

# Gare de Lyon

## CÔTÉ SEINE



Octobre 2023

## Bilan de la concertation



# SOMMAIRE

<b>1. Synthèse du bilan</b>	<b>4</b>
<b>2. Présentation du projet</b>	<b>11</b>
<b>3. Déroulement et modalités de la concertation</b>	<b>15</b>
<b>Le cadre et les objectifs de la concertation</b>	<b>16</b>
<b>Les modalités de concertation</b>	<b>16</b>
Les rencontres et temps d'échanges	16
La participation en ligne	17
<b>Le dispositif d'information et de communication</b>	<b>17</b>
Un dossier de concertation	17
Un dépliant d'information	18
Une vidéo informative	18
L'affiche de la concertation	19
Une exposition	19
Le communiqué de presse	19
La communication sur les réseaux sociaux	20
Un kit de communication	20
<b>Le site Internet de la concertation</b>	<b>20</b>
Un site informatif	21
Un site participatif	21
Un questionnaire en ligne sur les réseaux sociaux	22
<b>L'analyse quantitative des contributions</b>	<b>23</b>
Les questionnaires	24
<b>4. Les avis thématiques</b>	<b>25</b>
<b>La qualité urbaine du futur site</b>	<b>26</b>
Des attentes fortes pour améliorer la salubrité du site	26
Améliorer la sécurité du site	27
Des attentes importantes sur la végétalisation de l'Allée de Bercy	28
Des propositions pour l'aménagement de l'Allée de Bercy	29
Des demandes ponctuelles	30
<b>Amélioration des accès et intermodalité</b>	<b>31</b>
Des attentes fortes sur l'amélioration de la signalétique et la lisibilité des accès	31
Des attentes pour le confort des cheminements piétons et vélos autour de la gare	32
Améliorer l'accessibilité	33
Faciliter l'intermodalité	34

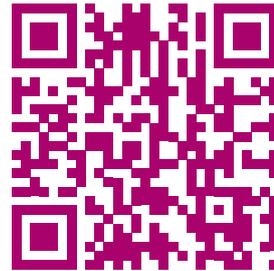
<b>Services et commerces</b> .....	<b>35</b>
L'offre et la diversification des commerces .....	35
Le Parking Vélos : des questionnements sur son dimensionnement et ses usages .....	36
Ressourcerie et café vélo : un grand enthousiasme et quelques doutes .....	37
Des attentes fortes pour la nouvelle supérette et quelques réticences.....	37
La gratuité et le confort des espaces d'attente.....	38
Sanitaires : un constat d'insuffisance et des besoins .....	38
Diversifier l'offre de services .....	39
<b>Logistique &amp; fonctionnalité</b> .....	<b>40</b>
Des questionnements sur le fonctionnement et l'insertion urbaine de la zone logistique .....	40
Des inquiétudes sur la proximité de la zone logistique avec le groupe scolaire Paul Verlaine.....	41
<b>Projets connexes</b> .....	<b>42</b>
Le projet de réaménagement de la rue de Bercy par la Ville de Paris et le tunnel Rambouillet.....	42
L'intégration du projet dans un ensemble de projets de la Gare de Lyon .....	43
Les espaces du ministère des Finances.....	43
Le lien avec les projets de la RATP .....	43
<b>Le calendrier et la gestion du chantier</b> .....	<b>44</b>
Des fortes préoccupations concernant les nuisances liées aux travaux .....	44
Des attentes d'information sur le calendrier du chantier .....	44
<b>5. Annexes</b> .....	<b>45</b>
<b>Les comptes-rendus des rencontres</b> .....	<b>46</b>
<b>Les résultats des questionnaires</b> .....	<b>78</b>
<b>La contribution Paris en Selles</b> .....	<b>82</b>
<b>Contribution SADUR</b> .....	<b>101</b>

# 1. Synthèse du bilan



Pour découvrir  
le projet, visitez  
le site de  
la concertation

[garedelyoncoteleine.jenparle.net](http://garedelyoncoteleine.jenparle.net)



## LE DÉROULEMENT DE LA CONCERTATION

La concertation préalable sur le projet de modernisation de la Gare de Lyon Côté Seine s'est déroulée sur plus d'un mois, du **22 mai au 27 juin 2023**, période au cours de laquelle de nombreuses modalités de participation ont été mises en place. **Rencontres en gare, questionnaires en ligne et sur les réseaux sociaux, balade virtuelle et sur site, atelier collaboratif, réunion publique de synthèse.** Autant d'occasions d'échanger, débattre et d'enrichir le projet.

Afin de toucher différents publics, une diversité de formats et de canaux a été mobilisée. Face à un public d'usagers, nécessairement de passage et fortement volatile en gare, un dispositif original a été mis en place via le questionnaire. Il a été diffusé à la fois sur le site de la concertation, mais aussi sur les réseaux sociaux, pour élargir l'audience et adapter les modalités de contributions aux nouvelles façons de communiquer et échanger.



## Des modalités originales et innovantes !



Diffusion d'un questionnaire sur la plateforme participative Jenparle mais aussi sur les réseaux sociaux (Facebook, Instagram) via un chatbot  
Près de 500 contributions

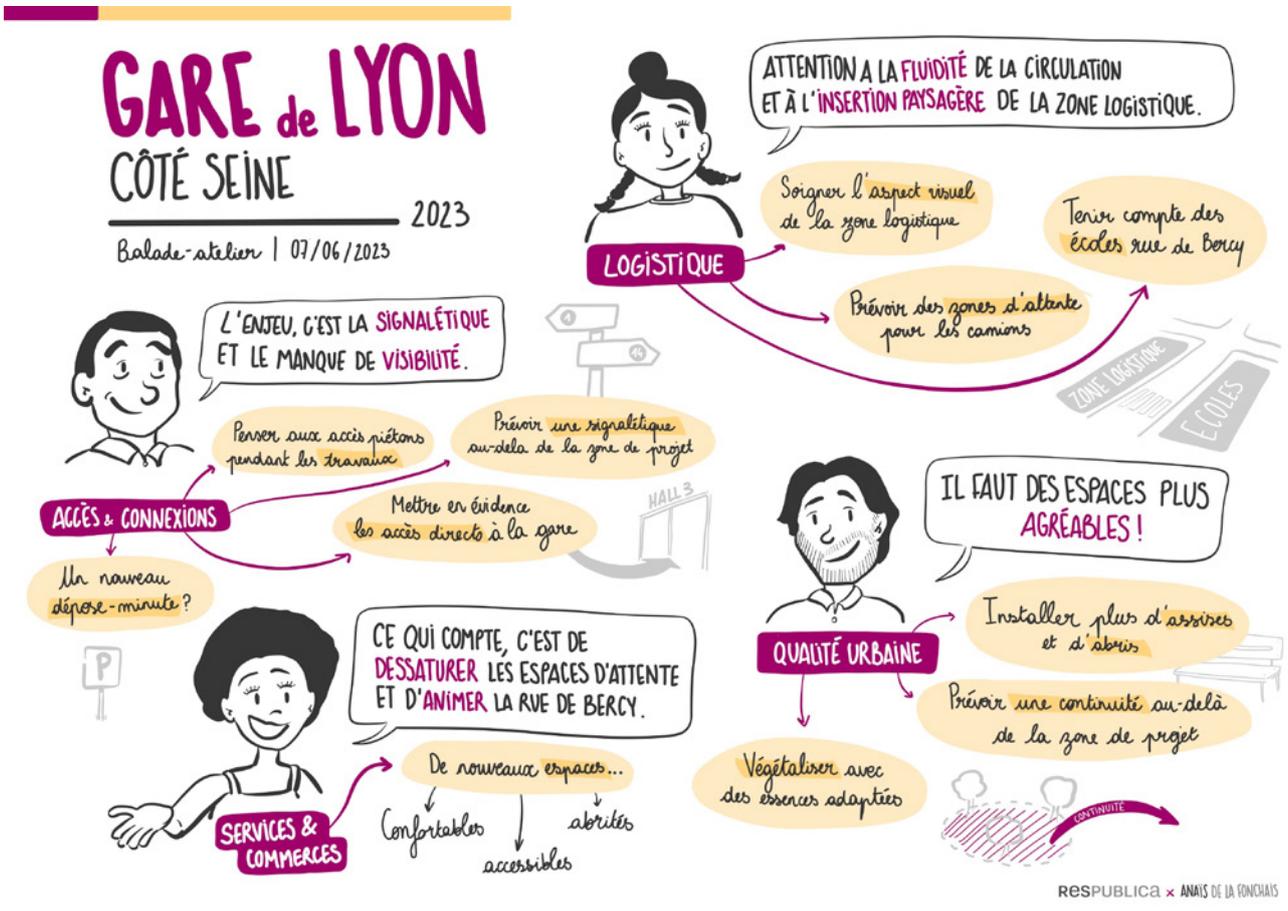
Quelle(s) offre(s) de restauration souhaiteriez-vous voir ouvrir rue de Bercy ?  
*Plusieurs réponses possibles.*

Un site internet avec une balade virtuelle  
155 contributions

- Une sandwicherie/croissanterie
- Un restaurant de restauration rapide (*burger, pizza...*)
- Un restaurant avec une forte identité mais peu cher, type Bouillon Parisien
- Un restaurant engagé (*végétarien, local*)

Des moments d'échange avec l'équipe projet :

- 2 rencontres en gare
- 1 réunion publique de synthèse



Une balade – atelier en gare pour partager les enjeux et faire des propositions

# LES ENJEUX DU PROJET POUR LES PARTICIPANTS

PROPRETÉ



MIN PRIORITY MAX

SÉCURITÉ



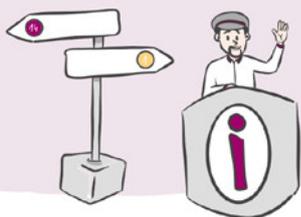
MIN PRIORITY MAX

VÉGÉTALISATION



MIN PRIORITY MAX

SIGNALÉTIQUE  
& SERVICES



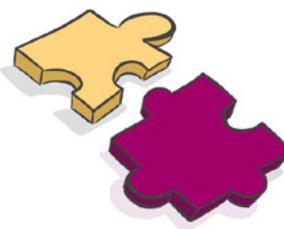
MIN PRIORITY MAX

INTERMODALITÉ



MIN PRIORITY MAX

INSERTION  
URBAINE



MIN PRIORITY MAX

ESPACES  
D'ATTENTE



MIN PRIORITY MAX

AMÉNAGEMENTS  
POUR LES VÉLOS



MIN PRIORITY MAX

OFFRE  
COMMERCIALE



MIN PRIORITY MAX

LOGISTIQUE



MIN PRIORITY MAX



# LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION POUR LE MAÎTRE D'OUVRAGE

SNCF Gares & Connexions se félicite de la **forte mobilisation des publics** et de la **qualité des contributions**. Usagers, riverains, commerçants, actifs du quartier, taxis, parents d'élèves, de nombreuses parties prenantes ont pu s'exprimer durant la concertation, en partageant leurs attentes, préoccupations ou suggestions qui vont venir enrichir le projet.

Avant de déposer la demande de permis de construire de premières actions en réponse aux contributions et suggestions exprimées vont être mises en place. Par la suite, SNCF Gares & Connexions souhaite poursuivre le **dialogue continu** avec l'ensemble des parties prenantes et des partenaires du projet pour en faire une réussite collective.

## La qualité urbaine et végétalisation

### ⊙ Un enjeu de déminéraliser cet espace côté Seine

Durant la concertation, l'enjeu d'embellissement et de végétalisation a été fortement mis en avant. Une suggestion a notamment émergé au niveau de l'Allée de Bercy qui consiste à imaginer la **dépose du garde-corps en béton**, jugé trop minéral et inutile, pour implanter davantage de végétation.

### ⊙ Des études en cours d'analyse et de validation

De premières projections ont été faites pour imaginer la dépose du garde-corps en béton et l'ajout d'une végétation plus dense et haute. SNCF Gares & Connexions souhaite mettre à l'étude de façon plus précise ces perspectives et valider cette option avec les partenaires sous réserve de faisabilité, afin qu'elle soit intégrée au dépôt du permis de construire.

## Les services en gare et la salubrité

### ⊙ Une demande d'amélioration de la qualité sanitaire et l'installation de services aux voyageurs

Les participants ont largement commenté les enjeux de salubrité du site actuel. Ils déplorent les odeurs d'urine et les mésusages de l'espace sous dalle, un lieu jugé comme peu entretenu. Face à une Gare de Lyon très fréquentée et un côté Seine insalubre, de nombreuses attentes se sont exprimées en faveur d'une **amélioration des services rendus aux voyageurs**. L'implantation de **sanitaires** et **d'espaces d'attente** sont revenus comme une préoccupation forte.

### ⊙ Études et mise en œuvre dès maintenant

L'enjeu de salubrité est une préoccupation constante pour SNCF Gares & Connexions. Conscients des enjeux forts pour cette partie de la gare, l'implantation de nouveaux sanitaires dans la galerie Diderot dès l'été 2024 a été décidée. SNCF Gares & Connexions s'engage également à nettoyer dès à présent l'espace sous-dalle de la rue de Bercy et à améliorer les entrées de gare.

Concernant les espaces d'attente, non prévus dans le projet initial car sur une zone jugée trop lointaine des quais, l'expertise d'usage a montré son intérêt. Aussi, **SNCF Gares & Connexions s'engage à étudier l'implantation d'espaces d'attentes rue de Bercy**.

## De nouveaux restaurants et commerces

### ⊙ Un bon accueil pour l'implantation de nouveaux commerces rue de Bercy

La plupart des participants manifestent leur **intérêt pour l'élargissement de l'offre de restauration**, soulignant la nécessité de disposer d'une diversité d'options à la fois p voyageurs et pour les riverains. Ils considèrent cette nouvelle offre comme une excellente initiative qui contribuera à « *promouvoir l'attractivité de la rue de Bercy* ». Plusieurs participants expriment leur préférence pour des commerces indépendants et abordables, plutôt que des chaînes de restauration et de vente à emporter déjà présentes en abondance. Ils soulignent l'importance de promouvoir la variété et la diversité des commerces.

### ⊙ Des commerces choisis sur des critères précis

SNCF Gares & Connexions s'engage à travailler sur le **cahier des charges** de sélection des futurs commerces afin d'y **intégrer la dimension environnementale et sociétale**. Cette sélection aura lieu à partir de 2026. Par ailleurs, la typologie des commerces privilégiera des restaurants et des commerces qui répondent aux besoins du quartier.

## Lisibilité des accès

### ⊙ Des attentes fortes pour améliorer la lisibilité des accès

Lors de la concertation, un diagnostic partagé clair et sans appel a été rendu : **l'amélioration de la signalétique et la lisibilité des accès est un enjeu prioritaire** pour cette partie de la gare. Aussi, parmi les attentes, la connexion aux autres gares à proximité, comme la Gare d'Austerlitz et la Gare de Paris Bercy est attendue.

Beaucoup de questions ont également été remontées lors de la concertation sur l'aménagement de la rue de Bercy. Les riverains souhaitent que la mixité des usages (piétons, vélo, bus, taxis) soit prise en compte. De nombreux participants identifient la fluidité et la sécurité de la circulation piétonne comme un enjeu prioritaire. Ils constatent que les espaces piétons autour du côté Seine de la gare sont aujourd'hui congestionnés, notamment le matin quand les flux d'élèves et de parents d'élèves du groupe scolaire Paul Verlaine se mélangent avec les flux des voyageurs pendulaires.

### ⊙ Un dialogue à poursuivre avec toutes les parties prenantes

Elément central du projet de Tripôle porté par Ile-de-France Mobilités, SNCF Gares & Connexions s'engage à approfondir cet aspect dans le cadre du projet. Aussi, une balade atelier sera organisée avec Ile-de-France Mobilités et la Ville de Paris en 2024 pour réfléchir aux cheminements et à la signalétique nécessaire pour fluidifier les parcours entre ces trois gares de l'est parisien. SNCF Gares & Connexions travaille également en lien étroit avec la Ville de Paris qui porte le projet de requalification de la rue de Bercy qui prévoit un élargissement du trottoir. La sécurisation des espaces piétons sera particulièrement suivie.

## L'accessibilité vélo

### ⊙ Une meilleure connexion cyclable à l'Allée de Bercy

Une meilleure connexion à l'Allée de Bercy a été demandée par les cyclistes. Cela permettrait un accès facilité aux stationnements vélo mis en place devant l'hôtel Mercure.

### ⊙ Des études à engager

Des études vont être lancées pour faciliter l'accès des cyclistes à l'Allée de Bercy par la rampe située le long de la rue de Bercy et donnant accès au parvis de la gare.

## L'insertion urbaine de la zone logistique et le phasage travaux

### ⊙ De fortes attentes concernant la sécurisation et la limitation des nuisances

La concertation a permis de faire ressortir l'enjeu particulier d'**insertion urbaine de la zone logistique**, en particulier du fait de son implantation, située face au groupe scolaire Paul Verlaine. Les participants remontent de fortes inquiétudes en matière de nuisances en phase exploitation comme en phase travaux, de sécurité mais aussi d'enjeu paysager.

### ⊙ Un engagement fort pour garantir les meilleures conditions d'insertion

SNCF Gares & Connexions se montre particulièrement attentif à cet enjeu d'insertion urbaine. En coordination avec la Ville de Paris, SNCF Gares & Connexions s'engage à **concerter le plus en amont possible, dès 2024**, pour que cette zone soit apaisée, à la fois en phase chantier mais aussi en exploitation : régulation des horaires de livraison, sécurisation du chantier, limitation des nuisances, établissement d'une charte chantier faible nuisances. Autant de thématiques qui pourront être abordées dans le cadre d'ateliers avec la Ville de Paris et le groupe scolaire Paul Verlaine.

Par ailleurs, SNCF Gares & Connexions s'engage dès maintenant à **étudier la mise en place d'un service** devant la zone logistique afin de limiter son impact visuel et favoriser l'attractivité du lieu. La typologie du service implanté serait orientée vers l'économie sociale et solidaire. Ce sujet sera concerté avec les associations, conseils de quartier, et parents d'élèves.

## LES GRANDES ÉTAPES DU PROJET



## 2. Présentation du projet

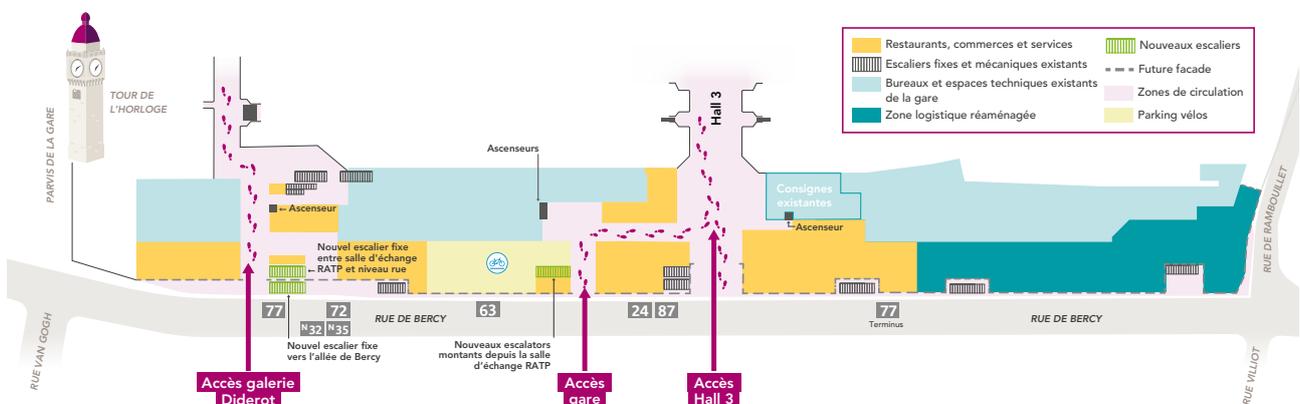


Le projet de réaménagement de la Gare de Lyon côté Seine, porté par SNCF Gares & Connexions, transformera la façade de la gare rue de Bercy en un **espace plus attrayant, fonctionnel et accueillant**, tout en répondant aux enjeux de développement durable et d'intermodalité.

Actuellement peu visible et peu connu du public, le côté Seine de la gare sera entièrement repensé afin de rendre plus lisibles et plus accueillantes les entrées galerie Diderot et hall 3, qui seront agrandies pour offrir aux voyageurs une meilleure expérience et faciliter les flux de personnes.

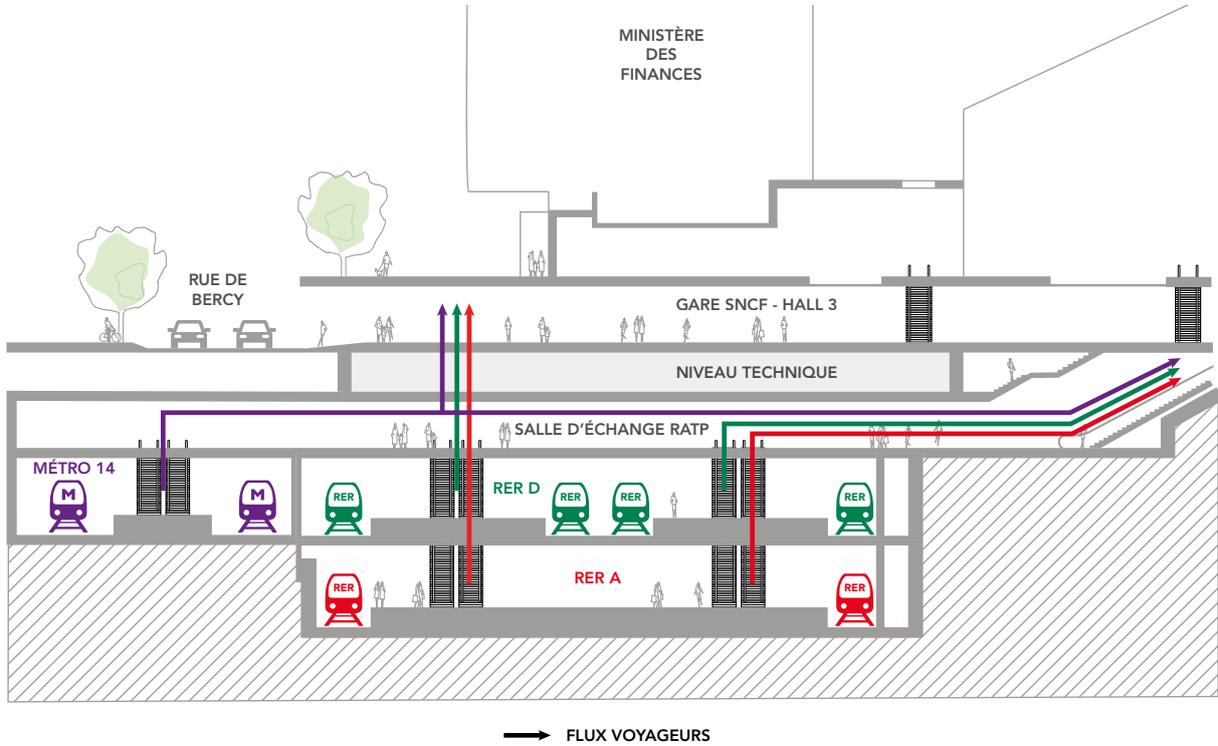
Le projet prévoit d'investir l'espace sous-dalle actuellement sous-utilisé et faisant l'objet de mésusages. **La façade de la gare sera déplacée** vers la rue jusqu'aux poteaux de béton actuels, permettant ainsi une connexion directe entre la gare et le trottoir de la rue de Bercy. Des parois vitrées seront installées sur toute la longueur de la façade pour inviter à la circulation piétonne et créer une identité visuelle forte pour la gare.

Ce projet comprend également la création de nouveaux espaces intérieurs au sein de l'aile côté Seine de la gare. Ces espaces abriteront des **commerces**, des **restaurants**, des **services**, offrant ainsi une animation tant pour les voyageurs que pour les habitants du quartier. Des espaces tels qu'une ressourcerie et un café-vélo sont prévus.

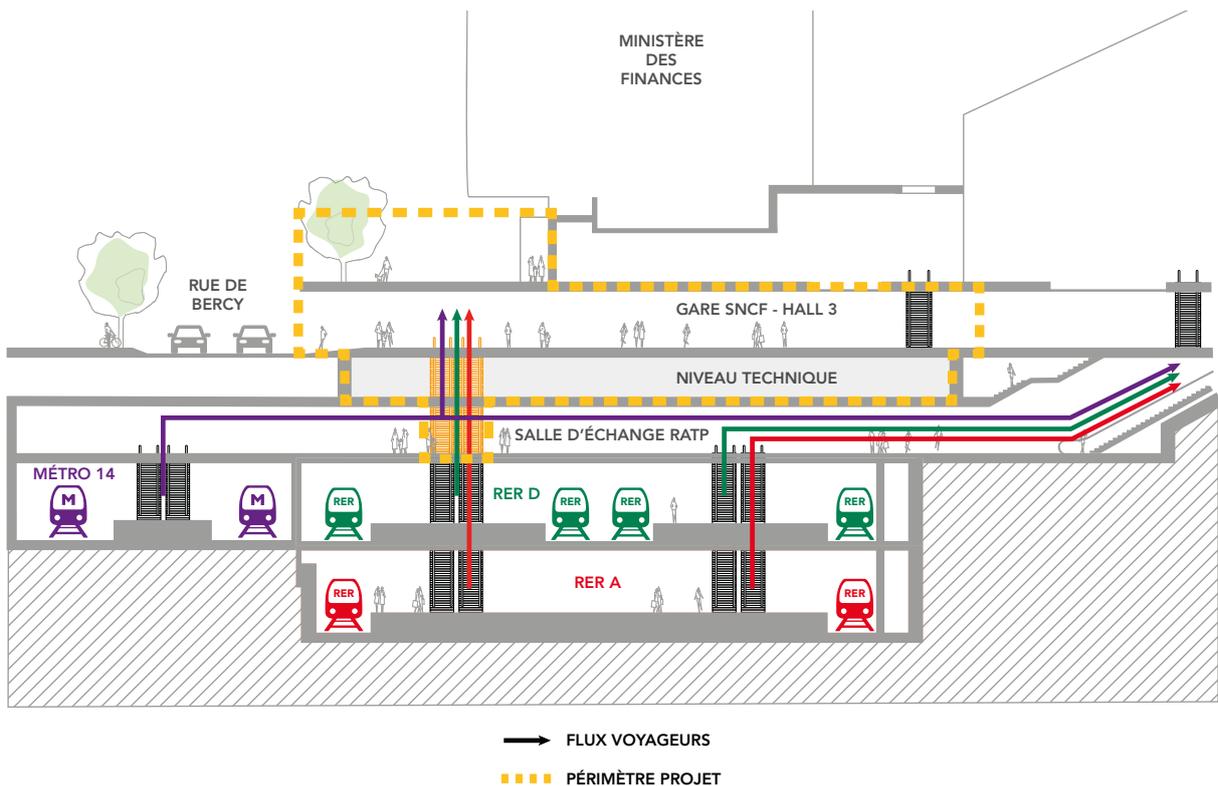


**L'amélioration des connexions** est également au cœur du projet. Deux nouvelles circulations verticales, comprenant des escaliers fixes et mécaniques, seront créées pour relier la gare de surface SNCF à la salle d'échange RATP, point d'entrée des lignes RER et métros. Cela permettra de désaturer la gare souterraine et d'améliorer les flux de voyageurs, en particulier ceux provenant de la ligne 14 du métro.

○ Avant



○ Après



Les arrêts de bus seront maintenus et la liaison avec l'allée de Bercy sera renforcée pour faciliter les déplacements des usagers. De plus, un nouveau Parking Vélos Île-de-France Mobilités sécurisé, d'une capacité d'environ 600 places, sera créé pour encourager l'utilisation du vélo comme moyen de transport.

**L'Allée de Bercy**, située au-dessus de la dalle, sera réaménagée et végétalisée pour en faire une promenade urbaine attractive. Des balcons végétalisés seront aménagés le long de la façade, offrant des vues panoramiques sur le quartier. Le projet prévoit également de diversifier les ambiances paysagères en remodelant le site existant. Des plantes et arbustes d'origine locale mais aussi résistants et persistants seront choisis pour favoriser la biodiversité et créer un îlot de fraîcheur urbain. Cette transformation de l'allée de Bercy permettra de créer un « balcon vert » préservé des flux de circulation.

Le projet de réaménagement de la Gare de Lyon côté rue de Bercy est mené en étroite collaboration avec les **partenaires financiers** que sont l'État, le ministère de l'Économie, des Finances et de la Souveraineté industrielle et numérique, Île-de-France Mobilités et la Région Île-de-France ainsi que les partenaires techniques que sont la Ville de Paris et la RATP.



**POUR PLUS D'INFORMATIONS,  
CONSULTEZ LE DOSSIER  
DE CONCERTATION**

### **3. Déroulement et modalités de la concertation**

## LE CADRE ET LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION

La concertation sur le projet Gare de Lyon côté Seine porté par SNCF Gares & Connexions s'est tenue du **22 mai au 27 juin 2023**. Elle s'inscrit dans le cadre réglementaire du Code de l'Urbanisme, plus spécifiquement l'article L103-2 et suivants. Intervenant pendant la phase de conception amont du projet (phase d'avant-projet), la concertation a permis au maître d'ouvrage de **partager les premières orientations** de son projet avec le public et de **recueillir leurs contributions pour enrichir le projet**.

Ainsi, la concertation avait pour objectifs de :

- Aller au-devant de la diversité des publics touchés par le projet pour impliquer le plus grand nombre de riverains, usagers, salariés, commerçants, etc...
- Apporter une information complète, claire et lisible à l'ensemble des parties prenantes sur l'évolution du projet, partager son ambition et son intégration dans un ensemble plus large de projets connexes
- Identifier les besoins, attentes et propositions du public
- Faire avancer le projet et marquer une étape importante vers sa concrétisation
- Enrichir le projet de l'expertise d'usage des différentes parties prenantes
- Préparer les prochaines étapes d'élaboration du projet, notamment le dépôt du permis de construire et la phase travaux en favorisant le dialogue continu.

## LES MODALITÉS DE CONCERTATION

### Les rencontres et temps d'échanges

Pour répondre à ces objectifs, le maître d'ouvrage a déployé plusieurs moments d'échanges avec le public dans le cadre de la concertation, animés par l'équipe de Res publica :

Type de rencontre	Date & horaires	Lieu	Participation
Rencontres de proximité en gare	23/05/23 de 9h30 à 12h 25/05/23 de 16h à 18h30	Gare de Lyon	56 questionnaires complétés et 430 dépliant distribués
Balade exploratoire suivie d'un atelier collaboratif	07/06/23 de 18h à 21h	Gare de Lyon	8 participants
Réunion publique de synthèse	22/06/23 de 20h à 22h	Espace van Gogh, 62 quai de la Râpée 75012 Paris	35 participants

En dehors du cadre officiel de la concertation, le maître d'ouvrage a également participé à deux réunions de conseil de quartier :

- Le conseil de quartier **Bercy** le 25/05/2023
- Le conseil de quartier **Aligre - Gare de Lyon** le 08/06/2023

## La participation en ligne

Pour recueillir les avis du public le maître d'ouvrage a également favorisé la participation en ligne via :

- Un site Internet [garedelyoncoteSeine.jenparle.net](http://garedelyoncoteSeine.jenparle.net) avec **un questionnaire** et une **balade en ligne participative**.
- **Les réseaux sociaux** avec **un questionnaire** diffusé sur Facebook et Instagram via un système de géolocalisation permettant de cibler les usagers et riverains de la gare de Lyon.

# LE DISPOSITIF D'INFORMATION ET DE COMMUNICATION

En amont et tout au long de la concertation, la priorité a été donnée à **l'information** et à la **mobilisation des publics**, grâce à une diversité de **supports papiers et numériques**.

## Un dossier de concertation

Un dossier de concertation de 24 pages a été conçu pour apporter une information claire, lisible et détaillée au public. Ce dossier décrit les principales composantes du projet et contient des plans, perspectives et chiffres clés. Une centaine d'exemplaires a été diffusée auprès de la mairie du 12<sup>e</sup> arrondissement, au groupe scolaire Paul Verlaine, aux partenaires du projet et lors des rencontres avec le public.



## Un dépliant d'information

Un dépliant 3 volets qui synthétise l'information présentée dans le dossier de concertation a été diffusé plus largement dans le cadre de la concertation.

Une campagne de boîtage a permis de diffuser le dépliant auprès de **12 000 boîtes aux lettres** dans un périmètre resserré autour de la gare pour **inviter les riverains à participer à la concertation**. 500 dépliant ont été distribués pendant les rencontres de proximité, 50 ont été déposés à la mairie du 12<sup>e</sup> arrondissement, 50 ont été diffusés au groupe scolaire Paul Verlaine, une dizaine au Ministère des Finances, une dizaine aux commerces et bureaux de la rue de Bercy et quelques-uns ont été diffusés aux participants de la balade atelier et de la réunion publique.



## Une vidéo informative

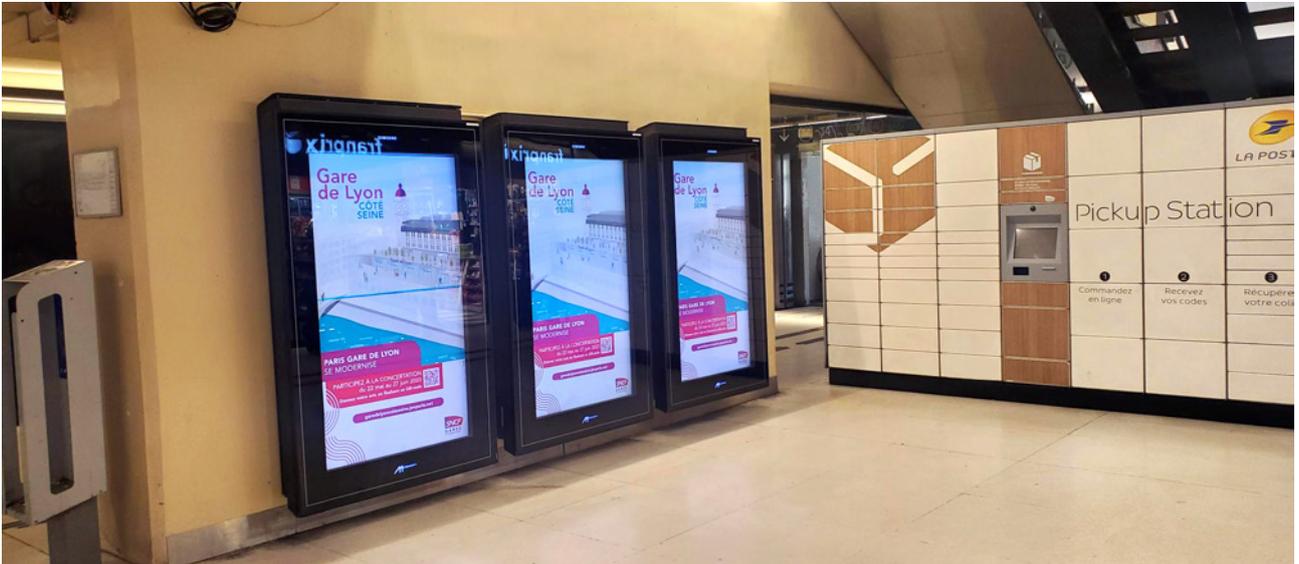
Pour présenter le projet de manière ludique et synthétique, une **vidéo** de 2 minutes a été réalisée et diffusée sur le site Internet de la concertation et via le compte Youtube de SNCF Gares & Connexions<sup>1</sup>.

La vidéo a été diffusée en ouverture des rencontres de la concertation, lors de l'atelier et de la réunion publique.

1 [https://www.youtube.com/watch?v=RuXa8qPE4\\_A](https://www.youtube.com/watch?v=RuXa8qPE4_A)

## L'affiche de la concertation

Une **campagne d'affichage a été menée** à partir du **11 mai 2023** pour annoncer la concertation et mobiliser. Des affiches A3 et A0 (près de 200) ont été posées en gare, sur l'Allée de Bercy et le long de la rue de Bercy, ainsi qu'en mairie du 12<sup>e</sup> arrondissement et dans le groupe scolaire Paul Verlaine. L'affichage numérique en gare Numériflash a également été mobilisé.



## Une exposition

Deux kakémonos, avec une information synthétique sur le projet et le dispositif de concertation, ont été installés en mairie du 12<sup>e</sup> et exposés lors des rencontres en gare, de l'atelier et de la réunion publique.



## Le communiqué de presse

Un communiqué de presse, **diffusé le 01/06/23** aux médias a donné lieu à des articles sur la concertation dans *Le Parisien*, *le Journal du Grand Paris*, et sur le site [Voyages-d-affaires.com](https://www.voyages-d-affaires.com)

## La communication sur les réseaux sociaux

Afin de mobiliser un public plus large, SNCF Gares & Connexions a publié sur son compte **Twitter** pour annoncer la concertation et inviter le public à participer à la réunion publique. SNCF Gares & Connexions a également posté la vidéo informative sur **LinkedIn**.



## Un kit de communication

L'ensemble des outils de communication (le dossier, le dépliant, l'affiche et la vidéo) ont été adressés au format numérique à l'ensemble des partenaires (État, Région Île-de-France, ministère des Finances, RATP, Île-de-France Mobilités, Ville de Paris) et parties prenantes du projet (associations).

Un mail leur a présenté la démarche de concertation et les a incités à partager l'information pour mobiliser les publics.

Un mailing a également été adressé aux structures locales, comme les conseils de quartier, commerçants...

## LE SITE INTERNET DE LA CONCERTATION

Une plateforme participative a été créée pour à la fois informer et faire contribuer le public. Elle a été publiée quinze jours avant l'ouverture de la concertation et était ouverte aux contributions sur la période de la concertation, du 22 mai au 27 juin 2023. Au cours de cette période, **2 027 internautes uniques** ont visité le site pour consulter les documents à disposition et déposer leur avis.



Suivi de la fréquentation du site de la concertation

## Un site informatif

Sous l'onglet « **s'informer** », les visiteurs du site ont pu trouver une **page de présentation du projet** ainsi que toute la **documentation sur le projet et la concertation** :

- le dossier de concertation, l'affiche, le dépliant
- la décision d'ouverture de la concertation de SNCF Gares & Connexions,
- le schéma de principe du pôle Gare de Lyon d'Île-de-France Mobilités
- les présentations et comptes-rendus de l'atelier et de la réunion publique.

The screenshot shows the 'S'informer' section of the SNCF website. The header includes the SNCF logo, a search bar, and a 'Participer' button. The main content area features a purple navigation bar with links to 'Page d'accueil', 'Découvrez le projet', and 'La documentation du projet'. Below this, a large white box displays 'Les chiffres clés' for the 'Gare de Lyon côté Seine' project. The statistics are: 64 millions € (Coût global du projet), 8 200 m<sup>2</sup> (de nouvelles surfaces investies sous la dalle), 20 400 m<sup>2</sup> (Surface du projet), 600 places (de stationnement vélo sécurisées), 2 nouvelles circulations verticales, and 6 700 m<sup>2</sup> (de locaux d'exploitation réaménagés). Below the statistics, a section titled 'Le programme se décompose de la façon suivante :' lists two bullet points: 'La modernisation de la façade côté Seine pour une gare plus lisible et plus accueillante.' and 'La création d'un nouvel escalier fixe et d'un escalator'. An image of the modernized station facade is shown at the bottom right.

## Un site participatif

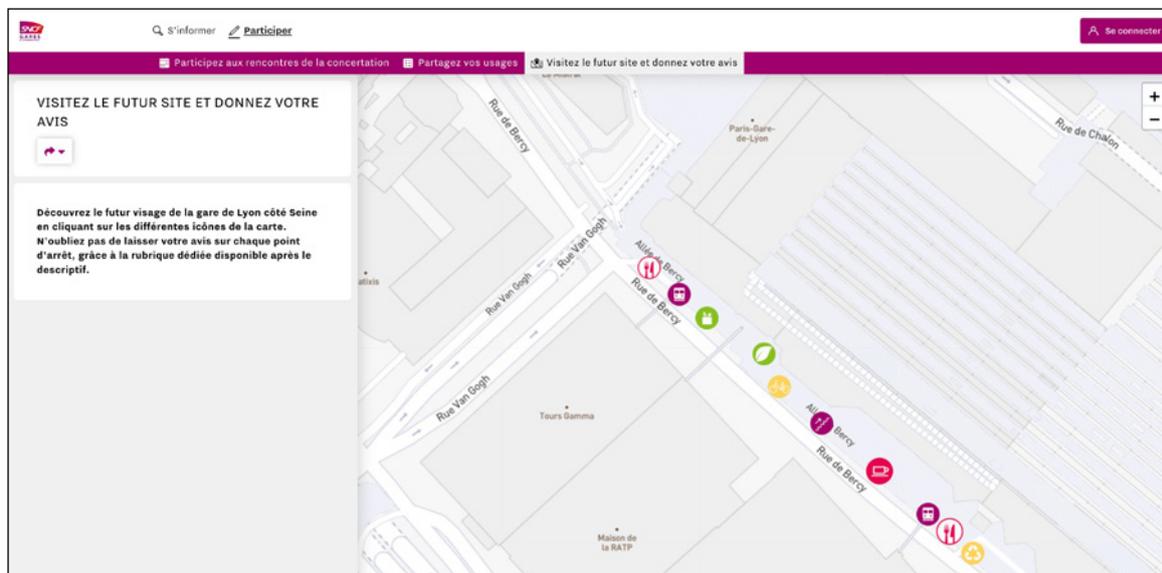
Sous l'onglet « **participer** », les internautes pouvaient trouver un **descriptif détaillé de chaque rencontre** de la concertation et s'inscrire à la balade-atelier.

Un **questionnaire** (cf. annexe) a permis aux répondants de partager leurs usages et d'apporter leur avis sur le projet, notamment en identifiant des enjeux prioritaires. Pendant sa période d'ouverture, le questionnaire a recueilli **207 réponses**.

The screenshot shows the 'Participer' section of the SNCF website. The header includes the SNCF logo, a search bar, and a 'Participer' button. The main content area features a purple navigation bar with links to 'Participez aux rencontres de la concertation', 'Partagez vos usages', and 'Visitez le futur site et donnez votre avis'. Below this, a large purple box titled 'PARTICIPEZ AUX RENCONTRES' lists three events: 2 rencontres en gare (23 et 25 mai 2023, Gare de Lyon, rue de Bercy), 1 balade exploratoire dans la gare, suivie d'un atelier collaboratif (7 juin 2023, Gare de Lyon, allée de Bercy, Galerie Gamma), and 1 réunion publique de synthèse (22 juin 2023 à 20h, 62 quai de la rapée, 75012 Paris, Espace Van Gogh). Each event is accompanied by a small image.

Enfin, une **balade participative virtuelle** a permis aux internautes de découvrir le projet en détail en cliquant sur des arrêts prédéfinis (voir l'image ci-dessous). Chaque arrêt de la balade présentait l'existant et la projection futur du site tel que le prévoit le projet. Les internautes ont pu déposer leur avis sur chaque point de la visite virtuelle.

**155 contributions** ont été déposées sur la balade pendant la concertation et publiées sous chaque point au fil de l'eau. Le point d'arrêt de la balade qui a suscité le plus de commentaires est **l'offre de restauration**.



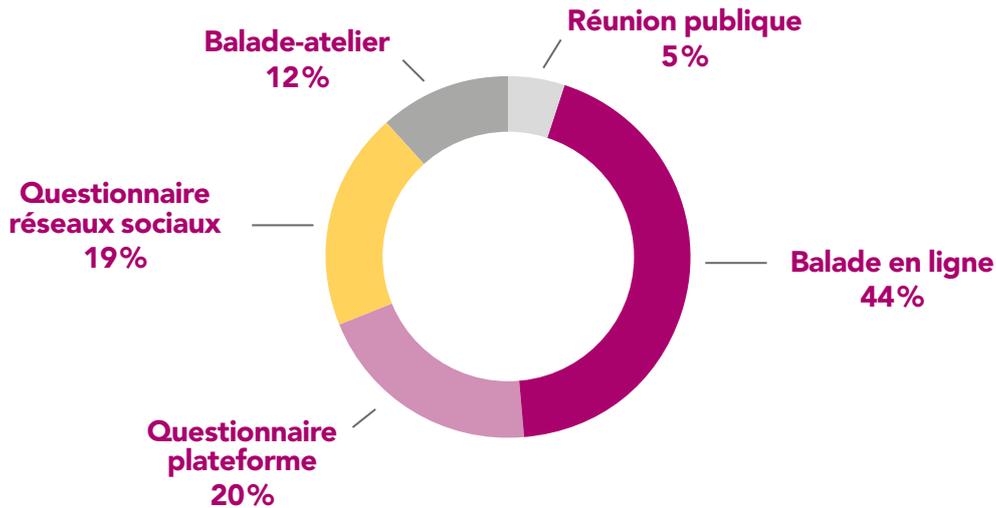
## Un questionnaire en ligne sur les réseaux sociaux

Afin de capter un public plus diffus d'utilisateurs du quartier et de la gare mais qui ne feront pas la démarche d'aller sur le site Internet de la concertation. SNCF Gares & Connexions a souhaité diversifier les méthodes pour recueillir les avis sur le projet et la concertation. Ainsi, un questionnaire enrichi avec des questions complémentaires a été publié sur les réseaux sociaux. Le questionnaire a mobilisé 278 répondants.

## L'ANALYSE QUANTITATIVE DES CONTRIBUTIONS

Au total, **342 contributions** ont été déposées au cours de la concertation. Chaque intervention (prise de parole en atelier ou réunion publique, commentaire sur le questionnaire ou la balade) a été comptabilisée comme une contribution à part entière.

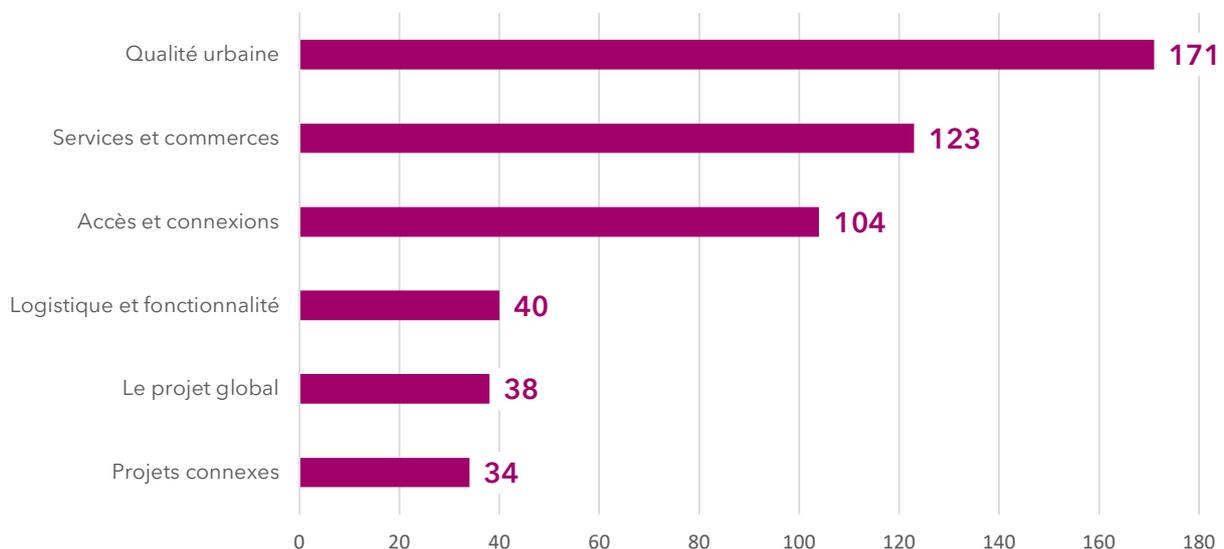
Les contributions émanent principalement de la **balade participative virtuelle**, suivie des questionnaires.



En plus de ces contributions, deux documents ont été transmis au maître d'ouvrage après la clôture de la concertation :

- Une contribution de Paris en Selles qui porte sur le Parking Vélos, notamment le dimensionnement, son accès et sa conception (voir Annexes page 78) ;
- Un participant à la réunion publique, par ailleurs secrétaire de l'association SaDur des usagers du RER D, a partagé son expertise d'usage sur le cheminement entre les Gares de Lyon et d'Austerlitz et les enjeux de signalétique, ainsi que les problématiques liées à la régulation des bus rue de Bercy (voir Annexes 2, page 69).

Sur l'ensemble des contributions, **6 grandes thématiques** se dégagent (voir histogramme ci-après). La thématique la plus souvent évoquée concerne la **qualité urbaine**, suivie par les **services et commerces**.

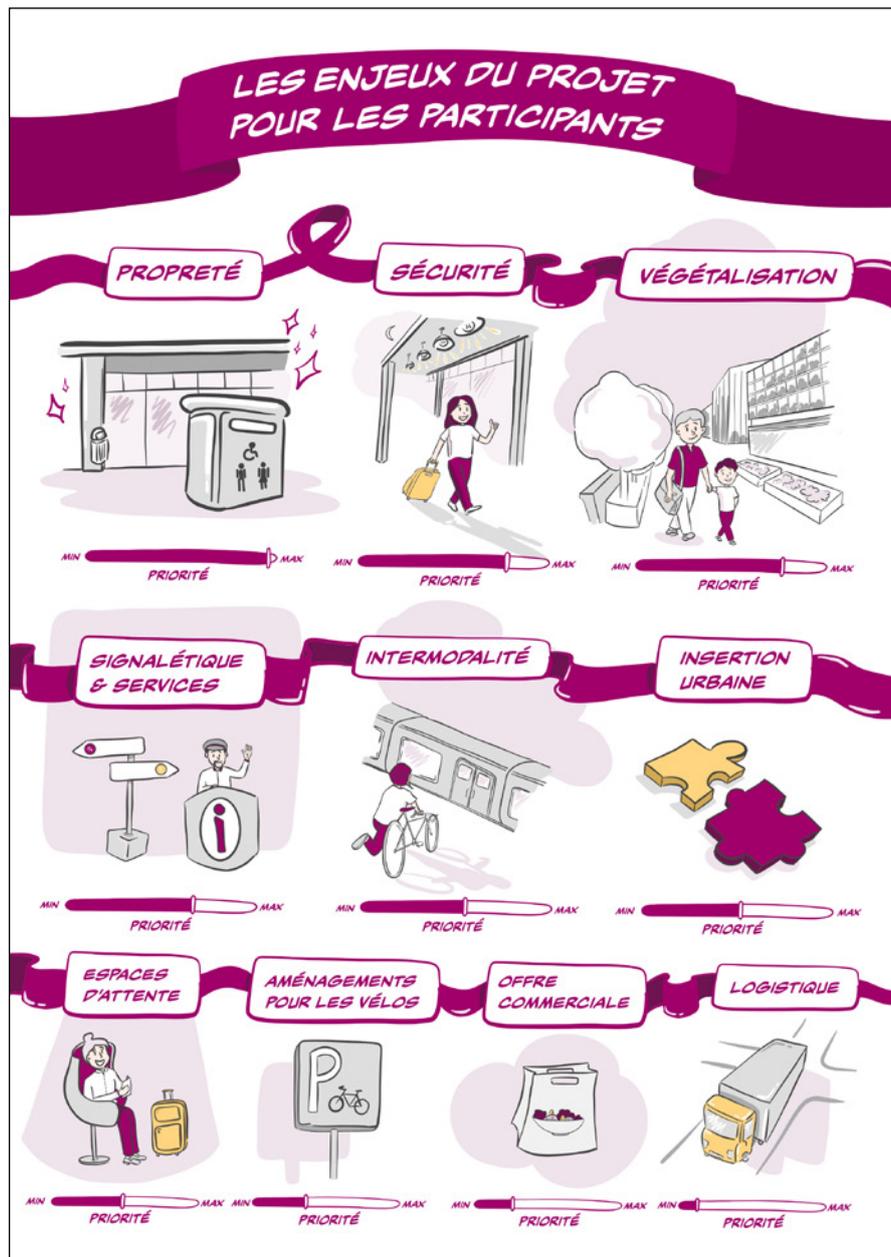


## Les questionnaires

Deux questionnaires diffusés pendant la période de concertation ont permis **de recueillir des contributions de différents publics**. Un questionnaire sur la plateforme de la concertation a interrogé les répondants sur leurs usages du côté Seine de la Gare de Lyon et recueilli leurs enjeux prioritaires et attentes sur le projet.

Afin de toucher un public élargi, un questionnaire similaire a été diffusé via les **réseaux sociaux**. Ce questionnaire a posé quelques questions complémentaires, notamment sur l'offre des commerces et les services.

Parmi les enjeux pré-identifiés du questionnaire, la **propreté** est l'enjeu perçu comme le plus prioritaire pour les répondants des deux questionnaires, suivie par la **sécurité** et la **végétalisation** quand on considère l'ensemble des répondants aux questionnaires.



Le questionnaire sur les réseaux sociaux a permis d'entendre les répondants sur leurs attentes en matière de nouveaux services et commerces.

Parmi les exemples d'offre de restauration et de commerces présentés, les répondants ont privilégié la **brasserie** ou le restaurant de type **bouillon parisien** aux prix moyens et la **supérette**. En matière de services, les répondants attendent en priorité des **toilettes publiques**, un **office de tourisme** ou **espace pour orienter les voyageurs** et un **service médical**. Enfin, les répondants préfèrent un parking vélos fermé et accessible avec un pass pour plus de sécurité.

## 4. Les avis thématiques

**La partie suivante présente la synthèse thématique de l'ensemble des avis partagés lors de la concertation, ainsi que les réponses apportées par la maîtrise d'ouvrage et ses partenaires. Les sections thématiques sont présentées selon l'ordre d'occurrence des contributions.**

## **LA QUALITÉ URBAINE** **DU FUTUR SITE**

En premier lieu, c'est la qualité urbaine du futur site qui apparaît comme un enjeu prioritaire pour les participants. Gare de Lyon côté Seine devrait selon eux offrir un espace plus salubre, apaisé et sécurisé, mais aussi un endroit végétalisé et attractif.

### **Des attentes fortes pour améliorer la salubrité du site**

#### **🕒 L'insalubrité du site aujourd'hui**

Les participants ont largement commenté les enjeux de salubrité du site actuel. Ils déplorent les odeurs d'urine et les mésusages de l'espace sous dalle, un lieu jugé comme peu entretenu. Certains constatent également la présence de rats la nuit.

Les participants relèvent que le côté Seine de la Gare de Lyon et l'Allée de Bercy servent aujourd'hui d'urinoir et que les nuisances olfactives sont insupportables pour les usagers et les riverains. Selon eux, cet état de fait constitue un effet « repoussoir », et constitue une « honte » vis-à-vis des touristes qui viennent visiter Paris et passent par la Gare de Lyon côté Seine.

#### **🕒 Demandes et craintes pour demain**

Cette analyse de la situation actuelle nécessite selon les participants une action immédiate de la part du maître d'ouvrage, sans attendre la finalisation du projet en 2028. Dans l'immédiat, ils proposent de renforcer le nettoyage et d'ajouter des toilettes pour éviter que les espaces servent de toilettes à ciel ouvert.

Quelques inquiétudes surviennent quant à la capacité du maître d'ouvrage à améliorer la salubrité du site et à en maintenir la propreté. Certains craignent notamment que la végétalisation incitera les personnes à uriner davantage sur l'Allée de Bercy et demandent des assurances de la part de SNCF Gares & Connexions sur le maintien de la propreté de ces espaces.

### **RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE**

#### **Dans le cadre du projet**

- L'enjeu de salubrité de ce côté Seine de la gare est souvent remonté par les usagers. Le projet a pour objectif de rendre ce côté de la gare plus propre et agréable. Ces espaces aujourd'hui délaissés, qui subissent des mésusages, seront réinvestis par de nouveaux services, commerces, restaurants et une zone logistique fermée, qui amélioreront de fait la salubrité du site.
- Quant à la végétalisation, le maître d'ouvrage sera vigilant à son maintien en état, notamment grâce au nettoyage régulier et à la surveillance des agents de sécurité de la gare dans les espaces de l'allée de Bercy appartenant à SNCF Gares&Connexions.

#### **À conduire dès maintenant**

- Le prestataire chargé de la propreté de la gare renforcera le nettoyage des espaces situés sous la dalle dès cet été. Il est prévu d'ajouter un espace toilettes à la gare d'ici 2024, dans la galerie Diderot.

## Améliorer la sécurité du site

### 🕒 *Sentiment d'insécurité actuel et enjeux pour le projet*

Le deuxième enjeu le plus important qui ressort des contributions est la sécurité côté Seine. Les participants expriment leur sentiment d'insécurité actuel quand ils empruntent la rue de Bercy. Certains perçoivent le côté Seine de la Gare de Lyon comme un lieu « dangereux », « malfamé ». Ce sentiment est renforcé chez les femmes, notamment la nuit quand elles sont seules.

Le sentiment d'insécurité est largement dû au manque de luminosité du site et aux mésusages des espaces. Les participants se sentent notamment en insécurité à proximité du tunnel Rambouillet, lié à la présence de personnes sans-abris.

Les participants demandent au maître d'ouvrage d'améliorer la sécurité du site. Ils souhaitent savoir comment SNCF Gares & Connexions assurera la sécurité du nouveau Parking Vélos Île-de-France Mobilités, des espaces d'attente et de la supérette. Certains proposent un renforcement de la présence policière et d'autres l'installation de caméras de sécurité.

Des parents d'élèves du groupe scolaire Paul Verlaine rappellent l'importance de la sécurité des enfants. Beaucoup d'enfants traversent en effet la gare via le hall 3 afin de rejoindre l'école depuis la place Henri-Frenay.

### 🕒 *Éclairage des espaces*

L'éclairage des espaces est identifié comme une piste prioritaire pour améliorer la sécurité du site. Les participants demandent un éclairage continu tout le long de la gare pour éviter les recoins sombres. Toutefois, certains identifient la pollution lumineuse comme un point de vigilance.

## RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

### *Sentiment d'insécurité*

#### — Dans le cadre du projet

- Un sentiment d'insécurité sur le côté Seine de la gare est souvent remonté par les usagers. Le projet viendra occuper les espaces sous-dalle qui sont aujourd'hui sombres et faits de recoins, ce qui empêchera de fait les mésusages et animera le quartier.
- La future zone logistique sera sécurisée par des grilles afin d'empêcher l'accès au public à cet espace sous dalle.
- Le Parking Vélos sera fermé et sécurisé par des caméras de vidéosurveillance, ainsi que par la présence d'un agent d'accueil une partie de la journée, tel que le prévoit Île-de-France Mobilités en tant que financeur.

#### — À conduire dès maintenant

- La sécurité est une préoccupation permanente pour SNCF Gares et Connexions, ce qui fait que toutes les entrées de la gare sont vidéosurveillées. Par ailleurs, concernant les personnes en situation d'errance, un référent sociétal au sein de la gare est chargé de les orienter vers des dispositifs existants ou des associations.

### *Éclairage des espaces*

#### — Dans le cadre du projet

- Les nouveaux espaces sous la dalle seront éclairés grâce à des lampes LED. Le Hall 3 bénéficiera d'un nouvel apport en lumière du jour grâce au dégagement de son entrée.

#### — À conduire dès maintenant

- Les lumières existantes sous la dalle qui sont partiellement hors service vont être remplacées et renforcées dans le courant de l'été 2023.

## Des attentes importantes sur la végétalisation de l'Allée de Bercy

### ⊙ Une végétalisation plébiscitée

La végétalisation est accueillie très favorablement par les participants qui se réjouissent que cet espace soit rendu plus accessible et agréable. Ils espèrent que la végétalisation permettra de compenser l'aspect très minéral du quartier et de l'allée elle-même.

L'opportunité de la végétalisation est questionnée à seulement quelques reprises, par des participants.

### ⊙ Typologie de végétalisation

Les participants attendent une végétalisation conséquente, qui pourra apporter de l'ombre et de la fraîcheur aux usagers. Pour créer une véritable promenade plantée, ils proposent des plantations en pleine terre plutôt que dans des pots. En outre, certains proposent d'enherber le sol de l'Allée de Bercy pour apporter davantage de fraîcheur.

Afin de profiter de la végétalisation toute l'année, les participants demandent au maître d'ouvrage de planter des espèces colorées qui gardent leur feuillage même en hiver. Ils se préoccupent également de la pérennité de la végétalisation et proposent de planter des espèces résistantes au changement climatique.

### ⊙ Usages et végétalisation

Les participants apprécient que la végétalisation conduise à de nouveaux usages de l'Allée de Bercy. Entre autres, ils citent l'utilisation de l'allée par les élèves du groupe scolaire Paul Verlaine. Ils demandent un équilibre entre la végétalisation et les autres usages, notamment les piétons, les vélos et les personnes à mobilité réduite.

Certains participants craignent les mésusages des espaces végétalisés sur l'Allée de Bercy et demandent au maître d'ouvrage de trouver des solutions pour les éviter.

### ⊙ Propositions d'étendre la végétalisation

Convaincus de l'utilité de la végétalisation, les participants proposent de végétaliser les espaces adjacents à l'Allée de Bercy, notamment la balustrade et la façade de l'Hôtel Mercure.

Certains proposent de végétaliser la Place Henri Frenay pour créer une continuité végétale depuis le Parc de Bercy, jusqu'au Jardin de Reuilly en passant par la rue Roland Barthes et la coulée verte.

## RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

### Une végétalisation plébiscitée

- Le projet a pour objectif de maximiser la végétalisation dans la mesure du possible pour apporter de la fraîcheur, rendre les espaces plus agréables et favoriser la biodiversité.

### Typologie de végétalisation

- L'adaptation au changement climatique sera bien évidemment prise en compte dans le programme de végétalisation. Le maître d'ouvrage essaiera de panacher le choix des végétaux en favorisant des essences pérennes toute l'année.
- L'enherbement du sol de l'Allée de Bercy est une possibilité à étudier, en veillant toutefois à préserver les bonnes conditions de l'accès aux pompiers qui doit être maintenu pour les bureaux du Ministère.
- Des espaces plantés à même le sol sur la dalle de l'allée de Bercy sont bien prévus.

### Propositions d'étendre la végétalisation

- Le maître d'ouvrage propose le remplacement du garde-corps en béton par une balustrade plus légère afin de réduire le poids de l'allée et ainsi apporter une épaisseur de terre plus conséquente. Cela permettra une végétation plus dense et plus haute.
- La façade de l'Hôtel Mercure se trouve sur le foncier de SNCF, mais fait l'objet d'une autorisation d'occupation temporaire (AOT) au bénéfice de l'hôtel. Le maître d'ouvrage fera part de cette suggestion à l'occupant, mais avertit néanmoins sur le fait que la végétalisation verticale nécessite un système d'irrigation très consommateur d'eau et des installations avec un impact carbone à prendre en considération. Peu de végétaux sont, de plus, adaptés à se développer sur des façades. Le risque pour l'entretien et les désordres de façade sont également non négligeables. Les autres espaces proposés se trouvent en dehors du cadre du projet.

## Des propositions pour l'aménagement de l'Allée de Bercy

### 🕒 Un réaménagement opportun

Le réaménagement de l'Allée de Bercy est apprécié et perçu comme une opportunité pour créer des espaces de promenade et d'attente en gare agréables et utiles. Quelques questions surviennent sur la présence de voitures sur l'allée pour savoir si ces places de stationnement seront conservées. Les participants à la concertation demandent également si les pavés de l'allée seront rénovés et si les places de parking vélos existantes seront conservées.

### 🕒 Des espaces confortables

Les participants proposent des aménagements pour rendre l'Allée de Bercy plus confortable et fonctionnelle. Certains demandent la suppression de la balustrade en béton et l'élimination de l'espace entre la balustrade et les bacs de végétation qui est aujourd'hui propice aux déchets égarés. Pour apporter davantage de fraîcheur, d'autres participants demandent au maître d'ouvrage de changer le revêtement de l'allée en favorisant des matériaux comme le bois et en évitant le béton à tout prix.

Quant aux espaces d'attente, les participants proposent de les abriter pour protéger les voyageurs de la pluie et de la chaleur. Pour limiter les nuisances olfactives, ils demandent d'éloigner la zone fumeur des assises. Enfin, plusieurs participants proposent d'ajouter des équipements sportifs ou des jeux pour enfants.

## RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

### *Un réaménagement opportun*

- Le maître d'ouvrage souhaite créer une véritable promenade verte sur l'Allée de Bercy. Les places de stationnement sont réservées aux véhicules de la douane, de la police et de la sûreté ferroviaire.
- Pour éviter des infiltrations d'eau au niveau inférieur, l'étanchéité de l'Allée de Bercy doit être refaite. Dans une optique de sobriété, d'économie de ressource et de réemploi, les pavés en granit seront nettoyés et repositionnés.
- Les places pour les vélos sur l'Allée de Bercy seront conservées et leur nombre augmenté d'une vingtaine de places en plus.

### *Des espaces confortables*

- Des pergolas pour abriter du soleil sont à l'étude dans le projet, ou bien des espaces ombragés par de la végétation d'envergure. Les aménagements sur l'Allée de Bercy sont contraints par la nécessité de préserver la voie pompiers sur l'Allée de Bercy. Ainsi, il n'est pas possible de prévoir l'aménagement de jeux pour enfants ou d'installations sportives.

## Des demandes ponctuelles

### ⊙ *L'aspect visuel et l'efficacité énergétique de la façade*

Les participants formulent le souhait d'une gare embellie. Pour y arriver, certains proposent d'éclairer les espaces et de supprimer les parties bétonnées de la façade. Ils s'interrogent également sur l'efficacité énergétique de la façade.

### ⊙ *Les passerelles à proximité*

Quelques participants s'interrogent sur le maintien des passerelles, notamment celle de la galerie Gamma.

## RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

- Même s'il n'est pas prévu de démolir les poteaux bétonnés de la façade, le projet permettra de nettoyer et mieux éclairer ces éléments en béton pour les rendre plus esthétiques.
- Le projet est soumis à une labélisation « Bâtiment Durable Francilien » portée par l'État et la Région Île-de-France, qui prendra en compte l'efficacité énergétique.
- La passerelle en face de la Galerie Diderot appartient à GECINA, qui porte son propre projet de modernisation. L'autre passerelle est une sortie de secours pour la Maison de la RATP et la troisième passerelle est propriété du ministère des Finances et de la Ville de Paris. Les trois passerelles sont en dehors du périmètre du projet, mais des échanges avec chaque interlocuteur seront menés afin d'assurer une cohérence d'ensemble.

# AMÉLIORATION DES ACCÈS ET INTERMODALITÉ

L'amélioration des accès ressort comme un enjeu prioritaire pour les usagers du site. Ces derniers estiment que la signalisation actuelle est défailante, et ne permet pas de bien orienter les voyageurs. Aussi, ils apportent des propositions pour améliorer la signalétique, dans et autour de la zone. Ils questionnent également la diversité des flux de circulation (piéton, vélo) et recommandent un meilleur partage des usages. Enfin, plusieurs insistent sur la nécessité d'intégrer au projet les enjeux d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.

## Des attentes fortes sur l'amélioration de la signalétique et la lisibilité des accès

### 🕒 *L'illisibilité de la signalétique actuelle*

L'ensemble des participants constate le manque de lisibilité actuelle du côté Seine de la Gare de Lyon. Le manque de signalisation claire à l'intérieur et aux abords de la gare ainsi que l'obscurité des entrées de gare sont les principales raisons invoquées par les participants pour expliquer cette illisibilité.

Les participants notent que cette défailance de signalétique impacte plus fortement les touristes mais également les habitants et que cela perturbe les flux de circulation piétonne. Plusieurs riverains expliquent qu'en raison du manque de signalétique, ils ne connaissaient pas l'Allée de Bercy. Compte tenu de la situation dégradée, les participants demandent que des actions pour améliorer la lisibilité de la signalétique soient entreprises dès à présent.

### 🕒 *Des propositions d'amélioration de la signalétique*

La majeure partie des participants souhaite la mise en place d'une signalétique claire ainsi que des accès dégagés et éclairés. Cette signalétique devra mieux indiquer les entrées de gare, clairement signaler l'entrée du Parking Vélos Île-de-France Mobilités depuis la piste cyclable, indiquer la ressource, bien orienter les voyageurs vers les différents halls de la gare et les différents moyens de transport. Cette signalétique pourrait également indiquer le temps de trajet vers les différents halls de la gare et les autres gares aux alentours. Pour améliorer l'accessibilité, les participants demandent également une meilleure visibilité des ascenseurs qu'ils estiment sous-utilisés aujourd'hui.

Plusieurs participants proposent d'installer une signalétique au-delà des limites du périmètre de projet, notamment le long du cheminement vers la Gare d'Austerlitz, la Gare de Bercy, et la gare routière de Bercy afin d'améliorer la visibilité au-delà de la rue de Bercy et de faciliter les parcours vers cette zone.

### 🕒 *Entrées de gare*

La modernisation des entrées de gare au niveau de la Galerie Diderot et du Hall 3 sont très attendues. Le constat est que ces entrées sont aujourd'hui étroites, sales et peu accueillantes. Les participants proposent d'ajouter de la signalétique et de mieux éclairer les entrées. Certains souhaitent végétaliser les entrées pour les rendre plus accueillantes.

## RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

### Dans le cadre du projet

- La signalétique (panneaux d'orientation voyageurs) est un enjeu prioritaire du projet. En avançant la façade vers la rue et en la rendant plus visible, le projet permettra aux voyageurs de mieux repérer les entrées de gare et l'accès à la salle d'échanges de la RATP (accès au métro et RER).
- À l'échelle du projet dans son ensemble, SNCF Gares & Connexions prévoit d'harmoniser la signalétique existante et d'ajouter des points de repères pour mieux indiquer les accès, les services et les commerces de la gare. Les entrées seront éclairées et rendues plus accueillantes pour les voyageurs.
- Au-delà du périmètre du projet, une réflexion pourra être engagée avec la Ville de Paris pour améliorer les connexions aux autres pôles gares. Une balade atelier sera organisée avec Île-de-France Mobilités et la Ville de Paris en 2024 pour réfléchir aux cheminements et à la signalétique nécessaire pour fluidifier les parcours entre ces trois gares de l'est parisien.

### À conduire dès maintenant

- Des études sont en cours sur la lisibilité de la signalétique à l'intérieur de la gare pour l'améliorer avant la tenue des Jeux Olympiques en 2024.
- L'entrée du hall 3 fera l'objet d'un relooking au premier semestre du hall 3, afin de mieux marquer cette entrée depuis la rue, rendre l'espace plus chaleureux et renforcer la signalétique.

## Des attentes pour le confort des cheminements piétons et vélos autour de la gare

### 🕒 Sécuriser la circulation piétonne à proximité du groupe scolaire Verlaine

De nombreux participants identifient la fluidité et la sécurité de la circulation piétonne comme un enjeu prioritaire. Ils constatent que les espaces autour du côté Seine de la gare sont aujourd'hui congestionnés, notamment le matin quand les flux d'élèves et de parents d'élèves du groupe scolaire Paul Verlaine se mélangent avec les flux des voyageurs pendulaires. Quelques-uns craignent que les nouveaux aménagements exacerbent cette congestion.

Les participants demandent la création d'espaces piétons sécurisés et accueillants autour de la gare, notamment à proximité du groupe scolaire Paul Verlaine.

### 🕒 Améliorer le partage des espaces piéton / cycle / véhicule moteur

Certains participants expriment des inquiétudes sur le partage des espaces entre les piétons, les vélos et les véhicules à moteur. Ces contributions concernent principalement l'accès à l'Allée de Bercy depuis le parvis de la gare (à proximité de l'Hôtel Mercure). Du projet, les participants attendent une réflexion autour des cheminements pour clarifier l'usage des espaces et améliorer le partage.

### 🕒 Élargir la réflexion aux liaisons piétonnes au-delà du périmètre du projet

Certains participants, satisfaits des aménagements pour conforter les cheminements piétons dans le cadre du projet (végétalisation des espaces, amélioration de la signalétique...), demandent au maître d'ouvrage de conforter le cheminement entre la Gare d'Austerlitz et la Gare de Lyon.

Un participant à la réunion publique, par ailleurs secrétaire de **l'association SaDur des usagers du RER D**, a partagé son expertise d'usage sur le cheminement entre les Gares de Lyon et d'Austerlitz et les enjeux de signalétique, ainsi que les problématiques liées à la régulation des bus rue de Bercy.

## RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

### Circulation piétonne

- La fluidité des flux de piétons fait partie des réflexions autour du réaménagement des espaces sous la dalle. L'amélioration de la signalétique permettra aux voyageurs de mieux se repérer dans les espaces et par conséquent limitera la congestion.
- Le nouvel accès à la salle d'échanges qui donne directement sur la ligne de métro 14 améliorera les flux également en évitant aux voyageurs de cette ligne de traverser la salle d'échange RATP.

### Partage des espaces sur l'Allée de Bercy

- Des réflexions sont en cours sur les cheminements depuis le parvis pour équilibrer les flux, en intégrant les différentes contraintes existantes : l'intégration de la station de reprise taxis et de la dépose-minute, l'accès pompier, l'accès des autocars à l'hôtel Mercure, ainsi qu'un accès pour les livraisons de la gare.

### Cheminements piétons au-delà du périmètre du projet

- Le cheminement piétons le long de la rue de Bercy fera l'objet d'un projet d'élargissement et de rehaussement par la Ville de Paris. Les deux projets sont coordonnés à travers des échanges étroits entre SNCF Gares&Connexions et la Ville de Paris.
- Le cheminement entre la Gare de Lyon et la Gare d'Austerlitz se trouve en dehors du foncier du maître d'ouvrage. Cette idée pourrait être intégrée dans la réflexion autour du Tripôle (Gares de Lyon, Austerlitz et Bercy) avec la Ville de Paris et Île-de-France Mobilités.

## Améliorer l'accessibilité

Des questionnements sur l'accessibilité de la gare pour les personnes à mobilité réduite sont exprimés. Les participants demandent s'il existe des ascenseurs sur le côté Seine de la gare et souhaitent les rendre plus visibles.

La création d'un nouvel escalier est largement plébiscitée et jugée nécessaire pour conserver l'accès à l'Allée de Bercy. Toutefois, l'ajout d'un escalier mécanique, pour les voyageurs avec des valises, est majoritairement demandé. Les participants demandent que cet escalier mécanique fonctionne 24h/24.

Certains participants demandent des précisions sur la localisation exacte des nouveaux escaliers prévus dans le cadre du projet, notamment ceux qui conduiront à la salle d'échanges RATP.

D'autres proposent que la gare mette à disposition des fauteuils roulants gratuitement pour faciliter les déplacements en gare.

Pour que toutes et tous puissent profiter de la nouvelle végétalisation, les participants demandent au maître d'ouvrage de rendre l'Allée de Bercy plus accessible.

Certains participants trouvent que le projet n'est pas assez ambitieux en matière d'accessibilité et incitent le maître d'ouvrage à être plus proactif sur ce sujet. Pour un projet de cette ampleur, ils jugent nécessaire l'ajout de nouveaux ascenseurs et d'escaliers mécaniques.

## RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

### L'accessibilité

- Le projet répondra à toutes les normes d'accessibilité et augmentera la visibilité des trois ascenseurs existants qui connectent la gare, le niveau rue à la salle d'échange RATP. Ainsi, ils seront rendus beaucoup plus accessibles et visibles, surtout à partir du Hall 3.
- Pour des raisons techniques, il n'est pas possible de positionner un escalator à la sortie de la Galerie Diderot du fait du positionnement d'artères Haute Tension dans cette zone et de contraintes de flux voyageurs dans la salle d'échange RATP.
- À noter que deux escalators supplémentaires seront créés par le projet, permettant ainsi d'améliorer le confort de circulation des voyageurs. Ils fonctionneront sur les horaires d'ouverture de la gare.

## Faciliter l'intermodalité

### 🕒 Implantation des arrêts de bus

Les participants demandent de nombreuses précisions concernant l'impact du projet sur la desserte bus. Plusieurs souhaitent disposer de plus d'informations concernant les modalités de la régulation des bus. D'autres posent des questions sur le report éventuel du terminus de la ligne 77.

Certains craignent que la régulation des bus reportée en aval de la rue de Bercy ne perturbe le trafic routier et n'augmente encore la congestion routière de la rue de Rambouillet.

### 🕒 Accès à la salle d'échange

Certains participants souhaitent comprendre les modalités d'accès à la salle d'échanges RATP (RER, métro). Ils proposent d'ajouter des accès directs pour faciliter l'intermodalité.

### 🕒 Faciliter l'accès au Parking Vélos et aux places de stationnement allée de Bercy

Plusieurs participants expriment leur préoccupation quant à l'accès au Parking Vélos Île-de-France Mobilités. Ils suggèrent d'installer une signalétique claire aux abords de la gare pour facilement identifier sa présence.

## RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

### Report de la zone de régulation des bus

- L'intermodalité ne sera pas affectée par le projet au contraire, car la desserte bus sera maintenue. Aucun arrêt de bus ne sera supprimé. La zone de régulation des bus - espace où les conducteurs stationnent leurs véhicules durant leur pause ou changement de conducteurs - sera en revanche déplacée (sauf pour la ligne 77 : le bus venant de l'est, l'emplacement du terminus ne peut pas être modifié), ce qui allégera l'encombrement devant la façade de la gare côté Seine. La régulation des bus se fera alors rue de Bercy devant le ministère des Finances.
- Les points d'arrêts des bus seront positionnés entre l'entrée galerie Diderot et l'entrée hall 3 de la gare SNCF. Ils permettront aux voyageurs d'accéder rapidement à la gare SNCF et à la salle d'échange RATP.
- Concernant les Noctiliens, les itinéraires ne seront pas modifiés.

### Accès à la salle d'échanges

- Le projet côté Seine offrira aux voyageurs deux nouveaux accès à la salle d'échange RATP. Ils permettront de rejoindre directement la rue de Bercy au métro 14. Le premier accès, constitué d'un large escalier fixe, sera situé à la sortie de la galerie Diderot (entrée de gare rue de Bercy à proximité de la rue Van Gogh). Le 2<sup>e</sup> accès, constitué de deux escaliers mécaniques, sera situé entre les deux entrées actuels de la gare rue de Bercy.

### Accès au Parking Vélos rue de Bercy et aux places de stationnement vélo allée de Bercy

- Le Parking Vélos sera situé au niveau de la rue, permettant un accès facile pour les cyclistes. L'interface avec la voirie sera étudiée en coordination avec la Ville de Paris afin de limiter les points de blocage piéton/vélo/bus. Un passage sera étudié avec la Ville de Paris pour relier la piste cyclable rue de Bercy à l'entrée du Parking Vélos.
- L'accès cycliste à l'allée de Bercy par le parvis sera amélioré.
- Île-de-France Mobilités prévoit de positionner une bulle d'accueil dans le Parking Vélos afin de sécuriser d'avantage le lieu et orienter les utilisateurs par un agent d'accueil.

# SERVICES ET COMMERCES

Le projet s'accompagne d'un programme d'implantation de nouveaux services, restaurants et commerces à destination des usagers et riverains du côté Seine de la Gare de Lyon. Le public se montre soucieux de la qualité et la diversification de l'offre de restauration et de commerces mais également attentif aux nouveaux services apportés, notamment le Parking Vélos Île-de-France Mobilités et la ressourcerie.

## L'offre et la diversification des commerces

### ⊙ Diversification de l'offre de restauration

Certains participants manifestent leur intérêt pour l'élargissement de l'offre de restauration proposée dans le projet, soulignant la nécessité de proposer une diversité d'options à la fois aux voyageurs et aux riverains. Ils souhaitent une offre plus diversifiée et citent en exemple les offres proposées par d'autres établissements comme Monoprix à la Gare du Nord.

Des participants soutiennent également l'idée du projet d'élargir l'offre de restauration à la gare. Ils considèrent cela comme une excellente initiative qui contribuerait à « promouvoir l'attractivité de la rue de Bercy ».

### ⊙ Préférence pour des commerces indépendants et abordables

Plusieurs participants expriment leur préférence pour des commerces indépendants et abordables, plutôt que des chaînes de restauration et de vente à emporter déjà présentes en abondance (« évitez les chaînes à la Starbucks » ; « proposer des points de restauration pour petits budgets, sains, bons pour la planète »). Ils soulignent l'importance de promouvoir la variété et la diversité des commerces, tout en veillant à ce que les prix restent abordables pour un large public. Un participant suggère l'implantation d'une terrasse végétalisée.

### ⊙ Des avis partagés sur la pertinence de nouveaux espaces de restauration

Quelques participants expriment leur réticence à voir plus de commerces et d'espaces de restauration dans la gare, estimant qu'il y en a déjà assez. Ils pensent que la gare doit rester un lieu de passage fluide et pas un lieu de consommation. Enfin, plusieurs opposent l'implantation de nouveaux commerces à l'installation d'espaces d'attentes, gratuits et confortables.

## RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

- Un besoin de restauration pour les salariés des bureaux à proximité, et donc pas seulement les voyageurs de la Gare de Lyon, a été identifié. Ces restaurants contribueront à l'animation de la rue pour améliorer qualitativement le quartier.
- La programmation commerciale du projet sera affinée ultérieurement. Les appels d'offres seront lancés en 2026, sur la base d'un cahier des charges strict qui prendra en compte la typologie des commerces, des critères économiques et environnementaux.

## Le Parking Vélos : des questionnements sur son dimensionnement et ses usages

### 🕒 *Le dimensionnement et la capacité*

Quelques inquiétudes s'expriment quant au dimensionnement et à la capacité du Parking Vélos Île-de-France Mobilités. Les participants notent que des villes comme Amsterdam ont récemment ouvert des parkings vélos de grande capacité, et suggèrent de prendre en compte cette expérience pour garantir une offre adéquate. Les participants soulignent la nécessité d'anticiper une demande croissante et de prévoir suffisamment de places de stationnement pour accueillir un grand nombre de vélos. Ils expriment ainsi le souhait de voir le Parking Vélos répondre aux besoins futurs des usagers de la gare.

### 🕒 *Usages occasionnels et différents types de vélos*

Certains participants insistent sur l'importance de rendre le Parking Vélos accessible non seulement aux usagers réguliers, mais aussi aux utilisateurs occasionnels, et à ceux n'ayant pas de Pass Navigo. Ils soulignent que de nombreux cyclistes utilisent le vélo de manière ponctuelle et doivent pouvoir bénéficier de ce service. De plus, ils mentionnent la nécessité de prévoir des emplacements adaptés à différents types de vélos, tels que les vélos cargo et les vélos non standards, comme les longtail. Les participants expriment ainsi le besoin de créer un environnement inclusif et pratique pour tous les cyclistes.

### 🕒 *Quelques questionnements sur la pertinence de ce parking*

Certains participants remettent en question l'utilité d'installer un nouveau parking à vélo. Ils remarquent que l'actuel parking présent rue Van Gogh est sous-utilisé, et s'interrogent sur la demande réelle de places de stationnement. Ces participants préféreraient voir cet espace utilisé par d'autres services, comme une station Vélib' ou des toilettes publiques.

## RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

### *Le dimensionnement du Parking Vélos*

#### — Dans le cadre du projet

- Dans le secteur de projet, une vélostation de 190 places a été installée par la Ville de Paris, rue Van Gogh, en 2020. Celle-ci est cependant peu utilisée, pour plusieurs raisons : sa difficulté d'accès (présence de marches sur l'accès vers la gare qui ne permettent pas d'y accéder de ce côté avec son vélo), la faible sécurisation (consigne non fermée rendant facile les intrusions), l'absence de toiture qui rend le vélo soumis aux intempéries, et coût (abonnement annuel de 75 €). Cette vélostation est, de plus, peu visible depuis la rue et la gare et donc peu connue des cyclistes.
- Les projections de croissance de l'usage du vélo en ville nécessitent de prévoir plus de stationnements vélo qu'à l'heure actuelle. Le nombre de places du Parking Vélos prévu dans le cadre du projet (environ 600 places avec une offre pour partie en double rack) a été revu à la hausse car il s'agissait d'une demande du public issue de la concertation précédente en 2019. Ce nouveau parking sera directement accessible depuis la rue mais également vers la gare (deux entrées-sorties). D'autres stationnements vélo seront également déployés à proximité de la gare dans le cadre de projets à plus court terme.

#### — À conduire dès maintenant

- La mise en service de ce Parking Vélos est prévue à la livraison du projet, en 2028. Mais d'ores et déjà un parking provisoire de 400 places va être installé en septembre 2023.

#### — Usages occasionnels et accès à tous types de vélos

- Le Parking Vélos sera fermé et sécurisé. L'achat de ticket horaire ou journalier sur place est à l'étude par Île-de-France Mobilités, afin de répondre aux besoins des usagers occasionnels souhaitant stationner leur vélo dans la consigne fermée et sécurisée.
- Le Parking Vélos proposera des places de stationnements pour vélos spécifiques comme les vélos cargos et vélos allongés. D'autres services à destination des cyclistes (recharge pour les VAE, borne de réparation, station de gonflage, casiers, etc) sont à l'étude pour être intégrés au futur Parking Vélos Île-de-France Mobilités, et améliorer ainsi le confort des cyclistes.

## Ressourcerie et café vélo : un grand enthousiasme et quelques doutes

### ⊙ *Ressourcerie et café vélo comme lieux de vie et d'insertion*

Plusieurs participants expriment leur soutien à l'idée d'une ressourcerie dans la gare, soulignant qu'elle permettrait d'ouvrir la gare sur le quartier et de créer un lieu de vie dynamique. Certains suggèrent même d'en faire un espace d'insertion pour les demandeurs d'emploi et les personnes en situation de handicap.

D'autres participants proposent d'envisager un café-ludothèque qui offrirait une restauration de qualité et serait adapté aux familles.

### ⊙ *Un grand intérêt pour la ressourcerie*

Les participants expriment leur enthousiasme pour l'implantation d'une ressourcerie en gare. Ils considèrent cette idée comme très bonne et utile, soulignant son importance pour le développement durable et son utilité pour tous. Certains participants mettent également en avant l'importance de bien signaler la ressourcerie pour la rendre facilement identifiable et accessible aux usagers de la gare.

### ⊙ *Critiques et doutes concernant ces espaces*

Malgré un soutien majoritaire, quelques participants expriment des réserves ou des critiques concernant l'idée de la ressourcerie. Certains se demandent si cela relève du rôle de la gare de proposer ce service, tandis que d'autres estiment que ce lieu ne convient pas pour une ressourcerie et qu'il serait préférable de développer d'autres types de commerces de proximité.

## Des attentes fortes pour la nouvelle supérette et quelques réticences

### ⊙ *Amélioration de l'offre*

Les contributions soulignent la pertinence d'agrandir et d'améliorer la superette existante, afin de mieux répondre aux besoins des clients. Les participants expriment leur intérêt pour une offre variée, complète et à des prix abordables. Certains commentaires mettent l'accent sur l'importance de rendre l'espace sécurisé et engageant pour les clients, en tenant compte de la configuration des lieux.

### ⊙ *Appréhensions et besoins concernant la nouvelle supérette*

Quelques participants expriment leur réticence à l'installation de nouveaux commerces, y compris une supérette, dans la gare. Ils soutiennent que la gare doit avant tout rester un lieu de passage fluide, réservé aux voyageurs, plutôt qu'un espace destiné aux commerces.

D'autres soulignent l'importance d'avoir une supérette qui réponde aux besoins des habitants et des familles du quartier. Ils mentionnent le manque actuel d'un supermarché offrant une gamme variée de produits à des prix abordables.

## RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

### *Amélioration de l'offre et de l'accessibilité*

- L'offre commerciale envisagée par SNCF Gares & Connexions se veut tournée vers le quartier. C'est pourquoi des commerces de proximité tel qu'une supérette et des restaurant sont prévus, ce qui répond à un besoin identifié.

### *Appréhensions et besoins concernant la nouvelle supérette*

- L'objectif avec ce nouvel espace est d'animer le quartier. Ainsi, la rue de Bercy sera plus attractive pour tous, voyageurs et riverains, ce qui augmentera sa fréquentation.

## La gratuité et le confort des espaces d'attente

### ⊙ *Manque actuel d'espaces d'attente gratuits*

Certains participants soulignent le besoin pressant de disposer de plus d'espaces d'attente gratuits dans la gare. Ils remarquent que lorsqu'un train est supprimé ou en retard, il devient difficile pour les voyageurs de trouver un endroit confortable où attendre, car les espaces disponibles sont insuffisants. Dans ces cas là ils remarquent que beaucoup de gens s'assoient par terre, au niveau de l'allée de Bercy et des halls.

### ⊙ *Confort et aménagement des espaces d'attente*

Un thème récurrent concerne le confort des espaces d'attente en gare. Les participants proposent d'améliorer l'aménagement en ajoutant des places assises et en créant des zones d'attente plus éloignées des quais, offrant ainsi un environnement plus paisible pour les voyageurs qui arrivent tôt. Certains suggèrent également de prévoir des abris pour protéger les espaces d'attente, notamment dans l'Allée de Bercy.

#### RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

- SNCF Gares et Connexions a pour objectif d'atteindre un total de 500 places assises d'ici fin 2023 dans la Gare de Lyon.

## Sanitaires : un constat d'insuffisance et des besoins

### ⊙ *Une situation actuelle intenable*

Certains participants soulignent le manque de sanitaires dans la Gare de Lyon et souhaitent que le projet remédie à cette situation. Cet enjeu est relié à la problématique de la salubrité, très soulignée par les participants (voir page 71).

### ⊙ *Toilettes publiques dans les espaces environnants*

Des suggestions sont faites pour installer des toilettes publiques dans des endroits spécifiques, tels que l'Allée et la rue de Bercy. Les participants soulignent que cela contribuerait à améliorer l'hygiène des espaces publics et à prévenir les odeurs désagréables.

#### RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

##### À conduire dès maintenant

- SNCF Gares & Connexions a missionné le prestataire en charge de la propreté de la gare pour renforcer le nettoyage à partir de septembre 2023, sans attendre le projet.
- Il est prévu d'ajouter un espace sanitaire dès l'été 2024, dans la galerie Diderot. Ce nouvel espace comprendra 15 toilettes environ et viendra ainsi augmenter la capacité en toilettes de la gare de 50 %.

## Diversifier l'offre de services

### 🕒 *Des services aux voyageurs tels qu'un office de tourisme*

Les participants se montrent très intéressés par la proposition dans le cadre du questionnaire d'implanter un office de tourisme ou un service permettant d'orienter les voyageurs (plus de 150 répondants). Compte tenu de la forte présence de touristes en Gare de Lyon, les riverains partagent le fait qu'ils doivent régulièrement les orienter dans cette partie de la gare où ils se sentent perdus, et où l'environnement est peu attractif.

### 🕒 *Des services orientés vers la santé et le bien-être*

Le public exprime un fort intérêt pour l'installation de services dédiés à la santé et au bien-être. Ainsi, dans le cadre du questionnaire diffusé sur les réseaux sociaux, près de 120 répondants expriment leur intérêt pour l'implantation d'un service médical.

Certains suggèrent par ailleurs d'implanter des installations sportives ou jeux pour enfants.

## RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

- La proposition d'implanter des installations sportives est intéressante mais doit prendre en compte les contraintes du projet. En outre, au-delà de l'enjeu de rentabilité, les contraintes d'implantation sous la dalle ne conviendraient pas aux salles de sport qui nécessitent généralement une hauteur sous plafond importante.
- Au niveau de l'Allée de Bercy, les contraintes imposées pour préserver une voie d'accès pompier laisse peu de place pour les aménagements tels que des jeux pour enfants ou des installations sportives.



# LOGISTIQUE & FONCTIONNALITÉ

L'implantation d'une zone logistique amène de nombreuses questions et réactions de la part des participants. En premier lieu, c'est la proximité du groupe scolaire Paul Verlaine qui fait réagir, les riverains et parents d'élèves craignant les nuisances liées à la circulation de camions. Toutefois, de nombreux participants manifestent leur intérêt pour cet espace fonctionnel, et apportent certaines préconisations.

## Des questionnements sur le fonctionnement et l'insertion urbaine de la zone logistique

### ⊙ *Fonctionnement*

Plusieurs participants s'interrogent sur les modalités de livraison dans la nouvelle zone logistique. Ils souhaitent des précisions sur le flux de camions que cela représente, les créneaux horaires et le plan de circulation. Ils demandent également si les places de stationnement actuelles sous la dalle seront maintenues ou déplacées.

Certains soulèvent la possibilité d'implanter une zone de tri des déchets au sein de la zone logistique.

### ⊙ *Insertion urbaine*

Certains participants remarquent l'importance de soigner l'entrée de la zone logistique à l'angle du souterrain de la rue Rambouillet afin de la rendre praticable pour les piétons. Ils soulignent les enjeux d'adaptation des flux logistiques et piétons ainsi que l'importance d'une intégration visuelle harmonieuse.

## RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

### *Fonctionnement*

- L'exploitation de la gare engendre des besoins logistiques importants : approvisionnement des commerces et des trains, évacuation des déchets des trains et des commerces, livraison d'équipements pour la maintenance de la gare de surface et la gare souterraine RATP.
- Le programme du projet inclut la création d'une zone logistique, à la fois pour la gare et pour ses commerces : une grande partie des besoins côté Seine (rue de Bercy), du hall 3 et de la galerie Diderot, seront couverts par le nouvel espace logistique, soit environ 40% des besoins de la Gare de Lyon au total. Cette zone logistique permettra de réguler les livraisons actuelles de la gare qui s'effectuent aujourd'hui de manière peu organisée rue de Bercy.
- L'organisation de la logistique sur une plateforme dédiée et via un prestataire spécifique, permettra une pacification des abords de la gare, en évitant les livraisons sauvages et l'encombrement dû aux différents véhicules de livraisons.
- La nouvelle zone logistique absorbera en grande partie les livraisons existantes qui sont réalisées dans la rue de Bercy. Le nombre de camions supplémentaires ne représentera qu'une minorité des flux prévus dans cette zone logistique (30 camions par jour). Par ailleurs, une partie des livraisons continuera de s'effectuer directement sur le parvis de la gare.

### *Insertion urbaine*

- La circulation est un point d'attention important du projet ; l'objectif est de limiter l'espace pour les camions et de laisser le maximum de place pour les piétons.

## Des inquiétudes sur la proximité de la zone logistique avec le groupe scolaire Paul Verlaine

### ⊙ *Préoccupations concernant les nuisances*

Plusieurs participants s'inquiètent de l'implantation de la zone logistique à proximité du groupe scolaire Paul Verlaine car ils craignent une série de nuisances telles que le bruit, la circulation intense, la pollution et la congestion routière. Certains s'opposent à l'implantation d'une zone logistique à cet endroit, quand d'autres esquissent des solutions pour réduire les impacts.

### ⊙ *Sécurité et protection des enfants*

Certains participants expriment leur préoccupation quant à la sécurité et à la protection des enfants qui fréquentent le groupe scolaire Paul Verlaine, situé à proximité de la zone logistique. Ils demandent des mesures spécifiques pour minimiser les risques liés aux travaux, tels que des restrictions de circulation des camions et des garanties de sécurité lors du passage des enfants dans cette zone.

### ⊙ *Propositions alternatives*

Quelques participants suggèrent des solutions alternatives pour réduire les impacts de la zone logistique sur l'école. Parmi ces suggestions, on retrouve l'utilisation d'espaces au niveau du tunnel Rambouillet pour les livraisons, ainsi que la promotion des vélos-cargos comme moyen de transport adapté à la logistique urbaine pour réduire la circulation des camions.

## RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

- L'objectif est d'améliorer les flux de circulation en clôturant les espaces logistiques pour sécuriser et pacifier la rue. SNCF Gares & Connexions travaille en lien étroit avec la Ville de Paris pour fluidifier au maximum les flux aux alentours de la gare. La circulation est un point d'attention important du projet ; l'objectif est de limiter l'espace pour les camions et de laisser un maximum de place pour les piétons. La zone logistique permettra d'améliorer la situation actuelle.
- La proximité de l'entrée de la zone logistique avec l'école a été identifiée comme une zone à risque, notamment de la part des parents d'élèves. L'objectif est d'améliorer cet aspect du projet, en concertation avec l'établissement scolaire et la Ville de Paris.
- L'aménagement de la zone logistique prend en compte la mise à sens unique de la rue de Rambouillet prévue par la Ville de Paris en 2023.

## PROJETS CONNEXES

Le projet conduit par la Ville de Paris rue de Bercy intéresse particulièrement les participants qui s'interrogent sur son articulation avec le projet Gare de Lyon côté Seine. Quelques contributions s'intéressent à l'environnement immédiat du projet côté rue de Rambouillet. Le tunnel Rambouillet est perçu comme peu attractif et suscite de fortes attentes. Enfin, certains participants évoquent les projets connexes de la Gare de Lyon (réaménagement du parvis, rénovation de la salle d'échanges RATP).

### Le projet de réaménagement de la rue de Bercy par la Ville de Paris et le tunnel Rambouillet

#### ⊙ *Plan de circulation et desserte bus et taxis*

Plusieurs participants expriment la nécessité de revoir la configuration de la rue de Bercy pour améliorer la fluidité de la circulation, en prenant en compte les contraintes liées à la présence de taxis et de bus.

#### ⊙ *Coordination des projets*

Certains participants mettent en évidence l'importance d'une coordination entre le projet d'aménagement de la rue de Bercy et d'autres initiatives menées par la Ville de Paris, notamment en ce qui concerne la voirie et le réaménagement global de la zone.

#### ⊙ *Tunnel Rambouillet*

Les participants expriment leur préoccupation quant à la salubrité du tunnel, mentionnant des problèmes tels que la sécurité, la propreté, les odeurs nauséabondes et l'insalubrité générale. Ils soulignent la nécessité d'améliorer la situation pour rendre le tunnel praticable, notamment par les enfants de l'école Paul Verlaine. Les piétons évitent le tunnel et empruntent le hall 3 de la gare pour rejoindre le quartier Daumesnil depuis le côté Seine.

Les participants soulèvent des questions relatives à l'accessibilité et à la circulation dans le tunnel. Ils abordent des sujets tels que le partage de l'espace entre les piétons et les cyclistes, l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite et les problèmes d'engorgement.

### RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

#### *Plan de circulation et desserte bus et taxis*

##### — Dans le cadre du projet

- L'investissement des surfaces sous-dalle et le déplacement de la façade de la gare vers la rue de Bercy nécessite la suppression de la station de taxis située aujourd'hui sous la dalle. Il est proposé néanmoins de la repositionner sur l'espace public en lien avec les taxis et la Ville de Paris.
- Le positionnement des arrêts et abri bus est du ressort d'Île-de-France Mobilités et de la Ville de Paris mais sera bien entendu mené en coordination avec SNCF Gares & Connexions.

#### *Reprise du trottoir de la façade côté Gare*

- La Ville de Paris envisage d'agrandir le trottoir au pied de la future façade de gare. Cet agrandissement du trottoir facilitera le cheminement piéton ainsi que les déposes et reprises voyageurs par les bus.

#### *Tunnel Rambouillet*

- Le tunnel Rambouillet est en dehors du périmètre du projet et appartient à la Ville de Paris. Les avis et idées seront remontés à la Ville.
- Le tunnel Rambouillet fera l'objet de travaux par la Ville qui prévoit la mise à sens unique du tunnel ainsi que la création d'une piste cyclable à double sens.

## L'intégration du projet dans un ensemble de projets de la Gare de Lyon

### 🕒 Vision globale du projet

Plusieurs participants s'interrogent sur l'intégration du projet dans la vision plus large de la Gare de Lyon et des gares environnantes. Ils expriment le besoin de prendre en compte les aspects globaux de l'aménagement de la gare, en tenant compte des projets existants ou futurs liés au parvis et à l'environnement de la gare dans son ensemble.

#### RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

- Le projet côté Seine fait partie d'un ensemble plus vaste de travaux d'améliorations prévus sur la gare. Ainsi, le calendrier des travaux du côté Seine de la Gare de Lyon tient compte de l'ensemble des travaux prévus par la gare tout en veillant à assurer une continuité de service. L'accès à la gare par la rue de Bercy sera ainsi préservé pendant les travaux, ce qui nécessitera la réalisation de travaux en site occupé, nécessairement plus longs.
- La gare de Lyon fait l'objet de plusieurs travaux qui sont planifiés sur la période 2023-2032. Ces projets sont de plusieurs types :
  - entretien du patrimoine, notamment le patrimoine inscrit aux monuments historiques ;
  - amélioration des services en gare et de l'intermodalité ;
  - sécurisation de l'alimentation en énergie pour éviter les risques de Black Out ;
  - augmentation de la capacité d'attente en gare ;
  - amélioration des performances énergétiques de la gare

## Les espaces du ministère des Finances

### 🕒 Intégration et interaction avec l'environnement

Les participants expriment le besoin d'intégrer le projet de la Gare de Lyon dans la vision globale de la gare notamment en tenant compte des espaces du ministère des Finances. Ils soulignent l'importance d'une interaction harmonieuse entre les différents espaces et de prendre en compte les possibilités d'amélioration et d'embellissement des zones adjacentes, comme le prolongement de l'Allée de Bercy.

#### RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

- Le périmètre du projet ne concerne pas la partie de l'Allée de Bercy qui se situe au-delà de la rue de Rambouillet ; celle-ci appartient au ministère des Finances. SNCF Gares & Connexions travaille en étroite collaboration avec ce dernier pour amener une cohérence d'ensemble au projet, mais la décision reviendra au maître d'ouvrage de cette section.

## Le lien avec les projets de la RATP

### 🕒 Salle d'échanges

Quelques participants s'interrogent sur la possibilité d'ajouter un accès à la salle d'échange RATP sur le boulevard Diderot.

### 🕒 Ligne 14

Une participante évoque la problématique des travaux sur la ligne 14 et de la mise en place de navettes de remplacement lors des fermetures la nuit et se plaint des longues périodes d'attente dans un environnement insécure.

#### RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

- RATP : Les navettes de substitution de la ligne de métro 14 circulent toutes les 8 à 10 minutes le soir. La RATP est consciente que les travaux de prolongement de la ligne 14 ont des effets sur les usagers et ils s'assurent de les limiter au maximum.



# LE CALENDRIER ET LA GESTION DU CHANTIER

Quelques préoccupations s'expriment concernant les travaux, notamment pour la sécurité des enfants du groupe scolaire Paul Verlaine mais aussi concernant les modalités d'accès à la gare et au réseau de transport en commun.

## Des fortes préoccupations concernant les nuisances liées aux travaux

### ⊙ Sécurité des enfants pendant les travaux

Les participants expriment des préoccupations concernant la sécurité des enfants pendant les travaux de réaménagement de la Gare de Lyon. Ces contributions soulignent la présence du groupe scolaire Paul Verlaine à proximité, ainsi que le passage quotidien des élèves dans la zone en question. Ils interrogent les engagements de SNCF Gares & Connexions pour garantir la sécurité des enfants pendant les travaux et recommandent l'installation de barrières de protection spécifiques pour prévenir les accidents.

## Des attentes d'information sur le calendrier du chantier

### ⊙ Maintien des accès pendant les travaux

Les modalités de fonctionnement de la zone en période des travaux sont soulevées à plusieurs reprises. Ainsi, plusieurs participants souhaitent connaître l'impact des travaux sur le groupe scolaire Paul Verlaine et sur les accès empruntés par les usagers de la gare. Le sujet de la démultiplication des travaux dans la Gare de Lyon arrive ponctuellement.

## RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

- La limitation des démolitions du fait de la conservation des poteaux poutres garantit un moindre impact en termes de nuisances sonores pour les riverains et les écoliers. Toutefois celui-ci ne sera pas neutre non plus et le maître d'ouvrage s'engage à veiller à limiter au maximum les nuisances.
- Des campagnes d'information régulières seront menées afin d'informer les riverains sur les travaux à venir et les nuisances attendues et les durées probables d'exposition au bruit.

### Sécurité des enfants pendant les travaux

- La sécurisation du chantier et la réduction des nuisances sera travaillée en concertation avec le groupe scolaire et la Ville de Paris.

### Maintien des accès pendant les travaux

- Le maintien des accès au réseau de transport en commun pendant les travaux est une préoccupation importante pour SNCF. Certains accès seront fermés temporairement mais de façon alternative afin de limiter au maximum les impacts pour les usagers.

# 5. Annexes



# **LES COMPTES-RENDUS**

## **DES RENCONTRES**

### **ANNEXE 1**

#### Compte-rendu de la balade-atelier

**- 07 juin 2023 -**

Ce compte-rendu présente une synthèse des prises de parole et des échanges. Vous trouverez le diaporama et plus d'informations sur le projet sur le site de la concertation : <https://garedelyoncoteleine.jenparle.net/>

# 1 L'ORGANISATION DE LA BALADE-ATELIER

## 1.1 Les intervenants

### *Maîtrise d'ouvrage*

- Amaury LOMBARD, SNCF Gares & Connexions
- Louise François, SNCF Gares & Connexions

### *Animation*

- Marine CHAUMON, Res publica
- Madison HAUSSY, Res publica

## 1.2 Le déroulé de la balade-atelier

### 1.2.1 Balade

- Présentation du projet par le maître d'ouvrage
- Présentation des enjeux par le maître d'ouvrage et échanges au niveau de trois points d'arrêts : la Galerie Diderot, l'entrée Hall 3 et l'Allée de Bercy,

### 1.2.2 Atelier

1. Introduction
  - a. Présentation de l'ordre du jour de l'atelier par Res publica
  - b. Présentation globale du projet par le maître d'ouvrage
  - c. Présentation des objectifs et modalités de la concertation par Res publica
2. Travaux en groupes
3. Restitution & Echanges
4. Questions - réponses
5. Conclusion

La balade atelier a duré 2 heures et 30 minutes et réuni 8 participants.

## 2 BALADE

Pendant une heure, les participants ont arpenté le site de projet et échangé avec le maître d'ouvrage. La balade comprenait 3 points d'arrêt : la Galerie Diderot, l'entrée Hall 3 et l'Allée de Bercy.

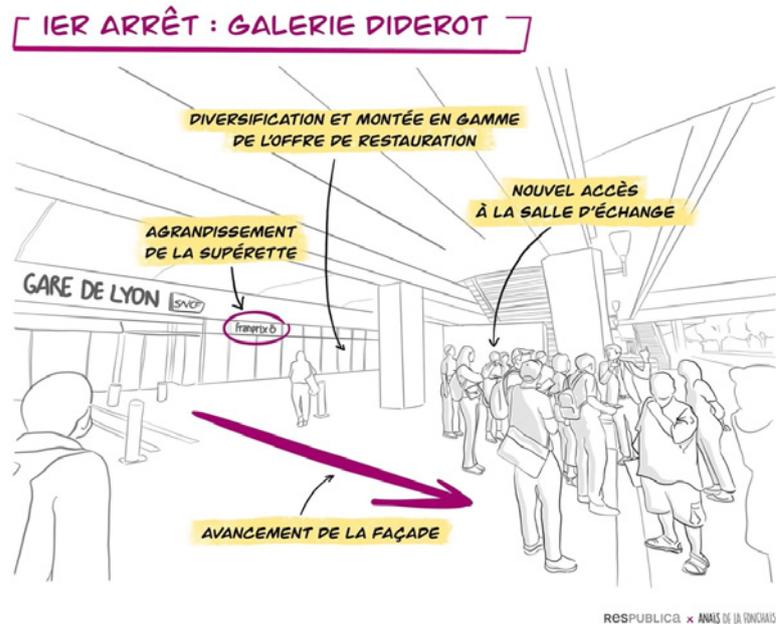
A chaque arrêt, le maître d'ouvrage a présenté les enjeux et aménagements projetés sur site. Après chaque explication, les participants ont noté leurs questions et commentaires sur des livrets individuels, distribués en début de balade, selon quatre thématiques :

- Accès et connexions,
- Services et commerces,
- Fonctionnalité (logistique)
- Qualité urbaine (végétalisation et insertion architecturale).

Ces notes ont nourri les travaux en groupe pendant l'atelier.

### 2.1 Synthèse des échanges pendant la balade

#### 2.1.1. Arrêt Galerie Diderot



**Une participante demande si la passerelle Gamma fait partie du projet. Un autre participant souhaite savoir si l'autre passerelle, plus loin sur la rue de Bercy, se trouve dans le périmètre du projet.**

- *SNCF Gares & Connexions* : La passerelle Gamma appartient à la Galerie Gamma. L'autre passerelle est une sortie de secours pour la Maison de la RATP et la troisième passerelle est propriété du MINEFI et de la ville de Paris. Les deux passerelles sont en dehors du périmètre du projet.

**Un participant demande des compléments d'information sur le projet de la Ville de Paris qui porte sur la voirie.**

- *SNCF Gares & Connexions* : Le projet de la Ville de Paris a pour objectif d'apaiser la rue. Pour se faire, la piste cyclable sera modifiée, le trottoir agrandi et une des voies de circulation supprimée (il restera une voie de circulation dans chaque sens). Des informations complémentaires pourront être apportées par la Ville de Paris.

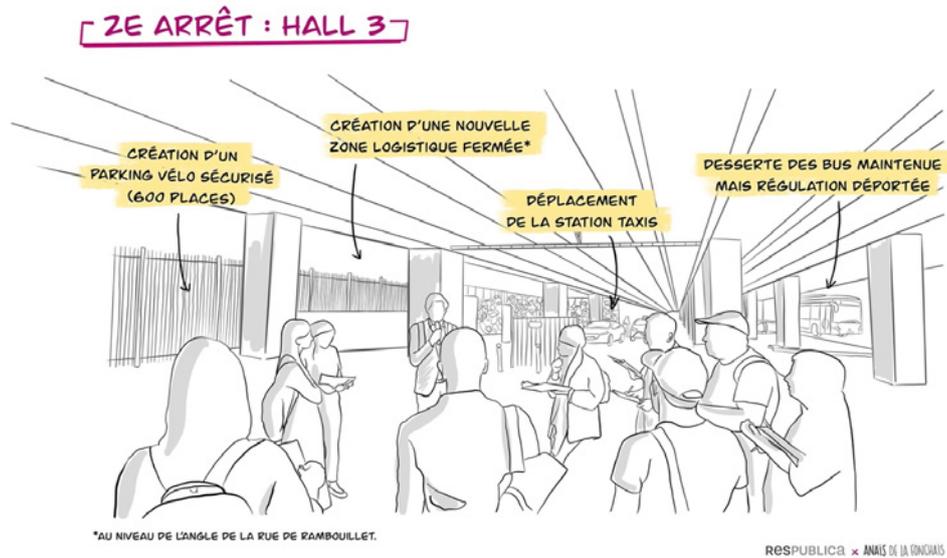
**Une participante demande où le nouvel escalier sera positionné et si le projet prévoit d'ajouter un escalator à cet endroit.**

- *SNCF Gares & Connexions* : Le nouvel escalier sera positionné côté rue à gauche quand on sort de la Galerie Diderot au niveau du poteau et permettra d'accéder directement au métro 14 qui passe en dessous de la rue de Bercy. Pour des raisons techniques, il n'est pas possible de positionner un escalator à cet endroit car les quais de la ligne 14 se trouvent juste en dessous de la rue. A noter que les six escalators existants ainsi que ceux du hall 3 seront conservés.

**Une participante souhaite savoir si ce nouvel accès sera accessible pour les personnes à mobilité réduite.**

- *SNCF Gares & Connexions* : Le projet Côté Seine améliorera l'accès pour les personnes à mobilité réduite en rendant les ascenseurs existants plus visibles.

### 2.1.2 Arrêt Hall 3



**Un participant demande s'il est possible d'ajouter un accès direct à la salle d'échange depuis la rue Van Gogh.**

- *SNCF Gares & Connexions* : La salle d'échange et ses accès sur la voirie est en dehors du périmètre du projet ; la question sera transmise à la RATP ; à noter qu'un accès existe déjà rue de Bercy, entre la rue Van Gogh et le boulevard Diderot.

**Une participante souhaite connaître le dimensionnement du parking vélo.**

- *SNCF Gares & Connexions* : Le parking vélo disposera de 600 places, pour les vélos classiques et les vélos spéciaux.

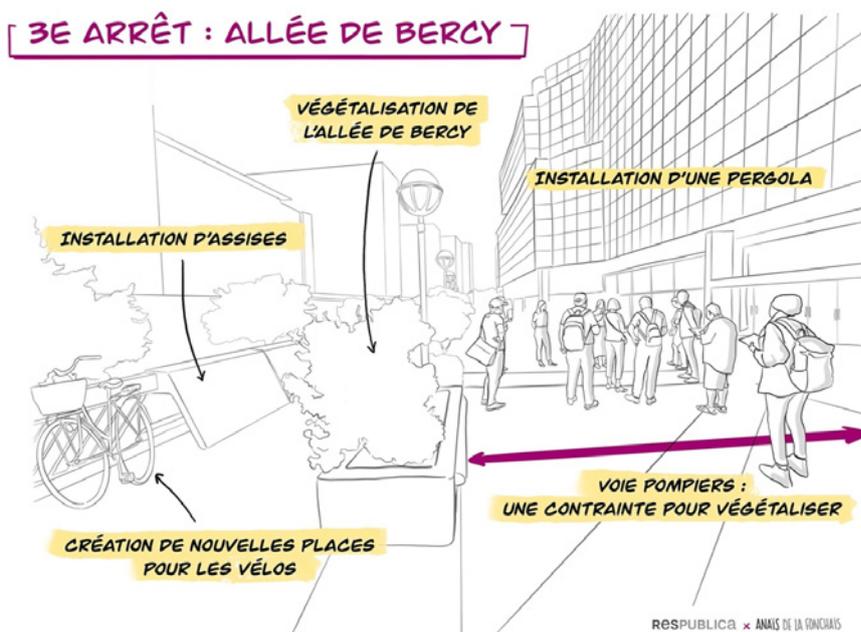
**Une participante demande pourquoi le terminus du bus 77 ne sera pas déplacé.**

- *SNCF Gares & Connexions* : Pour des raisons techniques, notamment le fait que le bus 77 vient de l'est, l'emplacement du terminus ne peut pas être modifié.

**Une participante demande comment les livraisons seront faites dans la nouvelle zone logistique et si les places de stationnement sous la dalle seront conservées.**

- *SNCF Gares & Connexions* : Demain, les livraisons se feront à l'extrémité de la zone logistique, via un accès depuis la rue de Rambouillet. Seulement quelques places de stationnement pour les camions et camionnettes de la SNCF seront conservées.

### 2.1.3 Arrêt Allée de Bercy



**Une participante souhaite savoir si la sûreté de la zone sera améliorée, notamment en termes d'éclairages.**

- *SNCF Gares & Connexions* : Un sentiment d'insécurité sur la rue de Bercy est souvent remonté par les usagers. Pour dissiper ce sentiment, le projet viendra occuper les espaces qui sont aujourd'hui sombres et faits de recoins. Les espaces seront éclairés grâce à des lampes LED. Le Hall 3 bénéficiera d'un peu de lumière du jour grâce à la façade qui sera avancée et l'entrée dégagée.

**Une participante demande des précisions sur le calendrier des travaux.**

- *SNCF Gares & Connexions* : Les travaux débuteront après les Jeux Olympiques, en 2025 jusqu'en 2028.

**Une participante demande pourquoi des voitures sont stationnées sur l'Allée de Bercy et comment elles y accèdent.**

- *SNCF Gares & Connexions* : Les places de stationnement sont réservées aux véhicules de la douane, de la sûreté ferroviaire, des pompiers ainsi que des accès réservés aux salariés du ministère des Finances. Ils arrivent par le boulevard de Bercy grâce à une rampe.

**Un participant souhaite savoir si les places de stationnement vélos sur l'Allée de Bercy seront conservées.**

- *SNCF Gares & Connexions* : Les places pour les vélos sur l'Allée de Bercy seront conservées et le projet ajoutera environ une vingtaine de places en plus.

**Un participant demande si les pavés de l'Allée de Bercy seront rénovés.**

- *SNCF Gares & Connexions* : Pour éviter que l'eau ne ruisselle au niveau de la toiture des nouveaux espaces niveau rue, il est nécessaire de refaire l'étanchéité de l'Allée de Bercy. Dans une optique de sobriété, les pavés en granit seront nettoyés et repositionnés.

**Un participant demande s'il est possible de modifier les cheminements piétons et vélos depuis la rampe Mercure.**

- *SNCF Gares & Connexions* : La rampe Mercure est en dehors du périmètre du projet. Il y a d'autres réflexions en cours sur les cheminements depuis le parvis, mais la rampe Mercure a plusieurs contraintes : elle doit rester accessible pour les personnes à mobilité réduite, l'accès pompier doit être préservé, ainsi qu'un accès pour les livraisons de la gare.

**Une participante demande s'il y a des projets en cours pour embellir le parvis.**

- *SNCF Gares & Connexions* : Le Gare de Lyon continuera de faire l'objet de travaux dans les années à venir ce qui nécessite une utilisation partielle du parvis pour stocker des matériaux. Des projets d'embellissement sont en cours de réflexion, notamment pour rénover la marquise de la façade du parvis. Cela est toutefois en dehors du périmètre du projet.

**Un participant constate qu'il n'y a pas assez de toilettes dans la Gare de Lyon et demande si le projet en prévoit d'autres.**

- *SNCF Gares & Connexions* : Le projet prévoit l'implantation d'un troisième espace toilettes à la gare composé d'environ 15 sanitaires, ce qui augmentera la capacité de toilettes de la gare de 50%. Ce nouvel espace sera géré par la société 2theloo

**Une participante demande s'il est possible de végétaliser la façade de l'Hôtel Mercure.**

- *SNCF Gares & Connexions* : L'Hôtel se trouve sur le foncier SNCF G&C, mais est soumis à des accords foncier qui lèguent des droits d'exploitation à l'hôtel pendant un certain temps. Le maître d'ouvrage fera part de cette suggestion à l'occupant, néanmoins la végétalisation verticale nécessite un système d'irrigation très consommateur d'eau et des installations avec un impact carbone à prendre en considération. Peu de végétaux sont de plus adaptés à se développer sur des façades. Le risque pour l'entretien et les désordres de façade sont également non négligeables.

## 3 ATELIER

### 3.1 Présentation du projet

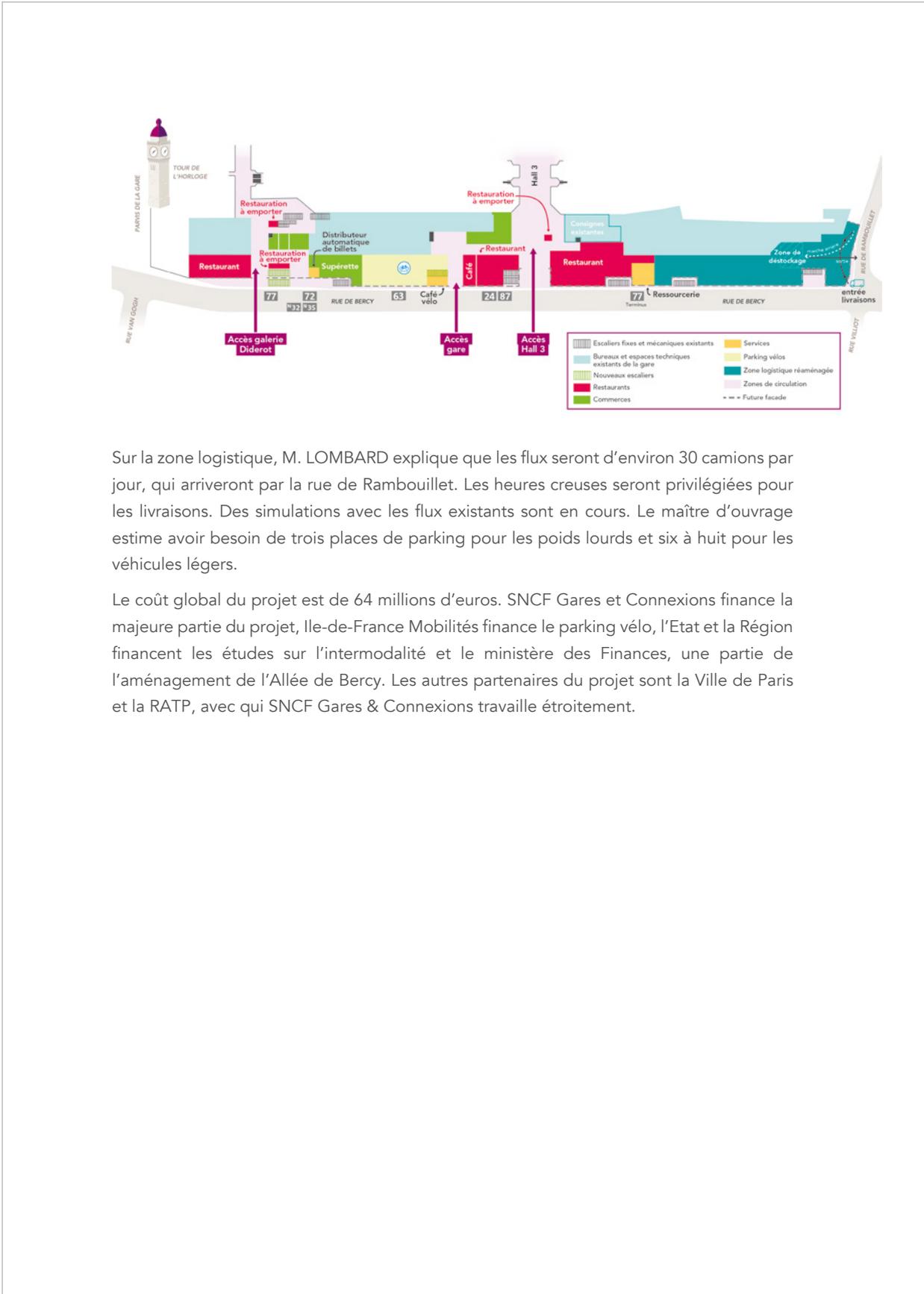
- Diffusion de la vidéo de présentation du projet : [https://www.youtube.com/watch?v=RuXa8qPE4\\_A](https://www.youtube.com/watch?v=RuXa8qPE4_A).

Amaury LOMBARD de SNCF Gares & Connexions complète l'information apportée pendant la balade et dans la vidéo. Il présente le visuel ci-dessous qui montre en violet l'espace que le projet viendra occuper sous la dalle.



Il explique que le projet réaménagera 6 700m<sup>2</sup> de locaux existants, déploiera 8 200 m<sup>2</sup> d'espace sous la dalle existante et réaménagera 5 500 m<sup>2</sup> d'espaces extérieurs sur l'Allée de Bercy.

M. LOMBARD présente le plan du projet ci-dessous en montrant les espaces dédiés aux commerces, la nouvelle supérette, les nouveaux escaliers, le parking vélo, les nouveaux accès et les deux espaces dédiés à l'économie sociale et solidaire. Sur ce dernier élément du projet, il explique qu'un café vélo et une ressourcerie sont prévus à ce stade.

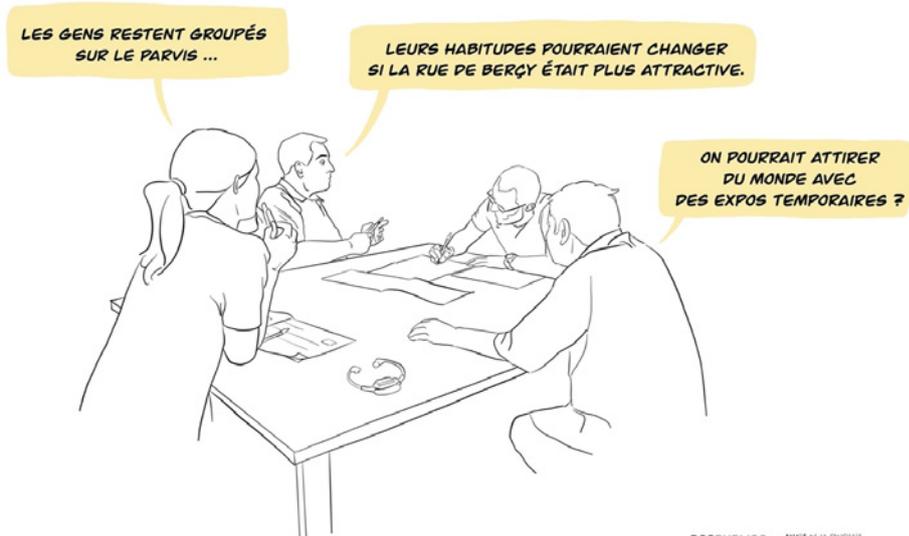


Sur la zone logistique, M. LOMBARD explique que les flux seront d'environ 30 camions par jour, qui arriveront par la rue de Rambouillet. Les heures creuses seront privilégiées pour les livraisons. Des simulations avec les flux existants sont en cours. Le maître d'ouvrage estime avoir besoin de trois places de parking pour les poids lourds et six à huit pour les véhicules légers.

Le coût global du projet est de 64 millions d'euros. SNCF Gares et Connexions finance la majeure partie du projet, Ile-de-France Mobilités finance le parking vélo, l'Etat et la Région financent les études sur l'intermodalité et le ministère des Finances, une partie de l'aménagement de l'Allée de Bercy. Les autres partenaires du projet sont la Ville de Paris et la RATP, avec qui SNCF Gares & Connexions travaille étroitement.



RESPUBLICA x ANAIS DE LA FONCHAIS



RESPUBLICA x ANAIS DE LA FONCHAIS

## 3.2 Restitution des travaux en groupes & échanges

Les participants se répartissent en deux sous-groupes pendant trente minutes, puis restituent leurs travaux à l'ensemble des participant.e.s en plénière, de façon à enrichir les débats.

### 3.2.1 Accès et connexions

#### Enjeux prioritaires :

- La **signalétique** et le **manque de visibilité** des accès et des cheminements (identifié par les deux groupes).

#### Recommandations :

- Réfléchir à l'ajout d'un **dépose minute** à la Gare de Lyon.
- Il faudra veiller à améliorer la **visibilité des accès côté Seine** qui seront créés.
- Installer une **signalétique au-delà des limites du périmètre de projet** (boulevards Diderot et Van Gogh) afin d'améliorer visibilité au-delà de la rue de Bercy et de faciliter les parcours vers cette zone.
- Soigner les entrées piétonnes **pendant les travaux**.

- SNCF Gares & Connexions :
- **La signalétique** est un enjeu prioritaire du projet. Il n'est pas prévu d'installer une signalétique au-delà du périmètre du projet, mais il s'agit d'une suggestion intéressante à creuser.
- **Le maintien des accès pendant les travaux** est important et sera pris en compte. Il y aura des fermetures d'accès, mais les deux accès sur la rue de Bercy ne seront pas fermés en même temps pour limiter les impacts au maximum pour les usagers.

### 3.2.2 Services et commerces

#### Enjeux prioritaires :

- La **saturation des espaces d'attente** en gare, notamment les espaces de restauration pour les voyageurs qui souhaitent manger sur place.
- **L'animation de la rue de Bercy** et le fait que les futurs commerces soient tournés vers la rue. Il s'agit d'un point pris en compte dans le projet suite notamment à la concertation précédente en 2019, ce qui est jugé « très satisfaisant ».

#### Recommandations :

- **Ajouter des espaces d'attente Allée de Bercy** pour les voyageurs qui souhaitent attendre leur train.
- **Le confort des espaces d'attente** : prévoir des places assises, créer des espaces d'attente plus loin des quais pour les voyageurs qui arrivent tôt et souhaitent attendre leur train dans des espaces plus apaisés.

- Penser à **abriter les espaces d'attente**, notamment sur l'Allée de Bercy mais pas seulement.

- SNCF Gares & Connexions :
- Pour atténuer la saturation des espaces d'attente Gare de Lyon, SNCF Gares et Connexions a pour objectif d'atteindre 500 places assises d'ici fin 2023.
- Les espaces d'attente en gare plus éloignés des quais sont appréciés de manière générale par les voyageurs, comme on peut le constater à Montparnasse. L'objectif à la Gare de Lyon est de développer des espaces de ce type côté Seine.

### 3.2.3 Logistique

#### Enjeux prioritaires :

- La **fluidité de la circulation**, notamment les flux de camions et de bus.
- L'insertion architecturale et urbaine de la zone logistique.

#### Recommandations :

- Améliorer **l'aspect visuel de la zone logistique** depuis la rue et les nouveaux espaces. Ou du moins, faire en sorte que visuellement, cela ne soit pas désagréable.
- Tenir compte des **besoins de l'école** en termes de cheminement et de sécurisation des accès, mais aussi de nuisances, dans la définition du plan logistique.
- Prévoir des **zones de repli / d'attente** pour les camions si les places dans la zone logistiques deviennent saturées.

- SNCF Gares & Connexions :
- La zone logistique doit être visible depuis la rue, mais elle sera fermée et mieux identifiée qu'aujourd'hui. **L'insertion paysagère** est un sujet à prendre en compte en effet.
- Les **besoins de l'école** en termes de sûreté notamment, est un critère qui est pris en compte dans les réflexions du projet, notamment dans le fait de positionner l'entrée des camions rue de Rambouillet. Il sera nécessaire en effet de bien sécuriser les cheminements.

### 3.2.4 Qualité urbaine

#### Enjeux prioritaires :

- Le confort des espaces et l'insertion architecturale.

#### Recommandations :

- Avoir la possibilité de **s'asseoir et de s'abriter** (identifié par les deux groupes).

- Prévoir des **espèces résistantes** au changement climatique et **persistantes**, pour avoir du feuillage même en hiver.
- Etudier la possibilité **d'enherber le sol** sur l'Allée de Bercy.
- Eliminer l'espace existant entre les bacs et la limite de la dalle qui est « affreuse » et souvent remplie de déchets.
- Proposer au ministère des Finances de **végétaliser et embellir le prolongement de l'Allée de Bercy** pour rendre le cheminement plus agréable.

- SNCF Gares & Connexions :
- Des **pergolas pour abriter** du soleil sont à l'étude dans le projet, mais le maître d'ouvrage pourra également réfléchir à des solutions en temps de pluie.
- La **résistance des espèces** sera prise en compte dans le programme de végétalisation. L'enherbement du sol de l'Allée de Bercy est une possibilité à étudier, mais il y a l'accès pompier à prendre en compte.
- **La signalétique** sera améliorée au-delà du périmètre du projet, notamment pour indiquer que les usagers peuvent rejoindre la gare de Bercy directement.

### 3.2.5 Questions transverses

Un groupe demande s'il est possible d'ajouter un **accès à la salle d'échange RATP** sur le boulevard Diderot.

- *SNCF Gares & Connexions* : La salle d'échange fait l'objet d'un projet de rénovation porté par la RATP. Il n'est à priori pas possible d'ajouter un accès à cet endroit car le tunnel Van Gogh passe entre la salle d'échanges et le boulevard Diderot.

Un groupe souhaite savoir si les plantations de l'Allée de Bercy sont prévues en **pleine terre** ou dans des bacs.

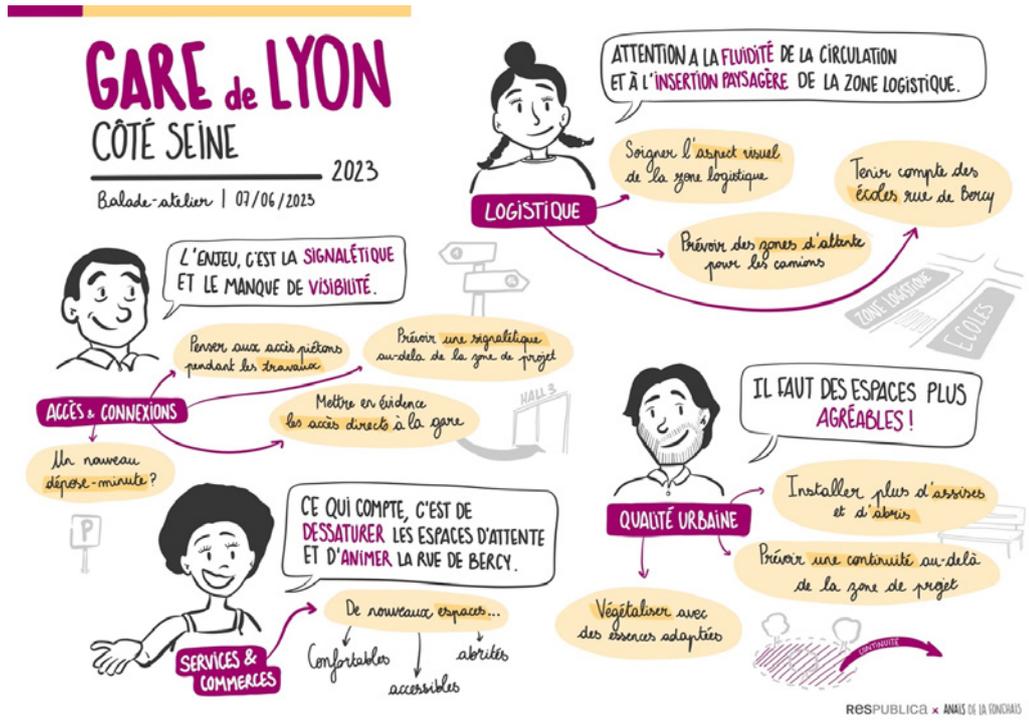
- *SNCF Gares & Connexions* : Il y aura bien des espaces en pleine terre à même le sol sur la dalle de l'allée de Bercy.

Une participante demande si un **local poubelle** est prévu dans la nouvelle zone logistique.

- *SNCF Gares & Connexions* : Oui, le local poubelle existant sera suffisamment dimensionné afin d'accueillir les différents flux de déchets – qui augmente avec les nouvelles consignes de tri – des nouveaux commerces et pour accueillir les biodéchets qui doivent être stockés dans des réfrigérateurs.

## 4 CONCLUSION

Le maître d'ouvrage remercie les participants pour l'ensemble des échanges et leurs contributions, utiles pour enrichir le projet. Ils rappellent le prochain rendez-vous pour la réunion publique de synthèse **le 22 juin à 20h**, à l'espace Van Gogh, 60 quai de la Râpée, Paris 12<sup>e</sup>.



## **ANNEXE 2**

### Compte-rendu de la réunion publique

**- 07 juin 2023 -**

Ce compte-rendu présente une synthèse des prises de parole et des échanges. Vous trouverez le diaporama et plus d'informations sur le projet sur le site de la concertation : <https://garedelyoncoteseine.jenparle.net/> Les résultats des questionnaires

# 1 L'ORGANISATION DE LA REUNION PUBLIQUE

## 1.1 Les intervenants

*En tribune:*

Elus

- Emmanuelle PIERRE-MARIE, Maire du 12ème arrondissement de Paris

Maîtrise d'ouvrage

- Stéphane LERENDU, SNCF Gares & Connexions
- Murielle SIGNORET, SNCF Gares & Connexions
- Amaury LOMBARD, SNCF Gares & Connexions

Animation

- Marine CHAUMON, Res publica

Depuis la salle :

- Anne Descos, Ile-de-France Mobilités
- Didier Perret, RATP
- Emmanuel BONNET, ministère des Finances (MINEFI)

## 1.2 Le déroulé de la réunion publique

1. Introduction
  - a. Mot d'accueil d'Emmanuelle PIERRE-MARIE, Maire de la Mairie du 12ème
  - b. Présentation de l'ordre du jour par Res publica
2. Présentation du projet et de la synthèse de la concertation
  - a. Introduction par Stéphane LERENDU, SNCF Gares & Connexions
  - b. Présentation du projet par Amaury LOMBARD, SNCF Gares & Connexions
  - c. Présentation de la synthèse de la concertation par Res publica
3. Echanges
4. Présentation des enseignements de la concertation par SNCF Gares & Connexions
5. Echanges
6. Conclusion

La réunion publique a duré 2 heures et réuni 35 participants.

## 2 INTRODUCTION

**Emmanuelle PIERRE-MARIE, Maire du 12ème arrondissement de Paris**, remercie les participants de leur présence. Elle explique que le projet soumis à concertation se trouve à la frontière du 12ème arrondissement sur une gare, lieu de destination majeur de la capitale, reliée à toute une partie de la France et aux pays voisins européens.

**Mme la Maire** souligne que ce projet est très attendu et qu'il répond à un enjeu essentiel de gestion des flux, de sécurisation des cheminements piétons sur les abords de la gare et d'embellissement du quartier.

**Mme la Maire** évoque un autre projet qui concerne le parvis de la Gare de Lyon, et qui a pour ambition de végétaliser les espaces tout en trouvant un équilibre des différents usages (station taxi, dépose minute etc.).

**Mme la Maire** explique que la Ville de Paris porte également un projet qui concerne la rue de Bercy qui a pour objectif de recalibrer la rue afin d'élargir les espaces dédiés aux piétons aux alentours de la gare. En lien avec SNCF Gares & Connexions, la Ville travaillera les traversées piétonnes et le stationnement des bus pour éviter les conflits d'usages et faire en sorte que la voirie se partage.

**Mme la Mairie du 12ème arrondissement** évoque d'autres projets qui vont dans le sens des réflexions autour du Plan local d'urbanisme bioclimatique, notamment la végétalisation d'anciennes friches ferroviaires (autour de Ground Control) qui mitigera l'effet d'îlot de chaleur dans le quartier et permettra à Paris de s'adapter au changement climatique. Grâce à un aperçu rapide des projets de ce type dans le quartier **Mme la Maire** pose le contexte de réflexions autour des mobilités douces et les services de proximité dans lequel le projet gare de Lyon côté Seine s'insère.

Enfin, **Mme la Maire** affirme que la Mairie du 12ème arrondissement ainsi que la Ville de Paris seront présentes pour accompagner ce projet structurant afin qu'il bénéficie au quartier.

## 3 PRESENTATION DU PROJET ET DES RESULTATS DE LA CONCERTATION

### 3.1 Présentation synthétique des enjeux du projet

**Stéphane LERENDU, SNCF Gares & Connexions**, souligne que ce projet s'inscrit dans les objectifs portés à l'échelle de l'ensemble des gares en France, qui vise à favoriser l'intermodalité, une meilleure gestion des flux et la réponse aux enjeux climatiques.

Ce projet comporte plus spécifiquement la création d'une véritable entrée de gare attrayante, qui permettra une répartition efficace des flux de personnes et offrira un niveau de service élevé. Par ailleurs, la végétalisation de la gare allée de Bercy, constitue un élément central du projet.

Dans le cadre de la concertation, **M. LERENDU** insiste sur la volonté et les efforts de SNCF Gares & Connexions d'associer toutes les parties prenantes, élus, population locale ou forces vives économiques. Il insiste également sur l'importance de maintenir une relation continue avec l'ensemble des parties prenantes tout au long du projet, et pas uniquement pendant la phase de concertation. Il souligne enfin que la gare appartient à tous et qu'il est essentiel de mener à bien ce projet avec l'adhésion de tous.

Diffusion de la vidéo de présentation du projet : [https://www.youtube.com/watch?v=RuXa8qPE4\\_A](https://www.youtube.com/watch?v=RuXa8qPE4_A).

**Amaury LOMBARD, SNCF Gares & Connexions**, explique qu'aujourd'hui, le côté Seine de la Gare de Lyon est un espace peu visible et peu connu du public. Les accès de la gare sont peu lisibles car ils sont masqués par la dalle et la rangée de bus qui opèrent leur régulation. Pendant les rencontres de proximité en gare, le maître d'ouvrage a constaté que l'Allée de Bercy, aujourd'hui très minérale et peu propice à la déambulation, n'est pas connue, même par certains riverains.

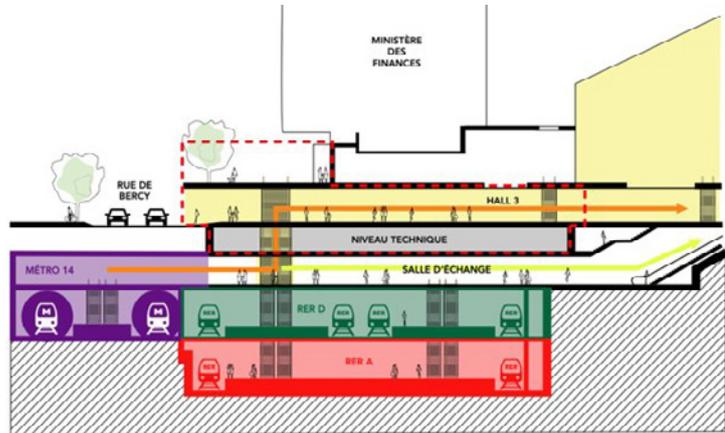
La modernisation de la façade côté Seine a pour objectif de rendre la gare plus lisible et plus accueillante en avançant la façade (voir la partie violette dans la photo ci-dessous). Venir occuper ces espaces sous la dalle qui sont aujourd'hui sous-utilisés animera ce côté de la gare.



**M. LOMBARD** présente la perspective ci-dessous pour illustrer ce à quoi la gare pourrait ressembler demain. Il explique que la réflexion sur les matériaux est en cours, mais que SNCF Gares & Connexions travaille ce sujet pour rendre la façade aussi accueillante et chaleureuse que possible.



Grâce au plan de coupe présenté ci-contre, **M. LOMBARD** montre l'articulation du projet avec la salle d'échanges RATP. Il explique qu'aujourd'hui, les voyageurs de la ligne de métro 14 doivent traverser la salle d'échanges pour rejoindre la gare. Demain, ils pourront emprunter le cheminement orange pour atteindre la gare, ce qui désaturera la salle d'échanges pour accommoder l'augmentation des flux de voyageurs dans les années à venir avec la prolongation de la ligne de métro 14 et l'arrivée du nouveau matériel roulant sur le RER D. Au sujet de la signalétique, **M. LOMBARD** constate que les voyageurs ont souvent du mal à se repérer. Dans le cadre du projet, SNCF Gares & Connexions travaillera en lien étroit avec la RATP et Île-de-France Mobilités (IDFM) pour rendre la signalétique cohérente et continue.



**M. LOMBARD** souligne que le projet a pour objectif de créer une gare avec plus de connexions. Pour ce faire, un nouveau parking vélo sécurisé et fermé de 600 places sera créé. Les connexions existantes seront prises en compte, notamment avec le maintien de la desserte bus malgré le déplacement de la zone de régulation. La station taxi de 20 places sera repositionnée et SNCF Gares & Connexions travaille avec la Ville de Paris pour trouver un endroit optimal.

**M. LOMBARD** affirme que la nouvelle façade de la gare sera plus fonctionnelle grâce à la création de restaurants, commerces et services sous la dalle existante. Ces espaces seront ouverts sur la ville et SNCF Gares & Connexions souhaite créer une offre qui réponde aux besoins du quartier. Par exemple, le maître d'ouvrage a déjà identifié un besoin de restauration pour les salariés des bureaux à proximité et va agrandir la supérette qui est déjà assez fréquentée.

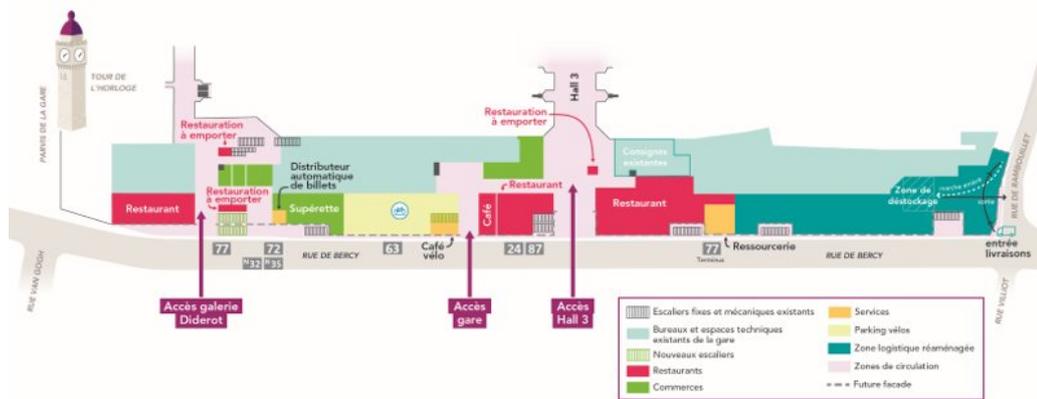
**M. LOMBARD** explique que le projet prévoit une zone logistique pour répondre aux besoins de la gare. La zone sera positionnée dans des espaces clôturés sous la dalle et la circulation des camions sera cantonnée sur la rue de Rambouillet pour que les camions ne circulent plus sur la rue de Bercy. Une barrière à l'extrémité de la rue de Bercy pacifiera la zone et sécurisera les cheminements piétons. Seulement une partie de la logistique de la gare sera faite dans cette zone logistique, ce qui représenterait environ 30 camions par jour.

Le projet répond à des objectifs écologiques de SNCF Gares & Connexions et de la Ville de Paris car il est prévu de végétaliser l'allée de Bercy pour créer une véritable promenade

urbaine plantée. Cette végétalisation, sur le foncier de SNCF Gares & Connexions et du ministère des Finances (MINEFI) créera des îlots de fraîcheur et de biodiversité au cœur de la ville. **M. LOMBARD** explique que l'ampleur de la végétalisation est limitée par la nécessité de conserver une voie pompière sur l'allée. SNCF Gares & Connexions ajoutera également des stationnements vélos sur l'allée et améliorera la signalétique pour mieux indiquer le lieu.

**M. LOMBARD** souligne que le projet est soumis à une labélisation "bâtiment durable francilien" portée par l'Etat et la Région Île-de-France. Ainsi, le maître d'ouvrage sera accompagné tout au long de la conception du projet pour que le projet soit aussi sobre que possible. Concrètement, cela passe par une limitation de la démolition, le réemploi des matériaux, le suivi de l'impact carbone du projet et une attention portée à la consommation énergétique des futurs espaces.

Pour illustrer les différents espaces du projet, **M. LOMBARD** présente le plan ci-dessous. Il attire l'attention des participants sur les nouveaux espaces dédiés à l'économie sociale et solidaire et la concentration des flux logistiques à l'extrémité de la zone logistique. Il précise que les nouveaux espaces, y compris la zone logistique, seront définis et clôturés pour éviter les mésusages.



Le projet en question représente un coût global de 64 millions d'euros. SNCF Gares & Connexions assure la maîtrise d'ouvrage du projet, pilote la concertation et finance l'aménagement des espaces publics et des commerces, de la végétalisation de l'allée de Bercy sur son périmètre foncier. Le MINEFI finance l'aménagement et la végétalisation de l'allée de Bercy sur son périmètre foncier, IDFM finance le parking vélo et assure la coordination des projets d'intermodalité et la Région et l'Etat participent au financement des études dans le cadre du Contrat de Plan Etat Région. Enfin, les partenaires du projet, la Ville de Paris et la RATP, assurent respectivement la maîtrise d'ouvrage du projet de pacification de la rue de Bercy et la maîtrise d'ouvrage du projet de réaménagement de la salle d'échanges RATP de la Gare de Lyon.

Enfin, **M. LOMBARD** présente les étapes du projet : après la concertation qui se clôture le 27 juin, SNCF Gares & Connexions complètera le projet et déposera le permis de construire fin 2023. 2024 sera dédié aux études et aux premiers travaux. Les travaux se dérouleront ensuite pendant 4 ans à partir de 2025. La période de travaux est plutôt longue compte tenu de l'ampleur du projet et afin de perturber au minimum l'exploitation de la gare.

### 3.2 Présentation de la synthèse de la concertation

**Marine CHAUMON, Res publica**, présente les différentes modalités de concertation mises en place autour du projet de réaménagement de la Gare de Lyon Côté Seine.

**Mme CHAUMON** souligne que l'objectif principal de la concertation est d'informer toutes les parties prenantes, de recueillir les contributions et de faire progresser les discussions. Pour cela, plusieurs rencontres en présentiel ont été organisées, dont deux rencontres de proximité et une balade/atelier. Elle mentionne également la participation en ligne, grâce à un site internet dédié permettant aux participants de s'exprimer via un questionnaire ou une balade interactive, tout en fournissant des informations détaillées sur le projet.

Dans le but d'assurer une large diffusion des informations et de mobiliser la participation, différentes méthodes de communication ont été utilisées. Des dépliants ont été distribués, des affiches ont été placées dans la gare, et des dossiers de concertation ont été mis à disposition. Toutes ces actions visaient à informer de manière complète sur le projet :

<https://garedelyoncoteseine.jenparle.net/>

**Mme CHAUMON** partage ensuite quelques chiffres concernant la participation. A ce jour, le site internet a enregistré 1 882 visiteurs, 463 questionnaires ont été complétés et 135 contributions ont été recueillies via la balade interactive.

Elle présente les résultats du questionnaire Jenparle, qui mettent en évidence les principales thématiques abordées lors de la concertation. Le premier enjeu qui ressort porte sur la qualité urbaine, avec de nombreuses attentes exprimées au sujet de la salubrité et la sécurité du site, ainsi que l'éclairage des espaces. Des demandes ont également été formulées concernant la végétalisation des espaces et l'aménagement de l'allée de Bercy. En ce qui concerne les services et commerces, des demandes ont été exprimées quant à la typologie de restauration, et quelques attentes ont été mentionnées concernant la supérette. Les attentes en termes d'accès et de connexion portaient notamment sur la signalétique et la lisibilité des accès, ainsi que sur les cheminements piétons et vélos menant au site. Quelques préoccupations ont également été exprimées quant à l'accès au parking vélos et à l'accès au hall 3. Par ailleurs, l'interface entre l'école et la zone logistique a été identifiée comme un sujet à travailler, et des préoccupations ont été soulevées quant au repositionnement de la station de taxis.

### 3.3 Echanges

**Une habitante et membre du conseil de quartier Bercy constate qu'il est désagréable de passer par la rue de Bercy car les nuisances olfactives sont très présentes. Elle insiste pour que SNCF Gares & Connexions n'attende pas 2025 pour traiter la question de la salubrité de la rue de Bercy.**

**Elle évoque également un autre sujet en dehors du projet concernant la mise en place de navettes de remplacement de la ligne de métro 14 qui circulent lors des fermetures la nuit. Elle explique que ces navettes stationnent parfois 30 minutes avant de démarrer, ce qui désavantage les personnes travaillant de nuit. Elle ajoute qu'il est important d'améliorer la desserte RER à la Gare de Lyon.**

- *SNCF Gares & Connexions* : le prestataire en charge de la **propreté** de la gare va renforcer le nettoyage dès maintenant, sans attendre le projet. Il est également prévu d'ajouter un espace toilettes d'ici 2024, au niveau de la galerie Diderot.
- *RATP* : Les navettes de substitution de la ligne de métro 14 circulent toutes les 8 à 10 minutes le soir. La RATP est consciente que les travaux de prolongement de la ligne 14 ont des effets sur les usagers et ils s'assurent de les limiter au maximum.

**Un représentant de l'association Paris en Selle demande si le parking vélo financé par Île-de-France Mobilités sera ouvert aux usagers occasionnels n'ayant pas de passe Navigo. Il souhaite également savoir comment les vélos pourront accéder facilement aux places de stationnement prévues sur l'Allée de Bercy car il constate que la majorité des accès sont des escaliers.**

- *SNCF Gares & Connexions* : Le **parking vélo** sera accessible grâce à un abonnement annuel pour les personnes sans pass Navigo pour 30€ par an. Le projet prévoit également du stationnement vélo en accès libre sur l'allée de Bercy.
- *SNCF Gares & Connexions* : **L'accès à l'Allée de Bercy** du côté du parvis sera retravaillé pour équilibrer les usagers entre les piétons, vélos, l'accès pompier. SNCF Gares & Connexions va étudier l'accès des vélos aux nouvelles places sur l'allée de Bercy et la signalétique pour orienter les flux.

**Une riveraine et parent d'élève de l'établissement scolaire à proximité, constate que le projet prévoit de nombreux restaurants. Elle comprend l'enjeu de rentabilité du projet, mais demande s'il est possible de créer des espaces de respiration ou d'activité pour les enfants. Elle pense notamment à des espaces orientés vers les activités sportives.**

- *SNCF Gares & Connexions* : la proposition d'implanter des **installations sportives** est intéressante mais doit prendre en compte les contraintes du projet. En outre, au-delà de l'enjeu de rentabilité, les contraintes d'implantation sous la dalle ne conviendraient pas aux salles de sport qui nécessitent généralement une hauteur sous plafond importante. Il y a un équilibre économique à trouver, même si la répartition des nouveaux espaces n'est pas définitive car les réflexions sont en cours. Le maître d'ouvrage attend la fin de la concertation pour finaliser la programmation. Les appels d'offres pour les nouveaux restaurants ne seront lancés qu'en 2026.

**Un ancien commerçant du centre Gamma constate qu'il existe déjà un parking vélo sur la rue Van Gogh qui est sous-utilisé et qui n'est pas très joli à voir. Au sujet de l'Allée de Bercy, il propose de changer le revêtement pour apporter plus de fraîcheur. Enfin, sur la signalétique, il estime qu'il faut agir dès maintenant car l'orientation pour les touristes est vraiment difficile. Il a déjà écrit à la Direction de la Gare de Lyon à ce sujet.**

*SNCF Gares & Connexions* : Le **parking vélo** de la rue Van Gogh est en dehors du périmètre du projet et est géré par la Ville de Paris. Toutefois, les projections de croissance de l'usage du vélo nécessitent de prévoir plus de stationnements vélo qu'aujourd'hui. Le nombre de places du parking vélo prévu dans le cadre du projet a été revu à la hausse car il s'agissait d'une demande du public lors de la concertation précédente en 2019. Concernant la signalétique, une étude est en cours pour l'améliorer à l'intérieur de la gare en amont des Jeux olympiques de 2024.

**Un ancien commerçant du centre Gamma rappelle qu'il était question de supprimer les passerelles dans le projet de 2019. Il demande si c'est le cas dans le projet actuel.**

- *SNCF Gares & Connexions* : La **passerelle** en face de la Galerie Diderot appartient au Centre Gamma, qui fera l'objet de son propre projet de modernisation. Son éventuelle suppression apporterait plus de lumière mais ne répondrait pas à l'objectif de sobriété. Ainsi, le maître d'ouvrage va éclairer les espaces et mieux marquer les entrées pour attirer les voyageurs vers l'entrée sous la passerelle.

**Un habitant du quartier et parent d'élève rejoint la remarque précédente sur l'utilité du parking vélo de la rue Van Gogh. A propos de l'allée de Bercy, il déplore les odeurs de tabac et d'urine. Il demande s'il est possible de descendre de l'allée avec une valise. Il propose d'ajouter des équipements sportifs en plein air sur l'allée. Enfin, il ajoute que, malgré le fait qu'il emprunte l'Allée de Bercy au quotidien, il n'avait pas vu les affiches annonçant la concertation.**

- *SNCF Gares & Connexions* : Indique que les **aménagements sur l'Allée de Bercy** sont contraints par la nécessité de préserver la voie pompiers sur cette allée. Ainsi, il n'y a pas suffisamment d'espace pour envisager l'aménagement de jeux pour enfants ou d'installations sportives.

**Une habitante remarque que les Jeux Olympiques arrivent bientôt et que le quartier reste sombre et insalubre avec les odeurs nauséabondes et des personnes sans-abris qui dorment dans la rue. Selon elle, la situation dans le tunnel Rambouillet et l'Allée de Bercy est insupportable. De plus, la nouvelle régulation des bus prévue dans le projet et les camions de livraison engendreront une circulation importante et pourraient bloquer le tunnel. Elle insiste sur le fait de ne pas attendre 2028 pour améliorer la salubrité du lieu.**

- *SNCF Gares & Connexions* : concernant la **propreté**, le nettoyage de la gare, notamment le côté Seine, sera renforcé dès cet été. La **sécurité** est également une préoccupation permanente pour SNCF Gares et Connexions, ce qui fait que toutes les entrées de la gare sont vidéoprotégées. Il n'y a pas eu, à la connaissance de SNCF Gares et Connexions, des agressions ou événements d'insécurité aux alentours de la gare, mais ils restent extrêmement vigilants. Un référent sociétal à SNCF Gares & Connexions est chargé de travailler avec les personnes en situation d'errance pour les orienter vers des dispositifs existants ou des associations.
- Concernant les conditions d'implantation de la **zone logistique**, des camions circulent déjà sur ce côté de la gare. L'objectif est d'organiser ces flux en clôturant les espaces logistiques pour sécuriser et pacifier la rue. Pour préserver l'intermodalité, il n'est pas possible de supprimer la zone de régulation bus, mais, avec son report, les bus pourront stationner dans un lieu plus large éloigné des commerces et de l'école, ce qui réduira les nuisances. SNCF Gares & Connexions travaille en lien étroit avec la Ville de Paris pour fluidifier au maximum les flux aux alentours de la gare. Les camions qui desserviront la zone logistique circuleront le matin, avant les heures de pointe. L'aménagement de la zone logistique prend en compte la mise à sens unique de la rue de Rambouillet prévue par la Ville de Paris. La circulation est un point d'attention important du projet ; l'objectif est de limiter l'espace pour les camions et laisser le maximum de place pour les piétons.

**Une parente d'élève rejoint les commentaires des autres parents : les enfants ont besoin d'espaces pour pratiquer du sport et pour s'amuser. Aujourd'hui ils doivent se déplacer en train ou en bus pour rejoindre ce type d'espace pour se divertir.**

**Un participant demande pourquoi les escaliers mécaniques du MINEFI sont arrêtés le week-end.**

- *MINEFI* : L'escalier mécanique est exploité par le bâtiment d'en face. Lorsque l'immeuble est fermé le week-end, il n'y a personne pour gérer l'exploitation et pour intervenir en cas d'incident.

**Un usager s'interroge sur l'intégration du projet dans la vision plus globale de la Gare de Lyon et des gares aux alentours.**

- *SNCF Gares & Connexions* : Le projet s'intègre dans la réflexion Tripôle sur l'intermodalité d'IDFM autour des trois gares sur ce secteur : les Gares de Lyon, Austerlitz et Bercy. A la Gare de Lyon, le projet s'intègre également dans les réflexions autour du parvis, notamment le réaménagement de la station taxi, la végétalisation des espaces, l'inversement du sens du trafic et la rénovation de la façade du boulevard Diderot.

**Un chauffeur de taxi remarque que la station taxi sur la rue de Bercy représente 20% de la capacité de la gare. Si cette station est fermée, il y aura 20% de plus de taxis sur le parvis de la gare.**

- *SNCF Gares & Connexions* : La maître d'ouvrage a conscience que cette station de taxi est utilisée et qu'il faudra la conserver d'une manière ou une autre car la Gare de Lyon doit maintenir ses accès taxi.

**Une habitante et parent d'élève soulève la question de la sécurité des élèves de l'établissement scolaire à proximité. Elle explique qu'à la rentrée, les étudiants de 6ème devront traverser la gare pour rejoindre leur classe, ce qui inquiète les parents car cette partie de la gare est sombre, surtout le matin en hiver lorsqu'il fait encore nuit. Elle ajoute que la rue de Bercy donne une mauvaise image de Paris aux touristes qui sortent de ce côté de la gare.**

- *SNCF Gares & Connexions* : Le maître d'ouvrage insiste sur le fait que la sécurité est une priorité, en particulier celle des enfants ; c'est pour cela que des projets intermédiaires pour rendre la gare plus accueillante et animée sont prévus avant 2028. Le projet améliorera la sécurité également en éclairant les espaces.

**Un riverain demande si le tunnel Rambouillet fait partie du projet. Il remarque que le matin les flux de piétons vers la gare et vers l'école se mélangent. Il souhaite savoir comment le projet pourra améliorer ce partage.**

- *SNCF Gares & Connexions* : Le tunnel Rambouillet est en dehors du périmètre du projet et appartient à la Ville de Paris. Le projet de la Ville de Paris sur la rue de Bercy agrandira le trottoir pour le rendre plus confortable pour tous les flux qui se croisent.

**Une parente d'élève ajoute que les enfants de l'école traversent déjà la gare et que, malgré les inquiétudes initiales des parents, cela se passe bien.**

## 4 PRESENTATION DES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION

SNCF Gares & Connexions présente les principaux enseignements qu'il retient de la concertation à ce stade et les engagements qu'il prend pour répondre aux attentes.

- En ce qui concerne la **lisibilité des entrées de gare**, le maître d'ouvrage a noté une forte attente et la suggestion d'aller au-delà du périmètre du projet pour mieux travailler les liens, notamment avec les gares du Tripôle (Lyon - Austerlitz - Bercy). Dans cette optique, il propose d'étudier la signalétique extérieure et d'organiser une balade-atelier ouverte au public, avec la Ville de Paris et Ile-de-France Mobilités en 2024 afin d'identifier les besoins spécifiques et d'améliorer cette signalétique, notamment sur les franges du projet.
- Concernant la **qualité urbaine**, le maître d'ouvrage a noté une forte attente en faveur de la végétalisation, et la demande de remplacer le garde-corps en béton Allée de Bercy. SNCF Gares & Connexions s'engage à étudier les conditions de faisabilité et le coût d'une telle action et à valider cette option de manière concertée avec la Ville de Paris et le MINEFI.
- En ce qui concerne les **services**, une attention particulière a été portée par les participants à l'installation de sanitaires et d'espaces d'attente pour les voyageurs. Un nouvel espace de toilettes sera implanté dès l'été 2024 comprenant 15 sanitaires environ. Bien que les zones d'attente n'étaient pas initialement prévues, car étant loin des quais, il est envisagé d'en intégrer sous réserve de faisabilité.
- La coexistence de la **zone logistique** avec l'école a été identifiée comme un point d'attention, notamment de la part des parents d'élèves. L'objectif est d'améliorer cet aspect du projet, en travaillant sur les matériaux de la façade de cette zone logistique, et en améliorant la sécurité des cheminements piétons dans le projet cible. Par ailleurs, SNCF Gares & Connexions propose l'organisation d'un atelier spécifique en 2024 avec la Ville de Paris et l'établissement scolaire pour sécuriser les flux en phase chantier.

### 4.1 Echanges

**Un habitant et parent d'élève souhaite savoir quels sont les engagements pris par SNCF Gares & Connexions pendant les quatre ans de travaux : seront-ils interrompus pendant les épreuves du brevet, les camions seront-ils limités dans leur circulation pour la rentrée scolaire, y a-t-il des dispositifs spécifiques prévus par rapport aux**

**enfants... Il exprime sa crainte d'envoyer ses enfants traverser cette zone pendant les travaux.**

**Une habitante et membre du conseil de quartier de Bercy témoigne de son expérience de travaux liés à l'implantation d'un Starbucks Cour Saint-Emilion. Des barrières ont été renforcées, du côté du collège et de l'école, pour prévenir les accidents. Elle recommande ainsi l'installation de barrières de protection, surtout pour les enfants.**

**Une habitante et parent d'élève exprime son inquiétude sur la proximité de l'établissement scolaire et de la zone logistique. Elle souhaite connaître le niveau de nuisance sonore induit par les travaux et par le passage des camions vers la zone logistique.**

- **SNCF Gares & Connexions** : Le maître d'ouvrage s'engage à informer les riverains et les parents d'élèves de manière continue, et particulièrement en phase **chantier**. Dans un premier temps, la limitation des démolitions du fait de la conservation des poteaux poutres garantit un moindre impact en termes de nuisances sonores pour les riverains et les écoliers. Toutefois celui-ci ne sera pas neutre non plus et le maître d'ouvrage s'engage à limiter au maximum les nuisances.
- **SNCF Gares & Connexions** s'engage à travailler avec l'établissement scolaire et la Ville de Paris concernant la réduction des nuisances liées à l'implantation de la **zone logistique** et les horaires de livraison.
- La nouvelle zone logistique absorbera en grande partie les livraisons existantes qui sont réalisées dans la rue de Bercy de façon peu organisée. Le nombre de camions supplémentaires ne représentera qu'une minorité des flux prévus dans cette zone logistique (30 camions par jour). Par ailleurs, une partie des livraisons continuera de s'effectuer directement sur le parvis de la gare.

**Un riverain soulève la question de la végétalisation de la dalle au-delà de la rue de Rambouillet. Il questionne également l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (PMR). Il constate que l'accès vélo se fait aujourd'hui par l'allée devant l'hôtel Mercure, alors que de l'autre côté de la rue, cela est interrompu.**

- *SNCF Gares & Connexions* : Le périmètre du projet ne concerne pas la partie au-delà de la rue de Rambouillet qui appartient au MINEFI. L'accès vélo à l'extrémité de la rue de Bercy existe par une voie appartenant au MINEFI et permettant l'accès pompier les livraisons. Il reste néanmoins peu pratique et peu sécurisé pour un accès vélo. Concernant l'accessibilité PMR, le projet répondra à toutes les normes d'accessibilité et augmentera la visibilité des trois ascenseurs existants qui connectent la gare et la salle d'échange RATP. Ainsi, ils seront rendus plus accessibles, surtout à partir du Hall 3.
- *MINEFI* : La cour du Ginkgo permet aux véhicules d'accéder pour des livraisons, et elle n'a pas été pensée initialement pour les vélos ou les personnes à mobilité réduite.

## 5 CONCLUSION

Le maître d'ouvrage remercie les participants pour l'ensemble des échanges et leurs contributions, utiles pour enrichir le projet. Il rappelle que le compte-rendu de la réunion sera publié sur le site de la concertation et qu'il est possible de contribuer jusqu'au 27 juin à l'adresse : <https://garedelyoncoteseine.jenparle.net/>.

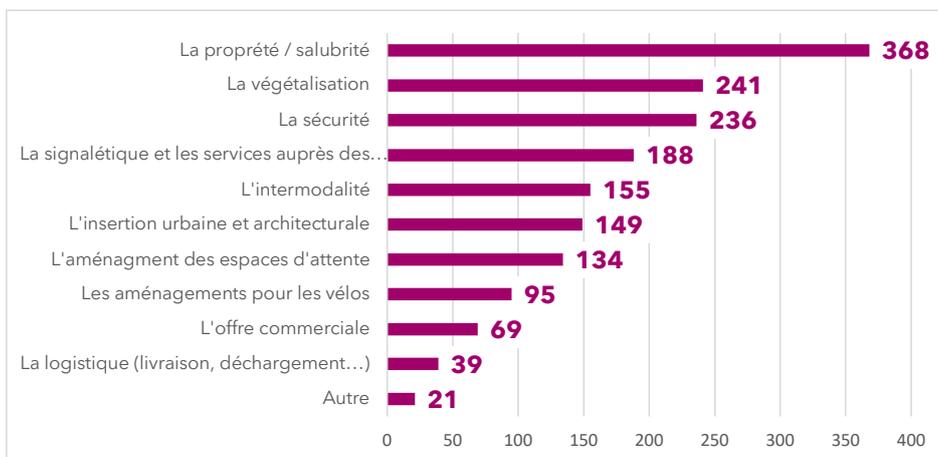
Un bilan de la concertation qui synthétise toutes les contributions sera publié à la rentrée.



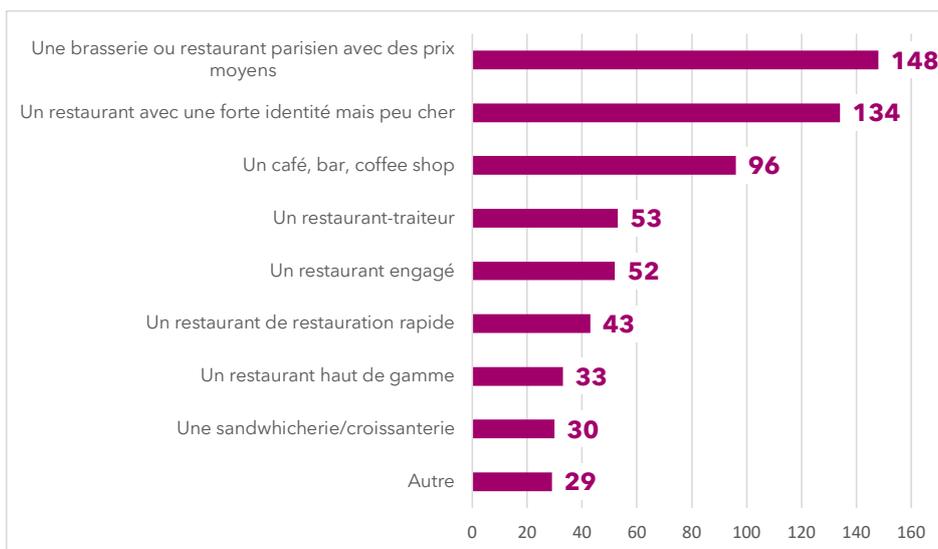
# LES RÉSULTATS DES QUESTIONNAIRES

Vous trouverez ci-dessous les résultats des deux questionnaires administrés dans le cadre de la concertation.

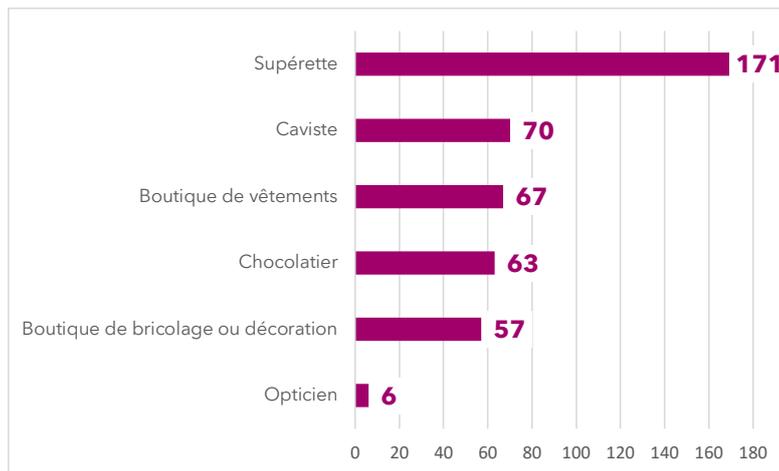
Selon vous, quels sont les enjeux prioritaires dans l'aménagement de cette partie de la gare (rue et allée de Bercy) ?



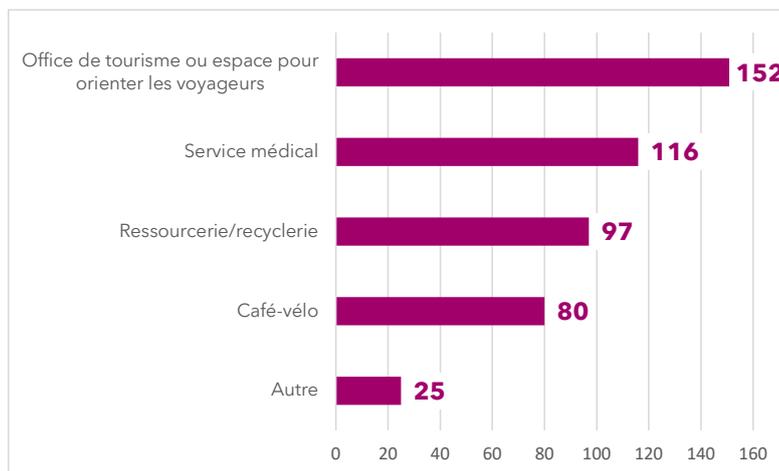
Quelle(s) offre(s) de restauration souhaiteriez-vous voir ouvrir rue de Bercy ?



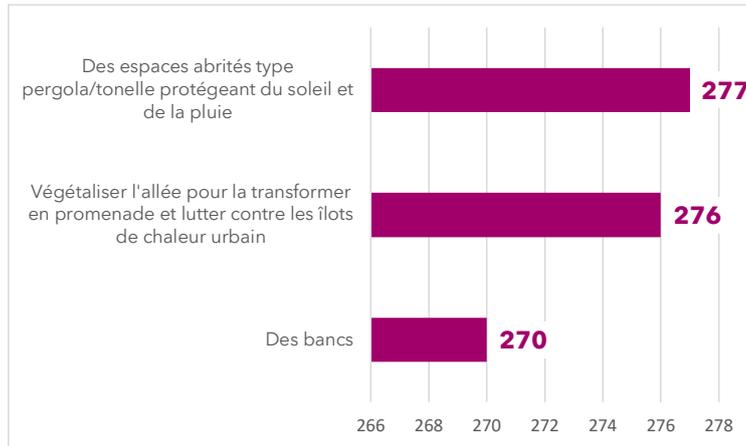
### Quel(s) type(s) de commerces souhaitez-vous voir ouvrir rue de Bercy ?



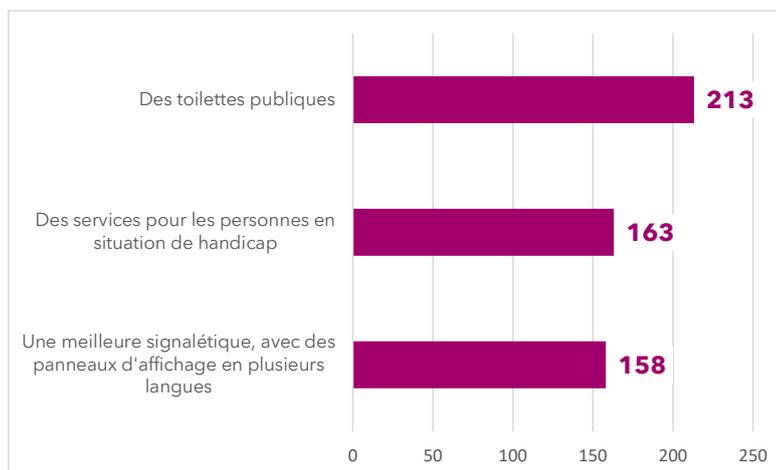
### Quels types de services vous semblent intéressants rue de Bercy ?



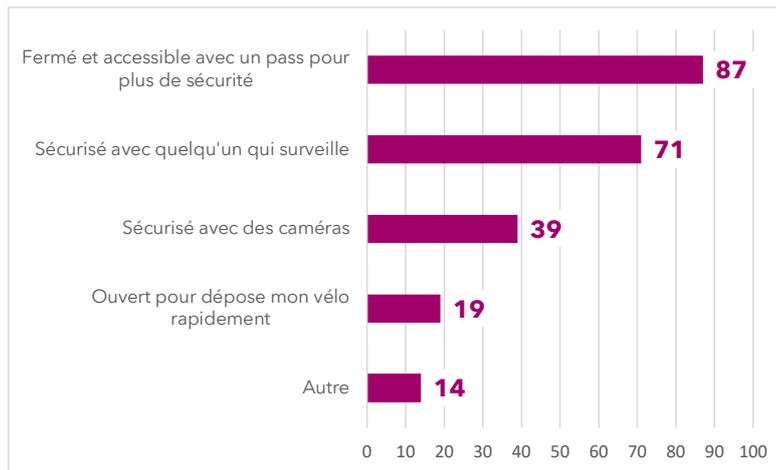
### Quels sont les aménagements à prévoir sur l'allée de Bercy selon vous ?



### Et quel(s) service(s) voyageurs vous semblent importants à prévoir ?



### Ce parking à vélo doit être selon vous ?





## **Gare de Lyon**

### **Vélostation côté Seine**

Paris en Selle se félicite d'apprendre que la SNCF Gares & Connexions souhaite créer un parking vélo de 600 places côté Seine de la gare de Lyon. La vélostation Van Gogh n'a pas trouvé son public pour différentes raisons. La création de la vélostation côté Seine constitue une nouvelle opportunité de répondre aux besoins des usagers de la gare de Lyon, qui sont nombreux à vouloir combiner vélo et train au cours de leurs trajets du quotidien ou plus ponctuels. La création d'une vélostation de cette capacité est une première aux abords de la gare de Lyon, et constitue une véritable opportunité d'en faire un aménagement vitrine pour les futurs autres parkings vélo de la gare.

Ce document détaille les retours de Paris en Selle sur le projet de vélostation.

### **Stationnement vélo**

#### **Dimensionnement du stationnement**

Selon les chiffres contenus dans le dossier, un total de 600 places de stationnement vélo sont aujourd'hui prévues dans la halle.

La capacité proposée dans le projet actuel paraît largement sous-dimensionnée, au vu du développement de l'usage du vélo comme mode de transport quotidien à Paris et en Île-de-France, en particulier à l'horizon 2028, date de livraison prévue du projet Gare de Lyon côté Seine.

En 2020 à Paris, la part modale du vélo est de 6%. Dans son scénario volontariste sur l'évolution de la pratique utilitaire du vélo, l'ADEME projette que la part modale du vélo à Paris pourra atteindre 14,9% en 2024, et 28,5% en 2030 (ADEME, [Rapport sur l'impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France en 2020](#), page 274).

Parallèlement, il est prévu que le trafic de la gare de Lyon augmente à 660 000 voyageurs/j en 2030.

---

[Paris en Selle](#)

Note sur la vélostation Gare de Lyon  
Juin 2023

1



	2022	2030	
Part modale du vélo à Paris	6%	Scénario de "rattrapage" (ADEME)	Scénario volontariste" (ADEME)
		21,9%	28,5%
Trafic voyageur en gare de Lyon par jour	550 000 voyageurs/j	660 000 voyageurs/j	

Les dernières avancées réglementaires imposent aux trains construits ou rénovés à partir de mars 2021 d'inclure huit emplacements pour les vélos. La capacité d'emport de vélo dans les trains restera donc très limitée : les voyageurs seront de plus en plus nombreux à se rendre à la gare en vélo sans pour autant prendre leur vélo dans le train. Le stationnement en gare doit donc être pensé massivement pour répondre à cette demande croissante d'intermodalité.

**Pour la gare de Lyon, nous recommandons de prévoir un stationnement capacitaire** qui sera en mesure de répondre aux attentes des usagers de la gare d'ici 2030, en anticipant à la fois l'augmentation de la part modale du vélo à Paris et l'augmentation du nombre d'usagers de la gare, **c'est-à-dire un minimum de 10 000 places de stationnement.**

Nous proposons de répartir ces places de la manière suivante :

- Les ¾ en stationnement vélo abrité et sécurisé (7000 places), qu'il s'agisse de parkings vélo de plain pied ou souterrains
- ¼ en extérieur (1500 arceaux, soit 3000 places)

Ces 10 000 places ne seraient qu'un premier palier, et de nouveaux espaces devront d'ores et déjà être identifiés afin d'augmenter la capacité de stationnement de la gare dans un futur proche.

## Les besoins spécifiques du stationnement vélo intermodal

Le stationnement vélo en gare répond à des logiques spécifiques à l'intermodalité : le stationnement n'est pas situé près de la destination finale du cycliste mais seulement près du début ou de la fin de son trajet principal, en train : le temps du cycliste est précieux et la simplicité doit être la priorité.

Aux Pays-Bas, ProRail - l'équivalent néerlandais de la SNCF Réseau et de Gares & Connexions - mène depuis plus de 20 ans un programme dédié au stationnement vélo en gare. Dans l'ouvrage *Fiestparkeren bij stations*<sup>1</sup>, que Paris en Selle a traduit en français, ProRail fait le bilan de ce programme et détaille les principes de design qui permettent aux parkings vélo en gare de rencontrer le succès auprès des usagers.

<sup>1</sup> *Stationnement vélo en gare*, de Folkert Piersma et Wout Ritzema, éditions Thoth (2021)



L'expérience néerlandaise permet de dégager les critères les plus importants pour les usagers pour concevoir un stationnement vélo en gare réussi :

- **proximité** : les voyageurs se déplaçant vers ou depuis la gare à vélo souhaitent que le parking soit le plus près possible de la gare et le plus près possible des pistes cyclables qui y mènent
- **disponibilité** : avoir suffisamment d'espace pour garer son vélo
- **sécurité** : pouvoir garer son vélo en toute sécurité est également l'un des critères fondamentaux des voyageurs se déplaçant vers ou depuis la gare à vélo. Ils doivent avoir la certitude de retrouver leur vélo intact après le voyage en train
- **rapidité et fluidité** : les personnes qui souhaitent garer leur vélo dans un parking en gare sont pressées. Ils ont un train à prendre, et ce paramètre est fondamental dans le design du parking vélo.
- **confort et commodité** : le confort et la commodité sont deux concepts comparables que les clients apprécient dans les parkings vélo des gares. Ils préfèrent utiliser un parking simple d'utilisation, qui ne demande pas de charge mentale particulière ou d'effort physique.
- **tarification** : que ce soit pour un vélo ou une voiture, un parking gratuit est généralement plus attractif qu'un parking payant. Le parking vélo payant doit donc être particulièrement bien pensé et conçu pour inciter le voyageur à vélo à venir s'y garer, et adapté à tous les usages : ponctuel ou quotidien.

## Accès extérieur

La vélostation doit être facilement accessible depuis la rue : le cycliste doit pouvoir se rendre à vélo jusqu'à l'entrée du parking vélo. L'ensemble de son trajet pour rejoindre le parking vélo doit allier sécurité et confort.

### Connexion au réseau cyclable

La gare de Lyon est entourée d'un réseau cyclable assez dense. Il faut viser une interconnexion la plus simple, la plus directe et la plus confortable possible avec ce réseau afin d'inviter les cyclistes à venir jusqu'à la halle à vélos. La rue de Bercy est dotée d'une piste cyclable bidirectionnelle qui protège les voyageurs qui viennent à la gare à vélo.

### Signalétique extérieure dans la zone de la gare

Une signalisation horizontale matérialisée sur les pistes cyclables à proximité de la gare, quai de la Râpée, avenue Daumesnil, bd Diderot et bd de Bercy, doublée d'une signalisation verticale indiquant au niveau des carrefours jouxtant la gare le nombre de places de vélo dans le parking, guidera les cyclistes vers la vélostation.

---

[Paris en Selle](#)

Note sur la vélostation Gare de Lyon  
Juin 2023

3



Une signalétique extérieure aux abords immédiats de la gare, rue de Bercy, indiquera aux cyclistes le chemin de la vélostation et grâce à un affichage dynamique le nombre de places disponibles.

### **Sur le chemin de la vélostation : assurer une séparation des modes**

La piste cyclable bidirectionnelle de la rue de Bercy est située à l'opposé de la vélostation. Il est donc nécessaire de créer une portion de piste cyclable bidirectionnelle pour la connecter à la vélostation.

La traversée du couloir de bus pour rejoindre la vélostation est peu sûre en raison du linéaire des bus en régulation qui masque le bâtiment de la gare. Le déplacement de la zone de régulation, annoncée en page 12 du dossier de concertation, contribuera à augmenter la sécurité des déplacements.

Par ailleurs, il est nécessaire de permettre aux voyageurs d'accéder à la dalle par un escalier équipé d'une goulotte ou par un ascenseur.

## **Conception architecturale de la vélostation**

### **Le design au service de la sécurité des usagers**

Le bâtiment tel qu'il est envisagé aujourd'hui prévoit une façade en bois, sous forme de claustra ajouré à 40%.

Nous suggérons d'utiliser du verre sur tout ou la majeure partie de la façade de la vélostation donnant sur la station bus afin de favoriser la transparence du bâtiment, qui répond à plusieurs enjeux :

- sécurité des personnes et des biens : dans un bâtiment vitré et ouvert vers l'extérieur, la sécurité des personnes et des biens est plus facile à assurer;
- réduire le sentiment d'insécurité : les usagers et usagères se sentent davantage en sécurité dans un environnement ouvert, éclairé par la lumière naturelle. Un espace clos est souvent vécu comme anxiogène, et risquerait de décourager l'utilisation du parking par tout un public, notamment par les femmes;
- informer sur les places libres : avec une façade vitrée, les usagers arrivant devant le parking peuvent pré-repérer d'un coup d'oeil les places libres;
- faciliter l'orientation dans le parking;
- donner envie aux usagers de l'utiliser : comme pour une pâtisserie dont les gâteaux placés dans la devanture sont appétissants, un parking vélo accueillant et visible de l'extérieur suscitera l'intérêt des usagers;
- Enfin, une façade vitrée transformera ce parking vélo en véritable vitrine architecturale, exemple d'un stationnement vélo capacitaire en développement en France. Pour souligner ce caractère unique, il est possible de rappeler dans l'architecture du parking

---

[Paris en Selle](#)

Note sur la vélostation Gare de Lyon  
Juin 2023

4



celui de la gare de Lyon et une dimension artistique (fresques, poèmes ou paroles de chansons en relation avec le vélo, etc.) peut également être envisagée.



*Parking vélo de la gare d'Amsterdam RAI. Les vélos sont visibles de l'extérieur et le bâtiment est très bien connecté à la gare à gauche, la personne qui laisse son vélo dans le parking rejoint en quelques secondes les bornes d'accès aux quais.*

Source : [Stationshal + Fietsenstalling Station RAI Amsterdam – iFS building systems](#)



*Entrée de la vélostation Montparnasse. La façade ajourée en bois n'engage pas à entrer dans le bâtiment. On notera également l'absence d'indices ou de signalétique précisant la fonction du du bâtiment*

Source : [Paris : Une vélostation ouverte à Montparnasse pour « sécuriser le stationnement des vélos »](#)

---

[Paris en Selle](#)

Note sur la vélostation Gare de Lyon  
Juin 2023

5



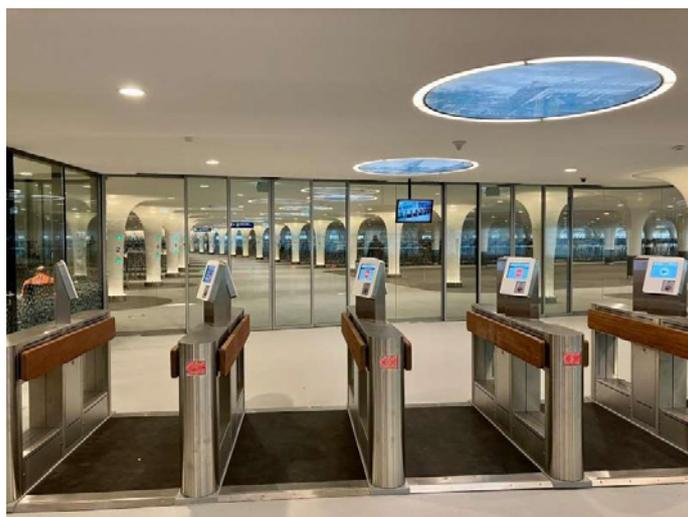
La sécurité réelle et ressentie des usagers du parking et de leurs vélos sera également assurée par un éclairage adéquat, à l'intérieur comme à l'extérieur, et par l'installation de caméras de vidéosurveillance.

Seuls les usagers disposant d'un ticket de parking ou d'un abonnement pourront pénétrer dans le parking vélo.

### **Cheminement intérieur**

L'itinéraire de l'extérieur du parking jusqu'au lieu de stockage du vélo doit être compris très rapidement et intuitivement par l'utilisateur cycliste, pressé d'aller prendre son train. Il est donc nécessaire de guider le cycliste en limitant le nombre de voies d'entrée et de sortie du parking.

L'entrée dans le parking doit être facilitée par l'installation de portes automatiques, afin d'éviter au cycliste d'avoir à pousser une porte, par exemple grâce à des portillons doubles.



*Portiques d'entrée d'un parking vélo en libre-service aux Pays-Bas (Parking Stationsplein de la gare centrale d'Amsterdam. Source : [NS, janvier 2023](#))*

Le parking doit comporter une ou plusieurs allées centrales, ainsi que des sous-allées, afin de favoriser une circulation fluide et sûre dans le parking, sans obstacle ni impasse.

Le plan présenté lors du rendez-vous prévoit une allée centrale coudée deux fois, des impasses et l'installation des zones pour les vélos spéciaux au milieu du parking. Il en résulte un cheminement peu intuitif, des cul-de-sacs qui augmentent l'insécurité réelle et ressentie, en

---

[Paris en Selle](#)

Note sur la vélostation Gare de Lyon  
Juin 2023

6



particulier pour les femmes et les personnes âgées, et un risque d'encombrement de l'allée centrale et des sous-allées. Il est proposé dans la partie suivante un aménagement des zones de stockage qui permet d'éviter ce problème majeur.

Une fois cette difficulté réglée, il est nécessaire de faciliter l'orientation dans le parking en numérotant les sous-allées et les places de parking.

La création de contrastes de couleur entre les allées et les zones de stockage des vélos facilite l'orientation dans le parking. Ainsi la couleur de l'allée ou de la sous-allée doit être traitée en blanc tandis que la zone de stockage du vélo doit l'être dans une couleur plus marquée, la tendance actuelle étant au gris. Par exemple, dans le parking Stationsplein et IJ-boulevard de la gare centrale d'Amsterdam ouvert en janvier 2023, les allées sont en blanc et l'emplacement des racks est traité en gris.



*Parking vélo Stationsplein de la gare centrale d'Amsterdam. Source: [NS, janvier 2023](#)*

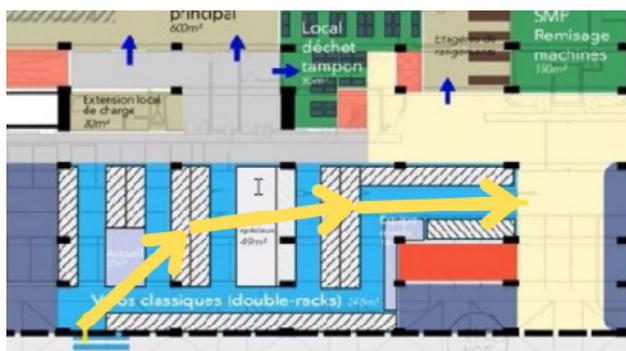
La création de contrastes de couleur entre le sol, les murs et le plafond, grâce à la lumière naturelle, à la peinture et l'utilisation de matériaux différents, facilitent l'orientation du cycliste et du piéton dans le parking et réduisent le sentiment d'insécurité.

Compte tenu de ces principes, de la disposition des voies d'accès à la halle et à la gare, qui sont situées au sud, et du souhait de ne créer qu'une seule allée afin de maximiser le stationnement, le plan d'entrée et de sortie dans la halle et le cheminement intérieur peuvent être les suivants :

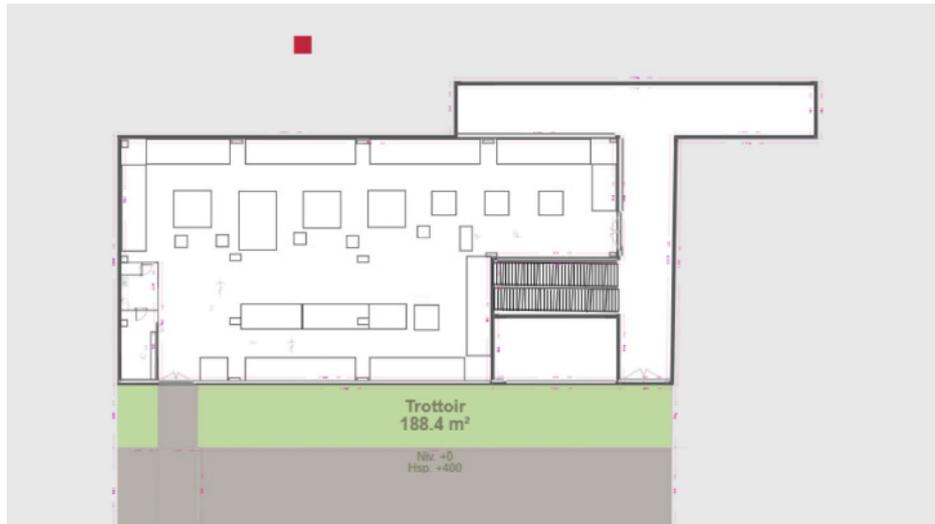
### Option 1 : Placer l'entrée au nord du parking

Le placement de l'entrée au nord est utile parce que la majorité des cyclistes arrivent par le nord. L'allée centrale est disposée de la manière la plus rectiligne possible (cf. schéma d'intention ci-dessous). L'espace d'accueil est placé à gauche de l'entrée. Il est prolongé par un local technique.

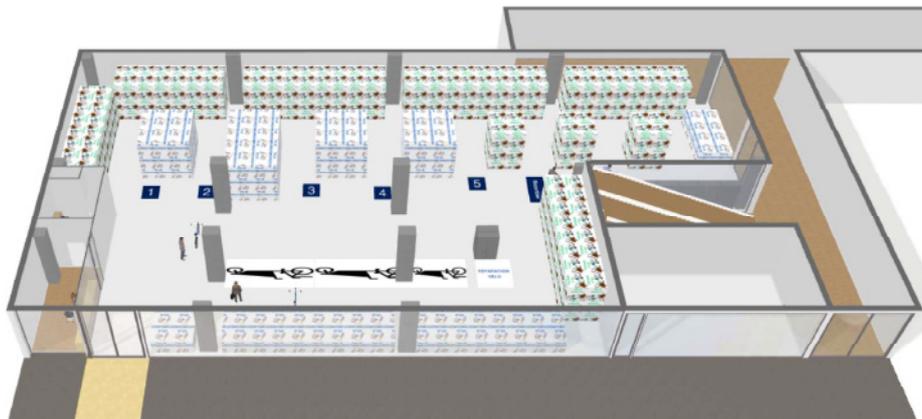
Avantages	Inconvénients
<ul style="list-style-type: none"> <li>• évite l'effet cul-de-sac, l'ensemble du bâtiment est circulé, améliorant ainsi la sécurité réelle et ressentie</li> <li>• optimisation de l'usage des places : toutes les places ont plus de chance d'être utilisées car elles sont toutes proches de l'allée centrale</li> <li>• parcours usager intuitif : lorsqu'on entre, la place vélo de désir se trouve au bout de la halle, et permet ainsi de jauger de la disponibilité des places à travers un système lumineux durant le parcours à l'intérieur de la vélostation</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• plus gourmand en espace, réduit le nombre de places de stationnement</li> </ul>



Sens de la circulation en jaune de l'entrée en bas à gauche à la sortie en haut à droite



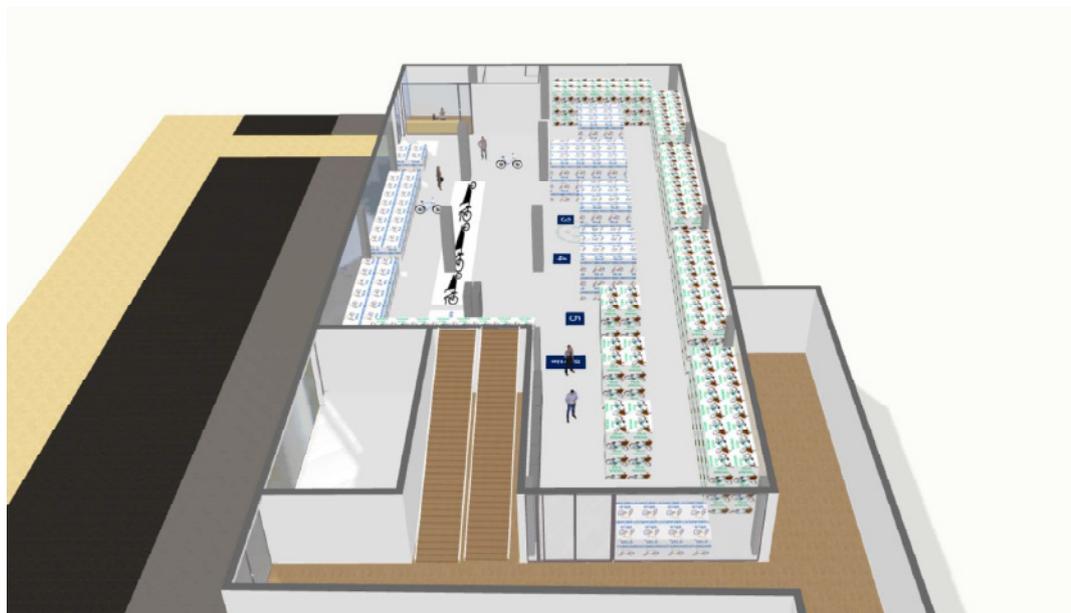
Proposition de plan de la vélostation (projection Paris en Selle)



Vue du dessus côté entrée (projection Paris en Selle)

[Paris en Selle](#)

Note sur la vélostation Gare de Lyon  
Juin 2023



Vue du dessus côté sortie (projection Paris en Selle)

Dans les esquisses présentées dans cette option ainsi que dans les deux suivantes, les racks pour vélos standards sont avec des motifs bleu et ceux pour des vélos avec un élément extérieur (siège enfant, panier, caisse, sacoches) en vert. Les espaces pour vélos cargos sont marqués au sol. Le portique d'accès n'a pas été dessiné. La largeur des allées secondaires est conforme aux standards néerlandais actuels des parkings vélos en gare, soit 2,15 m.

### Option 2 : placer l'entrée au sud

Cette option, un peu moins coûteuse, semble pouvoir fonctionner avec les flux attendus dans la halle à vélos. En effet l'allée centrale n'est pas très longue.

Avantages	Inconvénients
<ul style="list-style-type: none"><li>• rapprocher l'entrée de la vélostation de celle du magasin vélo augmente le sentiment de sécurité aux horaires d'ouverture du magasin</li><li>• plus de places de stationnement que dans l'option n°1</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• parcours usager moins intuitif: l'allée centrale ne mène pas à la sortie, la sortie est une sous-allée</li><li>• la partie à gauche de l'entrée de la vélostation sera moins utilisée car plus éloignée de l'allée centrale</li></ul>

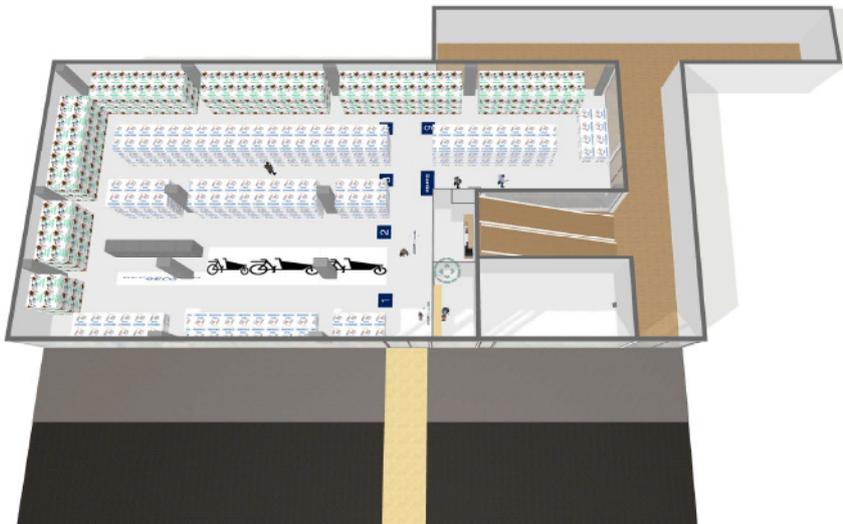
[Paris en Selle](#)

Note sur la vélostation Gare de Lyon  
Juin 2023

10



Proposition de plan de la vélostation (projection Paris en Selle)



Vue aérienne côté entrée (projection Paris en Selle)

[Paris en Selle](#)

Note sur la vélostation Gare de Lyon  
Juin 2023



Vue aérienne côté sortie

### Option 3 placer l'entrée au nord et disposer d'un nombre important de stationnements

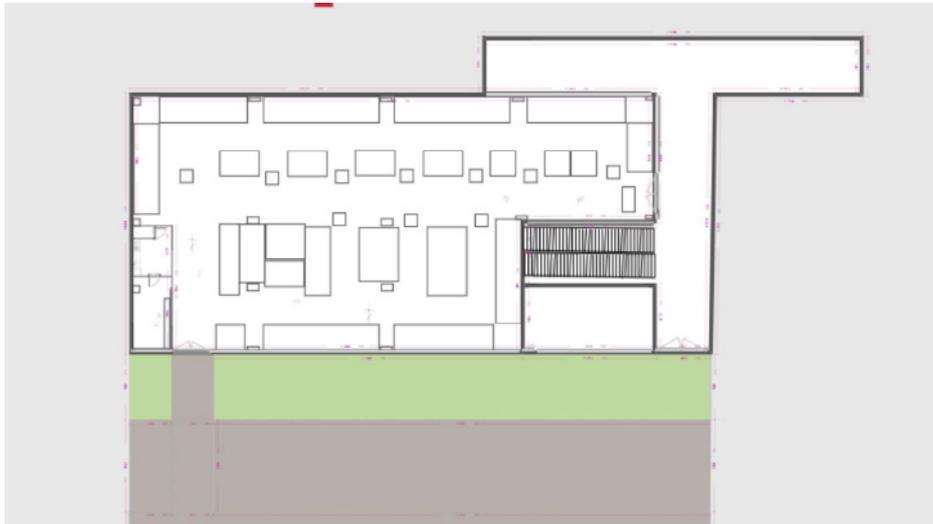
Cette option ne présente aucun défaut majeur, et semble pouvoir fonctionner avec les flux attendus dans la halle à vélos. Elle permet de concilier distribution de l'espace autour de l'allée centrale et volume important de places de stationnement.

Avantages	Inconvénients
<ul style="list-style-type: none"><li>Le placement de la zone pour vélos spéciaux près de l'entrée (voir explications dans la partie segmentation de l'espace) permet de réduire l'angle du coude de l'allée centrale et de se rapprocher le plus possible du sens de circulation souhaité par les cyclistes (voir figure au début de l'option 1).</li><li>évite l'effet cul-de-sac, l'ensemble du bâtiment est circulé, améliorant ainsi la sécurité réelle et ressentie</li><li>optimisation de l'usage des places : toutes les places sont plus de chance d'être utilisées car elles sont toutes proches de l'allée centrale</li><li>Plus de places de stationnement que dans l'option 1</li><li>parcours usager intuitif : lorsqu'on entre, la place vélo de désir se trouve au bout de la halle, et permet ainsi de jauger de la disponibilité des places à travers un système lumineux durant le parcours à l'intérieur du parking la vélostation</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>le parcours usager est un peu moins intuitif que dans l'option 1 car l'allée centrale est un peu plus coudée.</li></ul>

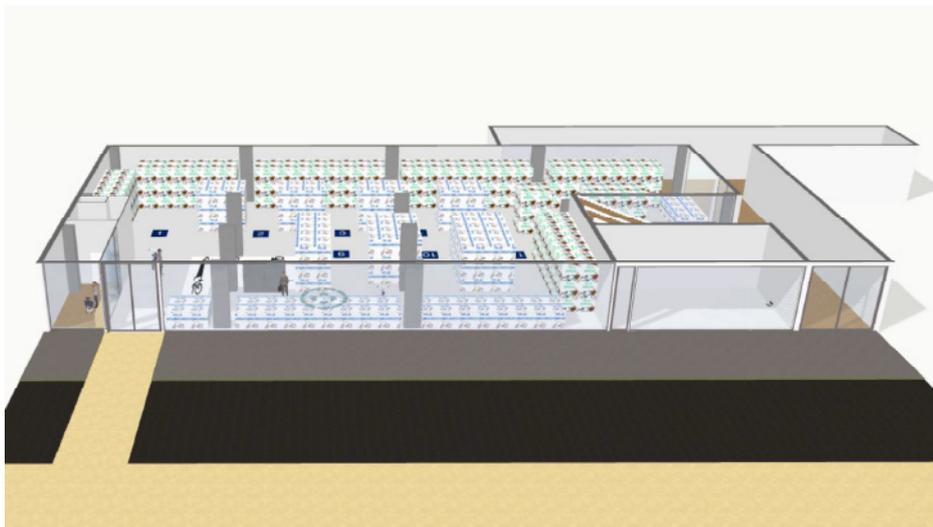
[Paris en Selle](#)

Note sur la vélostation Gare de Lyon  
Juin 2023

12



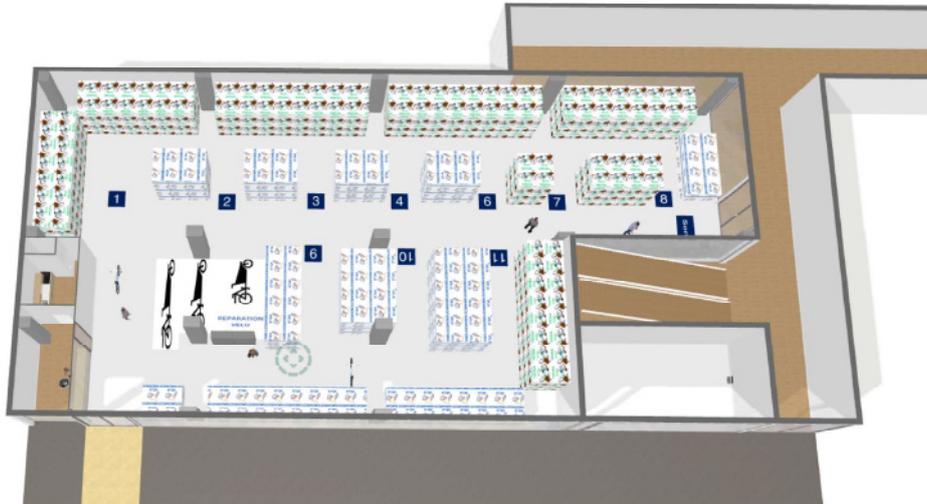
Proposition de plan de la vélostation (projection Paris en Selle)



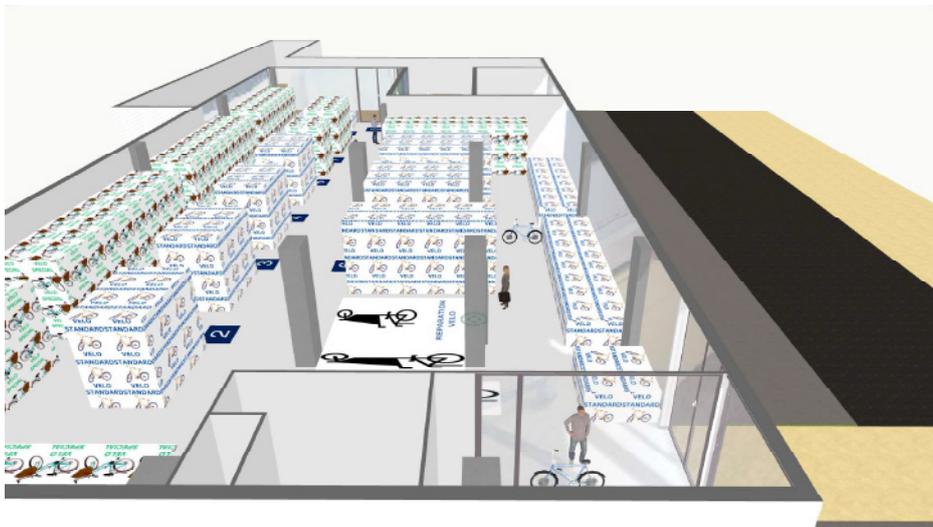
Vue du parking côté entrée (projection Paris en Selle)

[Paris en Selle](#)

Note sur la vélostation Gare de Lyon  
Juin 2023



Vue aérienne (projection Paris en Selle)



Détail intérieur de la vélostation (projection Paris en Selle)

[Paris en Selle](#)

Note sur la vélostation Gare de Lyon  
Juin 2023



## Segmenter l'espace par type de stationnement

Aux Pays-Bas, les racks sont disposés dans le parking dans l'ordre suivant :

1. Près de l'entrée, les emplacements pour vélos XL, les grands vélos cargos et les tricycles. Leur déplacement dans le parking gêne en effet tous les autres usagers, qu'ils soient à pied ou à vélo.
2. Puis les racks standards pour les vélos de taille M, les vélos ordinaires
3. Enfin, au fond du parking, les racks pour les vélos de taille L, qui sont les vélos avec siège enfant, panier, sacoche ou caisse. En effet, s'ils sont placés près de l'entrée, les gens vont les utiliser pour leur vélo standard et il n'y aura plus de place pour les vélos de taille L.

Nous suggérons de répliquer ce principe à l'intérieur de la halle à vélos.

Les espaces dédiés aux vélos L et XL peuvent être signalés par un couleur spécifique au sol et pour les vélos L un rappel de la couleur utilisée sur les poignées des racks. Les zones pour vélos L et XL doivent aussi être signalées sur les panneaux dans la halle.

Vélos XL : des ancrages spécifiques seront installés pour permettre leur sécurisation à un point fixe, au sol.

## Installer une signalétique dynamique

Une signalétique dynamique, à la fois à l'extérieur et à l'intérieur de la halle, permet d'optimiser l'utilisation de la halle :

- à l'extérieur, des panneaux indiquent le nombre de places libres,
- à l'intérieur, les racks sont dotés de capteurs d'occupation,
- en tête de chaque allée, des indicateurs lumineux signalent à l'utilisateur s'il reste des places disponibles dans l'allée (et par niveau : bas ou haut du rack).

Ce système basé sur les capteurs d'occupation offre un suivi dynamique de l'occupation et permet d'identifier les vélos tampons/abandonnés pour procéder à leur enlèvement.

Pour compléter l'aménagement intérieur, on peut indiquer les prochains trains sur des écrans dans le parking.

## Éclairage et habillage des murs

L'éclairage sera pensé pour être chaleureux et accueillant. Le contre exemple est le parking souterrain voiture, en béton gris uniforme et mal éclairé, stressant et anxiogène. Sur le plafond, les murs et le sol, il est recommandé d'éviter le gris du béton brut sur toutes les surfaces, ce qui augmente le sentiment d'insécurité.

---

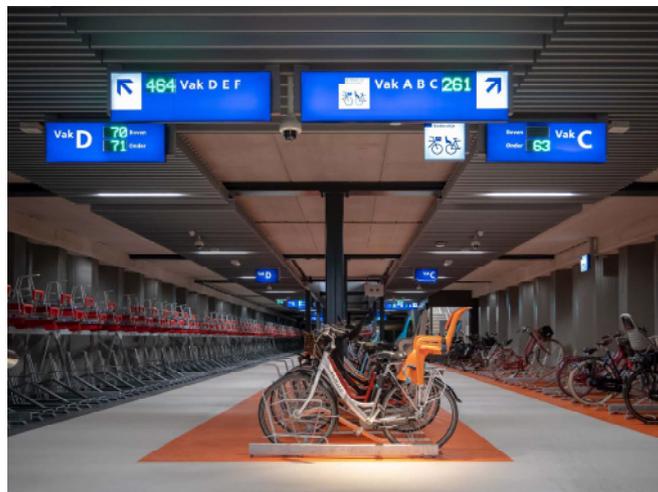
[Paris en Selle](#)

Note sur la vélostation Gare de Lyon  
Juin 2023

15



Signalétique dynamique dans le parking vélo IJ-boulevard de la gare centrale d'Amsterdam indiquant le nombre de places disponibles à chaque étage des racks. Une caméra de vidéosurveillance est visible. Les indicateurs lumineux en vert au plafond permettent aux usagers de savoir, d'un coup d'œil, où trouver de la place. Source: [NS, janvier 2023](#)



Signalétique dynamique dans le parking à vélos Knoop de la gare centrale d'Utrecht. 5 caméras de vidéosurveillance sont visibles sur l'image.

Légende : Panneau supérieur gauche : 464 places dans les allées D, E et F. Panneau inférieur gauche : Allée D, 70 places en haut et 71 en bas. Panneau supérieur droit : Allées A B C 261 places pour vélos avec caisse ou siège enfant. Panneau inférieur droit : pictogramme rappelant le type de vélo : 63 places Allée C.

Source : [Knoopstalling Utrecht CS Fiets 'm erin - K Dekker bv](#)



Il peut être bienvenu d'installer une pompe à vélo et une borne avec quelques outils à l'intérieur de la halle.

## Fonctionnement et modalités d'accès

### **Parcours usager : éviter le parcours du combattant**

La simplicité est le maître mot lorsqu'il s'agit de concevoir le parcours usager. Pour les cyclistes, garer son vélo dans un parking vélo en gare doit être aussi intuitif et facile que pour un automobiliste dans un parking voiture.

#### Usage ponctuel

L'accès jour pour un usage ponctuel est primordial dans un parking vélo sécurisé en gare. L'utilisateur doit pouvoir prendre un billet journée en deux minutes, à toute heure.

Le projet ne précise pas si un utilisateur ponctuel, qui ne dispose pas d'un abonnement, puisse acheter un ticket journée auprès du personnel d'accueil.

Nous suggérons donc d'installer un automate de vente destinée aux usagers ponctuels dans la vélostation. Comme pour un parking voiture, l'utilisateur prend un ticket avant de passer le portique d'entrée de la vélostation et règle son dû dans la vélostation, juste avant de repartir (le montant est ainsi ajusté en fonction de la durée d'utilisation du parking).

Pour la borne à tickets de l'entrée, située après les portes d'entrée et avant le sas, on prendra soin de concevoir l'espace de manière à ce qu'une personne puisse facilement prendre un billet avec son vélo en main, sans gêner les autres usagers et dans de bonnes conditions de sécurité.

Il est utile de proposer aux usagers un tarif semaine, parfait pour un départ en vacances.

---

[Paris en Selle](#)

Note sur la vélostation Gare de Lyon  
Juin 2023

17



*Caisse automatique dans le parking vélo de Karlsruhe, en Allemagne*

### Usage régulier, par abonnement

Les formules d'abonnement doivent être flexibles pour s'adapter à tous les types de besoins : mensuel, trimestriel et annuel.

L'accès à la vélostation grâce au passe Navigo est une solution pertinente et pratique pour tous les usagers qui disposent déjà de ce support et souhaitent souscrire un abonnement. Des souscriptions via l'automate situé à l'entrée, sur internet ou sur l'application mobile paraissent toutes adaptées.

Nous recommandons de prévoir également une solution alternative pour les usagers qui ne disposent pas de passe Navigo mais souhaiteraient tout de même utiliser ce service.

## Accès à la gare à vélo

L'accès à la gare par l'escalier allant de la rue de Bercy à la dalle puis vers la gare doit être possible à vélo.

Il est donc nécessaire d'équiper l'escalier d'une goulotte à côté de chaque rampe, avec des brosses en bas de la goulotte de gauche pour ralentir la descente.

---

[Paris en Selle](#)

Note sur la vélostation Gare de Lyon  
Juin 2023

18



Exemple de goulottes ([Source: LoMinck](#))

---

[Paris en Selle](#)

Note sur la vélostation Gare de Lyon  
Juin 2023

## Concertation « Gare de Lyon côté Seine »

*Bernard Baur, usager des RER D (Maisons-Alfort – Gare de Lyon) et RER C (Gare d’Austerlitz – Chaville-Vélizy) à raison de 3 allers et retours par la semaine, par ailleurs secrétaire de l’association SaDur des usagers du RER D*

[b.baur@orange.fr](mailto:b.baur@orange.fr) – 06 83 46 26 57

Mise en forme de l’échange en fin de réunion publique le 22 juin 2023

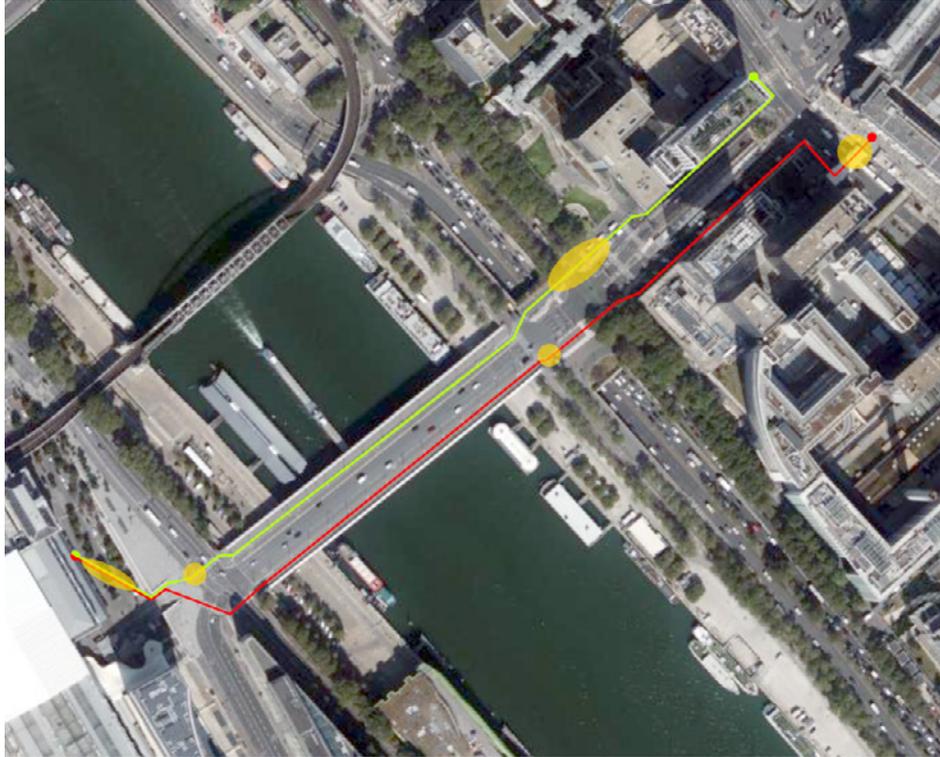
Le trajet réalisé 3 fois par semaine dans chaque sens se déroule entre les quais de la gare souterraine RER D en Gare de Lyon et ceux de la gare souterraine RER C en gare d’Austerlitz.

Si l’itinéraire côté Austerlitz s’impose pratiquement de lui-même en traversant en diagonale de la cour Seine jusqu’à la trémie située derrière la zone taxis le long du bâtiment, 2 itinéraires sont envisageables côté Gare de Lyon

- [1] Accès galerie Diderot sous la passerelle Gamma, puis trémies dites Tour de l’Horloge jusqu’à la salle d’échanges RER
- [2] Accès Van Gogh en extrémité du volume de la ligne 14 (devant le 205 rue de Bercy) avec les trémies conduisant directement à la salle d’échanges RER et à la ligne 14

La complexité des traversées de part et d’autre du pont Charles de Gaulle et dans la rue Van Gogh incite à choisir dès la sortie de la cour Seine l’itinéraire par lequel on va rejoindre la gare de Lyon depuis la gare d’Austerlitz :

- [1] Pour l’accès Galerie Diderot : traversées de l’avenue Mendès-France, puis du quai d’Austerlitz, puis cheminement sur la côté est du pont et de la rue Van Gogh (en vert sur la photo ci-dessous)
- [2] Pour l’accès Van Gogh : traversée du quai d’Austerlitz, puis cheminement sur le côté ouest du pont et de la rue Van Gogh (en rouge)



Cependant, chacun des itinéraires comporte au moins une zone d'insécurité pour le piéton (en jaune) :

- [1] cheminement côté est : traversée de la rue de Bercy avec des conflits avec les cyclistes qui roulent sur l'aménagement vélo ou à côté et dont certains n'ont qu'une notion des priorités très approximative
- [2] cheminement côté ouest : traversée du quai de la Rapée, avec de nombreux conflits entre véhicules motorisés, vélos et piétons

La fermeture d'un des tunnels Van Gogh et l'inversion du sens d'une des voiries de surface ont eu pour conséquences d'aggraver la congestion du carrefour sur le quai de la Rapée par les véhicules venant de la porte de Bercy (on a régulièrement des véhicules en direction de Bastille qui se sont trouvés bloqués par les véhicules qui tournent à droite et qui franchissent alors le passage piéton à pleine vitesse alors que le feu piéton est déjà passé au vert)

Ma perception aux heures du matin (6h45 – 8h15) et aux heures du soir (18h – 20h) est que le plus gros des flux s'écoule sur le côté ouest, ce qui complique les traversées piétonnes des quais d'Austerlitz et de la Rapée mais aussi le cheminement rue Van Gogh, surtout quand le rooftop Laho aux numéros 5-9 de la rue a la bonne idée de privatiser la moitié de la largeur du trottoir pour filtrer ses entrants en début de soirée.

Le matin, les flux que je croise semblent être très majoritairement des voyageurs arrivant par les TER Centre Val-de-Loire (navetteurs Orléans et Tours probablement d'abord, puis Châteaudun) et d'autres arrivant par les quelques trains de nuit (reconnaissables aux bagages). Ces voyageurs semblent se

diriger principalement vers le pôle transports Ile-de-France (RER A et D, M 1 et 14), davantage que les Grandes lignes, et utilisent donc l'accès Van Gogh dans leur majorité au moins pour les 3 premières lignes. On a donc un croisement de plusieurs flux parfois importants devant la ligne de contrôle donnant accès à la salle d'échanges RER.

Les voyageurs des branches sud du RER C à destination des lignes de transport RER ou Métro utiliseront de préférence la liaison par M14 entre BFM et Gare de Lyon.

Personnellement, si j'ai toujours utilisé l'itinéraire [1] le matin, j'avais commencé avec le [2] le soir. J'ai fini par venir au [1] en particulier parce qu'il est plus court, plus direct dans la gare souterraine, mais aussi parce qu'il évite la traversée de la rue de Bercy.

*Cette problématique d'itinéraires entre 2 gares à travers les emprises SNCF mais aussi la voirie publique montre la limite des concertations portant sur un élément du parcours voyageur et non sur leur globalité. La pertinence d'un choix fait sur un des éléments dépend aussi des choix faits sur le reste du parcours.*

### **Signalétique entre les gares**

La problématique de la signalétique le long de cet itinéraire entre les 2 gares a été mentionnée lors de la réunion et dans le document.

Dans le sens Gare de Lyon > Austerlitz, le balisage commence au niveau de la salle d'échanges RER et se termine au coin de la rue de Bercy et de la rue Van Gogh. Il faut pourtant avoir bonne vue pour voir alors la gare d'Austerlitz. Pour l'anecdote, il existait en un temps un balisage sauvage vers la gare d'Austerlitz dans l'escalier vers la rue Van Gogh au fond de la galerie Gamma.

Dans le sens Austerlitz > Gare de Lyon, le jalonnement apparaît dès la salle sous les quais du RER C et on finit par arriver jusqu'à l'escalier montant sur le quai d'Austerlitz. Ensuite, on voit la tour de l'horloge... mais encore faut-il savoir que cette tour fait partie de la gare de Lyon. Et une fois qu'on arrive à proximité, la question est de savoir comment accéder à la gare. Il arrive que des voyageurs interrogent pour avoir une réponse. Par défaut, l'entrée naturelle semble être par le parvis, accessible en se dirigeant vers le bd Diderot. Une signalisation ramenée en avant sous la passerelle Gamma ne sera probablement pas suffisante.

### **Signalétique vers les bus**

Les arrêts de bus se situent autour de la gare côté bd Diderot et rue de Bercy.

[https://res.cloudinary.com/ratp-smart-systems/image/upload/v1666267439/bonjour-web/access-plan\\_gare\\_gare-de-lyon.pdf](https://res.cloudinary.com/ratp-smart-systems/image/upload/v1666267439/bonjour-web/access-plan_gare_gare-de-lyon.pdf)

A partir d'une sortie, on ne trouve généralement que le jalonnement vers quelques lignes de bus, celles dont les arrêts sont les plus proches. Comment trouver les autres ?

### **Restructuration du réseau bus**

La présence de plusieurs terminus pose problème à cause des nécessaires zones de régulation. Leur report vers l'est de la rue de Rambouillet est ainsi envisagé. Aujourd'hui, cette section est aménagée

avec 2 voies de circulation générale, 1 voie bus en direction du POPB et 2 bandes vélo. Qu'est-il prévu de faire disparaître pour positionner les zones de régulation ? les bandes vélo, transformées en pistes sur trottoirs ?

L'hypothèse d'un report de terminus utile un peu plus loin (par exemple gare de Bercy) ou celle d'une diamétralisation pouvant limiter la nécessité de ces emplacements de régulation n'ont pas été mentionnées.

### **Configuration passée**

Lors de l'ouverture de la gare souterraine fin 1977 (avec la seule ligne A), l'accès côté Hall 3 n'existait pas. Les entrées et les sorties se faisaient principalement par la galerie Diderot puis une trémie donnant sur l'accès couloir de correspondance entre la salle d'échanges RER et le métro ligne 1. Ce couloir était alors divisé en 2 moitiés, une sous contrôle la correspondance RER / M1, l'autre hors contrôle.

Ce doit être en septembre 1981 que la partie côté Chalon de la salle d'accueil (Hall 3 actuel) est mise en service. Elle est accessible par un passage longitudinal venant de la sortie métro et accédant à la salle d'accueil, doté d'un trottoir roulant sur une partie de la longueur. La partie côté Bercy n'est pas aménagée et se limite à un passage provisoire de type buse, de 2-3 m de large donnant sur les arcades de la rue de Bercy et le bureau de vente secondaire situé à droite en sortant (il sera remplacé par un espace de restauration).

1 ou 2 ans plus tard, l'ensemble de la salle d'accueil sera livré. Simultanément ou plus tard, la trémie donnant accès à la salle d'échanges sera mise en service.

Plusieurs des aménagements des premières années disparaissent ensuite au gré des réaménagements, la liaison assez directe entre salle d'échanges RER et hall 1 via la galerie Diderot, remplacée par les 2 trémies côté voie N, nettement moins pratiques, mais aussi le passage longitudinal entre sortie M1 et salle d'accueil.

On semble vouloir traiter dans les études actuelles certains problèmes qui semblent liés à la suppression de ces éléments.



# LA CONCERTATION CONTINUE !

