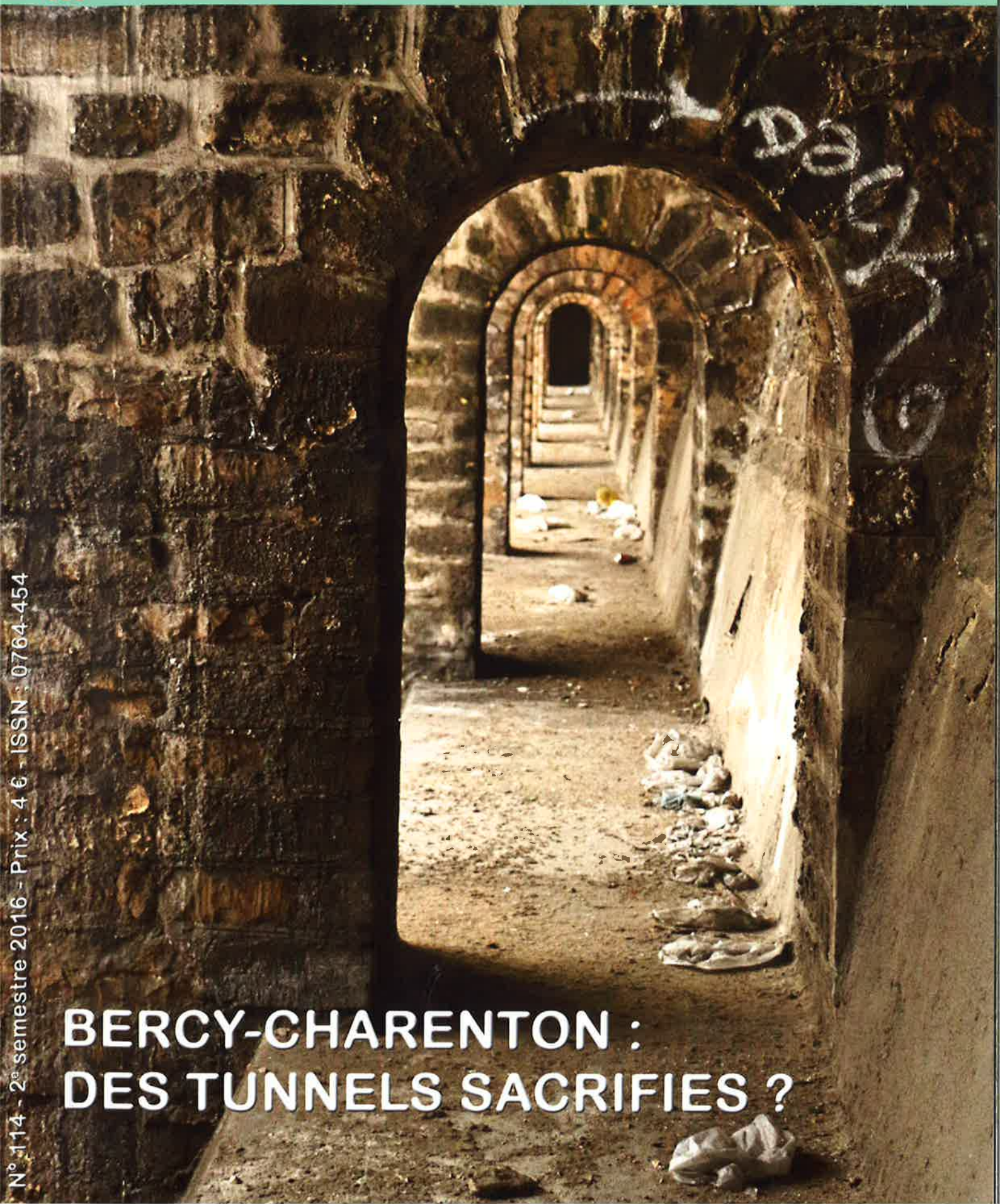




PARIS HISTORIQUE

ASSOCIATION FONDÉE EN 1963, RECONNUE D'UTILITÉ PUBLIQUE



N° 114 - 2^e semestre 2016 - Prix : 4 € - ISSN : 0764-454

BERCY-CHARENTON : DES TUNNELS SACRIFIÉS ?

Sommaire du n° 114

- La gare inférieure de la Rapée dans le projet d'aménagement de Bercy-Charenton* – Yves LE MARCHAND p. 3
- Quel projet alternatif pour les tunnels ?* – COMITE PERMANENT DE BERCY-CHARENTON p. 6
- Histoire d'eau : la fontaine Maubuée* – Christian RIONDET-GENEVIER.....p. 7
- Enquêtes sur les permis accordés* – Karine MOUROT - EQUIPE SAUVEGARDE p. 13



Symbole inspiré par le labyrinthe de Notre-Dame de Reims, il identifie un monument **classé** au titre des monuments historiques. Ce labyrinthe a été détruit en 1779 par le chapitre de la cathédrale irrité de voir les enfants y jouer pendant les offices. Il était, semble-t-il, parcouru à genoux par les fidèles désireux de gagner des indulgences.

© Association pour la Sauvegarde et la Mise en valeur de Paris historique
 44-46, rue François Miron 75004 PARIS – www.paris-historique.org
 Tel. : 01 48 87 74 31 – Fax : 09 56 01 43 13 – SIRET – 78424394100019

Notre association est reconnue d'utilité publique

Directeur de la publication : Pierre HOUSIEAUX
 Mise en pages et relecture : P. HOUSIEAUX, O. HUET, K. MOUROT

Couverture, conception par Karine MOUROT

Page 1 en couleurs : Gare de la Rapée – Chemin de ronde - © Louis Michaux

Page 4 en couleurs : Gare de la Rapée – Intérieur du tunnel des artisans © Louis Michaux

Pour être tenus au courant de nos actualités, retrouvez-vous nous sur notre site www.paris-historique.org
 N'hésitez pas à vous inscrire à la lettre d'informations (newsletter), en notant votre email.

twitter.com/ParisHistorique
 Facebook.com/Parishistorique

LA GARE INFÉRIEURE DE LA RAPEE DANS LE PROJET D'AMENAGEMENT DE BERCY-CHARENTON

La ville de Paris a-t-elle conscience de l'importance de son patrimoine ferroviaire ? À en croire le projet d'aménagement de Bercy-Charenton considéré avant tout comme « l'une des dernières opportunités foncières de la capitale », il est possible d'en douter. Déjà, il y a quelques années, un autre patrimoine ferroviaire, la halle Freyssinet, avait gêné la municipalité dans son projet urbain de la ZAC rive gauche. Aujourd'hui, c'est l'ancienne gare de la Rapée qui retient l'attention de *Paris historique*.

Le secteur en question : un nœud ferroviaire et routier.

Le bâtiment est situé dans le secteur de Bercy-Charenton et représente une superficie de soixante-quatre hectares. Située en bordure est de Paris et localisée près de la Seine, la zone est un vaste ensemble d'installations ferroviaires et routières-autoroutières. Les infrastructures ferroviaires comprennent le faisceau de la gare de Lyon ainsi que la ligne de la petite ceinture. Parallèle à cette dernière, se trouvent les boulevards Poniatowski et Périphérique. Bercy-Charenton est également le point de départ de l'autoroute A4 et son échangeur de Bercy permet d'assurer les liaisons entre les différents réseaux routiers.



Le secteur de Bercy-Charenton et la gare de la Rapée © Google Maps

Les premières grandes voies de communication se sont implantées sur le site avec le développement du commerce du vin dès le XVIII^e siècle. C'est à partir de la seconde moitié du XIX^e siècle que s'y installent les grands entrepôts et les plateformes logistiques liés à ce commerce. Il s'agit, en plus de la gare de la Rapée, des grands entrepôts de Bercy construits entre 1877 et 1895, réaménagés par la suite entre 1980 et 1995. Des bâtiments annexes liés à cette activité sont construits au début du XX^e siècle : les réservoirs d'eau (pour les trains à vapeur), les immeubles de bureau pour la SNCF, la station de la petite ceinture, le poste d'aiguillage, l'usine électrique. Le secteur comprend, par ailleurs, d'autres éléments patrimoniaux remarquables comme le bastion n° 1 de l'enceinte de Thiers (1845), un des rares vestiges de cette fortification, mais aussi le cimetière de Valmy (1906) et le stade Léo Lagrange (1930). La gare de la Rapée constitue toutefois le patrimoine majeur du secteur.



Réservoirs d'eau de 1911
 (Train à vapeur puis entretien TGV) © Teddy Vousener



© Dossier PASU

Un tiers de l'espace sera ouvert au public, avec un café au rez-de-chaussée, une galerie, une bibliothèque et un auditorium gérés par le nouveau Centre culturel du Maroc à Paris (CCMP). Sur la rue Henri-Barbusse, le bâtiment jouxtera une maison de caractère au n°8, dont le sort n'a visiblement pas plus inquiété l'architecte que l'intégration de son projet côté boulevard.



Le bâtiment de la rue Henri Barbusse
© M.-T. Lesrel / Paris historique

François Loyer avait qualifié le nouvel immeuble de *rubik's cube*, nous en verrons le résultat en grandeur réelle en 2018.

✓ **2, rue du Dragon, 165, boulevard Saint-Germain (6^e arrdt)**

Un immeuble d'angle va prochainement être restructuré dans le quartier de Saint-Germain des Prés. Le bâtiment date des années 1675, il a été acquis par l'abbaye voisine afin de louer les boutiques du rez-de-chaussée et les logements. Il s'agit du dernier témoin encore complet du 17^e s. dans le tronçon du boulevard Saint-Germain. Ce R+4 offre trois travées sur le boulevard, et quatre sur la rue du Dragon. Les fenêtres ont toutes été modifiées à l'exception de deux sur la rue du Dragon, avec ajout de garde-corps (ceux du 3^e étage datent du 18^e s.).

En 1994, des travaux ont créé des vitrines avec de larges arcades en vue de l'installation d'un magasin de vêtements. Cette campagne a été menée en totale contradiction avec la typologie existante.

Le projet prévoit l'installation d'une boutique au rez-de-chaussée, au premier étage et au deuxième. Il s'appuie sur des recherches historiques assez importantes pour redonner aux façades leur aspect originel.

Les solives présentent de nombreuses dégradations et déformations ; elles seront sauvegardées, dans la mesure du possible, avec les traitements adaptés.



© M.-T. Lesrel / Paris historique

Sur l'extérieur, les menuiseries reprendront les sections et profils anciens, à quatre vantaux, quatre carreaux et à double vitrage. Des garde-corps neufs seront ajoutés dans l'esprit de ceux du 18^e s. encore en place. Le magasin aura des vitrines en bois moulurées.

Paris historique salue l'effort poursuivi pour respecter autant que possible le bâti existant et les abords.



© Dossier PASU

✓ **55B, rue de Bellechasse (7^e arrdt)**

Le terrain est situé dans le PSMV du 7^e arrondissement. En limite nord et sud, deux volumes en héberge sont implantés en R+4 et R+5, accentuant l'effet de dent creuse de l'immeuble qui nous intéresse, une maison individuelle constituée d'un rez-de-chaussée et d'un étage en retrait sur la rue.



© O. Manicastrì / Paris historique

Le projet prévoit la dépose d'une partie du volume du 1^{er} étage existant (l'ensemble du rez-de-chaussée est conservé), puis la construction de 3 niveaux, ainsi que d'un volume en attique donnant accès à une terrasse d'agrément en toiture. Toutefois la présence de fenêtres sur le mur d'héberge du 55 demande un espace de respiration dimensionné par un rectangle de 4m sur 6m à partir des baies du R+2, ouvrant de grands chassis toute hauteur en verre opacifié.



© Dossier PASU

Côté rue, la surélévation sera traitée en enduit plâtre et chaux de ton pierre ; les percements et baies seront implantés de façon régulière. Le volume en attique prévu est en aluminium de teinte gris anthracite se prolongeant à l'arrière et intégrant un escalier côté « cœur de parcelle ». Bien que l'architecte affirme que son projet respecte les immeubles avoisinants, l'absence totale de modénatures lui confère un aspect massif ; l'ensemble actuel R+1 avec l'hôtel particulier en vis-à-vis donnaient une aération à cette rue étroite.

✓ **46 au 50, avenue de Breteuil, 3 au 7, villa de Ségur (7^e arrdt)**

Le site, construit en 1896, a été occupé par l'usine Aboilard, affectée à la fabrication de câbles téléphoniques à la fin du 19^e siècle. Le bâtiment principal a été construit par l'architecte Georges Debrie, lequel l'a surélevé en 1908 (cette année-là, le site a subi un grave incendie). La façade actuelle sur l'avenue de Breteuil date de 1927-1930, on a dissimulé la brique apparente derrière un placage de pilastres blancs dont l'aspect Art Déco est très marqué. Entre les années 70 et 2011, le site est occupé par Michelin. COVEA le rachète en 2013 et programme logements et bureaux, mettant définitivement fin à la vocation industrielle des lieux. L'affaire a fait grand bruit depuis lors, les riverains tentant de faire entendre leurs voix. Mais le permis a été délivré en avril 2016.



© Dossier PASU

Le long de l'avenue de Breteuil, les trois bâtiments seront réhabilités, deux R+7 et un R+3 ; ce dernier recevra deux étages supplémentaires, on créera un atrium, une extension en L permettra de relier deux des trois