

Demandes de permis de construire et d'aménager concernant le projet de réaménagement des abords du site de la Tour Eiffel
--

Consultation des collectivités territoriales intéressées par le projet (article L.122-1-V du code de l'environnement)

Conformément à l'article L.122-1-V du code de l'environnement, le dossier présentant le projet comprenant :

- l'étude d'impact, ses annexes et son résumé non technique ;
- les demandes de permis d'aménager :
 - n° PA 075 116 20 V0004 portant sur l'aménagement de la place du Trocadéro, comprenant la piétonisation de la place, le déplacement d'une statue et construction de quelques kiosques ;
 - n° PA 075 116 20 V0005 portant sur la piétonisation du pont d'Iéna et la modification des abords de la fontaine de la place de Varsovie ;
 - n° PA 075 107 20 V0004 portant sur le Champ de Mars comprenant la rénovation des espaces verts dans la partie nord, la rénovation sans modification extérieure du bâtiment enterré du cantonnement, la piétonisation de la place Jacques Rueff et le réaménagement du parcours depuis la sortie de métro Ecole Militaire vers l'extrémité Sud du Champ de Mars ;
- les demandes de permis de construire :
 - n° PC 075 115 20 V0060 pour la rénovation du stade Émile Anthoine ;
 - n° PC 075 107 20 V0034 pour la rénovation des piliers de la Tour Eiffel, la réalisation de constructions en rez-de-chaussée (sanitaires, bagagerie, petite programmation commerciale), la création d'une construction en R-1 du pilier Nord et l'extension des bureaux situés dans le pilier Ouest, le permis de construire prévoit également la démolition de deux bâtiments et leur remplacement par des jardins publics ;
 - n° PC 075 107 20 V0033 pour l'installation de bases vie (chantier et vie administrative) ;

a été transmis pour avis, le 10 novembre 2020, à la Ville de Paris (commune d'implantation du projet), au SIAAP, au SYCTOM, à la Métropole du Grand Paris, à la Région Ile-de-France et à Ile-de-France Mobilités (collectivités susceptibles d'être intéressées par le projet) :

La Ville de Paris a émis un avis sur le dossier par délibération n° 2020-SG-35 en date des 17 et 18 novembre 2020. Le document correspondant est reproduit ci-après.

Ile-de-France Mobilité a émis un avis sur le dossier le 15 janvier 2021. Le document correspondant est reproduit ci-après.

Le SIAAP a émis un avis sur le dossier le 13 janvier 2021. Le document correspondant est reproduit ci-après.

Le SYCTOM, la Métropole du Grand Paris, et la Région Ile-de-France n'ont pas émis d'avis.

Délibération affichée à l'Hôtel de Ville
et transmise au représentant de l'Etat
le 25 novembre 2020

CONSEIL DE PARIS

Extrait du registre des délibérations

Séance des 17 et 18 novembre 2020

2020 SG 35 Projet d'aménagement du Site Tour Eiffel (7^{ème}, 15^{ème} et 16^{ème} arrondissements) :
Communication sur l'avancement de l'opération - Consultation des collectivités intéressées dans le cadre de la procédure d'évaluation environnementale (L122-1 – code env.) – Participation du public par voie électronique.

M. Emmanuel GREGOIRE, rapporteur

Le Conseil de Paris,

Vu le Code Général des Collectivité Territoriale (CGCT) et notamment les articles L.2511-1 et suivants;

Vu le Code de l'Urbanisme,

Vu le Code de l'Environnement et notamment ses articles L122-1 et suivants,

Vu la loi n°2018-202 du 26 mars 2018 relative à l'organisation des Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024,

Vu la délibération 2017 DFA 72 de la séance des 25, 26 et 27 septembre 2017, approuvant la conclusion d'une convention de délégation de service public de gré à gré, portant sur la modernisation et l'exploitation de la Tour Eiffel avec la Société d'Exploitation de la Tour Eiffel - Société Publique Locale.

Vu la délibération 2018 DFA 58 de la séance des 10, 11, 12 et 13 décembre 2018, approuvant la signature d'un avenant à la convention de délégation de service public du 1er novembre 2017, portant sur la modernisation et l'exploitation de la Tour Eiffel avec la Société d'Exploitation de la Tour Eiffel.

Vu la délibération 2018 DPA 19 de la séance des 10, 11, 12 et 13 décembre 2018, approuvant le lancement de l'opération Site Tour Eiffel, l'autorisation à la SPL ParisSeine de déposer toutes les demandes d'autorisations administratives et de signer toute convention ou contrat nécessaire à la réalisation de l'opération.

Vu la délibération 2020 DDCT 17 de la séance du 3 juillet 2020, approuvant la délégation donnée à la Maire de Paris pour ouvrir et organiser la participation du public par voie électronique prévue au I de l'article L.123-19 du code de l'environnement.

Vu le projet de délibération en date du 3 novembre 2020, par lequel Madame la Maire de Paris demande l'avis du Conseil de Paris sur le dossier présentant le projet d'aménagement du site Tour Eiffel, comprenant l'étude d'impact et les demandes de permis de construire et d'aménager et demande confirmation de la délégation du Conseil de Paris pour ouvrir et organiser la participation du public par voie électronique (PPVE) relative à la mise en compatibilité du PLU pour le projet d'aménagement du site Tour Eiffel ;

Vu l'avis du conseil du 7ème arrondissement en date du 2 novembre 2020 ;

Vu l'avis du conseil du 15ème arrondissement en date du 2 novembre 2020 ;

Vu l'avis du conseil du 16ème arrondissement en date du 2 novembre 2020 ;

Sur le rapport présenté par M. Emmanuel Grégoire, au nom de la 5^{ème} Commission ;

Délibère :

Article 1 : Le Conseil de Paris émet un avis favorable sur le dossier présentant le projet d'aménagement du site Tour Eiffel, comprenant l'étude d'impact et les demandes de permis de construire et d'aménager. Cependant, les 26 places de car de tourisme prévues sont supprimées et la proportion de surface perméable doit être augmentée.

Article 2 : Le Conseil de Paris confirme la délégation donnée à la Maire de Paris, par la Délibération 2020 DDCT 17 du 3 juillet 2020, pour ouvrir et organiser la participation du public par voie électronique (PPVE) relative à la mise en compatibilité du PLU pour le projet d'aménagement du site Tour Eiffel.

Article 3 : Le Conseil de Paris indique que la Ville sera vigilante sur le fait que les lieux devront intégrer les meilleures normes d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, que les kiosques et la bagagerie devront consacrer une part importante de leur activité à l'économie sociale et solidaire et à l'économie circulaire, et enfin que le mobilier urbain corresponde aux standards de qualité et d'esthétisme tels qu'ils seront fixés par la concertation sur l'esthétisme urbain qui sera prochainement lancée.

La Maire de Paris,

A handwritten signature in blue ink, reading "Anne Hidalgo".

Anne HIDALGO

18 JAN. 2021

Le Directeur des Mobilités de Surface

MS/OPPC/21000095

Affaire suivie par Cédric Genton / Thibault Fournier
Mél : thibault.fournier@iledefrance-mobilites.fr

ARRIVEE

Paris, le 15 janvier 2021

Vu → Quel → H2
18/01/21

DIRECTION DE L'URBANISME
Service du Permis de Construire
et du Paysage de la Rue
Circonscription OUEST (1er, 7è, 8è, 15è, 16è ards)

20 JAN. 2021

ARRIVEE

Monsieur Bertrand LERICOLAIS
Direction de l'Urbanisme
Service du Permis de Construire et du
Paysage de la Rue
6 promenade Claude Lévi-Strauss
CS 51388 - 75639 PARIS CEDEX 13

Ju PR
19/01/2021

Monsieur,

La Mairie de Paris a transmis à Île-de-France Mobilités un courrier de saisine pour avis sur des permis d'aménager et de construire déposés dans le cadre du réaménagement du Grand site Tour Eiffel.

Dans la continuité de précédents échanges entre Île-de-France Mobilités et la Mairie de Paris, un travail d'analyse des permis d'aménager et des permis de construire a été mené.

L'ensemble des commentaires et observations issus de cette analyse figure dans la note envoyée en annexe du présent courrier.

Les équipes d'Île-de-France Mobilités restent à votre disposition pour tout complément d'information que vous jugeriez nécessaire.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de ma haute considération.



Pierre RAVIER

Copie :

Madame Caroline Grandjean, Directrice de la Voirie et des Déplacements, Ville de Paris

Avis d'Île-de-France Mobilités sur les permis d'aménager et de construire portant sur le réaménagement du Grand Site Tour Eiffel

La Ville de Paris (M. Lericolais) a transmis les permis d'aménager et de construire pour avis. Les remarques et observations ci-après font suite à l'analyse de l'ensemble des documents par Île-de-France Mobilités.

Conditions de circulation

Les simulations de trafic VP mettent en avant le report de flux de trafic routier significatif sur le secteur du Pont de l'Alma avec des reports de l'ordre de 500 véhicules supplémentaires en heures de pointe. Il conviendra d'être vigilant sur les conditions de circulation des bus sur ce secteur et le respect des aménagements prévus pour ceux-ci car cet ouvrage est circulé par 4 lignes (42, 63, 80, 92). De plus la ligne 72 est sécante à ce flux à hauteur de la place de l'Alma.

Secteur Place du Trocadéro

Le fonctionnement de la place du Trocadéro prévoit une réorganisation de la voirie avec un double-sens rendu nécessaire à la suite de la fermeture à la circulation de la partie sud. L'anneau intérieur comporte 3 files de circulation. Les lignes de bus 22, 32, 63 et N53 emprunteront cette section. Île-de-France Mobilités souhaiterait qu'une de ces files soit réservée aux bus et aux taxis. L'anneau extérieur avec 2 files de circulation apparaît plus contraint sur ce sujet. Comme cela a déjà été évoqué dans de précédents courriers, Île-de-France Mobilités est favorable à la mise en place de couloirs bus pour favoriser la régularité des lignes, tout particulièrement aux heures de pointes. Ce point est important car les simulations de trafic indiquent que la place, même avec les reports de trafic observés, reste congestionnée en situation Projet 2024 (cf. conclusion de l'étude d'impact page 703) avec les modifications apportées.

Les largeurs de files ont été revues à la hausse par rapport aux précédentes études et semblent suffisantes pour assurer la bonne circulation des bus. Seules les largeurs à hauteur de l'îlot piéton situé entre les avenues Raymond Poincaré et Kléber restent contraignantes avec des largeurs de files de circulation de 3,20m sur l'anneau extérieur.

En conséquence des éléments présentés ci-avant sur le fonctionnement de la place du Trocadéro, Île-de-France Mobilités demande que le couloir d'approche permettant le tourne-à-gauche de la ligne 30 depuis l'avenue Kléber soit pleinement valorisé à l'aide d'un fonctionnement de la signalisation lumineuse de trafic facilitant le tourne-à-gauche d'entrée sur la place des bus.

Concernant l'avenue Georges Mandel, [TE_00_2_Mobilité portes urbaines], un couloir bus semble prévu en direction de la place du Trocadéro afin de faciliter les conditions de circulation et la régularité de la ligne 32. En revanche, dans les éléments présentés, le couloir de bus s'interrompt en amont de l'arrêt de bus Georges Mandel / Trocadéro. Île-de-France Mobilités souhaiterait avoir confirmation que ce couloir bus est bien inscrit au projet. Dans l'affirmative, il serait souhaitable que la continuité de cet aménagement soit réalisée jusqu'au point d'arrêt, voire jusqu'à la ligne de feu.

Secteur Jardins du Trocadéro

Sur ce secteur, Île-de-France Mobilités souhaite avoir confirmation de l'accessibilité du point d'arrêt de la ligne 30 sur l'avenue Albert de Mun, à hauteur de l'avenue d'Iéna, la voirie étant en courbe.

Secteur Place de Varsovie / Pont d'Iéna

Les études de trafic VP mettent en avant le fort accroissement de trafic sur les rues de Mun et le Nôtre. En conséquence, il convient d'être vigilant sur le fonctionnement du carrefour avec l'avenue de New York. Ces intersections devraient fonctionner avec des cycles de feux à 3 phases. Île-de-France Mobilités demande que les temps de franchissement des carrefours par la ligne 72 ou la future LHNS restent performants comparé à la situation actuelle.

Secteur Quai Branly

Les études de trafic indiquent un risque de saturation en direction du nord aux heures de pointe du matin et du soir, ainsi qu'en direction du sud aux heures de pointe du matin.

Sur ce secteur, la ligne 42 empruntera dans les deux sens le quai Branly avant de tourner dans l'avenue de Suffren pour revenir sur son itinéraire actuel à hauteur de la rue Desaix.

Concernant l'emprunt de la trémie sur le quai Branly, Île-de-France Mobilités souhaiterait, comme précédemment évoqué, que la hauteur de celle-ci soit communiquée et que la RATP valide la compatibilité de la hauteur du matériel roulant avec l'emprunt de cet ouvrage. A noter que la hauteur libre requise sous ouvrage pour tout autobus (électrique inclus) et dans toute configuration d'aménagement de voirie est de 4,18 mètres.

A hauteur du carrefour entre le quai Branly et le Pont d'Iéna, Île-de-France Mobilités s'interroge sur les potentielles difficultés d'insertion des bus pour réaliser leur tourne-à-gauche en direction du pont, sachant que les simulations de trafic ont montré un volume de circulation routière conséquent sur cet axe. Un temps de feu spécifique prévu pour le bus permettrait de réduire cette difficulté.

L'arrêt Bir Hakeim de la ligne 30 direction Place Pigalle est positionné en sortie d'une voirie en courbe. Île-de-France Mobilités souhaiterait savoir si le linéaire est suffisant pour que le bus puisse s'aligner correctement sur cet arrêt et ainsi garantir son accessibilité.

Enfin, Île-de-France Mobilités demande des précisions sur d'éventuelles piétonisations temporaires de l'espace du Quai Branly/Pont d'Iéna à hauteur de la Tour Eiffel en cas de grands événements.

Secteur Avenue de Suffren / Avenue Joseph Bouvard

Sur cette partie du projet, le déplacement du terminus concerne la ligne 69. Ainsi qu'évoqué lors de précédentes réunions, ce déplacement nécessite que les conducteurs de la ligne aient accès à des sanitaires *a minima*, voire à des locaux suivant le cas de la ligne. Pour la ligne 86, dont le terminus au sud de l'avenue Joseph Bouvard n'est pas remis en cause, celle-ci pourra toujours bénéficier des locaux existants. Aussi, concernant la ligne 69, Île-de-France Mobilités souhaiterait avoir confirmation que ce point a bien été pris en compte dans le cadre de l'aménagement et que l'avis de la RATP qui exploite cette ligne a bien été recueilli.

Par ailleurs, le linéaire prévu pour le terminus de la ligne 69 paraît insuffisant puisqu'il est nécessaire de disposer de 2 postes à quai.

Bus DIRECT et bus touristiques

Bus DIRECT 1 et 2

Île-de-France Mobilités rappelle que l'exploitation des lignes Bus Direct 1 et 2 est réalisée par l'opérateur Kéolis. Or, ce service a été suspendu au printemps 2020 à la suite de la

crise sanitaire liée à la COVID-19. Actuellement, une incertitude demeure quant à la reprise de l'exploitation de ces lignes ou à leur arrêt définitif. Île-de-France Mobilités tiendra informée la Ville de Paris. En tout état de cause, si le service venait à reprendre, la Ville de Paris devrait se rapprocher de l'opérateur afin d'échanger sur les modifications d'itinéraires et de points d'arrêts prévues.

Bus touristiques

Île-de-France Mobilités s'interroge sur le circuit proposé à Open Tour, celui-ci empruntant la trémie précédemment évoquée et signalée avec une hauteur de 4,1m de gabarit. Les bus touristiques étant à deux étages, avec un second étage non couvert, il convient de vérifier que cela n'est pas problématique en termes de sécurité.



15 JAN. 2021

ARRIVEE

18/01/21

Paris le 13 JAN. 2021

Direction du Système d'Assainissement
et du Réseau
Service Coordination des Services Extérieurs
Affaire suivie par : Mickael ADAM
Courriel : sar.travaux@siaap.fr
N/réf Arrivée : DSAR20A01444
N/Réf Départ : DSAR20D00099

DIRECTION DE L'URBANISME
Service du Permis de Construire
et du Paysage de la Rue
Circonscription OUEST (1er, 7è, 8è, 15è, 16è arrts)

18 JAN. 2021

ARRIVEE

Monsieur Bertrand LERICOLAIS
Chef du service Permis de
Construire et du Paysage de la Rue
6 Promenade Claude Lévi-Strauss
CS 51388
75 639 Paris CEDEX 13

A l'attention de Monsieur Hugo ZANN

Objet : Avis sur l'étude d'impact « projet réhabilitation du Grand Site Tour Eiffel »

Monsieur,

En réponse à votre courrier du 10/11/2020, veuillez trouver ci-dessous nos recommandations concernant l'aménagement du site Tour Eiffel.

Tout d'abord, nous tenons à vous préciser que l'ouvrage unitaire Emissaire Sud 1^{ère} branche traverse la zone de projet de part en part, entre le parvis de la Tour Eiffel et le Pont de Léna.

A la lecture de l'étude d'impact du projet, nous avons constaté les efforts de gestion des EP à la parcelle avec un abattement dans les espaces végétalisés sur l'ensemble de l'emprise du projet. Aussi, les aménagements prévus ne générant pas d'effluents en eaux usées supplémentaires et étant réputés être raccordés au réseau actuel, nous ne sommes pas en mesure de vous faire des recommandations spécifiques. Cependant, le dossier « Burgeap Etude historique pollution » met en évidence 11 sites industriels recensés dans les bases de données Basias, Aria et Basol dont les activités actuelles ou passées (dessertes de carburants, garages mécaniques, réparation automobiles, transformateurs, blanchisserie/teinturerie, compression/réfrigération, usine d'incinération, fabrication, réparation et recharge de piles et d'accumulateurs) présagent de la présence de pollution en sol et/ou en nappe.

A ce stade du projet, le dossier n'indique pas si les travaux relatifs au réaménagement du Grand Site Tour Eiffel, nécessiteront d'évacuer des eaux d'exhaure. Mais, le projet étant à proximité direct de la Seine, la nappe d'eau souterraine est peu profonde ce qui imposerait l'évacuation quasi-systématique des eaux en phase de terrassement.

En matière d'eaux d'exhaure en phase chantier, les remarques sont les suivantes :

- Notre Règlement du Service d'Assainissement (RSA) préconise des solutions alternatives, à savoir le rejet au milieu naturel ou la réinjection en nappe, plutôt que le déversement au réseau public d'assainissement. Il conviendra donc d'orienter les études vers ces solutions alternatives, d'autant que la Seine se situe dans le périmètre d'étude.
- Si des eaux d'exhaure devaient être déversées au réseau public d'assainissement (impossibilité technico-économique d'un rejet en Seine ou en ré-injection), une étude poussée devra être réalisée afin de caractériser finement ces eaux, tant sur leur qualité que sur la quantité. En fonction de ces informations, elles devront faire l'étude de prétraitements efficaces, visant à les rendre compatible aux seuils imposés par le Règlement d'Assainissement du SIAAP. Pour information, ces eaux relèvent de la catégorie des eaux usées non domestiques et, à ce titre, devront faire l'objet de l'instruction d'une convention de déversement à conclure entre vos services, le titulaire des travaux et le SIAAP en tant qu'établissement public assurant le traitement des eaux usées sur l'agglomération parisienne. Nous rappelons qu'en tant que stations urbaines de traitement, nos installations n'ont pas vocation à traiter les pollutions relevées dans le dossier (métaux, COHV, HAP, HCT, BTEX, PCB, Chlorobenzènes, phénols, ...). Par ailleurs, ces rejets seront soumis au paiement d'une redevance.
- Comme évoqué ci-avant, l'acceptation des eaux d'exhaure dans le système d'assainissement relève du régime dérogatoire, dans la limite des capacités du réseau, des installations de pompage et de traitement suffisants. Aussi, les débits de rejet les plus faibles, ainsi qu'un lissage seront à privilégier.

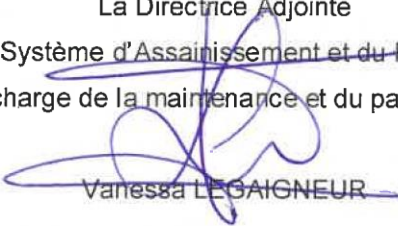
A terme, si le projet prévoit la création d'activités générant des eaux usées non domestiques, il conviendra aux différents chefs d'établissement de ces activités de rapprocher des services de la Ville de Paris pour l'instruction des arrêtés de raccordement et d'autorisation de déversement, après avis du SIAAP.

De plus, afin d'éviter tout risque d'endommagement de l'ouvrage présent et de garantir la protection de l'intégrité structurelle de nos ouvrages et le maintien de bonnes conditions d'exploitation, en particulier, lors de la phase de chantier, nous tenons à vous faire parvenir les Prescriptions de Protections des Ouvrages SIAAP ainsi que le lien pour accéder à la version imprimable du règlement de service d'assainissement (RSA) :

[https://www.siaap.fr/fileadmin/user_upload/Siaap/6 Presse et publications/Publication/Editions/institutionnelles/reglement_assainissement.pdf](https://www.siaap.fr/fileadmin/user_upload/Siaap/6_Presse_et_publications/Publication/Editions/institutionnelles/reglement_assainissement.pdf)

Je vous prie d'agréer, Monsieur, mes salutations distinguées.

La Directrice Adjointe
du Système d'Assainissement et du Réseau
en charge de la maintenance et du patrimoine


Vanessa LEGAIGNEUR

Copie : Direction des Travaux du SIAAP