

Groupe de travail Bruneseau

Réunion du 19 février 2014

LISTE DES PARTICIPANTS

VILLE DE PARIS

Direction de l'Urbanisme		François HÔTE, Annick BIZOUERNE, Aude FAUCHÉ
Mairie du treizième arrondissement		Bénédicte PERFUMO
Mairie du treizième arrondissement		Francis COMBROUZE

SEMAPA

Direction générale		Jean-François GUEULLETTE
Direction de la Programmation et de l'Urbanisme		Ludovic VION, Benoit ERNEK

PERSONNALITES EXTERIEURES

Garant de la concertation		Bertrand MEARY
SNCF – Gares & connexions		Christian BREZET
Personne qualifiée		Bertrand AVRIL

INSTITUTIONS

Ateliers Lion		Sevak SARKISSIAN
Ivanohé Cambridge		Michel Saint-Cyr
Hines		Patrick LE CONIAC
CNRS		Jacqueline de BONY

BUREAU DES ASSOCIATIONS

Chargé de mission		Yann RENAUD
-------------------	--	-------------

REPRESENTANTS DES ASSOCIATIONS

Association de l'amicale des locataires des rues Fulton, Bellière, Flamand - ALFBF		Dominique MACAIGNE
La Plateforme		Claude BIRENBAUM
Association des usagers des transports		Jacques STAMBOULI

et de la rue		
CONSEILS DE QUARTIER		
Conseil de quartier n° 8		Claude GALLAIRE
Conseil de quartier n°7		André MESAS
Conseil de quartier n°4		Frédérique LECOCQ

Ont également participé à la réunion : Nathalie COUSIN-COSTA, Claude HERVY, Madame IDRAC, Monsieur JOURNEY, Marie-Pierre PADOVANI, et Marie-Josée PEREDA.

La séance est ouverte à 17 heures 40 sous la présidence de François HÔTE.

I. Présentation de l'opération Bercy-Charenton (DU)

Aude FAUCHÉ indique que le site de Bercy-Charenton, caractérisé par la Seine et divers éléments paysagers, comme le parc de Bercy et le bois de Vincennes, est traversé par des infrastructures diverses, comme un réseau ferroviaire et un échangeur routier, qui le place dans un environnement quelque peu dégradé. Elle ajoute que le site de Bercy-Charenton abrite également des îlots urbains, tel le centre commercial de Bercy.

Le secteur de Bercy-Charenton répond à Paris Rive Gauche, mais aussi aux projets à venir dans les communes d'Ivry ou Charenton. Il constitue donc pour la Ville de Paris une possibilité foncière à exploiter, qui y a lancé des études de maîtrise d'œuvre urbaine à partir de 2009 en prévision de futurs aménagements.

Ce projet, auquel les partenaires ferroviaires ont été associés dès l'origine, vise à améliorer les liaisons entre Paris et les communes limitrophes, à proposer une offre mixte de logements, à faciliter l'accueil de nouveaux modes de transports en commun, et à transformer l'environnement du site et les espaces publics.

Aude FAUCHÉ évoque les contraintes liées au développement d'un projet urbain dans une zone fortement marquée par le réseau ferroviaire, caractérisé par une fréquence élevée du passage des TGV, notamment. Elle explique que le projet de réaménagement urbain doit pouvoir débiter, alors même que certaines décisions des partenaires ferroviaires n'auraient pas encore été rendues.

Elle ajoute que l'équipe de maîtrise d'œuvre a proposé la mise en place d'un nouveau sol naturel, qui devrait permettre de créer des pentes douces, accessibles aux personnes à mobilité réduite, et plusieurs niveaux entre les différentes zones. Aussi, a-t-il été souhaité de maintenir le vide ferroviaire, qui doit être révélé plutôt que caché.

Elle détaille la composition de l'équipe de maîtrise d'œuvre et poursuit la lecture du document projeté en séance.

François HÔTE précise que la rue Baron-Le-Roy ne constitue pas une voie de transit, mais permet la circulation des transports en commun, des taxis et des piétons, et qu'elle doit donc être délestée de toutes les contraintes liées au transit.

Aude FAUCHÉ indique que la halle Lamé serait déplacée et évoque une amélioration de l'acheminement des marchandises et une facilitation de l'accès au boulevard périphérique. Elle ajoute que le site de Bercy-Charenton doit pouvoir accueillir des immeubles de grande hauteur ; ainsi, un nouveau profil urbain à forte identité permettrait d'accompagner la berge ferroviaire, via la construction d'immeubles de grande hauteur le long de la voie ferrée.

Compte tenu des contraintes ferroviaires, de l'impossibilité de couvrir les voies, et de l'obligation d'intégrer des installations logistiques existantes, la programmation a évolué et prévoit 700 000 mètres carrés de surface à construire, dont 40 % pour le logement et 60 % pour l'activité et l'emploi. Les logements seront plutôt situés aux abords du parc ou à l'intérieur de l'îlot.

En conclusion, Aude FAUCHÉ rappelle que la concertation a pris la forme de réunions publiques et d'ateliers thématiques, organisées aux différentes étapes du projet, qui a également donné lieu à la tenue de mini-conférences.

Claude GALLAIRE demande confirmation que le prolongement de la rue Baron-Le-Roy au-delà du boulevard périphérique ne posera aucune difficulté.

Aude FAUCHÉ le lui confirme, puisque le boulevard périphérique est déjà surélevé dans cette zone.

Claude GALLAIRE croit comprendre que le projet prévoit le percement de l'immeuble historique Bercy Expo.

François HÔTE précise que le percement vise à permettre aux piétons de traverser l'atrium de cet immeuble.

Enfin, Claude GALLAIRE demande des précisions sur les dimensions des immeubles de grande hauteur, qui doivent border les voies ferroviaires, notamment.

François HÔTE répond que les hauteurs des bâtiments futurs seront calculées à partir du niveau du sol remodelé.

Claude GALLAIRE en déduit que les hauteurs des futurs immeubles n'ont pas été arrêtées à ce stade du projet.

François HÔTE répond que l'immeuble le plus élevé devrait culminer à 180 mètres.

Claude HERVY s'étonne que certains partenaires, comme la Mairie du douzième arrondissement, certains conseils de quartier, et des associations, n'aient pas été associés au projet, ni invités à la concertation. Il souhaite pouvoir prendre connaissance du nom des acteurs ayant participé à la concertation.

Claude GALLAIRE regrette que la Mairie de Paris confonde *concertation* et *réunion d'information*.

Claude HERVY évoque les problèmes de transport rencontrés rive gauche dans l'est parisien, prend acte de la volonté de bâtir des immeubles de grande hauteur, mais s'étonne que la question des transports, dont il observe qu'elle n'a fait l'objet d'aucune concertation, n'ait pas été traitée plus avant.

Par ailleurs, il souhaite savoir si la Ville de Paris a envisagé d'exploiter la petite ceinture pour assurer les livraisons réalisées à la halle Lamé, dont le projet de réaménagement prévoit le déplacement.

François HÔTE précise que le projet Bercy-Charenton est évoqué aujourd'hui dans le cadre de la concertation sur le projet Paris Rive Gauche. Il rappelle que des délibérations ont fixé les modalités de la concertation, quelque peu difficile à poursuivre durant les périodes pré-électorales. Il évoque plusieurs réunions publiques, qui ont attiré plusieurs centaines de citoyens, et les ateliers qui ont eu lieu.

En outre, il indique que la question des transports a fait l'objet de nombreuses réflexions et d'études, en partenariat avec la Ville de Charenton-le-Pont. Il ajoute que la RATP a été sollicitée pour diligenter des études d'implantation d'une gare RER dans la zone, dont la faisabilité n'a pas été avérée.

Claude HERVY craint des difficultés en matière de transport, alors que la RATP a conclu à l'impossibilité de créer une gare RER sur le site de Bercy-Charenton.

Jacques STAMBOULI entend également évoquer la problématique liée aux transports. Il observe que le projet reste ouvert et n'est pas encore finalisé, et considère ainsi qu'il est encore temps de formuler des suggestions. Il attire l'attention des participants au groupe de travail sur l'échangeur routier présent sur le site, dont l'éviction pose des problèmes de circulation entre les villes de Paris et Charenton ; il pose la question de l'abandon de cet échangeur.

Il remet aux participants du groupe de travail une contribution, intitulé « Les bretelles, le plat de nouilles et le Grand Paris », qui sera annexée au compte-rendu.

Il estime que l'évolution du site Bercy-Charenton doit être envisagée à l'aune du futur Grand Paris, qui soulève la question de l'intégration au sein de la métropole des autoroutes urbaines, comme le périphérique parisien. Il observe que la plupart des grandes villes européennes n'inclut dans leurs limites territoriales aucun grand axe de circulation, comme c'est le cas à Londres, où l'autoroute entoure l'agglomération. Il voit dans la mise en place du projet du Grand Paris la fin du périphérique comme autoroute urbaine et la libération de nombreuses zones foncières exploitables.

Jacques STAMBOULI suggère d'envisager deux hypothèses d'aménagement, avec ou sans maintien du périphérique sur le territoire parisien. Il ne doute pas que le futur président du Grand Paris traitera la question du boulevard périphérique avec le plus grand intérêt. De plus, il invite les responsables du projet à étudier en parallèle les possibilités d'évolution des transports collectifs sur le site de Bercy-Charenton.

François HÔTE ne doute pas des impacts de la mise en place du Grand Paris.

Bertrand MEARY ne souhaite pas qu'il soit laissé penser que les bâtisseurs franciliens n'ont raisonné qu'en termes purement parisiens, sans tenir compte des problématiques impliquant les communes limitrophes.

Bertrand AVRIL considère également que la présentation d'Aude FAUCHÉ a quelque peu occulté la problématique de l'échangeur périphérique, mais précise que l'évolution de l'autoroute A4 ne dépend pas seulement du Grand Paris, mais aussi de l'Etat. Il salue la pertinence de la question de Jacques STAMBOULI, qui n'a toutefois pas vocation, selon lui, à être traitée dans le cadre de ce groupe de travail.

Par ailleurs, il juge très ambitieuse la superficie de 700 000 mètres carrés espérée, compte tenu des surfaces actuellement disponibles, d'autant plus que le projet ne prévoit pas de se soustraire aux contraintes ferroviaires sur le site de Bercy-Charenton. Il s'interroge sur la faisabilité et l'équilibre économique prévisionnel du projet de réaménagement, et souhaite savoir si les conséquences économiques et financières du projet ont été évaluées.

François HÔTE ne nie pas la dimension économique du projet. Il rappelle que ce dernier prévoit la construction en plein sol et confirme qu'il doit être équilibré au plan économique. De plus, il précise que la Ville de Paris n'est pas totalement propriétaire du terrain qu'elle entend aménager et où elle prévoit d'ériger des immeubles de grande hauteur. Il défend l'idée d'une ville mixte, qui constitue une équation difficile à résoudre.

Francis COMBROUZE évoque l'importance de la création de la passerelle Simone de Beauvoir, qui permet aux piétons de traverser la Seine pour se rendre dans le douzième et ou le treizième arrondissement de la capitale. Il considère qu'il convient d'assurer une cohérence ferroviaire entre la gare d'Austerlitz, la gare de Lyon, et celle de Bercy, afin de proposer aux usagers des transports en commun qui répondent à leurs besoins.

Par ailleurs, il fait remarquer que l'équipe en charge du projet Paris Rive Gauche a été contrainte de s'adapter aux infrastructures existantes, et à la liaison entre la gare d'Austerlitz et la gare de Lyon, notamment, qui doivent pouvoir se répartir le trafic.

André MESAS se projette dans le Grand Paris, dont la mise en œuvre fera apparaître de nouvelles problématiques et de nouveaux besoins. Il invite les responsables du projet à la plus grande prudence. S'il respecte les impératifs de chacun, il ne comprendrait pas que des opérations décidées aujourd'hui ne s'inscrivent pas dans la logique du Grand Paris, qui devra prévaloir *in fine*.

François HÔTE répond que la logique du Grand Paris est prise en compte par les différents acteurs du projet.

Sevak SARKISSIAN affirme que le projet Bercy-Charenton tient compte du futur Grand Paris et rappelle que le boulevard périphérique a entamé son évolution propre, qui doit cependant resté connecté à la ville de Paris pour en maintenir l'accès.

Une intervenante salue l'intervention de Jacques STAMBOULI, dont les arguments doivent être pris en compte. De plus, elle s'interroge sur les services et équipements publics qui pourraient voir le jour dans le cadre du projet de réaménagement du site Bercy-Charenton.

Sans pouvoir fournir davantage de précisions à ce stade du projet, Aude FAUCHÉ répond néanmoins que les rez-de-chaussée doivent pouvoir accueillir des services et équipements publics, qui permettront de répondre aux besoins des futurs usagers.

Claude HERVY s'étonne qu'un projet prévoie la construction de tours, sans faire plus précisément apparaître les services et équipements publics qui pourraient voir le jour.

Annick BIZOUERNE indique que de tels équipements sont faciles à implémenter par la suite.

François HÔTE précise que les équipements de petite enfance et les établissements scolaires ont déjà été positionnés, de même que des terrains de sport et des gymnases, notamment.

Annick BIZOUERNE rappelle aux participants qu'ils sont aujourd'hui réunis pour assister à la présentation du projet Bercy-Charenton, avant que celui-ci ne fasse l'objet d'une concertation ultérieurement.

Claude BIRENBAUM souhaite évoquer les coûts financiers d'un tel projet et craint que des économies ne soient réalisées en diminuant les standards de qualité des logements ou le nombre de ces derniers.

François HÔTE ne partage pas cette analyse.

Bertrand MEARY renvoie Claude BIRENBAUM à la présentation d'Aude FAUCHÉ, qui a partagé des orientations, et indique que la réflexion se poursuit. Il ajoute que le premier bilan de l'opération pourrait permettre d'amender certains choix stratégiques.

II. Point sur les évolutions du projet B3A

Benoit ERNEK présente l'avancement du projet B3A, dont l'étude s'est poursuivie depuis le mois de septembre 2013, et dont le permis de construire devrait être déposé prochainement.

Il projette une image de synthèse des deux tours du projet DUO, DUO1 et DUO2, dont la plus haute avoisinera les 180 mètres, et une infographie des deux bâtiments détaillant le programme du lot B3A.

Il présente les modifications du rez-de-chaussée de ce dernier et indique que l'investisseur a finalement décidé de localiser la réception de l'hôtel au rez-de-chaussée, sur la rue Bruneseau, qui s'en trouvera plus animée. Aussi, il livre une réflexion sur le prolongement de la ligne 10 du métro, actuellement à l'étude, au stade du dossier d'urgence, qui n'aura pas encore été réalisé lors de l'érection du bâtiment. Ainsi, évoque-t-il la suggestion de loger un commerce provisoire sur le site de la future trémie d'accès du métro, dont l'accès sera possible grâce au déplacement d'une dalle amovible.

Benoit ERNEK mentionne également les modifications au rez-de-chaussée du lot B3A, qui concernent l'auditorium et le commerce de la tour DUO1, où l'espace de pleine terre doit rester uniforme et accueillir des plantations.

Enfin, il évoque l'évolution de la proposition paysagère, la suppression de la palette végétale d'espèces jugées invasives, et la modification des zones de plantations du belvédère au droit du DUO1, du fait de l'insertion dans le programme d'une salle des marchés.

André MESAS salue le déplacement de la réception de l'hôtel au rez-de-chaussée de la tour, qui permettra d'apporter davantage de vie dans le quartier.

François HÔTE fait remarquer que la Ville de Paris a formulé la même demande à la SEMAPA.

Bertrand AVRIL interroge Michel CYR sur l'état du marché et sur la date à laquelle le projet pourrait concrètement commencer à être mis en œuvre.

Michel CYR entend faire preuve d'optimisme, tout en restant réaliste, et indique que la Caisse des dépôts du Québec prévoit l'investissement d'un montant de 600 millions d'euros. Il ajoute que la demande de permis doit être déposée dans les semaines à venir et espère obtenir le permis de construire en 2015, afin de démarrer les travaux au cours de l'année 2016.

André MESAS souhaite savoir ce que recouvre la notion d'*activité* dans les tours DUO1 et DUO2, et insiste sur l'importance de la mixité dans un quartier.

Ludovic VION répond que la notion d'activité englobe des services accessibles au public, comme une salle de sports, un auditorium, un hôtel et un restaurant ouvert à tous, les commerces, et ajoute que des bureaux, à loyer modéré sont destinés à l'accueil de petites et moyennes entreprises du secteur tertiaire.

Claude HERVY croit comprendre que la date de livraison de la nouvelle station de la ligne 10 du métro n'est pas encore fixée.

Ludovic VION confirme qu'aucune date n'a été arrêtée aujourd'hui.

Michel CYR a le sentiment que l'extension de la ligne 10 du métro devrait se concrétiser entre 2025 et 2030. Par ailleurs, il considère qu'un groupe, dans le cadre d'un projet de fusion, pourrait trouver dans le projet DUO une occasion unique d'occuper un si grand espace de bureaux dans Paris intramuros.

André MESAS s'interroge sur l'avenir de la halle Freyssinet.

Jacques STAMBOULI s'étonne que le sujet des bretelles d'autoroute n'ait pas été abordé au cours de la réunion.

L'ordre du jour étant épuisé, la séance est levée à 19 heures 50.

Document rédigé par la société Ubiquis – Tél. 01.44.14.15.16 – <http://www.ubiquis.fr> – infofrance@ubiquis.com