier la possibilité de construire des ponts bâtis. **Stephen BARRETT** assure que le principe d'espaces verts ouverts sur la Seine avec des vues dégagées fait partie des réflexions. Par ailleurs, l'hypothèse des ponts bâtis fait partie des hypothèses de travail même si pour des raisons techniques et sécuritaires cela semble difficile.

Un étudiant à Paris X, Nanterrien, demande si les logements sociaux annoncés seront véritablement ouverts à la population présente ou si celle-ci sera déplacée. Par ailleurs, il est à craindre que le coût des nouveaux logements soit plus élevé que celui qui est actuellement pratiqué. **Anne HIDALGO** répond qu'il n'existe pas de logements sur le site. Bercy Charenton est un site en construction, donc aucune démolition ou réhabilitation de logements n'est prévue. Par ailleurs, le projet prévoit 50 % de logements sociaux et 50 % de logements privés y compris des loyers maîtrisés.

4. Les prochaines étapes de la concertation

Anne-Laure CHARTOIRE invite les participants à s'inscrire aux étapes de la deuxième phase de la concertation : une promenade urbaine pour présenter le site, la deuxième session d'ateliers de travail et la réunion publique de clôture de la deuxième phase de concertation. Au cours de l'année 2012, il est prévu de travailler avec les scolaires sur ce projet d'aménagement. Par ailleurs, une exposition itinérante présentera le projet.

Fin de la réunion publique à 21 h 10.