

Le Tunnel des Artisans de la Gare Frigorifique Paris-Bercy : un patrimoine industriel de première grandeur.

Jacques Stambouli
(Enseignant-chercheur en aménagement)

Samedi 19 septembre 2015, le Tunnel des Artisans participait à sa façon aux journées européennes du Patrimoine : trois visites guidées de l'ensemble des tunnels de la gare frigorifique avec près de 100 personnes ; une exposition d'un architecte, sur le devenir de la gare ; une dégustation de produits italiens par Cédric Casanova de « la Tête dans les Olives » ; des vins rouges offerts par la Maison Taieb ; un petit concert de jazz avec Lily Jane et Nathanaël ; une présentation d'un jeu vidéo humoristique « Greenders », où il s'agit, avant la Conférence Mondiale Climat à Paris en décembre, de détruire le tunnel et ses artisans, pour faire monter la température de 14 à 39 °C ; des débats dans le studio audio-visuel n° 16, avec diaporama sur la conception du nouveau quartier Bercy-Charenton et la proposition d'y installer une antenne du Musée des Transports Franciliens, en se basant sur l'expérience du *London Transport Museum*.

Quelle est l'histoire de ce lieu magique où travaillent environ 150 artisans et qu'il faut absolument conserver dans son intégralité pour mieux l'utiliser aujourd'hui ?

Un patrimoine du début de la révolution industrielle : des entrepôts pour les vins

Le Tunnel des Artisans – en fait un tunnel voûté routier et deux voûtes pour les entrepôts et les ateliers de part et d'autre – fait partie d'un ensemble beaucoup plus vaste : la gare frigorifique Paris-Bercy, qui comprend en tout six voûtes, permettant de circuler sur trois tunnels.

A l'origine, en 1809, un propriétaire foncier construisit dans la commune de Bercy un entrepôt qu'il loua à des commerçants en vins. D'autres entrepôts et magasins furent construits. D'après Jacques Hillairet (*Connaissance du Vieux Paris, 3. Les villages*) : « la commune de Bercy devint dès lors le centre le plus considérable de la région parisienne pour le commerce en gros des vins et eaux-de-vie, et même le plus vaste marché d'Europe, groupant autour de lui toutes les industries qui se rattachaient à ce commerce, comme la tonnellerie et le camionnage ».

Les vins et liquides alcoolisés étaient transportés en grandes quantités pour être vendus à Paris. L'alcool non taxé pouvait être consommé à Bercy dans des guinguettes, certaines situées au bord de l'eau, d'autres comme *la Grande Pinte*, rue de Charenton (au niveau du 302). Les alcools taxés entraient dans Paris par les octrois, dont l'un était situé au niveau de l'actuel Ministère des Finances. Ils avaient été acheminés par voie d'eau, en provenance de Bourgogne notamment, et débarqués dans les ports de la commune de Bercy.

Les deux voûtes actuelles de la Gare frigorifique les plus proches du boulevard Poniatowski donnent sur le quai haut de la Seine, au port de Bercy. Elles correspondent à un *tunnel fluvial* : au début de la révolution industrielle du XIXe siècle, les tonneaux de vins, acheminés par bateaux, utilisant de plus en plus la vapeur, étaient transbordés sur les quais par des grues, entreposés et véhiculés par des chevaux à l'endroit de ce tunnel, créé dans la gare frigorifique Paris-Bercy, renforcé au XXe siècle par des armatures en béton.

Le tunnel ferroviaire

La gare frigorifique de Paris-Bercy a été construite entre 1862 et 1906, en liaison avec le faisceau ferroviaire sud-est partant de Paris, le Paris-Lyon- Méditerranée (PLM).

La première gare de Lyon, sur son emplacement actuel, est terminée, pour les voyageurs, en 1852. Elle se prolonge par une gare de marchandises, construite au niveau de la gare Paris-Bercy à partir de 1862. Cette gare comprend des entrepôts au niveau de l'actuel Tunnel des artisans, visibles sur le plan des Travaux de Paris de 1868, derrière les fortifications (construites entre 1840 et 1844) et la Petite Ceinture ferroviaire (construite à partir de décembre 1851, mise en service à Bercy en 1854 et terminée en 1869).

En 1878, les deux voies de la Gare de Lyon sont portées à quatre, à cinq en 1879, à sept en 1893. En 1895, les travaux commencent pour refaire la façade de la gare, qui comprendra treize voies. Ces voies permettent le transport des visiteurs de l'Exposition Universelle de 1900, mais la façade n'est achevée qu'en 1902. En même temps, la gare de marchandises, dont la gare frigorifique Paris-Bercy, est modernisée en 1906. Les plans de la crue centennale de 1910 montrent un embranchement ferroviaire au niveau d'une troisième voûte de la gare frigorifique, correspondant à un *tunnel ferroviaire*.

La Gare frigorifique Paris-Bercy est organisée alors sur deux niveaux :

- un niveau supérieur, qui n'a pas été inondé et qui se situe sur le même plan que le plateau ferroviaire du faisceau du PLM et de la Petite Ceinture ferroviaire, avec des entrepôts embranchés fer ;
- un niveau inférieur, inondable, comprenant, sous une troisième voûte, un *tunnel ferroviaire*. Ce tunnel est accessible, à partir de la gare de la Rapée supérieure par une trémie, toujours présente. Il comprend, d'après les plans de la SNCF, deux rotondes ferroviaires qui permettent de décrocher un wagon et de le faire tourner de 90 ° pour le positionner en direction des chaix de Bercy. Deux voies ferrées perpendiculaires au tunnel, traversent l'ensemble de la gare frigorifique dans ce but. Une rotonde ferroviaire est toujours visible avec auparavant, un petit pont-levis en bois, pour laisser passer les tonneaux sur les wagons.

Le trafic ferroviaire du faisceau PLM fut particulièrement important pour le vin pendant la guerre de 1914-1918, pour « soutenir le moral des troupes ». Les vins venaient du Languedoc, du Roussillon et d'Algérie. Avec la diminution de la consommation générale de vin en France, l'indépendance de l'Algérie en 1962, ce trafic déclina pour s'arrêter dans les années 1970.

La gare frigorifique Paris-Bercy : un frigo sans énergie

Pourquoi le vin était-il stocké dans cette gare frigorifique ? Parce que, du fait de sa proximité de la Seine et de sa nappe phréatique, et de l'isolement thermique par une forte maçonnerie en pierres calcaires du bassin parisien, la température naturelle y est constante de 14° C environ, sans avoir besoin d'énergie. Cette gare forme une cave artificielle, bénéficiant des clémences du fleuve, avec certes quelques inconvénients liés aux inondations possibles tous les cent ans environ, dans l'état actuel des quais, avec la construction des quais hauts, au dessus des berges. Elle constitue *un entrepôt écologique*, pour les vins et tous les produits frais comme les fruits et les légumes, qui peuvent se conserver là, avant de satisfaire aux besoins importants de la capitale.

L'énigme du chemin de ronde

La gare frigorifique est longée, entre la dernière voûte et la cour du Levant, par un chemin de ronde, composé de 45 arcades identiques, construites en meulière. Cette architecture militaire, qui tranche avec celle des tunnels, nous interroge.

A quoi servait ce chemin de ronde ?

Il pouvait être un élément des fortifications de Paris, sachant que la Petite Ceinture ferroviaire servait à faire circuler les troupes, derrière le chemin militaire des boulevards, les escarpes, fossés et contrescarpes de la muraille, les bastions et les forts de banlieue. Dans ce cas, ce chemin de ronde ferait partie, dans le quartier Bercy-Charenton, du patrimoine des fortifications, dont il reste notamment le bastion n° 1, conservé, mais perdu au milieu de l'échangeur entre l'autoroute A4 et le boulevard périphérique.

Les fortifications n'ont jamais beaucoup servi militairement à défendre Paris vis-à-vis de l'ennemi étranger. Lors de la guerre de 1870-1871 entre la France et la Prusse, le 28 janvier 1871, après quatre mois de siège, un armistice fut signé, puis un traité de paix. Le 1^{er} mars, le Prussien Bismarck entra dans la capitale par la Porte de Neuilly, fit défiler ses troupes sur les Champs-Élysées et deux jours plus tard elles regagnaient leur cantonnement dans les forts de banlieue. La guerre fut civile, au moment de la Commune de Paris, entre les Communards et les Versaillais, ces derniers pénétrant dans Paris le 21 mai 1871 par la porte du Point-du-Jour. Pendant la guerre de 1914-1918, le pilonnage de Paris par la « Grosse Bertha », à 120 kilomètres de Paris, montra le caractère obsolète d'une enceinte bastionnée. Les fortifications furent déclassées dès 1919 et démolies en grande partie pour permettre la construction des HBM (Habitations à bon marché) dans l'entre-deux-guerres et du périphérique autoroutier entre 1960 et 1973. Elles ont plutôt eu un effet d'aménagement, puisqu'en 1860, toutes les communes à l'intérieur des fortifications, dont Bercy, furent intégrées à la commune de Paris.

Il est possible aussi que ce chemin de ronde ait servi à la garde des entrepôts frigorifiques. Car, en 1878, d'après Jacques Hillairet, la Ville de Paris établissait à Paris son entrepôt officiel, rigoureusement clos. Les archives de la Ville de Paris et de la SNCF,

actuelle propriétaire de la Gare frigorifique Paris Bercy pourraient nous éclairer à ce propos.

La nouvelle utilisation de la gare frigorifique : le Tunnel des Artisans

Avec la fin des chaix et la construction du nouveau quartier de Bercy, autour d'un vaste jardin, avec une rue commerciale piétonne et un cinéma multisalles, la gare frigorifique perd sa fonction première de stockage du vin en très grandes quantités. Un de ses tunnels, le tunnel routier et trois de ses voûtes servent aujourd'hui à des artisans pour divers travaux : stockage de produits frais (vins, bières mais aussi fruits et légumes récoltés dans le bassin parisien), conserves alimentaires (huiles d'olives), menuiserie, ferronnerie et métallerie d'art ; et aussi studio de tournage audio-visuel, de décoration.

Pour le moment, un seul tunnel est entièrement occupé. Car les autres ont besoin de rénovation et d'aménagements. Une fonction de stockage et de tri des déchets ménagers y avait été envisagée. Le Syndicat Communal de Traitement des Ordures Ménagères (SYCTOM) ne l'envisage plus. A juste titre, à notre avis : un médecin inspecteur du travail nous a fait remarquer que ce site, à l'atmosphère confinée, ne peut pas recevoir trop d'émanations de gaz toxiques ou inflammables, comme en produisent les ordures ménagères.

La fonction essentielle de cette gare frigorifique naturelle apparaît donc aujourd'hui *plutôt logistique et artisanale*, au sens de stockage et transports de produits frais en plus d'activités artisanales bruyantes, utilisant comme isolant les murs épais existants.

Les Tunnels de la Gare Frigo et la ZAC Bercy-Charenton

La ZAC Bercy-Charenton a vocation à créer, sur près de 70 hectares (700 000 m²), dont le grand plateau ferroviaire de la Gare de Lyon, un ou plusieurs quartiers diversifiés, avec autant de logements que de bureaux (330 000 m²) aux limites entre le 12^e arrondissement de Paris et la commune de Charenton-le-Pont, dans le Val-de-Marne. L'emprise de la Gare Frigorifique (310 m de long au maximum sur 130 m de large) est de l'ordre de 3,5 hectares (35 000 m²), avec deux niveaux.

Au moment où l'on cherche tous les moyens possibles pour économiser l'énergie et ne pas réchauffer le climat, *il nous semble aberrant de vouloir détruire une gare frigorifique naturelle*. D'autant plus que la Mairie de Paris dit vouloir supprimer le transport par camion diesel en 2020, pour nous préserver de la pollution locale et régionale de l'air par les particules. Or pour cela, il faut organiser *une rupture de charge* entre les poids lourds (diesel pour le moment et circulant mal dans les rues étroites) sortant du périphérique d'une part et des véhicules plus propres d'autre part circulant dans Paris : tricycles, petits véhicules électriques, voire tramway fret. La gare frigorifique de Paris-Bercy, à la sortie du périphérique, reliée au faisceau ferroviaire sud-est, proche de la Seine et de la Petite Ceinture ferroviaire *est un des meilleurs lieux de Paris pour organiser cette nouvelle logistique urbaine, celle du « dernier kilomètre »*. Cette logistique serait adaptée aux *produits frais*. Car un hôtel logistique pour les produits secs est prévu par la SNCF, entre le boulevard Poniatowski et le périphérique, au niveau du faisceau ferroviaire. Déjà cette nouvelle logistique se met en place dans le tunnel des artisans, quand certaines entreprises vont chercher des fruits et légumes dans la région et

fournissent grossistes et restaurateurs. Il s'agit de partir de l'existant logistique et artisanal, pour le conforter, l'aider et non de le supprimer, ce qui serait source de chômage supplémentaire.

L'utilisation de la gare Rapée supérieure doit se faire en lien avec le niveau des tunnels : permettre cette logistique écologique tri-modale, utilisant la route, le rail (en particulier une partie de la Petite ceinture ferroviaire pour des transports légers avec du tramway fret par exemple) et le fleuve.

Mais la valeur actuelle de cet espace appelle d'autres utilisations pour créer un nouveau quartier avec des logements, des espaces verts, des activités diverses dont des commerces de proximité, des liaisons piétonnes, cyclables, routières entre ce nouveau quartier, le reste de Paris et Charenton.

Nous proposons, pour bien l'identifier et le différencier, que ce quartier soit celui de l'innovation dans les transports et la logistique. Pour cela, une antenne du Musée des Transports Franciliens pourrait s'y installer, correspondant à l'équipement collectif prévu dans le jardin au dessus d'une partie des tunnels, dans la gare Rapée supérieure. Le *London Transport Museum* de Covent Gardent demande 3000 m² environ au sol, en accueillant 350 000 visiteurs par an. Il est possible d'affecter 3000 m² sur les 35 000 de la gare de la Rapée pour un Musée des Transports Franciliens, axé sur l'histoire mais aussi l'innovation dans les transports et la logistique, par exemple, face à la Seine et à la Petite Ceinture ferroviaire, au niveau du bâtiment des électriciens qu'il faudrait conserver.

Ainsi ce quartier renouerait-il avec le temps long de l'histoire. Il y a 6600 ans, nos ancêtres agriculteurs et éleveurs du néolithique habitaient les rives de la Seine et circulaient entre les îles en pirogues, comme en témoignent les pirogues de Bercy. Ces pirogues figurent parmi les plus anciennes embarcations du monde. Elles ont été trouvées en 1991-1992 lors des travaux de la ZAC Bercy et conservées au Musée Carnavalet de Paris. Aujourd'hui, nous circulons certes en voitures et en camions polluants, mais aussi en tramway et en métro automatique, en vélos et en voitures électriques en libre-service. Et demain, nous habiterons à nouveau le long de la Seine à Bercy, nous organiserons une nouvelle logistique urbaine écologique et nous construirons des quartiers pour tous, innovants et écologiques. Et peut-être, tout en circulant toujours sur nos deux pieds, nous aurons créé de meilleurs liens entre nous, en utilisant un procédé inventé par des citoyens grecs, il y 2500 ans : la démocratie.

Bibliographie sommaire

Hillairet, Jacques (1951), *Connaissance du Vieux Paris, vol. 3. Les villages*, Paris, Editions Gonthier.

Pinon Pierre, Le Boudec Bertrand (2004), *Les plans de Paris, histoire d'une capitale*, Paris, Editions Le Passage/APUR/BNF

Leroy Didier, Bellot Paul-Henri (2013), *Paris-Lyon et sa banlieue*, Paris, La Vie du Rail

Lamming, Clive (2011), *Paris au temps des gares*, Paris, Parigramme

Connaissance du Rail, Hors Série (1991), *La Petite Ceinture de Paris*, Valignat, Editions de l'Ormet

Connaissance des Arts, Hors Série n°310 (2007), *Musée Carnavalet, Histoire de Paris*, Paris, SFPA.

Chadych Danielle, Le Borgne Dominique (1999), *Atlas de Paris, Evolution d'un paysage urbain*, Paris, Parigramme.

Gagneux, Renaud, Prouvost Denis (2004), *Sur les traces des enceintes de Paris*, Paris, Parigramme

London Transport Museum (2010), *Guide*, London.

Documents de la concertation préalable Bercy-Charenton. Atelier gare de la Rapée, Atelier Logistique. En ligne, site Mairie de Paris, Mairie du XII^e arrondissement.