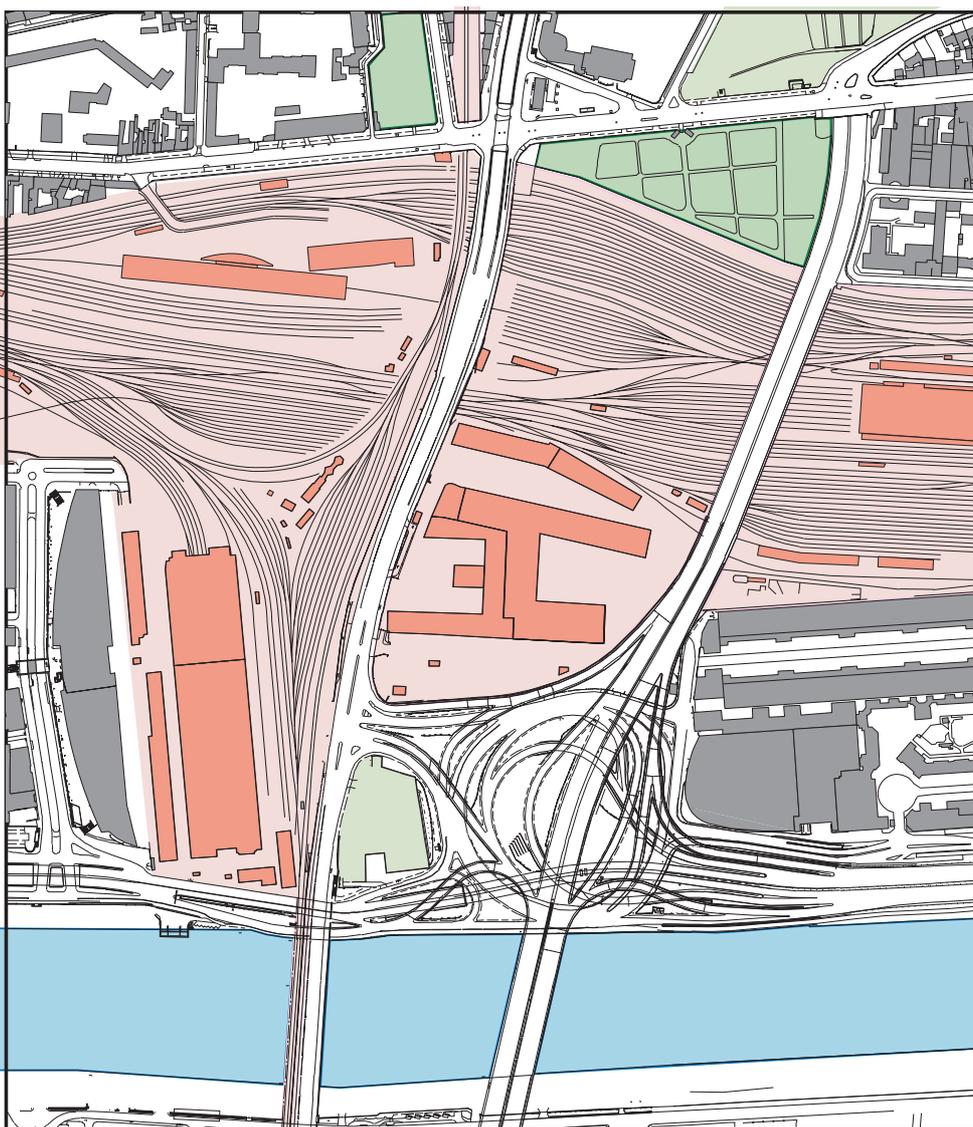


P A R I S S U D - E S T

B E R C Y C H A R E N T O N

L E C H A Î N O N M A N Q U A N T

O r i e n t a t i o n s d ' a m é n a g e m e n t



SOMMAIRE

Préambule	4
Introduction	6
Analyse du territoire	
Un territoire stratégique	8
Le site de projet	10
La topographie	11
L'histoire	12
La problématique de l'aménagement	14
Les enjeux urbains	
Le Plan Local d'Urbanisme	16
La question de l'échangeur	18
Le déplacement de la foire du trône	20
Les projets d'infrastructures à l'étude et opérationnels	
Le tramway T3	22
Le RER D	23
La logistique ferrée	23
La virgule SNCF	24
Le prolongement de la rue du Baron Le Roy	25
L'ouverture de la petite ceinture à la promenade plantée	26
Les différents scénarios étudiés	28
Une première proposition	30
Objectifs d'aménagement	32
La question des immeubles de grandes hauteurs	
La consultation Bercy-Poniatowski	36
Le projet Michelin et associés	38
Le projet Barthélémy-Grino	38
Le projet Feichtinger et associés	38
Le projet Vasconi et associés	38
Une proposition d'aménagement développée	40
Organisation urbaine	42
Constructibilité	46
Schéma d'orientations	48
Conclusion	50

PRÉAMBULE

A l'intérieur de la capitale, le faisceau ferré du réseau Sud Est se développe depuis la Gare de Lyon jusqu'à la limite communale, il se continue au delà, sur la ville de Charenton le Pont en se resserrant progressivement avant de franchir la Marne. Sur Paris, il représente une longueur de 2,5km une emprise de 72ha.

Au fil du temps, les deux villes se sont développées sur ses bords en densifiant leurs tissus bâtis et actuellement le tracé ferré apparaît comme une importante coupure urbaine entre les différents quartiers qui l'entourent.

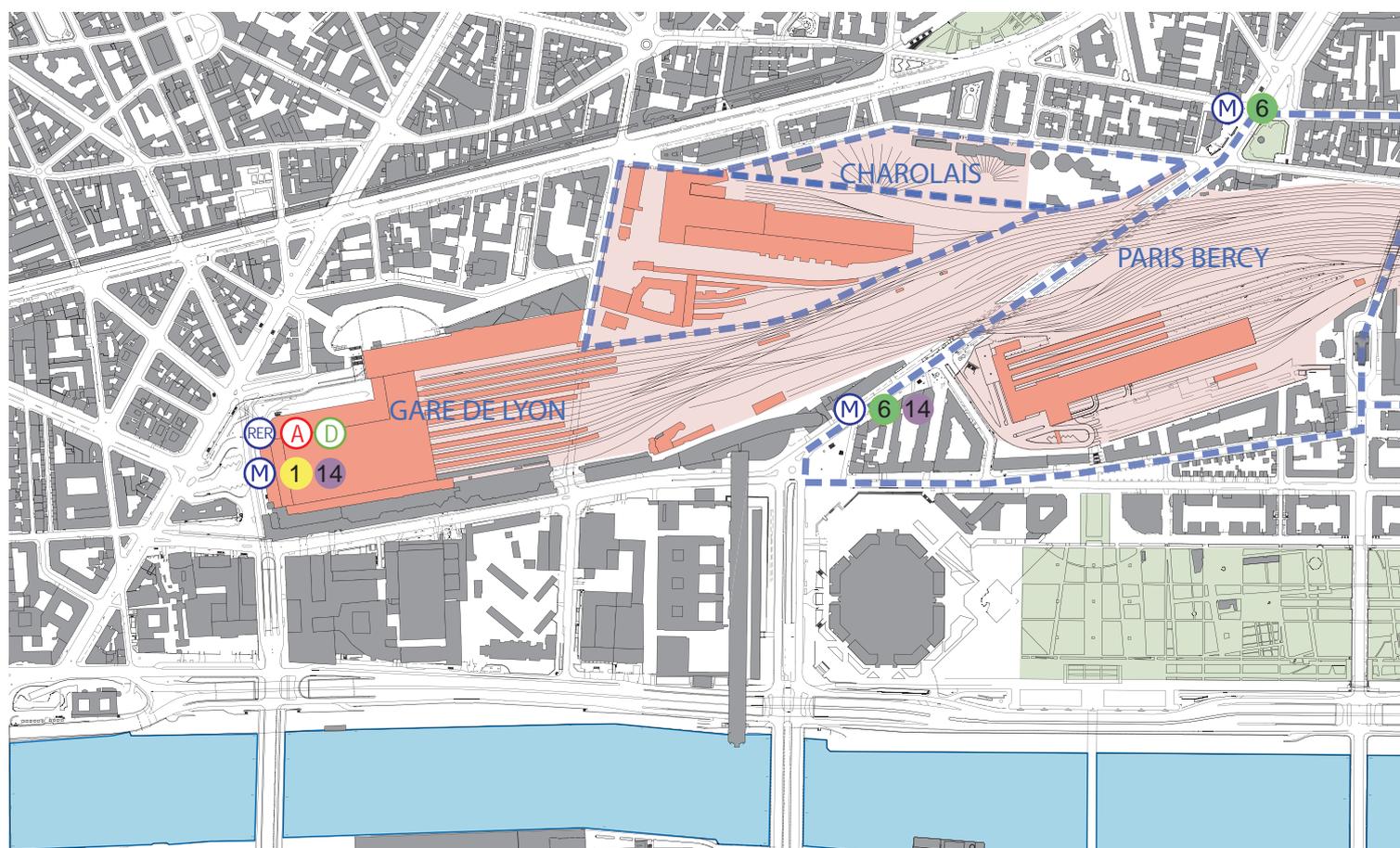
Depuis plusieurs années une réflexion conjointe est menée par la SNCF, RFF et les deux villes de Paris et Charenton-le-Pont sur la restructuration du plateau ferroviaire de la gare de Lyon et des territoires qui l'entourent pour répondre

à la demande croissante de transport ferré (Transport de voyageurs, implantation de gare de fret, développement des transports en commun).

Déjà à Paris, plusieurs aménagements ont été réalisés récemment ou sont programmés ou à l'étude sur différents secteurs du faisceau ferré :

- **le secteur Charolais** où une opération d'aménagement composée de logements, d'activités et d'équipements de proximité s'implante le long de la rue du Charolais ;

- **le secteur de la gare de Bercy** où la SNCF et RFF projettent d'implanter une gare voyageur à grande capacité ;



- **le secteur de la halle Gabriel Lamé** où un prolongement de la ZAC de Bercy accueille déjà une école et une voie publique qui seront complétées par d'autres programmes tandis que la halle a été récemment réorganisée afin d'accueillir les activités de fret liées à une grande surface commerciale (Monoprix) ;

- **enfin le secteur Bercy-Charenton**, le plus important de tous par son étendue et sa localisation et qui est le sujet de la présente étude.

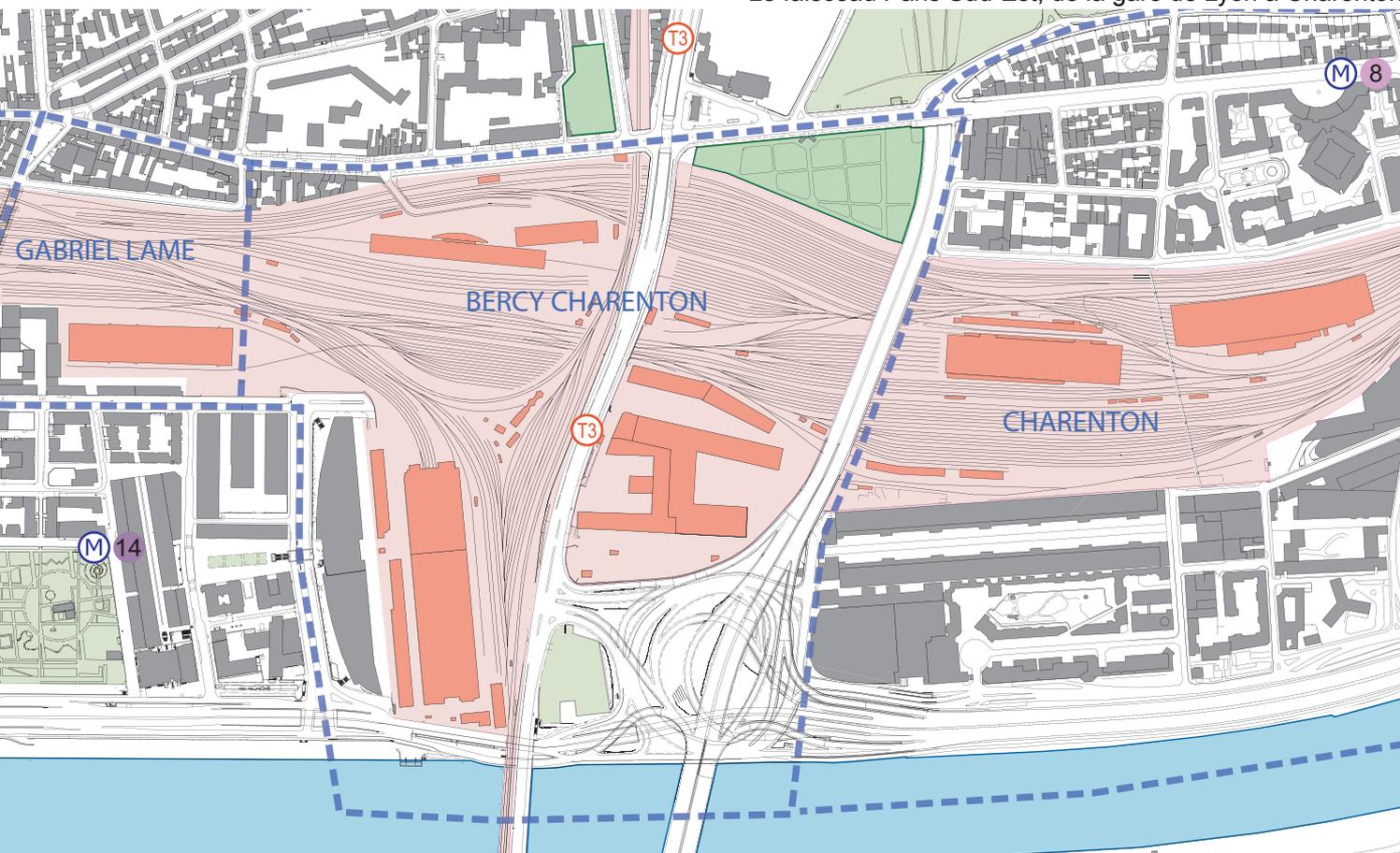
Ce secteur, déjà identifié dans le PLU comme territoire de projet, a constitué le point de départ de la définition d'un périmètre plus vaste qui s'est élargi au fur et à mesure des études et s'est étendu par dessus le faisceau ferroviaire. Celles-ci e d'abord engagées sur des questions très lo-

cales ont montré qu'un projet ambitieux ne trouverait sa pertinence que dans une approche globale sur l'ensemble du faisceau.

La réflexion sur ce territoire doit être l'occasion de porter un regard nouveau sur ses potentialités urbaines importantes dans le cadre d'une reconquête par la ville.

C'est donc dans cette optique que doit être regardé ce travail auquel devront s'adjoindre des études parallèles sur des secteurs qui, traités en cohérence, formeront le grand projet de Paris Sud Est.

Le faisceau Paris Sud-Est, de la gare de Lyon à Charenton



INTRODUCTION

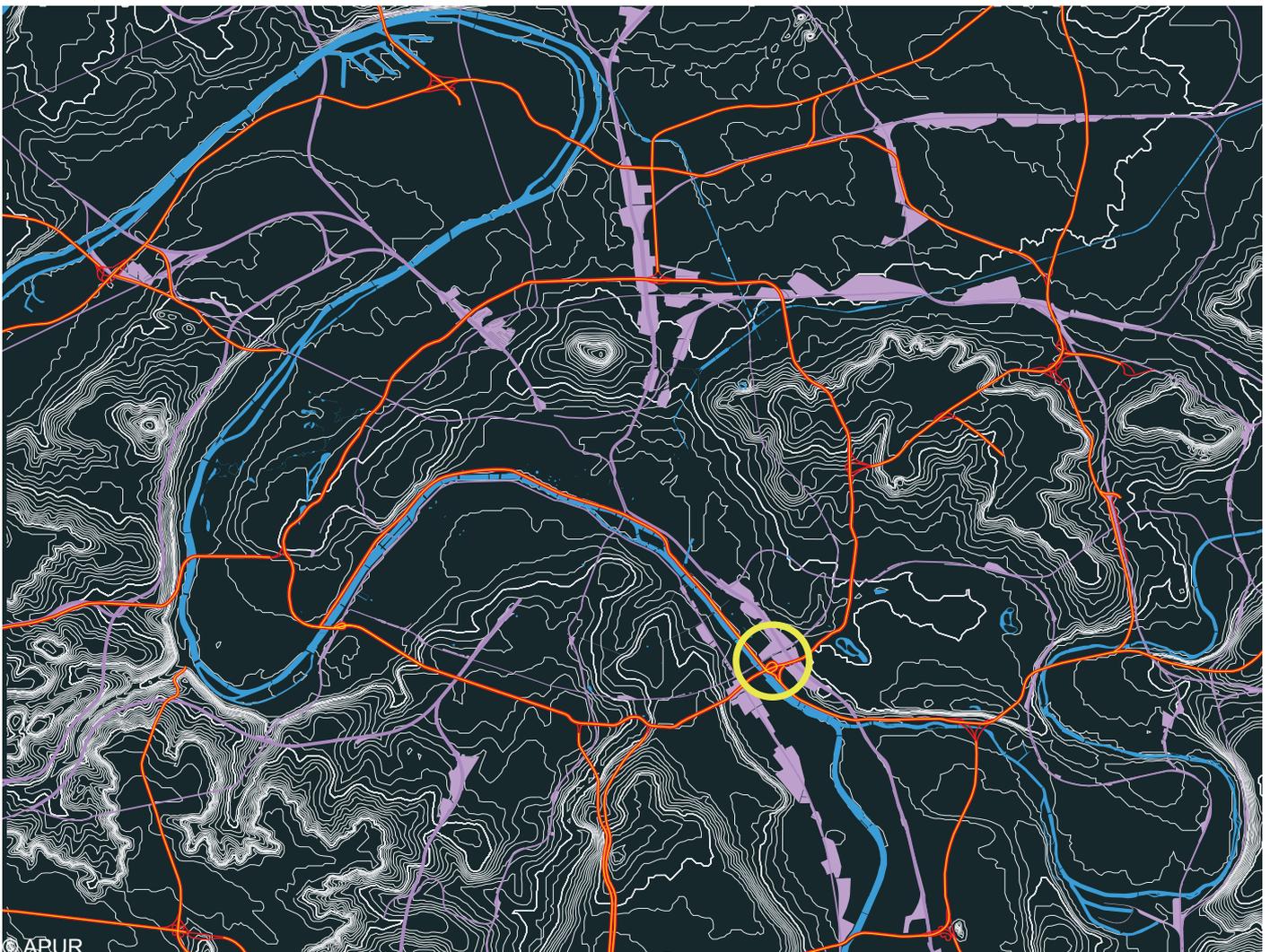
Bercy, Charenton, à la recherche du chaînon manquant

La réalisation du quartier de Bercy a débuté à la fin des années soixante-dix avec la construction du Palais Omnisports et s'est achevée en 2005 avec l'édification de la dernière opération de logements située sur le front de parc face à la cour Saint-Émilien.

D'un territoire enclavé, peu connu des parisiens, utilisé comme entrepôts de vin et zone de service de la Ville, Bercy est devenu un centre urbain puissant et reconnu, un quartier à part entière de la Capitale, un de ses hauts lieux qui jouit d'une renommée nationale et internationale. Bien relié à Paris au Nord et à l'Ouest, le quartier a encore des difficultés de communication avec le reste de son arrondissement à cause du plateau des voies ferrées qui le surplombe tandis qu'il est stoppé net sur sa partie sud par la gare de la Rapée

qui lui interdit tout débouché sur le boulevard Poniatowski. De l'autre côté du boulevard périphérique et sur la même rive de Seine, un nouveau quartier a vu le jour sur la commune de Charenton à partir des années quatre-vingt, celui de Bercy 2. Il est composé de logements, de bureaux, d'équipements sportifs et culturels, d'un hôtel, d'entrepôts et d'un centre commercial important. Il occupe l'emprise des anciens Magasins Généraux. Bien relié au centre de la commune sur sa partie sud, le quartier présente lui aussi des difficultés de communication avec les quartiers situés près du bois de Vincennes à cause du même plateau ferré et il est stoppé net sur sa partie nord, au droit de sa limite communale, par l'échangeur de Bercy qui empêche l'accès au boulevard Poniatowski.

Ainsi, ces deux quartiers, pourtant distants de seulement



500 mètres l'un de l'autre, n'entretiennent aucune relation urbaine et s'ignorent mutuellement.

L'espace qui les sépare est actuellement un non lieu urbain, un vide entouré de ville. Pourtant ce territoire jouit d'une situation exceptionnelle car, avec la rive gauche qui lui fait face, il constitue la porte fluviale amont de Paris et reste le dernier site parisien de grande ampleur à aménager en bord de Seine.

Il est le chaînon manquant entre Paris et Seine-amont, la condition d'une synergie urbaine entre Paris et toutes les communes qui se développent le long de la Seine et de la Marne.

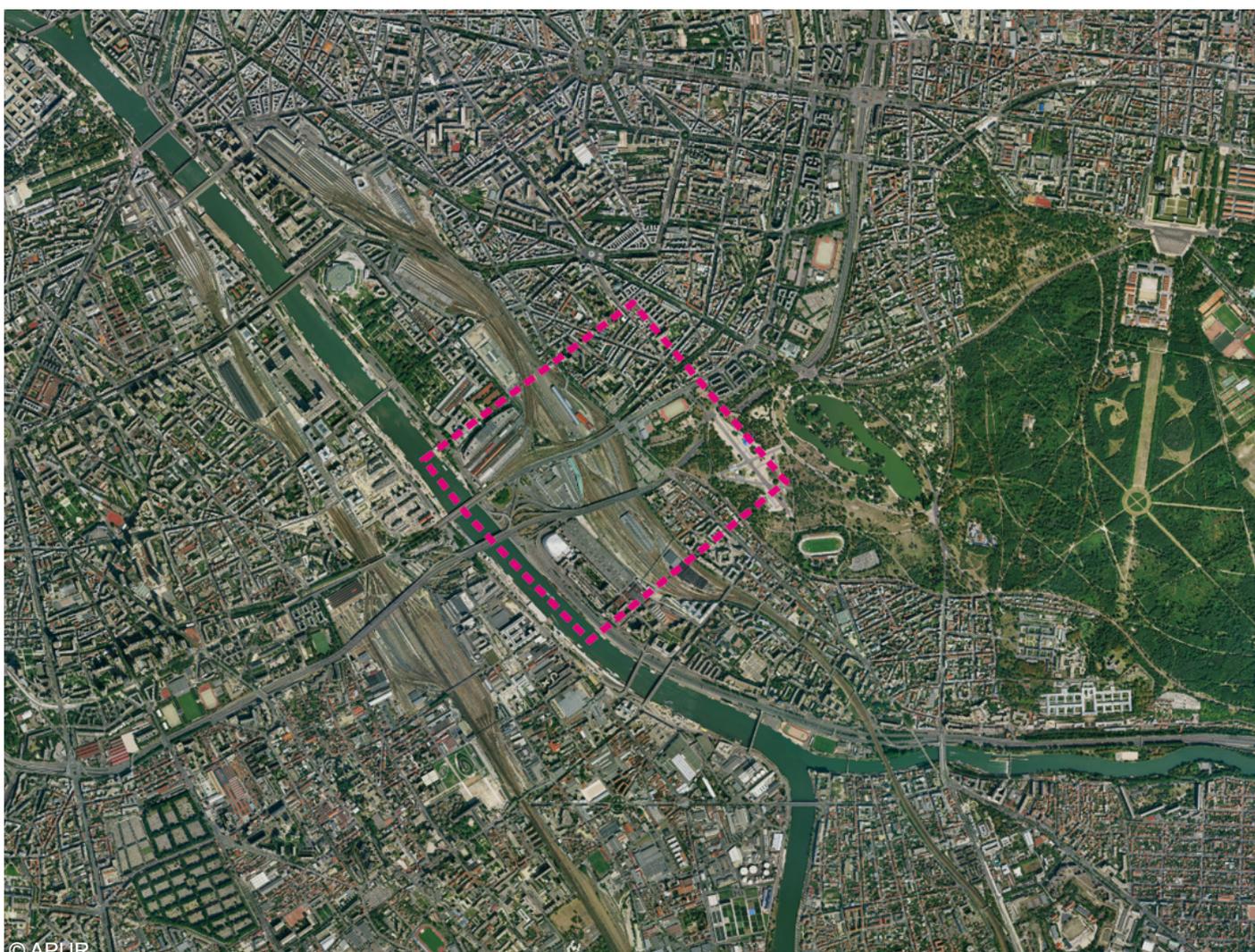
Il est donc urgent de le prendre en compte et d'en proposer un aménagement à l'échelle du lieu et des territoires qui l'entourent.

Un territoire stratégique à l'interface entre deux communes

C'est un territoire « d'entre deux » dans le sens où il est compris à la fois entre deux communes, Paris et Charenton, et entre deux lieux, le Bois de Vincennes et la Seine.

Il représente une emprise au sol d'une soixantaine d'hectares dont environ 50 hectares sont situés sur Paris et 10 hectares sur Charenton-le-Pont.

Quel est ce territoire, comment s'est-il constitué et quelles sont ses potentialités ?



© APUR

© InterAtlas-Apur



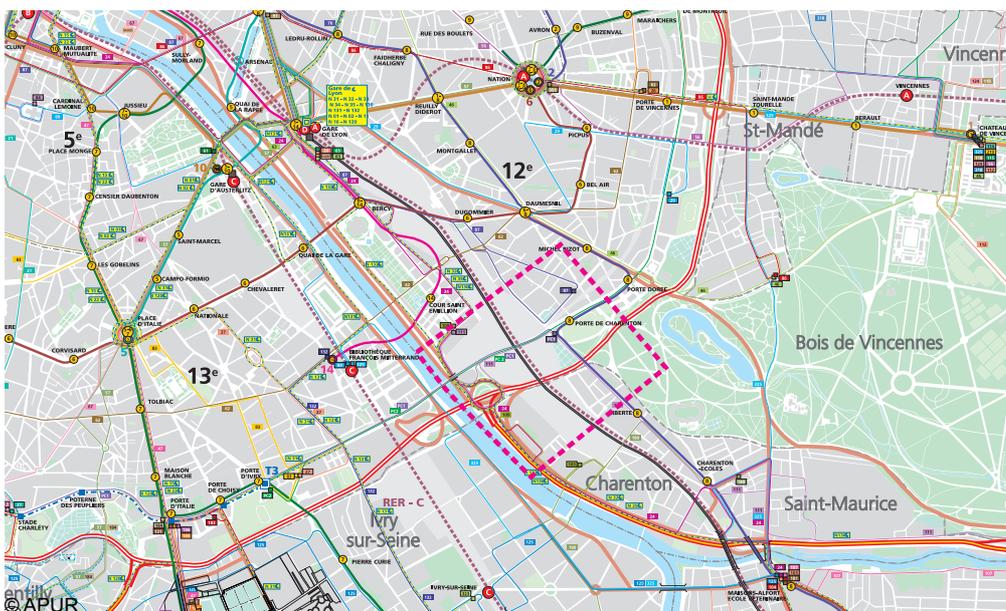
Densité de population en 1999

Habitants à l'hectare

- moins de 50
- de 50 à 100
- de 100 à 200
- de 200 à 500
- de 500 à 800
- plus de 800
- espaces verts et sportifs
- zones industrielles
- mairies
- cimetières

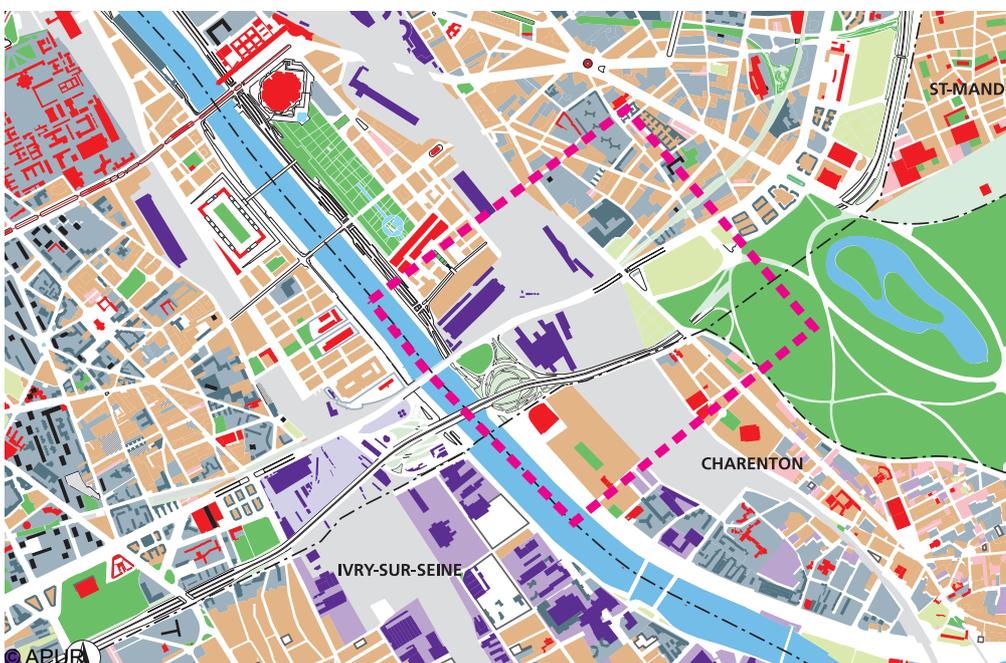
Transports

- métro
- RER
- tramway
- chemin de fer
- gares SNCF
- stations RATP
- gares RER
- gares de tramway



Transports en commun

- RER
- SNCF
- ligne métro
- tramway
- ligne bus
- ligne bus de nuit
- Orly bus
- Roissy bus
- boulevard périphérique
- autoroute
- route principale



Cadre urbain

Composantes du paysage

- équipements et édifices remarquables
- bâtiments de 13 étages et plus
- plantations d'alignement
- bois, parcs et jardins publics
- talus de grandes infrastructures
- cimetières, terrains de sport, espaces libres
- faisceaux ferroviaires
- espaces vacants

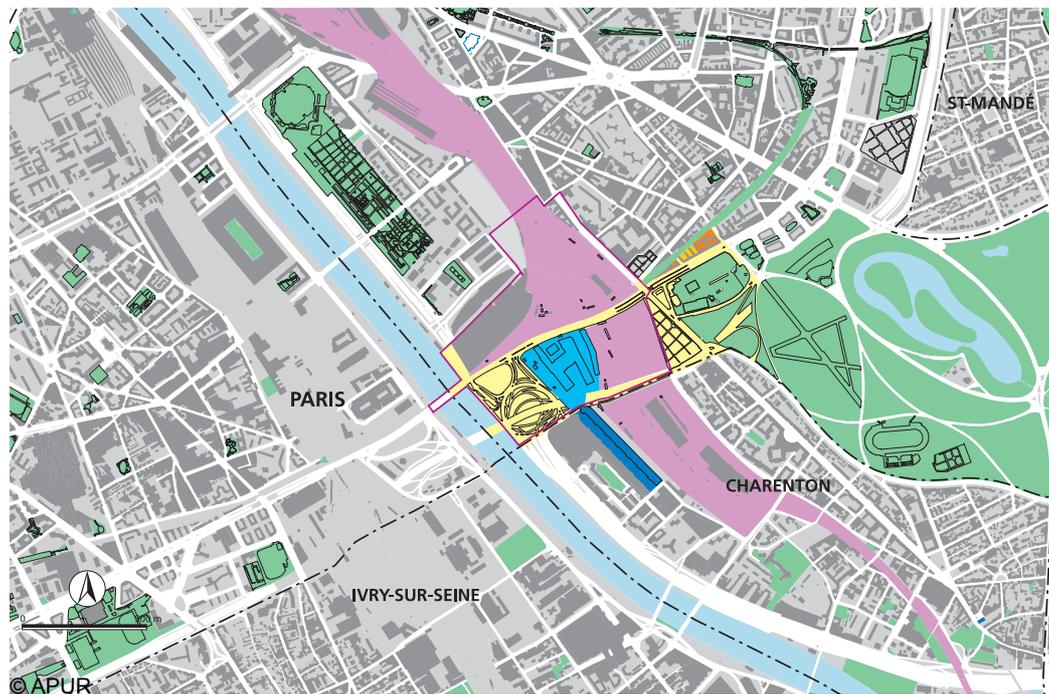
Le tissu urbain

- tissus continus
- tissus discontinus
- grandes emprises d'activités
- tissu à dominante pavillonnaire
- limites communales et d'arrondissements

ANALYSE

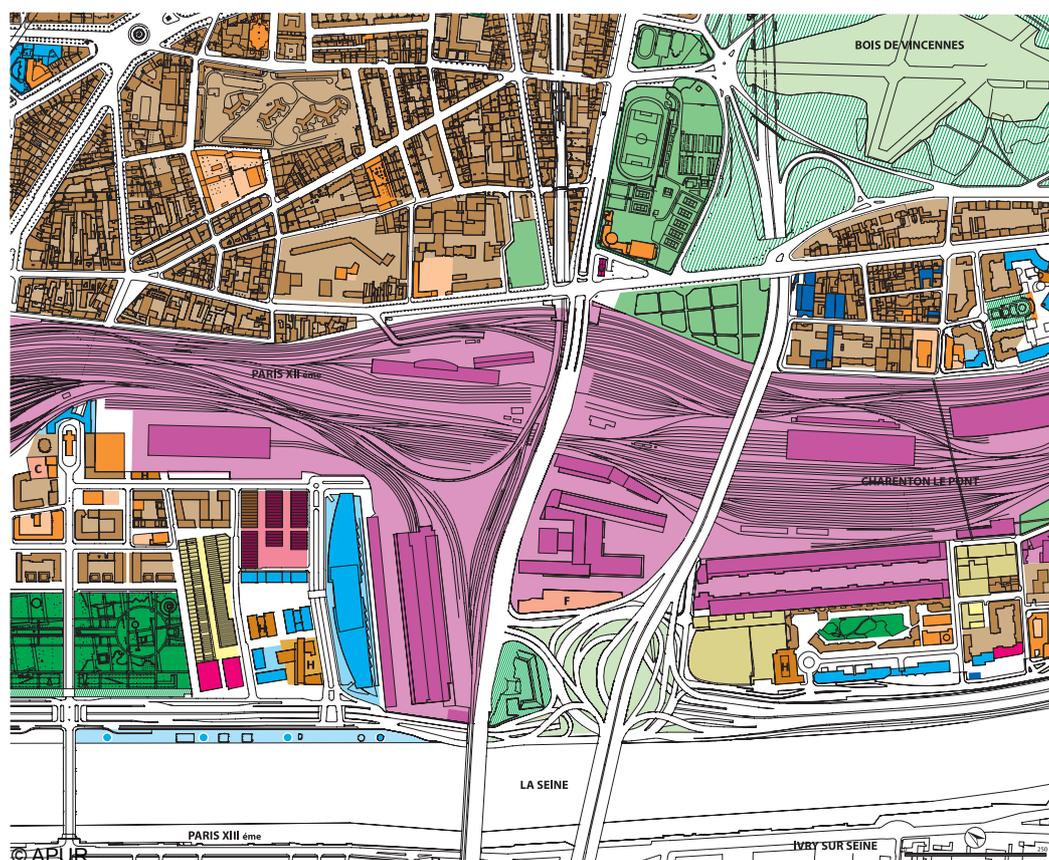
Propriétés foncières

- privé
- bailleur social
- ville de Paris
- RFF / SNCF
- SNEF
- Goldman-Sachs
- Territoire de projet



Occupations dominantes du sol

- logement
- activité tertiaire
- activité administrative
- activité portuaire
- commerce
- entrepôt
- H hôtel de tourisme
- équipement d'intérêt local (+lieu de culte selon)
- équipement d'intérêt global
- jardin public clôturé
- jardin public non clôturé
- cimetière
- terrain de sport
- espaces et talus paysagers non accessibles
- C caserne
- G gare (ferroviaire ou routière)
- F fourrière



Le site de projet

Il fait partie du vaste plateau ferré de la gare de Lyon.

Sur Paris, il est délimité par :

- la rue de Charenton et le cimetière de Valmy,
- la limite communale avec la commune de Charenton,
- la Seine,
- le quartier de Bercy (à partir de l'arrière de l'immeuble Lumière) et la gare Gabriel Lamé.

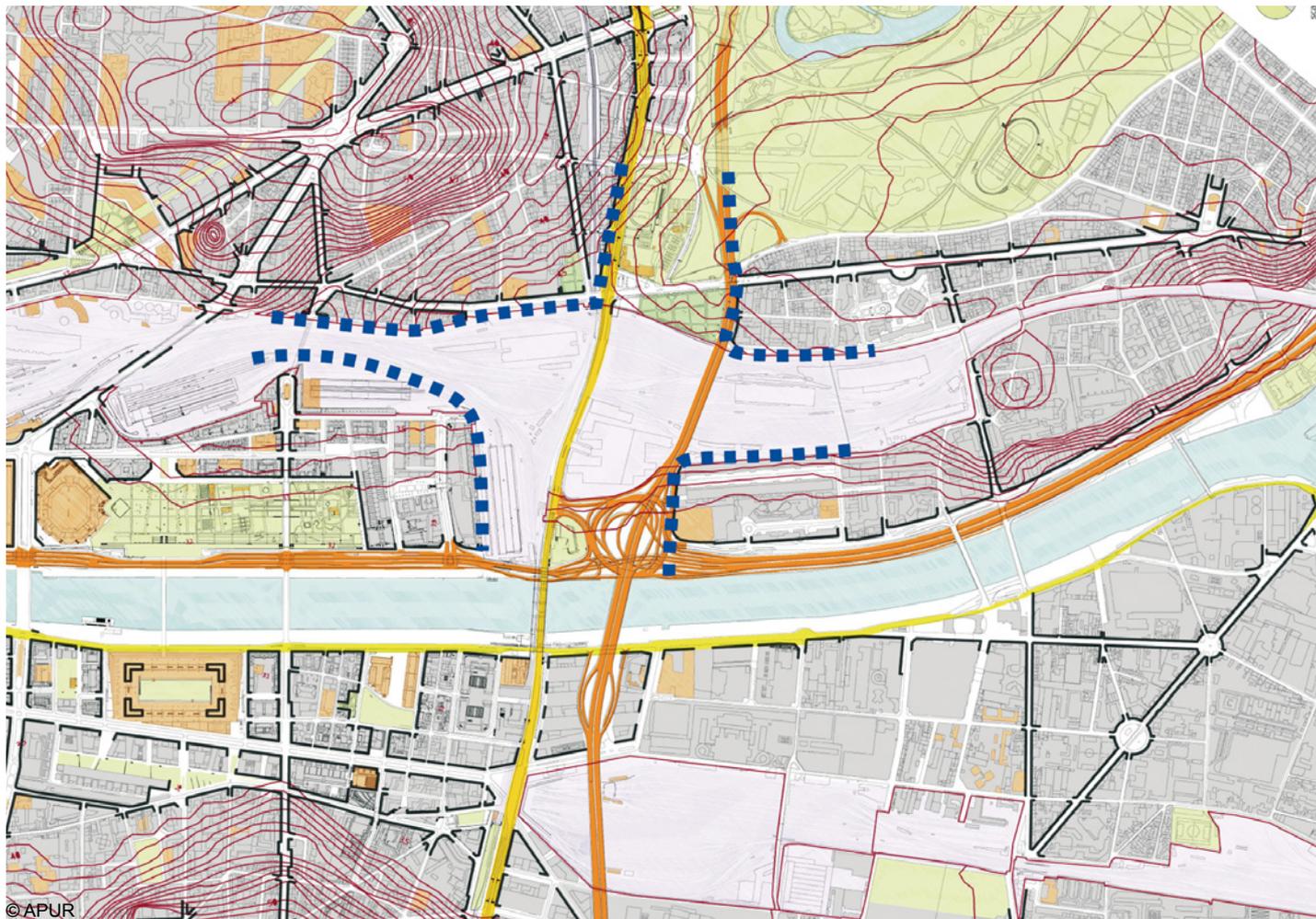
Il représente une emprise d'environ 50 hectares.

Sur Charenton-le-Pont, il se prolonge sur la partie Nord du quartier de Bercy 2 jusqu'à la rue de l'Entrepôt et s'arrête rue de la Liberté. Sur Paris, l'ensemble des emprises du projet se subdivise en deux grands domaines :

- le domaine ferroviaire constitué par les emprises ferrées SNCF, RFF et le terrain SNEF (6,3 ha).

- le domaine public constitué par l'ensemble des voies. Il appartient presque en totalité à la ville de Paris (rues, boulevards, échangeurs...). Seuls, en bord de Seine, l'arrivée de l'autoroute A4 et ses accès appartiennent à l'État.

A Charenton, on retrouve les deux domaines précédents ainsi que quelques propriétés privées dont la principale est constituée par le terrain d'activités, propriété de Goldman Sachs, qui représente une emprise de 4,5 hectares.



La topographie

Le site est la terminaison sur la Seine du versant sud de la colline de Belleville. À Paris la rue de Charenton et le cimetière de Valmy et à Charenton la rue Marius Delcher et l'avenue Winston Churchill constituent la ligne de cassure entre la topographie naturelle du site et celle artificielle du plateau des voies ferrées de la gare de Lyon ; un grand mur de soutènement en souligne la frontière. C'est un site orienté Nord-Est/Sud-Ouest, tourné vers la Seine qui présente un dénivelé d'environ 15 mètres entre la porte de Charenton et le quai de Bercy. Il descend par paliers successifs en empruntant les différents plateaux horizontaux du faisceau ferroviaire issu d'un travail de

déblai-remblai du sol et aboutit sur le fleuve avec un développé de façade d'environ 500 mètres de long. Il est le lieu de rencontre de trois flux : l'eau, le fer, la route. Ils coexistent sur le site et lui confèrent ce paysage d'infrastructure, si particulier, écrit à grande échelle et sculpté par les multiples ouvrages d'art qui l'occupent. Ponts, tunnels, rampes, trémies, talus, murs de soutènement se succèdent et lui donnent sa structure et sa spécificité.

Territoire occupé par des constructions relativement basses, il présente de vastes perspectives sur tout Paris et Seine Amont.



© Ph.Guignard @air-image.net

L'histoire du site

Ce vaste territoire formait à l'origine une seule entité territoriale, celle de la commune de Bercy qui a disparu lors de l'annexion de 1860.

Il était occupé par deux grands ensembles : le château de Bercy et son parc implantés le long de la rue reliant Paris à Charenton, des hôtels particuliers et leurs jardins

implantés le long de la rue de Bercy. Les deux premiers ont été intégrés à la commune de Charenton et leurs traces ont totalement disparu dès la fin du XIXe siècle, d'une part avec l'édification de l'enceinte de Thiers, d'autre part avec l'extension du plateau ferroviaire de la gare Paris-Lyon-Marseille (actuelle gare de Lyon), enfin, avec l'im-

© Documentation Française



La traversée de la Seine par le boulevard des marechaux et le périphérique en 1985

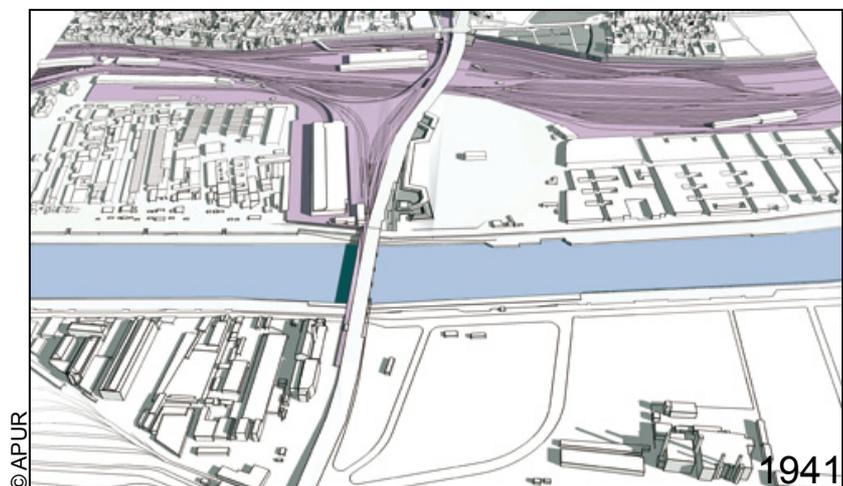
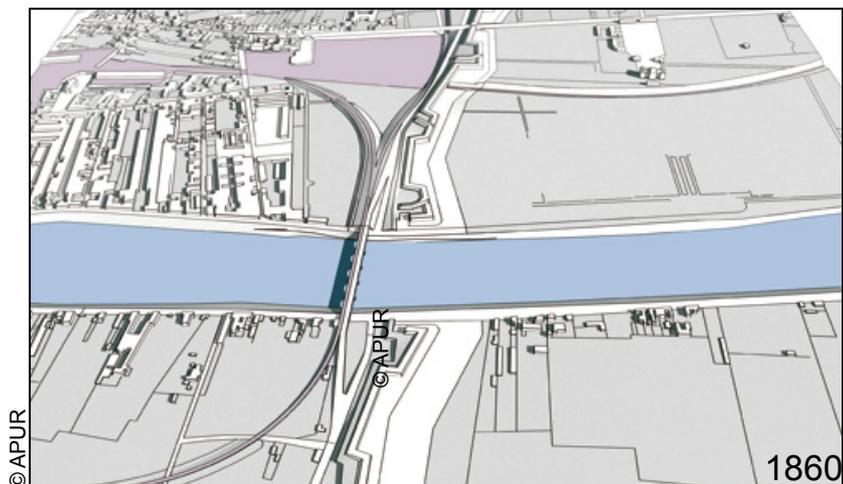
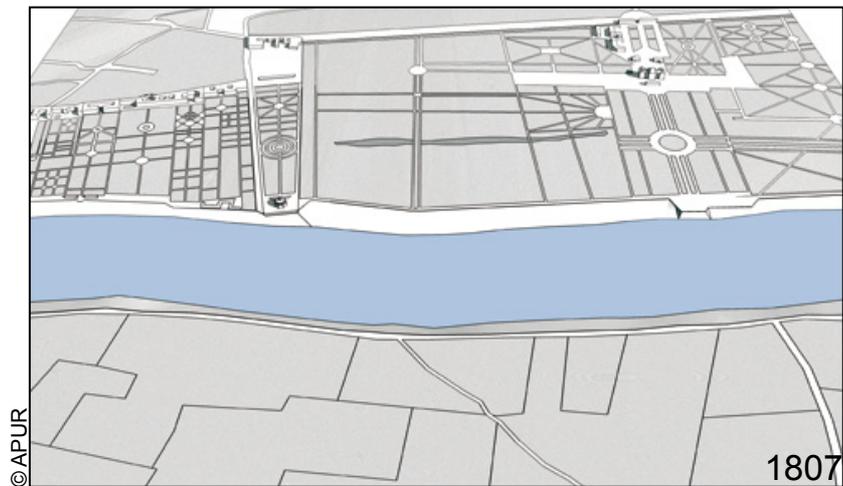
plantation des Magasins Généraux en bord de Seine. À l'inverse, les seconds ont été intégrés à la commune de Paris et se sont transformés progressivement en entrepôts de vin, tandis que leur traces se sont maintenues relativement intactes jusqu'à nos jours et ont réglé, en bonne partie, l'organisation actuelle du nouveau quartier de Bercy.

Entre ces deux ensembles, l'enceinte fortifiée de Thiers et la zone non aedificandi qui l'accompagne, datant de la première moitié du XIXe siècle (1841 – 1845) ont défini la limite communale entre Paris et Charenton et sont devenues progressivement le site de la ceinture de Paris.

Sur Charenton, ce lieu a été habité dès la seconde moitié du XIXe siècle avec le quartier de Valmy le long du Bois de Vincennes et le quartier des Carrières en bord de Seine.

Sur Paris, ce lieu n'a jamais été habité. C'est le seul endroit du 12e arrondissement qui ne présente ni logement, ni commerces, ni équipements. La porte de Bercy n'a généré aucun quartier et la porte de Charenton ne présente que quelques maisons sur sa rive nord.

Ce territoire a été abandonné aux infrastructures ferroviaires et viaires qui l'ont saturé. Durant le XIXe siècle, les gares de marchandises et leur réseau ferroviaire (Gabriel Lamé, Rapée, Nicolaï...) se sont installés sur une grande partie du site tandis que durant la seconde moitié du XXe siècle le réseau routier s'est emparé des emprises restantes avec, à Paris, la construction entre 1965 à 1970 du boulevard périphérique et de son échangeur, la voie Georges Pompidou en 1968 et à Charenton l'implantation de l'autoroute A4 en 1970 qui a fait disparaître le quartier des Carrières et isolé la ville de son fleuve.





La petite ceinture ferroviaire le long du boulevard Poniatowski.



Le bastion n°1.



Paris vu sur le quai de Bercy depuis la petite ceinture ferroviaire.



Paris vu depuis la rue du Général Langle de Cary.

Vue depuis la rue Marius Delcher à Charenton



©APUR

LES ENJEUX URBAINS

Il s'agit de continuer la ville entre Bercy et Charenton en y intégrant tous les composants d'un tissu urbain traditionnel: des logements, des commerces, des activités, des bureaux ; et en se réservant la possibilité d'y installer quelques grands programmes. Mais la mise en place de ce tissu doit se faire tout en maintenant le trafic routier et ferré existants et en promouvant des activités de logistique et de maintenance nouvelles sur le site.

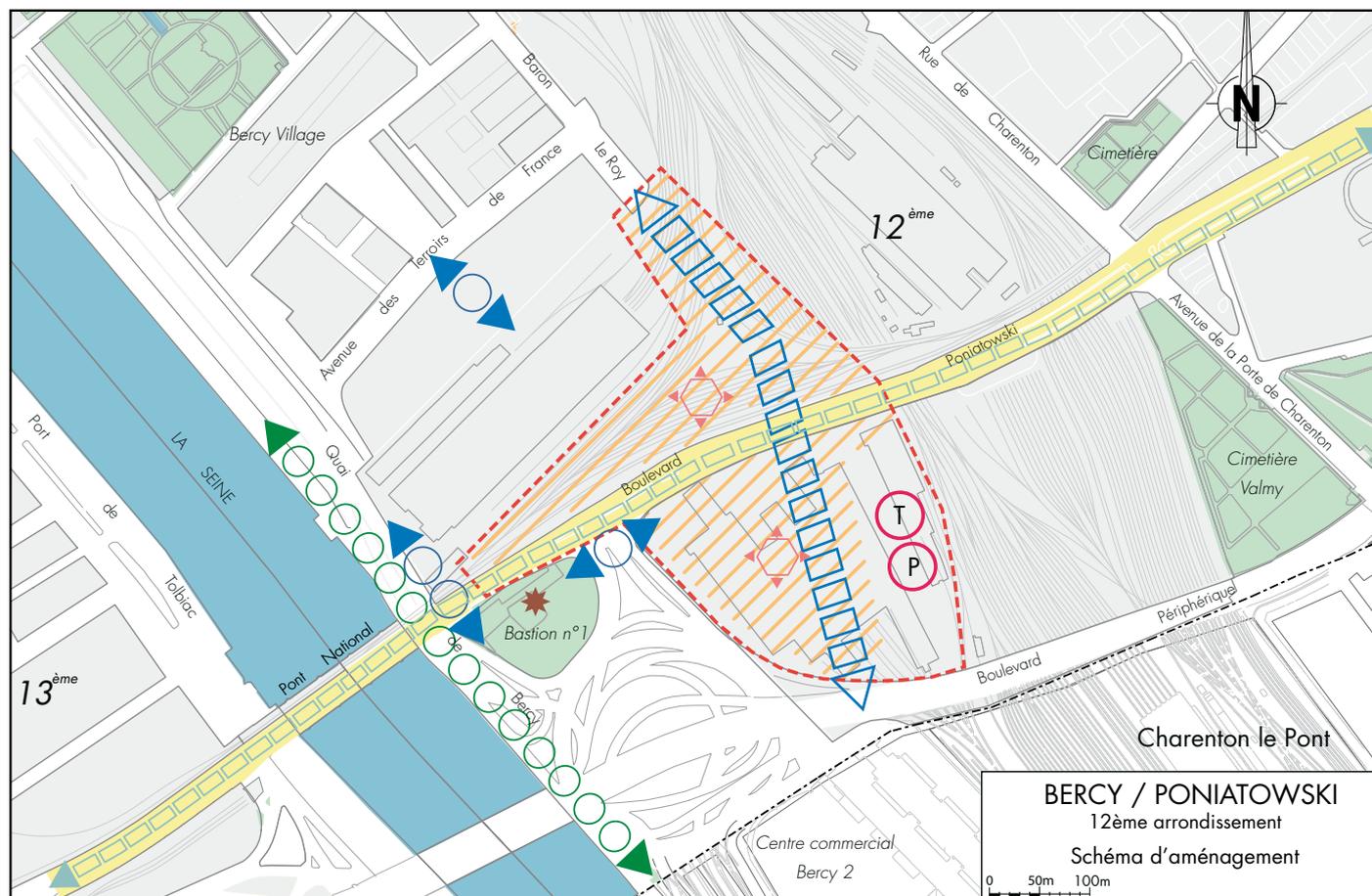
Un site de projet déjà identifié par le PLU

Ce territoire a déjà été identifié - en partie - dans le PLU du 12^e arrondissement.

Sous le titre Bercy-Poniatowski, il indique l'intention de la ville de Paris de prolonger la rue du Baron Le Roy jusqu'à Charenton en aménageant ses abords. Mais cette intention s'arrête au faisceau ferroviaire et ne prend pas en compte les emprises situées entre la ZAC de Bercy et la rue de Charenton.

L'enjeu est donc ambitieux car il se fixe des objectifs à priori contradictoires : faire coexister sur un même lieu l'échelle locale du logement avec celle territoriale d'une gare ou d'un entrepôt, l'usage quotidien d'un équipement de quartier avec celui exceptionnel d'un programme singulier, le calme d'un quartier d'habitation avec les nuisances d'une autoroute ou d'une gare.

De même à cet endroit du XII^e arrondissement le PLU demande d'étudier l'implantation d'un centre de tri des déchets, une emprise d'accueil pour les foires et cirques (comme réponse à la délocalisation de la Foire du Trône de la pelouse de Reuilly) un parking pour autocars et une opération d'activités économiques sur la gare de la Rapée ; Ces propositions de programme répondent aux précédentes propositions d'aménagement déjà énoncées.



Orientations d'aménagement

Extrait du PLU - Bercy-Poniatowski

Ce secteur, situé entre le quartier sud de Bercy et le centre commercial Bercy 2 à Charenton, est cerné par de grandes infrastructures routières et ferroviaires qui l'isolent des quartiers d'habitation et des bords de la Seine. Ce site est caractérisé par un environnement industriel comportant des activités de logistique et de transport de marchandises. Il constitue une rupture entre les tissus urbains des deux communes qui se sont développées dos à dos. L'échangeur de Bercy et la voie sur berge ne permettent qu'une desserte automobile entre ces deux pôles et interdisent l'accès des piétons aux quais de la Seine. Enfin, le bastion n°1 inscrit à l'Inventaire Supplémentaire des Monuments Historiques est isolé et n'est pas mis en valeur.

Le prolongement vers l'Est de la ligne de tramway des Maréchaux Sud doit être l'occasion de créer une nouvelle continuité urbaine bâtie et de nouvelles liaisons entre Paris et Charenton.

Les objectifs d'aménagement sont les suivants :

- Améliorer les liaisons entre les villes de Paris et de Charenton

Une nouvelle voie est à prévoir dans le prolongement de la rue Baron Le Roy jusqu'au boulevard Poniatowski, puis jusqu'à Charenton. Sa vocation serait d'être affectée aux piétons, aux vélos et aux bus ainsi qu'à la desserte des terrains qui la bordent.

Les liaisons douces doivent pouvoir également être rendues possibles en bordure des quais de la Seine lorsque l'élargissement sous le Pont National aura été réalisé.

- Aménager des emprises à caractère économique et logistique

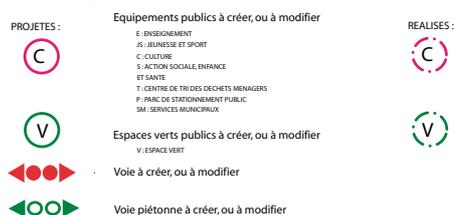
L'îlot situé au sud du boulevard Poniatowski pourrait recevoir des surfaces dédiées à l'emploi et aux grands services urbains, notamment pour l'accueil de foires ou de cirques et, du côté des voies ferrées, un centre de tri des déchets issus des collectes sélectives, ainsi qu'un parking pour autocars. Un ensemble bâti à dominante d'activités économiques pourrait compléter ce dispositif urbain sur les autres terrains ferroviaires de la gare de la Râpée, en bordure nord du boulevard Poniatowski.

- Améliorer l'environnement et les espaces publics

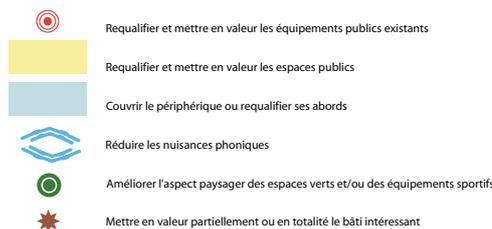
A plus lointaine échéance s'imposent la reconquête et le désenclavement des berges de la Seine, la restructuration de l'échangeur de Bercy et la réorganisation des circulations routières. A cette occasion, des cheminements pour piétons et vélos pourront être aménagés sur les berges de la Seine. Le bastion n°1 devenant plus accessible serait mieux mis en valeur.

Sur l'emprise constituée, au sud du boulevard, par les terrains de la SNEF et, au nord, par les terrains de RFF comprenant le prolongement de la rue Baron Le Roy, un périmètre (L.123-2 a) est instauré dans l'attente de la définition d'un projet global d'aménagement, pour une durée maximale de 5 ans après que le PLU soit opposable.

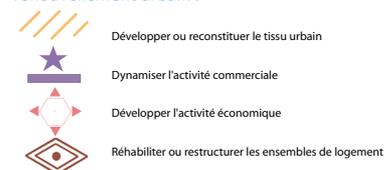
Les localisations et caractéristiques des voies, ouvrages publics et espaces verts :



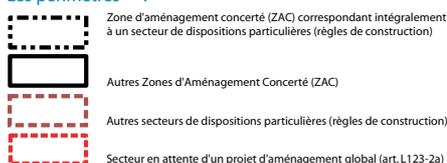
Les actions d'amélioration de l'environnement :



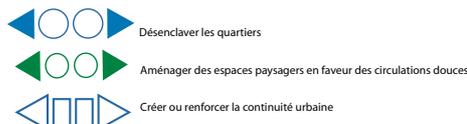
Les orientations d'aménagement et de renouvellement urbain :



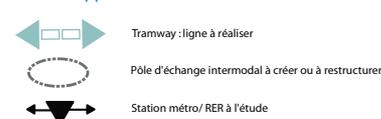
Les périmètres* 2,



Les liens :



Le développement de nouvelles infrastructures :



La question de l'échangeur de Bercy

Sa restructuration est la condition nécessaire à tout projet urbain car elle qualifie la connexion entre Bercy et Charenton. La tâche n'est pas aisée car il est le plus grand et le plus complexe des échangeurs de la capitale.

Sa disparition n'étant pas envisageable, il doit donc être repensé dans sa forme et dans son utilisation.

Le projet consiste à garder la valeur fonctionnelle de l'ouvrage (circulation et distribution) et à lui adjoindre une valeur spatiale qu'il ne possède actuellement pas.

L'ouvrage confond actuellement les fonctions d'échange entre le boulevard périphérique, l'autoroute A4 et la voie George Pompidou, et de diffusion dans la ville. Il est proposé de maintenir intacts les premières et de restructurer les secondes pour les rendre plus urbaines. En complément, les itinéraires redondants sont supprimés. Ces deux actions cumulées simplifient son tracé et le rendent plus lisible.

Ainsi les échanges entre le périphérique et l'autoroute A4 sont maintenus dans leur configuration actuelle et s'effectuent directement d'ouvrage à ouvrage. Par contre, les

échanges entre le périphérique et la ville s'effectuent indirectement à travers un anneau de circulation périphérique situé au niveau du sol et se distribuent ensuite sur des voies de raccordement vers Paris et Charenton par un système classique de carrefours à feux.

Cet anneau situé approximativement à l'endroit de l'anneau actuel est recalibré en nombre et en largeur de voies tandis que ses bords sont aménagés en deux larges trottoirs plantés permettant des cheminements des piétons aisés entre Bercy et Charenton. Sa figure est un cercle légèrement déformé au droit de la commune de Charenton. Il fonctionne comme une grande rotonde urbaine autour et à l'intérieur de laquelle peut s'installer la ville.

Cette restructuration compacte l'échangeur en réduisant le nombre de ses bretelles de raccordement et libère de ce fait des espaces directement utilisables par la ville, soit pour agrandir et embellir l'espace public autour de l'échangeur (facilitant ainsi les déplacements



© APUR

© Ph.Guignard @air-image.net



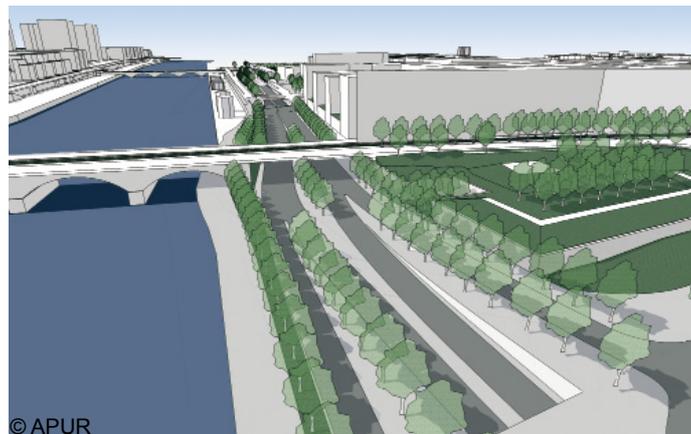
© APUR

Etat actuel du quai de Bercy au droit de la Gare de la Râpée et du pdu Pont National

piétons), soit pour implanter des constructions nouvelles sur son pourtour comme aussi à l'intérieur de son enceinte enrichissant ainsi le site de programmes et d'usages nouveaux.

Cette restructuration inverse ses caractéristiques originales :

- d'ouvrage vide, il devient ouvrage habité,
- de lieu de rejet il devient lieu d'attrait,
- de territoire de bord de ville, il devient territoire de centre



© APUR

La requalification du quai de Bercy au droit de la Gare de la Rapée et du Pont National - proposition

d'agglomération,

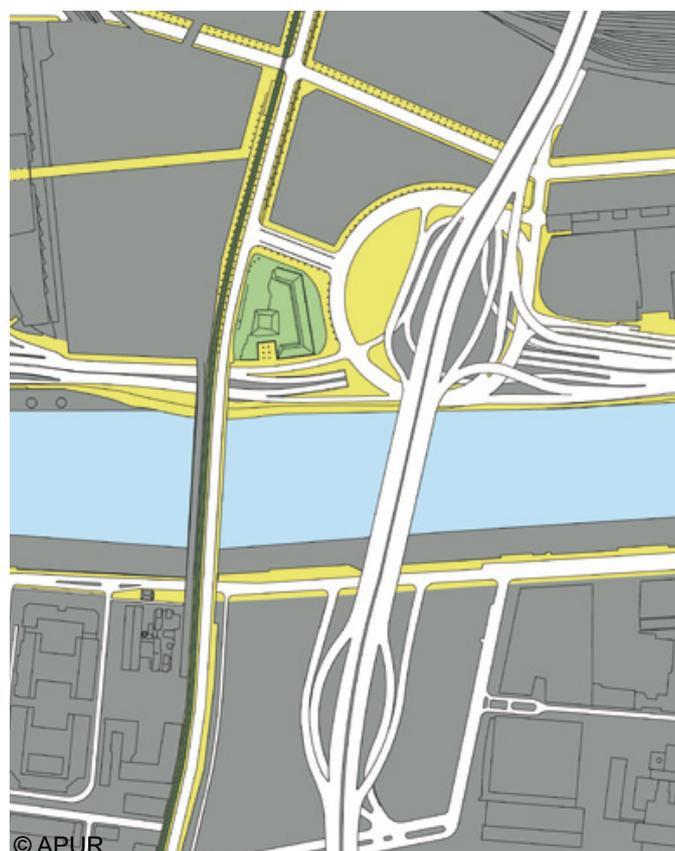
- de site exclusivement routier il devient lieu de vie et d'activité pour la ville.

En complément, la création d'un nouveau passage sur le boulevard Poniatowski, dans le prolongement du pont National, permet de proposer une requalification ambitieuse du quai de Bercy, avec le rétablissement d'une large promenade piétonne en bord de Seine.



© APUR

L'échangeur de Bercy et la rive gauche - état actuel



© APUR

L'échangeur de Bercy et la rive gauche - proposition

Le déplacement de la Foire du Trône

Dans le nouveau Plan Local d'Urbanisme de Paris, est prévu une emprise d'accueil pour les foires et cirques, qui occupe aujourd'hui durant deux mois la pelouse de Reuilly (259 stands sur 9,4 ha), sur l'emprise des terrains SNEF entre le boulevard Poniatowski et le boulevard périphérique, entre le faisceau ferroviaire et l'échangeur de la Porte de Bercy. Une première étude

réalisée par l'Apur a pu montrer que le site des terrains SNEF présentait des inconvénients majeurs pour une telle relocalisation (surface de 3,8 ha qui permettrait l'implantation de seulement 85 stands ; voie Baron Le Roy neutralisée entre le boulevard Poniatowski et Charenton durant la Foire et ses périodes de montage et de démontage). Sur la base de ce constat, et à partir d'une sugges-



Pelouse de Reuilly
259 Stands sur 9.4ha

Première solution

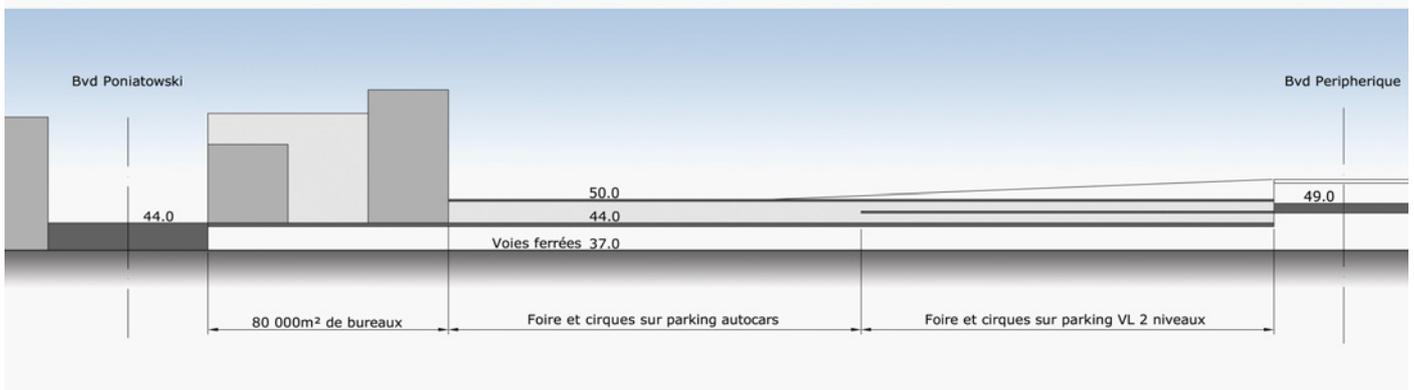


Bercy Poniatowski
85 Stands sur 3.8ha

Deuxième solution

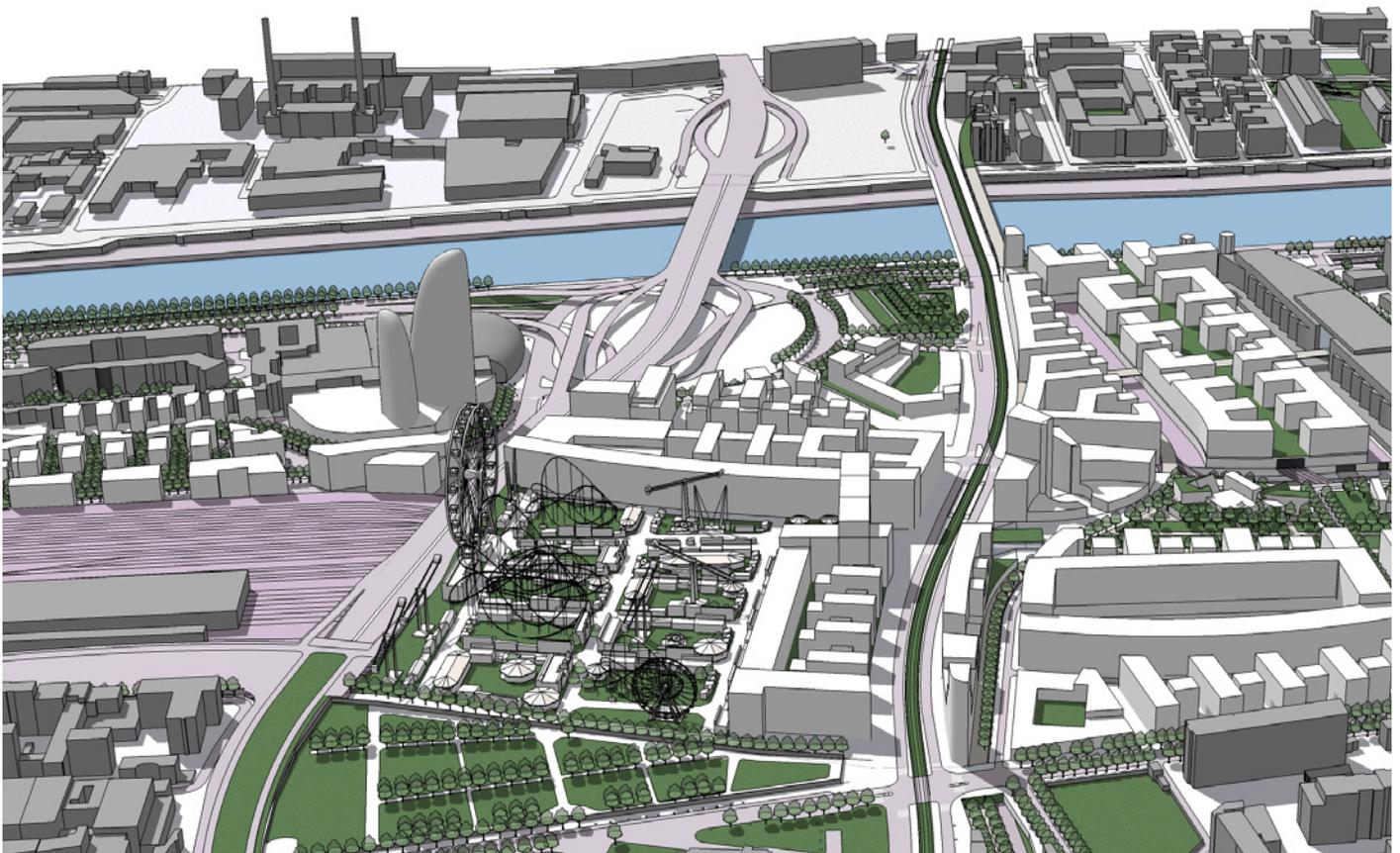


Couverture des voies SNCF
170 Stands sur 5.5ha



tion des représentants des conseils de quartier du XIIe, une nouvelle variante de relogement de la Foire du Trône a été étudiée en sursol des voies ferrées de la gare de Lyon, toujours entre le boulevard Poniowski et le boulevard périphérique. Sur une surface de 5,5 ha, ce site pourrait accueillir 170 stands. Deux niveaux de parkings, ainsi qu'une gare routière pourraient être aménagés dans

l'épaisseur de la dalle. Bordée par un cimetière, le boulevard périphérique et des activités (bureaux, centre de tri SYCTOM), la Foire du Trône pourrait ainsi devenir pérenne sans générer de nuisances vis-à-vis des riverains. Afin de pallier le déficit de stands par rapport à l'état actuel, certains stands pourraient être occupés par plusieurs forains qui se succéderaient au fil de l'année.



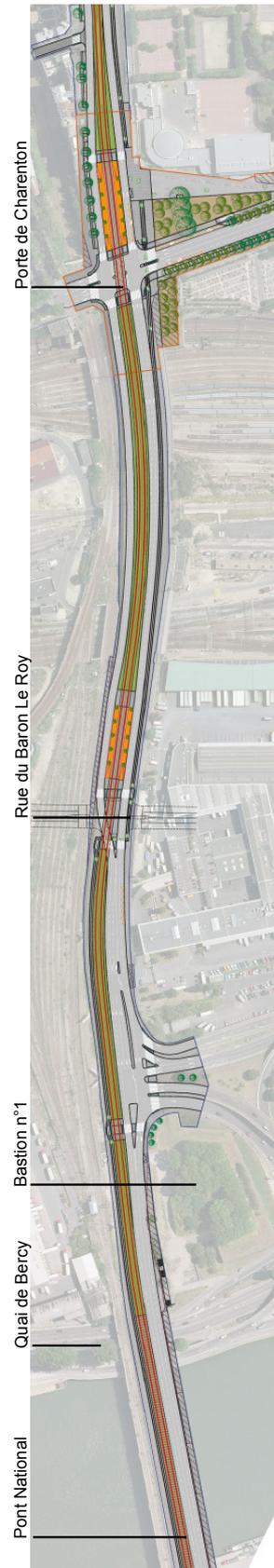
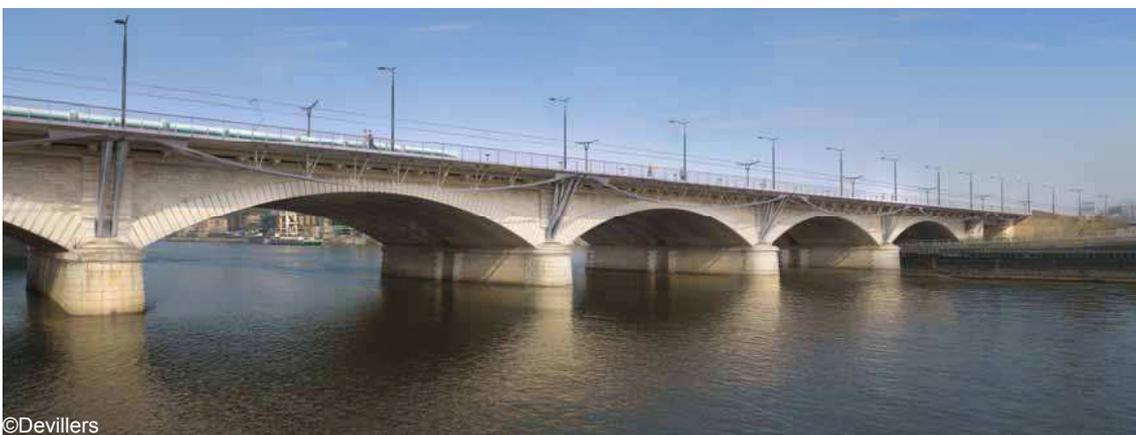
LES PROJETS D'INFRASTRUCTURES À L'ÉTUDE OU ENVISAGÉS

- L'implantation d'un tramway et de ses stations sur le boulevard Poniatowski :

En 2012, il est prévu que l'extension de la ligne de tramway T3 entre en service entre la porte d'Ivry au sud et la porte de la Chapelle au nord, puis jusqu'à la porte d'Asnières dans un calendrier rapproché. Une station de tramway est prévue au droit du débouché futur de la rue Baron Le Roy prolongée, une autre au droit de la porte de Charenton.

Si ce projet constitue la « première pierre » de la requalification de tout ce territoire (élargissement du pont National, remodelage du boulevard Poniatowski, suppression du passage dénivelé de la porte de Charenton), il permet

surtout de raccrocher ce territoire singulier à son environnement urbain vers le sud-ouest et vers le nord en lui offrant un mode de transport en commun moderne et attractif. Par ailleurs, ce projet doit entraîner un effet moteur pour le développement de l'ensemble de ce territoire mais aussi pour le développement de liaisons urbaines en particulier entre le quartier de Bercy, le boulevard Poniatowski, et celui de Bercy 2 à Charenton : comment en effet ne pas valoriser ce territoire quand on dispose d'une telle infrastructure ?



- Le tracé de la « virgule » SNCF pour relier le tracé grandes lignes de la gare de Lyon au faisceau de la gare d'Austerlitz:

Vieux projet de la SNCF, la mise en place d'une « virgule » ferroviaire assurant la liaison entre le faisceau ferroviaire de la gare de Lyon et celui de la gare d'Austerlitz, via le franchissement au dessus de la Seine par la ligne

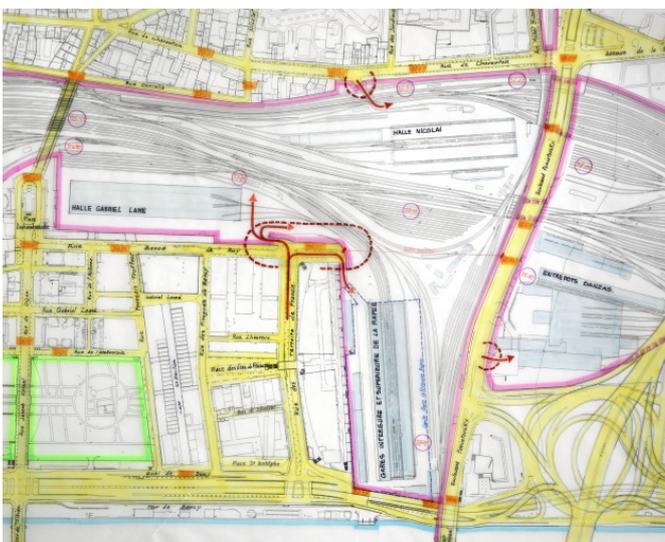
de Petite Ceinture demeure d'actualité dans la mesure où elle constituerait l'une des solutions possibles pour soulager la gare de Lyon, proche de la saturation, en déviant certains trains directement sur la gare d'Austerlitz.

- Le prolongement de la rue du Baron Le Roy jusqu'à Charenton.

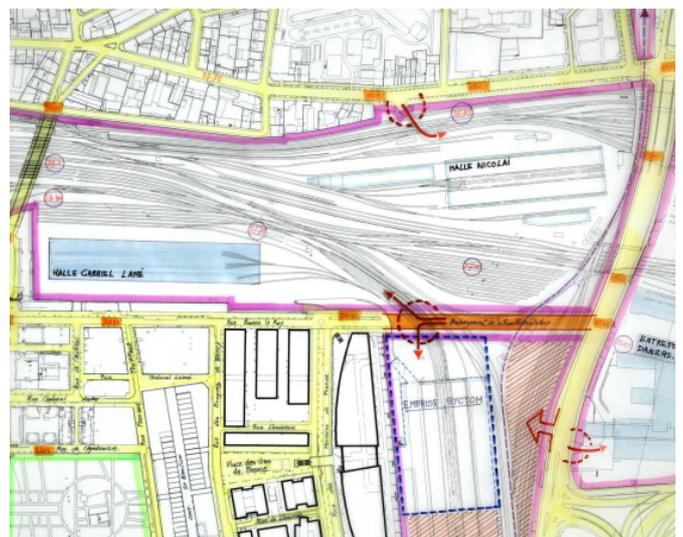
Dès la réalisation du quartier de Bercy, la question du prolongement de la rue du Baron Le Roy s'est posée afin de désenclaver ce quartier et de traiter en dehors de la ZAC les accès routiers aux gares de fret.

Le prolongement de la rue du Baron Leroy répond à deux objectifs principaux : désenclaver le quartier de Bercy vers le sud-est (vers la future station de tramway sur le boulevard Poniatowski, et au-delà vers la commune de Charenton) d'une part ; et, d'autre part, offrir une nouvelle desserte aux gares de fret de la Rapée et de Gabriel Lamé depuis le boulevard périphérique sans avoir à traverser le quartier de Bercy. Mais pour autant, cette nouvelle liaison ne doit pas constituer une nouvelle entrée dans Paris pour la circulation automobile, ce qui aurait pour effet d'accroître la circulation dans les rues du quartier de Bercy. Il est donc prévu que le barreau de

la voie prolongée entre l'avenue des Terroirs de France et le boulevard soit uniquement accessible aux véhicules à destination des gares de fret, ainsi qu'aux autobus (la ligne 24 emprunterait cette voie) et aux circulations douces (piétons, cyclistes), et ceci, au moyen d'un plateau piétonnier aménagé au droit de l'avenue des Terroirs de France, et dont l'accès serait limité aux transports en commun, taxis, véhicules d'urgence et circulations douces. Par ailleurs, afin de rendre cette nouvelle voie attractive pour les piétons et les cyclistes, un soin tout particulier devra être entrepris sur son aménagement paysager, en particulier avec l'implantation de nombreuses plantations, de pistes cyclables, et de larges trottoirs, que sa grande largeur (28m) autorise. Suivant des principes paysagers analogues, cette voie devra être également prolongée entre le boulevard Poniatowski et la commune de Charenton en traversant l'emprise SNEF.



Etat aujourd'hui - En rouge : la circulation des camions



Première proposition du prolongement de la rue du Baron Le Roy

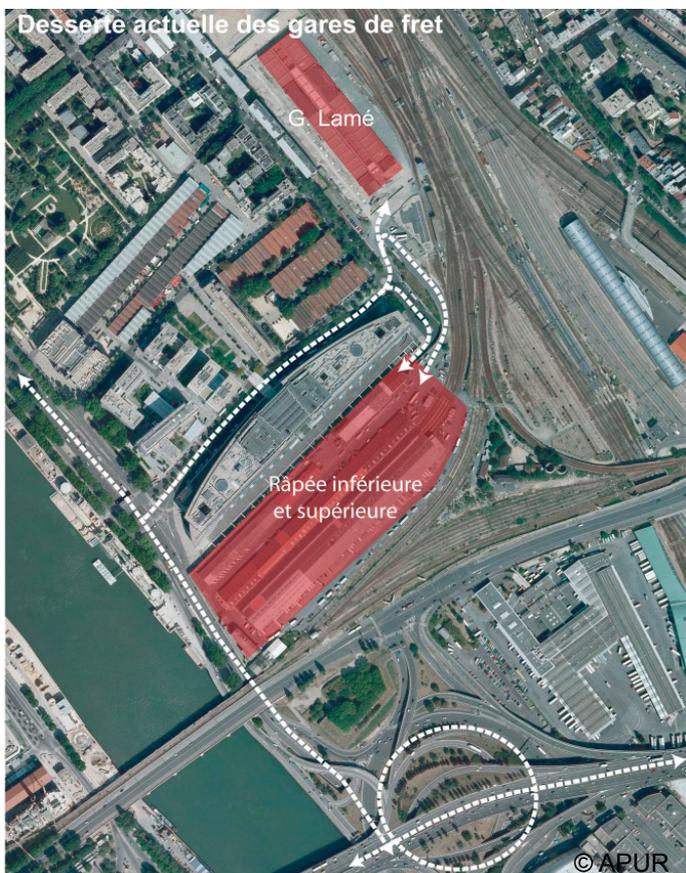


© APUR

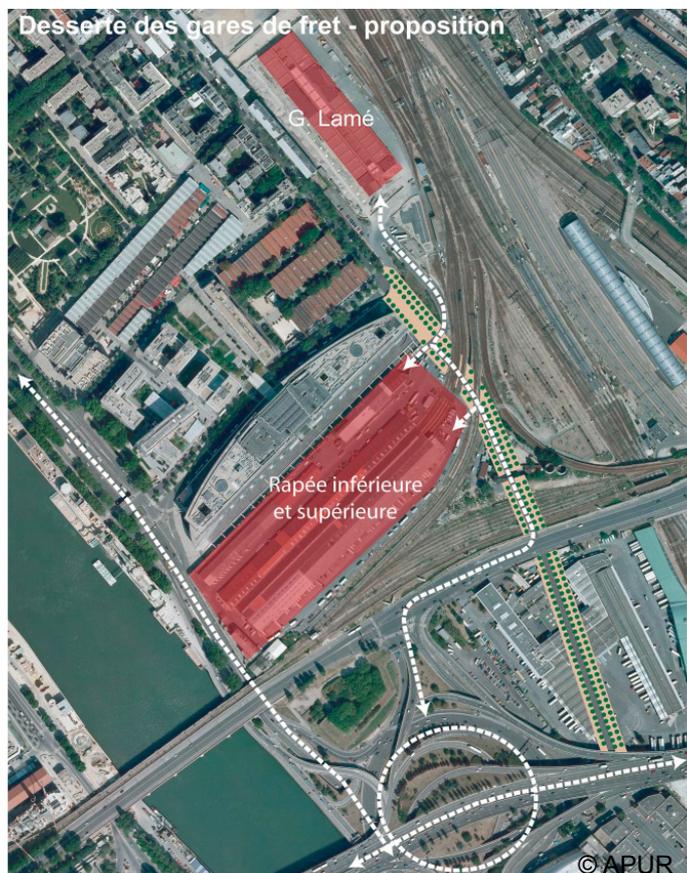
Prolongement de la rue du Baron Le Roy, depuis l'avenue des Terroirs de France - proposition



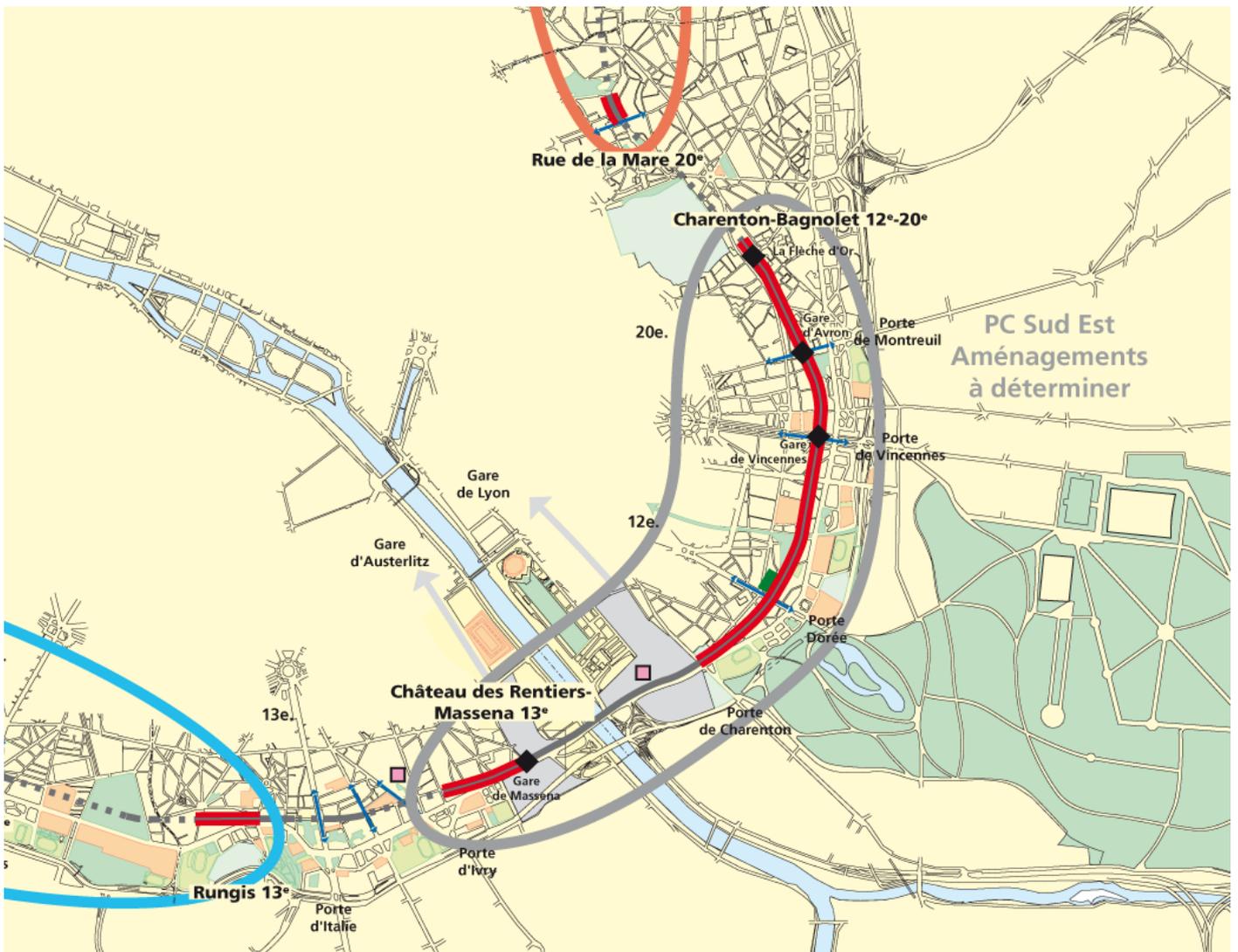
© APUR



Plan de circulation gare de la Rapée



© APUR



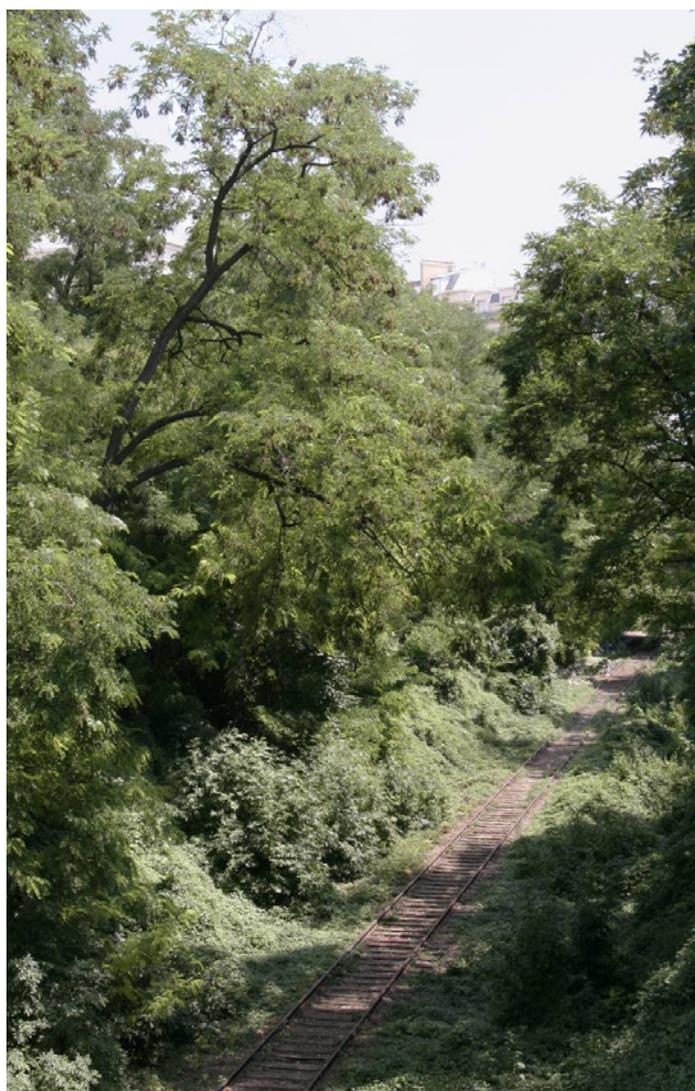


- L'ouverture au public du site de la petite ceinture ferroviaire

La petite ceinture ferroviaire, ouvrage réalisé durant la seconde moitié du XIXème siècle, a perdu en grande partie son usage ferroviaire dès le début du XXème siècle. Depuis, l'absence d'entretien intensif a généré une évolution naturelle de cet espace.

Un protocole entre la ville de Paris et RFF, propriétaire des emprises ferroviaires, a été signé en 2006, avec pour objectif de rendre accessible au public les emprises non nécessaire au retour en activité des voies. Dans ce cadre les surlargeurs de la portion entre le cimetière du Père Lachaise et la porte de Charenton, pourraient être réaménagées en jardin linéaire, connecté avec la promenade plantée.

Sur la Rive Gauche, des aménagements entre la gare de Massena et la porte d'Ivry sont également à proposer.



-  Petite ceinture Sud-Est
 -  Petite ceinture Sud
 -  Petite ceinture Nord et Nord-Est
 -  Petite ceinture à l'air libre
 -  Petite ceinture en tunnel
 -  Études engagées
 -  Aménagements récents
 -  Nouveaux aménagements à proposer
 -  Gare à valoriser
- les équipements**
-  Axes commerciaux
 -  Hopitaux, écoles, équipements administratifs, culturels...
 -  Terrains de sport
 -  Cimetières
 -  Parcs, jardins et promenades publics
 -  Emprises ferroviaires
 -  Sites marchandises raccordés à la petite ceinture

Extrait du PDP - Projet d'ouverture au public de la petite ceinture ferroviaire

LES DIFFÉRENTS SCÉNARIOS D'AMÉNAGEMENT ÉTUDIÉS

Le projet s'est développé par étapes successives qui ont à la fois élargi le périmètre de réflexion et intégré des programmes complémentaires.

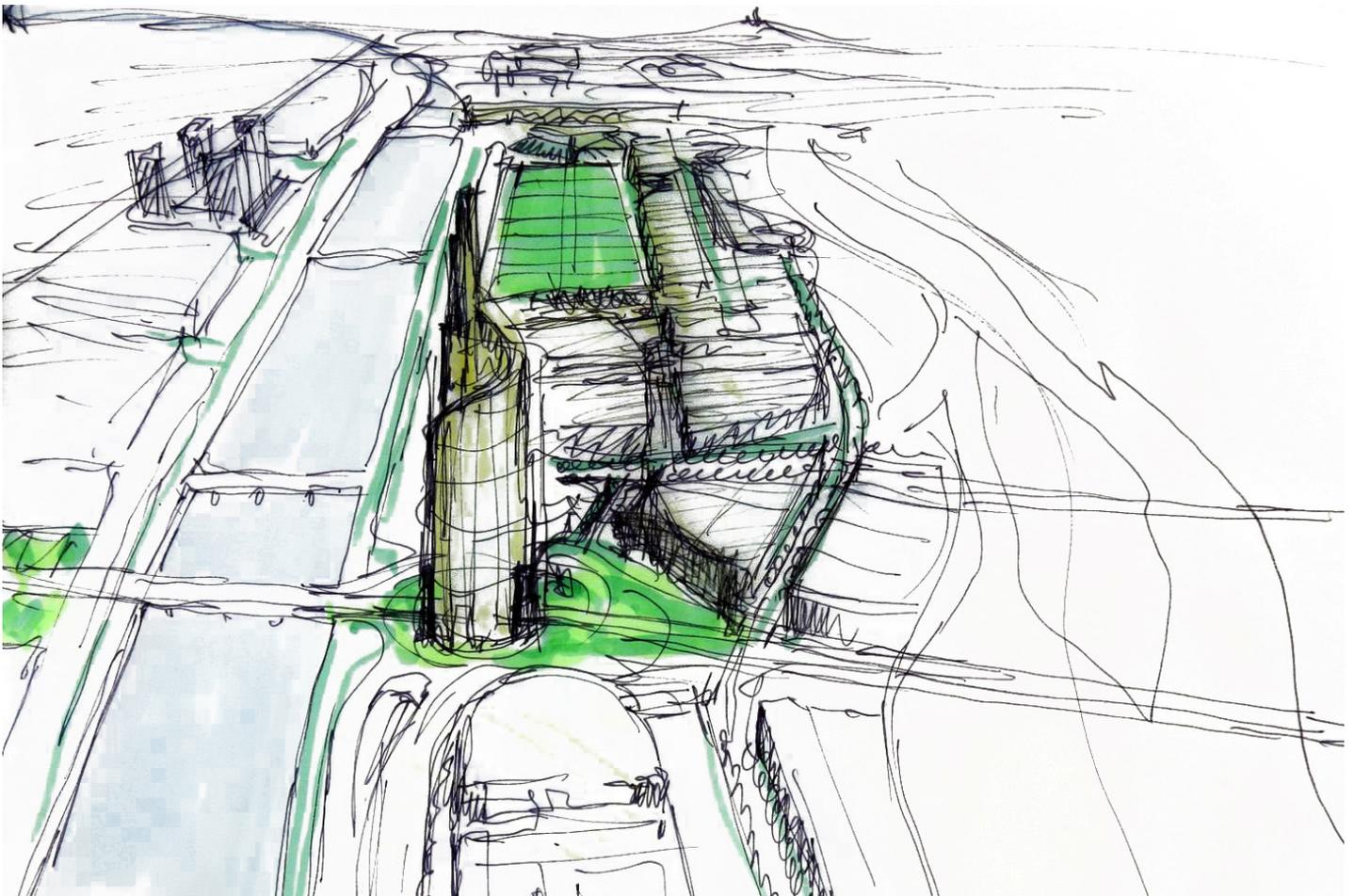
« donner figure urbaine aux nouvelles voies... »

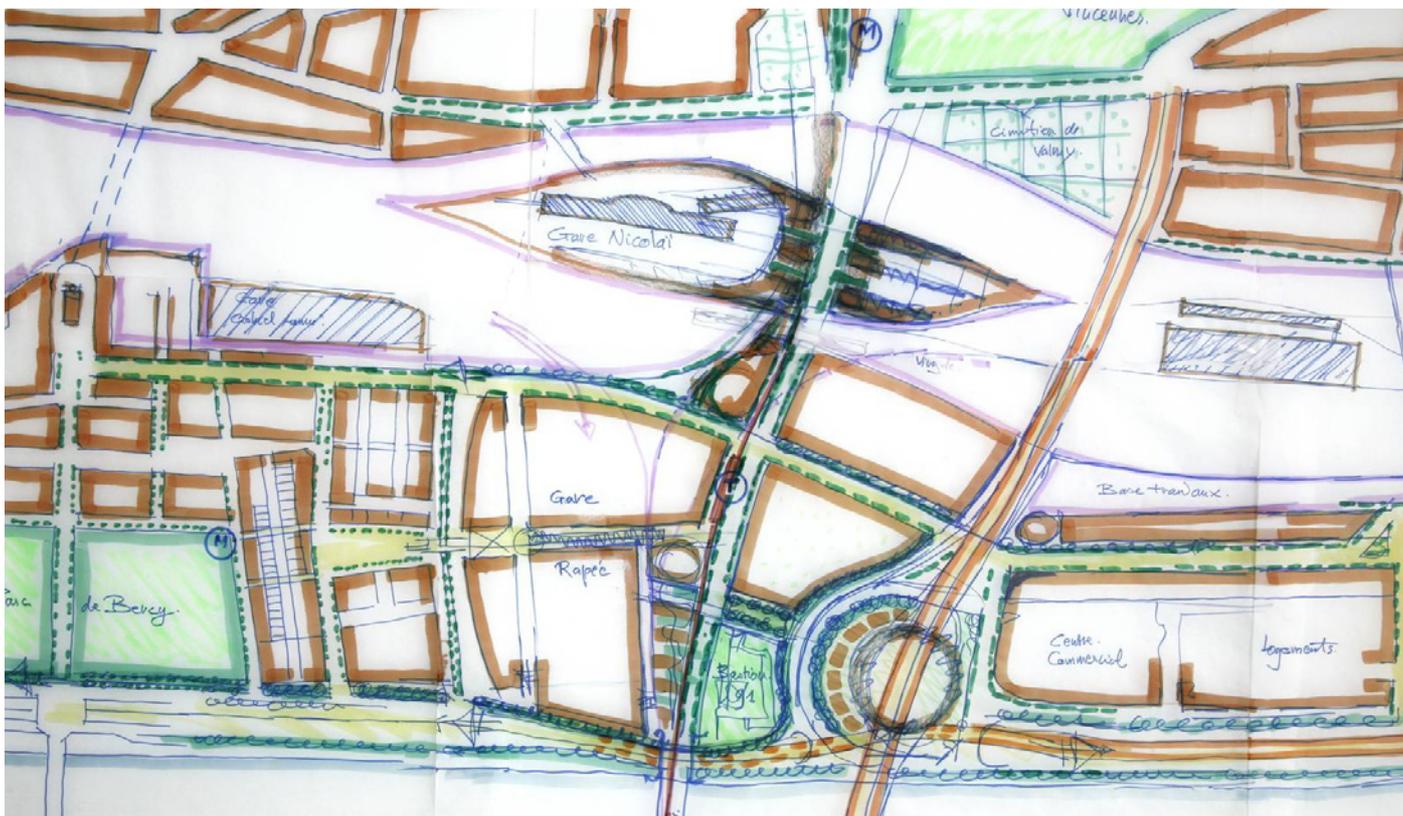
Le point de départ du projet est la création d'espaces publics afin d'établir un maillage continu entre des territoires aujourd'hui isolés. Le projet urbain a pour objectif de donner une figure urbaine au boulevard Poniatowski et au prolongement de la rue du Baron Le Roy. Les premières propositions occupent ainsi les rives des espaces publics existants ou créés.

« relier deux territoires isolés par le plateau ferroviaire... »

Au fur et à mesure des études, le potentiel du projet s'est affirmé.

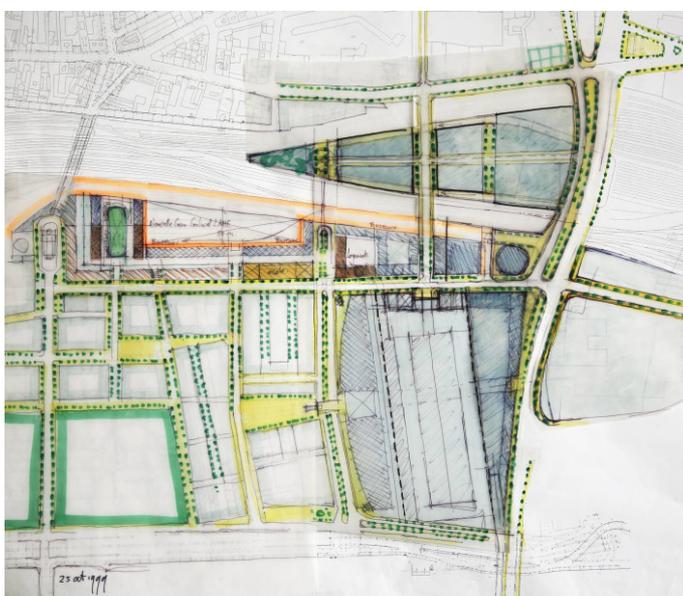
La demande des habitants de la vallée de Fécamp de pouvoir accéder aisément au quartier de Bercy témoigne d'un réel désir de créer des liens entre ces deux territoires isolés par le faisceau ferré.





Un premier plan d'aménagement a été établi en décembre 2006.

Il se développe au delà du boulevard Poniatowski jusqu'à la ville de Charenton-le-Pont et relie dans un même projet le quartier de la porte de Charenton et le bois de Vincennes au site de Seine.



Il donne figure et consistance urbaine au boulevard Poniatowski, à la rue du Baron Le Roy prolongée et à la porte de Charenton. Il restructure l'échangeur de Bercy et prolonge la promenade plantée jusqu'à la rue du Baron Le Roy.

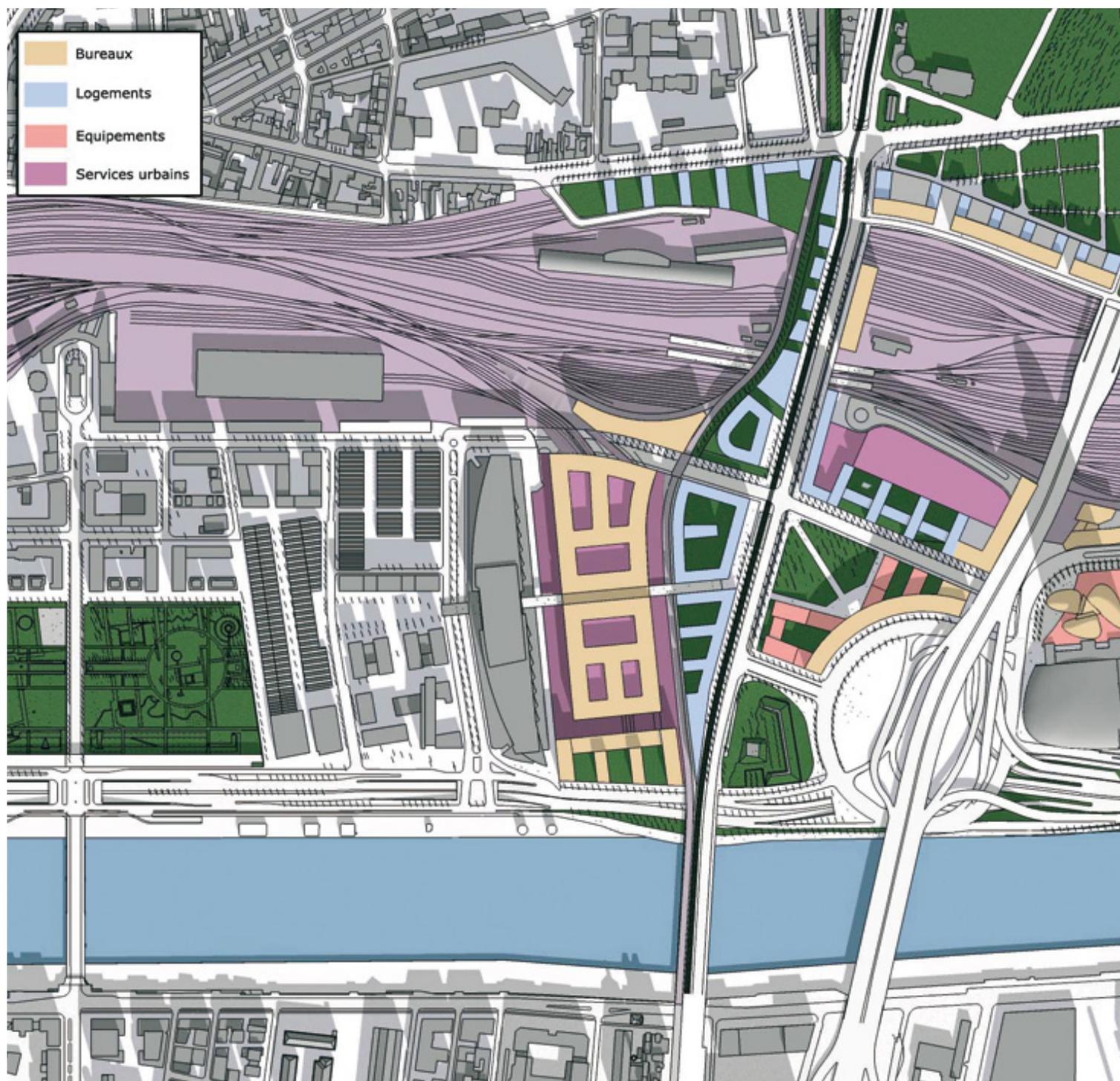
Il propose en variante l'implantation de la Foire du Trône sur une partie de l'îlot SNEF. Mais cette solution ne permet qu'une implantation partielle (85 stands au lieu de 259 actuels) et perturbe l'aménagement des nouveaux quartiers d'habitations qui sont projetés aux alentours. Ce premier projet a été présenté lors de l'exposition du Pavillon de l'Arsenal en décembre 2006 et intitulé «*Paris en Ile de France, histoires communes*».

Sous l'impulsion des représentants des Conseils de quartier du XIIe arrondissement, le projet a par la suite été repris et agrandi en intégrant deux nouvelles données :

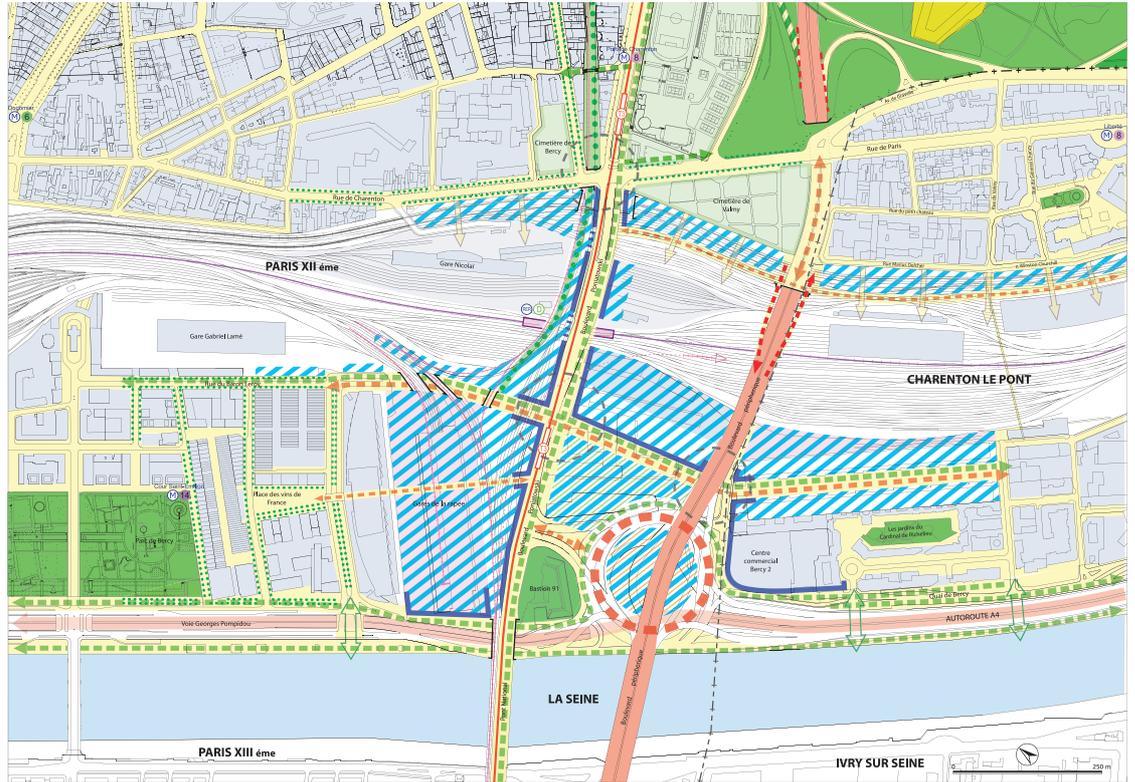
- l'implantation de l'emprise des Foires et Cirques demandée par le PLU au-dessus du faisceau ferré à l'intérieur du quadrilatère défini par le boulevard Poniatowski, le cimetière de Valmy, le boulevard périphérique et la limite Nord de l'îlot SNEF.

- le prolongement de la rue des Jardiniers et de la rue des Terroirs de France, au-dessus du réseau ferré.

Une première proposition



Proposition de plan



Premier schéma d'orientation



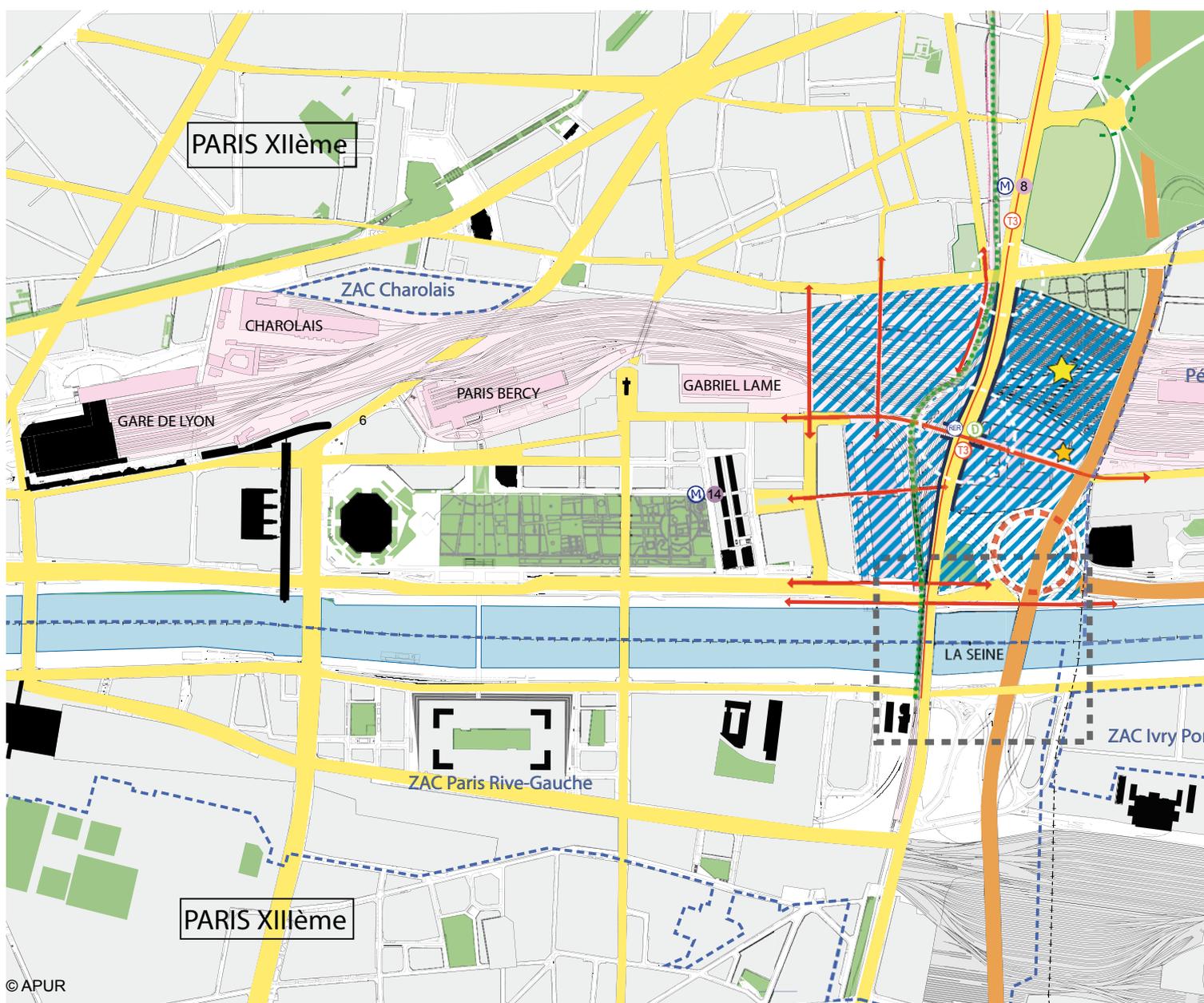
Cette approche a permis de révéler la potentialité de création d'un quartier mixte de logements et bureaux et par ailleurs de proposer une alternative à la localisation de la Foire du Trône telle qu'elle est envisagée par le PLU afin que celle-ci n'empêche pas la création du futur quartier.

C'est ainsi qu'en concertation avec les élus du XII^e arrondissement a été étudié le positionnement de la Foire du Trône en sursol des voies ferrées.

Objectifs d'aménagement

Le but est de changer radicalement l'image du site en créant en ce point de jonction du fleuve et de la ceinture, un nouveau quartier puissant et diversifié dans ses formes et dans ses contenus, situé à cheval sur Bercy et Charenton, qui

s'ouvre largement sur le site de Seine, efface la coupure existant entre les deux communes et constitue, à terme, associé aux aménagements projetés sur la rive gauche la porte fluviale amont de Paris.



© APUR

Les objectifs d'aménagements

-  Espaces verts publics
-  Terrains de sport, cimetières

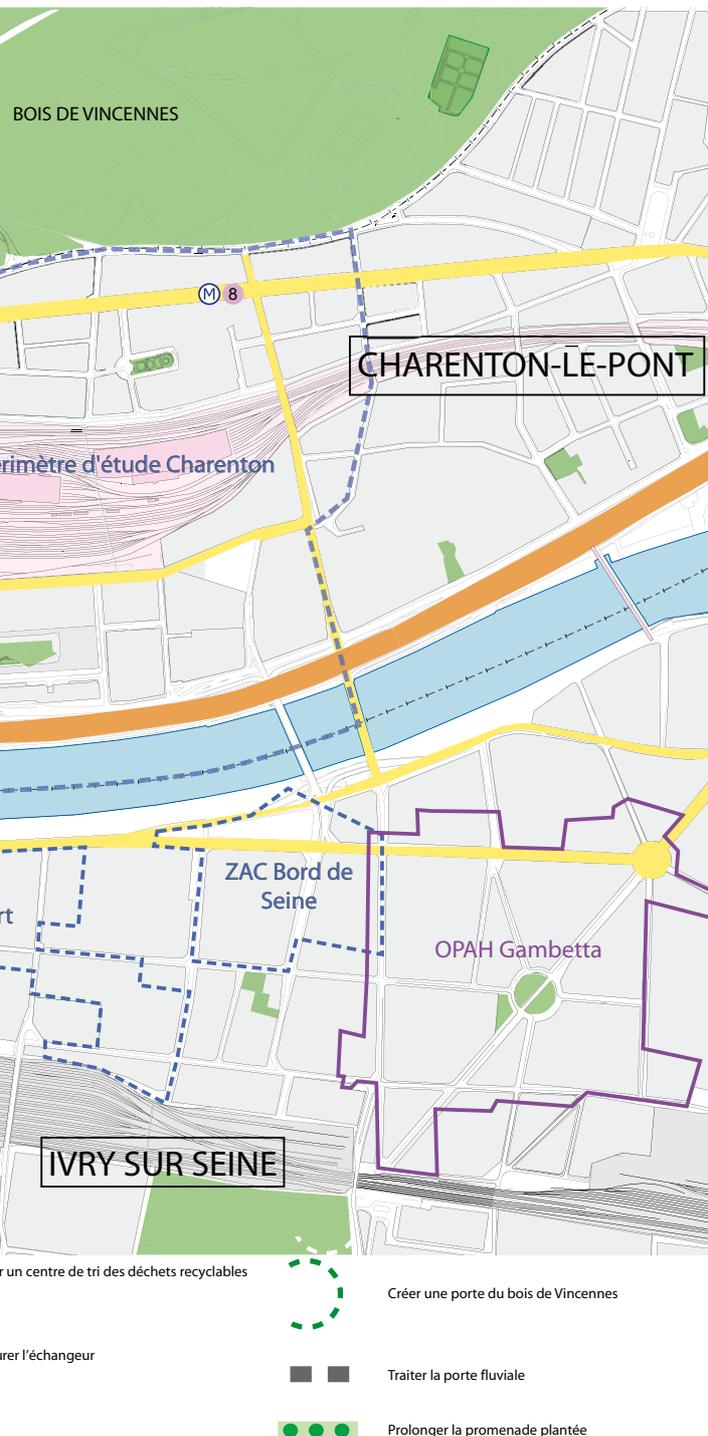
-  Tissu existant
-  Boulevard périphérique
-  Créer de nouvelles voies
-  Constituer un front bâti continu

-  Créer un tissu mixte continu
-  Implanter des services urbains
-  Relocaliser de la foire du trône

-  Implanter
-  Restructurer
-  Articuler

Les moyens pour y parvenir sont les suivants :

- Réaliser un quartier mixte avec un pôle important de logements contenant tous les composants d'un véritable centre urbain (école, commerces, crèches...),

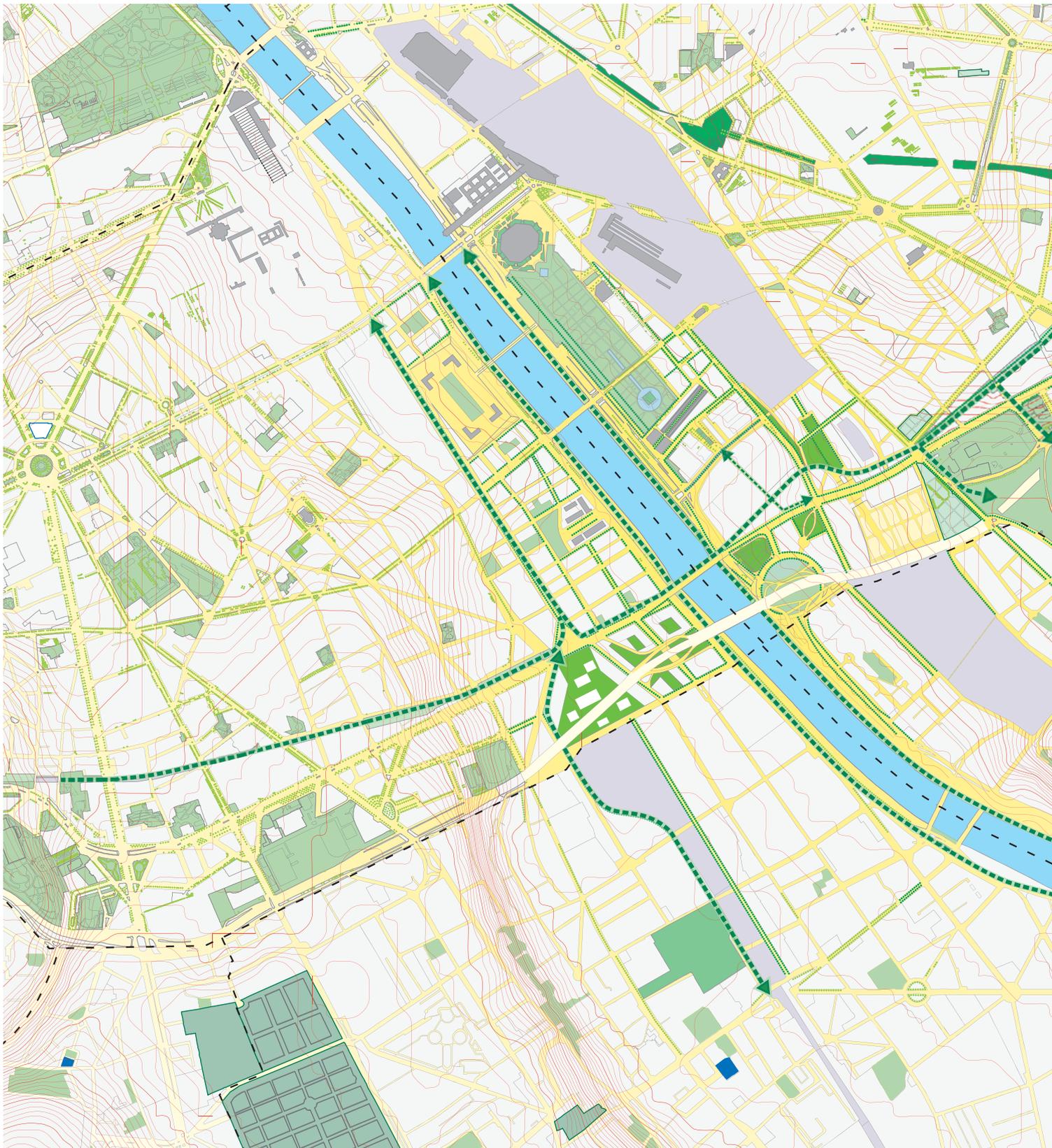


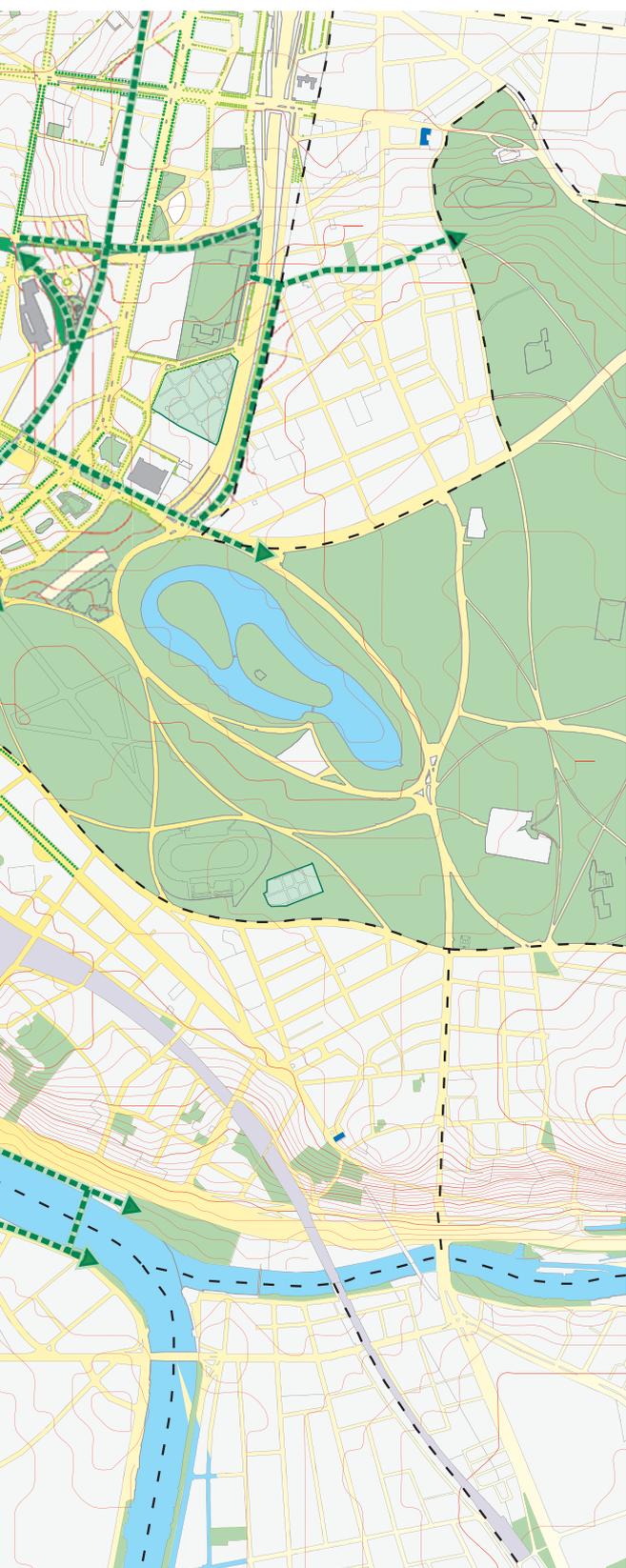
- Restructurer l'échangeur de Bercy en lui donnant figure urbaine afin qu'il intervienne comme un élément structurant du site et non plus comme un élément perturbateur,
- Constituer une trame d'espaces publics entre le 12^e arrondissement de Paris et Charenton afin que s'y installe progressivement la ville.

Sur Paris, cette trame se développe de la façon suivante : longitudinalement par

- le prolongement de la rue Baron Leroy jusqu'à la limite communale afin qu'elle puisse se poursuivre sur Charenton à l'intérieur de l'emprise de Goldman Sachs jusqu'à la rue de l'Entrepôt et la rue de la Liberté ;
 - l'ouverture du passage depuis la place des Vins de France jusqu'au boulevard Poniatowski en traversant l'immeuble Lumière et les emprises de la gare de la Rapée ;
 - l'aménagement des liaisons piétonnes fortement paysagées sur les quais de part et d'autre de la voie rapide au niveau du Pont National ;
- transversalement par
- le traitement du boulevard Poniatowski en boulevard urbain, support d'un tramway, au moyen d'un tissu bâti continu le long de ses deux rives ;
 - le prolongement de la rue des Jardiniers vers le sud et de la rue de Terroirs de France vers le nord afin de relier facilement le quartier de Bercy avec le quartier de la vallée de Fécamp ;
 - la continuité de l'avenue du Général Michel Bizot à l'intérieur de l'aménagement en liaison avec la Promenade Plantée.

- Définir des lieux majeurs où pourraient être implantés quelques grands programmes d'architecture,
- Ouvrir le site sur le fleuve et reconquérir ses berges,
- Faire de la porte de Charenton un véritable lieu dans la ville,
- Renforcer la desserte en transports en commun par la création d'une station sur la ligne du RER D en correspondance avec la station de tramway située au carrefour avec la rue du Baron Le Roy prolongée,
- Proposer un nouvel accès au boulevard périphérique depuis la rue de Charenton et au droit de la limite communale dans le cadre d'une couverture partielle du boulevard périphérique,
- Constituer un quartier nouveau au dessus du fer au droit de la gare Nicolaï afin de continuer la ville depuis la rue de Charenton et le quartier de la vallée de Fécamp jusqu'à Bercy et la Seine,
- Restructurer la gare de la Rapée dans une organisation logistique plus efficace en lui constituant une façade sur Seine de qualité et en permettant une traversée piétonne de son emprise,





- Prolonger la promenade plantée existant actuellement dans le XIIe arrondissement jusqu'à la Seine et au-delà en empruntant le tracé de la Petite Ceinture. Cette promenade qui s'arrête actuellement au square Charles Péguy deviendrait ainsi «l'ossature verte» qui traverserait tout le XIIe arrondissement en fédérant autour d'elle la presque totalité de ses parcs et de ses jardins. Cet aménagement s'inscrit à l'intérieur du projet global établi par le PDP dans le cadre de l'ouverture au public de la petite ceinture ferroviaire.

Il s'inscrit dans le protocole signé entre la ville de Paris et RFF en 2006.

- Établir une trame verte sur l'ensemble du site qui propose un schéma de circulation douce associant piétons et vélos de part et d'autre du boulevard périphérique comme aussi de part et d'autre de la Seine.



Ces différentes orientations urbaines constituent le schéma d'objectif du futur aménagement. Il associe les territoires de Paris avec ceux de Charenton et s'articule autour d'un territoire central, situé en bord de Seine et délimité par le boulevard Poniatowski, le prolongement de la rue du Baron Leroy vers Charenton, le centre commercial Bercy 2 et le quai de Bercy.

Ce quadrilatère contient trois îlots : le Bastion n°1 inscrit à l'inventaire supplémentaire des monuments historiques, la partie Sud de l'ancien îlot de la SNEF et l'échangeur. Il représente une emprise au sol d'une douzaine d'hectares. Avec le territoire de l'échangeur d'Ivry qui lui fait face sur l'autre rive de la Seine il forme le site de la Porte Fluviale.

Situé au point de passage obligé entre Bercy et Charenton, il constitue le point névralgique du secteur. C'est du traitement en forme et en contenu de ce lieu que dépend en grande partie la personnalité et la valeur du futur aménagement.

A l'intérieur de ce quadrilatère, la restructuration de l'échangeur constitue un enjeu moteur qu'il faut traiter, préalablement à tout projet d'ensemble

Proposition d'une trame verte sur les deux rives

LA QUESTION DES IMMEUBLES DE GRANDE HAUTEUR À PARIS

La consultation Bercy-Poniatowski

Au cours de l'année 2007, la Ville de Paris a lancé une consultation de concepteurs, architectes et urbanistes sur le thème des immeubles de grande hauteur dans la Capitale.

Trois sites ont été choisis comme support de projet et d'expérimentation pour cette consultation, tout trois situés en limite de Paris sur le territoire de sa couronne.

- Le premier dans le secteur nord au droit de la porte de la Chapelle ;
- Les deux autres dans le secteur Seine sud-est, de part et d'autre de la Seine à l'endroit de sa porte fluviale amont :
 - l'un sur la rive gauche à la terminaison de la ZAC Paris Rive Gauche située entre le boulevard Masséna et la limite communale avec Ivry-sur-Seine,
 - l'autre sur la rive droite, sur un territoire compris à l'intérieur du site global du projet Bercy-Charanton.

La consultation sur ce dernier site a permis de tester les principes urbains mis en place par l'APUR pour l'aménagement de ce secteur dénommé Bercy - Poniatowsky. Quatre équipes étaient sélectionnées pour participer à la consultation :

- Barthélémy – Grino,
- Michelin et associés,
- Feichtinger architectes,
- Vasconi associés.

Le territoire de projet

Il était délimité par la Petite Ceinture déplacée, le cimetière de Valmy, la limite communale avec la ville de Charanton-le-Pont et la Seine. Il représente une emprise au

sol d'environ 30 hectares et contient les lieux suivants :

- l'ensemble du boulevard Poniatowsky et ses abords,
- le bastion n° 1,
- l'échangeur de Bercy et l'ensemble de ses bretelles de raccordement,
- l'îlot SNEF dans son entier,
- la partie du faisceau ferroviaire entre le boulevard Poniatowski et le boulevard périphérique.

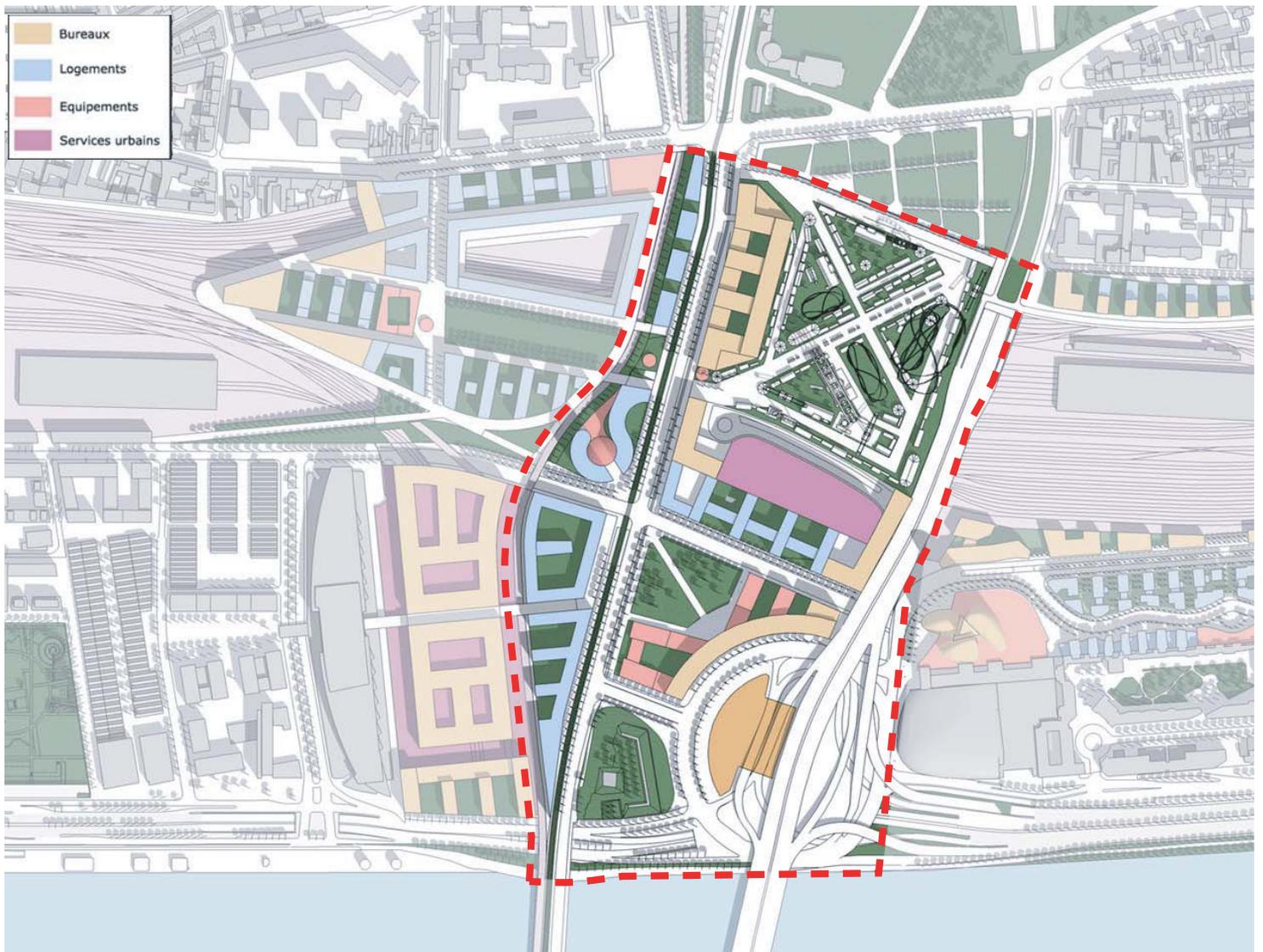
Le programme

- 425 000 m² de plancher HO répartis de la façon suivante : 177 000 m² de bureaux d'activité, 200 000 m² de logements et de commerces et 48 000 m² d'équipements

À ce programme s'ajoutent deux surfaces au sol : l'une de 55 000 m² pour l'installation de cirques et de foires et l'autre de 17 000 m² pour des espaces libres divers (voies, places, jardins...). Ce programme, issu du projet de l'APUR, respecte les données réglementaires du PLU. Chaque équipe devait le respecter voire l'augmenter avec les possibilités constructives offertes par les immeubles de grande hauteur.

La forme urbaine

Le territoire de projet étant très contraint par de multiples voies ferrées et routières qui le traversent et qui doivent être maintenues, le principe général du tracé des espaces publics et de la disposition des principaux programmes proposés par l'APUR ont été respectés par les concurrents. Par contre, la forme des tissus a été réinterprétée dans une nouvelle organisation urbaine et de nouvelles typologies architecturales.



Les quatre propositions

Michelin et associés

Le projet reprend l'organisation urbaine mise en place par l'APUR, il continue la ville avec un tissu à la fois dense, aéré et mixte jusqu'au Périphérique. Il procède par un principe «d'acupuncture urbaine» en proposant des émergences bâties qui ponctuent et identifient le tissu urbain en certains points essentiels de son territoire. Il propose l'utilisation d'immeubles lames et d'immeubles tours.

Deux immeubles lames sont positionnés aux deux points d'accès de la Promenade Plantée sur le site (à la porte de Charenton et au débouché sur le Pont National) tandis qu'un petit immeuble tour est positionné, au débouché de la nouvelle station de RER sur l'emprise destinée aux cirques et aux foires.

Deux tours jumelles de bureaux hautes de 170 mètres sont implantées à l'intérieur de l'échangeur de Bercy. Ces deux tours jumelles marquent ainsi le passage entre les deux communes et soulignent l'intersection entre le tracé de la Seine et de la couronne de Paris.



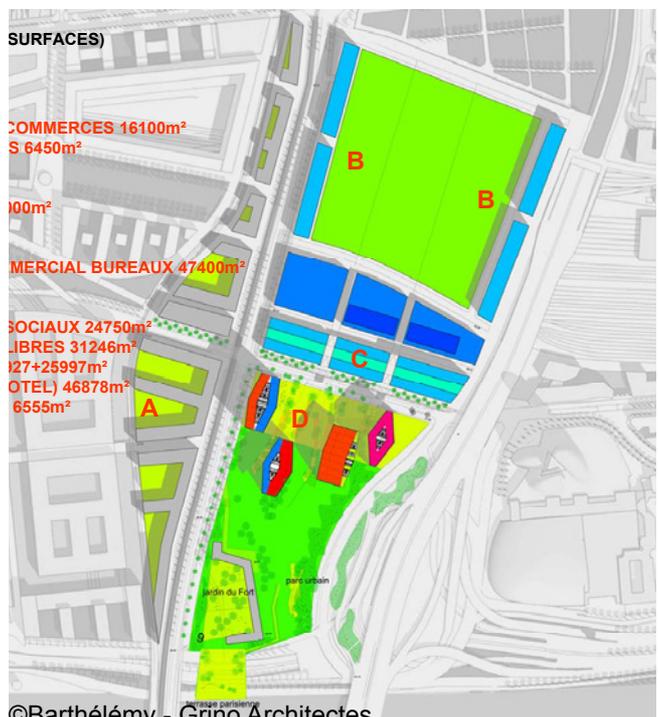
©Michelin et associés

Barthélémy-Grino

Le principe est d'afficher le paysage de la ceinture verte en reliant le site du Bois de Vincennes à la Seine au moyen d'une série d'espaces plantés se terminant par un jardin public débouchant sur le fleuve.

Le projet reprend l'organisation urbaine mise en forme par l'APUR depuis Bercy jusqu'au boulevard Poniatowski; au-delà, il propose une autre organisation urbaine, notamment en direction du fleuve.

Elle est constituée par une série de quatre immeubles de grande hauteur occupés de façon mixte ou individuelle par des programmes de logements, de bureaux et d'hôtels. Ils sont implantés au sud de la rue du Baron Leroy prolongée et disposés parallèlement au boulevard Poniatowsky, sur une vaste terrasse urbaine ouverte vers la Seine. Celle-ci se prolonge par un jardin public intégrant le bastion 1 et se termine sur un balcon planté en surplomb du fleuve au dessus du quai de Bercy. Ce projet n'augmente pas la constructibilité du secteur car le gain de constructibilité découlant des immeubles de grande hauteur est réinvesti dans la création du jardin public de bord de fleuve.



©Barthélémy - Grino Architectes

Le projet affirme la direction de la couronne par une triple organisation linéaire du bâti et des espaces publics disposés parallèlement au boulevard Poniatowski.

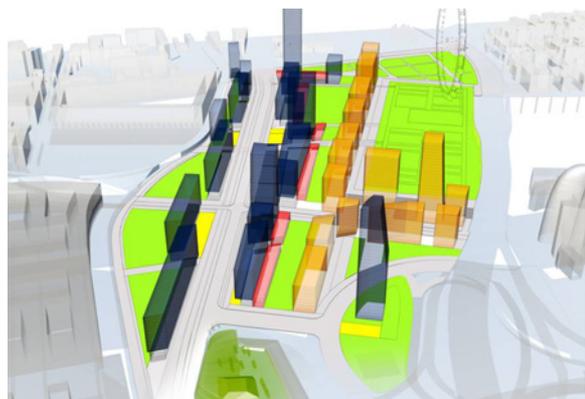
Trois ensembles «lamellaires» se développent de façon continue depuis la Porte de Charenton et le cimetière de Valmy jusqu'au Pont National et le Bastion 91 :

- Deux sont situés de part et d'autre du boulevard Poniatowski et correspondent à des programmes de logements avec un socle constitué d'activités, de commerces et d'équipements publics ;

- Un troisième est situé à une distance entre le boulevard Poniatowski et le boulevard périphérique, il correspond à des programmes de bureaux. Il se retourne sur le prolongement de la rue du Baron Le Roy et se développe sur ses deux rives jusqu'au Périphérique.

Une construction isolée et haute est placée à l'intérieur de l'espace de l'échangeur terminant ainsi par une ponctuation forte le nouveau quartier sur la Seine.

Trois émergences sont proposées sur le linéaire bâti qui se développe le long de la rive extérieure du boulevard Poniatowski, l'une au droit de la porte de Charenton, l'autre à l'intersection du boulevard Poniatowski et de la rue du Baron Leroy prolongée, et une troisième entre les deux au droit de l'accès avec la future station de RER C et l'entrée au site des cirques et foires.



©Feichtinger Architectes

Deux types d'organisation se font face de part et d'autre du boulevard Poniatowski pensé comme une « soudure urbaine entre deux mondes »

- Sur la rive Nord, un bâti continu et dense avec un plafond de 27 mètres, accueille un grand équipement urbain (un collège) et des logements sociaux.

- Sur la rive Sud, un tissu fragmenté constitué essentiellement de quatre tours identiques de 130 mètres de haut, disposées en légère quinconce, engendre des transparences visuelles vers Charenton tout en constituant un « signal urbain » qui matérialise la limite de Paris. Chaque tour est divisée en deux parties, occupée sur sa moitié sud-ouest par des logements et sur sa moitié nord-est par des bureaux.

Ces quatre tours sont implantées sur un vaste parvis créé par la dilation du boulevard Poniatowski.

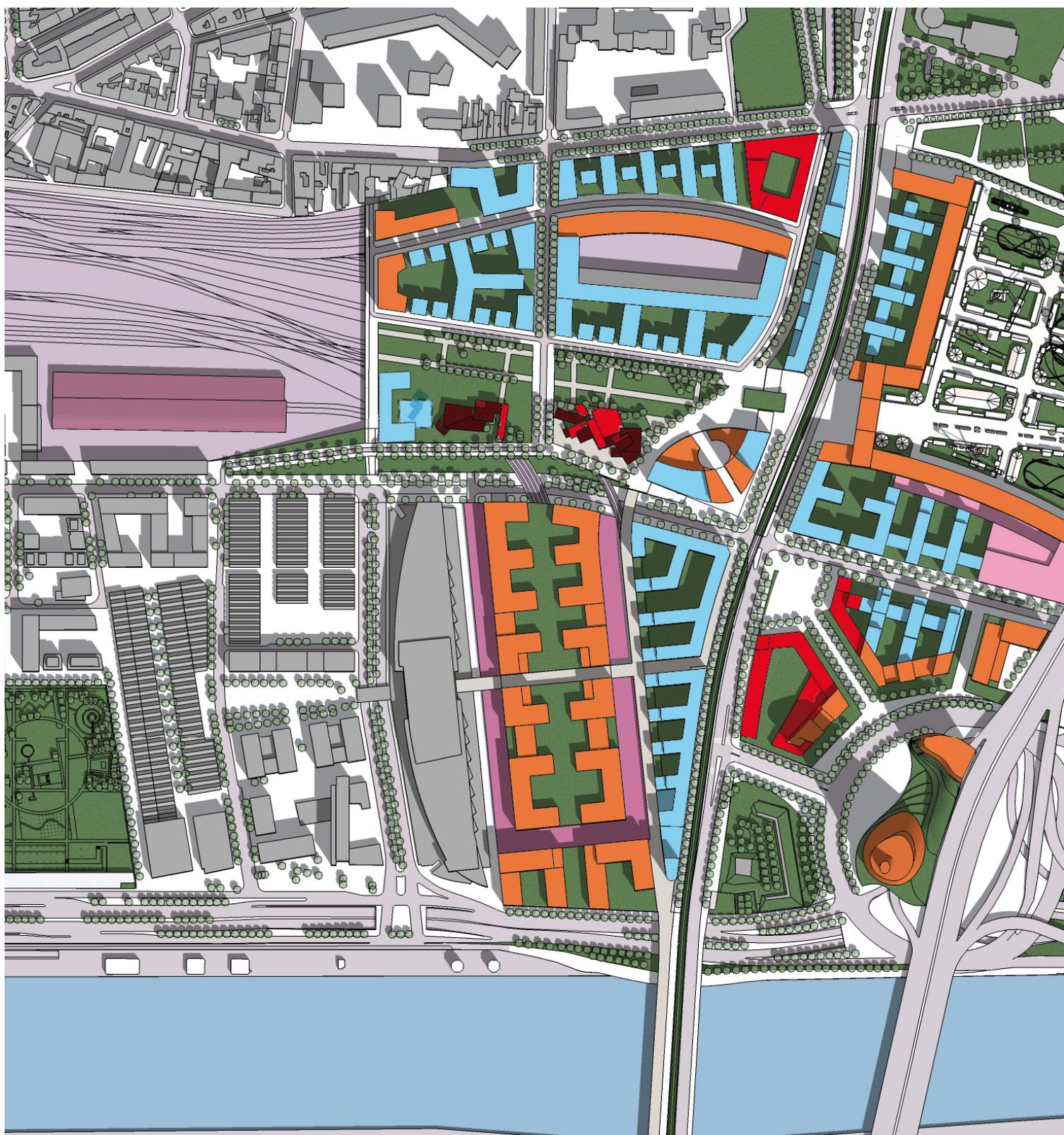
Situé le long du prolongement de la rue du baron Leroy, un immeuble de bureaux de 70 mètres, sert d'écran de protection des nuisances de la foire du trône.

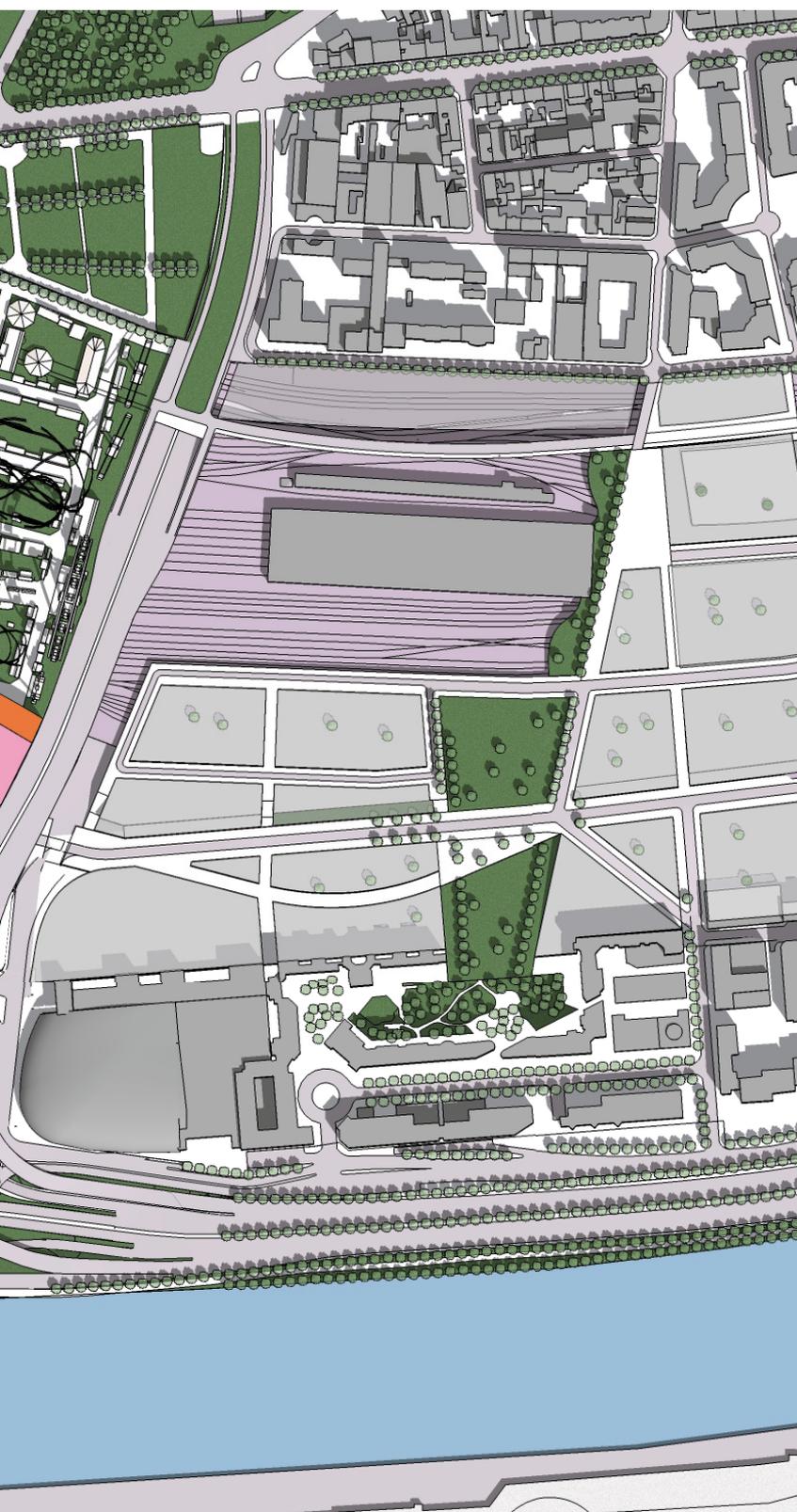
Présents sur tout le site et organisés de façon lamellaire, une série d'espaces verts publics constitue une « dalle verte » qui vient prolonger l'espace paysager du bois de Vincennes jusqu'à la Seine.



©Vasconi Associés Architectes

UNE PROPOSITION D'AMÉNAGEMENT DÉVELOPPÉE





La consultation sur les immeubles de grande hauteur a permis de préciser le projet d'aménagement en le densifiant et en le ponctuant en certains points particuliers de son site.

Au stade actuel des réflexions, il n'est pas possible de proposer un projet définitif pour ce territoire car les réponses peuvent être multiples suivant les programmes que l'on désire implanter sur le site (logements, bureaux, activités, équipements...) et les choix architecturaux et urbains que l'on souhaite y développer (densité des tissus, hauteur des constructions, typologies architecturales...). Il s'agit plutôt de montrer à travers une proposition d'aménagement les potentialités urbaines du lieu et l'échelle que doit assumer son projet.

Le principe est de développer ici un grand quartier de logements et d'activités au moyen d'un tissu mixte, dense et relativement homogène, d'une hauteur contenue entre 25 et 35 mètres en cohérence avec les règles actuelles du PLU mais avec quelques émergences bâties en certains points de son site. Il favorise la fonction résidentielle en bordure des voies urbaines, il situe plutôt les programmes de bureaux aux points de nuisances du site (périphérique, échangeur...) et regroupe les activités sur certains terrains ferroviaires (la logistique sur la Gare de la Rapée, une base travaux sur la limite sud du réseau ferré à Charenton) ou en limite de ceux-ci (le centre de tri sélectif du Sycotom sur la zone nord de l'îlot SNEF).

- Logements
- Bureaux
- Activités
- Equipements

Son organisation urbaine

À partir du carrefour entre le boulevard Poniatowski et la rue du Baron Leroy, le projet peut se diviser en 4 parties :



Une première partie au Nord :

«Les hauts de Bercy»

Elle est délimitée par la rue de Charenton, le boulevard Poniatowski, la rue du Baron Le Roy prolongée et le prolongement vers le nord de l'avenue des Terroirs de France. Elle correspond en grande partie à la gare Nicolai et ses abords, et au faisceau principal de la gare de Lyon. Le lieu, situé en grande partie au dessus du fer, est essentiellement organisé autour d'un espace public traité en place et en jardin situé au dessus de la future station RER. Il se développe depuis le boulevard Poniatowski au sud et s'arrête en surplomb du faisceau de voies ferrées au nord. Il se termine en terrasse paysagée au droit de la rue du Baron Leroy qu'il rejoint par une série de rampes et d'escaliers. Un certain nombre d'équipements du quartier sont implantés sur cette terrasse. Vers la rue de Charenton, il est occupé par un tissu mixte de logements et de bureaux. Quatre espaces publics le traversent : trois rues dans le prolongement de la rue des Jardiniers, de l'avenue des Terroirs de France et de la rue Michel Bizot, et la Promenade Plantée située sur le tracé de la Petite Ceinture déviée. Une émergence bâtie marque l'entrée de la promenade plantée dans le nouveau quartier.



Une seconde partie à l'Est :

«Le Prater de Bercy»

Elle est comprise entre le boulevard Poniatowski, le cimetière de Valmy, le boulevard périphérique et le prolongement de la rue du Baron Le Roy. Elle contient la partie nord de l'îlot SNEF sur laquelle sont implantés un ensemble d'habitations, l'usine de tri sélectif du Syctom et une opération de bureaux.

Le programme Cirques et Foires est situé en partie nord sur une emprise sensiblement carrée construite en grande partie en sursol du tracé ferré. Il est délimité par le cimetière de Valmy, le boulevard périphérique, la limite nord de l'îlot SNEF. Il est isolé du boulevard Poniatowski par une opération de bureaux. Cette opération de bureaux permet d'une part de payer le prix du sursol, d'autre part d'arrêter les nuisances de ce programme vers les nouveaux quartiers de logement.

Dans l'épaisseur du sursol, deux niveaux de parking VP/Autocars peuvent être aménagés permettant ainsi d'implanter une gare routière.





Une troisième partie au sud :

«La porte fluviale»



Une quatrième partie à l'ouest :

«Le quartier Râpée»

Elle est délimitée par le boulevard Poniatowski, la rue du Baron Le Roy prolongée, la rue Escoffier en limite de Charenton et le quai de Seine.

Le Bastion n°1 est maintenu dans sa configuration actuelle et traité comme un jardin public tandis que l'intérieur de l'échangeur restructuré être «habité» par un ou plusieurs immeubles à grande hauteur dont le programme reste à définir (bureaux, hôtel, équipements...). En partie nord, il est proposé d'implanter un jardin public, des équipements publics (type lycée, collège ...) et des logements tandis qu'une frange de bureaux disposée en bordure de l'échangeur isole le quartier des nuisances du boulevard périphérique.

Comme il a été précédemment remarqué, ce territoire Sud est le lieu le plus remarquable du projet car le plus vu, le mieux desservi et celui qui s'affiche sur la Seine. L'aménagement doit alors tenir compte de son potentiel de repère urbain à l'échelle métropolitaine. Il est propice à l'installation de programmes prestigieux et de formes architecturales innovantes et audacieuses en liaison avec les aménagements de Paris Rive Gauche sur la rive opposée.

Elle est constituée par l'ensemble de la gare de la Rapée (supérieure et inférieure) depuis l'arrière de l'immeuble Lumière jusqu'au boulevard Poniatowski.

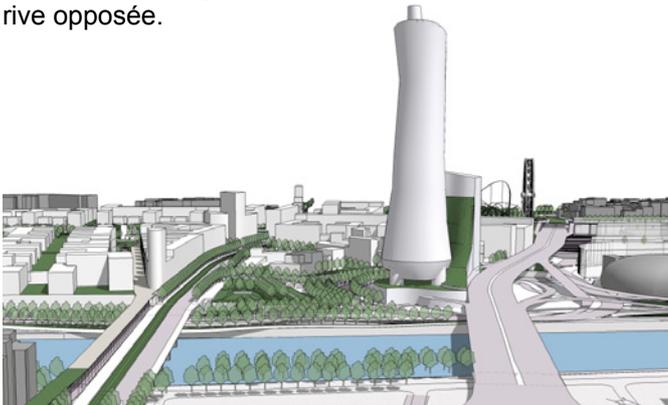
La proposition reprend le projet SNCF/ RFF consistant à garder et à conforter la logistique ferrée (fret) existante de la gare de la Rapée supérieure en densifiant son site par une opération de bureaux construite au dessus de la gare et liée en grande partie aux activités ferroviaires.

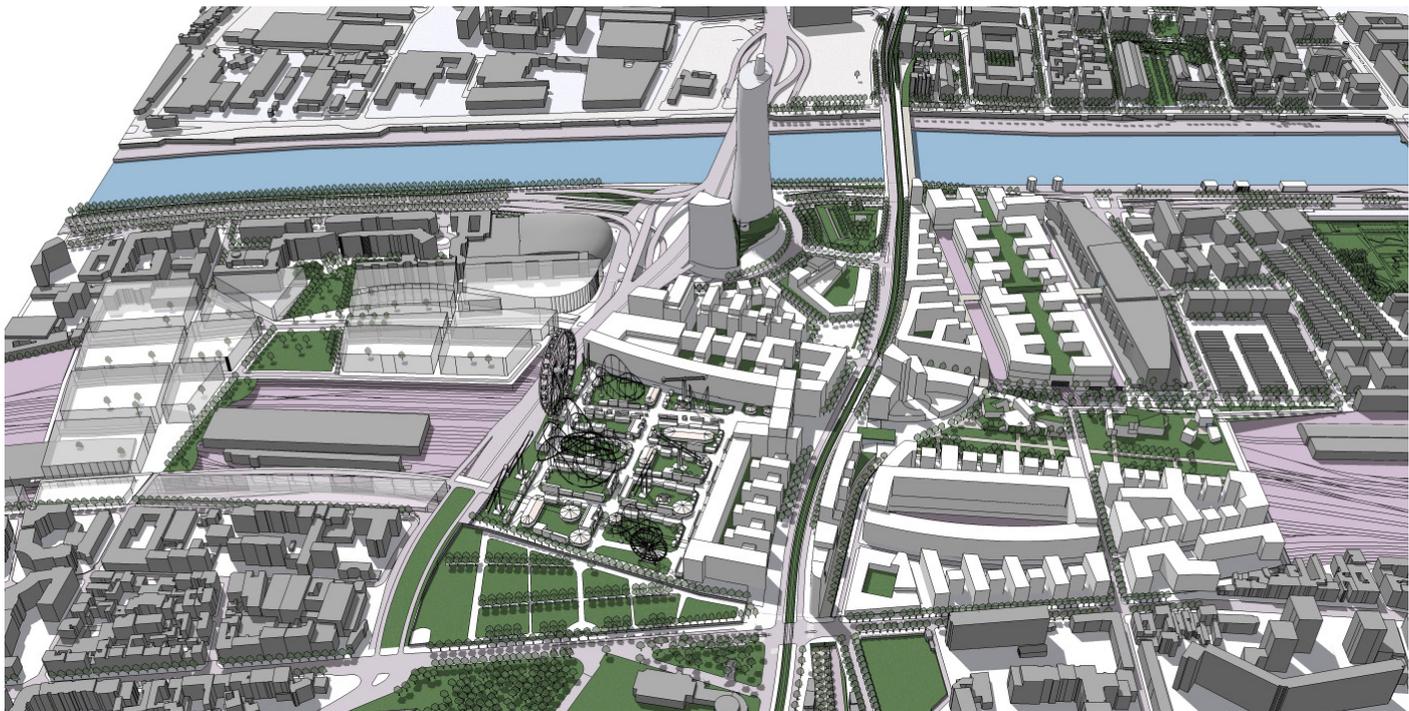
Tout le long du boulevard Poniatowski jusqu'au tracé de la Petite Ceinture, une série d'opérations de logement permet de construire un important quartier de logements.

Deux voies piétonnes traversent ce secteur :

- d'une part la Promenade Plantée associée au tracé de la Petite Ceinture. Elle aboutit au Pont National et peut ainsi se prolonger par la suite en viaduc jusqu'à la rive gauche. une émergence bâtie marque son passage au dessus du fleuve.

- d'autre part la passerelle piétonne joignant la place des Vins de France et le boulevard Poniatowski à travers le Hall de l'immeuble Lumière.







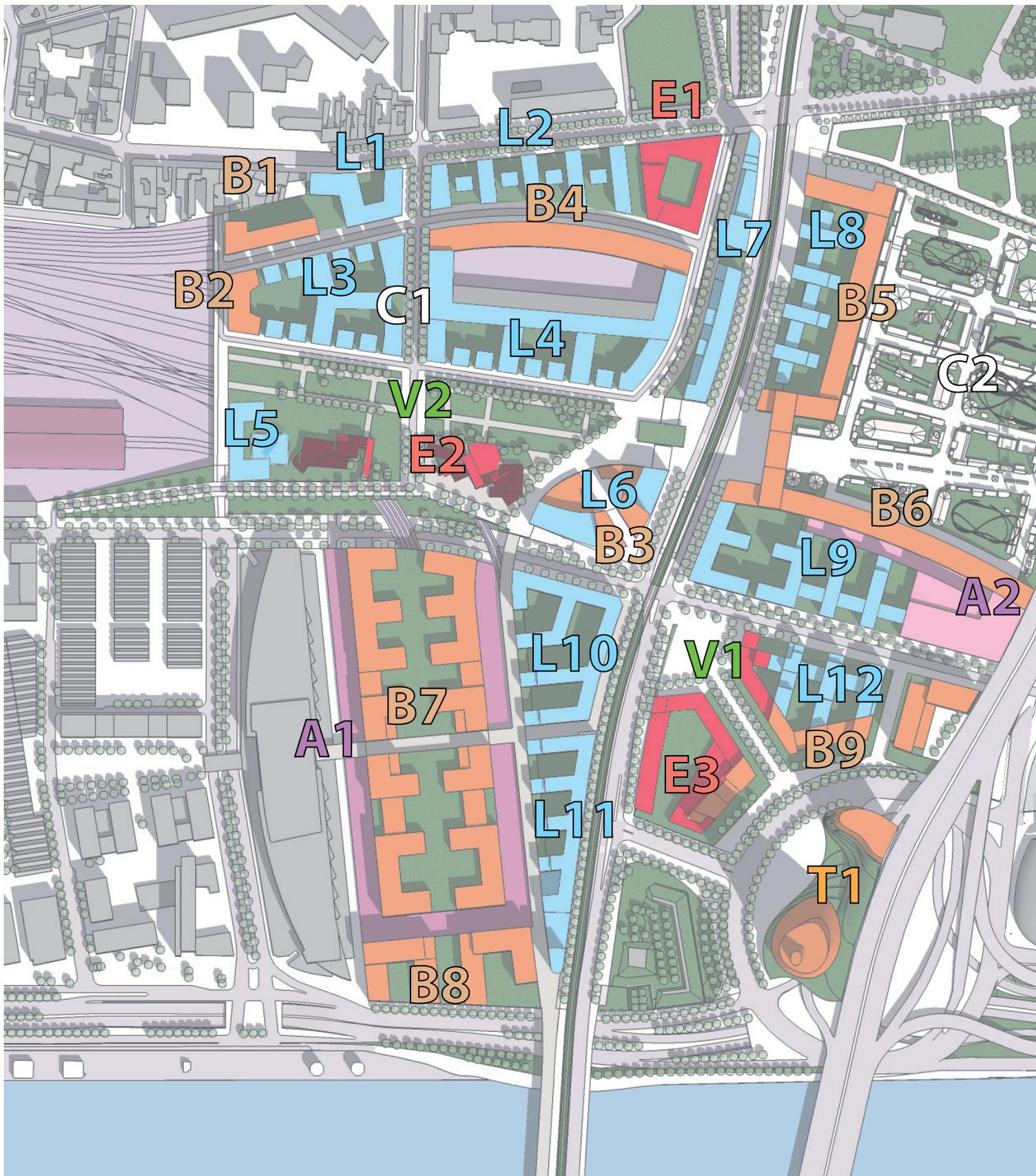
Sur Charenton, le projet se continue en deux endroits :

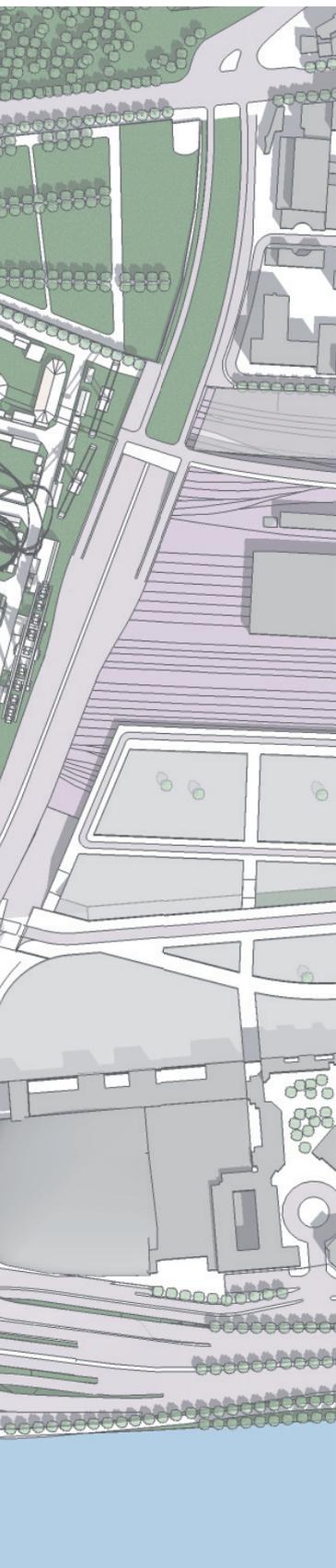
- d'une part au travers des terrains «Goldman Sachs» avec la réalisation d'un quartier mixte de bureaux, de logements et de commerces organisé le long des voies situées dans le prolongement de la rue du Baron Le Roy et aboutissant à la rue de l'Entrepôt.
- d'autre part au sud du quartier de Valmy par une série d'opérations de logements et de bureaux situées en sursol du tracé principal de la gare de Lyon et desservies par la rue Marius Delcher et l'avenue Winston Churchill.

Dans cet aménagement, la traversée du plateau ferroviaire actuellement assurée par la passerelle piétonne de Valmy doit être repensée à partir d'un espace urbain plus vaste et plus conséquent afin de créer un véritable lien entre ces deux parties de la ville.



© Ph.Guignard @air-image.net





Récapitulatif	Surface totale
Logements	435 620
Bureaux	412 700
Activités Rdc	29 750
Activités	85 000
Equipements	14 900
IGH	110000
Total m²	1 087 970

Logements	Activités Rdc	Lgts	Total
L1	1 000	15 000	16 000
L2	2 000	26 160	28 160
L3	2 000	40 300	42 300
L4	2 500	47 320	49 820
L5	1 500	22 150	23 650
L6	2 100	43 000	45 100
L7	2 000	48 800	50 800
L8	1 580	23 060	24 640
L9	2 560	42 980	45 540
L10	2 150	48 200	50 350
L11	2 150	40 850	43 000
L12	2 000	37 800	39 800
Total m²	23 540	435 620	459 160

Bureaux	Activités Rdc	Bureaux	Total
B1		13 000	13 000
B2		11 000	11 000
B3		12 200	12 200
B4		93 500	93 500
B5		59 700	59 700
B6		55 400	55 400
B7		66 000	66 000
B8		46 000	46 000
B9	6 210	55 900	62 110
Total m²	6 210	412 700	418 910

Equipements	Emprises
E1	3 900
E2	4 500
E3	6 500
Total m²	14 900

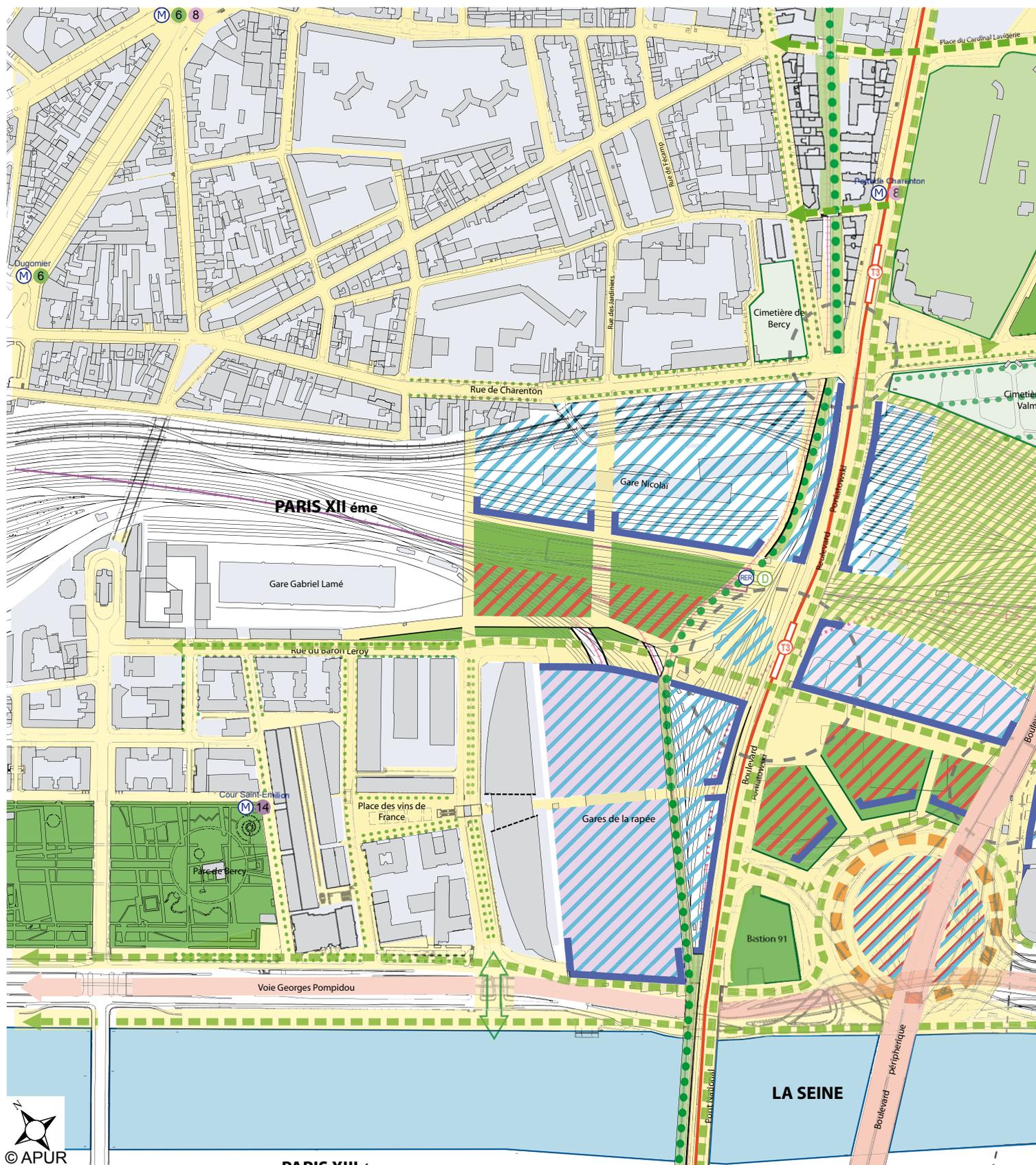
Couvertures	Emprises
C1	100 000
C2	55 000
Total m²	155 000

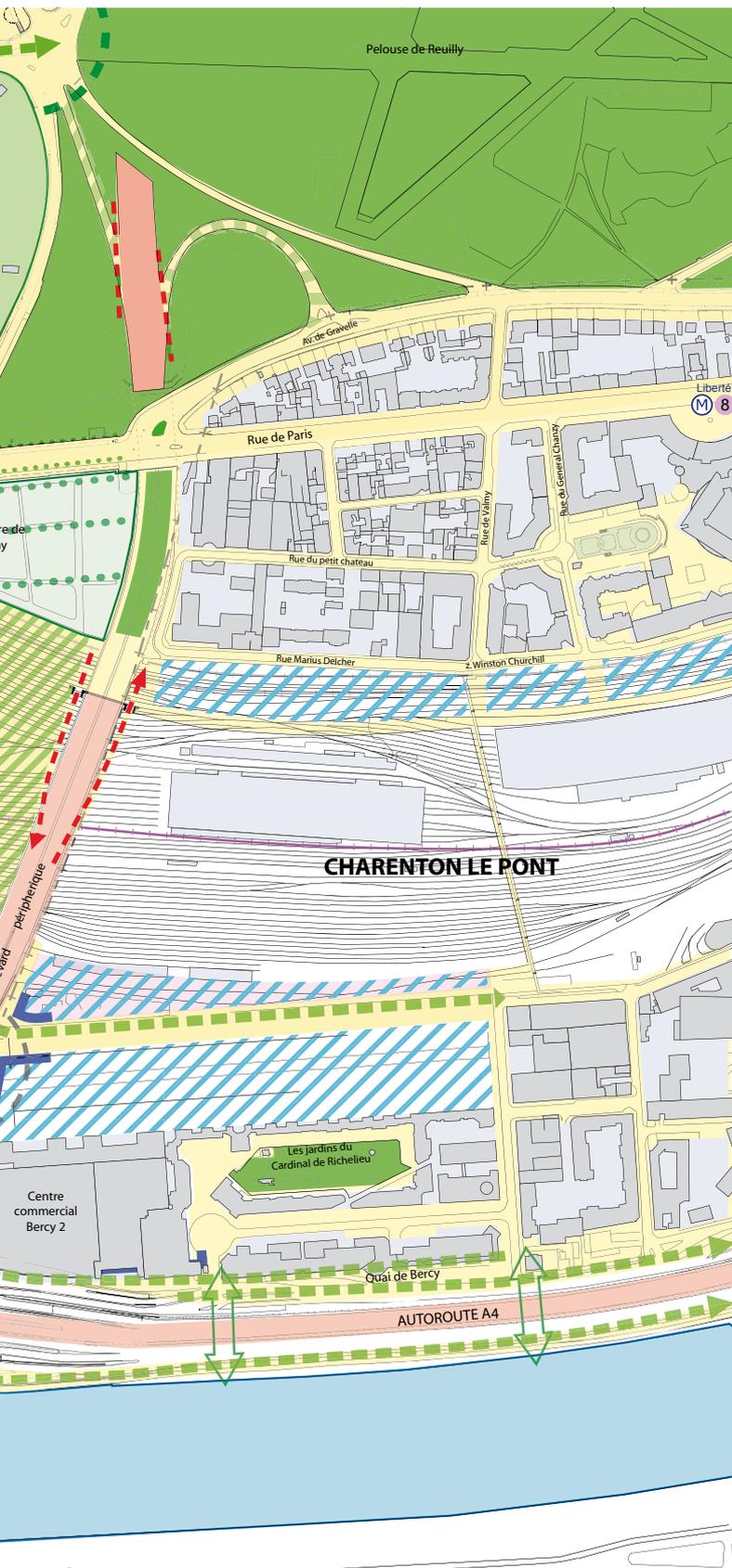
Espaces Verts	Emprises
V1	9 200
V2	9 900
Total m²	19 100

Activités	Emprises
A1	58 000
A2	27 000
Total m²	85 000

Dans l'échangeur	Total
T1	110 000
Total m²	110 000

Schéma d'orientations urbaines

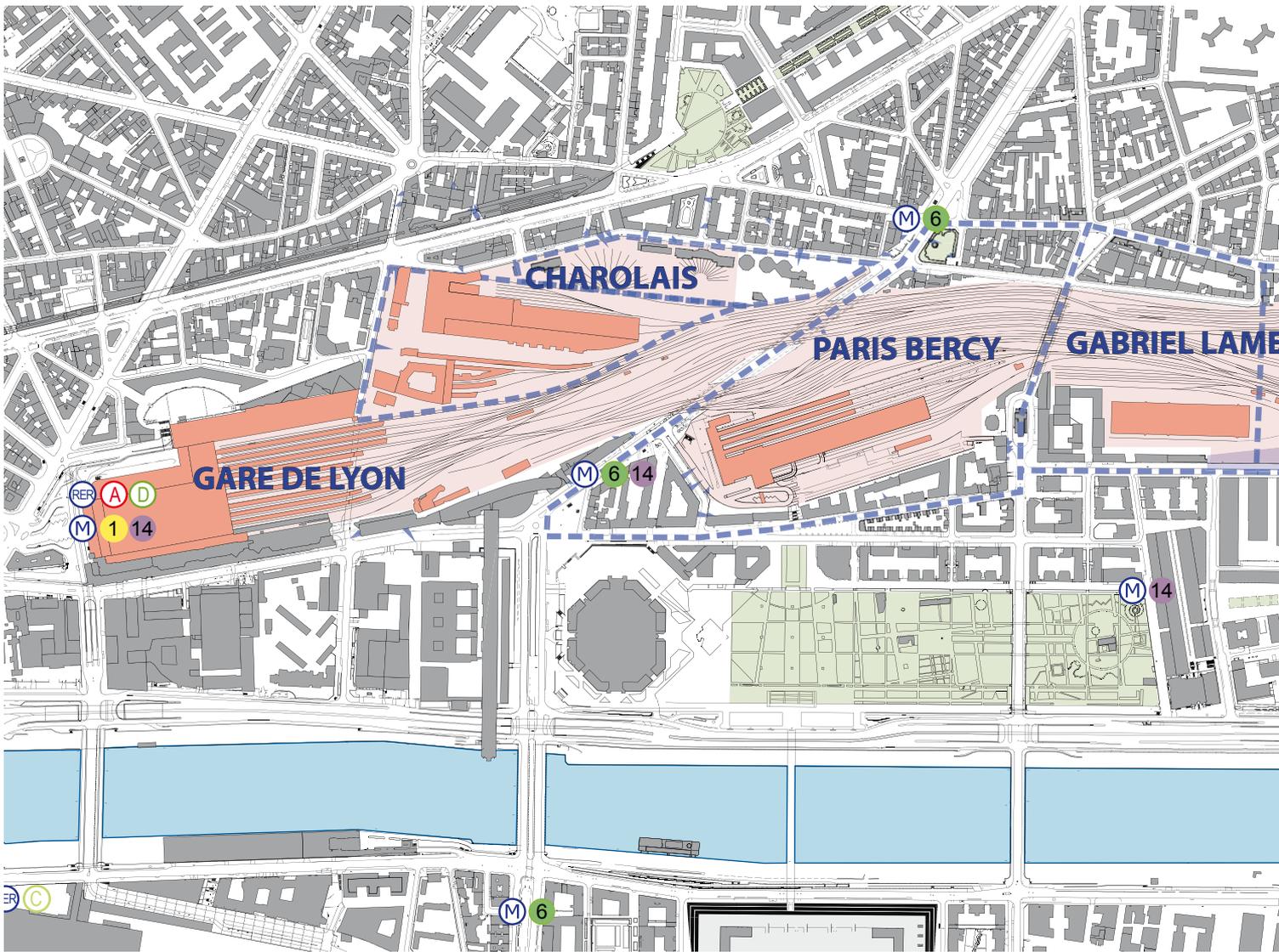




Ce schéma d'orientation synthétise l'essentiel des idées contenues dans le projet urbain en terme de forme et de programme. Il en extrait ses composants majeurs et montre la façon dont ils s'organisent sur le site. Il préfigure en le simplifiant le Plan d'Aménagement de Zone (PAZ) qui devra être élaboré sur ce secteur dans le cas de la mise en place d'une ZAC.

Ce schéma laisse la porte ouverte à de multiples interprétations architecturales et urbaines tout en garantissant le maintien des principaux objectifs d'aménagement. Il assure donc une cohérence urbaine avec l'ensemble des aménagements prévus sur cette partie sud-est de l'agglomération parisienne ; que ce soit entre la rive droite et la rive gauche de la Seine ou entre Paris et les villes de Charenton-Le-Pont et Ivry-sur-Seine.

- | | | | |
|---|--|---|--|
|  | cimetières |  | Etablir des franchissements piétons vers la Seine |
|  | Espaces verts publics |  | Prolonger la promenade plantée |
|  | Terrains de sport |  | Voie RER D déplacée avec création d'une station |
|  | Tissu existant |  | Créer ou préserver des transparences visuelles |
|  | Boulevard périphérique |  | Articulations urbaines à traiter |
|  | Voies rapides - A4 / Voies sur berges |  | Créer une porte du bois de Vincennes |
|  | Réseau ferré Fret / petite ceinture |  | Nouvel emplacement Foire et Cirque |
|  | Jonction faisceau gare de Lyon et faisceau gare d'Austerlitz |  | Constituer un front bâti continu |
|  | Créer de nouvelles voies |  | Créer un tissu mixte continu |
|  | Constituer une trame verte de circulations douces |  | Implanter des services urbains |
|  | Etablir un maillage continu d'espace public |  | Créer un îlot vert à dominante d'équipements publics |
|  | Créer un îlot comprenant un aménagement exceptionnel lié aux infrastructures | | |
|  | Restructurer l'échangeur | | |
|  | Déplacer les bretelles d'accès au boulevard périphérique | | |



EN GUISE DE CONCLUSION

Si ce territoire situé entre Bercy et Charenton pouvait être considéré au départ comme un site de rejet, difficilement aménageable et peu enclin à un quelconque usage urbain, il s'est révélé au fur et à mesure de sa lecture et au travers un travail de projet, comme un site d'intérêt et d'attrait exceptionnel pour les deux villes.

Il possède des potentialités architecturales et urbaines considérables qu'il faut mettre en œuvre dans un projet intercommunal ambitieux et partagé.

