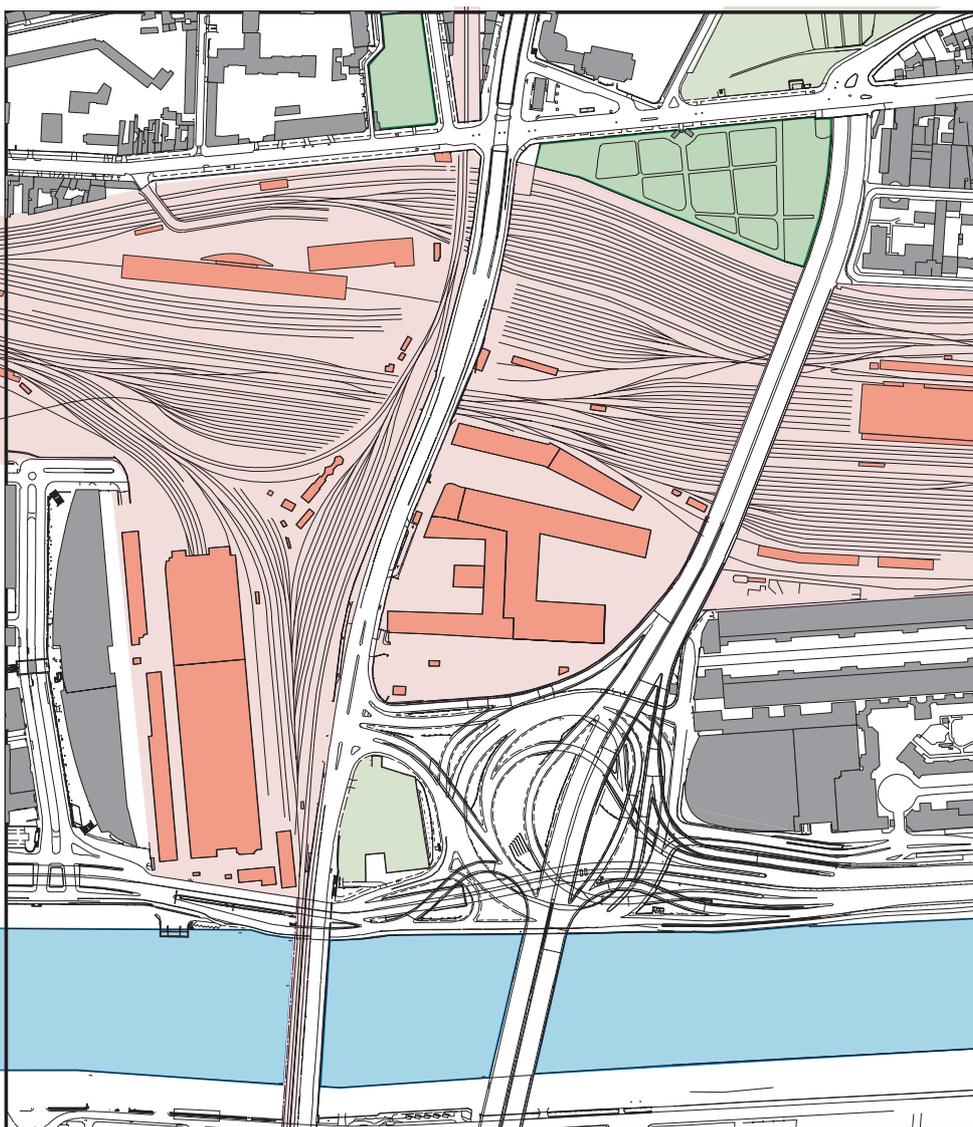


# P A R I S   S U D - E S T

## 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 |

## 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



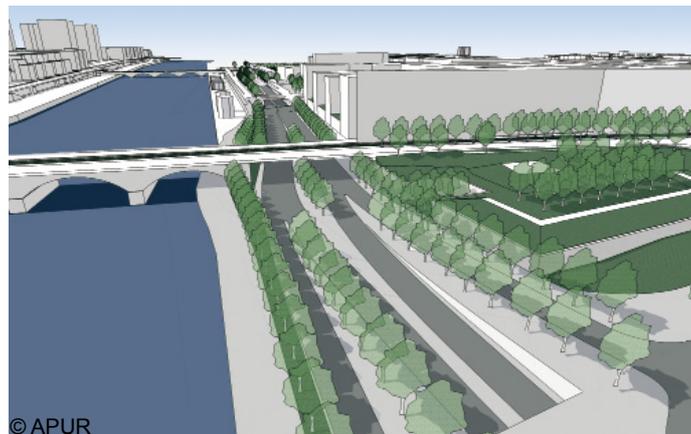
© APUR

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





