

Le 26 décembre 2019, la Ville de Paris a saisi pour avis l'autorité environnementale sur l'étude d'impact relative au projet de ZAC Bédier-Oudiné (13ème arrondissement).

Le 26 février 2019, la MRAE a rendu un avis détaillé assortie de demandes et recommandations.

Conformément à l'article L. 122-1 V du code de l'environnement, le présent document constitue le mémoire en réponse de la Ville de Paris à l'avis émis par la MRAE.

Pour chaque rubrique de l'avis rendu, il présente la demande émise par la MRAE assortie de la réponse de la Ville de Paris

1. Contexte et description du projet

Remarque de la MRAE

P4 : L'étude d'impact (tome 1- pages 199-201) mentionne également deux opérations de réhabilitation de logements. Celles-ci sont portées par les bailleurs respectifs des bâtiments et ne sont pas intégrées à la procédure de ZAC. Le programme de réhabilitation des logements de la « barre Chevaleret » (8 000 m²) est arrêté, tandis que celui des HBM (55 930 m²) est encore à l'étude. Pour la MRAE, ces opérations de réhabilitation font partie du projet, même si elles sont menées indépendamment de la procédure de ZAC, et l'étude d'impact serait à compléter pour tenir compte des incidences de ces travaux sur l'environnement, le cas échéant, en matière de consommation énergétique

→ Réponse apportée par la Ville de Paris

L'étude d'impact précise : « En parallèle du projet le bailleur Paris Habitat étudie la possibilité de réhabiliter les habitats bons marchés localisés en bordure du boulevard Masséna, au nord-est du secteur à l'étude. Leur projet consisterait à faire des réhabilitations plan climat et à remanier l'agencement interne de certains logements. »

« Une opération de réhabilitation totale est programmée par le bailleur Élogie sur la barre Chevaleret. Elle améliorera la performance énergétique du bâtiment (8 000 m²) et l'ensemble de l'habitabilité (création de balcons, rénovation des appartements). Cette opération prévoit aussi l'extension de la barre pour y accueillir des logements (1 042 m²) et de nouvelles activités (1 321 m²). » Plus précisément, la performance visée par ces rénovations est la suivante : 80kWh/m² (283 kWh/m² avant travaux), obtention du label BBC Effinergie rénovation. L'immeuble étant raccordé au CPCU, il bénéficiera du bouquet énergétique « vert » de l'opérateur.

Ces deux opérations ont bien été intégrées au périmètre opérationnel et au périmètre d'étude mobilisés dans l'étude d'impact pour les analyses (et présentés en page 9 de l'étude d'impact) et donc prises en compte pour l'analyse des incidences. En ce qui concerne le volet énergétique, ces opérations ont bien été intégrées dans l'estimatif des besoins futurs associés au projet.

2. Analyse des enjeux environnementaux

2.1. Intégration urbaine et paysagère du projet

Remarques de la MRAE

P6 : La caractérisation des formes urbaines existantes (tome 1 – pages 40-45) est pertinente. Toutefois, il serait utile qu'elle soit davantage détaillée pour les deux principaux secteurs d'intervention : l'îlot est du secteur Oudiné et l'îlot Franc Nohain.

P7 : La densification des constructions est identifiée comme incidence négative du projet, en termes de perception de la forme urbaine. Cette densification doit donc être caractérisée plus précisément, en opérant un bilan clair des volumes construits (sous forme de vue axonométrique par exemple) avant et après la mise en œuvre du projet. Des vues d'insertion projetées seront également nécessaires aux prochaines étapes de réalisation du projet. Le dossier présente des mesures susceptibles de réduire l'incidence de cette densification sur le cadre de vie : le développement des espaces végétalisés, la création d'une forme urbaine plus ouverte et l'amélioration de la perception du quartier.

→ Réponse apportée par la Ville de Paris

L'étude d'impact présente une analyse des ambiances paysagères sur l'ensemble du périmètre étudié, dont le secteur Oudiné et l'îlot Franc Nohain. L'analyse est restée cohérente sur l'ensemble des îlots, sans «zooms» spécifiques afin de tenir compte des transformations attendues à une échelle suffisamment généreuse, sans se concentrer uniquement sur les principaux secteurs d'intervention. Ces secteurs ont toutefois bien fait l'objet d'une analyse spécifique en termes d'implantation par rapport à la rue (notamment rue Chevaleret, rue Regnault, rue Eugène Oudiné et rue Maryse Bastié, en page 40 du tome 1), de formes urbaines, d'éléments patrimoniaux d'intérêt (notamment rue Regnault et rue Eugène Oudiné en page 42), et d'époque de construction (en page 43) .

En somme sur la partie Est du secteur Oudiné :

- Un cœur d'îlot généreux sur les rues Oudiné et Regnault mais peu valorisé : quelques espaces verts (principalement des pelouses rases et des arbres), des espaces de circulation et de stationnement ;
- Un cœur d'îlot privé et grillagé qui communique très peu avec la rue ;
- Des bâtiments de logement collectif des années 60, avec un retrait important par rapport à la rue, d'orientation décalée par rapport à l'alignement créant un effet de rupture avec les façades voisines ;
- Des « barres » de neuf étages qui représentent un volume imposant dans le paysage urbain.

Sur l'îlot Franc Nohain :

- Des bâtiments des années 60 implantés en « plan libre », avec un cœur d'îlot peu valorisé : quelques espaces verts à l'arrière de la barre de logements BCDE, et une cour d'école très imperméabilisée ;
- Très peu de perception visuelle de l'école depuis la rue : bordés de haies, les bâtiments sont implantés en cœur d'îlot avec des retraits très importants. La barre de logement est bien perceptible depuis l'avenue Boutroux, mais adopte elle aussi un recul important pour la définition des accès aux halls et quelques bandes enherbées.
- La barre de logements BCDE représente un volume bâti de 4 étages, parallèle à la rue, masqué en partie par un mur de soutènement, les alignements d'arbres et la végétation associée aux clôtures.
- l'îlot est très fermé côté avenue Boutroux

Dans le cadre du marché de maîtrise d'œuvre urbaine, qui se poursuivra afin d'affiner la conception du projet, des vues d'insertion seront réalisées et communiquées au public afin de visualiser la volumétrie et l'architecture du futur projet dans son environnement.

Remarques de la MRAE

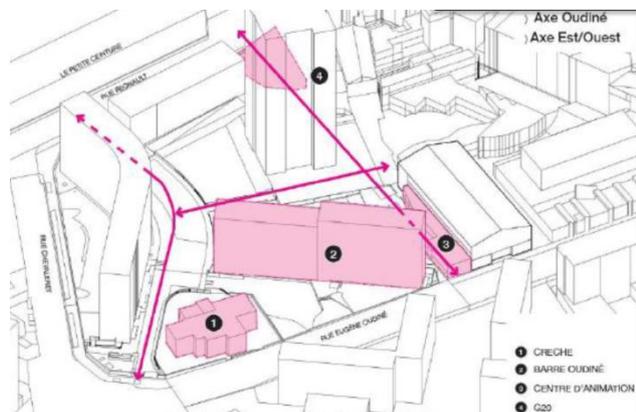
P7 : L'étude d'impact précise que certaines voies privées, internes aux résidences, « pourraient être sollicitées dans la construction d'un maillage de cheminements doux. » Ce dernier point nécessite d'être clarifié. En effet, les cheminements privés identifiés dans l'état initial ne sont pas tous rendus accessibles au public à l'état projet (notamment au sein des HBM).

→ Réponse apportée par la Ville de Paris

Les principales ouvertures d'îlots aux modes doux concernent l'îlot Franc Nohain et le secteur Oudiné.

Sur le secteur Oudiné, la démolition de certains bâtiments et la configuration des nouvelles constructions permettront d'ouvrir des voies publiques traversantes, facilement praticables à pied et à vélo.

Sur l'îlot Franc Nohain, le groupe scolaire restera fermé. Au niveau des îlots de logements, des traversées pourraient être créées. Ce point sera à affiner lors de la conception des différents lots.



Sur les lots conservés en l'état, il n'est pas prévu d'intervention sur l'accessibilité des cœurs d'îlots. Ces dispositions sont bien sûr complétées par la création de cheminements dédiés aux modes doux sur les espaces publics (notamment au niveau de la place Yersin et du square Boutroux).

Remarques de la MRAE

P7 : Le trafic automobile quant à lui se révèle particulièrement dense et accidentogène sur le secteur Bédier, compte-tenu notamment des accès au boulevard Périphérique. Le phénomène est accentué par les reports engendrés par les travaux en cours au sud-est de Paris, notamment sur l'échangeur d'Ivry. Les conditions de circulation sur le secteur nécessitent d'être décrites selon quelques données chiffrées dans le corps de l'étude d'impact. Les usages des habitants du quartier en termes de déplacement (motorisation, usage des transports, déplacements piétons, origine / destination, etc.) nécessitent également d'être précisés.

→ Réponse apportée par la Ville de Paris

L'étude d'impact présente l'analyse suivante en ce qui concerne l'état initial :

« De manière générale, la circulation automobile est fluide aux heures de pointe sur le secteur Oudiné, tandis qu'elle est plus difficile sur le secteur Bédier. En particulier sur l'avenue Claude Régaud avec le report de flux lié à la fermeture pour travaux de l'échangeur des Quais d'Ivry, qui supporte une part importante d'usagers souhaitant rejoindre le périphérique. De même que sur l'avenue de la porte d'Ivry, ce qui crée une saturation du carrefour entre ces deux axes, et en conséquence également au carrefour amont Régaud/Boutroux/Péan. La situation de ce carrefour rend par ailleurs les traversées piétonnes difficiles et accidentogènes.

Sur le secteur Oudiné, malgré un trafic qui fonctionne bien, il est à noter que la voie réservée aux bus rue de Patay est utilisée de manière illicite et à contresens par 30 à 40% des véhicules particuliers aux heures de pointe, rendant le secteur particulièrement dangereux. »

L'étude complète réalisée par CDVIA et annexée à l'étude d'impact apporte en effet les précisions chiffrées suivantes en pages 10 et 11 :

- En heure de pointe matin, le trafic s'élève de 600 à 800 uvp/h selon les tronçons sur l'avenue Claude Régaud, et 500 à 750 uvp/h en heure de pointe du soir ;
- Sur l'avenue de la Porte d'Ivry le trafic s'élève de 900 à 1650 uvp/h en heure de pointe matin, et de 800 à 1550 uvp/h en heure de pointe soir,
- Sur le boulevard Masséna, le trafic s'élève de 1000 à 1600 uvp/h en heure de pointe matin et 1100 à 1550 uvp/h en heure de pointe soir.

En ce qui concerne les modes de déplacements des habitants, aucune enquête spécifique n'a été réalisée sur le quartier. Les chiffres à l'échelle de Paris montrent une large préférence des transports en commun, notamment pour les déplacements domicile travail : ils concernent plus des deux tiers de ces déplacements. Viennent ensuite la voiture (environ 12%), la marche (environ 10%) et les deux roues (environ 9%). De plus 36% des ménages possèdent au moins un véhicule à Paris, ce qui est bien inférieur aux chiffres régionaux et nationaux.

Remarques de la MRAE

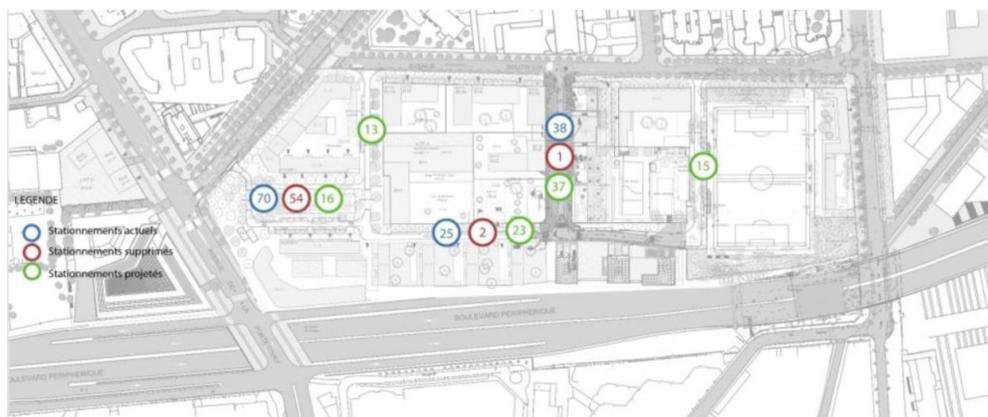
P7 : Enfin, l'étude conclut à une demande importante en stationnement, qui se traduit par un fort taux d'occupation des places disponibles. À ce titre, l'étude d'impact indique que « la suppression prochaine du parking Paris Habitat réinterroge l'évaluation des besoins en stationnement et doit être anticipée parallèlement à une réflexion sur la mutualisation des parkings ». Or le bilan précis des places de stationnement n'est pas précisé. L'étude d'impact (tome 2- page 89) indique seulement que leur nombre en surface sera réduit au niveau du secteur Bédier tandis que « l'offre en souterrain sur le secteur Oudiné répondra aux besoins des futurs habitants. » Le stationnement pour les vélos, obligatoire pour toute nouvelle construction, n'est pas décrit non plus.

- La MRAE recommande de préciser les conditions de stationnement à l'état projet, notamment le nombre de places prévues pour les voitures et les vélos, en tenant compte des usages des habitants.

→ Réponse apportée par la Ville de Paris

L'étude d'impact décrit en pages 98 et 99 du tome 2 les effets du projet sur le stationnement.

Le plan en page 98 indique les chiffres suivants sur le secteur Bédier (option 3) :



	Existants	Supprimés	A terme/ projeté
Option 1 - Création voie nouvelle A	133	57	104
Option 2 - Préservation du talus	133	57	89
Option 3 - Création cheminement piéton	133	57	89

Sur le secteur Bédier, il a été décidé en comité de pilotage que compte tenu de la forte demande de stationnement résidentiel, la suppression des places en surface serait compensée par la création dans les futurs lots de logements sociaux et intermédiaires de stationnement souterrain locatif résidentiel, en sus des besoins évalués pour les nouveaux logements. Le nombre de places créé sera fonction de l'évolution de la demande constatée au moment de la mise en œuvre opérationnelle du projet

Sur le secteur Oudiné, il est prévu d'évaluer le besoin en stationnement souterrain dans la cadre de la réalisation des fiches de lot, en fonction des places de parking supprimées et des besoins des nouveaux logements, tout en tenant compte des contraintes liées au PPRI. Sur la voirie sont prévus uniquement des places PMR, livraison et éventuellement quelques places de stationnement résidentiel, étant donné l'absence aujourd'hui de stationnement à l'intérieur de l'îlot.

En ce qui concerne le stationnement vélo, les règles du PLU de la Ville de Paris seront respectées (au minimum 3% de la surface de plancher pour les habitations et pour les bureaux, ou une place par tranche de 50m² de surface de plancher pour les bureaux, et enfin une superficie à déterminer au cas par cas des besoins pour les activités/commerces. Au moins 990m² seront dédiés au stationnement vélo pour les logements et bureaux sur le secteur Bédier, et 220 m² au moins pour les logements du secteur Oudiné.

Remarques de la MRAE

P8 : Les résultats montrent que le trafic généré par le projet d'aménagement du secteur Bédier-Oudiné est faible, de l'ordre de 70 véhicules supplémentaires en heure de pointe. De plus, la circulation globale sur le secteur Bédier-Oudiné diminue dans le scénario au fil de l'eau (sans le présent projet) compte-tenu de la remise en service de l'échangeur d'Ivry, aujourd'hui en travaux. Enfin, la desserte locale du secteur et le boulevard Masséna au niveau du secteur Bédier sont assez peu impactés par l'ensemble des projets du sud-est de Paris, pour la simulation à horizon 2035. En revanche, la saturation du boulevard Périphérique s'aggravera compte-tenu des projets en cours (ZAC rive gauche, Ivry Port nord etc) : jusqu'à 500 véhicules supplémentaires par sens, pour un trafic proche de 8000 véhicules par sens en heure de pointe. Certaines données chiffrées, permettant de caractériser les différents enjeux liés au trafic automobile futur, doivent être présentées dans le corps de l'étude d'impact.

→ Réponse apportée par la Ville de Paris

L'étude d'impact décrit les effets du projet sur le trafic routier des pages 93 à 97 du tome 2. Le chiffre de 70 véhicules supplémentaires est en effet présent dans le corps du texte, et le reste des chiffres issus des modélisations apparaissent directement sur les cartes extraites de l'étude CDVIA.

Le détail des chiffres évoqués dans le présent avis sur la situation fil de l'eau sera ajouté au corps du texte lors de la prochaine actualisation de l'étude d'impact.

2.2 Protection des populations face aux nuisances et pollutions

Remarques de la MRAE

P9 : Une étude plus approfondie nécessite d'être menée concernant la place du docteur Yersin, le long de l'avenue de la porte d'Ivry. En effet, ce nouvel espace public central est exposé à des niveaux de pollution et de bruit parmi les plus importants du quartier, ce qui peut limiter son appropriation par les habitants et porter atteinte à leur santé, notamment celle des plus jeunes.

→ Réponse apportée par la Ville de Paris

Les modélisations des niveaux sonores et de la qualité de l'air réalisées dans l'étude d'impact intègrent d'ores et déjà la place Yersin dans sa reconfiguration prévue. L'étude d'impact démontre que les nuisances après projet sur cette place restent similaires à celles connues aujourd'hui. La perception de celles-ci devrait tout de même être atténuée du fait du réaménagement de la rue Maryse Bastié en sens unique, et de la requalification de la place qui améliorera le confort des modes de déplacements doux, avec de nouveaux revêtements et une végétation renforcée. Des précisions seront apportées sur le confort sonore et la qualité de l'air sur cet espace public, notamment en ce qui concerne les nouvelles constructions et les aménagements extérieurs, lors de la prochaine actualisation de l'étude d'impact.

Remarques de la MRAE

P9 : Le secteur Oudiné a, quant à lui, fait l'objet d'une étude historique, qui préconise la réalisation d'investigations sur site. Celle-ci a été programmée (nature et implantation des sondages) mais n'est pas encore réalisée. La réalisation d'une campagne de sondages est donc nécessaire pour compléter l'état initial. Cette campagne ne peut pas être présentée, telle que dans l'étude d'impact, comme une mesure d'évitement, de réduction ou de compensation des impacts potentiels sur la santé. D'autant que différentes sources de pollution sont identifiées sur le secteur Oudiné : anciennes cuves à fuel, ancien atelier de fabrication d'éclairages électriques, zones de stockage et remblais pollués.

→ Réponse apportée par la Ville de Paris

Dans l'attente de la réalisation de ces investigations, celles-ci ont en effet été temporairement présentées comme une mesure de réduction (en page 138 du tome 2). Toutefois, une série de mesures opérationnelles sera bien définie et appliquée sur le secteur Oudiné. Une prestation est en cours de préparation afin de réaliser des sondages complémentaires selon les préconisations du schéma conceptuel établi. Une réunion sera ensuite organisée avec l'ARS afin de déterminer si une EQRS est nécessaire. Ces précisions seront apportées dans les mesures dans le cadre de la prochaine actualisation de l'étude d'impact.

Étant donné les sources de pollution identifiées sur le secteur Oudiné : cuves à fuel, atelier, zone de stockage d'activité mécanique...il est probable que les éventuelles pollutions qui seront confirmées lors de ces investigations soient liées à des métaux lourds et/ou des hydrocarbures. Dans ce cas les mesures à mettre en œuvre seraient de même nature que celles déjà mises en œuvre / à mettre en œuvre sur le secteur Bédier (décapage ou excavation des terres pollués, évacuation vers des filières adaptées, apport de terres saines en remblai).

Remarques de la MRAE

P9 : Du fait de cette exposition des populations à des sols pollués, le maître d'ouvrage prévoit des mesures d'ordre général. Celles-ci consistent à dépolluer des sols dans le cadre des travaux, afin de s'assurer de la compatibilité des sols avec les usages projetés, notamment l'implantation d'une crèche, la reconstruction de l'école et la création de jardins partagés. Or la localisation de ces usages n'est pas clairement indiquée par rapport à celle des zones de pollution avérée. Le diagnostic, les impacts potentiels et les mesures de protection des populations compte-tenu de la pollution des sols nécessitent donc d'être complétés.

- La MRAE recommande de compléter les analyses de la qualité des sols, de réaliser une évaluation des risques sanitaires et de démontrer l'absence de risque résiduel, en particulier pour les usages sensibles

→ Réponse apportée par la Ville de Paris

Le projet prévoit en effet, comme indiqué en pages 136 et 137 de l'étude d'impact, d'appliquer les mesures opérationnelles de dépollution qui seront précisées dans les études de pollution des sols à venir. Comme mentionné ci-dessus, une réunion va être organisée avec l'ARS afin de déterminer si une EQRS est nécessaire, suite à la réalisation de sondages complémentaires.

À noter que la reconstruction du groupe scolaire Franc Nohain est prévue sur le site actuel, qui ne fait pas l'objet de suspicions de pollutions. La crèche du secteur Oudiné sera construite sur l'un des deux emplacements en cours d'études pour l'équipement. Les sondages complémentaires prévus permettront de définir les mesures adaptées afin de garantir l'absence d'exposition des futurs usagers aux éventuelles pollutions.

2.3 Prévention des risques naturels

Remarques de la MRAE

Les dispositions du PPRI sont reprises dans l'état initial, de façon non exhaustive. La règle principale qui limite à 20 % l'augmentation de surface plancher, dans le cas de construction ou de reconstruction en zone bleue, sauf dispositions particulières, nécessite notamment d'être reprise et analysée dans l'étude d'impact. De plus, contrairement à ce qui est indiqué, la construction de logements sous la cote de casier en zone bleu clair est interdite. Seul le changement de destination de locaux existants vers du logement est autorisé, sous réserve que 50 % de la surface de plancher du logement soit située au-dessus de la cote de casier. Enfin, la MRAE précise que la réalisation de nouveaux ouvrages dans le lit majeur de la Seine peut nécessiter la réalisation d'un dossier au titre de la loi sur l'eau.

Le maître d'ouvrage indique que le bilan complet des surfaces perméables sera effectué dans le cadre d'une actualisation de l'étude d'impact. Des objectifs pour le secteur Bédier nécessitent d'être définis.

→ Réponse apportée par la Ville de Paris

Le PPRI indique effectivement que « La construction ou la reconstruction de SHON sur une unité foncière est limitée à la SHON existante à la date d'opposabilité du PPRI toutes destinations confondues augmentée de 20%, à l'exception des secteurs stratégiques pour le développement économique et social de Paris ou d'intérêt national, et des équipements publics, semi-publics ou privés à caractère social, éducatif, culturel ou sportif, qui font l'objet de mesures renforçant les dispositions générales prévues aux articles III-C-2 et III-C-3, ainsi que des unités foncières en dent creuse définies au chapitre V du règlement relatif à la terminologie. » Cette règle a bien été prise en compte dans les possibilités de renouvellement à l'échelle de chaque parcelle sur le secteur Oudiné (le secteur Bédier est quant à lui en dehors du zonage du PPRI). De plus, la construction de logements sous la cote de casier n'est pas prévue dans le cadre du projet. La règle est reprise en page 98 du tome 1 : « Dispositions générales aux constructions neuves en zone bleue : les constructions de logements en dessous du niveau de la cote des PHEC sont interdites et les techniques de construction et des matériaux doivent garantir une pérennité structurelle en cas d'immersion ».

Par ailleurs, le régime attendu du projet vis-à-vis de la loi sur l'eau est la déclaration, après analyse des rubriques de la nomenclature loi sur l'eau. Les précisions apportées par le dossier loi sur l'eau seront reportées dans l'étude d'impact dans le cadre de la prochaine actualisation.

2.4 Réduction des consommations d'énergie, des rejets et des déchets

Remarques de la MRAE

L'étude d'impact identifie bien que la création de 500 logements supplémentaires sur le secteur est susceptible d'impacter le bilan global des consommations énergétiques. Ces besoins sont estimés, pour l'ensemble des constructions neuves au regard des performances visées (niveau « ambitieux ») à 3,45 GWh/an (étude de potentiel en énergies renouvelables). Le bilan énergétique global du projet nécessite d'être développé dans le corps de l'étude d'impact.

En ce qui concerne la phase chantier, le maître d'ouvrage identifie l'impact négatif des démolitions envisagées et propose d'étudier la possibilité de ré-emploi et de valorisation d'une partie des déchets. Ces éléments nécessitent d'être quantifiés. À ce titre, la MRAE rappelle que le maître d'ouvrage doit réaliser un diagnostic précis portant sur la gestion des déchets issus de la démolition.

→ Réponse apportée par la Ville de Paris

Le bilan du calcul des besoins en énergie, classé en fonction des niveaux de performance étudiés est présenté en page 88 du tome 2 de l'étude d'impact. Le détail de ces estimatifs est présent dans l'annexe de l'étude des potentiels en énergies renouvelables. Ces détails pourront être reportés dans le corps de l'étude d'impact lors de son actualisation.

La quantification plus précise des volumes de déconstruction générés en phase travaux sera bien effectuée dans le cadre d'un diagnostic spécifique réalisé sur les bâtiments concernés. Les précisions correspondantes seront reportées dans la prochaine actualisation de l'étude d'impact.

2.5 Développement urbain au Sud-Est de Paris

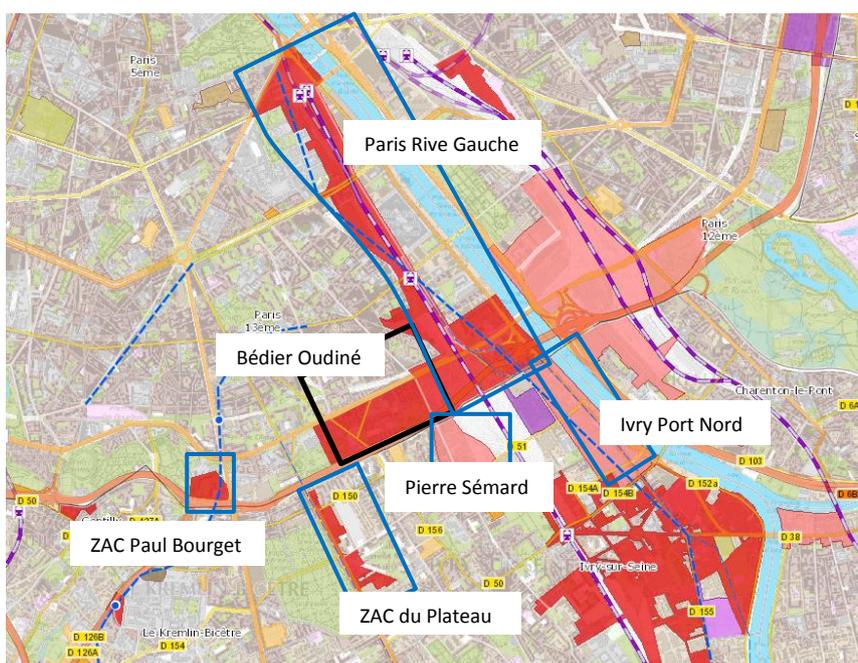
Remarques de la MRAE

Le cumul des incidences du chantier avec celles des autres travaux en cours sur le secteur n'est pas identifié précisément dans l'étude d'impact. Une carte recensant l'ensemble des travaux projetés jusqu'en 2030 aux abords du secteur nécessite d'être intégrée à l'étude d'impact. Le cumul des chantiers doit être analysé en conséquence. De façon générale, l'analyse des effets cumulés du projet avec les autres projets en cours sur le secteur est assez succincte (tome 3 – pages 5-12). Or le sud-est de Paris (intra-muros et avec les communes limitrophes) est actuellement l'un des principaux territoires de développement urbain à l'échelle métropolitaine. L'impact de ce développement urbain sur le quartier Bédier-Oudiné, en ce qui concerne la densification de population, la transformation des usages et l'augmentation des déplacements, nécessite donc d'être analysé. En termes d'intégration urbaine et paysagère, l'évolution du secteur Bédier-Oudiné sur sa frange est également d'être étudiée plus précisément.

- La MRAE recommande de préciser l'évolution du cadre de vie au sein du quartier Bédier-Oudiné et d'étudier plus précisément l'intégration urbaine et paysagère du projet sur sa frange est, au regard du développement urbain au sud-est de Paris.

→ Réponse apportée par la Ville de Paris

L'étude d'impact (p. 5 à 12 du tome 3) identifie les projets susceptibles d'avoir des effets cumulés avec le projet Bédier Oudiné. Les projets ont été identifiés d'après la base de données Wikimap projets de l'IAU. Un extrait cartographique de la localisation de chaque projet vis-à-vis de Bédier Oudiné a été inséré à chaque fois. La carte ci-contre les regroupe tous.



En ce qui concerne les incidences temporaires, en phase travaux, celles-ci n'ont pas pu être analysées en détail notamment du fait de la faible connaissance des échéances et phasages de l'ensemble des opérations voisines. Les travaux qui devraient toutefois générer le plus d'incidences cumulatives avec le projet sont ceux de la ZAC Paris Rive Gauche, dont la livraison est prévue à horizon 2024. Les interactions avec le secteur Oudiné auront donc lieu entre 2021 et 2024, et avec le secteur Bédier entre 2022 et 2024. Sur ces périodes, il surviendra donc une accumulation des nuisances sonores, lumineuses, des émissions de poussières et des surcharges en trafic liées aux circulations des poids lourds. Toutefois, le projet Bédier Oudiné comme Paris Rive Gauche devra respecter la charte de chantier de la Mairie de Paris, actuellement en cours d'élaboration. Celle-ci devrait limiter les nuisances quotidiennes aux riverains. Pour ce qui est des itinéraires de trafic sur le secteur Bédier Oudiné, ceux-ci s'adapteront à ceux définis dans le cadre de la ZAC Paris Rive Gauche, ainsi que sur le secteur Pierre Sépard, directement voisin.

À l'échelle du Sud-Est parisien, les transformations urbaines les plus importantes sont celles des ZAC Paris Rive Gauche et Bercy Charenton. Paris Rive Gauche a en effet vocation à devenir un pôle d'habitat et d'emploi majeur (tel que décrit page 5 du tome 3), avec à terme 7500 logements et 745 000m² de bureaux. Idem pour la ZAC Bercy Charenton avec une programmation mêlant bureaux (210 000m²), commerces (18 000m²), activités diverses (57 000m²), et logements (270 000m²).

L'émergence et le renforcement de ces zones d'emploi et d'activités à proximité directe du site constitue une opportunité pour Bédier-Oudiné, dont la vocation est majoritairement résidentielle. Cette évolution des usages est donc plutôt complémentaire. En ce qui concerne le trafic, les projets de la Ville de Paris ont bien été intégrés aux modélisations aux horizons 2025 et 2035, le cumul des effets des projets est donc bien pris en compte dans l'étude d'impact.

Les vues d'insertion prévues (volumétrie, architecture) pour le projet Bédier-Oudiné intégreront, en fonction de l'état d'avancement des études sur Paris Rive gauche des vues projetées sur ce secteur, notamment sur la frange est du projet, afin de s'assurer de la cohérence urbaine, paysagère et architecturale entre les deux secteurs.