

Quartier des gares parisiennes Lyon-Bercy-Austerlitz

Volet 2 :Espace public Gare de Lyon - Rue de Bercy – Ilot Râpée

La rue de Bercy a été conçue comme l'« espace arrière » de la gare de Lyon:

1/ coupée des espaces principaux et nobles de la gare
2/ elle concentre les services et les usages encombrants et moins nobles, nécessaires à la vie d'une grande gare. Ainsi, le morcellement de l'espace, notamment par étage, résulte de cette volonté de loger un maximum d'usages, et de les séparer les uns des autres par soucis de fonctionnement.

Pourtant la rue de Bercy est le centre physique du tripôle et une centralité majeure de la métropole parisienne, où transitent notamment de nombreux franciliens pour venir travailler ou voyager.

→ L'enjeu est bien la mutation de cet espace du statut « d'arrière gare » à celui de centralité reconnue.

Plan du volet 2 :

- A – Un espace public morcelé et coupé de son environnement
- B – Un espace saturé d'usages
- C – Evolutions de la rue de Bercy

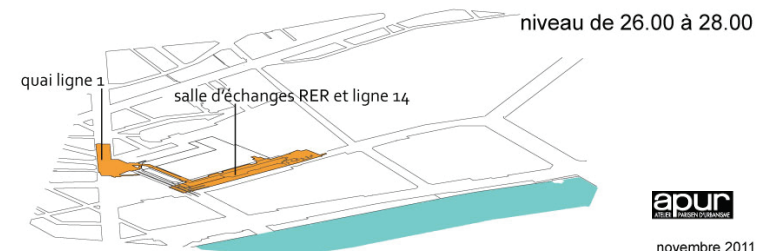
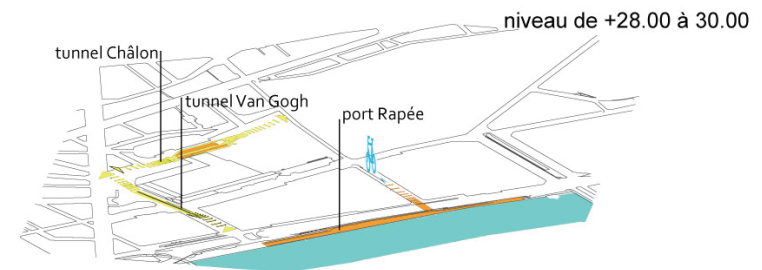
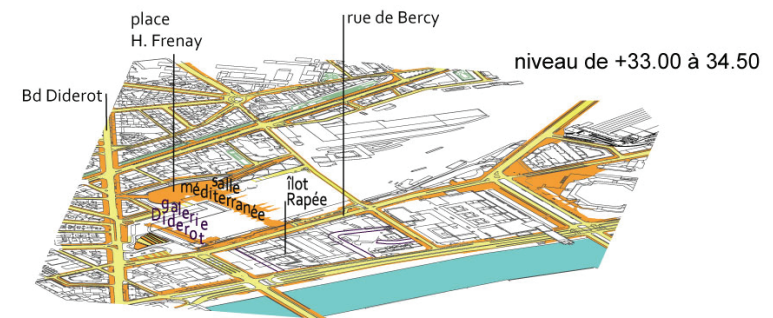
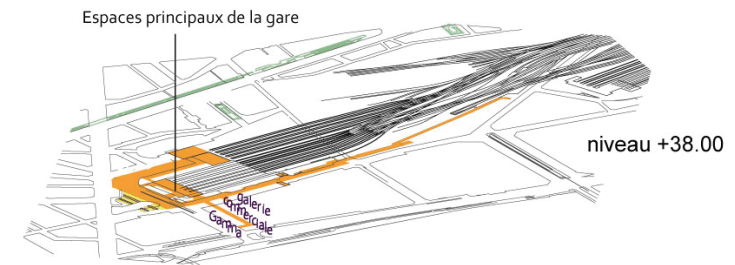


A- Un espace morcelé et coupé de son environnement

4 Niveaux

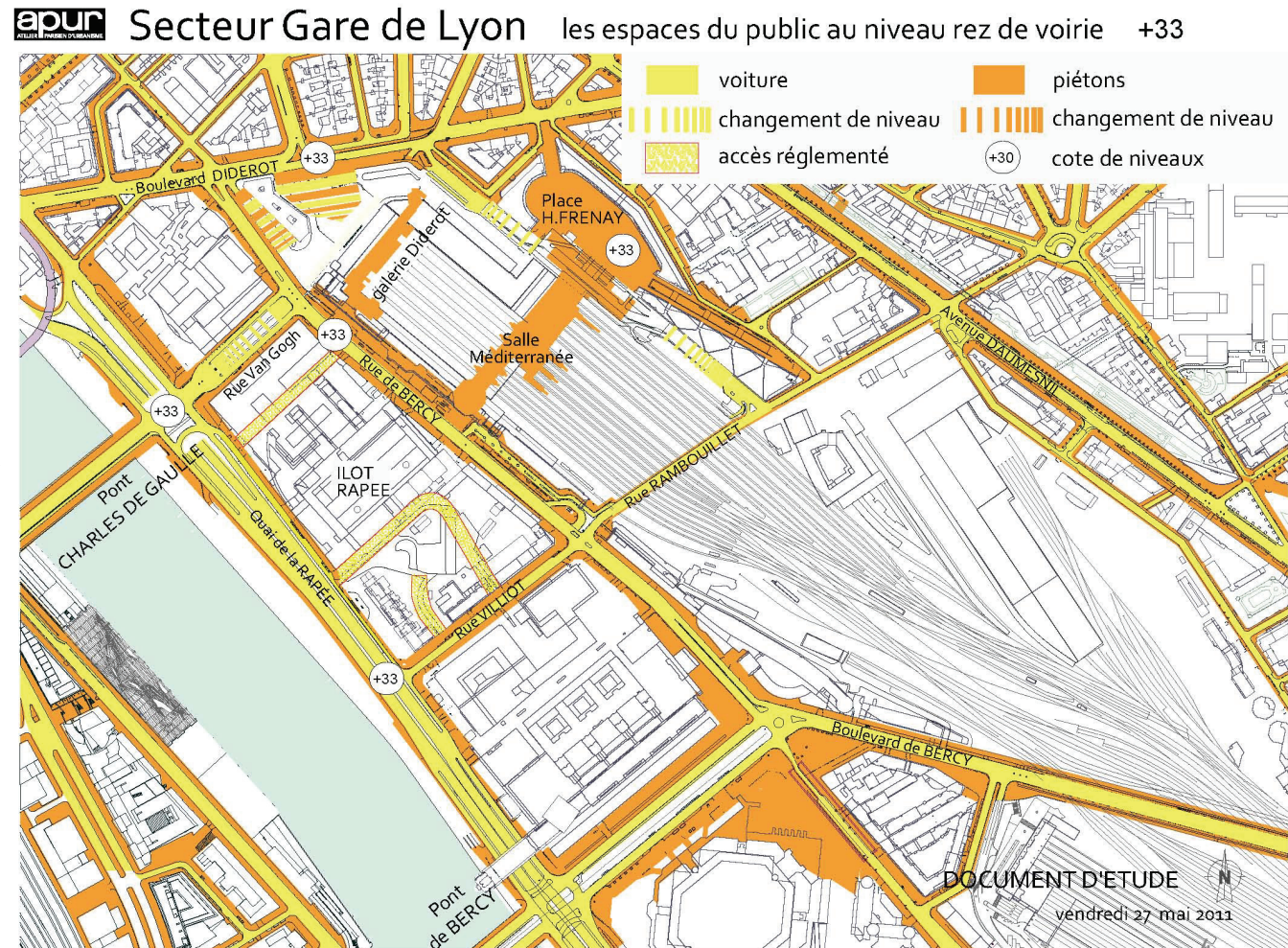
- ✓ N26-30 – espaces RATP
- ✓ N28-30 – les berges de Seine (Port de la Rapée) et les tunnels routiers
- ✓ N33 – rez de voirie et 2 galeries d'échange de la gare
- ✓ N38 – niveau principal de la gare, le haut du parvis et la dalle haute de la rue de Bercy.

LA GARE DE LYON : LES ESPACES DU PUBLIC



Niveau 33 : rez-de-voirie et 2 espaces d'échange de la gare

- La trame viaire,
- Les espaces de la gare SNCF :
 - la **galerie Diderot**, accessible depuis la rue de Bercy, elle permet d'accéder à la plateforme bleu et donc aux quais à lettres ; et en descendant, à la salle d'échanges et aux quais de la L.1.
 - la **salle Méditerranée**, accessible depuis la rue de Bercy et la place Fresnay, elle permet d'accéder à tous les quais des trains grandes lignes, soit aux quais à chiffres via la plateforme jaune et directement au milieu des quais à lettres. Elle permet également d'accéder à la salle d'échanges, au niveau inférieur.

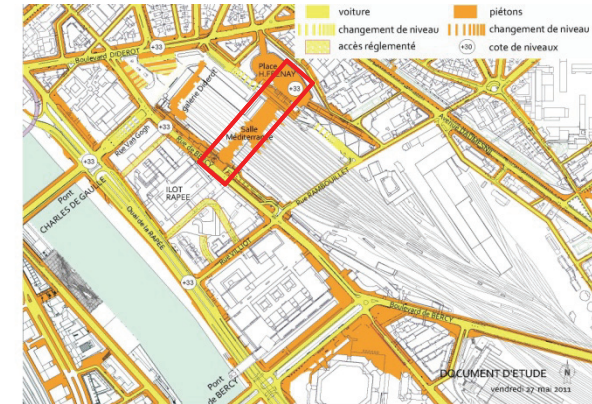


Niveau 33, salle Méditerranée

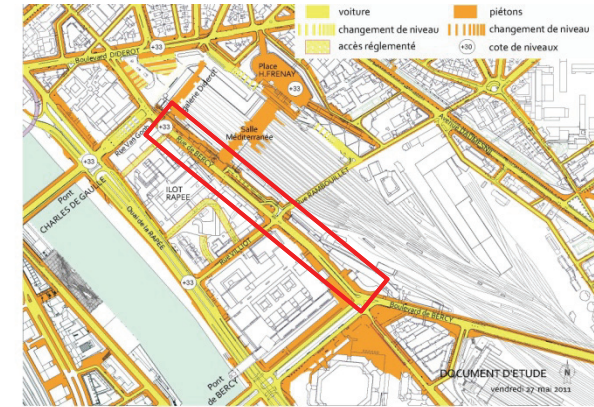
- **Faible qualité de l'espace** (éclairage, faux-plafonds...) alors que c'est une zone d'échanges très importante : accès rue de Bercy et place Fresnay, accès aux quais à lettres & chiffres, à la salle d'échanges des RER & métro
- **Peu de visibilité des entrées rue de Bercy & place Fresnay**
- **Peu d'animation** (commerces, services...) pour un espace autant fréquenté
- **Mauvaise lisibilité de l'espace et de la signalisation** compte tenu des multiplicités des fonctions et des accès
- **Accès aux quais depuis cette salle** : impossible pour les PMR & difficile pour les piétons avec bagage (par escalier)

Les travaux en cours sur la partie Nord de la salle Méditerranée :

- + amélioreront les accès entre la salle Méditerranée et la plateforme jaune (ascenseurs, escalators, rampes),
- + créeront des espaces commerces côté place Fresnay
- + rendront l'entrée depuis la place Fresnay plus visible
- pas d'amélioration côté rue de Bercy



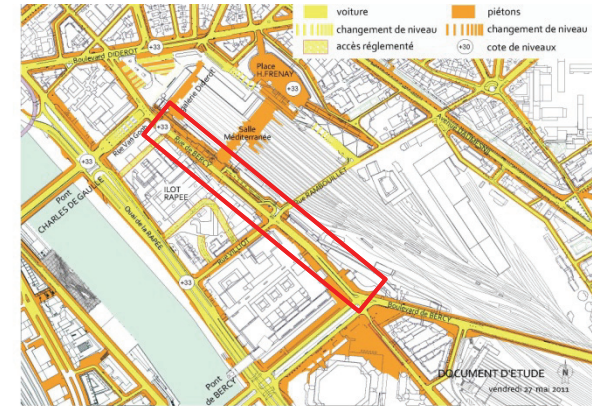
Niveau 33, rue de Bercy - espace sous dalle



- **Espace de faible qualité** : très sombre et sans animation, cet espace est devenu délaissé et sale
- **Entrées de gare peu visibles** (salle Méditerranée et galerie Diderot); avec une signalisation peu lisible (vers la gare, les transports en commun, la dalle haute....)
- **Parcours piétons très contraints** du fait de la multiplicité des usages (terminus de bus, accès aux parkings, stations de taxis, espaces clôturés des loueurs de voitures).
- **Des usages qui n'ont pas leur place dans un espace de la gare** (places de parkings pour véhicules de location, zone de retournement de bus...).



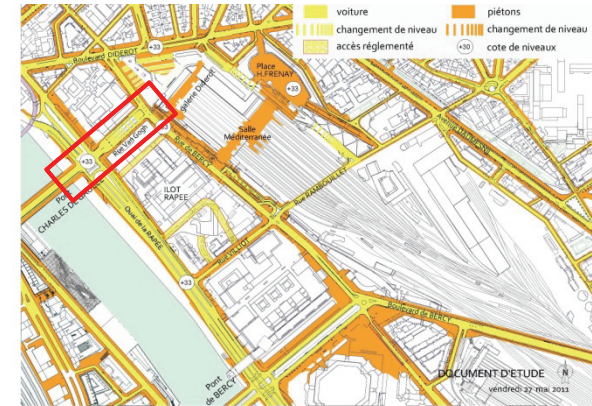
Niveau 33, rue de Bercy – la rue



- **Un espace encombré par les usages**, et notamment le stationnement sauvage des 2 roues sur les trottoirs, le stationnement des bus en terminus, les accès de parkings souterrains
- **Une rue coupée de son environnement immédiat** : 1/ coupée du parvis de la gare du fait de l'obstacle que constitue l'ancien bâtiment de gare et de la différence de niveau avec le haut du parvis ; 2/ sans relation avec la Seine à cause de la barrière formée par l'îlot Râpée et le quai de la Râpée.
- **Des formes architecturales issues de l'urbanisme de dalle**, avec des formes urbaines dépassées. C'est particulièrement le cas au croisement avec la rue Van Gogh, où le socle de l'ensemble Gamma fait l'angle.
- **Des façades peu animées en rez-de-chaussée et des espaces publics dégradés** : d'un côté l'espace sous-dalle très sombre, de l'autre les immeubles de bureaux souvent sur dalle ne présentant pas d'animation en rez-de-chaussée.



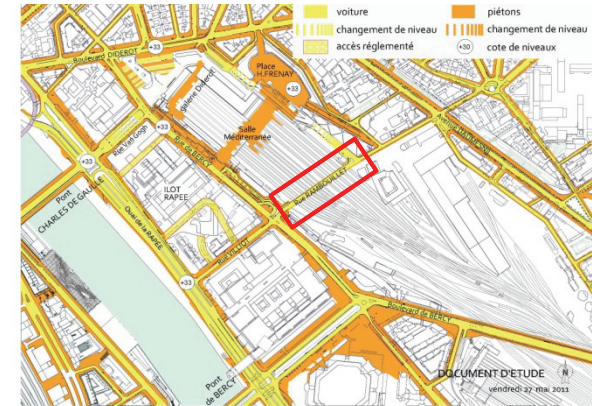
Niveau 33, rue de Van Gogh et pont C. de Gaulle



- **Un accès à la gare de Lyon incompréhensible.** Pour les personnes venant du pont C. de Gaulle et donc de la gare d'Austerlitz le beffroi annonce l'entrée de la gare, mais la différence de niveau avec le haut du parvis crée une barrière infranchissable.
- **Un axe difficilement franchissable** du fait de la bouche d'entrée de la trémie et du parterre planté.
- **Des façades opaques et peu animées** typiques de l'urbanisme de dalle des années 60-70 : pas de vitrine en RDC, pas de rue pénétrant les dalles...
- **Pas de lien avec les berges de Seine** du fait de la différence de niveau : pas d'accès, ni même de vue.
- **Une traversée longue du quai de la Râpée** (en 2 temps), pour lier le pont CDG et la rue Van Gogh.



Niveau 33, passages sous voies ferrés : de Rambouillet



- **Passages peu utilisés par les piétons, espaces peu qualitatifs et sombres.** Ils sont des traversées voitures pratiques pour relier les 2 quartiers de part et d'autres des voies ferrées, mais des passages piétons peu engageants.



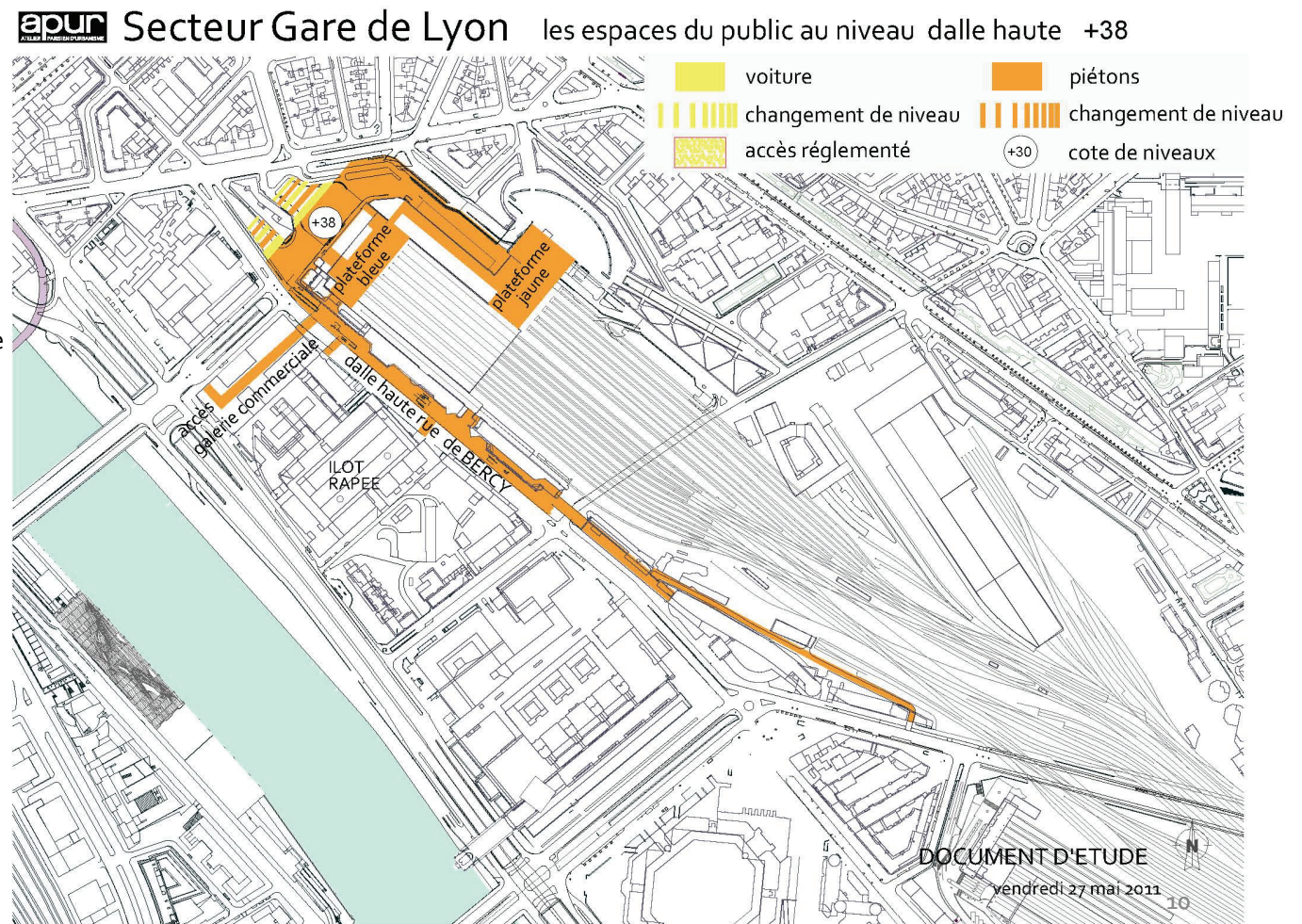
Niveau 38 : niveau principal de la gare et espaces extérieurs en mezzanine

2 types d'espace à ce niveau :

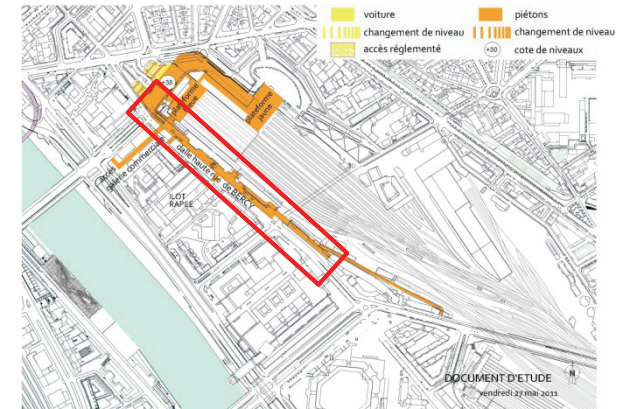
- **À l'extérieur, la dalle haute de la rue de Bercy**, qui dessert des locaux du Ministère de l'Économie et communique avec le haut du parvis de la gare de Lyon et via passerelle avec la galerie commerçante Gamma.

- **La galerie commerçante Gamma**

- **Dans la gare**, le parvis donne sur les espaces principaux de la gare, la plateforme bleue reliée par la salle des Fresques à la plateforme jaune.



Niveau 38, la dalle haute de la rue de Bercy



- Un espace peu investi devenu un parking sauvage pour 2 roues

- Une entrée de gare très pratique mais méconnue

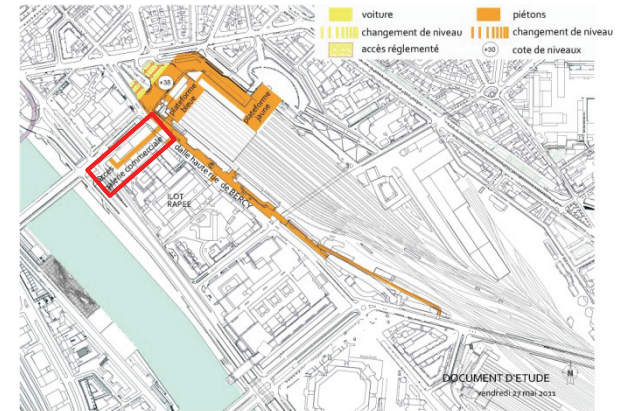
- aucune animation en façade

- Accès peu visible depuis le haut du parvis, à cause de la présence du bâtiment de l'ancienne gare et de l'hôtel Mercure.

- Une dalle au dessin accidenté, comptant 3 décrochages successifs ; et à l'aspect très minéral avec une imposante casquette en béton et des imposants bacs à végétaux ;



Niveau 38, la galerie commerciale Gamma



- Une entrée peu visible en rez-de-voir, et pas de vitrine en RDC. L'entrée principale étant la passerelle depuis la dalle haute, elle-même peu habitée.

- faible qualité de cet espace et notamment de sa passerelle d'accès (rampe handicapée et couverture qui semblent provisoires...), pas d'éclairage naturelle dans la galerie.

- Galerie non traversante, pas d'accès côté quai de la Râpée



B - Un espace surchargé d'usages

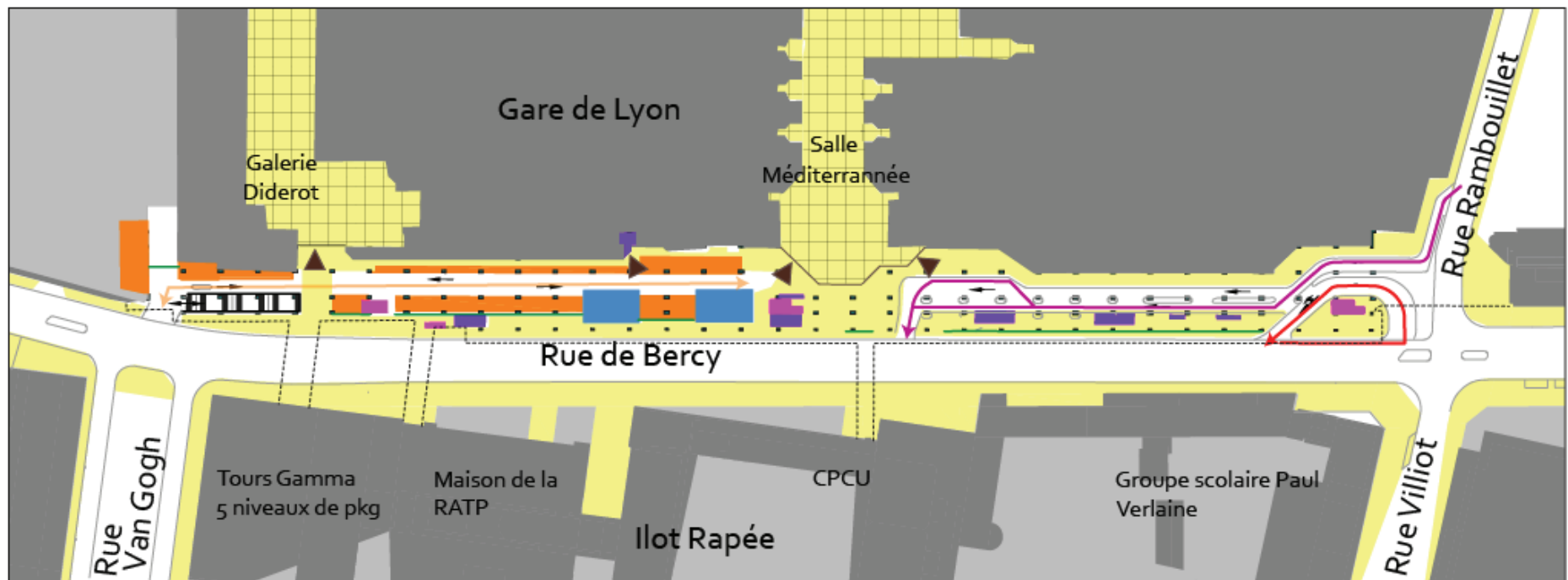
Une accumulation d'usages

Que ce soit dans les espaces de la gare, sous la dalle notamment, ou sur l'espace public, le cheminement des piétons est fortement contraint et les parcours sont peu lisibles du fait de l'accumulation de nombreux usages :

- **Bus**
- **Stationnement des 2 roues**
- **Parkings et leurs accès**
- **Location de véhicules**
- **Taxis**
- **Livraison**



les usages sous la dalle de la rue de Bercy



Cheminement piétons

- Zone de continuité piétonne
- Circulation verticale accès TC
- Circulation verticale accès rue haute
- Accès à la gare
- Espace gare
- Ombre de la dalle

Cheminement véhicules

- Circulation véhicules de location
- Retournement bus
- Dépose / prise en charge taxis

Obstacles physiques

- Local privé service gare
- Véhicules de location
- Poteaux de la dalle
- Rampe vers local technique SNCF
- Clotûre



Echelle :



apur

Un préalable : la réorganisation des usages de l'espace public

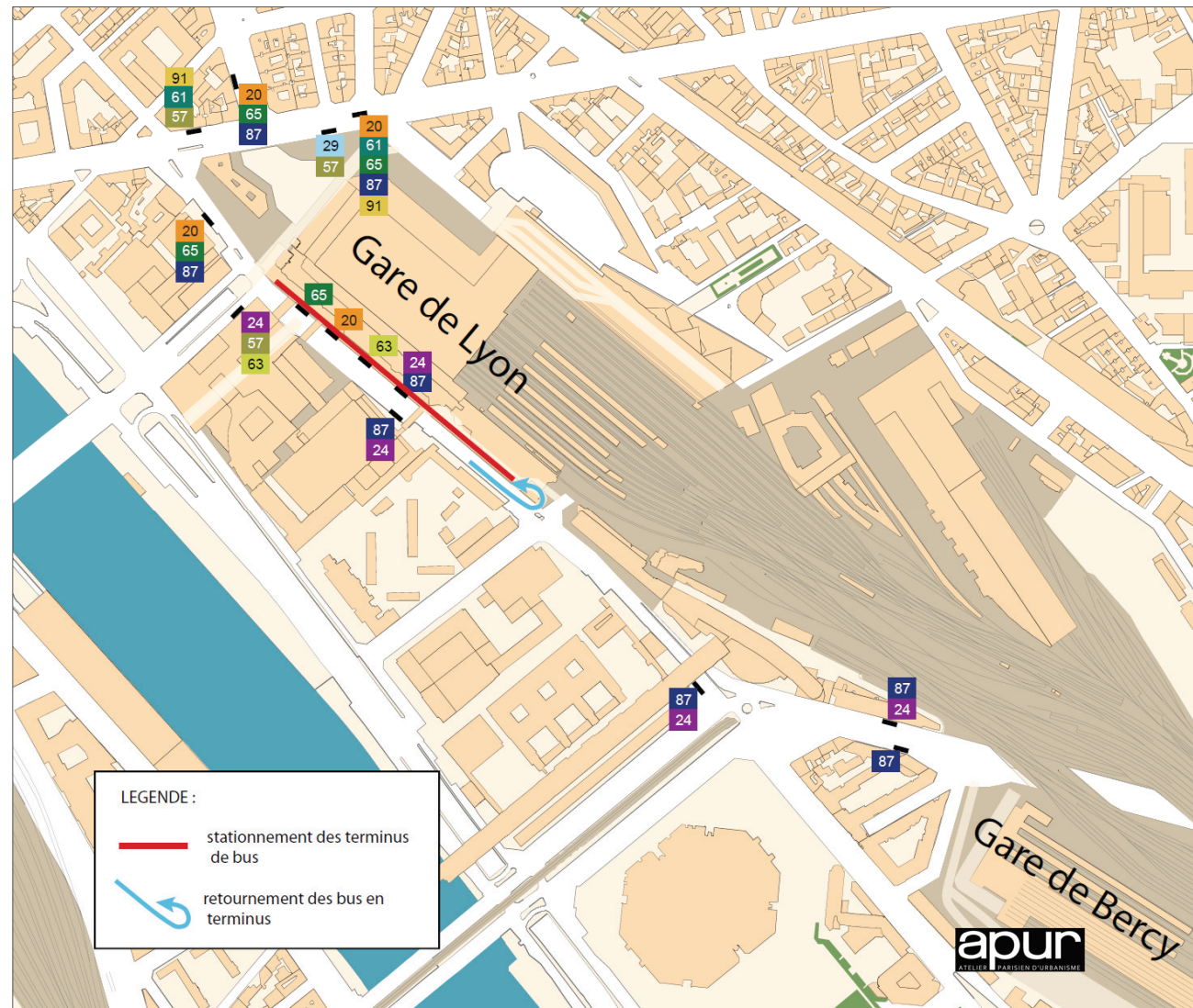
Bus

9 lignes de bus régulières, dispersées dans l'espace public conduisant à une mauvaise lisibilité de l'offre de bus pour les usagers non-habituels.

3 lignes en terminus, induisant beaucoup d'encombrement sur la rue de Bercy : une zone de retournement sous la dalle et du stationnement longue durée le long de la dalle

→ Reporter les terminus. Une possibilité serait notamment de rallonger certaines lignes sur la gare de Bercy.

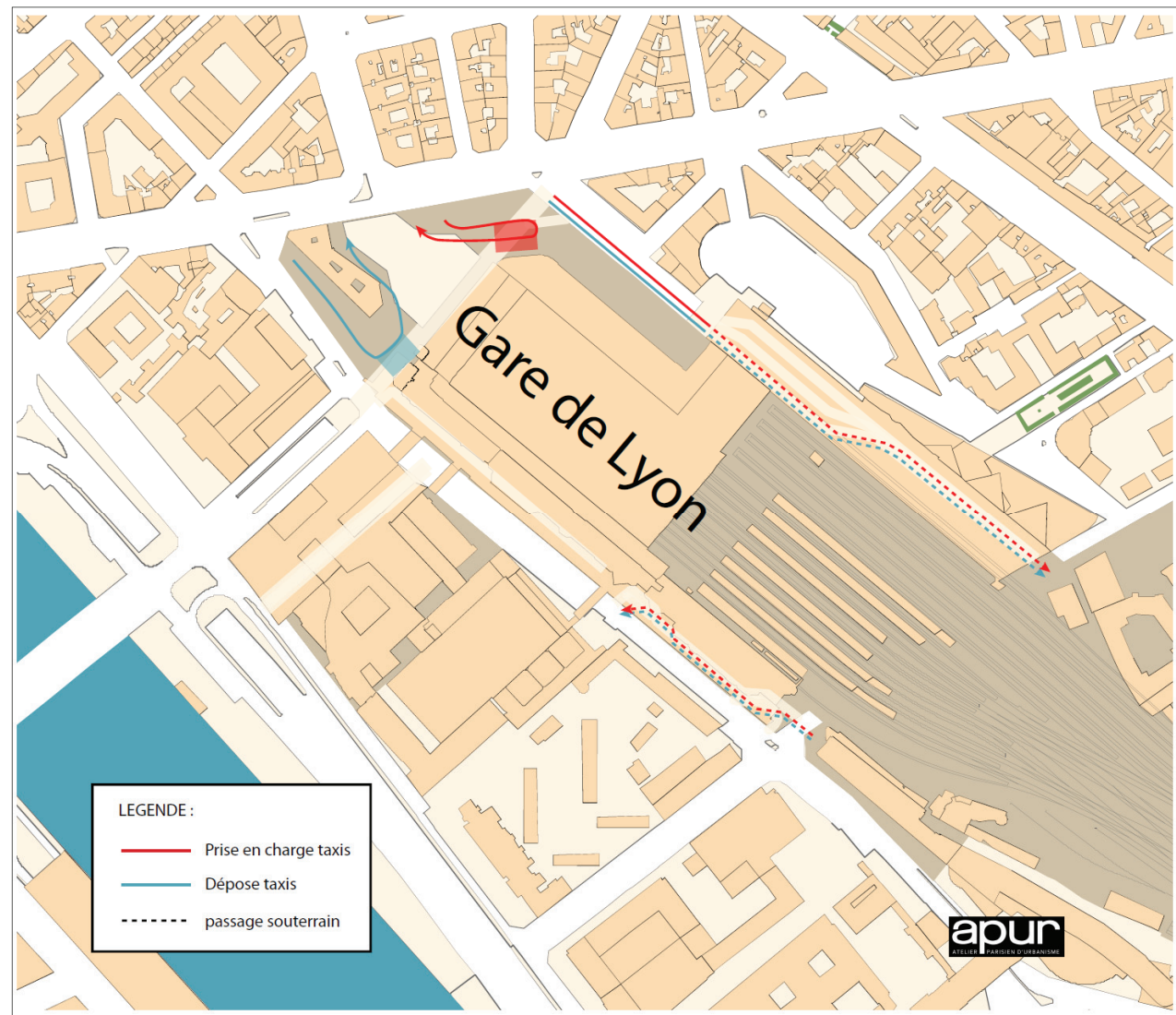
→ Créer une gare routière pour regrouper les bus et ainsi rendre l'offre plus lisible.



Taxis

La desserte taxis est répartie sur 3 sites :
sur le parvis, dans le tunnel Châlon et sous
la dalle de la rue de Bercy.
Les taxis en attente pour prendre de
nouveaux clients en haut du parvis sont en
heure de pointe tellement nombreux que
la queue peut se prolonger jusque sur le Bd
Diderot gênant ainsi la circulation.

→ une montée en puissance de la
desserte taxis dans le tunnel Chalon est
à étudier.



Stationnement des 2 roues

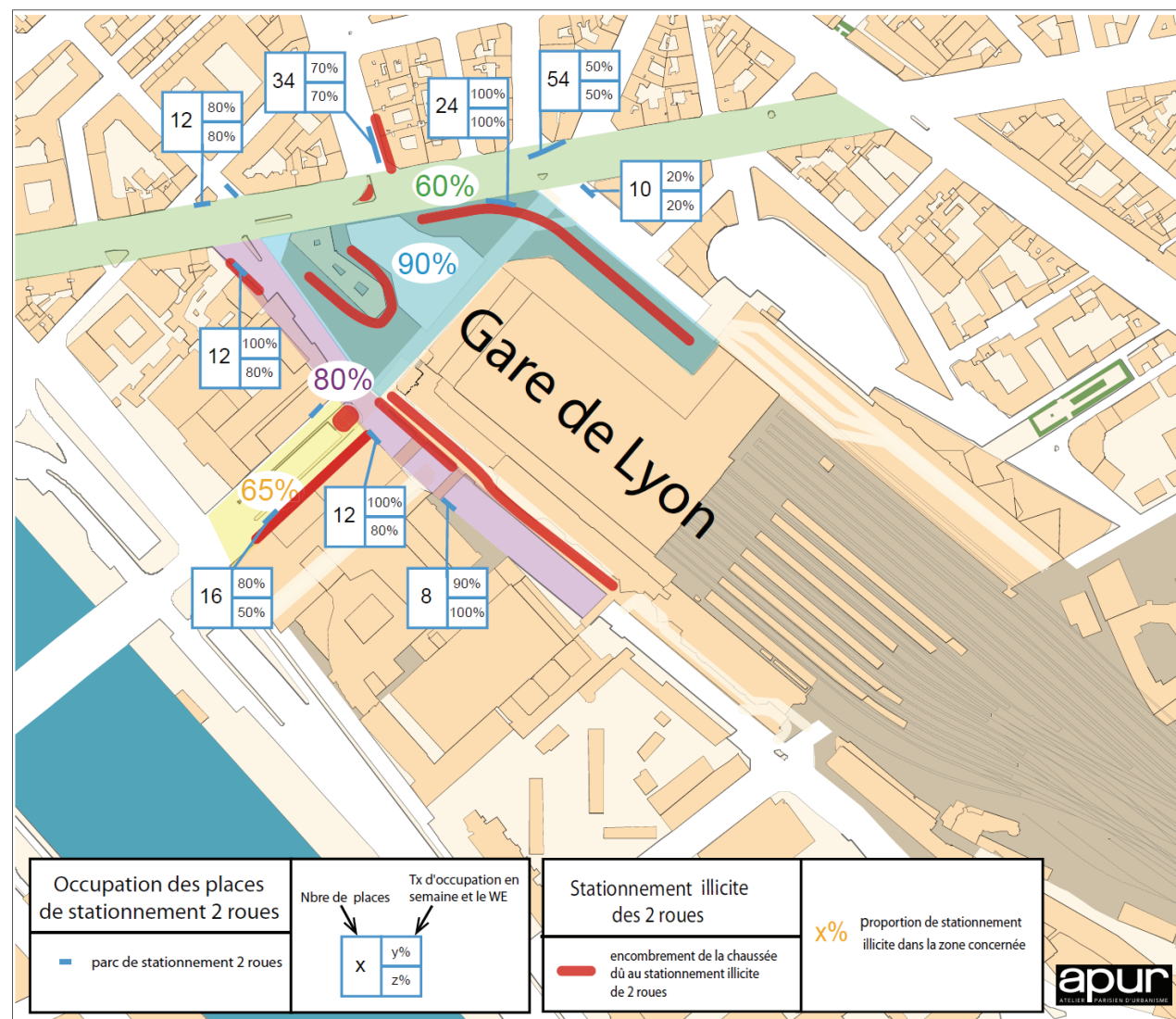
Un encombrement important des trottoirs à cause du stationnement 2 roues illicite. Des emplacements « licites » beaucoup moins utilisés dès qu'on s'éloigne de la gare et de l'îlot Râpée.

Ce quartier, particulièrement affecté par le problème du stationnement illicite des 2 roues, pourrait être un secteur d'expérimentation pour cette problématique, associant des actions de plusieurs natures :

→ Développer des offres attractives pour faire rentrer les 2 roues dans les parkings souterrains ;

→ créer un garage à vélos « nouvelles générations » incluant des services pour le stationnement longue durée, pour des locations et des petites réparations, à l'image des services offerts dans les grandes gares européennes comme à Amsterdam. Le parking Lyon Diderot d'Effia qui a l'avantage de comporter certaines places au niveau rue est une éventualité à étudier.

→ Agir pour modifier les habitudes des 2 roues, en passant notamment par des actions de tarification et de verbalisation.

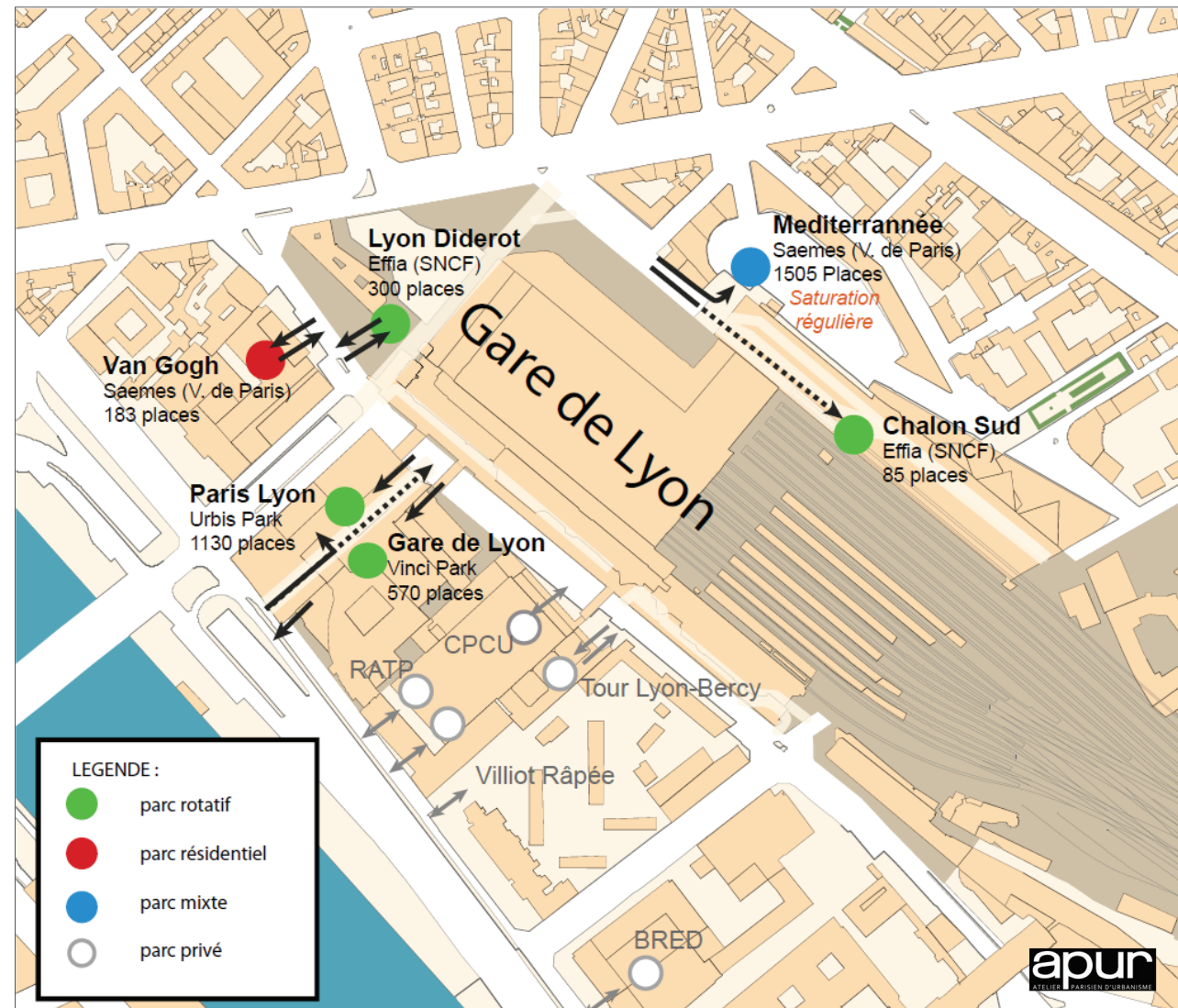


Parkings

6 parkings à proximité immédiate de la gare avec un total d'environ 3800 places. Seul le parking Méditerranée est régulièrement saturé → offre globale surcapacitaire.
Concentration encombrante des accès parkings dans la rue de Bercy.
Faible utilisation des parkings par les 2 roues.

→ Etudier la possibilité de reporter des accès parking de la rue de Bercy vers le quai de la Râpée

→ Utiliser la surcapacité des parkings : introduction de nouveaux usages (garage 2 roues...)

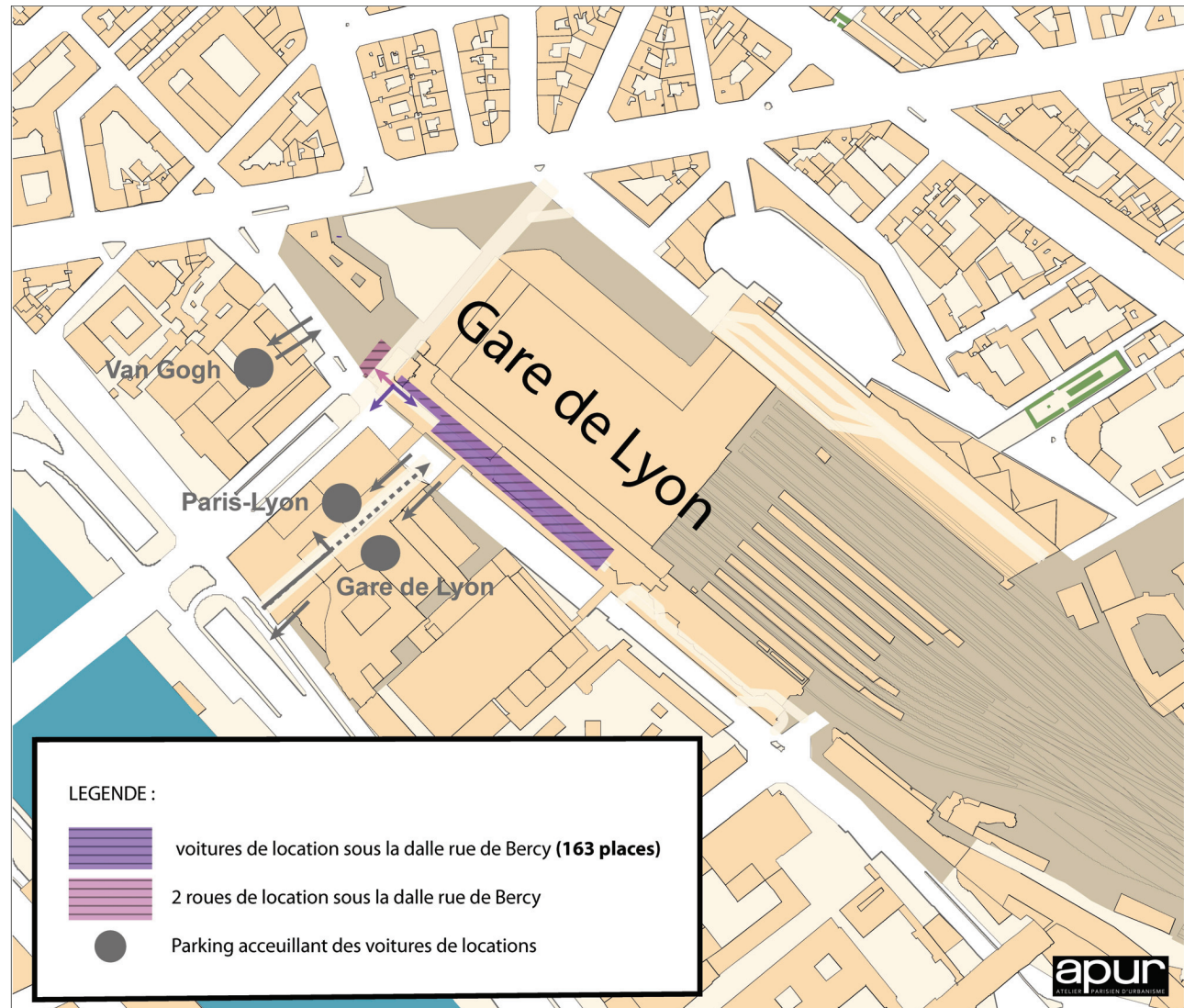


Véhicules de location

7 enseignes sont présentes sur la rue de Bercy, dont 163 places sous la dalle. Créant ainsi un encombrement important de la rue du fait du stationnement des porte-huit sur la rue Van Gogh et des véhicules en « départ ou retour » de location souvent dans la voie de bus de la rue de Bercy.

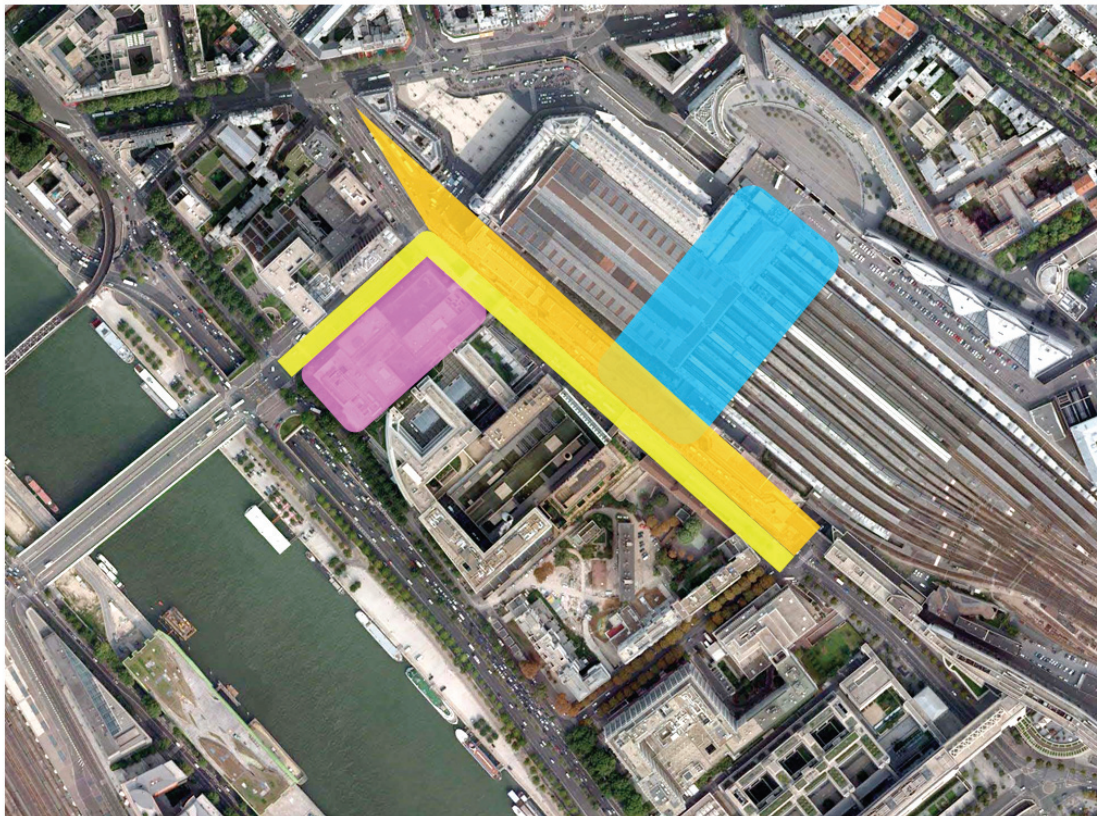
→ Une étude de marché à réaliser pour mesurer si une telle présence est justifiée sur le secteur. Un besoin réel ou un effet de masse?

→ Supprimer les véhicules sous la dalle, avec une relocalisation possible dans des parkings souterrains.



C-Evolutions de la rue de Bercy

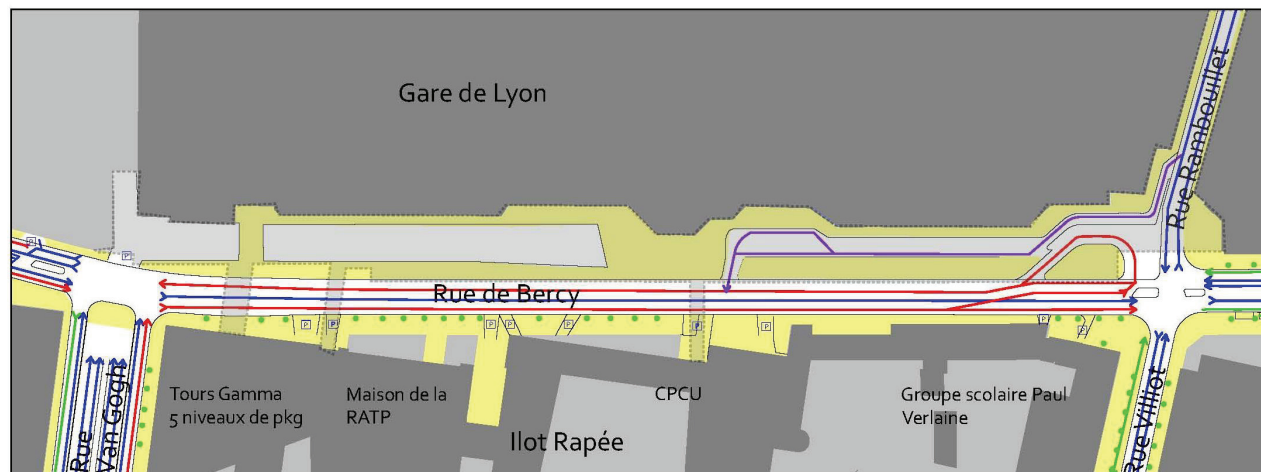
Une réponse d'ensemble, des entités de projet



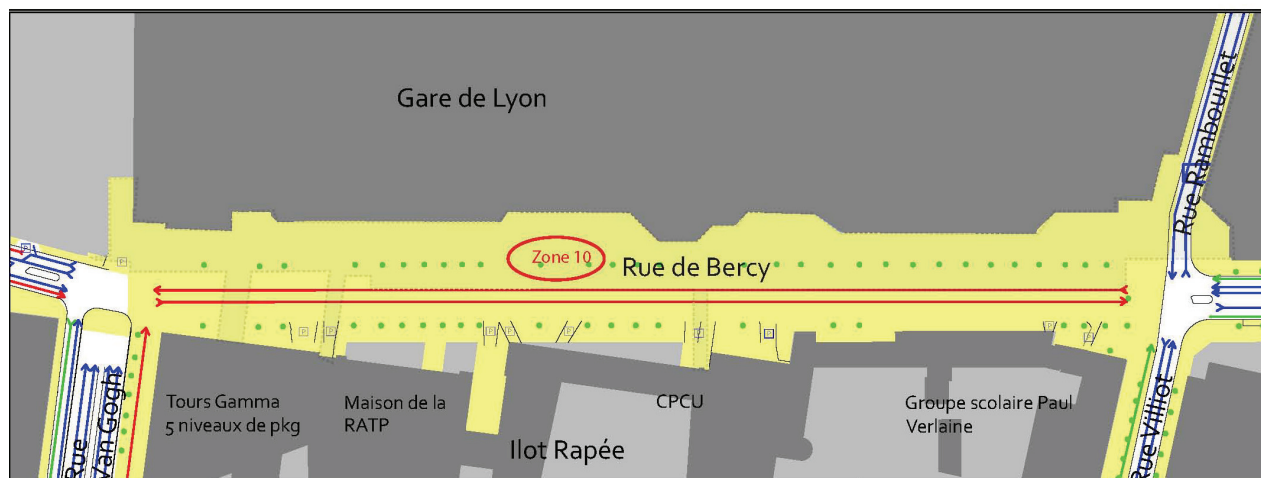
L'ampleur des dysfonctionnements et contraintes sur ce secteur nécessite une réponse d'ensemble portant sur les espaces de la gare, l'espace public et les ensembles immobiliers.

-  1. La circulation
-  2. La dalle de la rue de Bercy
-  3. La salle Méditerranée
-  4. L'ensemble Gamma

fiche 1 : la circulation



Etat existant



Proposition plateau « St Paul »

■ véhicules particuliers
 ■ bus, taxis et desserte locale
 ■ Taxis
 ■ vélos

■ Ombre de la dalle

■ Accès parking

Echelle :
 0 10 20 40 100 m
 Septembre 2011

Proposition : plateau « St Paul »

Sur l'allée Est de la rue Van Gogh et sur la section de la rue de Bercy comprise entre Van Gogh et Villiot, une limitation des véhicules pour la desserte locale et la livraison.

Un plateau unique partagé par tous les usages (desserte locale, bus, vélos, piétons) avec une circulation à 10km/h des bus.

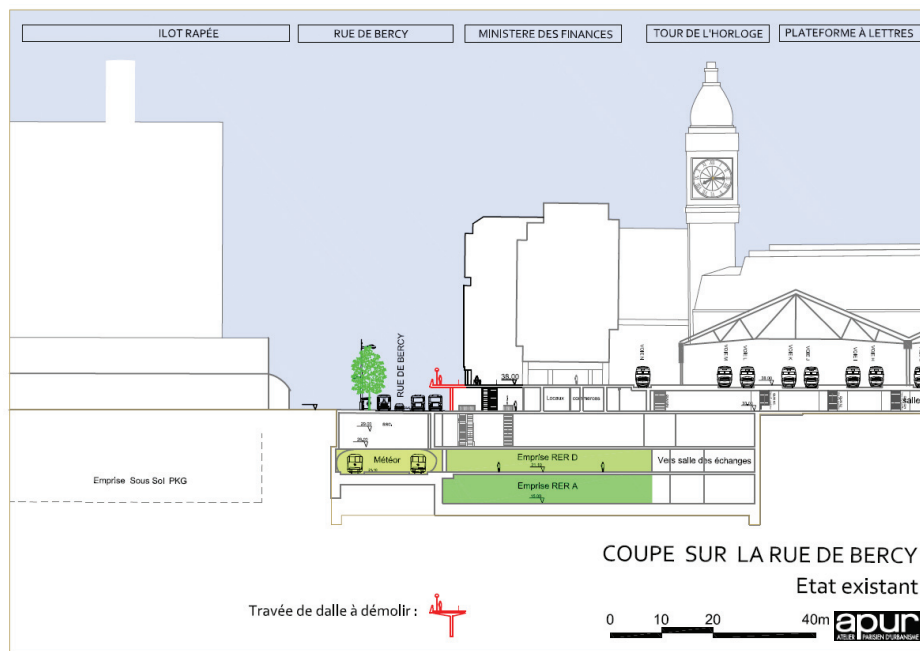
Contraintes :

- 1/ rue Van Gogh, la circulation de l'allée Est peut se reporter sur l'allée Ouest, de même orientation
- 2/ la circulation voiture de la rue de Bercy → possibilité de report dans le tunnel Chalon
- 3/ les accès de parking de la rue de Bercy → report à étudier sur le quai de la Râpée

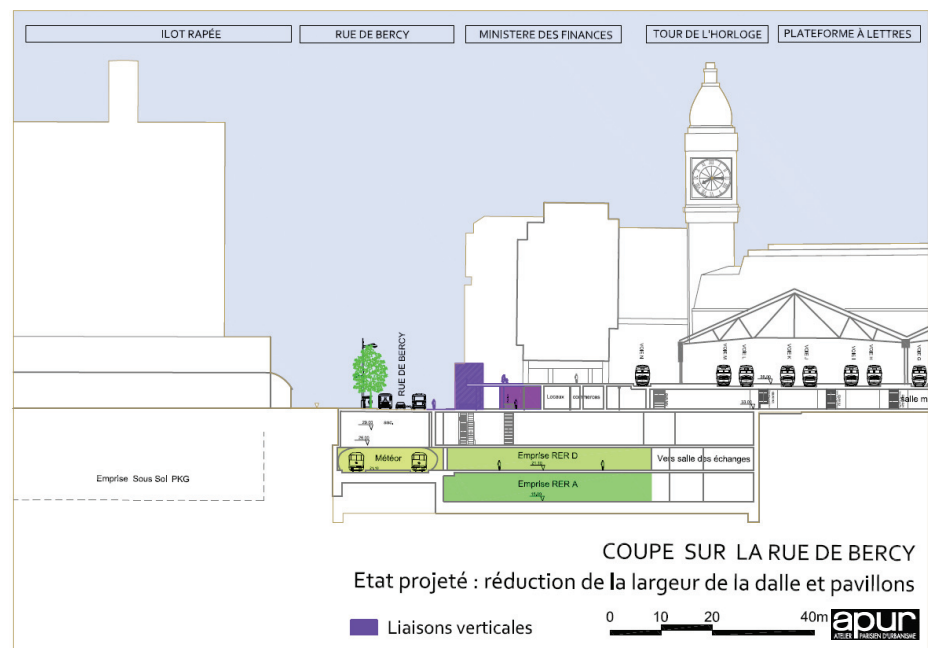
fiche 2 : la façade de la rue de Bercy

1- Proposition a minima : Réduction de la dalle

Sur la section rue Van Gogh – rue Villiot : la dalle est reprofilée, de nouvelles liaisons verticales sont créées et les espaces publics sont requalifiés sur les 2 niveaux : La dalle de la rue de Bercy est réduite d'environ 7 m pour supprimer la « casquette » et redessiner son profil tout en conservant les fonctions de cette dalle (voie pompier et desserte pour les bâtiments du ministère) ; au niveau rue « 33 », l'espace ainsi dégagé à l'air libre permet la réalisation d'un trottoir qualitatif le long de la gare, l'espace sous-dalle restant peut recevoir des commerces ou des services. Les circulations verticales pour lier les 2 niveaux sont en partie à revoir.

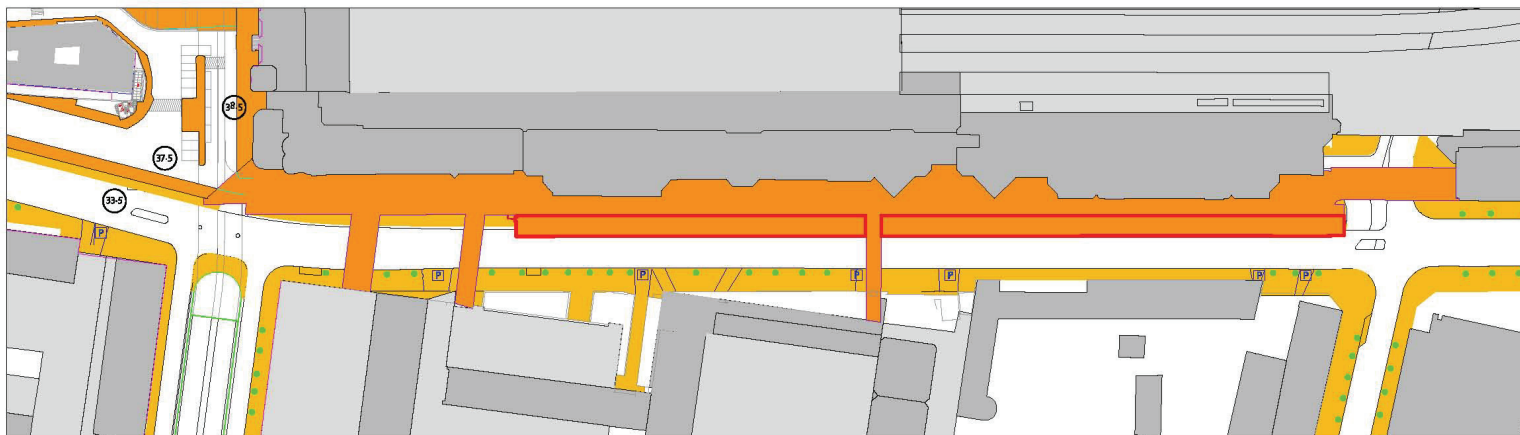


Etat existant



Etat projeté

1 - Proposition a minima : Réduction de la dalle



Etat existant



Etat projeté

- 33 38 Zone de continuité piétonne
- O Alignements d'arbres
- Ilot infranchissable

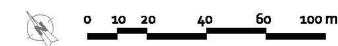
- P Accès parking à maintenir
- Dalle haute principalement piétonne

- Liaisons verticales
- Dalle détruite

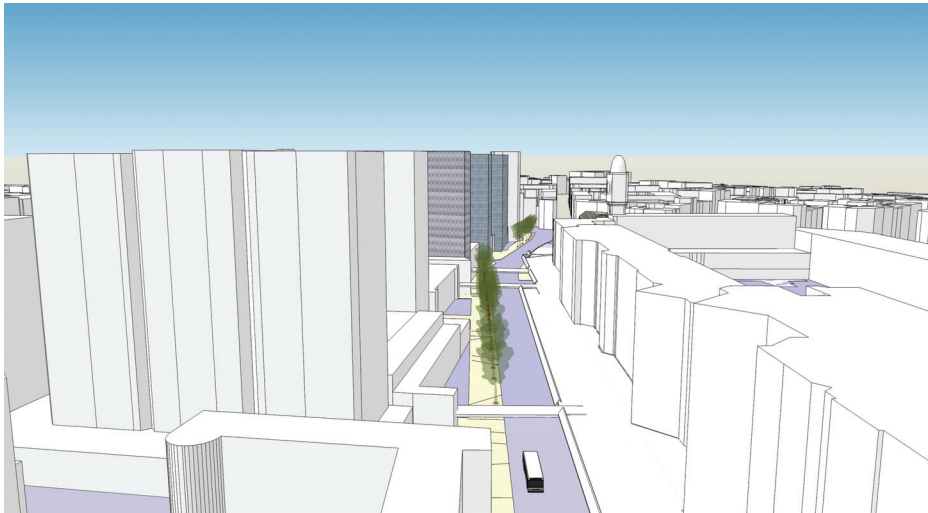
PLAN DE LA RUE DE BERCY

apur
AMÉNAGEMENTS URBAINS

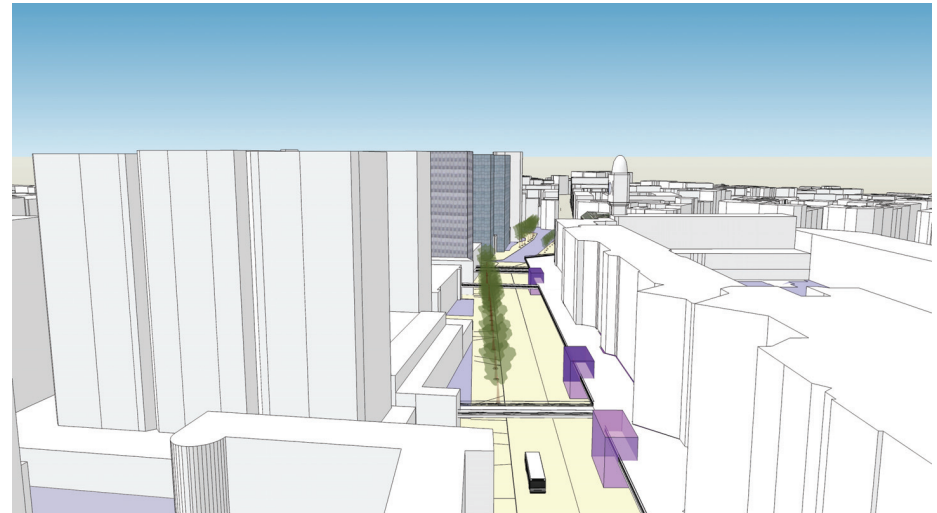
septembre 2011



1 - Proposition a minima : Réduction de la dalle



Etat existant



Etat projeté

1 - Proposition a minima : Réduction de la dalle



Etat existant



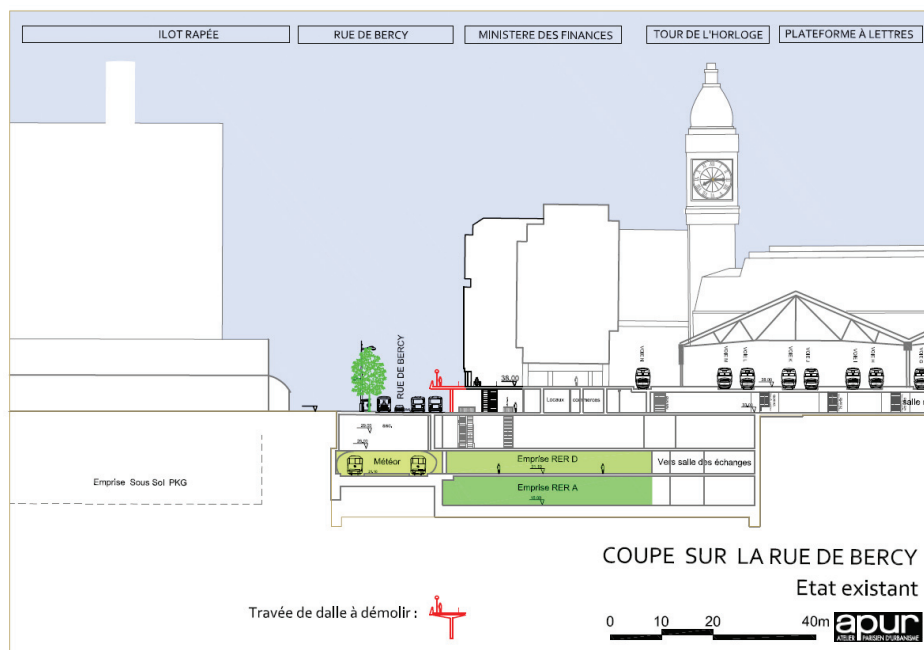
Etat projeté

2 - Proposition intermédiaire : Réduction de la dalle, suppression de la rampe et création d'un escalier pour accéder au parvis

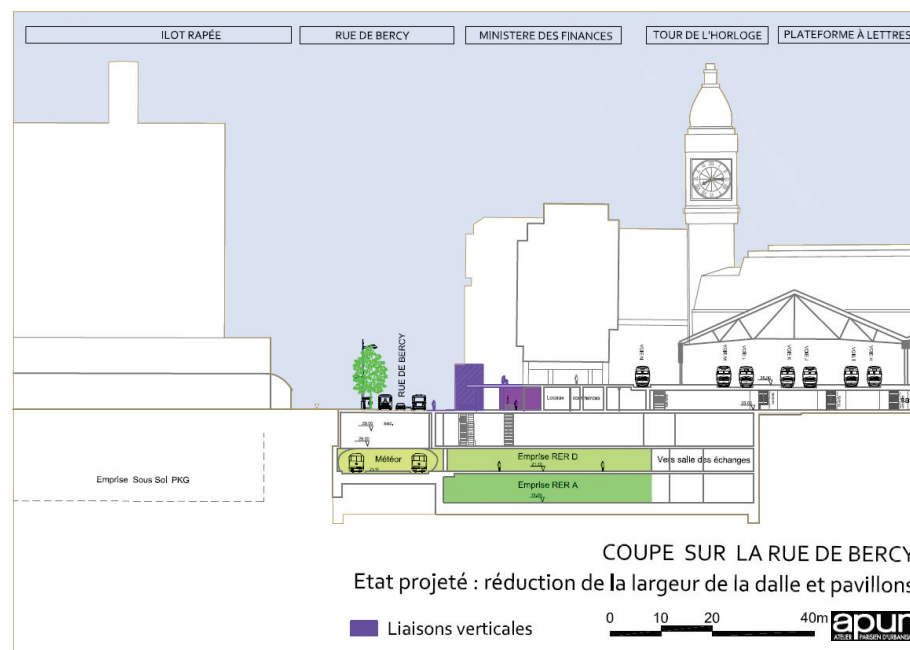
Sur la section Bd Diderot – rue Van Gogh : la rampe d'accès au parvis haut est supprimée, laissant place à un nouvel espace public au niveau rue et pouvant accueillir des usages en surface, taxis ou station de vélos notamment. La suppression de cette rampe permet au bâtiment vestige d'être révélé entièrement et de retrouver son sol. Un large escalier est créé dans la continuité de la rue Van Gogh pour un accès direct en haut du parvis depuis la rue Van Gogh, le pont C. de Gaulle et donc la gare d'Austerlitz.

Sur la section rue Van Gogh – rue Villiot : la dalle est reprofilée de la même manière que dans la proposition a minima.

Coupe identique à la proposition a minima :

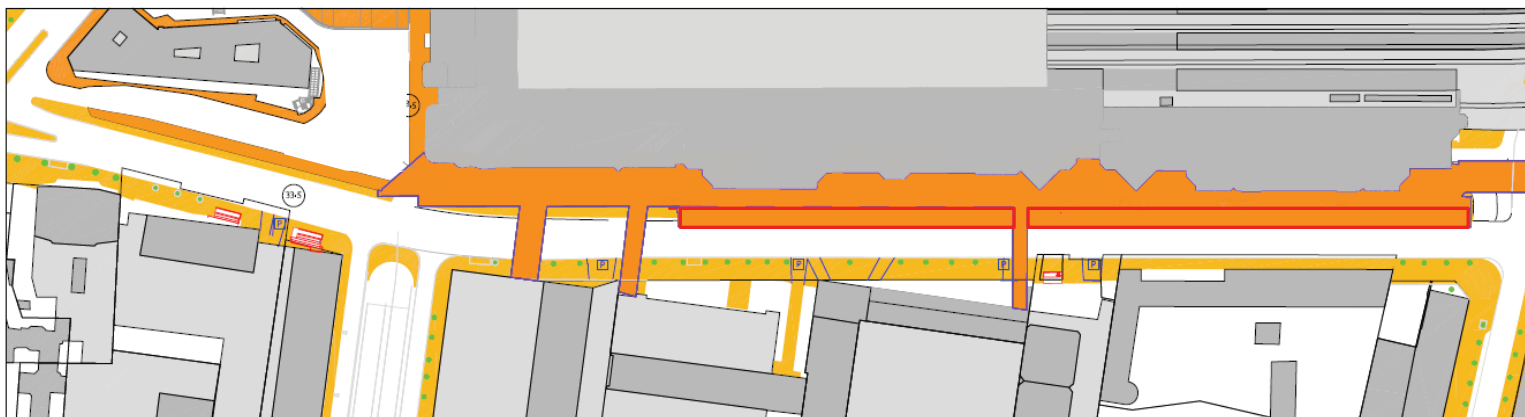


Etat existant

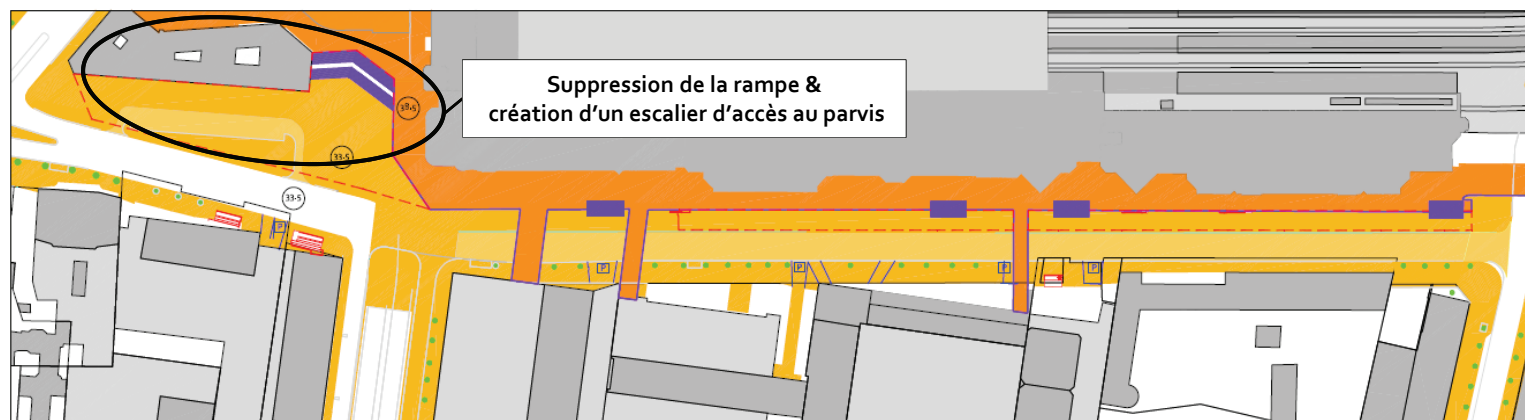


Etat projeté

2 - Proposition intermédiaire : Réduction de la dalle, suppression de la rampe et création d'un escalier pour accéder au parvis



Etat existant



Etat projeté

33 38 Zone de continuité piétonne
niveaux indicatifs
Alignements d'arbres
Ilot infranchissable

P Accès parking à maintenir
Dalle haute principalement
piétonne

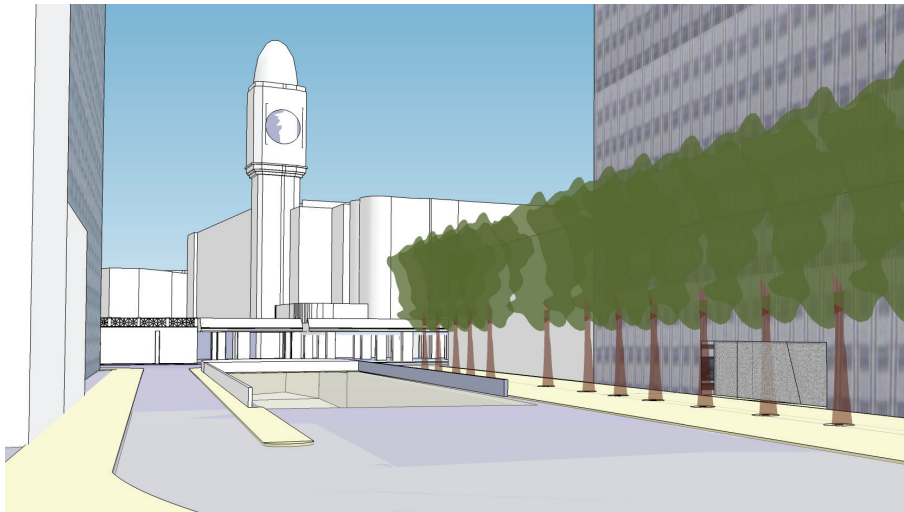
Liaisons verticales
Dalle détruite

PLAN DE LA RUE DE BERCY

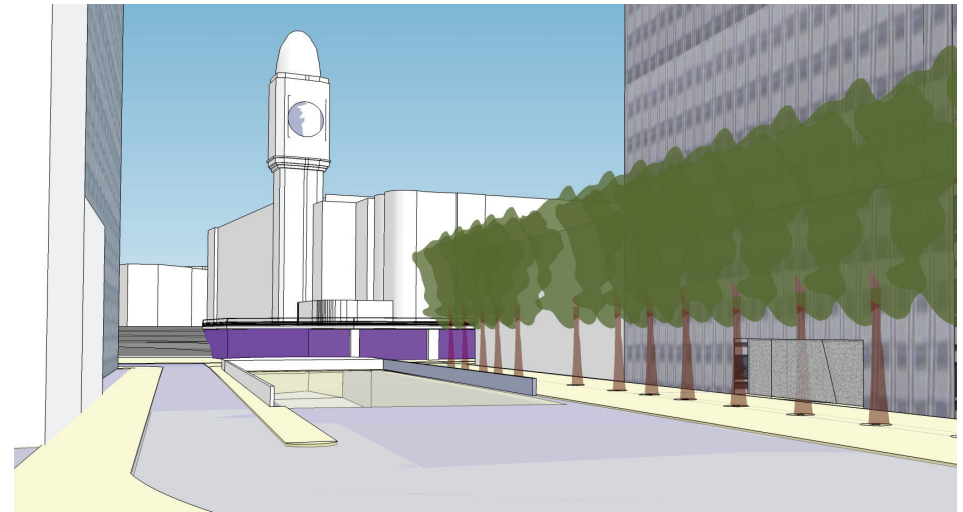
apur
ATELIER PARCEN D'URBANISME
avril 2012

0 20 40 60 100 m

2 - Proposition intermédiaire : Réduction de la dalle, suppression de la rampe et création d'un escalier pour accéder au parvis



Etat existant



Etat projeté

2 - Proposition intermédiaire : Réduction de la dalle, suppression de la rampe et création d'un escalier pour accéder au parvis



Etat existant

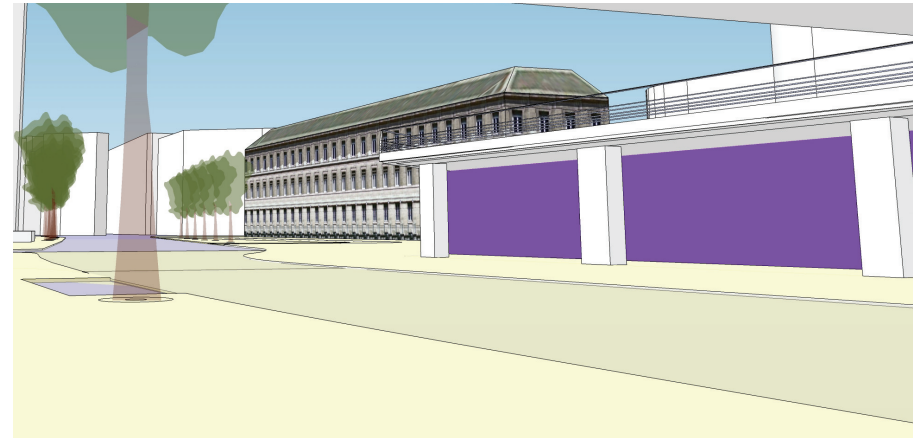


Etat projeté

2 - Proposition intermédiaire : Réduction de la dalle, suppression de la rampe et création d'un escalier pour accéder au parvis



Etat existant



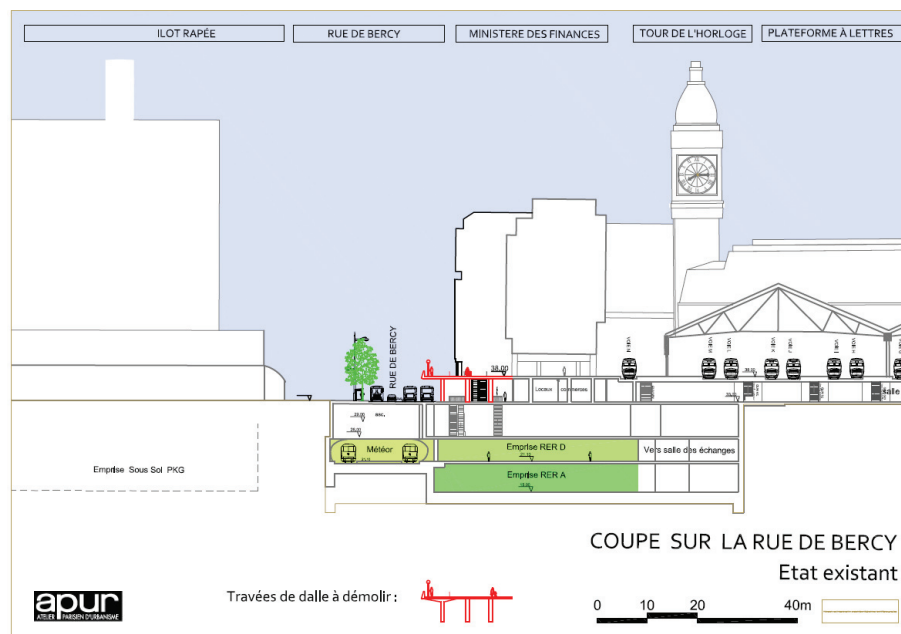
Etat projeté

3 - Proposition a maxima : suppression totale de la dalle

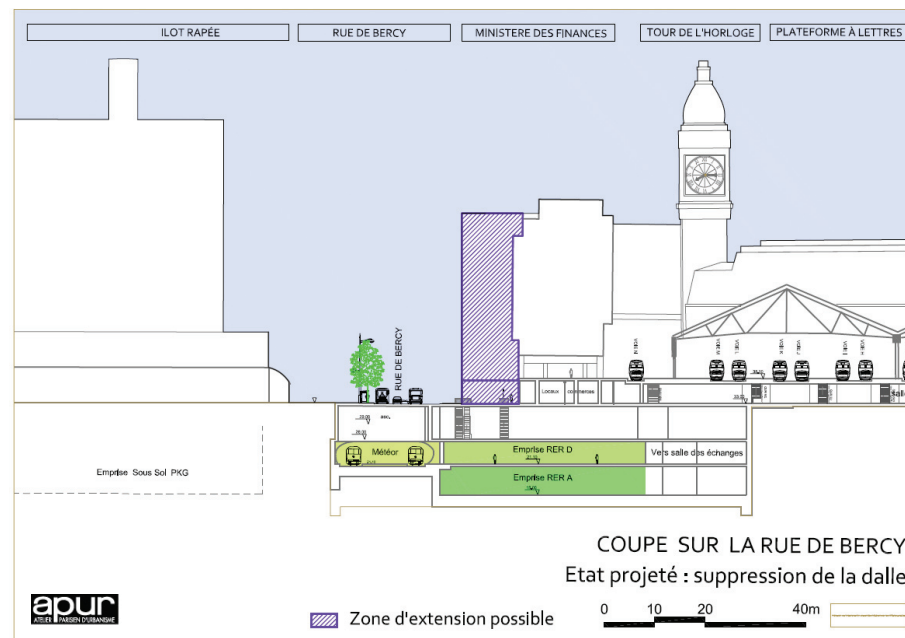
Sur la section Bd Diderot – rue Van Gogh : comme dans la proposition intermédiaire, la rampe est supprimée et un escalier d'accès au parvis est créé.

Sur la section rue Van Gogh - rue Villiot : la dalle est entièrement supprimée. Cette solution a maxima permet de simplifier la lisibilité des espaces publics et d'élargir la rue de Bercy pour un aménagement qualitatif (plus d'espace pour les piétons, plantations...).

Cette solution nécessite une restructuration des bâtiments du ministère implanté s le long de la gare de Lyon, notamment pour gérer les contraintes IGH et créer de nouveaux accès aux bureaux. Dans ce cadre, un « élargissement » des bâtiments est envisageable, cela permettrait à la fois de créer des surfaces supplémentaires et d'offrir une nouvelle façade à la rue de Bercy. Cette proposition peut être une phase ultérieure aux scénarios précédents, à un moment où l'obsolescence de ces bâtiments rendra nécessaire leur restructuration.



Etat existant



Etat projeté

3 - Proposition a maxima : suppression totale de la dalle



Etat existant



Etat projeté

Zone de continuité piétonne
niveaux indicatifs
Alignement d'arbres
Ilot infranchissable

P Accès parking à maintenir
Accès TC à ciel ouvert

Travée à démolir
Surface créée

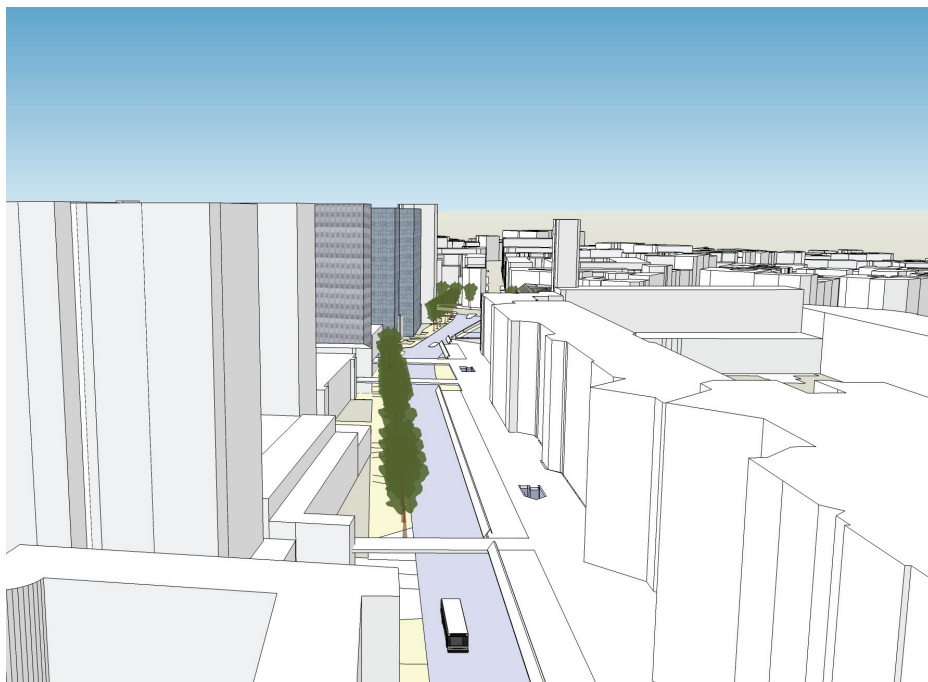
PLAN DE LA RUE DE BERCY

apur
ATELIER PAISAGE D'URBANISME

septembre 2011



3 - Proposition a maxima : suppression totale de la dalle

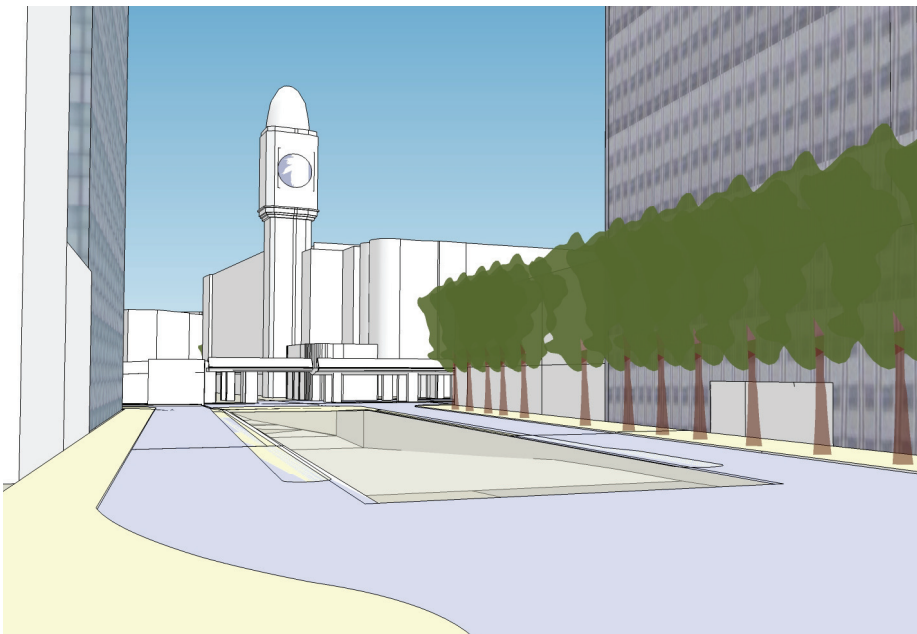


Etat existant

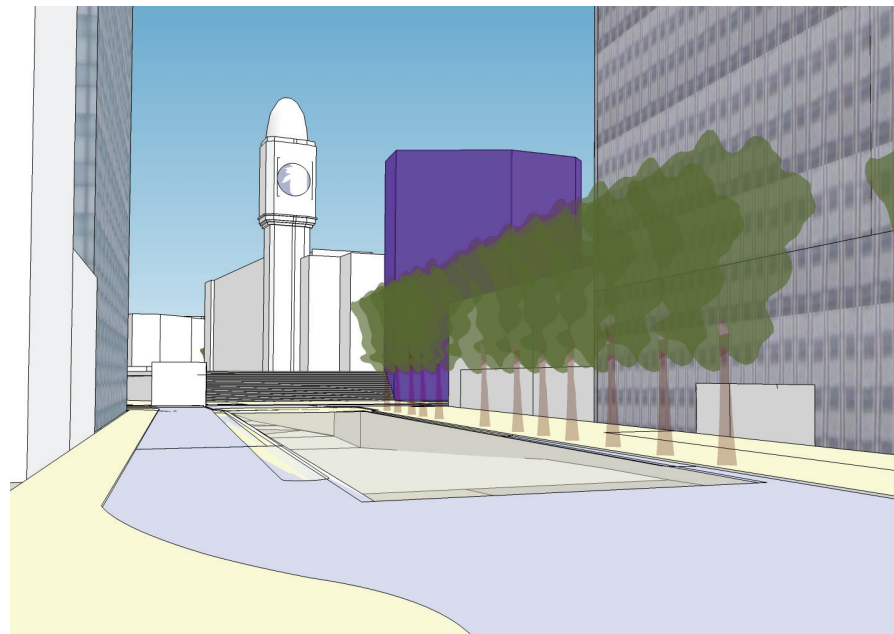


Etat projeté

3 - Proposition a maxima : suppression totale de la dalle



Etat existant

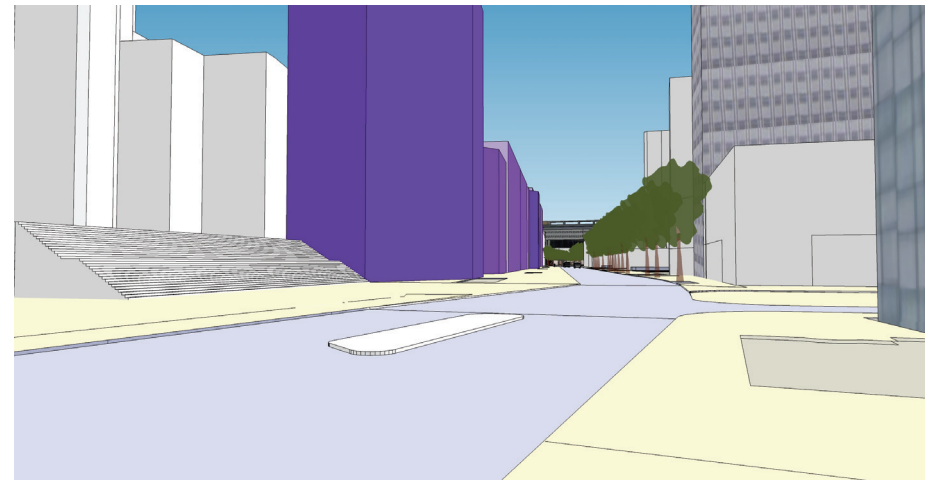


Etat projeté

3 - Proposition a maxima : suppression totale de la dalle



Etat existant

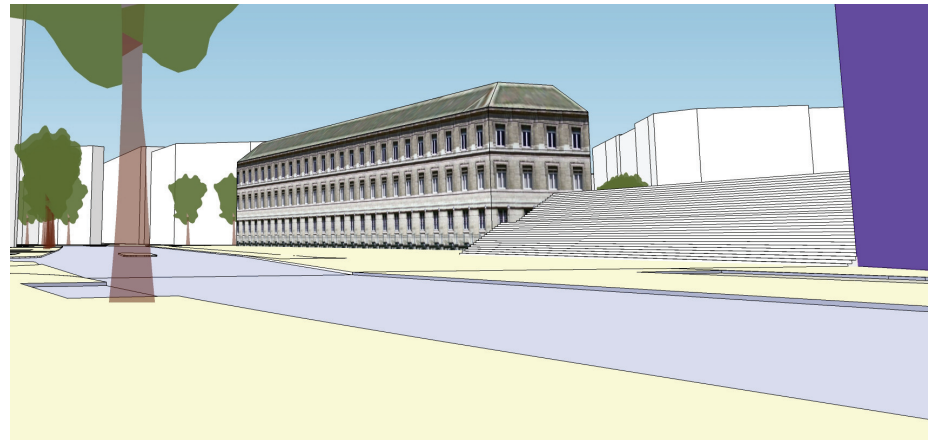


Etat projeté

3 - Proposition a maxima : suppression totale de la dalle



Etat existant



Etat projeté

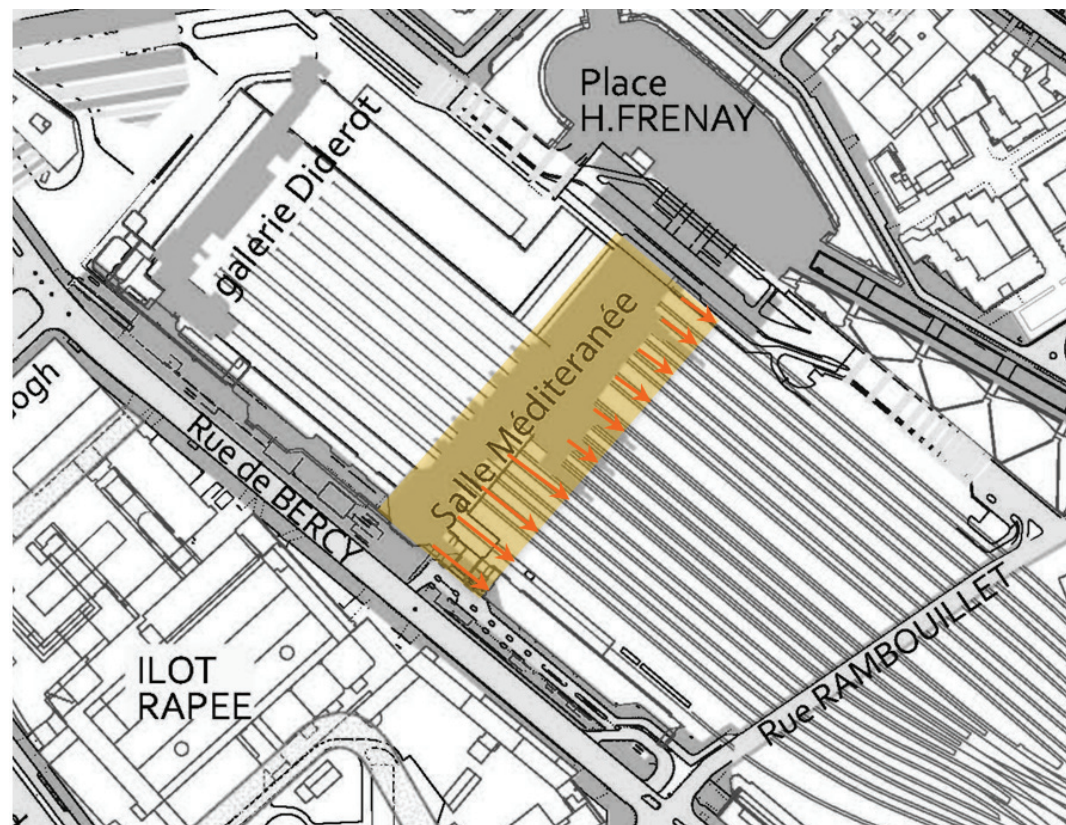
fiche 3 : la salle Méditerranée

1 – a minima : un élargissement de la salle Méditerranée

Une proposition « a minima » pour ouvrir les espaces de la gare sur la ville et renforcer la continuité de l'espace du public

Les travaux engagés côté place Fresnay requalifient une partie de la salle Méditerranée et créent un signal d'entrée gare depuis la place Fresnay. Mais ce projet exclut tout le côté de la salle Méditerranée donnant sur la rue de Bercy, qui est le plus contraint en espace d'attente et où les espaces sont les plus dégradés.

Notre proposition « a minima » prévoit un élargissement et une requalification d'ensemble de la salle Méditerranée pour 1/ en faire un espace ouvert sur la ville, reliant la place Fresnay à la rue de Bercy, et rendant lisible les parcours piétons dans le « grand espace du public » et 2/ faire de la salle Méditerranée une plateforme d'attente et d'échange aérée et qualitative.



2 – a maxima : la création de nouveaux usages sous les voies et notamment une gare routière

Une proposition « a maxima », pour offrir de nouveaux services - notamment une gare routière - et des commerces à la gare.

Il s'agit d'élargir l'espace sous les voies ferrées de la salle Méditerranée jusqu'à la rue de Rambouillet, permettant d'atteindre une surface totale d'environ de 40 000 m².

Ce nouvel espace pourrait accueillir 1/ une salle Méditerranée requalifiée (environ 10 000 m²) ; 2/ de nouveaux services pour la gare (par exemple une gare routière, un garage à 2 roues... sur environ 10 000 m²) ; 3/ un centre commercial accolé à la gare et ouvert sur la rue de Bercy (20 000 m² environ). Cette proposition a maxima présente également l'avantage de requalifier le tunnel de la rue de Rambouillet.

Le réalisme d'une telle proposition est à mesurer au regard des aspects techniques (phasage et faisabilité), financiers et de sécurité (ERP en souterrain)



10.000 m² Salle Méditerranée requalifiée + 20.000 m² Centre commercial + 10.000 m² services de la gare
gare routière, garage à 2 roues...

fiche 4 : l'ensemble Gamma

Pensé pour le bien être du piéton qui se trouve séparé des flux de circulation, l'urbanisme mis en œuvre dans les années 60-70 a créé des ensembles imperméables à la ville environnante. L'ensemble Gamma en est un exemple typique, avec sa galerie commerciale intégrée au 1^{er} étage, sa passerelle reliant la dalle de la rue de Bercy et son socle ne présentant aucune ouverture et très peu d'animation sur la rue.

Dans une logique de continuité avec les propositions précédentes, qui tendent à pacifier les espaces publics environnant, l'enjeu concernant cet ensemble immobilier est avant tout l'ouverture sur la ville, et le renforcement du pôle tertiaire.

Proposition « 33 » : Une recomposition de l'ensemble

Réorganiser le socle, en « redescendant » le centre commercial au rez-de-chaussée et créant des vitrines sur les rues de Bercy et Van Gogh ;

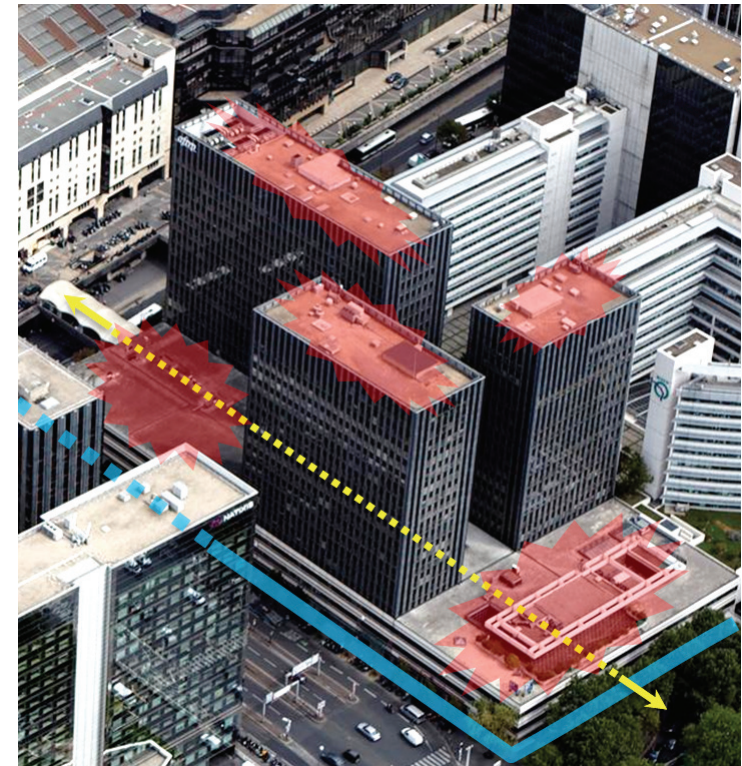
Organiser le centre commercial autour d'une rue intérieure traversant de part en part l'ensemble, du quai de la Râpée jusqu'à la rue de Bercy, et par là même du pont C. de Gaulle jusqu'aux entrées de gare de la rue de Bercy. Cette rue intérieure commerçante offrira ainsi un trajet alternatif à la rue Van Gogh.

Cette proposition peut être complétée par 1/ une valorisation des espaces inoccupés sur les socles ; plusieurs aménagements sont envisageables : toiture végétalisée, voire constructions neuves ; 2/ une valorisation des hauteurs pour renforcer le signal urbain du pôle tertiaire - « tête de file » du territoire du tripôle.

Proposition « 38 » : Les terrasses Gamma

Le principe de cette proposition est de relier le socle de l'ensemble Gamma aux espaces publics existants du niveau « 38 » (dalle de la rue de Bercy et haut du parvis de la gare), afin de créer un nouvel espace public en terrasse. Pour cela le socle de l'ensemble Gamma est amputé d'un étage et ramené au niveau 38.

Le nouvel espace public créé sur le socle pourrait même se prolonger en passerelle au-dessus des quais de la Râpée, pour « atterrir » sur le pont Charles de Gaulle, et ainsi créer un nouveau cheminement reliant le pont Charles de Gaulle à la dalle de la rue de Bercy et sa très pratique entrée de gare.



Proposition « 33 »

© Ph. Guignard@air-images.net

-  « socle actif »
-  une rue intérieure
-  espace à valoriser

Synthèse des enjeux

La rue de Bercy a été conçue comme l'« espace arrière » de la gare de Lyon, coupée des espaces principaux et nobles de la gare, elle concentre les services et les usages encombrants. Pourtant la rue de Bercy est le centre physique du tripôle et une centralité majeure de la métropole parisienne, réunissant le pôle tertiaire de l'îlot Râpée et le nœud de transport de la gare de Lyon. **L'enjeu est bien la mutation de cet espace du statut « d'arrière gare » à celui de centralité reconnue.**

L'ampleur des dysfonctionnements et l'importance de l'enjeu nécessite un projet d'ensemble sur une temporalité longue et phasée, et portant à la fois sur les espaces publics, la gare et les ensembles immobiliers du pôle tertiaire :

Pacification des espaces du public (espace public + gare)

- un préalable : réorganiser les usages pour décharger la rue de Bercy (bus, 2 roues, parkings, véhicules de location...)
- une nécessité : intervenir sur la dalle de la rue de Bercy, des scénarios sont proposés dans l'étude,
- une opportunité : investir les espaces sous les voies pour donner une nouvelle dimension à la salle Méditerranée et loger une gare routière et des commerces.

Dynamisation du pôle tertiaire

- une nécessité : ouvrir les ensembles immobiliers sur l'espace public pacifié.
- une ambition : renforcer le signal urbain du pôle tertiaire - « tête de file » du territoire du tripôle. Pour cela, il s'agit de rénover les ensembles immobiliers en s'appuyant sur leurs typologies existantes et leurs situations privilégiées.

Annexes

Annexe 1 : Caractérisation du parc immobilier d'entreprises du secteur gare de Lyon

Annexe 2 : Analyse des mouvements d'entreprises 2001 - 2009

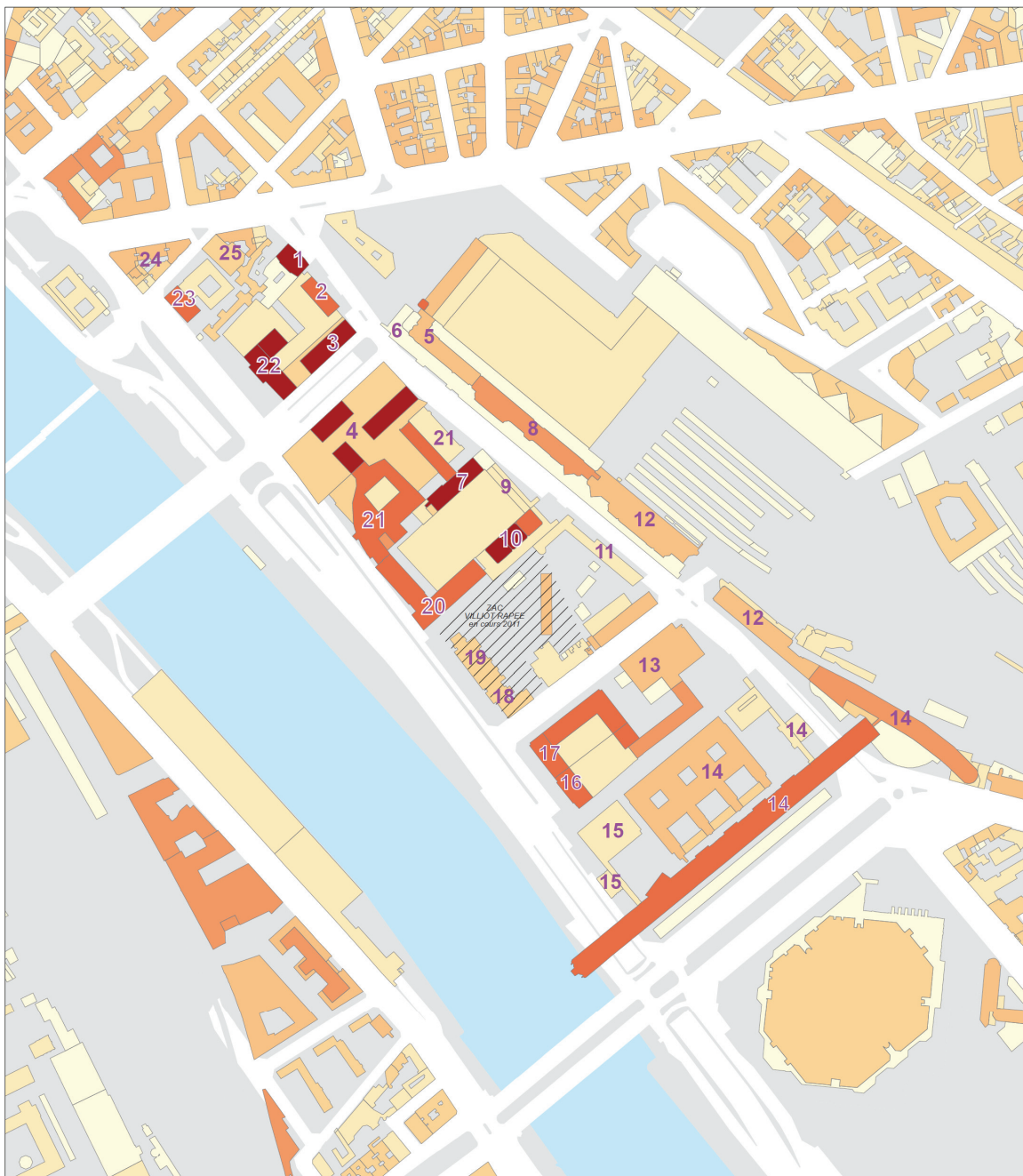
Annexe 3 : Analyse des permis de construire 2006 - 2010

Annexe 4 : Lyon Part Dieu : des problématiques comparables, un projet global et ambitieux

Annexe 5 : Paris Sud-Est – Le système ferroviaire Lyon-Austerlitz : une gare à Bercy?

Annexe 1

**Caractérisation du parc immobilier d'entreprises de
« l' îlot Râpée », secteur gare de Lyon**



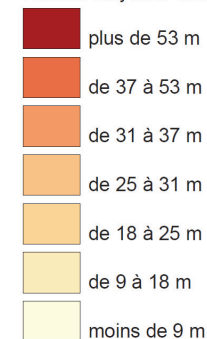
CARACTERISATION DU PARC D'IMMOBILIER D'ENTREPRISES

Secteur "gare de Lyon"
2011

Type de propriétaire
PMd = multi-propriété (détail)
PMp = multi-propriété (principal)
PU = propriétaire unique

Type d'occupant
OM = occupants multiples
OP = occupant principal
OU = occupant unique

Hauteur moyenne du bâti



Source: Enquête APUR - 2011



apur
ATELIER D'AMENAGEMENT URBAIN

Type de propriétaire
 PMd = multi-propriété (détail)
 PMp = multi-propriété (principal)
 PU = propriétaire unique

Type d'occupant
 OM = occupants multiples
 OP = occupant principal
 OU = occupant unique

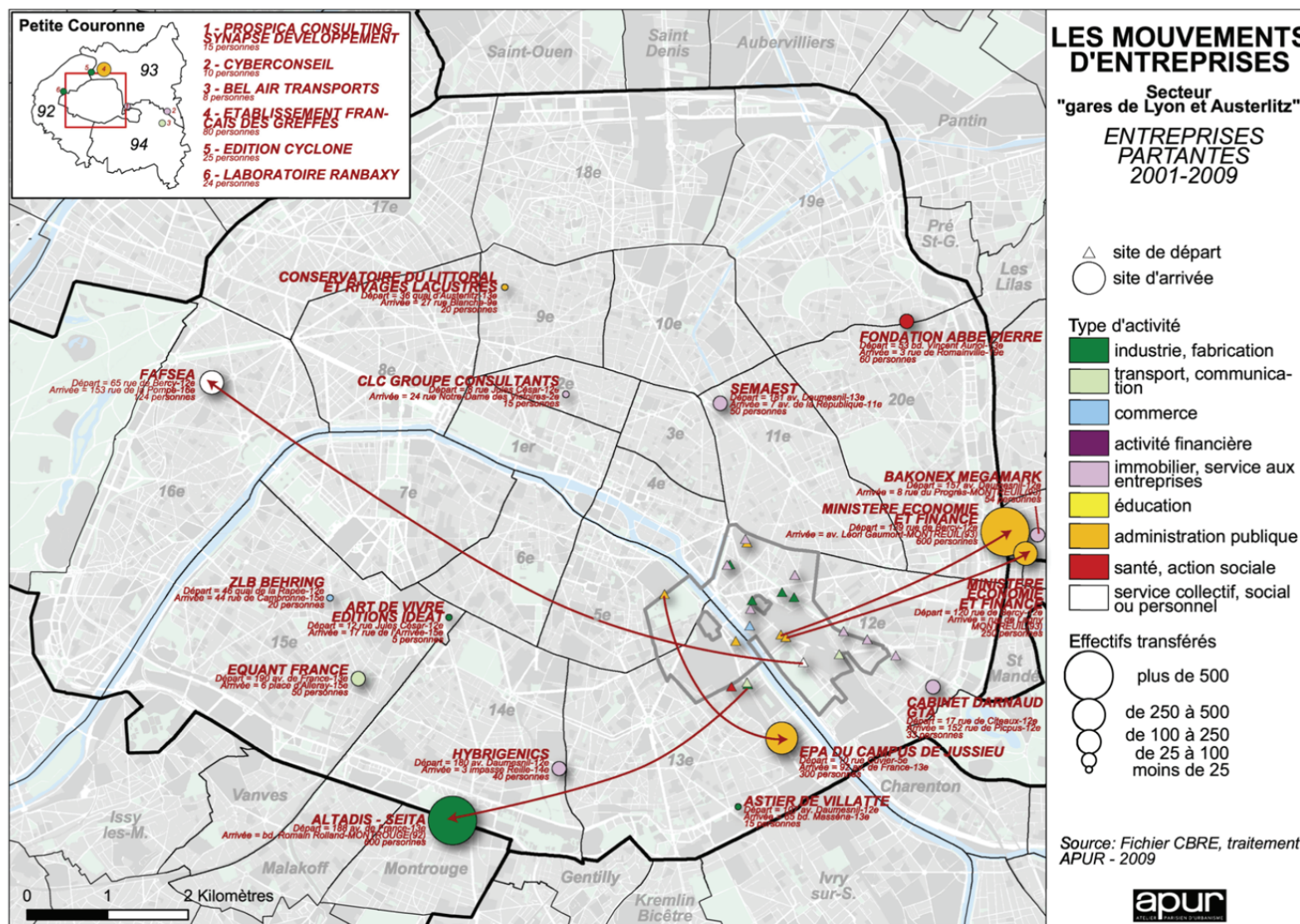
- 1 TOUR PARIS-LYON** 207-211 rue de Bercy
 PMp = Ville de Paris, Axa
 OM = ANCSEC, BNP Paribas, SNCF, SCI + 8 entreprises
 Construction en 1971, petites rénovations depuis
- 2 TOUR MATTEI** 205 rue de Bercy
 PMp = Ville de Paris, BNP Paribas Real Estate, SCI Bercy Tour Mattei
 OP = Sopra Groupe
 Construction en 1988
- 3 TOUR MORNAY** 5 rue Van Gogh
 PU = Soc. Civ. passage Genty
 OP = Groupe Mornay
 Rénovation en 2006
- 4 ENSEMBLE GAMMA** 193-197 rue de Bercy / 58 quai de la Râpée
 PMp = GECINA, Paris Reality Fund, Mutuelle du personnel RATP, SETEC
 + 36 propriétaires
 OM = AFTRP, BNP Paribas, INSEE, Mutuelle RATP, Vinci Immo...
 Construction en 1972, rénovation légère depuis
- 5 IMMEUBLE TERTIAIRE** 4 place Louis Armand
 PU = CBI Orient
 OM = 30 entreprises (Zebra 3 Prod., Teamed Diffusion France, Voyage de l'Image, sociétés d'Ingénierie, de conseil, de nettoyage...)
 Construction en 1987, demande de travaux refusée en 2007
- 6 HÔTEL MERCURE** 2 place Louis Armand
 PU = CBI Orient
 OU = Hôtel Mercure
 Construction en 1987
- 7 TOUR DE LYON** 177 rue de Bercy
 PMp = Groupe Caisse d'Épargne, HSBC REIM, BNP Paribas, Elysées Pierre, copro 185 rue de Bercy
 OM = 15 entreprises (Climespace, GDF Suez, ACMI, sociétés optique / lunetterie...
 Construction en 1964, travaux en 1991 et 2003
- 8 MINISTÈRE DU BUDGET, DES COMPTES PUBLICS ET DE LA FONCTION PUBLIQUE** 139 rue de Bercy
 PU = Etat
 OU = MBCFPF
 Construction en 1987, ravalement de façades en 1999
- 9 GARAGE SMART** 185 rue de Bercy
 PU = SCI 185 rue de Bercy
 OU = Garage Smart
 Construction en 1970
- 10 TOUR DE LYON-BERCY** 173-175 rue de Bercy
 PMp = CPAM
 OM = Sécurité Sociale, France Telecom, Synd. Copro. Lyon-Bercy
 Construction années 1970
- 11 GROUPE SCOLAIRE PAUL VERLAINE** 167 rue de Bercy
- 12 IMMEUBLE CHAROLAIS ROTONDE ET AUTRES LOCAUX TERTIAIRES** 128-142 rue de Bercy
 PMd = SNCF, RATP, Ville de Paris
 OM = Service du Livre et des Bibliothèques, Comité Central d'Entreprise SNCF, la Poste, Médecine du Travail, Syndicats Cheminots, Crédit Lyonnais, R.I.E...
 Réhabilitation en 2001
- 13 PÔLE EMPLOI PARIS-BERCY** 151 rue de Bercy
 PMp = Soc. droit esp., Neurea Invt Sarl (Lux)
 OM = 10 entreprises (Pôle Emploi, BNP Paribas, Mercure, Kodak...)
 Construction en 1971
- 14 MINISTÈRE DE L'ÉCONOMIE, DE L'INDUSTRIE ET DE L'EMPLOI** 1 boulevard de Bercy
 PU = Etat
 OU = MEIE
 Construction en 1988
- 15 MINISTÈRE DE L'ÉCONOMIE, DE L'INDUSTRIE ET DE L'EMPLOI** 238-240 quai de Bercy
 PU = Etat
 OU = MEIE
 Construction en 1988
- 16 IMMEUBLE BRED-BANQUE POPULAIRE** 18 quai de la Râpée
 PMp = Groupe Banques Populaires, SCI + 43 autres propriétaires
 OP = Groupe Banques Populaires
 Construction en 1971
- 17 IMMEUBLE CRÉDIT AGRICOLE IDF** 22 quai de la Râpée
 PU = Caisse Régionale Crédit Agricole
 OP = CR Crédit Agricole, Institut Interdépart. des Barrages Seine...
 Construction en 1971, rénovation des façades en 1997, construction d'une agence bancaire en rdc en 2009
- 18 LOGEMENTS, COMMERCE** 32 quai de la Râpée
- 19 CENTRE D'ANIMATION VILLIOT-RÂPÉE** 38 quai de la Râpée
- 20 CENTRAL SEINE** 42-46 quai de la Râpée
 PMd = GDF Suez, OPCI UIR 2056
 OM = Sanofi Aventis, GDF Suez, Compass Gpe, Lisi Acrospace, Setec Consultant, Spie Batignolles...
 Construction en 1992, travaux en 2000
- 21 MAISON DE LA RATP** 189 rue de Bercy
 PU = RATP
 OP = RATP
 Restructuration en 1996
- 22 RIVES DE SEINE** 68-76 quai de la Râpée
 PMp = Société Générale, Soc. Civ. passage Genty,
 OP = Natixis
 Construction en 1974, rénové en 2001
- 23 TOUR BERCY** 80 quai de la Râpée / 2-4 rue Traversière
 PMp = copro. 2 rue Traversière, Unedic Affine
 OP = SNCF, Assedic Paris, Unedic, GDF, Pôle Emploi
 Construction en 1976
- 24 MINISTÈRE DE LA FONCTION PUBLIQUE** 2 boulevard Diderot
 PU = Etat
 OU = MFP (DGAFF)
 Construction de 1968 à 1975
- 25 IMMEUBLE TERTIAIRE** 4bis boulevard Diderot
 PU = Ville de Paris
 OP = Ville et Départ. de Paris, Michael Page International
 Construction en 1992

Annexe 2

Analyse des mouvements d'entreprises 2001-2009

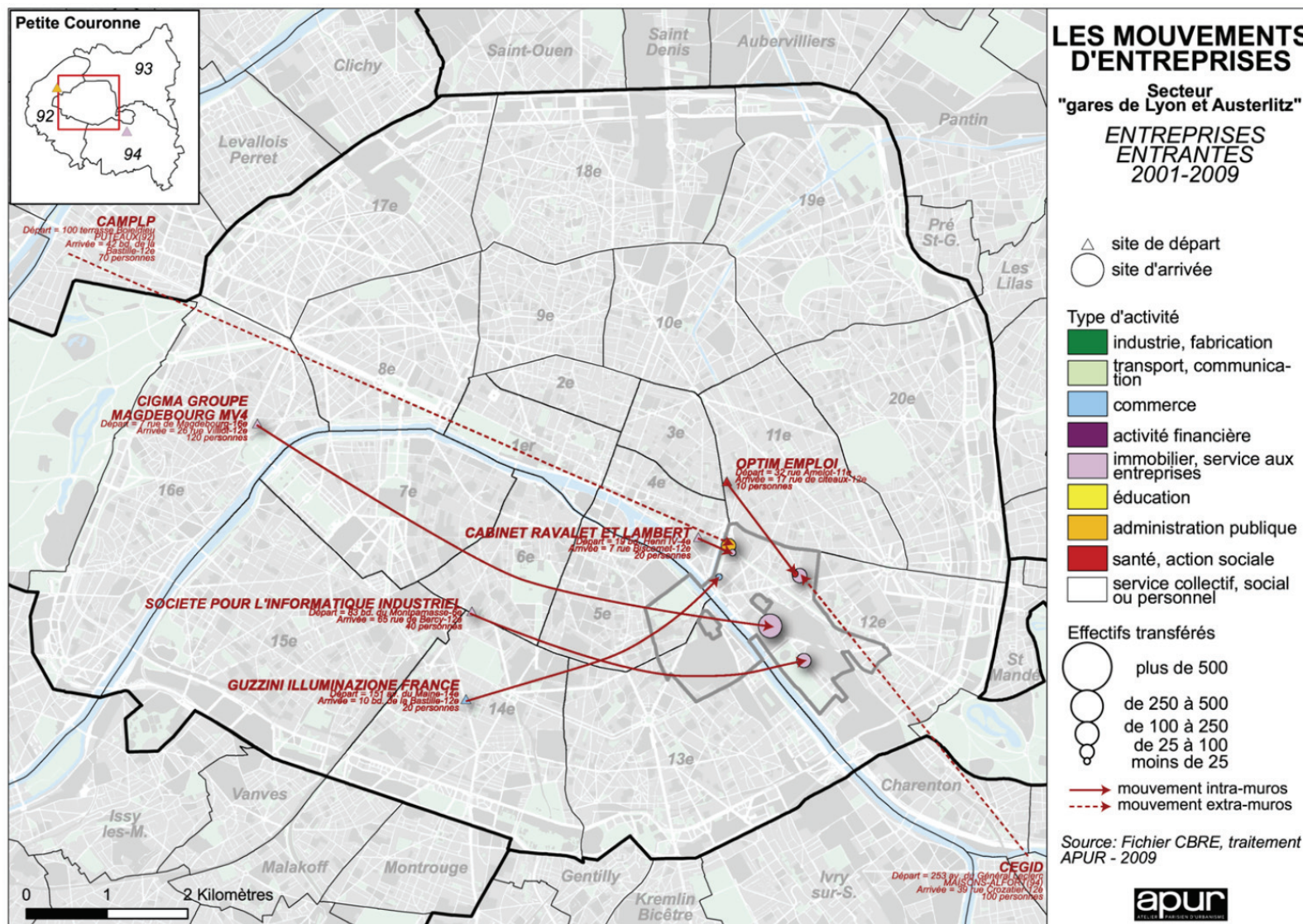
Les entreprises partantes

Départs :
22 entreprises,
2398 salariés



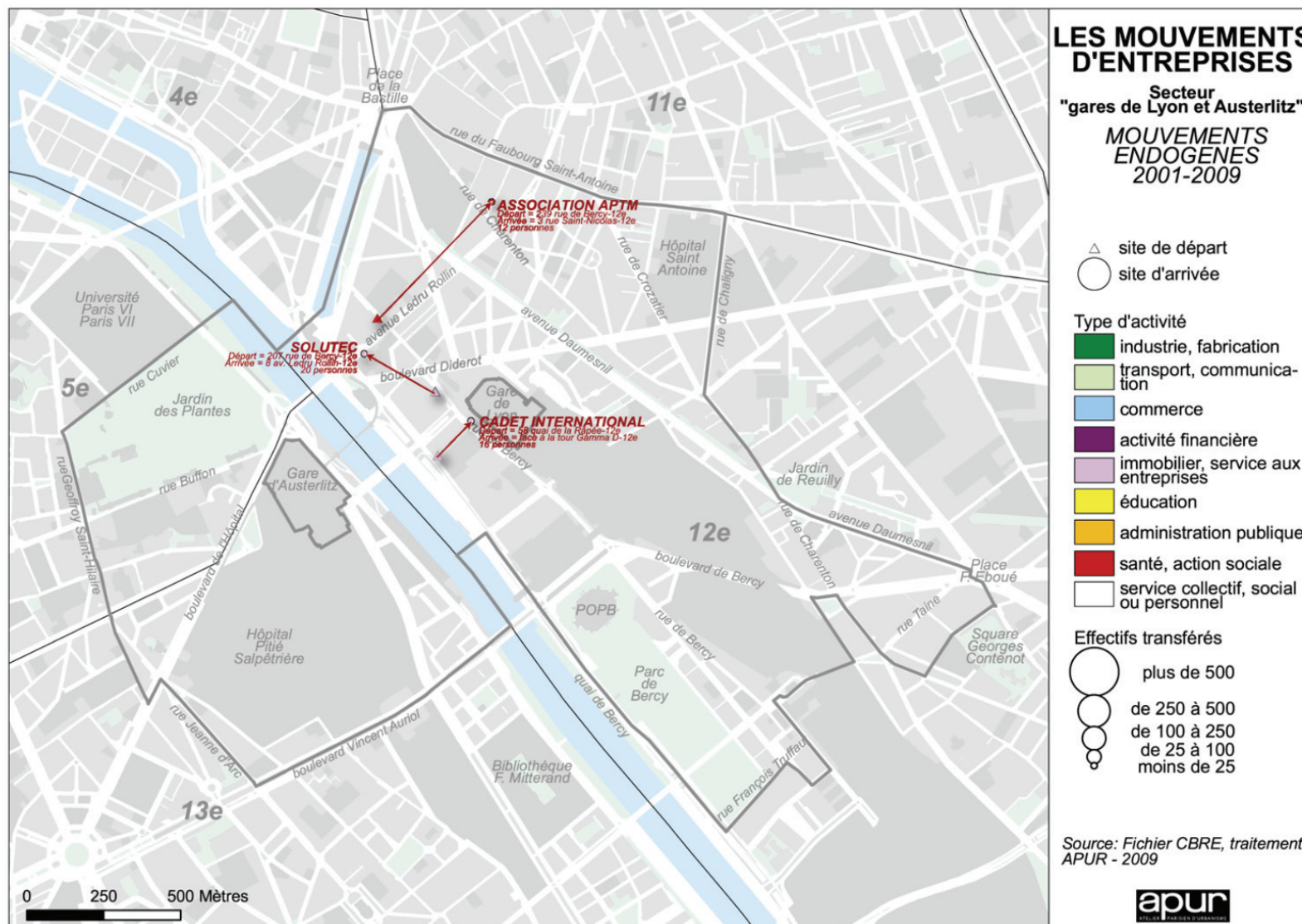
Les entreprises entrantes

Entrées :
7 entreprises,
380 salariés



Les mouvements endogènes

Mouvements endogènes :
3 entreprises,
48 salariés



Synthèse

Période : 2001-2009

Entrées : 7 entreprises, 380 salariés

Départs : 22 entreprises, 2398 salariés

Solde : - 15 entreprises, -2018 salariés

quatre grandes entreprises ou institutions en partance à mentionner :

Le Ministère de l'économie et des Finances, dont une partie des effectifs (850 personnes au total) a quitté le secteur de Bercy dans le 12^{ème} pour aller s'installer à Montreuil dans le 93.

L'EPA du campus universitaire de Jussieu (établissement public d'aménagement du campus de Jussieu), déménageant du 5^{ème} au 13^{ème} en limite du périmètre (transfert de 300 personnes).

Dans le secteur de l'industrie, **Altadis-Seita** a transféré 600 personnes du 13^{ème} à Montrouge dans le 92.

Le FAFSEA (Fonds national d'assurances formation des salariés et des exploitations des entreprises agricoles) a transféré 124 personnes du 12^{ème} au 16^{ème} arrondissement.

Concernant les entreprises entrantes, la plupart viennent des arrondissements sud ouest de la capitale et, pour deux d'entre elles, des départements limitrophes (92 et 94). Elles appartiennent majoritairement aux secteurs des services aux entreprises ou de l'administration publique. Parmi celles qui drainent les effectifs les plus importants, citons par exemple le groupe de prestations de services informatiques **CIGMA Groupe MV4** (en provenance du 16^{ème}, 120 personnes).

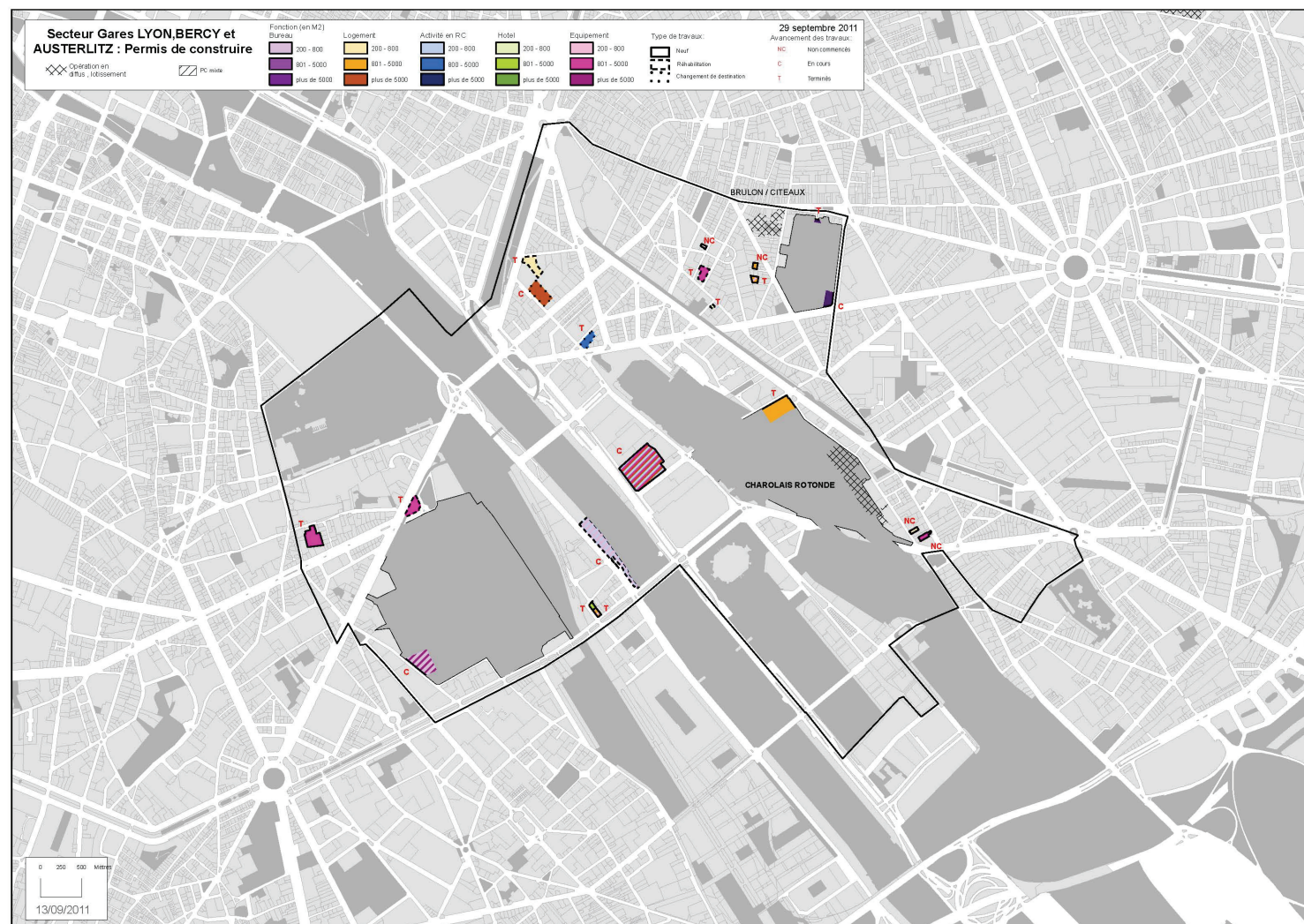
Quant aux mouvements endogènes, ils demeurent peu nombreux sur la période (trois mouvements enregistrés seulement, représentant 48 salariés)

Annexe 3

Analyse des permis de construire 2006-2010

Localisation des PC 2006-2010

28 PC entre 2006 et 2010.
2 fonctions principales :
les logements et les
équipements,
majoritairement
hospitaliers.



Synthèse

28 PC comportant : opérations neuves, réhabilitations, changements de destination et opérations mixtes.

2 fonctions principales : les logements et les équipements, majoritairement hospitaliers.

48 000m2 de logements :

- +22 000 m2 de logements neufs, situés à 90% dans quatre opérations importantes de : **Paris Habitat** au 30,40 Quai de la Râpée (14 000m2), **La Sablière** au 87,85 Rue de Charolais(3 200m2), **France Euro Habitat** au 2, rue Edmond Flamand (2300m2) et **la SIEMP** au 8,6, Impasse Barrier (1000m2)
- +1 000m2 de logements réhabilités
- + 25 000m2 de bureaux et d'équipements sont transformés en logements dont la moitié sont situés dans l'opération **de la RIVP** au 252, rue de Bercy (13000m2).

41 000 m2 d'équipements :

- **+37 000 m2 d'équipements neufs**, dont 98% sont situés dans trois opérations : celles de **l'AP-HP de la Faculté de Paris VI** au 20,34 rue Jenner (32 000 m 2), de la **SEMIDEP** au 232, rue de Charenton (maison médicalisée de 2 400 m 2) et de **Paris-Habitat** au 30, 40, Quai de la Râpée (équipements de proximité de 1000 m 2),
- +4 000 m2 d'équipements réhabilités, dont l'opération de la **Ville de Paris** au 3-5 rue d'Aligre (locaux associatifs de 1000m2) et la rénovation du **Square devant la Pitié-Salpêtrière** au 47, Bd. de l'Hôpital de (3000m2).

18 000m2 de bureaux :

- +11 000 m2 de laboratoires neufs, dans l'opération de la **AP-HP Hôpital Saint Antoine** au 53,55 Bd .Diderot .
- + 2 000 m2 de bureaux réhabilités, dont l'opération de **SNC Icade Docks de Paris** au 24,36, Quai d'Austerlitz (1 300m2)
- + 5 000m2 de commerces et de l'artisanat qui changent en bureaux dans l'opération de **Pitch-Promotion** au 10, rue Traversière.

Autres :

- **2 Hôtels** dont un neuf dans l'opération France Euro Habitat au 2, rue Edmond Flamand (de 4700m2) et un réhabilité de (400m2).
- **les locaux d'activités en RDC représentant environ 4000 m2**, dont une importante opération de **Financière Rive Gauche**, située au 14,20 rue Traversière consistant en la transformation de (2 600m2) de bureaux en commerces.

Annexe 4

Lyon Part Dieu : des problématiques comparables, un projet global et ambitieux



Les problématiques et le montage du projet

2ème centre d'affaire de France et une gare comparable aux grandes gares parisiennes

Le Centre d'Affaires date des 60, conçu suivant le principe d'urbanisme de dalle, il s'étend sur environ 20 ha.

Trafic annuel de la gare : 51 M, multiplié par 2,5 en 30 ans.

1^{er} pôle multimodal de l'agglomération lyonnaise (métro, bus, tramway..)

Les problématiques du quartier

- le quartier n'est plus à l'échelle d'un « Hot Spot »
 - le parc immobilier est vieillissant
 - la gare est saturée et tourne le dos au centre d'affaire
 - les espaces publics sont de faibles qualité
- Malgré ces dysfonctionnements, le quartier bénéficie d'une image positive et d'une grande attractivité.
- Un quartier déjà structuré avec des marges de manœuvre foncières et immobilières relativement faibles.

L'organisation du projet

Un projet global sur 30 ans sur la gare, le centre d'affaire et les espaces publics

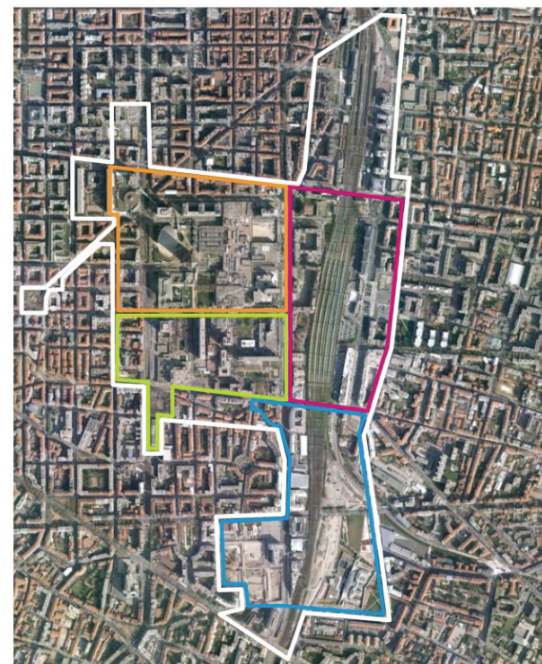
Pilotage du projet : le Grand Lyon

MOE pour la définition du concept urbain : AUC

Une financement multiple (transport : SNCF, RFF, le Grand Lyon, et l'Etat. Projet urbain : propriétaires fonciers, les promoteurs et le Grand Lyon)

Les 4 entités de projet

- 2. Cœur Part-Dieu
- 3. le Lotissement Intégré



- 1. la Gare Ouverte

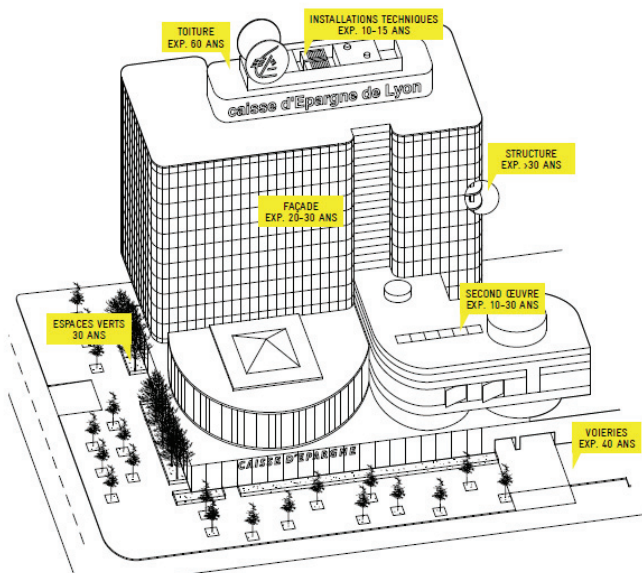
- 4. Part-Dieu Sud

l'AUC / l'AUCas / Pro Développement / CITEC / RFR éléments

Projet AUC

1/ Renforcer et moderniser le centre d'affaire

- **Densifier en mêlant construction neuve et rénovation** : utiliser les terrains aujourd'hui sous-exploités et construire à grande hauteur (principe de transvasement)
- **des grandes hauteurs et des formes nouvelles pour un repère fort dans la ville.**



l'AUC / l'AUCas / Pro Développement / CITEC / RFR éléments

2/ Sol facile / socles actifs

ARCHITECTURES DE SOCLES ACTIFS (EXEMPLES)



UCSO Prize Center (East, Yardeni Studio)



New Queens Library, Steven Holl Architects



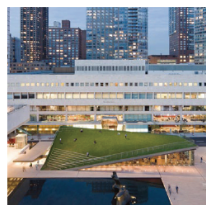
Stelmart Headquarters, ABBEYBANK



21st Century Museum of Contemporary Art, SANAA



Oslo Pavilion, Marilsson and Nagel Thissen



Hyper Pavilion, Ollier Scodéa - Renfro with FXFOWIE

Le Sol Facile - Le concept du Sol Facile est devenu une valeur partagée du projet Lyon Part-Dieu. C'est à la fois la promesse d'un quartier plus agréable à vivre et plus pratique, qui acte enfin le fait que 60% des déplacements s'y font à pied, et l'opportunité de réactiver une pensée lyonnaise novatrice et pionnière en matière d'espace public, sur des sujets qui concernent non seulement la Part-Dieu mais tous les quartiers hyper-centraux des métropoles européennes.

L'idée du Sol Facile part du constat qu'aujourd'hui l'espace public de la Part-Dieu n'est plus adapté à ses usages. Les analyses du «sol difficile» font notamment apparaître une inadaptation de l'organisation de l'espace et de ses aménagements aux déplacements piétons, qui représentent pourtant la majorité des déplacements à l'intérieur et à travers le quartier : obstacles, bifurcations, encombrement de l'espace, difficulté de repérage, multiplication des signalétiques, changements de niveaux sur les parcours, illisibilité des parcours connectant le niveau du sol au niveau de la dalle... ce à quoi il faut ajouter le fait qu'à la Part-Dieu, l'espace public au niveau du sol est généralement bordé par des murs aveugles, des parkings ou des accès pour véhicules. Cela contribue au fait que la Part-Dieu est généralement considérée comme un quartier inhospitalier où l'on passe mais où on ne s'arrête pas.

Les Socles Actifs - Le Sol Facile ne peut se penser indépendamment des Socles Actifs. L'intensification du caractère hypercentral du quartier de la Part-Dieu, par l'augmentation de son accessibilité, de la diversité de ses fonctions, de son activité économique, commerciale, culturelle... de sa population résidente va se traduire par une densification et une diversification non seulement du bâti mais aussi des flux, et notamment des flux piétons (voir les objectifs de la stratégie de mobilités durables).

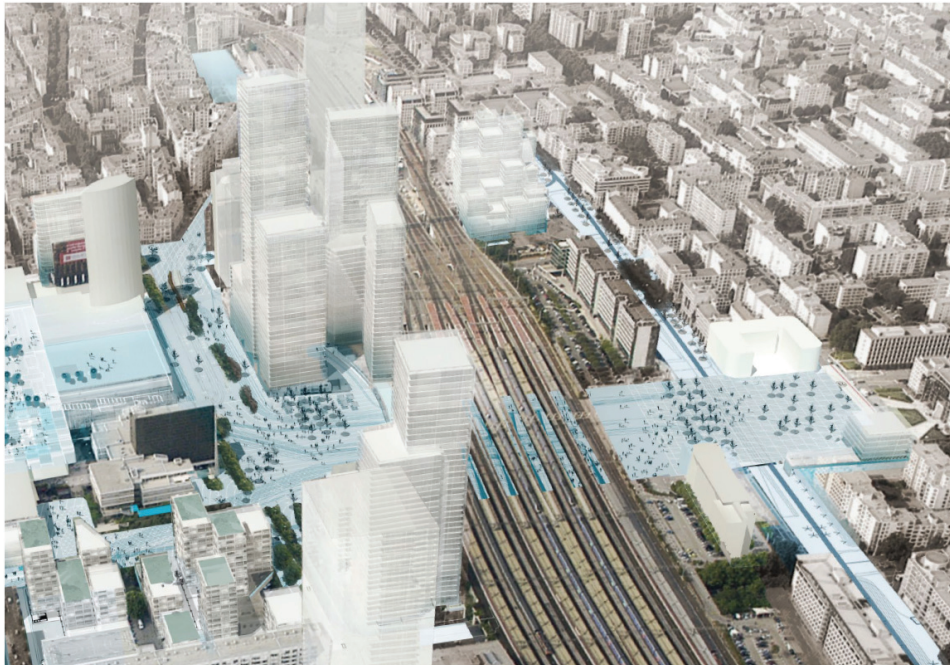
Le dispositif du Sol Facile vise à une amélioration globale du confort d'usage des espaces publics (rues, places, carrefours, esplanades...), au profit d'une intensification de la vie urbaine et de l'animation du quartier, de ses rues et de ses places pour tous ses usagers. Ce dispositif doit être accompagné par le développement d'une offre de commerces, équipements et services adaptés aux besoins des usagers, qu'ils soient habitants, actifs ou de passage, et à ceux des entreprises (cette offre de «services», au sens large, étant un critère d'attractivité fondamental dans les choix d'implantation des entreprises comme des habitants).

De ce point de vue, les étages bas des immeubles existants et futurs sont appelés à jouer un rôle essentiel dans l'attractivité du quartier de la Part-Dieu, à la fois par leur configuration et par leurs contenus. Le principe des «Socles Actifs» vise à mieux articuler les immeubles avec les espaces publics pour proposer, en lien avec les flux piétons les plus importants, une offre de locaux commerciaux ou de services ouvrant sur l'espace public et le prolongeant dans les rez-de-chaussée.

I'AUC / I'AUCas / Pro Développement / CITEC / RFR éléments

3/ Optimiser le fonctionnement du pôle d'échange

- Gare ouverte avec un hall de gare biface devenant une large agora
- réorganiser les mobilités en créant des espaces à prédominance piétonne



Annexe 5

Paris Sud-Est - Le système ferroviaire Lyon-Austerlitz : une gare à Bercy ?

Etude Apur - aout 2009

étude téléchargeable en ligne sur le site de l'Apur :

<http://www.apur.org/etude/paris-sud-est-systeme-ferroviaire-lyon-austerlitz-gare-bercy>

Quartier des gares parisiennes

Lyon – Bercy – Austerlitz

Cette étude sur le quartier Lyon-Bercy-Austerlitz fait partie d'une étude plus large de l'Apur sur les quartiers des gares parisiennes. Elle se compose en deux volets.

Le premier, à l'échelle du tripôle Lyon-Bercy-Austerlitz, fait le portrait d'un territoire sur lequel se sont succédées, et se poursuivent encore, des opérations d'aménagement parmi les plus importantes de la capitale, renouvelant presque entièrement le secteur en 50 ans. La problématique posée est celle de la cohérence et du fonctionnement d'ensemble de ce territoire, dans sa dimension transport, mais également dans l'espace public et la forme urbaine :

- Rive gauche, le projet est plus qu'engagé ;
- Rive droite un projet reste à engager sur le secteur de la gare de Lyon-rue de Bercy-îlot Râpée, en cohérence avec les projets sur le pôle Austerlitz et Bercy-Charenton.

Le second volet s'intéresse à l'un des lieux clés du secteur : la rue de Bercy, conçue comme l'« espace arrière » de la gare de Lyon, coupée des espaces principaux et nobles de la gare, elle concentre les services et usages encombrants. Pourtant, la rue de Bercy est le centre physique du tripôle et porteuse d'une centralité métropolitaine réunissant le pôle tertiaire de l'îlot Râpée et le hub de transport de la gare de Lyon. L'enjeu est bien la mutation de cet espace du statut « d'arrière gare » à celui de centralité reconnue. Pour cela, l'étude propose des scénarii d'évolution sur les différentes entités que sont les espaces publics, la gare et les ensembles immobiliers du pôle tertiaire, et des propositions de phasage.