

**Pré-projet de « contrat d'intérêt national »
sur le secteur « Bercy-Charenton »**

Document de travail

Les signataires,

L'État (Le Préfet de Département)

Les collectivités concernées et acteurs territoriaux

La Ville de Charenton-le-Pont
L'Établissement public territorial Paris-Est-Marne et Bois

Les propriétaires fonciers

L'APHP
La SNCF
Goldman Sachs
La Martiniquaise
Centre commercial Bercy2
Carrefour
Darty
Ibis et Ibis budget

...

Les opérateurs urbains

EPFIF
Grand Paris Aménagement
L'APUR

Le bailleur social présent sur le site

I3F

1 – réaffirment l'enjeu majeur d'aménagement et de renouvellement urbain du secteur de Bercy-Charenton

Présentation générale du site

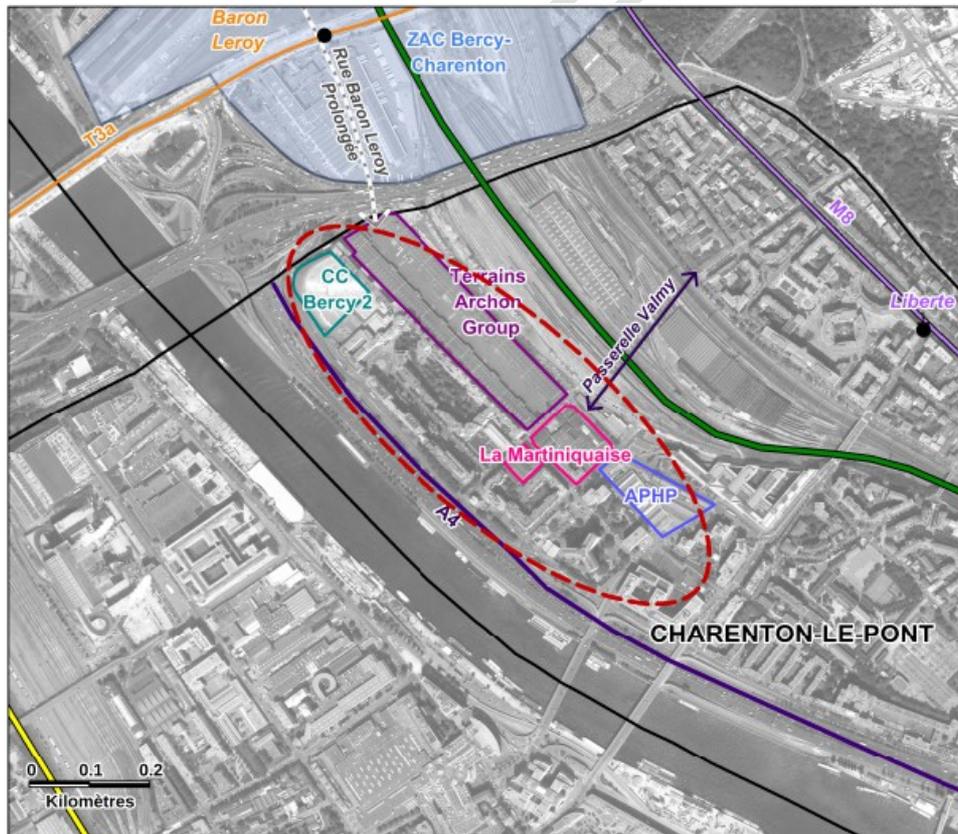
Le secteur dont la mutation est possible a été identifié comme indiqué ci-dessous, sur une surface d'environ 10 hectares comprenant les entrepôts dits Goldman Sachs (Archon Group) (4,4ha), le centre commercial (1,95ha), une partie des emprises SNCF (1,7ha), un site mutable de l'APHP (1,25ha) et l'entreprise La Martiniquaise (0,95ha). Sa position le met en interface directe avec le projet urbain porté par la Ville de Paris sur 70 ha, comprenant notamment des emprises SNCF. La liaison vers Paris (et donc le désenclavement du quartier) est d'ailleurs un enjeu important de la mutation urbaine.

Une étude urbaine cofinancée par l'État et la communauté de Communes Charenton-Saint-Maurice a été engagée en 2010. Elle a notamment permis d'élaborer différents scénarios d'aménagement et de montage opérationnel. Certains éléments issus de cette étude pourront servir de bases aux réflexions menées dans le cadre du CIN.

Un travail étroit entre l'ensemble des partenaires est tout à fait nécessaire à la définition d'un schéma d'aménagement viable devant emporter l'adhésion des parties prenantes.

Les 4 enjeux du CIN identifiés sont :

- le partage et l'acceptation des contraintes du site en vue de définir le périmètre opérationnel du projet d'aménagement
- la définition d'ambitions urbaines et d'objectifs programmatiques d'un projet métropolitain;
- la détermination des acteurs à mobiliser, des actions à conduire et de leurs modalités de réalisation
- la détermination d'un phasage de ces actions.



Les enjeux au regard des problématiques d'aménagement

Le schéma d'aménagement à développer devra répondre à l'objectif de mixité fonctionnelle, en reprenant les contraintes majeures du site, les coupures urbaines, la proximité de voies à très grande circulation automobile (autoroute A4, périphérique parisien, échangeur, faisceau ferré Paris Lyon), les proximités industrielles génératrices de nuisances importantes et la présence du centre technique de la SNCF qui fonctionne jour et nuit.

Il s'agit notamment de déterminer les possibilités réelles de valorisation des emprises SNCF au regard des aménagements prévus dans le cadre des études « Paris Villeneuve » (avec notamment, la création de trois voies supplémentaires pour accueillir entre 2020 et 2030 une base travaux dans le cadre des opérations sur les avant-gares de Bercy et de Lyon) et d'assurer la compatibilité entre le projet urbain et le projet ferroviaire.

Le prolongement de la rue Baron Le Roy est un invariant du projet. Son gabarit, son insertion urbaine et son tracé seront à examiner dans le cadre des études à conduire. Les possibilités d'intervenir ou non sur le bâtiment de logements existant jouxtant les entrepôts Goldman Sachs (immeuble du « Jardin du Cardinal de Richelieu ») sont à définir de même que les modalités de développement du projet urbain vis-à-vis de ce front bâti dans l'hypothèse d'une démolition des entrepôts.

Les éléments patrimoniaux à conserver (patrimoine protégé au titre des monuments historiques, patrimoine remarquable) présents seront également considérés comme des invariants du projet global (façade l'immeuble de l'Assistance Publique donnant sur la rue Necker) ainsi que les particularités architecturales à traiter comme le centre commercial Bercy 2, construit par l'architecte Renzo Piano.

L'opération d'aménagement urbain pourra se développer progressivement, en fonction de la libération des sites. Elle devra être pensée dans l'objectif d'une cohésion d'ensemble. Ainsi, le programme, sa mise en œuvre chronologique, et la contribution particulière de chaque acteur devront être mises au point dès la signature du CIN, et conduire à un engagement fort de la part des personnes publiques en charge du projet.

En cohérence avec ces enjeux d'aménagement, plusieurs opérations immobilières emblématiques du point de vue architectural, urbain et programmatique pourront émerger sur ce site. A l'instar de nouveaux quartiers urbains en développement imbriquant des fonctions logistiques et tertiaires, des équipements publics, du logement, du commerce, etc... Le projet de Charenton-le-Pont doit permettre cette mutation vers un quartier métropolitain durable.

L'objectif est d'aboutir à une évaluation détaillée du potentiel de développement des emprises constructibles. Ce travail sera mené au niveau de chacune des parcelles situées dans le secteur de projet. La faisabilité du projet est conditionnée par le partage et l'acceptation du potentiel réel du site et de ses contraintes par l'ensemble des acteurs.

2 – assurent un aménagement d'ensemble équilibré et en lien avec Paris-Bercy

Le phasage de l'opération lié à la libération des parcelles des entreprises nécessite de prévoir un schéma d'aménagement d'ensemble préalable afin de garantir les équilibres dans les opérations de construction. Les partenaires s'engagent à participer à la réalisation des études urbaines nécessaires à l'émergence de ce schéma d'ensemble avec un montage opérationnel et financier viable. Pour ce faire, les parties prenantes du contrat s'engagent à mettre en œuvre la stratégie suivante pour aboutir à la définition des conditions de développement d'un projet d'aménagement sur le secteur.

a- Définir les ambitions et objectifs du projet

Permettre la transformation du secteur à fort potentiel de « Bercy-Charenton » sur la commune de Charenton-le-Pont est un enjeu fondamental. Ce secteur situé aux portes de Paris et à la confluence de la Seine et de la Marne dispose d'atouts de par sa localisation. Pourtant, ce quartier construit dans les années quatre-vingt reste profondément enclavé et coupé du reste de la ville et des berges de Seine.

La ville de Paris avec la ZAC de Bercy-Charenton et la SNCF sur ses emprises au sud du boulevard Poniatowski rentrent dans une phase opérationnelle et ces projets devront nécessairement dialoguer avec Charenton pour éviter un aménagement à deux vitesses, de part et d'autres du périurbain.

Plus largement le projet devra répondre à des enjeux urbains et de mobilité forts :

- permettre de développer un projet immobilier mixte d'envergure, intégrant des logements, dont la vocation tertiaire et commerciale dominera ;
- permettre le prolongement de la rue Baron Leroy reliant Paris à Charenton-le-Pont ;
- relier le quartier au centre-ville de Charenton-le-Pont ;
- travailler sur la mutation des franges du réseau ferroviaire.

b- Permettre le désenclavement du site :

Le désenclavement du site, tant vers le centre de Charenton, que vers le quartier de Bercy à Paris et l'accessibilité au réseau de transports en commun lourds sont des enjeux essentiels du CIN.

Le schéma d'ensemble devra assurer le lien entre le projet de Charenton et le projet parisien, afin de définir une vision globale.

Le prolongement de la rue Baron Le Roy est un invariant du projet. Son gabarit, son insertion urbaine et son tracé seront à examiner dans le cadre des études à conduire.

Des échanges entre les deux projets parisien et charentonnais pourront être établis afin de permettre une complémentarité dans la définition et la réalisation de certains équipements.

Le prolongement de la rue Baron Le Roy côté Charenton apparaît comme un prérequis à la viabilité du schéma d'aménagement d'ensemble. Le CIN prévoit donc d'étudier la faisabilité et les modalités de ce prolongement au vu du foncier disponible. Il s'agira de définir les conditions de réalisation d'un tel prolongement que ce soit en termes de temporalité, de gabarit et de montage financier. Le prolongement de la rue côté Paris est prévu à horizon 2019. De plus, le développement de la trame viaire interne au secteur de projet est à étudier en étroite relation avec la SNCF, qu'il s'agisse du prolongement de voie aujourd'hui en impasse ou de la création de nouvelles voies.

L'accessibilité aux stations de transports en commun est un autre volet de la réflexion à conduire dans le cadre du CIN. Il s'agit d'assurer, aux différentes phases de réalisation du projet d'aménagement, de bonnes conditions d'accès aux stations de TC :

- station « Liberté » de la ligne de métro 8 à Charenton via la passerelle Valmy,
- station « Cour Saint-Emilion » de la ligne de métro 14 à Paris via le prolongement de la rue Baron Leroy,
- station « Baron Le Roy » de la ligne de tramway T3a.

La desserte du secteur par le réseau de bus sera réétudiée en lien avec le développement des programmes prévus dans le cadre du CIN.

Il s'agit également d'examiner la faisabilité et définir les modalités d'une requalification / reconstruction de la passerelle de Valmy pour en faire un véritable lien de ville entre le nord et le sud de Charenton. Les scénarios proposés dans le cadre de l'étude urbaine menée de 2010 à 2013 serviront de base à la réflexion. L'évaluation des impacts de ce projet sur les emprises SNCF, l'usage de cette passerelle par les agents SNCF, les modalités de financement de ce lien de ville seront des éléments déterminants dans la faisabilité du projet.

Par ailleurs, une réflexion sur d'autres modes de transport type métro câble devra être envisagée.

c- Définir un schéma d'aménagement d'ensemble garantissant les équilibres dans les opérations de construction

Le phasage de l'opération lié à la libération des parcelles nécessite de prévoir un schéma d'aménagement d'ensemble préalable afin de garantir les équilibres dans les opérations de construction. Ce schéma d'aménagement à l'horizon cible (horizon 2030 ?) devra répondre à l'objectif de mixité fonctionnelle et sociale.

Il s'agira de déterminer :

les potentiels en matière de construction de logement et les types de logement à développer (logement social et privé, logement familial ou pour population spécifique, ...) ;

le développement économique attendu sur ce secteur (opérations de bureaux, activités, commerces ...) en lien avec la ZAC « Bercy Charenton » portée par la ville de Paris et au regard des évolutions nécessaires du Centre Commercial Bercy 2 ;

l'opportunité et la faisabilité d'un programme hôtelier au regard des établissements hôteliers existants et de leurs évolutions ;

les besoins en équipements inhérents à l'opération d'aménagement mais également les besoins en équipements, notamment sportifs et scolaires, à l'échelle de la commune

Les autres programmes susceptibles de se greffer dans le cadre de l'évolution de l'opération et des opportunités d'échanges fonciers (centre technique municipal).

d- Assurer la cohérence du projet d'ensemble avec celui mené par la ville de Paris

Le CIN prévoit la mise en place d'une mission dédiée à la gestion des interfaces, à l'articulation et à la cohérence en termes de programmation entre le schéma d'aménagement sur Charenton et la ZAC « Bercy Charenton » portée par la ville de Paris. L'APUR, qui a réalisé en 2008 une étude urbaine sur « Paris Sud-Est / Bercy-Charenton » assurera cette mission.

Les possibilités de mutualisation d'équipements avec la ZAC « Bercy-Charenton » portée par la ville de Paris seront à définir dans le cadre du CIN. Dans cette perspective, la ville de Paris sera invitée à intégrer le comité de pilotage au cours de l'évolution du projet et de la programmation.

3 – s’engagent à mettre en œuvre les projets à mesure de la libération des parcelles

La mise en œuvre opérationnelle du projet d’ensemble suivra un phasage à déterminer en fonction de la libération des sites. L’enjeu est de définir des phases cohérentes entre elles mais autonomes. Le développement progressif du projet d’ensemble est envisagé comme suit.

Valoriser le foncier disponible à mesure de la libération des emprises

Le schéma d’aménagement à l’horizon cible (horizon 2030 ?) devra répondre à l’objectif de mixité sociale et mixité fonctionnelle avec un développement progressif, en fonction de la libération des sites :

- **A court terme** : L’APHP a confirmé lors d’une réunion, début 2016, sa volonté de libérer le terrain après 2020. La libération des emprises occupées par l’APHP permettra d’initier le projet d’aménagement d’ensemble. Cette parcelle pourrait accueillir un programme mixte de logements accompagnés d’une partie des équipements publics nécessaires au fonctionnement du quartier. Le calendrier de libération de cette parcelle reste à consolider. La requalification de la passerelle Valmy pourrait intervenir durant cette phase.
- **A moyen terme** : mutation des parcelles occupées par les **propriétaires privés** en interface avec les emprises SNCF pour accueillir un programme mixte (bureaux / activités, commerces, logements, ...) et prolongement de la rue Baron Leroy. Le calendrier et les modalités de libération de ces parcelles restent à définir.

La requalification du centre commercial et des établissements hôteliers pourrait intervenir en parallèle.

La réalisation d’équipements se fera tout au long de l’opération en cohérence avec les différents programmes développés en respectant les équilibres des différentes phases et en accord avec les différents partenaires du contrat.

4 – créent les conditions d’une association étroite des acteurs publics et privés

Au regard des spécificités du site et du niveau d’investissement très élevé nécessaire à une transformation profonde, la mobilisation d’acteurs économiques de premier plan au niveau national voire international, en mesure d’investir durablement et de façon importante, apparaît indispensable. Cet effet de levier, et la capacité de fédérer les parties prenantes stratégiques (propriétaires fonciers du site, collectivités, l’État et ses opérateurs), apparaissent comme une condition de réussite du projet Charenton-le-Pont. Ce projet devra être également articulé avec les objectifs de libération foncière et immobilière de certains propriétaires, et devra être en mesure de développer de nouvelles surfaces permettant d’une part le maintien sur site d’activités existantes et rendant possible d’autre part l’implantation de nouvelles entreprises, l’accueil de nouveaux services et équipements, le déploiement de l’offre commerciale et hôtelière ou encore la création de logements qualitatifs.

Cette association des propriétaires fonciers majeurs est indispensable à la poursuite de la démarche initiée par le CIN. Ainsi, il apparaît nécessaire de rassembler les partenaires publics et privés du CIN, condition essentielle à la parfaite cohérence du projet sur son périmètre. Tout retrait de l'un d'entre eux impliquerait un réexamen de la démarche.

De plus, ce projet aux portes de Paris pourra être l'occasion de s'inscrire dans une logique de projet urbain renouvelée et s'appuyer notamment sur les évolutions juridiques en cours, permettant une association de plus en plus étroite entre les acteurs publics et privés (SEMOP, projet de SPLA-IN, etc.).

5 – conviennent d'outils de suivi et de pilotage des engagements du CIN

La composition du comité de pilotage renvoie à la liste des signataires du contrat page 1.

Un comité de pilotage sera mis en place, il se réunira au minimum deux fois par an pour valider les démarches des travaux techniques. Il suivra l'ensemble des démarches du projet.

Le comité de pilotage a deux missions :

- a- Il définit un projet d'aménagement viable. Pour cela :
 - Il assure la mise en cohérence des études existantes
 - Il engage de nouvelles études;
 - Il peut associer d'autres partenaires (la Ville de Paris par exemple) ;
 - Il assure la transmission des éléments issus de ses travaux aux organes délibérants des membres du COPIL ;
 - Dans un objectif de cohérence générale, le comité de pilotage pourra accompagner la ville sur ses démarches de candidature aux appels à projets et à manifestation d'intérêt lancés aux niveaux national, régional ou métropolitain sur le périmètre du CIN.

- b- Il accompagne la mise en œuvre du projet. Pour cela :
 - il définit les conditions juridiques et financières de sa mise en œuvre.