

Quartier des gares parisiennes Lyon - Bercy - Austerlitz



Directrice de la publication : D. Alba
Etude réalisée par : H. Chartier, E. Roux, B. Chabbal,
V. Avramova, F. Mohrt
Sous la direction de : C. Blancot et A.-M. Bourlon
Cartographie : P. Sorlin-Sarazin, C. Delahaye, A. Servais, M.-T. Besse

17 bd Morland- 75 004 Paris
tél : + 33 (0)1 42 76 22 58 - fax : + 33 (0)1 42 76 24 05
<http://www.apur.org>

Février 2012

Sommaire

Volet 1 : la naissance d'un tripôle

A – Une dynamique économique à conforter	4
Vie urbaine et commerces	5
Emplois et immobilier de bureaux	6
Synthèse des enjeux économiques	10
B – Une mise en cohérence des tissus urbains dans le grand paysage	11
Les axes structurants	12
Le grand paysage et les respirations de la ville	13
La morphologie des bâtiments	14
Les évolutions urbaines	15
C – 3 gares et 1 système de transport?	17
La montée en puissance de la gare de Bercy est-elle crédible?	18
Tripôle ou bipôle +, un même enjeu de mise en système	19
Faire naître le système de transport	20
Synthèse des enjeux	23

Volet 2 : Espace public Gare de Lyon – rue de Bercy – Îlot Râpée

A – Un espace morcelé et coupé de son environnement	2
4 niveaux	3
Niveau 33 : rez-de-voir et 2 espaces d'échange de la gare	4
Niveau 38 : niveau principal de la gare et espaces extérieurs	10
B – Un espace surchargé d'usages	13
Une accumulation d'usages	14
Les usages sous la dalle	15
Un préalable : la réorganisation des usages de l'espace public	16
C – Evolutions de la rue de Bercy	21
Une réponse d'ensemble, des entités de projet	22
Fiche 1 : la circulation	23
Fiche 2 : la dalle de la rue de Bercy	24
Fiche 3 : la salle Méditerranée	39
Fiche 4 : l'ensemble Gamma	41
Synthèse des enjeux	42

Annexes

- Annexe 1 : Caractérisation du parc immobilier d'entreprises du secteur gare de Lyon
- Annexe 2 : Analyse des mouvements des entreprises 2001-2009
- Annexe 3 : Analyse des permis de construire 2006-2010
- Annexe 4 : Lyon Part Dieu : des problématiques comparables, un projet global et ambitieux
- Annexe 5 : Le système ferroviaire Lyon-Austerlitz - étude APUR - août 2009

Quartier des gares parisiennes Lyon-Bercy-Austerlitz

Volet 1 : La naissance d'un tripôle

Le territoire du tripôle a vu se succéder, et certaines se poursuivent encore, plusieurs opérations d'aménagement parmi les plus importantes de la capitale ; renouvelant presque entièrement le secteur en 50 ans.
La problématique posée dans ce premier volet est celle de la cohérence et du fonctionnement d'ensemble de ce territoire : Quels sont les leviers pour faire naître le tripôle ?

Plan du volet 1 :

A – Une dynamique économique à conforter

B – Une mise en cohérence des tissus urbains dans le grand paysage

C – 3 gares et 1 système de transport ?



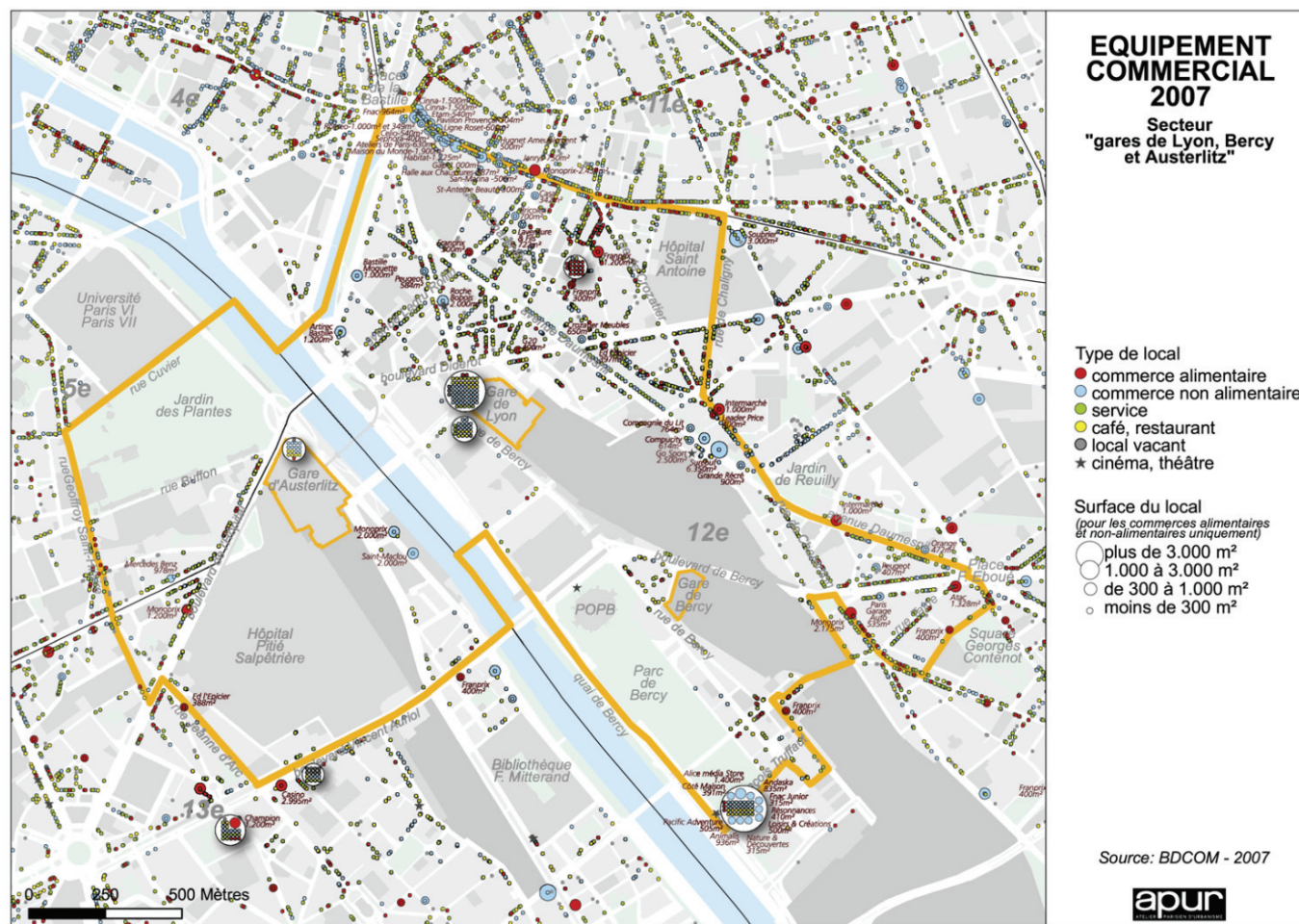
A - Une dynamique économique à conforter

Vie urbaine et commerces

- Un secteur à l'écart des grands centres commerciaux de la capitale ;
- Une zone très commerçante entre Bastille, avenue Ledru Rolin et début de la rue du Faubourg Saint Antoine;
- Un pôle spécialisé dans l'informatique autour du magasin « Surcouf » de l'avenue Daumesnil;
- Une petite galerie commerciale « Gamma » (1 700m²) reliée à la gare de Lyon qui fonctionne assez bien auprès des salariés du site, mais qui reste peu connue du public extérieur, y compris des voyageurs ;
- Des commerces de proximité partout ailleurs;
- Une évolution du tissu commercial relativement stable depuis 2007.

Un fort potentiel à renforcer : des projets en cours au sein des gares

- 1/ Lyon, place H. Fresnay pour 4 000 m² de commerces et services, mais avec un potentiel commercial qui va bien au-delà et permettrait de faire prospérer un véritable centre commercial ;
- 2/ Austerlitz, 20 000 m² dans le cadre du projet « pôle Austerlitz » en cours, dont 13 000 m² dans la halle de la gare.

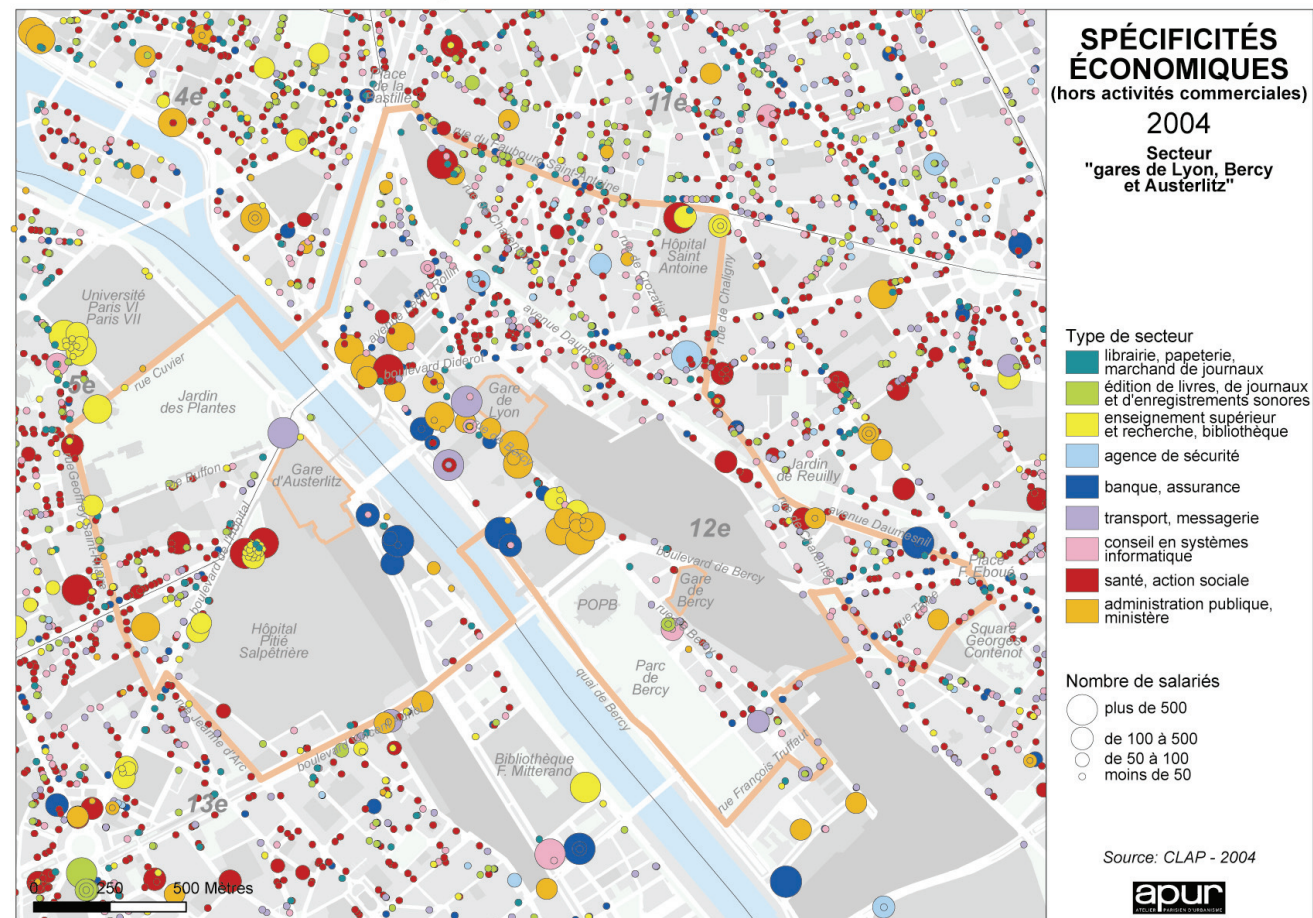


Emplois et immobilier de bureaux

Les spécificités économiques

Au sein des quartiers à fortes densités d'emplois, des spécificités économiques se dessinent, autour de **la santé** (17 500 emplois salariés incluant les centres hospitaliers de la Pitié Salpêtrière et de l'hôpital Saint Antoine, les industries pharmaceutiques telles Aventis, Théraplix, Urgo...); **l'administration publique** (16 044 emplois salariés comprenant le Ministère de l'économie, des finances et de l'industrie, ainsi que le Ministère du budget); **les transports** (8 560 emplois salariés, comprenant le siège de la RATP et les gares SNCF); et **la banque-assurances** (7 500 emplois salariés dont la Caisse régionale du Crédit Agricole, la Caisse Nationale de la Caisse d'Épargne et de Prévoyance, Natixis...).

En dehors de ces quatre pôles, les secteurs d'activités demeurent très hétérogènes.



Les densités d'emplois et de bureaux

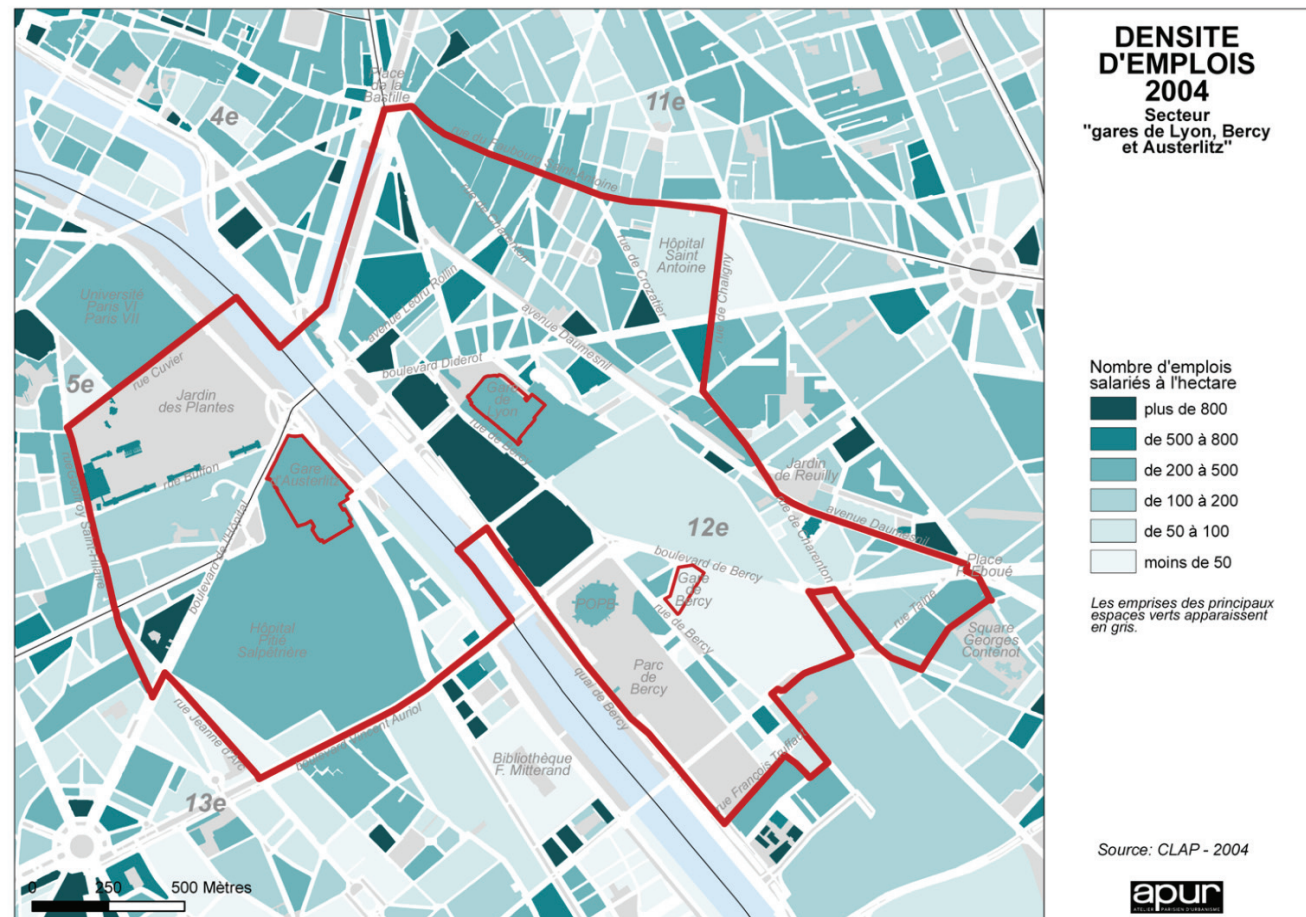
Le périmètre d'étude compte près 90 000 m² emplois tertiaires dont une moitié environ concentrée sur l'« îlot Râpée », qui est le pôle tertiaire de la gare de Lyon, situé entre la rue de Bercy et le quai de la Râpée et les boulevards Diderot et de Bercy.

Concernant l'offre en immobilier de bureaux :

- L'îlot Râpée concentre à lui seul près de 500 000 m² de bureaux ;
- L'ensemble de la ZAC Paris Rive gauche en comptera à terme 750 000 m², dont 300 000 m² environ sur le secteur Austerlitz, dans notre périmètre d'étude; la Semapa présente ainsi la gare d'Austerlitz comme la nouvelle City Parisienne.

Pour autant, le quartier Lyon Bercy Austerlitz, ne saurait être qualifié de « quartier d'affaires », son tissu urbain présentant davantage une composition mixte entre emploi et habitat.

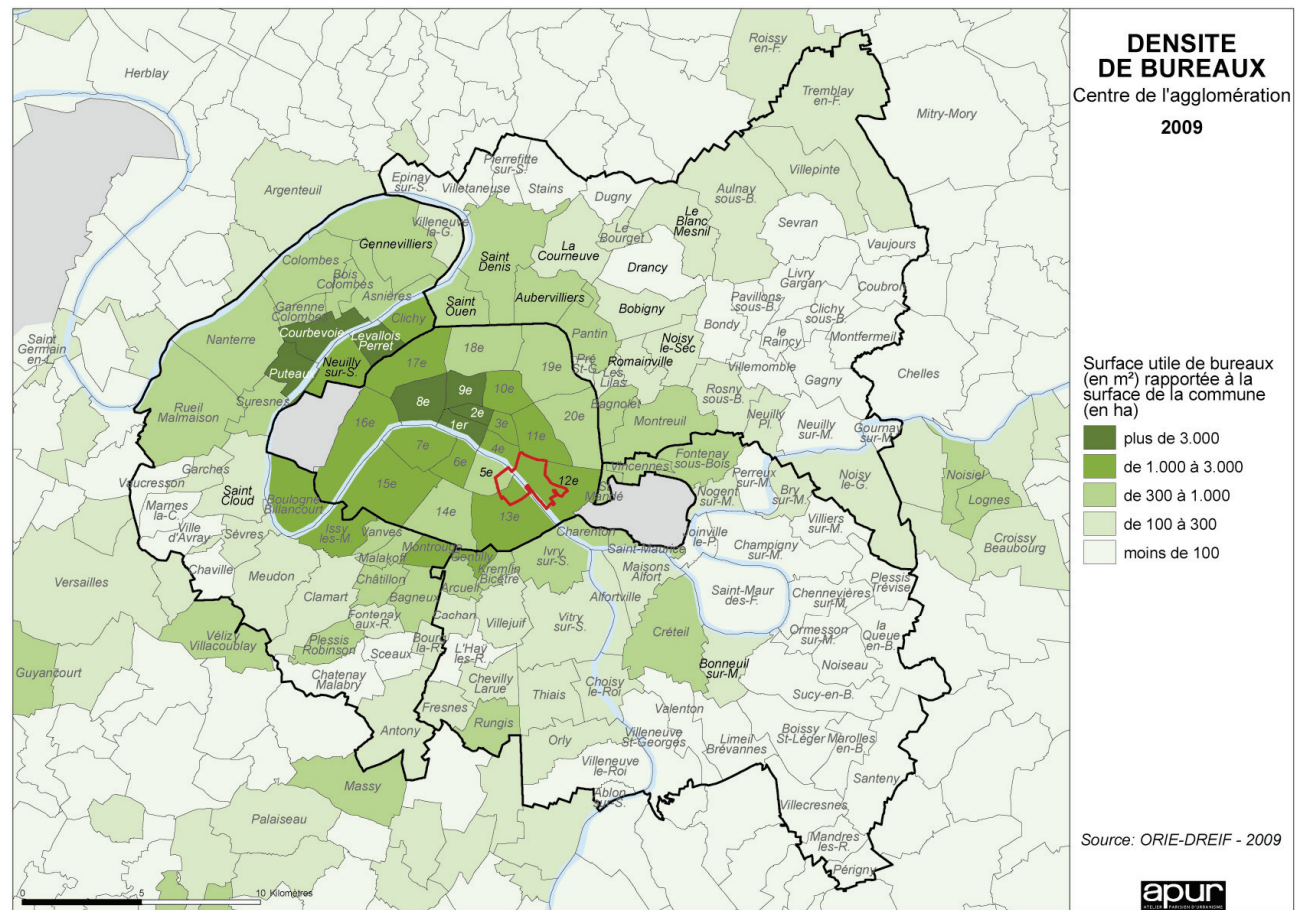
Pour comparaison,
La défense : 3 millions m²
Paris QCA : 8,5 millions m²
Paris : 16 millions m²



Le marché de l'immobilier de bureaux

D'un point de vue des marchés immobiliers, le quartier Lyon-Bercy-Austerlitz reste relativement attractif auprès des entreprises et des investisseurs, en témoignent des **valeurs locatives élevées** : 350-485 €/m²/an en moyenne en 2010 pour des locaux neufs ou rénovés, les nouvelles offres du pôle Austerlitz – PRG se situant dans la fourchette haute de ces valeurs. Ces valeurs restent **toutefois bien inférieures à celles observées Paris QCA** (734€/m²/an en 2010).

Le **faible taux de vacance** est un autre indicateur de l'attractivité du marché, (6% en 2010, soit un taux de rotation normal pour assurer sa fluidité).



Les caractéristiques du parc de la gare de Lyon

Malgré une attractivité générée par une solidité historique du marché et un emplacement géographique stratégique du point de vue des axes de communication (ligne 1, RER A et ligne 14), le parc de bureaux du pôle gare de Lyon / îlot Râpée, composé essentiellement d'immeubles de grande hauteur datant des années 1970, présente **une certaine vétusté et des locaux « ancienne génération » qui ne correspondent plus aux standards actuels, notamment dans leur gabarit** : de faibles hauteurs sous-plafond, des plateaux de profondeurs de 12m en moyenne (contre 18m dans les immeubles récents) et de faibles surfaces (rarement plus de 1 000 m²). Ces immeubles offrent de fait une moins bonne optimisation des surfaces que les nouvelles offres, et leurs mises aux normes et aux standards nécessitent des restructurations lourdes et coûteuses.

C'est pourquoi sur ce secteur, les restructurations lourdes sont rares depuis dix ans (mis à part Le Mistral, siège de l'AFD en 2010; la Tour Mornay en 2006, Rives de Seine en 2001 et Central Seine en 2000). Soit 4 sur 13 immeubles de plus de 37 mètres recensés. Et il est intéressant de constater que **les principales transactions récentes portent sur des immeubles rénovés** dont les surfaces louées sont supérieures à 5 000 m² (à l'exemple d'une partie de l'immeuble Central Seine loué à SETEC pour 19 500 m² en 2010).

Autre difficulté, ce **pôle tertiaire de l'îlot Râpée est physiquement très enclavé**, pris entre la Seine et les faisceaux de la gare de Lyon, il est de plus encadré de toute part des espaces publics au caractère très routier, ne facilitant pas les échanges avec la vie urbaine et les entreprises alentour. A titre de comparaison le mini pôle tertiaire à la frange Est du périmètre (place des vins de France et avenue des terroirs de France notamment), qui fonctionne plutôt bien sans avoir les mêmes avantages géographiques, présente une meilleure intégration et articulation à la vie urbaine alentour (Bercy Village et parc de Bercy).

En annexe 1, une carte caractérisant les parcs immobiliers d'entreprises de l'îlot Râpée (propriétaires, occupants, date de construction & restructuration)



Rue de Bercy côté Ouest



Tour Lyon Bercy



Le Mistral, rénové en 2010 et siège de l'Agence Française de Développement



Central Seine, rénové en 2000, occupé actuellement par Sanofi Aventis et SETEC



Place des Vins de France



Immeuble Le Lumière, Avenue des Terroirs de France

Synthèse des enjeux économiques

Enjeux actuels

Le quartier Lyon-Bercy-Austerlitz se divise donc en **deux ensembles géographiques** du point de vue de ses marchés immobiliers : l'un situé dans le 12^{ème} arrondissement, autour de **l'îlot Râpée et la rue de Bercy** ; l'autre situé dans le 13^{ème} arrondissement, de l'autre côté de la Seine, représenté par l'opération **Austerlitz**.

Le premier ensemble bénéficie d'**une attractivité assise sur ses acquis** (bonne desserte en transports, pôle tertiaire historique) **mais présente un parc vieillissant, lourd en charges, peu adapté à la demande des utilisateurs et situé dans un environnement pauvre en aménités urbaines** (espaces verts, places, voies de circulation douces, ouvertures paysagères...).

Le second répond davantage à la demande mais manque de petites et moyennes surfaces permettant d'héberger les PME-TPE qui diversifierait l'offre.

Pistes de réflexion et prospective

- **Renforcer l'attractivité du secteur en favorisant des opérations de restructuration sur les tours des années 1970 n'ayant pas connues de rénovations lourdes depuis , ce qui nécessite 1/ des réflexions sur les évolutions formelles avec des conséquences sur la SHON ; 2/ retravailler les liens aux espaces publics ;**
- **Rééquilibrer l'offre , notamment à l'occasion des constructions neuves de l'opération Paris Rive Gauche, en introduisant davantage de mixité dans les surfaces et les secteurs d'activité ;**
- **Accompagner les projets de rénovation des gares de Lyon et d'Austerlitz en orientant les réflexions sur la forme urbaine, la qualité des espaces publics et l'attractivité commerciale des zones concernées, en proposant par exemple une densification forte au sein des gares (Lyon notamment).**

**B -Une mise en cohérence des
tissus urbains dans le grand paysage**

Les axes structurants

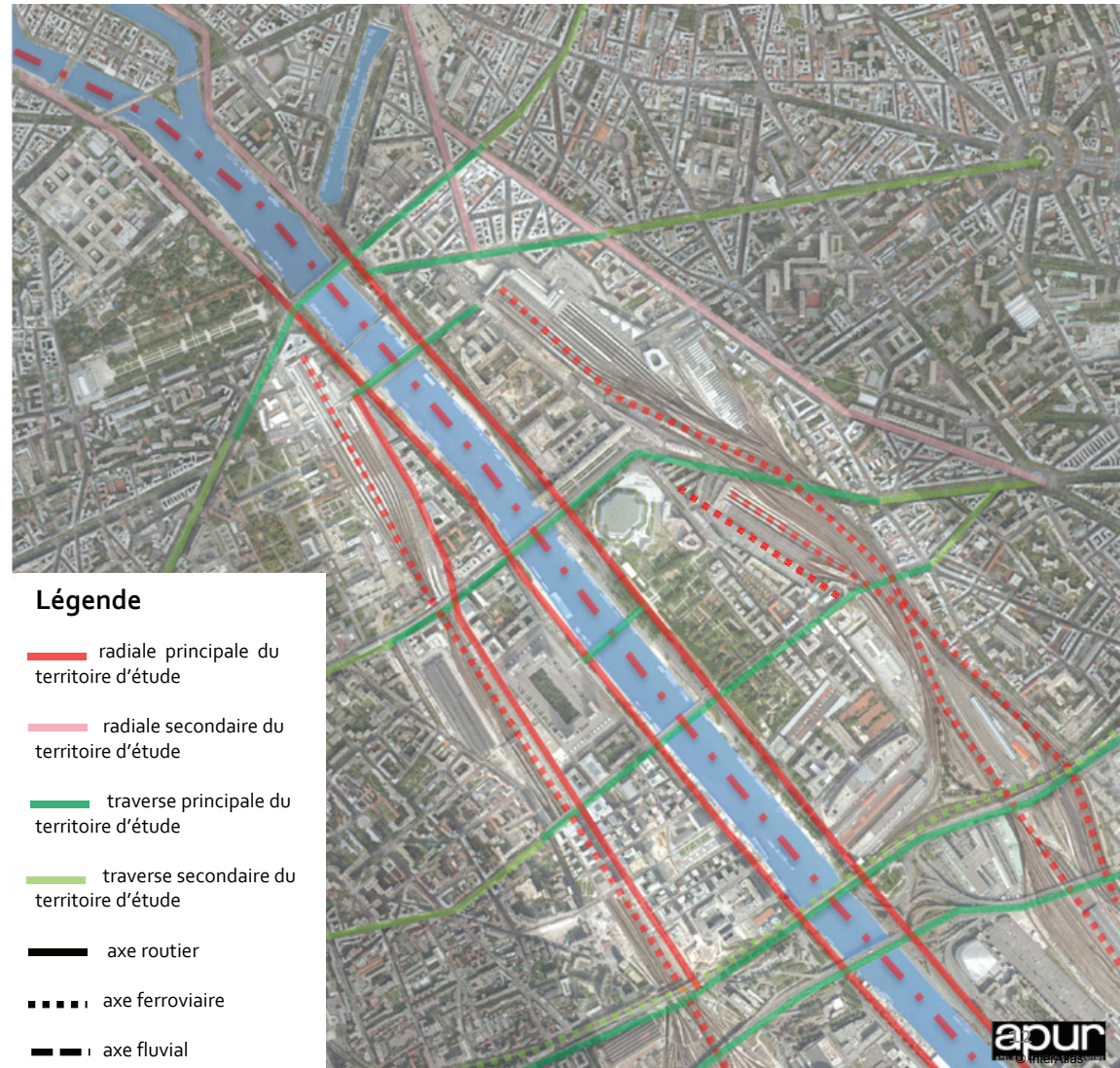
Les radiales. Conçues comme des corridors d'entrée et de sortie de Paris, ces radiales constituent les principales coupures du territoire et n'ont pas fonction de lien entre les quartiers (hormis l'avenue de France).

Rive droite – rive gauche, ces radiales ont des contributions très différentes dans le grand paysage :

- *Rive droite*, les faisceaux de la gare de Lyon en surplomb de l'espace public, et les voies sur berges sont des coupures urbaines très marquées, qui génèrent un espace public peu qualitatif (tunnels, axes routiers et carrefours dimensionnés pour les voitures)
- *Rive gauche*, la Seine et ses aménagements des berges, ainsi que les faisceaux Austerlitz - en contre bas du niveau rue - sont des éléments importants du grand paysage, car ils concentrent les principales échappées du territoire.

Les traverses, ont au contraire une fonction importante de lien entre les quartiers.

- Les rocade : rue et pont de Tolbiac ; Bd Vincent Auriol – pont de Bercy – Bd de Bercy ; Bd de l'Hôpital – pont d'Austerlitz – av. Ledru Rollin.
- Le pont Charles de Gaulle, est un lien important entre les gares de Lyon & d'Austerlitz, mais a du mal à constituer un lien entre les quartiers car il s'arrête brusquement : rive droite (trémie routière de la rue Van Gogh et mur de soutènement du parvis de gare) ; rive gauche, connexion en angle droit avec l'Avenue de France.
- La passerelle Simone de Beauvoir a un rôle très important dans ce quartier fortement marqué par les axes routiers, elle relie pour les piétons et vélos des espaces de loisir et de culture majeurs du territoire (parc de Bercy, bibliothèque F. Mitterrand, aménagements des berges de Seine rive gauche).



Le grand paysage et les respirations de la ville

Les échappées se concentrent rive gauche autour de 2 axes :

- *la Seine*, fortement coupée de la ville sur sa rive droite, hormis le Belvédère du parc de Bercy au droit de la passerelle Simone de Beauvoir qui offre un point de vue sur la Seine, en symétrie avec le parvis de la BNF. Rive gauche les aménagements des quais de Seine, sur 2 niveaux ont nettement amélioré la situation ;
- *Le faisceau de la gare d'Austerlitz*, situé en contre bas par rapport au niveau de la rue, il offre plusieurs échappées depuis les ponts et depuis l'avenue de France. Toutefois la couverture à venir des faisceaux redéfinira ces échappées au sud du Bd V. Auriol. A l'inverse, le faisceau Lyon-Bercy, situé envions 5 m au-dessus du niveau rue, n'offre pas d'échappée, il est traversé uniquement par-dessous, en tunnel.

Les repères du paysage, les immeubles de grandes hauteurs (BNF et ministère des finances & pôle tertiaire de l'îlot Râpée) sont à ce jour parmi les points les plus hauts du territoire, visibles au-delà des limites du quartier.

La place du végétal : parc de Bercy, jardin des Plantes et coulée verte ; et dans le nouveau quartier Masséna, le parc Abbé Pierre est venu répondre à la zone « renforcement du végétal » du PLU, à quoi s'ajoute les nombreux espaces verts des îlots ouverts du nouveau quartier Masséna qui participent qualitativement à la végétalisation de la ville.

Reste une zone de déficit sur le secteur gare de Lyon / îlot Râpée, où les grandes opérations successives ont fait une place réduite à la végétation : aucun parc, et une présence végétale « écrasée » par les espaces routiers et les constructions de grande dimension : c'est le cas des alignements d'arbres des rues de Bercy et Van Gogh, et des jardinières sur la dalle Bercy et le parvis de la gare, plus remarquables par la place qu'elles prennent sur l'espace public que par le renforcement végétal qu'elles apportent.



La morphologie des tissus urbains

La carte fait ressortir une unité de territoire entre les 2 faisceaux Sud Est - des portes de Paris jusqu'aux têtes de gare, se différenciant des autres gares parisiennes insérées dans des tissus plus anciens. La comparaison avec le bipôle Nord Est est frappante.

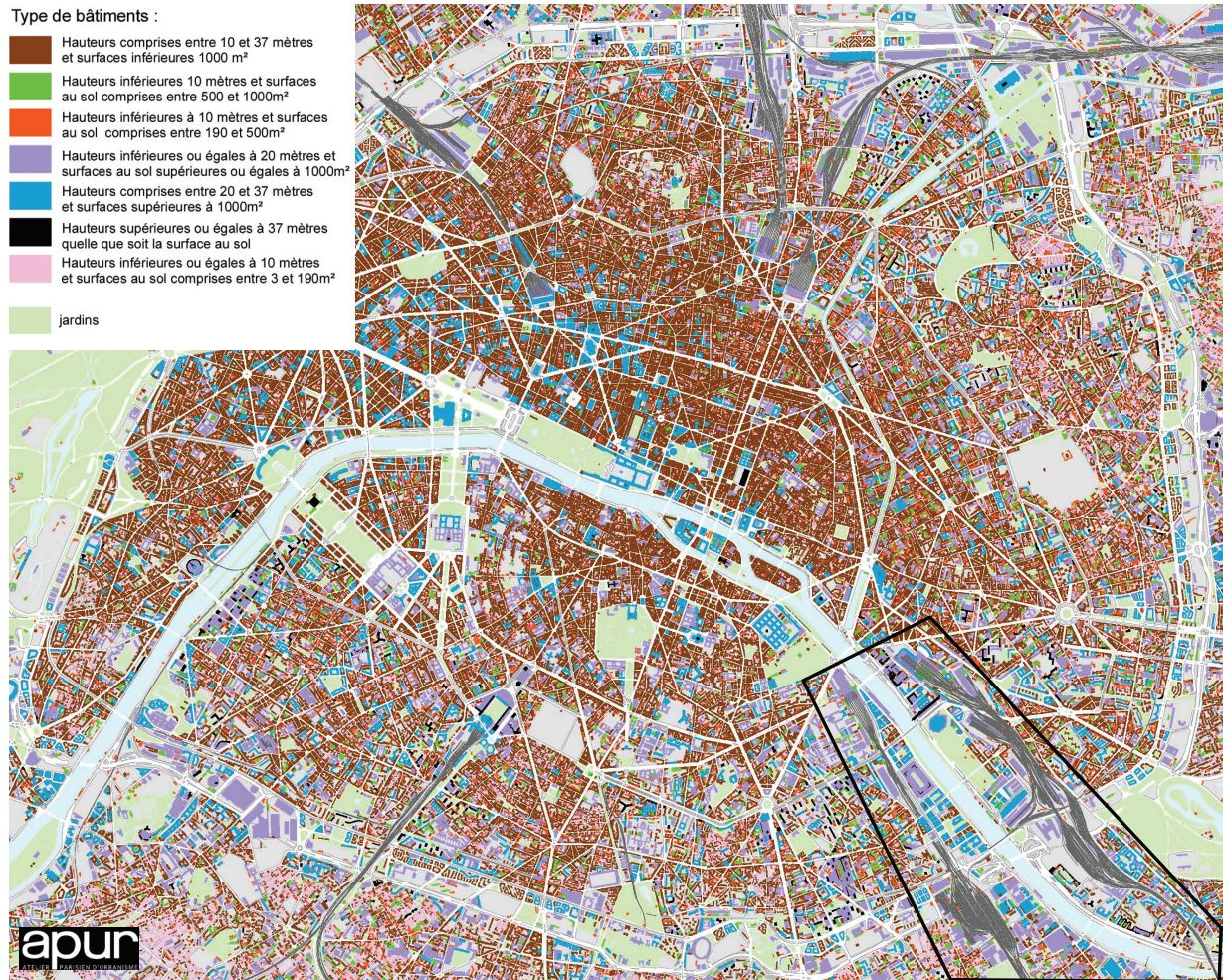
Ce territoire se constitue au XIX^{ème} siècle avec l'implantation massive d'industries et d'entreprises logistiques en lien avec le fleuve et l'activité ferroviaire. Puis, la désindustrialisation qui s'engage dans les années 50 fait place aux grands secteurs mutables, puis aux grandes opérations qui se succéderont des années 60 à nos jours et couvriront l'ensemble du territoire compris entre les 2 faisceaux ferrés Sud Est. Il en résulte :

- **Un point commun** : des gabarits de construction avec de grandes emprises au sol, à l'image des bâtiments industriels qui les ont précédés.
- **Des architectures variées**, certaines ayant même été conçues en réaction aux projets antérieurs, c'est le cas par exemple de la ZAC Corbineau-Lachambeaudie qui est revenu à des gabarits plus faubouriens pour se différencier de l'urbanisme de dalle et des grandes hauteurs de l'îlot Râpée.
- **Des espaces publics dysfonctionnant**, ne jouant pas leur rôle de lien, c'est en particulier le cas autour de la gare de Lyon-îlot Râpée.

Type de bâtiments :

- Hauteurs comprises entre 10 et 37 mètres et surfaces inférieures 1000 m²
- Hauteurs inférieures 10 mètres et surfaces au sol comprises entre 500 et 1000m²
- Hauteurs inférieures à 10 mètres et surfaces au sol comprises entre 190 et 500m²
- Hauteurs inférieures ou égales à 20 mètres et surfaces au sol supérieures ou égales à 1000m²
- Hauteurs comprises entre 20 et 37 mètres et surfaces supérieures à 1000m²
- Hauteurs supérieures ou égales à 37 mètres quelle que soit la surface au sol
- Hauteurs inférieures ou égales à 10 mètres et surfaces au sol comprises entre 3 et 190m²

jardins



Les évolutions urbaines Etat actuel



© Jaime Castellanos pour AREP / Ateliers Jean Nouvel

Pôle Austerlitz : le projet de requalification du pôle Austerlitz prévoit une ouverture de la gare d'Austerlitz sur son quartier et en particulier vers la Seine, le pont Charles de Gaulle et la gare de Lyon. Une démarche équivalente doit s'engager rive droite, où le débouché du pont Charles de Gaulle donne actuellement sur la trémie routière Van Gogh et vient buter sur le mur de soutènement du parvis de gare de Lyon.

Bercy Charenton : dans son projet, l'équipe Rogers a étendu ses réflexions en dehors du périmètre pour travailler sur les continuités notamment le long du faisceau de la gare de Lyon (incluant les sites de la halle Gabriel Lamé et de la gare de Bercy).

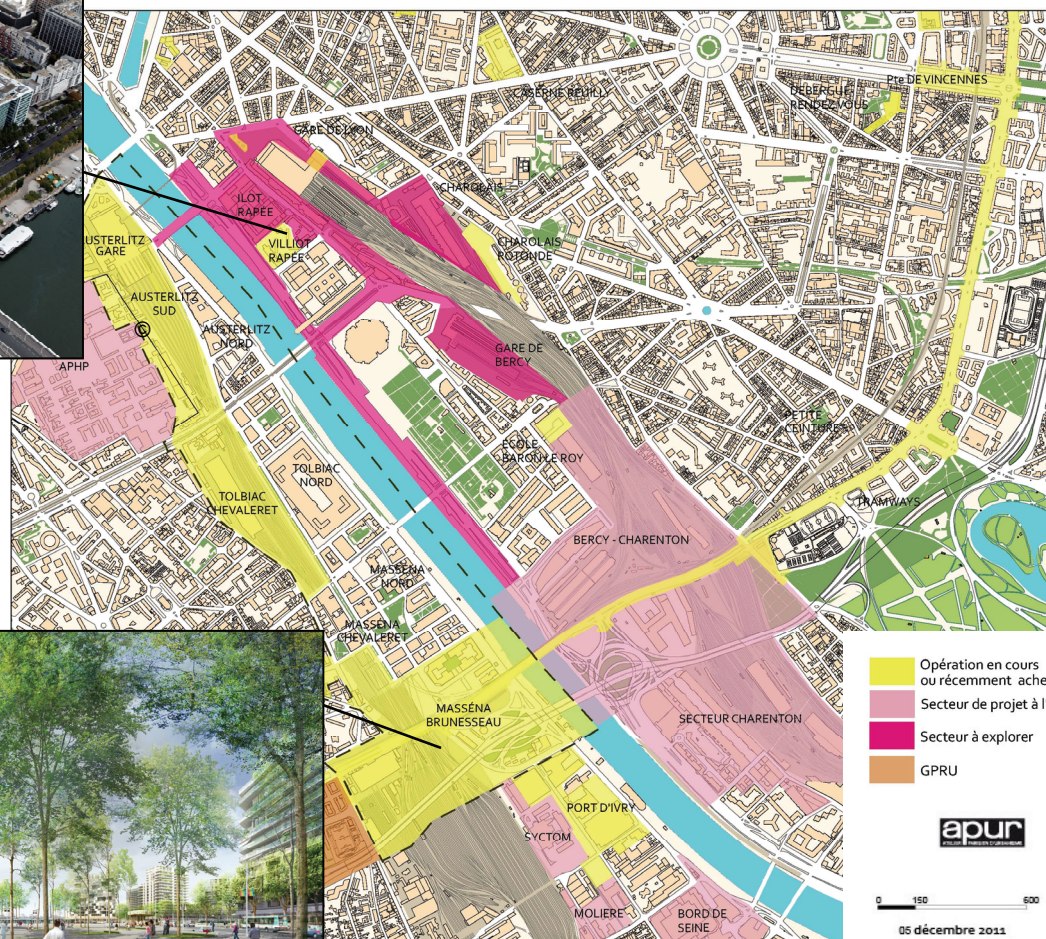
Rue de Bercy / îlot Râpée, secteur central du tripôle, mais chaînon manquant de la dynamique de renouvellement urbain
→ Un projet est à engager dans une logique de continuité avec les projets en cours.



Un nouveau secteur de projet ?



©Ph.Guignard@air-images.net



Le pôle Lyon / Râpée nécessite un projet ambitieux sur un périmètre étendu :

1. **Une priorité : l'espace du public, pour renforcer les liens au sein du grand territoire .** (Espace du public = ensemble des espaces pratiqués par le public, il comprend les espaces publics mais aussi privés, comme les gares, qui doivent être dans la continuité de la ville).
2. **la forme urbaine, une nécessaire réflexion sur le PLU à l'instar des projets Bercy-Charenton et Masséna-Bruneseau.** L'îlot Râpée dépassant d'ores et déjà largement les plafonds du PLU, avec un COS avoisinant 5 et des tours de 57 m de haut, aucune restructuration ambitieuse n'est possible dans le cadre du PLU.



© Ateliers Lion associés / SEMAPA

C - 3 gares et 1 système de transport?

La montée en puissance de la gare de Bercy est-elle crédible?

En préalable à toutes réflexions sur une mise en système des 2 faisceaux sud-est et des 3 gares Lyon-Bercy-Austerlitz, il apparaît nécessaire de se faire une idée des trafics à moyen et long terme susceptibles d'être accueillis sur la gare de Bercy. En effet, pour faire face à la saturation actuelle de la gare de Lyon la SNCF a envisagé de faire monter en puissance la gare de Bercy évoquant un trafic à long terme égalant celui de la gare St Charles à Marseille, soit 27 millions de voyageurs annuels. Récemment la SNCF a ainsi reporté certaines missions notamment de RER D et des trains en provenance de Clermont-Ferrand sur la gare de Bercy, cette montée en puissance relative mais soudaine de cette petite gare en a révélé les limites, poussant la SNCF à reconsidérer la question : début 2012, la SNCF est revenue sur une prévision de trafic limitée à 6 millions de voyageurs annuels sur la gare de Bercy.

En effet, la gare de Bercy possède des contraintes importantes pour une montée en puissance :

1/ **une desserte en transport en commun limitée** : 2 TCSP seulement : métros 6 et 14, en outre la ligne 14 n'est accessible depuis la gare que, soit par un cheminement extérieur jusqu'à la rue de Bercy, soit en souterrain en empruntant les quais de la ligne 6.

2/ **un site difficilement transformable en grande gare** : une emprise en long enclavée dans des îlots récents qui rend difficile tout projet d'extension, une mauvaise lisibilité dans la ville, des quais réduits...



COUVERTURE EN TRANSPORTS EN COMMUN

Couverture en cheminement réel
(bus : 200 m, métro : 400 m,
RER-SNCF : 500 m)

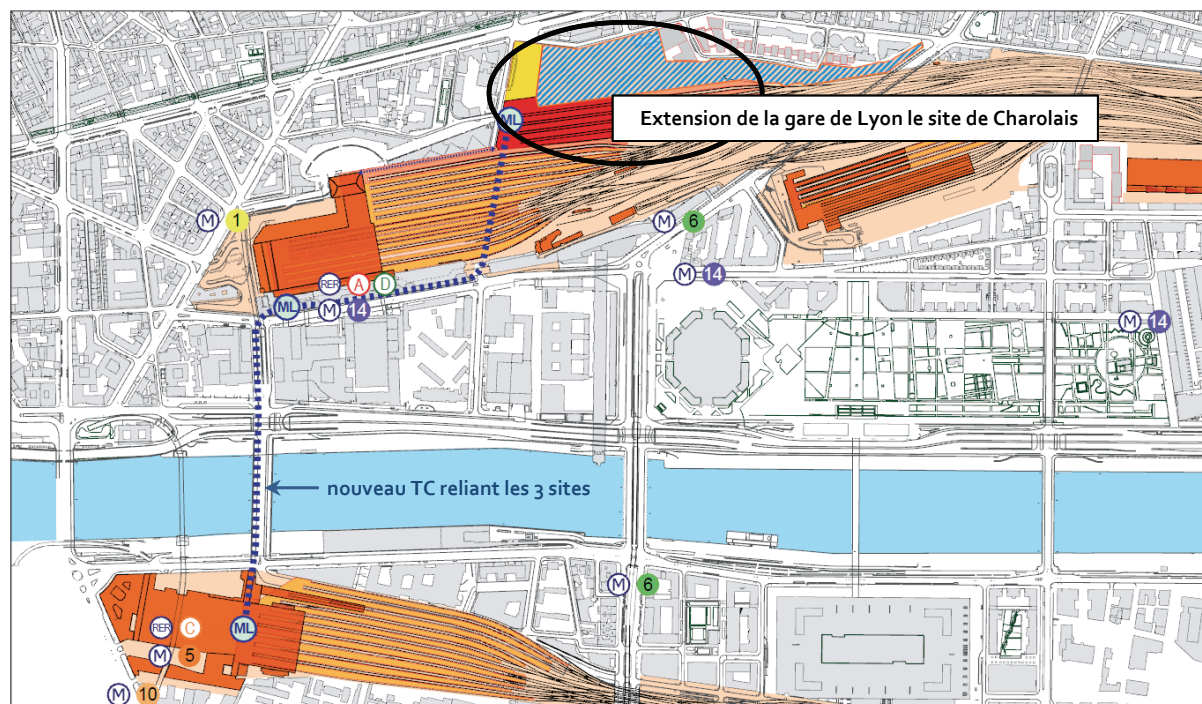
- couverture bus
- couverture métro et tramway
- couverture RER/SNCF
- couverture bus et métro
- couverture bus et RER/SNCF
- couverture métro et RER/SNCF
- couverture bus, métro et RER/SNCF

Sources : Apur, RATP, SNCF



Tripôle ou bipôle +, un même enjeu de mise en système

Plusieurs autres options, en dehors de la montée en puissance de la gare de Bercy sont envisagées pour faire face à la saturation de la gare de Lyon, elles sont détaillées dans l'étude de l'APUR « le système ferroviaire Lyon-Austerlitz » datée d'août 2009 (annexe 5). Le renforcement de la gare de Lyon avec la création d'une annexe sur le site de Charolais pourrait notamment être une alternative intéressante.



Vision du « bipôle + », avec l'extension de la gare de Lyon sur le site de Charolais

→ Qu'il s'agisse d'un tripôle ou d'un bipôle + (avec l'extension Charolais), l'enjeu est bien la création d'un système de transport coordonné pour pallier au déséquilibre des gares et répondre plus facilement aux évolutions de trafic difficile à anticiper à long terme.

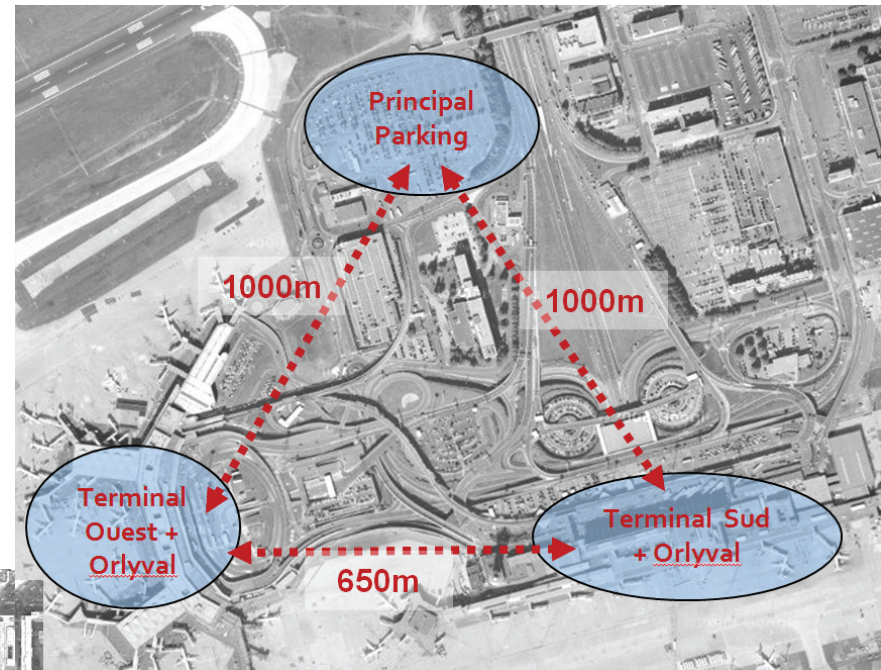
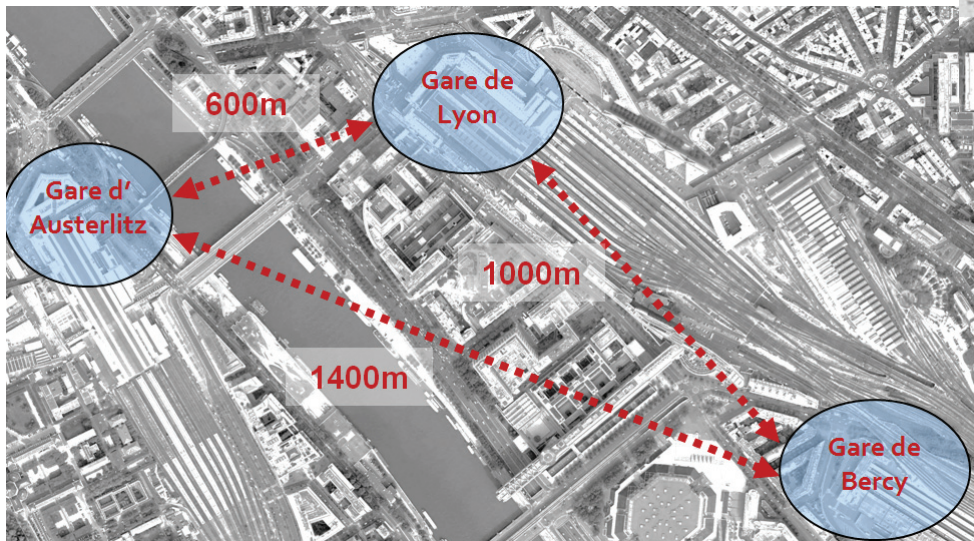
Faire naître le système de transport Le modèle des aéroports

3 gares comme 3 terminaux d'un même aéroport

La comparaison avec les aéroports fait apparaître des similitudes : des distances de même ordre, et des incertitudes sur les évolutions de trafic à long terme. Le fonctionnement en système des terminaux d'un aéroport apparaît comme un modèle intéressant pour le système de transport Lyon-Bercy-Austerlitz.

3 conditions à la naissance d'un tripôle :

1. Connecter les faisceaux ferrés Lyon / Bercy et Austerlitz
2. Relier les 3 gares par un transport en commun efficace
3. Transformer l'espace routier en espace public



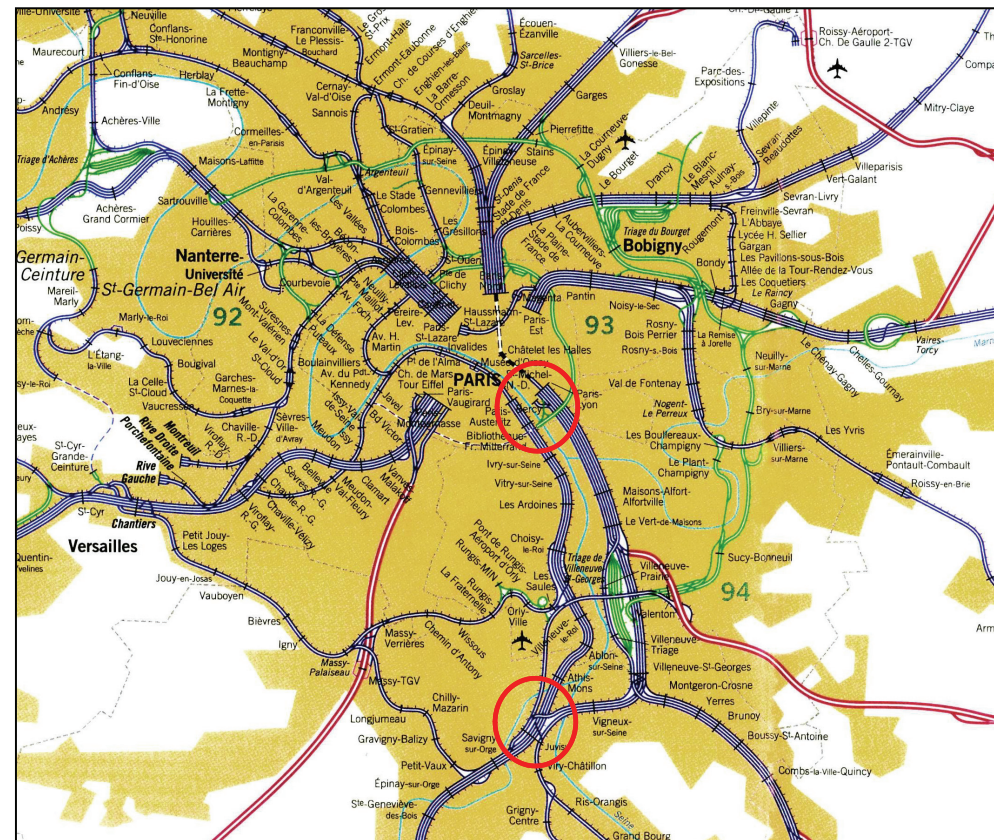
Aéroport d'Orly

Tripôle Lyon Austerlitz Bercy

Connecter les faisceaux ferrés Lyon / Bercy et Austerlitz

Les systèmes ferroviaires sont reliés entre eux ou peuvent l'être facilement en plusieurs points, et constituent de fait un réseau maillé potentiel. Ainsi les systèmes Lyon et Austerlitz pourraient se rejoindre aisément en deux points:

1. à Juvisy-sur-Orge ; une connexion à ce niveau nécessiterait de d'ajouter deux voies supplémentaires sur une partie du faisceau Austerlitz, entre Juvisy et la gare d'Austerlitz (*projet dit du « sextuplement » du faisceau*).
2. à Paris, via la ligne de la petite ceinture ; c'était l'objet du projet de la « virgule Picquand » sur la faisceau Lyon qui a conduit à la réalisation d'une réservation dans Paris Rive Gauche, et permettait le report de trains du faisceau Lyon vers la gare d'Austerlitz. Ce projet n'est plus d'actualité pour la SNCF.



© RFF

Transformer l'espace routier en espace public



Le pont Charles de Gaulle et la rue Van Gogh : un lien routier entre les 2 gares



Quais de la Râpée & Bercy : une coupure majeure de l'espace public



Tunnel Rambouillet (ie Proudhon, Bd Bercy) : un franchissement des faisceaux en surplomb de la gare de Lyon peu qualitatif pour les piétons



Carrefour entre la rue et le bd de Bercy : un dimensionnement pour la voiture



Passerelle Simone de Beauvoir : un espace public qualitatif qui fait le lien entre les quartiers de part et d'autre de la Seine

Synthèse des enjeux

Faire naître le tripôle ou « bipôle + » dans sa dimension transport - 3 gares d'1 même système de transport – ce qui nécessite de :

- 1/ connecter les faisceaux ferrés,
- 2/ relier efficacement les 3 gares par un transport en commun dédié
- 3/ requalifier les espaces publics

Consolider le territoire du tripôle par un projet global et ambitieux sur l'espace du public et la forme urbaine :

Rive gauche : un projet plus qu'engagé

Rive droite : un projet à engager centré sur le secteur gare de Lyon – îlot Râpée – rue de Bercy, et élargi aux espaces publics connexes. Un projet à concevoir en cohérence avec les projets Bercy-Charenton et pôle Austerlitz, et qui doit profiter des réflexions prospectives en cours dans les projets Bercy-Charenton et Massena-Bruneseau, sur la question du PLU.