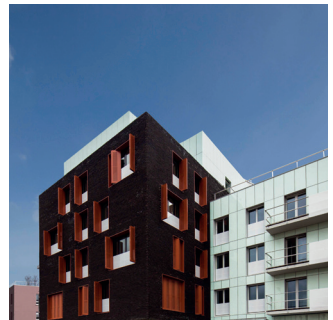




PROJETS CHAROLAIS-ROTONDE / GARE DE LYON-DAUMESNIL



HISTOIRE DE FER

L'histoire commence en 1846, année de construction de la première gare de Lyon, suivie par de nombreux bâtiments annexes. Aujourd'hui, le site – en partie inutilisé – fait l'objet d'un programme d'urbanisation respectueux des legs du passé.

Du passé ne faisons pas table rase. C'est l'esprit qui anime les parties prenantes de ce grand chantier qu'est la transformation urbaine des sites Charolais-Rotonde et Gare de Lyon-Daumesnil. Pour en comprendre l'ampleur, faisons un saut dans le temps de plus de cent cinquante ans. Au milieu du XIX^e siècle, le chemin de fer est en plein essor. La première gare de Lyon, qui sera reconstruite à partir de 1895 pour l'Exposition universelle de 1900, vient de voir le jour, et avec elle la première ligne qui dessert le sud de la France, Paris-Tonnerre, ouverte en 1849. La compagnie Paris-Lyon-Méditerranée (PLM) est créée en 1857, rebaptisée quelque temps plus tard Réseau sud-est.

« LA COMPAGNIE
PARIS-LYON-
MÉDITERRANÉE (PLM)
EST CRÉÉE EN 1857,
REBAPTISÉE QUELQUE
TEMPS PLUS TARD
RÉSEAU SUD-EST. »

Outre la gare et les voies de chemin de fer, le site accueille peu à peu des bâtiments industriels annexes nécessaires à son exploitation.

Dès 1867, une première rotonde est construite, dédiée au remisage et à l'entretien des locomotives à vapeur ; deux autres suivront en 1883 et 1922, au fur et à mesure de l'augmentation du trafic. On y trouve également des ateliers de réparation des voitures, des installations de messagerie (et plus tard de la Poste), des cabines et postes d'aiguillage, un bâtiment pour le personnel... « En

1907, le dépôt comptait 104 machines ; il y en avait 151 en 1937. Le trafic s'est notamment intensifié avec l'ouverture des lignes desservant la banlieue à par-



Secteur
de la gare
de Lyon
en 1949

© SNCF

tir de 1925. On imagine ce que fut la vie du site et du bâtiment réservé aux dortoirs, réfectoires, lavabos du personnel ferroviaire qui devait faire les trois-huit pour entretenir et préparer les locomotives », raconte Amédée Brunet, chargé d'opérations à Espaces Ferroviaires.

1951 marque l'arrivée de l'électrification à Paris et scelle la disparition des locomotives à vapeur : il n'y en a plus que 18 en 1963, reléguées aux tâches subalternes. Conséquence : le dépôt Charolais, du nom de la rue qui jouxte le site, est peu à peu abandonné au profit de celui de Villeneuve-Saint-Georges (Val-de-Marne). Les rotondes étant progressivement démolies, le terrain ainsi libéré permet la construction, à partir des années 1970-1980, des premiers logements sociaux pour le personnel ferroviaire à proximité de la gare de Lyon.

Quant aux bâtiments industriels annexes, notamment la grande majorité des postes d'aiguillage et des ateliers de réparation, beaucoup ont été détruits, remplacés parfois par d'autres activités. « Le faisceau nord était réputé pour sa vitesse et sa technicité. Le réseau PLM était plus connu pour ses kilomètres – c'était le plus long puisqu'il desser-

vait le sud de la France. De grands trains de luxe y sont du reste associés, comme le *Mistral*, le *Jean-Jacques Rousseau* ou le *Train bleu*. L'arrivée des TGV à partir du début des années 1980 les a fait disparaître », explique Jean-Michel Cau de la coordination régionale grands projets à SNCF.

LE TRI POSTAL ET LES HALLES DES MESSAGERIES

Aujourd'hui, seul un ensemble architectural construit à partir de 1925 – comprenant notamment un atelier de télégraphie et d'impression de billets, les halles des messageries, le tri postal et un bâtiment de bureaux – a été conservé. Depuis 2015, l'activité y a globalement cessé, la Poste abandonnant peu à peu les TGV postaux devenus trop onéreux à entretenir. Une partie sera donc démolie – mais pas tout – pour sauvegarder une trace du site initial. Les halles de messageries seront en particulier préservées. Son occupation, qui n'a pas encore été définie avec précision, sera connectée aux usages urbains actuels. De quoi associer le renouvellement de la fonction ferroviaire à la modernité de ces morceaux de ville en devenir. ■

ET LA MIXITÉ FUT...

Modernité rime aujourd'hui avec mixité. Mixité sociale, mixité d'usages, mixité fonctionnelle, la ville s' imagine et se conçoit sous l'angle de la multiplicité. Exemple dans un nouveau morceau de Paris, Charolais-Rotonde, dans le XII^e arrondissement.

Paris, ville en pleine transformation. Pour s'en convaincre, il suffit de se rendre rue de Charolais dans le XII^e arrondissement de la capitale. Une artère coincée entre les voies de la gare de Bercy et l'avenue Daumesnil vous ouvre les portes d'un tout nouveau quartier. Il y a encore peu de temps cette friche ferroviaire de 1,6 hectare, envahie par les mauvaises herbes et où étaient installées depuis la seconde moitié du XIX^e siècle trois rotondes d'entretien de locomotives à vapeur, servait de parking. Il reste quelques vestiges de ces rotondes progressivement démolies. « Nous avons conservé la structure métallique en arc de cercle de l'une d'entre elles, explique Amédée Brunet d'Espaces Ferroviaires, l'aménageur des lieux. Les cheminots, encore nombreux à résider dans les logements sociaux avoisinants (gérés par ICF La Sablière), nous l'ont demandé. » Amédée Brunet connaît le coin sur le bout des doigts ;

c'est lui qui est chargé du projet et qui nous sert de guide. La visite commence par un rappel des épisodes précédents : « Nous nous sommes fait connaître par la Ville de Paris quand nous avons mené l'opération d'aménagement urbain de la ZAC Vaugirard dans le XV^e arrondissement. La municipalité a par la suite donné son accord pour que nous prenions en charge l'urbanisation de trois nouveaux terrains ferroviaires, Saussure-Pont Cardinet, Chapelle International et Charolais. Dans les trois cas, le partenariat repose sur le partage des tâches suivant : nous menons les études, la SNCF assure le portage foncier, la Ville révisé le plan local d'urbanisme (PLU) dans lequel était inscrit que leurs usages étaient exclusivement dédiés au ferroviaire. » Il revient ensuite à Espaces Ferroviaires, l'aménageur de SNCF Immobilier, de mettre en œuvre tout son savoir-faire : de l'acquisition du foncier à la recherche de promoteurs, en passant par

l'élaboration du programme en lien avec la municipalité.

« L'ENJEU AUJOURD'HUI, C'EST LA RECONSTRUCTION DE LA VILLE SUR LA VILLE. »

Les terrains devenus constructibles, la Ville a exigé qu'ils accueillent des logements, des bureaux, des espaces verts, des équipements publics... L'un des bâtiments emblématiques du nouveau quartier Charolais est ainsi le conservatoire municipal de danse et de musique Paul-Dukas, qui a ouvert ses portes en septembre 2014 ; on compte également une crèche, ouverte en janvier 2014. Une mixité d'usages mais aussi une mixité sociale induite par les différents types de logements proposés : sur les 32 000 m² de surface à construire, la moitié accueillera des logements, dont 50 % de HLM répondant à des besoins différents. Certains sont fami-



© Jean-Michel

liaux, d'autres sont des résidences sociales, un foyer pour travailleurs migrants et un autre pour jeunes travailleurs qui a été réhabilité et agrandi. Le quartier comprend également des logements locatifs intermédiaires, des appartements en accession à la propriété et, enfin, une résidence réservée aux chercheurs. « C'est l'une des innovations de ce quartier ; elle correspond à la volonté de la municipalité de faire cohabiter une diversité de populations. Ces résidences comprendront 89 logements, des salles de réunion, une salle de sport... Une opportunité pour favoriser le lien entre la ville et les centres de recherche de la capitale », précise Amédée.

UN DEUXIÈME PROJET D'ENVERGURE EN MIROIR Autres éléments indispensables à la mixité fonctionnelle et sociale, ce sont les bureaux qui occupent trois immeubles

entières. À leur pied, la place Gertrude-Stein, elle aussi créée de toutes pièces, et deux commerces de 60 m² chacun. « C'est une demande des élus du XII^e arrondissement, commente Amédée Brunet. Pour l'heure, nous ne sommes pas certains qu'il y ait suffisamment de besoins alentour pour qu'ils soient rentables sur le plan économique ; ce sera en revanche le cas quand la deuxième opération d'aménagement sera terminée. » La zone d'entretien de locomotives qui jouxte la rue Jorge-Semprun, au sud du quartier, va en effet être démolie à partir de 2017, permettant à Espaces Ferroviaires d'étendre le champ de son intervention sur cinq hectares supplémentaires. Livraison programmée à partir de 2020. « Nous avons anticipé la seconde phase des travaux dès le lancement de l'opération Charolais-Rotonde. Cette pre-

mière étape nous a permis de démontrer au propriétaire des lieux, le groupe public ferroviaire, que nous avions les compétences pour développer le projet urbain sur Gare de Lyon-Daumesnil, en ayant non seulement une bonne connaissance du marché de l'immobilier mais aussi de l'évolution des besoins de l'entreprise ferroviaire publique », explique Nathalie Darmendrail, directrice de l'aménagement d'Espaces Ferroviaires. L'acteur est de fait devenu incontournable dans la plupart des projets urbains d'envergure développés dans la capitale. « La Ville de Paris a épuisé toutes ses réserves foncières ; les réserves ferroviaires sont les dernières à être mobilisables. L'enjeu aujourd'hui, c'est la reconstruction de la ville sur la ville, entraînant une politique de rationalisation des espaces dédiés au ferroviaire, afin de libérer des ter-

rains absorbés par le développement urbain. Nous devons travailler dans un esprit de complémentarité et concilier les impératifs, le transport des usagers pour SNCF et l'offre de logements pour la puissance publique », poursuit Nathalie Darmendrail. De nouveaux morceaux de ville sortent donc de terre, mais pas au détriment du développement durable. Les logements sont certifiés HQE, les rues qui traversent le quartier ont été classifiées « zone douce » – la vitesse y est donc limitée à 30 km/h – et la chaussée drainante permet de temporiser le flux des eaux pluviales, évitant ainsi que les égouts ne débordent et que des eaux stagnantes ne s'infiltrèrent dans le sol. Une voie cyclable et la plantation de vingt-cinq arbres d'alignement viennent parfaire le tableau. ■

LE POINT DE VUE D'EMMANUEL DUNAND
DIRECTEUR IMMOBILIER ÎLE-DE-FRANCE DE SNCF

L'opération Gare de Lyon-Daumesnil illustre la politique de valorisation des emprises ferroviaires que nous poursuivons en Île-de-France et dans Paris en particulier. L'évolution des activités ferroviaires conduit à réorganiser des installations parfois anciennes, en les modernisant et souvent en les rationalisant. Les espaces ainsi libérés peuvent aussi être rendus à la ville, et le groupe SNCF se mobilise alors pour contribuer à leur trans-

formation en de nouveaux quartiers que nous voulons exemplaires. Pour Paris où le foncier est particulièrement contraint, les emprises ferroviaires représentent un potentiel exceptionnel de développement et de réponse à la très forte demande de logements. Pour réussir ensemble, nous avons donc besoin d'un partenariat d'ensemble et fort avec la Ville de Paris. C'est ce que les Présidents de la SNCF ont mis en place avec la maire de Paris et ceci s'est traduit dans un protocole signé en mai 2015. Ainsi, sur une dizaine d'opérations dont celle de Gare de Lyon-Daumesnil, l'objectif est de permettre la réalisation d'environ 13 000 logements, dans une logique de mixité urbaine et sociale. Pour le groupe SNCF, il s'agit non seulement de développer son activité immobilière, mais aussi de poursuivre au cœur de Paris le développement des activités ferroviaires dans des installations rénovées et mieux intégrées dans la ville.

« L'OBJECTIF EST DE PERMETTRE LA RÉALISATION D'ENVIRON 13 000 LOGEMENTS, DANS UNE LOGIQUE DE MIXITÉ URBAINE ET SOCIALE. »



© Antonini-Darmon/Résida Etudes

NID DE CHERCHEURS

Après l'installation d'Inria et de Generix Group, des entreprises à la pointe de la recherche et du numérique, une résidence pour chercheurs va bientôt ouvrir ses portes à Charolais-Rotonde. De quoi faire souffler un vent de modernité sur ce tout nouveau quartier.

De son bureau, on a une vue imprenable sur les voies de la gare de Lyon. Isabelle Ryl, directrice du centre de recherche Inria de Paris (Institut national de recherche en informatique et automatique), et son équipe de 450 salariés ont emménagé dans leurs nouveaux locaux en janvier 2016. Le site historique de cet établissement public de recherche dédié aux sciences du numérique, qui compte huit centres en France, était installé à Rocquencourt (Yvelines) depuis près de cinquante ans. Un éloignement de la capitale devenu problématique. « Nous travaillons de plus en plus en partenariat avec des universités parisiennes ; des équipes de recherche communes ont vu le jour, rendant indispensable une proximité géographique », explique Isabelle Ryl. Inria souhaitant également se rapprocher de tout l'écosystème des start-up françaises – notamment l'incubateur numérique de la halle Freyssinet, qui ouvrira prochainement ses portes dans le XIII^e arrondissement –, le quartier Charolais-Rotonde s'est peu à peu imposé. « Le site est bien desservi, nos partenaires ne sont pas loin et les deux bâtiments investis – un immeuble entier et quatre étages d'un autre bâtiment – sont fonctionnels et bien adaptés à nos besoins. Emménager dans le neuf nous permet en plus de bénéficier d'une bonne qualité environnementale », précise Isabelle Ryl. Quant au quartier que beaucoup ne connaissaient pas, l'équipe découvre peu à peu ses atouts : la construction prochaine d'une crèche, mais aussi l'arrivée de nouveaux voisins aux activités proches de celle d'Inria. C'est le cas de Generix Group, un éditeur d'applications collaboratives qui a emménagé juste à côté en mars 2016. Installée dans le Marais, l'entreprise était à la re-

cherche d'un bâtiment pouvant regrouper ses 200 salariés dans un espace facilitant la communication entre collaborateurs. « Charolais-Rotonde représente pour nous une vraie opportunité : les locaux étant vides, nous avons pu les façonner à notre guise. Et par rapport à notre ancienne localisation, le nouveau quartier nous apporte une meilleure qualité de vie : il est plus arboré, l'offre de restauration est diversifiée et moins chère », explique Bénédicte Outhenin-Chalandre, DRH de Generix Group.

ESPRIT PIONNIER

Outre l'aspect pratique, l'installation dans une zone en devenir a également séduit les deux structures. « Ce site nous a plu aussi parce que nous y sommes un peu pionniers et cela correspond à l'ADN de notre entreprise ; un environnement qui renvoie une image de modernité, c'est important », ajoute Bénédicte Outhenin-Chalandre. Isabelle Ryl abonde : « Nous sommes ravis d'évoluer dans un endroit sympa et dynamique, avec des opportunités intéressantes, comme la future résidence pour chercheurs. » Celle-ci, livrée au premier trimestre 2017, comprendra 89 logements (d'une à trois pièces), des salles de réunion, une cafétéria, une salle de fitness... Construit en partenariat avec la Ville de Paris, le bâtiment proposera des tarifs de location adaptés aux chercheurs qui y emménageront. Nicolas Cordonny, directeur des programmes immobiliers du constructeur de la résidence, le groupe Résida Études, commente : « L'arrivée de ce type de population dans un quartier contribue à lui donner vie en générant de nouveaux équipements, l'installation de commerces, etc. C'est aussi un gage de mixité, volonté affichée de la Ville de Paris dans tous ses projets urbains. ■

ENTRETIEN AVEC
CATHERINE BARATTI-ELBAZ,
MAIRE DU XII^e ARRONDISSEMENT DE PARIS



Pour mener à bien la transformation de la friche ferroviaire Charolais-Rotonde en morceau de ville mixte, il a fallu combiner les intérêts des parties prenantes. Un partenariat réussi pour la maire du XII^e arrondissement.

Qu'apporte Charolais-Rotonde au XII^e arrondissement ?

Il a d'abord apporté de nouveaux équipements et notamment un conservatoire qui a multiplié par deux le nombre d'enfants pouvant intégrer ce type de lieu culturel de proximité dans l'arrondissement. C'est par ailleurs un bâtiment de haute qualité architecturale. Mais Charolais-Rotonde, c'est aussi une nouvelle crèche et une gamme très large de catégories de logements [voir article p. 4 à 7], ainsi que des bureaux... Inria [Institut national de recherche en informatique et en automatique] a notamment investi les lieux, ce qui contribue à rééquilibrer la présence d'établissements de recherche à l'est de Paris. Sa renommée internationale rejaille, par ailleurs, sur le quartier.

Quelle est la place du ferroviaire dans votre arrondissement ?

Le XII^e est très marqué par le ferroviaire. Il y a l'ancienne voie ferrée rattachée au quartier de la Bastille, devenue la Coulée verte, la Petite Ceinture qui va prochainement être accessible au public, et évidemment les faisceaux ferroviaires des gares de Lyon et de Bercy qui créaient des ruptures urbaines fortes. Le projet Charolais-Rotonde, puis celui de Daumesnil, va permettre de pincer le faisceau ferré et de tisser des liens entre les anciens et les nouveaux quartiers, favorisant ainsi l'unité urbaine. Mais cette présence importante du ferroviaire ne doit en aucun cas être oubliée : les projets urbains que nous menons intègrent du reste ce pan important de notre histoire.

Quel bilan dressez-vous du partenariat avec SNCF Immobilier et Espaces Ferroviaires ?

Nous avons pris ensemble les bonnes décisions. Le pari de la mixité des logements et des usages, celui d'une architecture moderne de qualité, s'est avéré pertinent. Et tout n'est pas fini puisque nous attendons encore la résidence pour chercheurs, l'arrivée de nouveaux commerces, la création d'espaces publics, notamment un passage piéton surélevé entre la rue de Charolais et l'avenue Daumesnil. Je suis particulièrement fière des bâtiments construits le long de la voie ferrée, rue Jorge-Semprun, que l'on peut admirer des trains quand on entre en gare de Lyon. Ils donnent une belle image du quartier et ça fait plaisir.

Qu'attendez-vous de la deuxième phase des travaux ?

Le projet urbain du site Gare de Lyon-Daumesnil s'inscrit dans la continuité, avec la même mixité entre les logements, les activités économiques, en y ajoutant un espace vert, véritable poumon pour un quartier très dense par ailleurs. Entre la qualité environnementale et architecturale des bâtiments, les toitures végétalisées, l'usage du bois, etc., l'ensemble du quartier va renvoyer l'image moderne d'une ville dynamique qui se transforme. Et qui offre à ses habitants une réelle qualité de vie. Des habitants qui, de par leur diversité (chémistes, étudiants, chercheurs...), sont en train de donner une âme à leur quartier. ■

PAROLE DE BAILLEUR

ICF Habitat La Sablière, filiale de SNCF, a pour mission historique le logement de cheminots. À l'instar de Charolais, où le bailleur est bien implanté, certains quartiers ont été imprégnés de la culture ferroviaire. Propos recueillis de Véronique Quéméré, directrice territoriale à ICF Habitat La Sablière.

« Notre patrimoine dans le XII^e arrondissement, composé d'environ 1200 logements, est important. C'est l'un de ceux qui abritent le plus de cheminots en raison de la proximité des gares, mais aussi de son attractivité. Dans le nouveau quartier, nous avons construit deux résidences sociales de 65 et 281 studios, ainsi que deux bâtiments de logements sociaux familiaux situés rue Jorge-Semprun. Livrés en 2013 et en 2014, ils abritent 37 familles dont 27 % de personnel ferroviaire. En amont des travaux, nous avons organisé des réunions publiques avec les riverains pour les informer du projet. Rue de Charolais, ICF Habitat La Sablière possède déjà 250 logements datant pour certains des années 1980-1990, et pour les plus récents de 2006 – nous y avons réalisé des travaux de rénovation au moment de la construction des nouveaux bâtiments. Les cheminots qui y résident ont

l'esprit militant : ils ont accueilli favorablement l'implantation de logements sociaux, ce qui n'est pas toujours le cas dans d'autres arrondissements. Peu à peu, tout le monde a trouvé sa place : les habitants sont fiers du conservatoire et attachés à la mixité de la population. Notre rôle, c'est aussi de contribuer à tisser des liens entre les anciens quartiers et les nouveaux. » ■



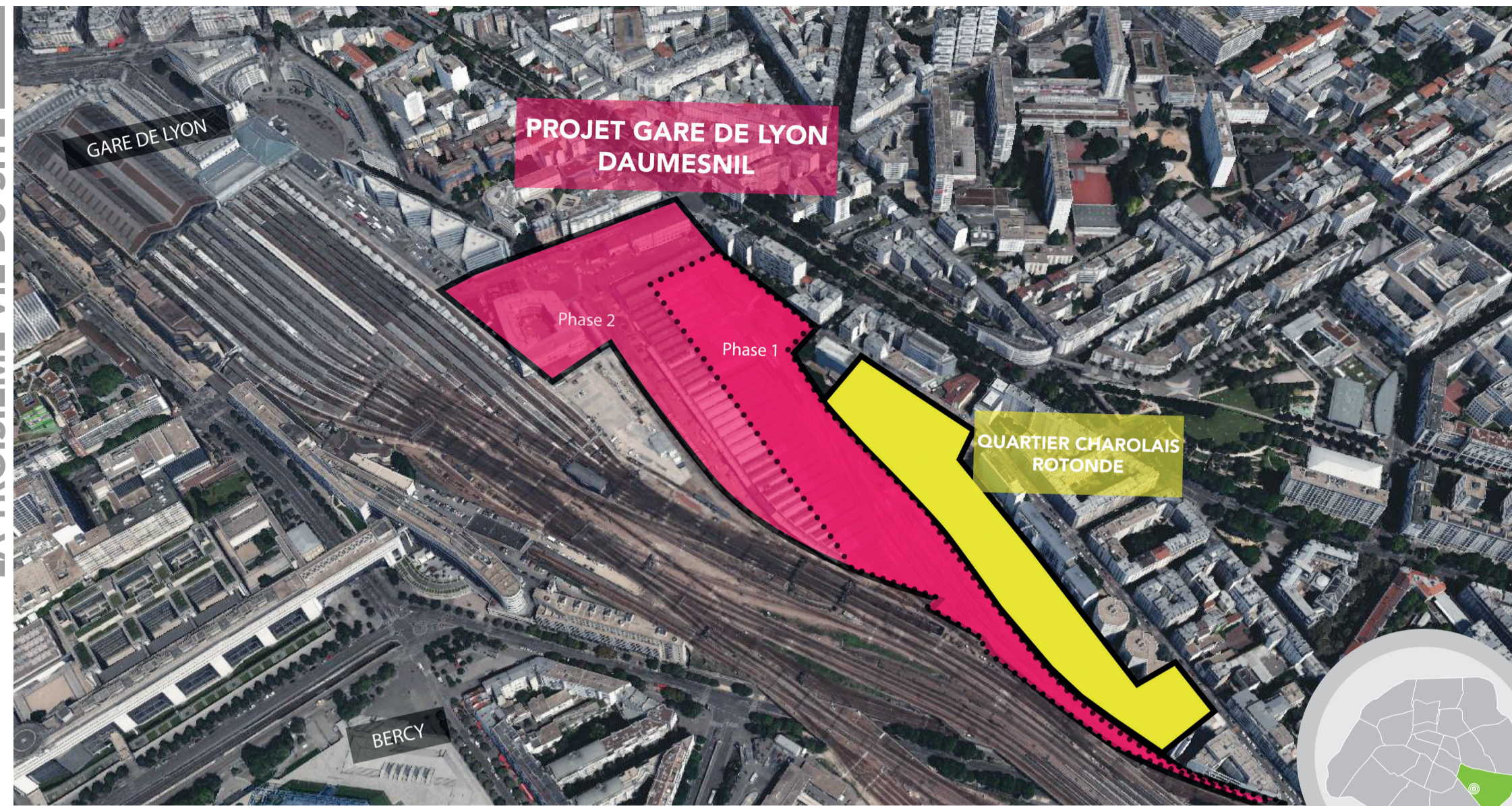
L'OFFRE DE LOGEMENTS D'ICF HABITAT À CHAROLAIS-ROTONDE

37 logements sociaux
65 logements à loyers libres - ICF Habitat Novedis

341 logements en résidences sociales

60 studios gérés par Coailia qui accueillent des travailleurs migrants
281 studios gérés par Parme qui accueillent de jeunes actifs (réhabilitation et extension)

1 crèche
60 berceaux



PROJET GARE DE LYON-DAUMESNIL : L'AVENTURE CONTINUE

Charolais-Rotonde, ce n'était qu'un début. Une partie des annexes de la gare de Lyon fera également l'objet d'une importante transformation urbaine se développant jusqu'au pied de la gare. Premières livraisons programmées pour fin 2020.

Il y a ce que l'on garde et ce que l'on détruit. Il y a ce que l'on déplace et ce que l'on réhabilite... Transformer l'une des plus importantes friches ferroviaires de la capitale en projet urbain, c'est d'abord s'interroger sur le patrimoine existant, sa valeur, son utilisation effective et son devenir. Ainsi, le site Gare de Lyon-Daumesnil compte, entre autres, des halles dédiées à l'ancien TGV postal qui a cessé ses activités et qui seront conservées, une zone d'avitaillement vétuste qui sera reconstruite à neuf au plus près des quais, et un gril (pour le contrôle et la maintenance légère des loco-

motives intercity) qui sera repositionné pour une meilleure fonctionnalité. L'ensemble de ces modifications permettra également à terme de rallonger et de créer de nouveaux quais. Ce projet de modernisation ferroviaire de la gare de Lyon libérera des emprises nécessaires pour le développement du projet Gare de Lyon-Daumesnil. « Cette deuxième

séquence d'urbanisation après Charolais-Rotonde prendra une autre ampleur ; avec ses 6 hectares et ses 700 mètres de long, le projet permet de mieux relier le sud du XII^e arrondissement à la gare de Lyon, et de proposer une programmation d'envergure métropolitaine tout en répondant aux besoins des habitants actuels et futurs », explique Marie Jorio,

« AVEC SES 6 HECTARES ET SES 700 MÈTRES DE LONG, LE PROJET PERMET DE MIEUX RELIER LE SUD DU XII^e ARRONDISSEMENT À LA GARE DE LYON. »

directrice du développement à Espaces Ferroviaires. Le programme comprend la création de 600 logements, d'un grand jardin d'un hectare, d'une promenade pour piéton et vélo reliant la gare de Lyon et le boulevard de Bercy, de bureaux, d'une crèche, d'une école, et des programmes culturels ou commerciaux dans les halles conservées, point de repère du futur quartier.

SPECTACLE URBAIN

La libération du site se déroulera entre 2017 et 2018 pour laisser le champ libre aux travaux d'aménagement et de construction. La première phase du projet devrait s'achever en 2021 avec à la clé des logements, des bureaux, des commerces de proximité, une partie des équipements et deux tiers de l'espace vert. La phase 2 du programme ne dé-

butera qu'après la construction de la nouvelle zone d'avitaillement. Le projet sera donc totalement achevé en 2024-2025. « Ce sera un nouveau quartier désenclavé car relié aux rues et quartiers avoisinants et à la gare de Lyon, avec une mixité de populations et d'usages, commente Alexandre Destailleur, directeur de ce projet à Espaces Ferroviaires. Et ce sera aussi un quartier ambitieux sur le plan environnemental : la conception du plan-masse et du jardin tiendra compte des aspects bioclimatiques, les modes doux seront favorisés, les eaux pluviales seront gérées de façon alternative, l'utilisation du bois pour les logements sera privilégiée... »

RSHP*, agence d'architectures et d'urbanisme chargée de la conception par Espaces Ferroviaires, précise : « Les futurs usagers bénéficieront d'un

nouvel espace public qui s'étendra le long du faisceau ferré de la gare de Lyon, et qui renforcera les liens et les flux doux entre la gare de Lyon et le métro Daumesnil. Majoritairement aménagé dès la première phase, il jouira d'un ensoleillement optimal et offrira des vues dégagées et spectaculaires sur le vaste vide des voies ferrées. Les formes bâties et les espaces publics constitueront un peu plus son temps. « À Ordener, nous sommes présents quatre mois dans l'année. Ici, nous investissons les lieux pour plusieurs années, ce qui offre davantage de confort. Pour le reste, il y a une vraie filiation entre les deux approches : toucher au minimum les bâtiments emblématiques d'une histoire ouvrière et ferroviaire pour les sublimer, apporter de nouvelles propositions d'usages et ainsi se positionner comme l'un des acteurs de la transition », explique Denis Legat, directeur de Ground Control. La mutation du patrimoine ferroviaire vers des usages urbains, tel est en effet l'enjeu de ce nouveau partenariat entre Ground Control et SNCF Immobilier. Un enjeu où se mêlent innovation et complexité. Aurore Boutry, chargée d'affaires immobilières innovantes, commente : « L'occupation d'un site à

* Rogers Stirk Harbour + Partners (architectes mandataires) est l'un des membres d'un groupement multidisciplinaire composé de Tolia - Gilliland (architectes locaux), Michel Designe Paysagiste, Ingérop (BET ingénierie), Franck Bouitté Consultants (BET développement durable, énergie, bioclimatisme).



C'EST UN PETIT TRAIN...

Visite de la zone d'avitaillement où se préparent les commandes de produits alimentaires pour les trains et les commerces de la gare. Une zone en pleine transformation.

« Pour accéder à la zone d'avitaillement de la gare, il suffit de suivre le petit train électrique », explique Joris Valat, chargé d'opérations d'aménagement à SNCF Immobilier et notre guide aujourd'hui. Habillés d'un gilet orange fluo, nous partons à la découverte de ce lieu, l'un des plus secrets de la gare de Lyon. La zone d'avitaillement est située au sous-sol d'une grande halle qui abrita longtemps des activités de messageries postales. La partie émergée de l'iceberg, ce sont donc les petits trains bleus qui circulent dans l'enceinte de la gare et sur les quais pour approvision-

ner en nourriture et boissons les trains et les commerces. En les suivant le long d'une rampe qui descend en sous-sol, nous arrivons dans le « ventre de la gare », la zone d'avitaillement SNCF la plus importante de France. C'est là que les camions de produits alimentaires sont déchargés dans des espaces réfrigérés ; c'est là aussi que les commandes sont assemblées puis acheminées à destination via les trains électriques. Un fonctionnement qui sera bientôt repensé pour une meilleure productivité. Dans le cadre de la transformation urbaine du site, le centre d'avitaillement sera déplacé

dans un bâtiment neuf, au plus près de la gare, et réorganisé sur deux niveaux : l'un ouvert sur la rue pour les livraisons, l'autre ouvert sur les quais pour la distribution. Joris Valat explique : « Jusqu'à maintenant, toute cette activité était organisée en fonction de l'espace de travail en sous-sol. Avec la

« LE CENTRE D'AVITAILLEMENT SERA DÉPLACÉ DANS UN BÂTIMENT NEUF, AU PLUS PRÈS DE LA GARE. »



création d'un nouveau bâtiment, il est à présent possible de repenser le processus pour les adapter à la logistique d'aujourd'hui. » Au-dessus du centre d'avitaillement actuel, la halle n'accueille plus les TGV postaux depuis juin 2015, en raison de la cessation de leur activité. Lancé en 1984 avec les premiers TGV, ce service a fini par

décliner – moins de courrier à distribuer et des machines vieillissantes. « C'est l'arrêt annoncé du train postal, conjugué aux réflexions à long terme sur le développement du faisceau de la gare de Lyon, qui nous a amenés à porter sur le site un regard d'ensemble, tant sur le plan urbain que ferroviaire », conclut Joris Valat. ■

« GRAND VERGER » SUR RAIL

Après un premier succès sur l'ancien site du dépôt de la Chapelle, SNCF Immobilier renouvelle sa collaboration avec Ground Control et ouvre cette fois les portes de l'ancienne halle des messageries.

Occuper un site de façon temporaire en créant des activités, c'est la marque de fabrique de Ground Control, entreprise culturelle spécialisée dans l'événementiel, déjà

vocation historiquement ferroviaire est conditionnée par de nombreuses procédures. Plus encore si on veut le rendre accessible au public. Le porteur du projet

« LA MUTATION DU PATRIMOINE FERROVIAIRE VERS DES USAGES URBAINS, TEL EST [...] L'ENJEU DE CE NOUVEAU PARTENARIAT ENTRE GROUND CONTROL ET SNCF IMMOBILIER. »

d'occupation temporaire est obligé de s'adapter car les équipes cheminotes sur place continuent d'assurer l'exploitation des trains et de la gare ; les services municipaux et ceux de l'État doivent assurer de leur côté la sécurité du lieu, l'information des riverains doit être assurée... »

Conséquence : l'ouverture de l'espace va s'opérer en deux temps. D'abord « Grand Verger », qui comprendra une ferme urbaine autogérée, des arbres fruitiers, des serres et des potagers, ainsi que des food trucks et un marché en circuit court. L'activité débutera à la rentrée 2016 sur une dalle extérieure de 800 m² située en face de la halle du Charolais. Puis, d'ici à la fin de l'année, celle-ci

sera peu à peu investie avec de l'agriculture urbaine, un food court comprenant 15 stands de nourriture à consommer sur place sur des grandes tables d'hôte, des animations culturelles, artisanales et associatives, un espace de coworking, une fablab, une crèche... ■



Benoît Quignon,
directeur général de
SNCF Immobilier

À PARTIR DE NOS EMPRISES FERROVIAIRES, NOUS DÉVELOPPONS UNE TRIPLE AMBITION :

inventer de nouveaux usages et transformer un quartier par des aménagements hors normes, trouver des solutions de logement en faveur de la mixité sociale, moderniser et optimiser nos sites industriels, tertiaires ou dédiés aux activités sociales.

Les projets parisiens Charolais-Rotonde et Gare de Lyon-Daumesnil sont deux projets d'aménagement phares portés par SNCF Immobilier, sur environ 9 hectares dans le sud-est de la capitale. Ils sont emblématiques de nos savoir-faire et de notre approche innovante : savoir libérer nos emprises industrielles pour construire de nouveaux espaces de vie avec du logement, des bureaux, des équipements et des espaces publics ! C'est aussi défricher avec nos partenaires des territoires inédits et ouvrir de nouvelles voies pour construire la ville de demain.



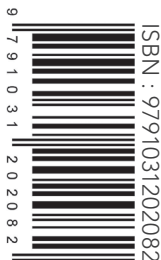
Fadia Karam,
directrice générale
d'Espaces Ferroviaires,
directrice du
développement
SNCF Immobilier

EN TANT QUE FILIALE DE SNCF IMMOBILIER, DÉVELOPPEUR ET AMÉNAGEUR URBAIN,

Espaces Ferroviaires a piloté l'ensemble de l'opération d'aménagement de Charolais-Rotonde. Tout un nouveau morceau de ville a émergé entre 2010 à 2016 grâce aux contributions combinées de la mairie de Paris, des habitants et des opérateurs partenaires.

Avec le futur projet de la Gare de Lyon-Daumesnil, nous allons piloter la reconversion et l'aménagement des emprises ferroviaires libérées, tout en préservant l'ADN du lieu au travers la revalorisation de certains bâtiments industriels, avec l'ambition de renforcer la mixité et l'attractivité du quartier et le développement du logement. Espaces Ferroviaires mettra toutes ses compétences au service de la réalisation d'un quartier durable, bas carbone, exemplaire dans sa démarche environnementale.

Cette fabrique urbaine, sur-mesure, menée avec les collectivités et les partenaires économiques confortera notre engagement en tant que développeur de la ville durable au service de la cohésion sociale.



ISBN : 9791031202082



ÉDITEUR Les Ateliers Henry Dougier / **TEXTES** Anne Dhoquois /
MAQUETTE Vianney Chupin
ATELIERSHENRYDOUGIER.COM