

TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE PARIS

Enquête publique n° E1800007/75

PERMIS D'AMÉNAGER GARE DE LYON – DAUMESNIL PHASE 1

ENQUÊTE PUBLIQUE
DU 20 FÉVRIER AU 29 MARS 2019

Enquête publique préalable à la délivrance du permis d'aménager PA 075 112 18 V 0004 portant sur la première phase du projet « Gare de Lyon-Daumesnil » à Paris 12^{ème} arrondissement, déposé le 9 mai 2018 par la Société Nationale d'Espaces Ferroviaires (SNEF)

PARTIE II

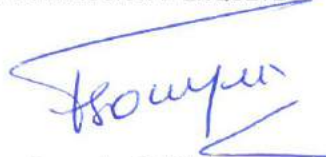
CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVE

Paris
15 mai 2019



François BERTRAND
Président

LA COMMISSION D'ENQUETE



Françoise SOUYRI
Membre titulaire



Catherine GINER
Membre titulaire

La commission d'enquête a travaillé en vertu de sa désignation par le tribunal administratif de Paris en date des 23 août et 19 novembre 2018 et de l'arrêté du 22 janvier 2019 de la Maire de Paris portant ouverture de l'enquête préalable à la délivrance d'un permis d'aménager concernant la phase 1 du projet Gare de Lyon – Daumesnil à Paris 12^{ème} arrondissement et fixant l'organisation de ladite enquête.

L'enquête s'est déroulée du 20 février au 29 mars 2019 en mairie du 12^{ème} arrondissement de Paris, soit 38 jours consécutifs, conformément à l'article R123-6 du code de l'Environnement.

Neuf permanences ont été organisées.

Objet de l'enquête publique

La présente enquête publique a pour objet la demande de permis d'aménager PA 075 112 18 V 0004 déposée 9 mai 2018 par la Société Nationale d'Espaces Ferroviaires (SNEF).

La surface de plancher maximale sera de 97 000 m².

Maître d'ouvrage pétitionnaire

La SNEF est le maître d'ouvrage et porteur du projet. Cette société est une filiale de l'EPIC (Etablissement Public Industriel et Commercial) SNCF au sein de l'activité SNCF Immobilier.

En 1983, la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs a créé l'EPIC SNCF. Par la suite, la loi du 4 août 2014 a donné naissance au nouveau groupe public ferroviaire unifié, aujourd'hui constitué de 3 EPIC :

- SNCF - SNCF Mobilités - SNCF Réseau

Le Groupe Public Ferroviaire est détenu par l'État, actionnaire unique.

Cadre réglementaire de l'enquête

Par arrêté municipal du 22 janvier 2019, publié au B.O.V.P. le 29 janvier, Madame la Maire de Paris a prescrit l'ouverture de l'enquête publique.

Cette procédure s'inscrit dans le cadre réglementaire suivant :

- Code Général des Collectivités Territoriales,
- Code de l'Environnement et notamment ses articles L123-1, R123-1 et suivants,
- Code de l'Urbanisme, et notamment l'article R423-57,
- Plan Local d'Urbanisme de Paris, ses modifications, mises en compatibilité, révisions et mises à jour.

Ce projet nécessite un permis d'aménager selon l'article R421-19 du code de l'urbanisme

Ce projet est soumis à étude d'impact en application du code de l'environnement

En application de l'article L122-1 et L122-2 du code de l'environnement, le projet de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements publics créant une surface de plancher de 97 000 m², est soumis à étude d'impact.

Ce projet est soumis à enquête publique

Le projet et l'étude d'impact qui y est associée doivent respecter les exigences réglementaires et répondre aux besoins d'information du public. En application des articles L122-1, L123-2, R122-1, R123-1, R123-2 et suivants du code de l'environnement ils sont soumis à une enquête publique préalable à l'instruction du permis d'aménager.

L'enquête publique préalable à l'instruction d'un permis d'aménager a pour objet de répertorier les observations du public et de les analyser dans le but de s'assurer que le projet a bien été élaboré dans le respect des principes d'information et de concertation du public en prenant en compte ses préoccupations tout en visant l'intérêt général et en respectant la réglementation.

Description du projet

Il s'agit d'un projet d'aménagement urbain situé dans le 12^{ème} arrondissement de Paris, à proximité de la mairie, entre la gare de Bercy et la gare de Lyon. Le secteur Gare de Lyon Daumesnil est délimité par les rues de Rambouillet, de Charolais, le boulevard de Bercy et le faisceau ferré Paris Sud Est.

Dans le cadre de la mobilisation pour la réalisation de logements lancée par l'État, la Ville de Paris et le groupe SNCF ont identifié, dans un protocole signé le 6 mai 2015, des terrains qui pouvaient participer à l'effort de production de logements. Le secteur Gare de Lyon Daumesnil en fait partie.

Ce site d'environ 6 hectares se caractérise par une forte densité de fonctions ferroviaires, certaines devant être préservées et reconstituées in situ, d'autres le quittant définitivement, créant de facto l'opportunité de réaliser un aménagement urbain tout en y intégrant des fonctions logistiques ferroviaires.

Les enjeux environnementaux du projet

Les principaux enjeux identifiés par la Mission Régionale de l'Autorité environnementale (MRAe) concernent :

- La topographie, la pollution des sols, l'accessibilité et les modalités de transformation du site,
- La gestion de l'eau et le risque d'inondation,
- Le cadre de vie des futurs habitants : espaces verts, paysages, nuisances sonores et vibratoires du faisceau ferroviaire.

Elle note également que la hauteur des bâtiments n'est pas précisée, pas plus que la topographie du quartier, la prise en compte du risque inondation et le cadre de vie des futurs habitants, au regard des perceptions visuelles, sonores et vibratoires du faisceau ferroviaire.

Elle recommande :

- La clarification des dispositions du plan de prévention du risque inondation qui s'appliquent au projet,
- Le développement de l'étude de la topographie actuelle et future du site dans son environnement proche et des possibilités de désenclavements du futur quartier,
- Des précisions sur les impacts du projet et les mesures associées concernant l'imperméabilisation des sols, les rejets en Seine, l'expansion de la crue, les remontées de nappe et l'exposition des populations et activités au risque d'inondation,
- Le développement des conclusions de l'étude d'impact sur les nuisances sonores et la caractérisation des futures nuisances vibratoires.

La commission d'enquête a constaté que les arguments majeurs avancés par la grande majorité du public sont :

- Un projet que la SNEF a fait évoluer depuis le début de la concertation et qui n'est pas satisfaisant.
- Une trop grande densité et une hauteur projetée pour les futures constructions jugées excessives par rapport à l'environnement bâti existant,
- La crainte d'une trop forte densité de logements sociaux,
- Une conception urbaine « insulaire » qui ne prend pas suffisamment en compte l'environnement social et urbain dans lequel il doit s'inscrire, voire qui donne l'impression de le nier,
- Un espace vert trop peu important, mal distribué, peu accessible, se terminant en pointe vers le Boulevard de Bercy et finalement peu attractif, risquant fort de devenir un « couloir »,
- La crainte que le projet soit dans sa réalisation hostile et austère à l'image du site Charolais Ronde ou de la caserne de Reuilly située à proximité,
- Une proximité mal évaluée par la SNEF et non contrôlée (cf. les îlots privatifs) dans le projet retenu entre certains bâtiments actuellement occupés et le projet Gare de Lyon-Daumesnil, d'autant plus incontrôlée que certains de ces bâtiments font partie du projet Charolais-Ronde, première des 3 phases de cet aménagement,
- Une évaluation insuffisante de l'intégration d'un nouveau quartier avec un apport en populations nouvelles sur les axes de circulations qui bordent le nouveau quartier : rue du Charolais, de Rambouillet, avenue Daumesnil, rue Charles Bossut et Jorge Semprun,
- La demande d'un moyen d'accès direct vers la gare ou la station de métro Bercy, sous la forme d'une passerelle et l'amélioration des tunnels pour les piétons rue de Rambouillet et Boulevard de Bercy,
- La réduction des fréquences de camions prévus en sortie de chantier rue du Charolais et rue Charles Bossut.

Des propositions ont également été formulées :

- Plusieurs intervenants évoquent la question de la logistique du chantier et des modes alternatifs possibles d'approvisionnement (transport ferroviaire ou fluvial).

- La création dès aujourd'hui d'un comité de site pour qu'il y ait au moins un minimum de coordination entre les différents chantiers prévus sur le site et les conséquences pénibles pour tous,
- La végétalisation des toitures,
- La partage des espaces verts,
- La traversée des piétons au travers de la totalité du projet par les jardins,
- La gestion différente des circulations de bus au travers du jardin dit « public »,
- Le problème de la sécurité des enfants (qui se rendent dans les écoles et les élèves du conservatoire) que posera l'augmentation du trafic routier,
- La limitation de la circulation des cars et leur accès au plateau ferroviaire,
- La création d'une passerelle vers la gare de Bercy, la station de métro, le ministère des finances et le palais omnisport, avec franchissement des voies ferrées, ce qui a déjà été envisagée mais non décidée.

CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Sur l'organisation et le déroulement de l'enquête

L'enquête publique s'est déroulée conformément à l'arrêté municipal d'ouverture du 22 janvier 2019.

Le dossier d'enquête publique est composé de nombreuses pièces, dont certaines sont très techniques et difficiles à lire, ce qui peut rendre son appréhension difficile pour un public non averti.

L'organisation de l'enquête n'a pas fait l'objet d'observations, si ce n'est la défaillance à deux reprises de la borne informatique en mairie, immédiatement palliée par le dossier papier pour la consultation du dossier.

Malgré ces deux critiques, la commission d'enquête considère les choix organisationnels appropriés et constate que l'enquête publique s'est déroulée dans des conditions satisfaisantes de consultation, d'information et de réception du public.

Concernant le registre informatisé, de petites difficultés sont apparues dans le mode d'utilisation du registre par le public. En effet les intervenants utilisent le site PubliLégal comme un média moderne communicant et s'attendent à ce qu'il transmette les liens et qu'il permette de stocker des documents de très grande taille au-delà de ses capacités ainsi que de répondre en direct comme sur une messagerie, ce qui n'est évidemment pas l'objectif ni la mission du site numérique de l'enquête publique.

Les observations reçues et les interventions constatées ne concernent quasiment que les riverains proches. En ce sens, la présente enquête publique n'est pas très satisfaisante. On aurait pu penser que les usagers de la Gare de Lyon et les habitants du 12ème arrondissement un peu plus éloignés se seraient manifestés en plus grand nombre.

La commission d'enquête atteste que les observations, critiques et approbations du public ont toutes été analysées.

Une certaine partie d'entre elles sont, d'après la commission d'enquête, en dehors du champ de la présente enquête publique : celles relatives aux litiges passés qui résultent de la construction et de l'acquisition de la résidence Lumière du XIIème.

La commission d'enquête constate qu'une partie du public réédite les mêmes observations et critiques qu'il a déjà eu l'occasion de discuter pendant la période de concertation sans prendre en considération les études complémentaires conduites par le pétitionnaire, ni voir parfois les améliorations du projet, le déroulement des études et les améliorations déjà demandées pour certaines d'entre elles par la Ville de Paris et par le public lui-même en 2016 et 2017 et partiellement prises en compte.

La grande majorité du public qui s'est exprimée au cours de l'enquête publique ne veut pas du projet tel qu'il est. Cela semble une surprise pour la SNEF (réunion du 10 avril 2019). Seuls les habitants actuels sont venus et ce sont eux qui souffrent actuellement du chantier et voient l'aménagement comme perturbateur de leur vie quotidienne.

Sur la concertation

La commission d'enquête a pu s'assurer de la bonne réalisation des opérations règlementaires de concertation et de publicité autour de l'enquête publique relative à celle-ci (Voir en annexe 5 le bilan de la concertation préalable par Arrêté de la Mairie de Paris en date du 20 octobre 2017).

La commission d'enquête rappelle aussi que la révision du PLU a donné lieu à un avis favorable suite à l'enquête publique et à la publicité nécessaire.

Les objectifs poursuivis et les modalités de concertation préalable relatifs au projet d'aménagement Gare de Lyon - Daumesnil ont été définis par un arrêté du 18 mai 2016.

La concertation s'est déroulée en 2016 et 2017 avec des ateliers participatifs, des réunions et des comptes-rendus, tous publics et publiés dans les outils de communication municipaux, ainsi que des visites sur site et d'ateliers thématiques notamment sur les usages du futur jardin.

Au Conseil de Paris des 20, 21 et 22 novembre 2017 a été adoptée la délibération DU 26 sur le secteur d'aménagement Gare de Lyon Daumesnil.

En 2018 pendant la préparation de l'enquête publique, la SNEF et la Mairie de Paris ont continué d'associer les habitants, en organisant une nouvelle réunion publique d'information et d'échanges.

A ce jour, 6 000m² sont loués à Ground Control qui rassemble des équipements culturels, des restaurants entre autres ; une partie des installations de la SNCF est donc d'accès libre.

Ces espaces ouverts à tous ont permis à de nombreux parisiens de découvrir ce site ferroviaire méconnu, en profitant des anciennes halles du tri postal, qui seront conservées en partie dans le projet pour accueillir des activités artisanales, artistiques et ludiques, voire sportives.

La commission d'enquête observe aussi que le Conseil de quartier Jardin de Reuilly qui n'a pas participé à l'enquête, a cependant contribué à l'élaboration du projet «Végétalisation : l'ambition verte du 12ème », lauréat lors de l'édition 2016 du Budget participatif de la Ville de Paris. Ce projet propose des aménagements divers, un catalogue de mesures d'aménagements de rues au profit des piétons sur les trottoirs, en développant les squares et les « rues vertes » en relation avec les espaces verts existants : coulée verte, jardin de Reuilly, ...

Enfin, des personnes ont manifesté le souhait d'avoir une information régulière sur le projet au-delà de la présente enquête et jusqu'à l'achèvement de l'opération, notamment sur les conditions du déroulement du chantier et sur la sécurité du quartier. Il faut que le dialogue se poursuive avec les riverains. Il conviendrait d'intégrer des habitants à l'élaboration du cahier des charges des prescriptions architecturales, urbaines et paysagères. De même, il conviendrait de les associer aux prises de décision des jurys d'attribution des lots.

La commission d'enquête souhaite la mise en place d'un comité de suivi de chantier à destination des riverains. Sa mission serait de rendre compte de l'état d'avancement des différents chantiers, s'assurer du respect de l'application des chartes chantiers (bruit, nuisances, propreté, sécurité) et de l'organisation au mieux des coactivités. Une cellule spécifique sera mise en place par la SNEF directement sur le site internet dédié aux échanges avec les riverains permettant :

- De présenter l'opération et son déroulement via une lettre envoyée aux riverains,
- D'envoyer un formulaire où les riverains pourront formuler toute remarque ou soulever des problèmes observés,
- D'assurer la mise en place d'un registre de plaintes placé dans un endroit facilement accessible au public et une réponse aux plaintes formulées,
- De mener les actions correctives suite aux éventuels problèmes soulevés ou plaintes formulées avec l'entreprise qui réalisera les travaux,
- D'organiser les restrictions nécessaires sur les horaires de chantier et les travaux bruyants,
- D'assurer une signalisation claire, identifiée et pérenne des limites de chantier (accès piéton convenables, choix de couleurs des palissades en accord avec le milieu environnant, vues offertes sur le chantier donnant une bonne impression concernant l'ordre et la propreté), mise en place de panneaux d'avertissement et d'information.

Le maître d'ouvrage estime que la mobilisation des habitants voisins dans la gestion du projet et du chantier est un atout car montrant un désir de bonne intégration et de réelle mixité pour l'avenir.

La commission d'enquête constate donc que de multiples opérations de concertation et d'information ont eu lieu autour de cet aménagement.

Sur le programme

Deux quartiers encadrent les espaces ferroviaires qui ne sont plus indispensables au fonctionnement de la Gare de Lyon : d'un côté, la Gare de Lyon, et sa nouvelle dynamique économique grâce à l'installation d'entreprises, incubateurs, hôtels, qui continue d'être un pôle d'activités parmi les plus attractifs à l'Est de Paris, de l'autre, le quartier du Jardin de Reuilly, avec l'avenue Daumesnil et la promenade plantée, qui offre un environnement et un cadre de vie agréables, par la présence d'espaces verts et de services de proximité.

Une première étape a été franchie avec la réalisation du quartier Charolais-Rotonde lorsque la SNCF a souhaité aménager ses emprises en lien avec la Ville permettant de créer des milliers de m² de bureaux, une crèche, de nombreux logements (sociaux, pour jeunes actifs, en accession), des espaces publics de qualité et un nouveau conservatoire (conservatoire Paul Dukas).

Le site de Gare de Lyon Daumesnil fait partie des objectifs de la Mairie de Paris découlant des protocoles pour la création de logements négociés et signés avec la SNCF.

Le maître d'ouvrage précise que six hectares seront consacrés au développement du nouveau quartier dont un hectare pour la réalisation d'espaces verts. Entre 600 et 650 logements seront construits dont au moins 60 % de logements sociaux, 20% de logements intermédiaires et 20% de logements libres, conformément aux prescriptions du Programme Local de l'Habitat et du Plan Local d'Urbanisme (Orientations d'aménagement et de programmation). Plus de 35 000 m² de surfaces de bureaux, d'activités, de commerces contribueront à rééquilibrer l'offre de bureaux à l'Est de Paris, tout en offrant des services de proximité aux habitants, usagers et visiteurs du quartier.

Une crèche de 66 berceaux et un groupe scolaire de 8 classes accueilleront les enfants de ce nouveau quartier.

Le nouveau quartier devra mettre en valeur une trame viaire raccordée aux voies limitrophes et permettant les circulations douces, facilitant les échanges humains et la mixité fonctionnelle par la création de commerces et de bureaux et profitant de la réutilisation du patrimoine bâti présent sur site, partiellement conservé et réhabilité.

Le public déplore la proportion de 60% de logements sociaux, qui pénalise le quartier et le 12^{ème} arrondissement au bénéfice d'autres quartiers, dans lesquels on n'impose pas de tels taux. La commission recommande d'intégrer un plus fort pourcentage de logements intermédiaires ou en accession sociale.

La commission d'enquête prend acte des réponses apportées le 29 avril (annexe 20) par la SNEF et la Mairie de Paris sur cette question, qui est que « la Ville se doit de saisir les opportunités sur l'ensemble de son territoire, en particulier dans le cadre des opérations d'aménagement et dans les situations de création de nouveaux quartiers bien équipés et desservis car les possibilités d'intervention dans les quartiers et tissus déjà constitués restent plus limitées »

La commission d'enquête aurait souhaité une proposition plus diversifiée et répondant mieux aux besoins du quartier, par exemple plus tournée vers l'hôtellerie internationale, le commerce, les services et l'artisanat.

La commission d'enquête note, néanmoins, l'effort porté par la SNEF pour développer une opération mixte et lui recommande d'assurer cette mixité et cette diversité à l'intérieur même des 60% de logements sociaux.

Sur l'insertion du projet dans son environnement urbain

Il convient de rappeler le rôle du PLU modifié en juillet 2016 par le Conseil de Paris et ses trois orientations majeures :

- « • Améliorer le cadre de vie de tous les Parisiens dans une conception durable de l'urbanisme
- Promouvoir le rayonnement de la capitale et stimuler la création d'emplois pour tous
- Réduire les inégalités pour un Paris plus solidaire »

Cette modification a été engagée à l'automne 2014 en concertation avec l'ensemble des Parisiens désireux de s'exprimer sur le sujet. Ont été organisés des réunions publiques, ateliers, un site internet participatif, et une enquête publique. Les Conseils de quartier du 12^{ème} arrondissement se sont également mobilisés pour faire des propositions dont certaines ont été intégrées au nouveau PLU. La Mairie les présente ainsi :

« Les nouveautés de cette modification générale dans le 12^{ème} arrondissement sont :

- 13 nouvelles réserves pour la réalisation de logements sociaux et intermédiaires, y compris dans des zones déficitaires en logement social dans un secteur nombre de secteurs dont celui de la Gare de Lyon,
- Création de nouveaux espaces verts,

- 5 nouveaux emplacements de logistique urbaine, notamment dans le périmètre de la Gare de Lyon et dans l'opération d'aménagement Gare de Lyon – Daumesnil
- 6 nouveaux linéaires commerciaux protégés
- Augmentation des surfaces en toiture à végétaliser dans les nouveaux projets de construction
- Mise en compatibilité du PLU avec les opérations d'aménagement Gare de Lyon Daumesnil, [...] »

Si le projet est de faciliter les liaisons entre quartiers, on constate qu'il ne fait que réduire et repousser la zone des voies ferrées.

Concernant les ombres portées des nouvelles constructions sur les immeubles avoisinants, la nouvelle étude réalisée par la SNEF à la suite des débats avec les riverains a amélioré la connaissance de leurs incidences et a permis d'en réduire les effets.

La commission d'enquête, dans le cadre de l'enquête préalable à la délivrance du permis d'aménager, ne peut pas émettre des réserves ou des recommandations tendant à compenser l'éventuelle perte d'ensoleillement ou de perspective qui pourrait être subie par les riverains du fait des constructions projetées.

En effet, les futurs permis de construire seront délivrés sous réserve du droit des tiers et l'administration ne peut refuser un permis de construire pour des motifs liés à des questions de droit privé.

Si le projet porte atteinte aux conditions d'existence des riverains, il leur appartient, le cas échéant, de saisir, s'ils s'y croient fondés, le juge civil.

Le critère essentiel est le respect du PLU et des décisions du Conseil de Paris.

La commission d'enquête a demandé à la SNEF d'utiliser les marges existant dans le projet lors de la suite des études pour éviter les proximités critiquées entre immeubles existants et immeubles du projet.

Celle-ci a répondu le 29 avril (annexe n°20) :

La proposition d'implantation des immeubles de manière discontinue avec des failles et en quinconce (sans vis-à-vis direct avec l'existant) permet de préserver les vues et l'ensoleillement des bâtiments existants, notamment ceux implantés en limite séparative.

Le recul envisagé par rapport aux limites séparatives est de 12 mètres au minimum, soit la largeur des rues Jorge Semprun et du Charolais. La résidence hôtelière du rail, la résidence chercheurs et l'immeuble Lumière du 12, seront donc dans une situation identique à celles des immeubles situés au droit des voies publiques.

L'objectif poursuivi par l'aménageur lors de la commercialisation auprès de constructeurs des lots à bâtir, qui accueilleront les futurs immeubles, sera de préserver les vues et l'ensoleillement des riverains. Le projet urbain et le permis d'aménager laissent des espaces d'évolution des formes et gabarits qui seront définies dans le cadre des permis de construire.

Ce permis d'aménager porte sur la création d'un lotissement. Il a pour objet de permettre la division de l'unité foncière initiale entre les espaces communs (le jardin, les voiries) d'une part et les lots privés cédés par l'aménageur à des constructeurs dont la ville de Paris. Ces bâtiments feront l'objet d'études techniques et architecturales, puis de permis de construire déposés par les constructeurs qui acquerront ces lots auprès de l'aménageur. C'est la raison pour laquelle, les informations relatives aux caractéristiques des futures constructions sont absentes des pièces du dossier de permis d'aménager. Seules des hypothèses sont ainsi présentées dans le cadre du permis d'aménager, dans les pièces PA5 « coupes transversales et longitudinales » et PA9 « hypothèse d'implantation des futures constructions ».

La commission d'enquête constate que la SNEF reporte sur le permis de construire l'examen d'une augmentation de la distance minimale de 12 mètres entre les bâtiments du projet et la résidence hôtelière du rail, la résidence chercheurs et l'immeuble Lumière du XII^{ème} avec l'argument de créer une « situation identique à celle des immeubles situés au droit des voies publiques ».

La commission d'enquête estime cet objectif insuffisant au vu de l'espace total disponible pour cet aménagement et de la largeur du jardin central d'autant plus que la SNEF affirme par ailleurs dans ses réponses que la densité finale de construction de ce projet serait faible par rapport à d'autres aménagements parisiens. La commission d'enquête demande donc à la SNEF de réexaminer le cas des quelques vis-à-vis concernés, soit en améliorant l'épannelage du projet, soit en augmentant la distance séparant les lots du projet les plus proches des bâtiments existants des rues du Charolais et Jorge Semprun.

La commission d'enquête conclut à la nécessité de poursuivre le dialogue avec les riverains de la future urbanisation.

Sur les incidences du projet sur l'environnement

Le futur quartier en lien avec l'éco-quartier Charolais-Rotonde existant devrait être un éco-quartier :

- un nouveau quartier à proximité d'une gare, sur un foncier déjà urbain pour limiter l'extension foncière de la ville

- une construction de bâtiments économes en énergie et un impact carbone réduit
- une réduction de la circulation automobile
- une meilleure gestion de l'eau pluviale en limitant l'imperméabilisation des sols et en réutilisant les eaux pluviales pour d'autres usages.

La Ville rappelle, quant à elle, que « les dispositions à caractère environnemental du projet s'inscrivent dans les orientations définies par la Ville en matière de développement durable ». Ces dernières, déclinées à la fois dans le PLU et dans différents plans sectoriels (ex : Plan Climat) promeuvent l'excellence environnementale dans plusieurs domaines avec un objectif de certification environnementale.

La commission d'enquête note la difficulté pour le public de bien appréhender les incidences de l'aménagement sur l'environnement en général.

Le rôle de l'avis rendu par la MRAe est donc essentiel pour valider ou remettre en question tout ou partie de l'étude d'impact de même que ceux des collectivités territoriales concernées par le projet.

La commission d'enquête, après analyse du dossier, a relevé les points suivants :

- **Les effets du chantier**

- 1 - les nuisances sonores

La démolition des matériels ferroviaires tels que ballasts, voies, ... a déjà commencé et les travaux de plus ont lieu en soirée avec une augmentation de la durée de ces travaux fractionnés. Pour les riverains, la durée des nuisances sonores est donc plus importante avec un chantier commencé sur le site depuis 9 mois et le chantier du site Charolais- Rotonde qui n'est pas achevé.

Il semble que la SNEF ait prévu une charte de chantier qui malheureusement n'a pas été transmise à la commission d'enquête publique malgré plusieurs demandes.

La commission note également que les riverains ne bénéficient d'aucune information sur le planning des chantiers, la nature des travaux en cours, leur impact éventuel sur la vie quotidienne des voisins.

La commission d'enquête demande d'urgence, compte tenu du démarrage des travaux de démolition la mise en place d'un organisme paritaire réunissant le Maître d'ouvrage, le maître d'œuvre, la Mairie de Paris, la Mairie du 12ème, les entreprises et les riverains, locataires et propriétaires.

- 2 - la noria des camions

Le choix du transport par camions des déblais (et des matériaux de construction) est lourd de conséquence : bruit, pollution, embouteillage, risques d'accidents et altération du revêtement des chaussées.

La MRAe note que l'estimation du nombre de camions est probablement sous-évaluée. La commission d'enquête relève que la SNEF n'a pas répondu à propos de la sous-estimation du volume de déblais.

La MRAe relève le paradoxe consistant à évacuer des déblais d'un site ferroviaire par camions et recommande de mieux justifier l'impossibilité d'utiliser la voie ferroviaire pour évacuer ces déchets ainsi que la solution du transport fluvial.

Si la volonté de la SNEF avait été d'évacuer par rail les déblais, elle aurait d'abord démoli les halles pour pouvoir profiter de l'installation ferroviaire. En fait, la démolition des halles est de la responsabilité de la SNEF tandis que la désinstallation ferroviaire est de celle de la SNCF, mais cette distinction ne semble pas une justification suffisante.

La SNEF argue également que le faisceau de la gare de Lyon est saturé alors même que la SNCF a pour projet d'installer deux nouvelles voies supplémentaires qui seront gérés par ce même faisceau.

A la demande de la commission d'enquête, la SNEF a produit une étude du 24 avril 2019 de Setec Ferroviaire, dont il ressort que l'évacuation par rail est possible particulièrement en phase 2, mais moins aisée que les camions. La solution d'évacuation fluviale est considérée comme préférable.

La commission voit peu d'intérêt à la solution fluviale qui nécessite toujours des camions pour le trajet initial jusqu'à la Seine.

Elle recommande l'évacuation par rail dès la phase 1.

- 3 - le traitement des déchets

La commission d'enquête a interrogé la SNEF sur cette question dans le questionnaire du 28 février 2019. Celle-ci a répondu le 7 mars 2019. Les déblais pollués produits par la démolition seront évacués conformément à la réglementation en fonction de leur nature. Quatre décharges spécialisées recevront soit des bétons, briques terre, soit du fer et de l'acier, soit les déchets verts et le bois soit les gravats amiantés.

Cette réponse est satisfaisante.

4 - le risque de pollution des eaux souterraines

La SNEF, dans ses réponses du 07/03/19 prévoit plusieurs actions de prévention pour éviter la pollution des eaux souterraines

- Des géotextiles recueilleront l'eau de brumisation lors de la démolition de certains bâtiments,
- Des bassins de rétention seront mis en place dans l'ensemble des dispositifs de stockage, de lavage, de traitement et d'assainissement pour la phase chantier,
- Un entretien régulier des installations de protection de l'eau et la correction des éventuelles négligences.

L'ensemble de ce dispositif sera décrit dans le dossier de déclaration au titre de la Loi sur l'Eau que la commission d'enquête n'a pas pu consulter, le dossier n'ayant pas encore été déposé. Il est dommageable que ce dossier ne fasse pas partie du dossier d'enquête publique laissant ainsi un flou sur la question.

5 - les vibrations, la propreté et la surveillance du chantier

Certaines observations s'inquiètent des vibrations dues au chantier de démolition/construction et les dommages éventuels qu'elles pourraient occasionner sur le bâti existant. Ces vibrations sont difficiles à éviter mais les nuisances pourraient être encore atténuées.

Par ailleurs, la SNEF s'appuie sur la charte 'chantier faibles nuisances' qui sera annexée aux marchés signés avec les entreprises, ce qui la rend contractuelle.

La commission d'enquête prend acte de ce que la SNEF a pris plusieurs engagements dans sa réponse du 7 mars 2019.

- D'une part, la nomination d'un référent chantier joignable par les riverains pendant la durée des travaux
- De l'autre la visite régulière du chantier par une personne chargée du respect de l'environnement

La commission d'enquête demande que soit officialisé dans les engagements de la SNEF, dans le cadre du Permis d'aménager, la création pour toute la durée des travaux d'un comité de suivi des chantiers comprenant des représentants de la Mairie de Paris, de la SNEF, de la SNCF (établissement Gare de Lyon), des entreprises, des propriétaires et locataires riverains.

• Les incidences du projet sur l'environnement du site

1 - la luminosité

Les riverains du site vont souffrir d'une perte d'ensoleillement et d'une détérioration des vues. Ce sujet a été traité plus haut.

2 - la dimension des espaces verts

Le dossier d'enquête ne permet pas de connaître véritablement les dimensions précises des jardins et la surface de pleine terre ce qui a gêné le public et la commission pour apprécier le projet d'espaces verts.

L'étude d'impact indique un espace vert de 3 hectares. En fait les données montrent un espace de 2,85 ha, dont il faut déduire le « jardin nord » soit 1,59 ha de surface bitumée selon les données du mémoire en réponse à l'avis de la MRAe (annexe n°22). Il ne reste que 1,3 ha de véritable espace vert. C'est la raison pour laquelle nombre d'observations réclament plus d'espaces verts. Les espaces verts dits « privés » n'ont plus qu'un intérêt visuel pour le public.

Pour la commission d'enquête, l'emploi indifférencié par le maître d'ouvrage des termes « espaces publics », « jardin » et « espace vert » ne permet pas de vérifier les surfaces annoncées dédiées aux espaces verts qui finalement ne représentent que 45% des 3 ha annoncés. Le ratio d'espace vert par habitant, pour la SNEF serait conforme aux recommandations de l'OMS. La commission craint que ces valeurs soient surestimées surtout si on ne prend en compte que le jardin central (le jardin nord étant minéralisé, le jardin sud ayant de nombreux équipements). La commission d'enquête regrette les artifices de présentation utilisés sur un sujet sensible. En particulier, elle rappelle avec l'ARS que 30 cm de pleine terre ne permettent pas de faire des potagers.

4 -- la pleine terre et l'écoulement des eaux pluviales

Du reste, la couverture par 30cm de terre saine n'aura pas une grande capacité d'absorption des eaux pluviales ainsi que l'assure la SNEF.

Par ailleurs, actuellement, le centre d'avitaillement est en sous-sol et recouvert de terre. La surface n'est donc pas complètement imperméable. La commission d'enquête estime que les surfaces perméables du futur aménagement sont voisines de celles du site actuel.

5-- Biodiversité et îlots de fraîcheur

La commission regrette que mousses et lichens n'aient pas été recensés dans l'état initial et rappelle que ces organismes ont un rôle important dans la fixation du CO₂ et du N₂.

Malgré l'immense îlot de chaleur que représente le faisceau ferroviaire, ce dont le projet n'est pas responsable, la SNEF propose une mesure pour la protection du lézard des murailles, espèce faisant partie de la liste rouge établie en 2009 par l'union internationale pour la conservation de la nature (UICN) pour l'Europe et pour la France.

La commission d'enquête en prend acte mais juge celles-ci insuffisantes.

• **Les incidences du projet sur les déplacements**

Le public juge que les incidences du projet sur les transports et déplacements sont sous-estimées.

1 Les incidences sur les transports en commun

Le réseau de transport en commun autobus et métro (lignes 6 et 14, puis par les correspondances, lignes 1 et ligne A du RER) serait insuffisant pour répondre aux besoins des futurs habitants et de l'arrivée de nouveaux actifs avec la création de bureaux, auxquels s'ajouteraient de nombreux projets immobiliers en développement dans le 12^{ème} arrondissement et alentour.

Le 20 avril 2019 le réseau de bus a été modifié et un nouveau bus allant de la gare d'Austerlitz à Nation (le n°215), passe également par l'avenue Daumesnil.

La commission d'enquête observe que l'étude des incidences du projet sur les transports n'est pas détaillée. Elle ne permet pas non plus de bien apprécier la nature et la portée des mesures compensatoires proposées. Elle doit être poursuivie en intégrant le nouveau Plan Bus et les projets d'intermodalité des gares.

Comme la Maire du 12^{ème} arrondissement, la commission d'enquête recommande la création d'un deuxième accès à la station de métro Dugommier à l'angle du Boulevard de Bercy et de la rue du Charolais.

2 Les incidences sur le trafic routier

Les requêtes du public relativement aux risques de saturation de la circulation dans les rues, la crainte d'un mouvement incessant de cars menant les groupes à la gare sur la rocade située dans le jardin central, l'insuffisance du nombre de places de stationnement prévues, l'insécurité des piétons vers les écoles, le conservatoire et la crèche Babilou, sont à prendre en considération.

Concernant le trafic routier, les observations faites sont du ressort d'une limitation locale des vitesses, voire d'une reconfiguration des règles de circulation et des tonnages ou gabarits autorisés.

La commission d'enquête s'inquiète de la boucle de circulation proposée dans le dossier pour le transit des cars de groupes. Même en réduisant la vitesse drastiquement à 10km/h, le jardin central va perdre de son attrait. Ces cars vont accentuer les nuisances sonores et olfactives et occuper des surfaces de stationnement prises sur celles d'espace vert.

La commission d'enquête fait confiance à la SNEF et à la Mairie de Paris pour régler ces questions classiques dans tous les cas de projets aussi importants, mais elle recommande spécifiquement à la SNEF de veiller auprès de la SNCF que le passage autorisé vers l'accueil cars ne subisse aucun dérapage dans l'avenir et ne devienne pas une voie d'accès habituelle. Un document contractuel devra entériner l'usage ponctuel et provisoire exposé dans le dossier de demande du permis d'aménager.

3 Les incidences sur les circulations douces, piétons et vélos/trottinette

Le public demande une reconfiguration de l'espace public avec le flux piétons et vélos augmenté par le nombre de salariés nouveaux et les usagers des commerces et nouveaux habitants. Il souhaite la construction d'une passerelle piétons-vélos permettant d'enjamber les voies en direction de la Gare de Bercy et de la station de métro Bercy qui permettrait d'accéder aux lignes de métro 6 et 14.

Les circulations douces sont déjà l'objet de toutes les préoccupations de la Mairie de Paris, surtout au niveau des gares de même que les objectifs de limitation des véhicules automobiles individuels, politique connue de la mairie de Paris et d'application stricte.

La commission d'enquête recommande la construction de la passerelle au-dessus du faisceau ferroviaire à son niveau le plus étroit qui permettrait de désenclaver réellement le site, fortement enclavé pour les piétons par les voies ferrées et les deux « tunnels piétons » sous les voies SNCF rue de Rambouillet et Bd de Bercy, jugés inacceptables pour une ville comme Paris étant donné leur aspect, leur saleté et leur insécurité.

Sur les engagements et réponses apportés par la SNEF

La commission d'enquête constate la prise en compte par la SNEF d'un certain nombre de demandes et préoccupations recensées lors de la concertation préalable, des demandes de l'autorité environnementale, du public au cours de l'enquête publique et de la commission d'enquête lors de plusieurs réunions de travail ainsi que dans son mémoire en réponse faisant suite au procès-verbal de synthèse.

La commission prend acte des engagements de la SNEF pour poursuivre la concertation au niveau du projet par l'intermédiaire d'un comité décisionnel et de suivi associant les riverains et des représentants de la ville de Paris. De même, la SNEF s'est engagée à organiser un suivi du chantier avec la création d'un comité de suivi piloté par le Maître d'ouvrage, parallèlement à la diffusion régulière d'informations, pendant toute la phase de réalisation du projet.

En conclusion

En conclusion, la conviction de la commission d'enquête est que ce projet :

- Répond aux objectifs de la politique de requalification de zones en friche de la ville de Paris,
- Contribue au réaménagement du quartier de la gare de Lyon,
- Répond aux objectifs de création de logements du Plan Local de l'Habitat (PLH),
- Répond aux objectifs de création de nouvelles surfaces de bureaux dans Paris,
- S'insère dans l'environnement urbain immédiat,
- Crée des trames de communication vertes pour la faune et la flore vers les espaces verts existants.

AVIS MOTIVÉ DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Après avoir étudié l'ensemble des éléments du dossier mis à la disposition du public,

Après avoir visité le site et ses environs,

Après avoir pris en compte l'objet de l'enquête publique, la demande de permis d'aménager PA 075 112 18 V 0004 portant sur la première phase du projet « Gare de Lyon-Daumesnil » à Paris 12^{ème} arrondissement, déposée le 9 mai 2018 par la Société Nationale d'Espaces Ferroviaires,

Après avoir constaté que le dossier d'enquête et le registre étaient bien complets et qu'ils ont été mis à la disposition du public, conformément au Code de l'Environnement,

Après avoir constaté que la publicité de l'enquête était correctement réalisée par les annonces légales dans les journaux et l'affichage public et que le site Internet dédié permettait la libre consultation du dossier d'enquête et le dépôt d'observations par le public,

Après avoir constaté que le maître d'ouvrage avait préalablement à l'enquête procédé à une concertation en 2016 et 2017 et une large information des habitants au niveau du quartier, de l'arrondissement mais aussi au niveau de Paris, qu'il avait créé un site Internet dédié à ce projet, et organisé des réunions ouvertes à tous, suite auxquelles

des comptes-rendus ont été rédigés et diffusés et qu'une grande réunion d'information et d'échange avait été tenue le 30 mai 2018,

Après avoir organisé plusieurs réunions d'échanges avec la SNEF,

Après s'être assuré que l'ensemble de la procédure règlementaire était respecté,

Au terme de cette enquête,

Vu la constitution du dossier soumis à l'enquête comportant une note de présentation du cadre de l'enquête, une note non technique, une étude d'impact avec son résumé non technique, l'évaluation environnementale et l'avis de la Mission Régionale de l'Autorité Environnementale, ainsi que les autres pièces, plans et avis prévus à l'article R123-8 du Code de l'Environnement,

Vu le bilan de la concertation du 20 octobre 2017 et le vote favorable du Conseil de Paris,

Vu le registre d'enquête et les 17 observations du public y figurant,

Vu le registre électronique et les 84 observations enregistrées,

Vu le courrier et les courriels reçus par le président de la commission en mairie,

Vu les avis émis par les Personnes Publiques suivantes et les avis des services instructeurs recueillis par la Mairie de Paris sur le Permis d'aménager :

- Délégation Départementale de Paris de l'Agence Régionale de Santé d'Ile-de-France du 15 janvier 2019,
- Direction des Transports et de la Protection du Public - Sous-Direction de la Sécurité du Public – de la Préfecture de Police du 7 décembre 2018,
- Direction des Transports et de la Protection du Public - Bureau des polices de l'Environnement- pôle des Installations classées du 29 novembre 2018,
- Direction Régionale des Affaires Culturelles d'IdF pour les Architectes des bâtiments de France du 6 aout 2018,
- Direction Régionale des Affaires Culturelles IdF pour le Conservateur régional de l'Archéologie du 14 juin 2019,
- Direction de la Propreté et de l'eau - Section de l'assainissement de Paris à la Mairie de Paris du 20 septembre 2018,
- Direction des espaces verts et de l'environnement de la Mairie de Paris du 13 septembre 2018,
- Direction de la voirie et des déplacements de la Mairie de Paris du 14 janvier 2019,

tous favorables ou tacitement favorables lorsqu'ils rappellent simplement les règlements et les obligations normales du pétitionnaire ainsi que le respect de prescriptions règlementaires et recommandant la poursuite de la collaboration avec le pétitionnaire pour la phase d'études,

Vu l'avis favorable de la Maire du 12^{ème} arrondissement le 29 novembre 2018 « sous réserve d'une poursuite de la concertation et du dialogue avec les riverains et les futurs usagers et sous réserve d'un bilan arboré positif », avis complété par le dépôt d'observations sous le numéro 16 du registre papier le 29 mars 2019 demandant :

- La continuité de l'opération Charolais-Rotonde
- La poursuite de la concertation de 2016 et 2017
- La création d'un second accès à la station de métro Dugommier
- Le moins d'impact possible pour les voisins pendant les démolitions
- L'évacuation des déblais par fer

Vu le mémoire adressé par la SNEF au président de la commission d'enquête le 29 avril 2019 en réponse au procès verbal de synthèse des observations remis par la commission d'enquête le 8 avril,

Constatant :

Que les divers échanges ayant eu lieu avec le public, les responsables de la SNEF et de la Mairie de Paris n'ont pas fait apparaître de raison majeure s'opposant au permis d'aménager,

Que les mesures décrites dans l'étude d'impact et dans le mémoire en réponse à l'Autorité Environnementale pour réduire, corriger ou empêcher préventivement les effets éventuellement néfastes du projet ainsi que ceux du chantier en période de travaux, sont étudiées attentivement, bien que certaines soient insuffisantes,

Que la gêne éventuellement ressentie par les riverains, voire même dans quelques cas le préjudice subi dans leur environnement visuel ou sonore, est à mettre en balance avec l'intérêt général et la nécessité impérative d'aménager ces emprises dans les meilleures conditions pour requalifier le quartier de la Gare de Lyon et optimiser son emprise foncière avec des équipements publics,

Que la SNEF, filiale de la S.N.C.F., est un interlocuteur digne de confiance et présentant le sérieux nécessaire pour assurer la suite de la mise en œuvre de l'opération dans le cadre de structures de concertation, qu'elle a décrites dans ses écrits et notamment dans son étude d'impact et ses mémoires de réponses aux avis de la MRAe et du Conseil de Paris, aux questionnaires de la commission d'enquête et au PV de synthèse,

Qu'il n'a pas été relevé de non-conformité par rapport à l'ensemble des règlements : les Codes de l'environnement, de l'urbanisme et de la santé publique, le PLU et les schémas d'organisation et de contrôle environnementaux applicables,

Que les documents et plans du dossier permettent de comprendre le projet au stade du permis d'aménager et d'en saisir les impacts,

Qu'une concertation légale a été conduite en 2016 et 2017 envers le public concerné,

Que les organismes compétents et les administrations concernées ont été consultés depuis le début des études du projet et que leurs indications ont été prises en compte,

Que les observations formulées par l'Autorité Environnementale et par la commission d'enquête ont reçu réponse dans les adaptations effectuées par la SNEF et dans les engagements de celle-ci au respect de certains critères dans la suite des opérations, à la mise en place de certains contrôles supplémentaires et au suivi préventif des risques d'atteinte au cadre de vie par l'organisme prévu dans le cadre de la concertation,

Que la SNEF a examiné point par point les observations faites et y a apporté les réponses et compléments utiles à l'amélioration du projet,

Que les procédures suivies ont respecté les obligations liées aux travaux ayant un impact sur l'environnement ainsi que les modalités d'organisation des enquêtes publiques,

Compte tenu des conclusions formulées dans le rapport ci-joint après analyse pour chaque thème,
la commission d'enquête,

Donne un avis favorable à la demande de permis d'aménager concernant la première phase du projet « Gare de Lyon-Daumesnil » à Paris 12^{ème} arrondissement, déposée le 9 mai 2018 par la Société Nationale d'Espaces Ferroviaires (SNEF),

Assorti de DEUX réserves :

- 1) Que les documents du permis d'aménager formalisent la mise en place d'un comité de concertation au niveau des études de projet et des choix architecturaux conformément aux réponses de la SNEF, incluant une représentation des locataires et copropriétaires riverains.
- 2) Que les documents du permis d'aménager formalisent la mise en place d'un comité de suivi des chantiers conformément aux réponses de la SNEF incluant une représentation des locataires et copropriétaires riverains.

Et assorti de HUIT recommandations correspondant à des points pour lesquels la SNEF s'est engagée par ses réponses à persévérer lors de la mise au point du projet, l'allotissement de l'aménagement, sa construction et durant l'exploitation de la gare pour la partie en interférence avec lui.

R 1 Que soit recherchée une réduction du planning général du chantier (phase 1 et phase 2) lorsqu'en seront connus tous les éléments permettant cette réduction, ce qui limitera la durée de perturbation du cadre de vie du quartier.

R 2 Que soit réexaminée la distance minimale de 12 mètres entre façades des bâtiments existants et les plus proches bâtiments du projet ainsi que l'épannelage des futurs alignements,

R 3 Que des précisions soient apportées lors de la phase d'exécution sur les sols pollués, les nappes phréatiques, les études géotechniques et les effets du vent et que soit engagé un véritable examen de la biodiversité et des îlots de chaleur du site actuel et des mesures à prendre à ce sujet,

R 4 Que soient garanties par la SNEF les cadences et conditions d'accès, voire de stationnement des cars SNCF traversant le jardin public,

R 5 Que soient évacués les déblais du chantier par trains dès le début du chantier,

R 6 Que soit ouvert un accès pour la sortie du chantier en extrémité de l'emprise du projet vers le boulevard de Bercy afin de soulager l'accès par la rue Charles Bossut et de favoriser l'organisation d'un sens unique sur le chantier,

R 7 Que soient prévues dans l'aménagement les mesures tenant compte de la future construction de la passerelle au-dessus du faisceau ferroviaire et les requalifications des deux « tunnels piétons » sous les voies SNCF rue de Rambouillet et Bd de Bercy,

R 8 Que soit optimisée la répartition catégorielle des logements sociaux et des locaux commerciaux afin d'assurer réellement la mixité sociale des habitants et fonctionnelle des commerces, des activités, des logements.



François BERTRAND
Président



Françoise SOUYRI
Membre titulaire

PARIS, le 15 MAI 2019



Catherine GINER
Membre titulaire