

Enquête publique n° E180000775

TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE PARIS

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 I

RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Paris

15 mai 2019

LA COMMISSION D'ENQUÊTE

François BERTRAND

Président

Françoise SOUYRI

Membre titulaire

Catherine GINER

Membre titulaire

Table des matières

PRÉAMBULE	5
1. LA PROCÉDURE	6
1.1. L'ENQUETE PUBLIQUE PREALABLE AU PERMIS D'AMENAGER	6
1.2. DÉSIGNATION DES MEMBRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE	7
1.3. MODALITES DE L'ORGANISATION DE L'ENQUETE PUBLIQUE	7
1.4. FORMALITES DE PUBLICITE POUR L'ENQUETE PUBLIQUE GARE DE LYON-DAUMESNIL PHASE 1	12
1.5. COMPOSITION DU DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE - LISTE DES PIECES DU DOSSIER	14
1.6. FORMALITES LIEES AU DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE	15
1.7. AUTRES FORMALITES EXTERIEURES A LA PRESENTE ENQUETE PUBLIQUE	16
2. OBJET DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE, LE PERMIS D'AMÉNAGER PHASE 1	16
2.1. L'OPERATION OBJET DE L'ENQUETE PUBLIQUE	16
2.2. L'ETUDE D'IMPACT	18
3. DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE	22
3.1. LES PERMANENCES	22
3.2. LES OBSERVATIONS ECRITES	22
3.3. REUNIONS PENDANT L'ENQUETE PUBLIQUE	24
3.4. CLOTURE DE L'ENQUETE PUBLIQUE	27
3.5. PROLONGATION DU DELAI DE REMISE DU RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUETE	27
3.6. PROCES-VERBAL DE SYNTHESE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC ET REPONSES DE LA SNEF.	27
4 AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE ET CONSEIL DE PARIS - RÉPONSES DE LA SNEF.	28
4.1. AVIS DE LA MISSION REGIONALE DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE EN DATE DU 9 OCTOBRE 2018	28
4.2. MEMOIRE DE REPONSES DE LA SNEF A L'AVIS DE LA MRAE	29
4.3. AVIS DU CONSEIL DE PARIS EN DATE DU 2 OCTOBRE 2018	34
4.4. MEMOIRE DE REPONSES DE LA SNEF A L'AVIS DU CONSEIL DE PARIS	34
5 OBSERVATIONS DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIÉES	36
5.1. AGENCE REGIONALE DE SANTE	36
5.2. MAIRIE DU XIIEME ARRONDISSEMENT	37
5.3. PREFECTURE DE POLICE - SERVICE SECURITE INCENDIE	37
5.4. PREFECTURE DE POLICE - SERVICE DES INSTALLATIONS CLASSEES (ICPE)	37
5.5. DIRECTION DES ESPACES VERTS DE LA MAIRIE DE PARIS	38
5.6. DIRECTION DE LA VOIRIE ET DES DEPLACEMENTS DE LA MAIRIE DE PARIS	38

5.7. DIRECTION REGIONALE DES AFFAIRES CULTURELLES IDF (DRAC)	38
5.8. R.A.T.P.	38
5.9. DIRECTION DE LA PROPRIETE ET DE L'EAU - ASSAINISSEMENT MAIRIE DE PARIS	38

6 PRÉSENTATION ET ANALYSE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC RELATIVES À L'ENQUÊTE PUBLIQUE

39

6.1. PREAMBULE	39
6.2. OBSERVATIONS RELATIVES AU DEROULEMENT DE L'ENQUETE ET AU DOSSIER D'ENQUETE. THEME 1	40
6.3. OBSERVATIONS RELATIVES AU PROGRAMME DE L'OPERATION - THEME 2	41
6.4. OBSERVATIONS RELATIVES A L'INSERTION DU PROJET DANS LA VILLE THEME 3	43
6.5. OBSERVATIONS RELATIVES AUX INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET. THEME 4	47
6.6. OBSERVATIONS CRITIQUES ET PROPOSITION DE SOLUTIONS ALTERNATIVES - THEME N°5	55
6.7. SYNTHESE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC	55

7 PROCES-VERBAL DE SYNTHESE ET ULTIMES QUESTIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE A LA SNEF

56

7.1 QUESTIONS DE LA COMMISSION RELATIVES AU PROGRAMME DE L'OPERATION	56
7.2 QUESTIONS RELATIVES A L'INSERTION DU PROJET DANS SON ENVIRONNEMENT URBAIN.	56
7.3. QUESTIONS RELATIVES AUX INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET	57
7.4 REUNION DU 10 AVRIL 2019 ET REPONSES DE LA SNEF	58

8 SYNTHESE GENERALE

62

LISTE DES ANNEXES

ANNEXE 1	Décision n° E1800000775 du tribunal administratif de Paris en date du 23 août 2018 portant sur la désignation des membres de la commission d'enquête
ANNEXE 2	Décision n° E1800000775 du tribunal administratif de Paris en date du 19 novembre 2018 portant sur le remplacement d'un des membres de la commission d'enquête.
ANNEXE 3	Arrêté municipal en date du 22 janvier 2019 prescrivant l'ouverture de l'enquête publique en Mairie du 12ème arrondissement, portant sur le permis d'aménager PA 075 112 18 V 0004 concernant la première phase du projet « Gare de Lyon-Daumesnil » à Paris 12ème arrondissement
ANNEXE 4	Parution de l'arrêté d'ouverture d'enquête dans le Bulletin Officiel de la Ville de Paris du 29 janvier 2019
ANNEXE 5	Bilan de la concertation préalable par Arrêté de la Mairie de Paris en date du 20 octobre 2017
ANNEXE 6	Avis affichage réglementaire
ANNEXE 7	Plan de l'affichage sur site et dans Paris
ANNEXE 8	Attestation mise en place de l'avis sur internet Paris.fr
ANNEXE 9	Certificat d'affichage de l'avis par le maire d'arrondissement et de mise à disposition du dossier
ANNEXE 10	Parutions légales dans les journaux
ANNEXE 11	Distribution en boîtes aux lettres
ANNEXE 12	Note de présentation
ANNEXE 13	Courrier de demande de prolongation du délai de remise du rapport d'enquête
ANNEXE 14	Courrier d'accord pour le report de délai
ANNEXE 15	Avis du Conseil de Paris sur l'Etude d'Impact Environnemental le 2 octobre 2018
ANNEXE 16	Réponse de la SNEF à l'avis du Conseil de Paris
ANNEXE 17	PV de synthèse des observations du public
ANNEXE 18	Grilles de synthèse des observations du public
ANNEXE 19	Pièces jointes aux observations du public
ANNEXE 20	Réponses de la Société Nationale d'Entreprise Ferroviaire au PV de synthèse
ANNEXE 21	Avis de la Mission régionale d'Autorité Environnementale d'Ile de France le 9 octobre 2018
ANNEXE 22	Réponses de la SNEF à l'avis de la MRAe
ANNEXE 23	Composition du dossier d'enquête
ANNEXE 24	Compte rendu de réunion du 10 avril 2019 – PV de synthèse en présence du maître d'ouvrage et de la Ville de Paris
ANNEXE 25	Notice de présentation non technique du projet

PRÉAMBULE

La demande de permis d'aménager déposée par la SNEF concerne un projet de mutation d'une emprise ferroviaire en un nouveau quartier du 12^{ème} arrondissement de Paris, visant à favoriser la mixité habitat/emploi tout en désenclavant le site actuel en le raccordant aux rues existantes.

Cette demande a été déposée le 9 mai 2018 en mairie.

Ce projet immobilier représente plus de 97 000 m² de surface de plancher répartis en logements diversifiés, activités et commerces, équipements et espaces publics dans un objectif de mixité fonctionnelle et sociale et le projet dans sa globalité (phases 1 à 2) doit permettre la création d'un espace vert d'environ 1 ha.

L'enquête publique a pour objet la demande de permis d'aménager pour la première phase du projet qui concerne :

- 26 700 m² de surface de plancher,
- 9 650m² de surface de bureaux,
- 1 700 m² de commerces,
- Un groupe scolaire de 8 classes et une crèche de 68 places,
- Des espaces verts,
- Des liaisons douces,
- Et une trame viaire principale.

Le permis d'aménager est nécessaire en application de l'article R 421-19 du Code de l'urbanisme.

La présente enquête publique s'inscrit dans le cadre de la rubrique 39 de l'annexe à l'article R122-2 du code de l'environnement puisque, avec 97 000m² de surface de plancher et un terrain de 6,1 ha, le projet est soumis à une étude d'impact obligatoire.

En outre, selon l'article L123-2 du code de l'environnement, les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagement devant comporter une étude d'impact sont soumis à la procédure d'enquête publique puisque le PLU de Paris n'a pas fait l'objet d'une évaluation environnementale et que la surface de plancher du projet est supérieure à 40 000m².

Par conséquent, une étude d'impact a été réalisée en vue d'apprécier les effets du projet sur l'environnement et de prévoir les mesures destinées à supprimer, réduire ou compenser ces effets (*Étude d'impact, résumé non technique, annexes et addendum sont inclus dans le dossier d'enquête –, Pièces 2-1 et 2-2*).

En application de l'article L122-1 du code de l'environnement, le dossier présentant le projet, comprenant l'étude d'impact et la demande de permis d'aménager, a été transmis pour avis à l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement, c'est-à-dire à la Mission Régionale d'Autorité Environnementale d'Ile de France (MRAe).

Le 9 octobre 2018, l'Autorité Environnementale a émis son avis sur le projet (Annexe ci jointe n°21).

A la suite de cet avis, la SNEF a adressé à la MRAe un mémoire en réponse daté de décembre 2018 et présentant un certain nombre de précisions (annexe n°22).

En vue d'assurer l'information et la participation du public, le projet Gare de Lyon-Daumesnil Phase 1 a fait l'objet d'une enquête publique au cours de laquelle toute personne intéressée a pu présenter ses observations et à l'issue de laquelle, au regard des observations recueillies et de l'avis de la commission d'enquête, la Maire de Paris statuera sur la demande dudit permis d'aménager.

Cette enquête publique s'est déroulée du 20 février 2019 au 29 mars 2019 en mairie du 12^{ème} arrondissement, 130 avenue Daumesnil, Paris XII^{ème}. Elle s'est traduite par l'ouverture d'un registre d'observations manuscrites accessibles à tous ainsi que par la tenue de neuf permanences de trois heures, assurées par les trois membres de la commission d'enquête et l'ouverture d'un registre électronique permanent accessible sur toute ligne internet et sur le poste terminal installé en mairie du XII^{ème}, à disposition de tous. Les permanences ont permis également de recueillir les observations orales des visiteurs.

Le dossier d'enquête était consultable par tous sur le site informatique dédié et en version papier en mairie du 12^{ème} arrondissement.

Un seul courriel a été reçu en mairie. Il était également consultable par tous ainsi que le registre papier indiqué ci-dessus.

Le site électronique dédié permettait à la fois la consultation du dossier d'enquête et la consultation des observations déjà déposées.

Les membres de la commission d'enquête ont effectué plusieurs visites des lieux. Ils ont, notamment, examiné in situ le fonctionnement des transports en commun concernés par le projet, le trafic sur les voiries, dans et autour des installations SNCF. De même, ils ont été attentifs à l'environnement bâti préexistant, aux éléments de morphologie urbaine et ont recensé les diverses activités, et équipements.

Après le dépouillement des registres et des courriers reçus, la commission a rencontré le 10 avril 2019 la SNEF pour lui remettre le procès-verbal de synthèse et expliciter les questions figurant dans ce PV. De même, la commission a rencontré le 19 mars 2019 la Direction de l'Urbanisme de la Mairie de Paris pour examiner les observations reçues et les questions qui la concernaient.

Une prolongation de délai pour la remise du rapport de la commission d'enquête a été sollicitée par courrier du 30 avril 2019 (annexe 13) et accordée le 6 mai 2019 (annexe 14)

Le 29 avril la SNEF a répondu par un mémoire aux observations et questions de la commission d'enquête en les reprenant point par point - Dans la suite du rapport, toutes les nouvelles contributions de la SNEF sont en italiques -.

La Direction de l'Urbanisme de la Mairie de Paris est intervenue dans cette réponse sur quelques sujets.

Par la suite, les trois membres de la commission d'enquête se sont réunis et ont rédigé le présent rapport. Ils ont rendu leurs conclusions et leur avis motivé le 15 mai 2019 à l'autorité compétente pour prendre la décision sur la demande de permis d'aménager est la Mairie de Paris.

1. LA PROCÉDURE

1.1. L'ENQUÊTE PUBLIQUE PRÉALABLE AU PERMIS D'AMÉNAGER

La mise en œuvre de l'opération immobilière nécessite une enquête publique préalable en application des articles L122-1, L123-1 à L123-2, R122-1, R123-1, R123-2 et suivants du code de l'environnement et R421-14 à 19 du Code de l'urbanisme.

L'enquête publique préalable à la délivrance d'un permis d'aménager (PA) a pour objet de répertorier les observations du public et de les analyser dans le but de s'assurer que le projet a 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.

En application de l'article L122-1 du code de l'environnement, les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements publics et privés qui, par leur nature, leurs dimensions ou leur localisation sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement ou la santé humaine, sont précédés d'une étude d'impact. Selon l'annexe à l'article R122-2 du même code, le projet de construction entre dans la catégorie n°39 car il crée une surface de plancher supérieure à 40 000 m².

Le permis porte sur une superficie de 6.1 ha et sur un projet de création d'une surface de plancher de 97 000 m². De ce fait, le projet est soumis à étude d'impact. Dans ce cadre, une enquête publique est requise conformément aux articles L123-2 et R123-1 du code de l'environnement.

L'ensemble du dossier ainsi soumis à l'enquête publique préalable au permis d'aménager doit respecter les exigences réglementaires et répondre aux besoins d'information du public, ce que la commission d'enquête a pris soin de vérifier après avoir fait modifier et compléter certaines pièces par le pétitionnaire.

Ultérieurement au permis d'aménager Phase 1 seront également nécessaires les procédures suivantes : permis de construire des différents lots attribués, dossier « Loi sur l'eau » en application des articles L214-1 à L214-11 du Code de l'environnement, Permis d'aménager Phase 2.

1.2. DÉSIGNATION DES MEMBRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Par décision n° E1800007/75 en date du 23 août 2018 de Monsieur le vice- président du tribunal administratif de Paris (annexe n°1) modifiée en ce qui concerne un des membres le 19 novembre 2018 par une seconde décision (annexe 2), les membres de la commission d'enquête ont été désignés comme suit :

Président :	François BERTRAND
Titulaire :	Françoise SOUYRI
Titulaire :	Catherine GINER

1.3. MODALITÉS DE L'ORGANISATION DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

L'enquête publique a été réalisée conformément aux dispositions du code de l'environnement, à savoir :

- Partie législative : Livre 1^{er}, Titre II, chapitre III articles L123-1 et suivants et
- Partie réglementaire : Livre 1^{er}, Titre II, chapitre III articles R123-1 et suivants.

1.3.1. ARRETE D'ORGANISATION DE L'ENQUETE PUBLIQUE

Madame la Maire de Paris a pris un arrêté en date du 22 janvier 2019 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 (annexe 3).

L'arrêté a été validé par le contrôle de légalité et est paru dans le Bulletin Officiel de la Ville de Paris du 29 janvier 2019 (annexe 4).

La période fixée pour le déroulement de l'enquête a été choisie de façon à assurer la présence du public malgré deux semaines de vacances scolaires d'hiver.

1.3.2. VISITES DU SITE ET DE SON ENVIRONNEMENT

La commission d'enquête a effectué une visite du site, accompagnée du maître d'ouvrage et de la Ville de Paris, le 29 novembre 2018 permettant de prendre connaissance des bâtiments existants et de leur environnement ainsi que du site dégagé par les premiers travaux de démolition.

D'autres visites informelles ont été faites par les membres de la commission d'enquête pour préciser leur compréhension des éléments du site et des distances des bâtiments existants et futurs les uns par rapport aux autres. Au cours de ces visites, pendant la période d'ouverture de l'enquête publique, ils ont également pu vérifier l'affichage de l'avis d'enquête sur site et dans les rues avoisinantes.

De même, ils ont examiné sur place le fonctionnement des transports en commun à différentes heures et dates et pris connaissance de la circulation routière et piétonne, l'environnement urbain préexistant.

1.3.3. LES RÉUNIONS PRÉPARATOIRES À L'ENQUÊTE PUBLIQUE

- Réunion de préparation du 16 octobre 2018

Etaient présents : la commission d'enquête, la Ville de Paris (Direction de l'Urbanisme, service du Permis de Construire, etc.) et la SNEF.

Ont été examinés :

- Les réflexions et les échanges sur le projet et sur le contenu et la forme du dossier d'enquête,
- Le problème de cohérence entre documents,
- Les commentaires sur les documents signés entre SNEF et la Mairie de Paris concernant les transferts de propriété et les modalités ultérieures de fonctionnement,
- Les commentaires sur les avis des Personnes Publiques Associées,
- Les espaces verts,
- La crèche et l'école,
- L'examen du dossier par la commission de sécurité de la Préfecture de Police,
- Les Mesures de publicité : journaux, affichage PubliLégal. Le site « Projets d'urbanisme de la Mairie de Paris » ne sera plus alimenté et se limitera à la période de la pré-concertation.
- La demande de la commission de compléments au dossier d'enquête,
- La Présentation du projet dans un document d'information à finaliser,
- L'insertion dans les pièces du dossier (Etude d'impact, note de présentation générale, etc.) des références aux textes réglementaires à respecter et de l'indication des procédures à respecter après l'enquête.

- Réunion de préparation et visite du site du 29 novembre 2018

Etaient présents : la commission d'enquête, la Ville de Paris (Direction de l'Urbanisme) et la SNEF.

Ont été examinés :

- Le site,
- Le contenu du dossier d'enquête publique,
- Le projet.

Une première série de questions orales ont été posées au pétitionnaire par la commission d'enquête tant sur le site qu'ensuite en salle de réunion à la mairie du 12^{ème}.

La commission évoque à nouveau un certain nombre de ses demandes précédentes auxquelles il n'a pas été répondu par la SNEF : éléments financiers de l'opération, planning global des deux phases, plan masse du projet renseigné par les hauteurs des bâtiments, les surfaces et nombres d'habitants, l'emplacement des commerces et activités diverses.... Ces demandes correspondaient à une préoccupation d'accessibilité des informations au public par la fourniture de documents didactiques pour améliorer la compréhension du dossier.

Des dates sont envisagées pour l'enquête en fonction de la durée des formalités à réaliser par la direction de l'urbanisme (D.U.) de la mairie de Paris et de l'état d'avancement du dossier.

Des informations sur l'instruction du Permis d'aménager avant et après l'enquête publique sont recueillies.

Les documents à finaliser par la SNEF sont identifiés et des actions à mener par la D.U. pour l'arrêté municipal, l'avis d'enquête publique, la mise sur le site internet, les publicités par journaux et affiches ainsi que la mise à disposition d'une borne informatique en mairie du XII^{ème} arrondissement sont arrêtées.

- Réunions de la commission d'enquête des 12 octobre, 28 novembre 2018 et 5 février 2019

Les points suivants ont été abordés :

- Le pointage des compléments à apporter au dossier d'enquête publique et à demander à la SNEF,
- Le bilan des opérations d'information et de concertation, participation du public, historique du projet et de son évolution,
- L'analyse des réponses faites par SNEF à l'Autorité Environnementale (MRAe),

- Les questions soulevées quant à la publicité, aux méthodes de dépouillement des observations pendant l'enquête et difficultés détectées dans le projet par la commission d'enquête,
- Une discussion sur le choix des thèmes,
- La fixation des dates de permanences et répartition entre les membres de la commission d'enquête.

1.3.4. ORGANISATION MATÉRIELLE DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

L'enquête s'est déroulée du 20 février au 29 mars 2019 aux heures habituelles d'ouverture de la mairie du 12^{ème} arrondissement de Paris, siège de l'enquête, soit durant 38 jours consécutifs, durée supérieure à celle prescrite au minimum par l'article L123-9 du code de l'Environnement pour tenir compte des vacances scolaires.

Le dossier d'enquête publique et le registre de l'enquête ont été mis à disposition du public au bureau des affaires générales de la mairie du 12^{ème} arrondissement de Paris. Les consignes ont été données à cet effet à l'accueil de la mairie pendant toute la durée de l'enquête publique.

Des documents d'information sur le projet, des photocopies du document 0.5 du dossier d'enquête mis à disposition du public au bureau des affaires générales et dans les salles des permanences pouvaient être emportés par les personnes intéressées.

Neuf permanences se sont déroulées en mairie du 12^{ème} arrondissement de Paris aux dates et heures suivantes :

- Vendredi 22 février 2019 de 9h à 12h
- Mercredi 27 février 2019 de 9h à 12h
- Lundi 04 mars 2019 de 14h à 17h
- Jeudi 07 mars 2019 de 16h à 19h
- Mardi 12 mars 2019 de 14h à 17h
- Samedi 16 mars 2019 de 9h à 12h
- Mardi 19 mars 2019 de 9h à 12h
- Jeudi 21 mars 2019 de 16h à 19h
- Vendredi 29 mars 2019 de 14h à 17h

Le choix de ces heures et dates a été fait pour assurer un maximum de créneaux horaires vis à vis des disponibilités du public et notamment des personnes travaillant dans la journée.

1.3.5. ORGANISATION MATÉRIELLE POUR LA PROCÉDURE INFORMATISÉE

En application de l'article R123-11 paragraphe II du Code de l'environnement, l'avis d'ouverture de l'enquête a été mis en ligne sur le site Internet (www.paris.fr) de la Mairie de Paris, où il est resté accessible pendant toute la durée de l'enquête et jusqu'à ce jour.

De plus, sur ce site, le dossier concernant le projet Gare de Lyon-Daumesnil a permis :

- De consulter des explications sur le projet,
- De lire les données de l'enquête publique,
- De télécharger l'arrêté d'ouverture du 22 janvier 2019,
- De suivre le lien vers de site de l'enquête (Publilégal) pour accéder au dossier,
- De suivre le lien vers le registre dématérialisé du site de l'enquête (Publilégal) permettant de consulter les observations déjà déposées et de déposer une observation avec éventuellement des pièces jointes,
- De télécharger l'Avis d'enquête,
- De télécharger le Résumé Non Technique de l'étude d'impact,
- Et enfin de prendre connaissance des opérations de concertation et d'information conduites en 2016 et 2017 (voir ci-après 1.3.6).

Un lien vers le site de l'enquête est aussi indiqué dans le texte de l'avis d'enquête et sur les affiches publiques.

De plus, en référence à l'article 6 de l'arrêté d'ouverture, une borne informatique a été mise à la disposition du public pendant les heures d'ouverture de la mairie du 12ème afin de permettre un accès libre et gratuit au dossier d'enquête numérique. Cette borne a été installée par la société Publilégal dans le bureau de consultation du dossier au service des Affaires Générales de la Mairie.

Les membres de la commission d'enquête ont vérifié le fonctionnement de cet accès informatique.

Conformément aux dispositions du deuxième alinéa de l'article R123-13 du code de l'environnement, les observations du public déposées sur les registres d'enquête publique, ont été consultables par tous.

L'observation n° 1 est un test effectué par la commission d'enquête et la n°13 provient d'un mauvais plaisant. Elle a été effacée des parties visibles par les visiteurs du site.

Durant l'enquête, la commission a pu vérifier régulièrement le bon fonctionnement de la borne en mairie ainsi que la validité des liens indiqués sur les différents documents et sites d'information.

1.3.6. LA CONCERTATION ET L'INFORMATION MISES EN ŒUVRE PAR LA SNEF ET LA MAIRIE DE PARIS AVANT L'ENQUÊTE PUBLIQUE

Pour garantir le dialogue et la concertation démocratique autour du projet, la SNEF et la Mairie de Paris ont diffusé des documents, tenu des réunions et rassemblé les avis de la population.

La pièce n°0.6 du dossier d'enquête publique, Synthèse de la concertation et des actions de communication, présente le processus de concertation prévu tout au long du projet ainsi que la **concertation préalable, et les échanges conduits avec le public avant l'enquête publique** notamment à travers les ateliers thématiques sur le projet urbain ou les jardins.

La pièce 1.2.6 du dossier d'enquête est le bilan de la concertation préalable arrêté par la Maire de Paris le 20 octobre 2017,

Le site Paris.fr relate l'historique de la concertation en 2016 et 2017. Extrait ci-dessous :

Les objectifs poursuivis et les modalités de concertation préalable relatifs au projet d'aménagement Gare de Lyon - Daumesnil (12e) ont été définis par l'arrêté du 18 mai 2016.

[Téléchargez l'arrêté](#)

2016 : le cycle de concertation a été engagé

- Jeudi 9 juin 2016 à 19h00 : **réunion publique** à la Mairie du 12e arrondissement 130, avenue Daumesnil 75012 Paris.

- Samedi 11 juin 2016 à 11h00 : **marche exploratoire**, rendez-vous Place Henri Fresnay, devant l'entrée de la Gare de Lyon (hall 3).

- Jeudi 23 juin à 19h00 et Mardi 5 juillet à 19h00 : **ateliers**, 87, rue du Charolais 75012 Paris.

[Téléchargez l'invitation](#)

- Jeudi 3 novembre 2016 à 19 h 30 : **réunion publique** à la Mairie du 12e arrondissement 130, avenue Daumesnil 75012 Paris. Cette réunion publique a permis de rendre compte du travail réalisé lors des ateliers et de la suite qui en sera donnée.

2017 : la poursuite de la concertation

- Mercredi 7 juin 2017 à 19h00 : **restitution de l'atelier de concertation** sur les jardins dans la halle principale du site "Gare de Lyon Daumesnil", 81, rue du Charolais 75012 Paris.

Inscrivez-vous à l'adresse : garedelyondaumesnil@espacesferroviaires.fr

[Téléchargez l'invitation](#)

[Téléchargez le document présenté lors de la réunion](#) (lien téléchargement)

[Téléchargez le compte rendu](#) (lien téléchargement)

Retrouvez les supports de présentation des réunions publiques ainsi que le compte rendu des ateliers sur [le site dédié](#).

Contactez le service concerné en utilisant ce formulaire : [Accéder](#)

Le Bilan de la concertation préalable de 2016 et 2017 a été notifié par un arrêté de la Maire de Paris du 20 octobre 2017 (annexe 5) et approuvé en Conseil de Paris en janvier 2018.

Ce document présente successivement :

- Le site,
- Les règles d'urbanisme,
- Les objectifs de l'aménagement proposé,
- La déclinaison opérationnelle des objectifs,
- Des continuités urbaines,
- Un maillage des circulations douces,
- Un nouveau quartier urbain mixte habitat/emploi préservant l'activité ferroviaire,
- Un programme de logements conforme au PLH (plan local de l'habitat) parisien avec une mixité sociale,
- Des équipements publics de proximité,
- Des espaces verts,
- Le projet phase 1 et phase 2,
- La concertation qui a comporté : Une réunion publique de lancement, une visite de site, deux ateliers thématiques, une réunion d'échanges, une page dédiée sur un site de la SNEF, un registre papier et une adresse électronique de la SNEF.

Le public a été informé par un affichage légal, des avis dans les journaux et des messages sur panneaux lumineux ainsi qu'une distribution de flyers pour chacun des 4 rendez-vous.

275 courriels ont été reçus et les réunions ont comporté de 40 à 80 participants.

Selon le Bilan de la Concertation « **le projet a été bien accueilli par les participants** ».

« La prise en compte dans le projet par la maîtrise d'ouvrage des observations recueillies se traduit par un certain nombre de réponses apportées aux préoccupations des participants :

- *Formes architecturales et mixité urbaine*

Les hauteurs du projet (jusqu'à 37 mètres, 11 étages) n'empêcheront pas une intégration dans l'environnement avec un épannelage de R+1 à R+11 et une moyenne à R+6. La mixité sociale sera conforme aux prescriptions du PLU et au PLH de Paris. La mixité programmatique : logements, bureaux, activités, commerce est bien prévue. Par courtoisie pour le voisinage, les riverains à proximité directe seront tenus informés lors de la mise au point des projets architecturaux pour limiter les vis-à-vis et les ombres portées.

- *Espaces communs, espaces publics et cadre de vie*

Le projet d'espaces publics intégrera du sport (parcours de gym, terrains de pétanque), des usages ludiques (jeux enfants, jeux d'eau), du loisir (transat, table pique-nique) et de la nature (jardins partagés, bassin d'eau). Des dispositifs anti-bruit seront intégrés.

- *Mobilité et stationnement*

Facilitation des mobilités douces, limitation des voiries routières, stations Vélib' et Autolib' prévues. La Ville de Paris interrogera la RATP sur les améliorations à apporter à la station Dugommier du métro. La ville de Paris a invité les habitants à participer à la concertation sur le Grand Paris des bus. Le sujet de la passerelle entre gare de Lyon et Gare de Bercy n'est pas dans le périmètre du projet SNEF ni prévue par la Ville de Paris. Des mesures conservatoires devront permettre un franchissement ultérieur. La Ville s'engage à étudier les possibilités d'embellissement du tunnel de la rue de Rambouillet.

- *Programmation commerciale et animation du quartier*

Le bilan confirme que 2 000 à 3 000m² sont destinés à l'activation des pieds d'immeubles par des commerces répondant aux besoins du quartier. Un pôle santé est à l'étude. La halle Charolais devra être réhabilitée afin

d'accueillir un programme commercial ou culturel avec un ancrage local et un public à la fois large et de proximité. Les riverains seront consultés.

- *Grandes intentions urbaines*

Un appel à projet est en cours pour les futurs usages des halles Charolais conservées ».

Le dossier d'enquête rappelle aussi les actions de 2018 :

Pièce 0.8.1 Invitation à la réunion d'information du 30 mai 2018

Pièce 0.8.2 Présentation faite à la réunion du 30 mai 2018

Pièce 0.8.3 Compte-rendu de la réunion du 30 mai 2018.

Il s'agit de mesures d'informations complémentaires préalables à la présente enquête publique et après dépôt de la demande de permis d'aménager par la SNEF. En conclusion, avec des réunions publiques de présentation et d'échanges autour du projet en mairie, en présence de la maire du 12^{ème} arrondissement et une mise en ligne de sites internet dédiés au projet à vocation d'informer le public aux différents aspects du projet : <http://www.paris.fr> et www.espaceferroviaire.fr dotés d'un formulaire de contact, les échanges ont notamment permis de présenter les études complémentaires (évolution de la programmation, ensoleillement) réalisées dans le cadre du projet et de préciser les modalités d'intégration urbaine des nouvelles constructions au regard des bâtiments riverains.

Ces réunions ont fait l'objet, pour la plupart d'entre elles, de comptes rendus, mis à disposition sur le site Internet de la mairie de Paris.

1.4. FORMALITÉS DE PUBLICITÉ POUR L'ENQUÊTE PUBLIQUE GARE DE LYON-DAUMESNIL PHASE 1

La publicité réglementaire a été mise en œuvre : parution 2 fois de l'avis dans 3 journaux, affichage, publication dans le Bulletin Municipal, publication sur le site internet de la Mairie de Paris et distribution d'avis dans les boîtes aux lettres du secteur.

Le nombre de visites reçues en mairie par les commissaires enquêteurs et l'importance des observations portées dans les registres papier et électronique témoignent de l'efficacité de la publicité mise en œuvre pour assurer le bon déroulement de l'enquête publique, mais avec un effet assez localisé.

1.4.1. PUBLICATION AU BULLETIN OFFICIEL DE LA VILLE DE PARIS

Publication de l'arrêté d'ouverture de l'enquête le 29 janvier 2019 (annexe n°4). Ce dernier a été affiché réglementairement au panneau d'affichage administratif de la mairie du 12^{ème} arrondissement.

1.4.2. AFFICHAGE EN MAIRIE DU 12EME ARRONDISSEMENT, EN MAIRIE DE PARIS, SUR SITE ET DANS LE QUARTIER CONCERNÉ.

- Une affiche en grand format sur papier jaune reprenant le texte de l'avis d'enquête et portant à la connaissance du public les indications contenues dans l'arrêté municipal a été apposée 15 jours avant le début de l'enquête publique et pendant toute la durée de celle-ci (annexe 6) À compter du 4 février 2019, autour du site, sur 47 emplacements relevés sur le plan joint en annexe 7.

- La société Publlégal a été chargée de cet affichage, qui a été contrôlé à plusieurs reprises, et si besoin restauré, les 8 février, 7 mars et 15 mars, puis déposé le 1^{er} avril. Les membres de la commission d'enquête ont vérifié la permanence de cet affichage à l'occasion de plusieurs visites sur le site (annexe 7)
- Une mise en ligne a été faite sur le site internet de la Mairie de Paris www.Paris.fr à partir du 1^{er} février 2019. (certificat en annexe 8)
- Affichage au tableau d'affichage extérieur sur le mur de la mairie du 12^{ème} arrondissement avenue Daumesnil et dans le tableau d'affichage administratif. L'attestation d'affichage et de mise à disposition du dossier par la Mairie du 12^{ème} à partir du 1^{er} février 2019 et pendant toute la durée de l'enquête est jointe en annexe 9. Cet affichage a été contrôlé à chaque passage des membres de la commission d'enquête pendant le déroulement de l'enquête.

1.4.3. AVIS PUBLIÉS DANS LES JOURNAUX HABILITÉS

Un avis au public reprenant les indications contenues dans l'arrêté préfectoral a été publié dans trois journaux diffusés 15 jours au moins avant le début de l'enquête, à savoir le 31 janvier 2019 dans « Le Parisien », « La Croix » et « Libération ».

Un deuxième avis a été également publié dans les huit jours suivant le début de l'enquête à savoir le 11 février dans ces mêmes trois journaux.

L'ensemble de ces avis parus dans ces différents journaux figure en annexe 10 du présent rapport.

1.4.4. DISTRIBUTION EN BOITES AUX LETTRES

Une distribution de 5 970 exemplaires de l'avis d'enquête a été effectuée par la SNEF et le prestataire ADREXO les 14 et 15 février 2019 dans les quartiers du projet et à leur voisinage : Terroirs de France, Paris-Bercy, Ministère des finances, Daumesnil et Gare de Lyon (annexe 11).

1.4.5. NOTE DE PRÉSENTATION

A la demande de la Commission, une Note de présentation du projet (Annexe 12) a été distribuée et laissée à disposition des visiteurs en mairie du 12^{ème} arrondissement en complément des supports réglementaires de l'enquête publique. Il s'agit de la copie de la pièce 0.5 du dossier d'enquête rappelant les grands principes et réflexions ayant conduit au projet, les grandes intentions de l'aménageur ainsi que les grandes lignes de la concertation et de l'enquête publique.

1.4.6. SITES INTERNET

En application de l'article R123-11 paragraphe II du Code de l'environnement, l'avis d'ouverture de l'enquête a été mis en ligne le 1^{er} février 2019 sur le site Internet : www.paris.fr de la Mairie de Paris, où il est resté accessible pendant toute la durée de l'enquête et jusqu'à ce jour. (Voir Annexe 8).

Extrait du site ci-dessous:

Par arrêté municipal en date du 22 janvier 2019 la Maire de Paris ouvre une enquête publique du mercredi 20 février 2019 à 8h30 au vendredi 29 mars 2019 à 17h00 à la Mairie du 12^{ème} arrondissement, 130, avenue Daumesnil 75012 Paris.

[Téléchargez l'arrêté](#)

L'enquête publique a pour objet la demande de permis d'aménager n° PA 075 112 18 V 0004 pour la première phase du projet qui consiste en un projet de mutation d'une emprise ferroviaire en un nouveau quartier du

12ème arrondissement de Paris, visant à favoriser la mixité habitat/emploi tout en désenclavant le site actuel en le raccordant aux rues existantes.

Le dossier d'enquête :

Il est déposé à la Mairie du 12ème, 130, avenue Daumesnil, 75012 Paris du mercredi 20 février à 8h30 au vendredi 29 mars à 17h00. Il est mis à la disposition du public qui peut en prendre connaissance et y consigner ses observations et propositions sur le registre d'enquête.

Il est consultable sur le site de l'enquête publique où des observations et propositions peuvent également être déposées par voie électronique sur le registre dématérialisé.

En vue de les annexer au registre d'enquête, les observations peuvent également être adressées par écrit et pendant toute la durée de l'enquête au commissaire enquêteur à la Mairie du 12ème arrondissement.

[Téléchargez l'avis d'enquête publique](#)

L'étude d'impact :

Le dossier comporte notamment une étude d'impact qui a fait l'objet d'un avis de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement et des collectivités territoriales intéressées par le projet.

[Téléchargez le résumé non technique de l'étude d'impact](#)

[En savoir plus sur le projet Gare de Lyon - Daumesnil](#)

De plus, sur ce site, des rappels historiques avec des liens Internet vers les procédures de concertation et d'information passées en relation avec le projet étaient accessibles.

Les documents informant le public sur le projet ont donc été nombreux et d'un accès aisé.

1.5. COMPOSITION DU DOSSIER D'ENQUÊTE PUBLIQUE - LISTE DES PIÈCES DU DOSSIER

Le dossier soumis à l'enquête publique se compose des pièces suivantes :

- 0.1 Arrêté d'ouverture de l'enquête publique
- 0.2 Insertion au Bulletin Municipal Officiel
- 0.3.1 Affiche avec bandeau
- 0.3.2 Affiche sans bandeau
- 0.4 Document de présentation du cadre de l'enquête publique
- 0.5 Note de présentation du projet
- 0.6 Synthèse de la concertation et des actions de communication
- 0.7 Avis de l'enquête publique envoyé aux riverains du projet
- 0.8.1 Invitation à la réunion d'information du 30 mai 2018 en mairie du 12^e
- 0.8.2 Présentation diffusée lors de la réunion d'information du 30 mai 2018
- 0.8.3 Compte-rendu de la réunion d'information du 30 mai 2018
- 1.1 **Permis d'Aménager- Formulaires**
- 1.1.1 Formulaire Cerfa
- 1.1.2 Récépissé de dépôt demande de permis d'aménager
- 1.1.3 Arrêté délivrant le permis de démolir des Halles Charolais phase 1
- 1.1.4 Arrêté délivrant le permis de démolir de deux bâtiments dénommés « E » et « G »
- 1.2 **Permis d'Aménager- Pièces obligatoires**
- 1.2.1 PA 1 Plan de situation du terrain
- 1.2.2 PA 2 Notice décrivant le terrain et le projet d'aménagement prévu
- 1.2.3 PA 3 Plan de l'état actuel du terrain à aménager et de ses abords
- 1.2.4 PA 3 Plan des unités foncières
- 1.2.5 PA4 Plan de composition d'ensemble
- 1.2.6 PA4-1 Le bilan de la concertation
- 1.2.7 PA 5 Coupes transversales faisant apparaître le projet dans le profil du terrain naturel
- 1.2.8 PA 5 Coupes longitudinales faisant apparaître le projet dans le profil du terrain naturel
- 1.2.9 PA 5 Vues du terrain montrant le niveau du terrain du projet par rapport au terrain naturel

- 1.2.10 PA 6 Une photographie permettant de situer le terrain dans l'environnement proche
- 1.2.11 PA 7 Une photographie permettant de situer le terrain dans le paysage lointain
- 1.2.12 PA 8 Programme des travaux d'aménagement
- 1.2.13 PA 8 Plan de synthèse des réseaux existants et projetés
- 1.2.14 PA 8 Plan de défense incendie
- 1.2.15 PA 8 Carnet de girations
- 1.2.16 PA 9 Plan d'hypothèse d'implantation des bâtiments
- 1.2.17 PA 9 Croquis prospectif montrant le projet d'aménagement et une hypothèse d'implantation du bâti
- 1.2.18 PA 10 Règlement du lotissement - Réalisation de programmes de logements et pourcentage minimum affecté aux logements sociaux et intermédiaires
- 1.2.19 PA 12 Convention de transfert des voies et espaces communs dans le domaine public communal
- 1.2.20 PA 12-1 Une attestation établie par un bureau d'études certifié dans le domaine des sites et sols pollués, ou équivalent, garantissant la réalisation d'une étude de sols et sa prise en compte dans la conception du projet de lotissement.
- 1.2.21 PA 17/F4 L'extrait de la convention précisant le lieu du PUP et la durée d'exonération de la taxe d'aménagement / copie de la convention de PUP
- 2.1 Résumé non technique de l'étude d'impact
- 2.2 Etude d'impact, son erratum et addendum
- 2.3 Avis de la Mission Régionale d'Autorité Environnementale d'Île de France (MRAe)
- 2.4 Délibération du Conseil du 12^{ème} arrondissement
- 2.5 Délibération n°2018 DU 153 du Conseil Municipal de Paris
- 2.6 Mémoire en réponse à l'avis de la MRAe
- 2.7 Mémoire en réponse à la délibération du Conseil de Paris
- 3.1 Avis de l'Architecte des Bâtiments de France
- 3.2 Avis de la Direction Régionale des Affaires Culturelles – Archéologie préventive
- 3.3 Avis de la Mairie du 12^{ème} arrondissement
- 3.4 Avis de la Préfecture de Police Sécurité incendie
- 3.5 Avis de la Préfecture de Police ICPE
- 3.6 Avis de la Direction des espaces verts de la Ville de Paris
- 3.7 Avis de la Direction de la Propreté et de l'Eau de la Ville de Paris
- 3.8 Avis de la Direction de la Voirie et des Déplacements de la Ville de Paris
- 3.9 Avis de la RATP
- 3.10 Avis de l'Agence Régionale de la Santé
- 4.1 Synthèse des études bioclimatiques du projet urbain
- 4.2 Récépissé de déclaration de cessation d'activité ICPE
- 4.3 Récépissé de déclaration de cessation d'activité ICPE

La Commission d'Enquête s'est assurée de la complétude et de la validité des documents, dont les pièces de la demande de permis d'aménager du dossier d'enquête. Ce dossier d'enquête contient les pièces indispensables relatives au projet, découlant de l'article R123-8 du Code de l'environnement. Le dossier d'enquête publique est donc conforme aux exigences des textes réglementaires.

1.6. FORMALITÉS LIÉES AU DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

Pendant toute la durée de l'enquête publique, un exemplaire du dossier d'enquête, établi conformément aux dispositions des articles L123-1, L123-13 et R123-8 du code de l'environnement, comprenant notamment le dossier de demande du permis d'aménager, l'étude d'impact et son Résumé Non Technique, l'avis de l'autorité environnementale sur l'étude précitée ainsi que les avis exigés et le bilan de la concertation, a été mis à la disposition du public à la mairie du 12^{ème} arrondissement de Paris au Service des Affaires Générales.

Il est à noter qu'un second exemplaire identique du dossier d'enquête a été conservé par le service des affaires générales de la mairie du 12^{ème} arrondissement pour remplacer à tout moment un document éventuellement manquant du dossier mis à disposition dans la salle de permanence.

Un seul registre d'enquête a été utilisé, côté et paraphé par un commissaire enquêteur. Chaque personne a pu consigner ses observations, propositions et contre-propositions aux jours ouvrables et horaires habituels d'ouverture au public de la mairie.

Le public a pu également s'adresser par écrit à l'attention du président de la commission d'enquête, pendant toute la durée de l'enquête, à la mairie du 12^{ème} arrondissement. Un courriel reçu en mairie a été inséré dans un classeur joint au registre d'enquête publique ouvert. Il a été ensuite consultable sur place pendant toute la durée de l'enquête.

Conformément aux dispositions du 4^{ème} alinéa de l'article R.123-13 du code de l'environnement, les observations du public déposées sur les registres d'enquête publique, ont été consultables par tous et plusieurs visiteurs ont feuilleté et lu le registre. Personne n'en a demandé communication comme le permet la réglementation.

À tout moment, comme prévu à l'article 12 de l'arrêté, toute personne intéressée a pu obtenir communication du dossier d'enquête en s'adressant à la Mairie de Paris- Direction de l'urbanisme, 121 avenue de France. Le dossier a pu être consulté sur le site <http://garedelyondaumesnil.enquetepublique.net>.

Les informations ont pu être obtenues également à l'adresse électronique suivante :
du-enqueteubliquegaredelyon@paris.fr.

1.7. AUTRES FORMALITÉS EXTERIEURES A LA PRÉSENTE ENQUÊTE PUBLIQUE

La pièce 0.4 du dossier d'enquête est le document de présentation du cadre de l'enquête publique.

Il présente : l'objet de l'enquête publique, les informations juridiques et les textes régissant l'enquête publique, les autres textes liés à la procédure, l'insertion de cette procédure dans la procédure administrative liée au projet, les procédures préalables, la délivrance du Permis d'aménager, les autorisations ultérieures nécessaires : Déclarations ICPE et Déclaration Loi sur L'Eau, puis les autorisations nécessaires à la réalisation du projet tel , le permis de construire et le permis d'aménager de la phase 2.

2. OBJET DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE, LE PERMIS D'AMÉNAGER PHASE 1

2.1. L'OPÉRATION OBJET DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

2.1.1. LE MAÎTRE D'OUVRAGE

La Société Nationale d'Espaces Ferroviaires (SNEF) est le maître d'ouvrage et porteur du projet. La SNEF, ou commercialement dénommée Espaces Ferroviaires est une filiale de l'activité SNCF Immobilier. La SNEF est aménageur urbain et promoteur immobilier. Elle achète et aménage des terrains qui ne sont plus exploités ni utiles au développement ferroviaire afin de les réinsérer dans la ville.

La SNCF est un Etablissement Public Industriel et Commercial (EPIC) : Le Groupe Public Ferroviaire est détenu par l'État, actionnaire unique. SNCF immobilier assure la gestion et la valorisation des biens immobiliers des différentes entités du groupe (hormis les biens dévolus aux gares et aux infrastructures).

La Ville de Paris intervient dans l'opération comme expliqué ci- dessous :

Espaces Ferroviaires, en tant qu'aménageur privé, projette d'engager une opération d'aménagement sur des terrains actuellement propriétés de SNCF Mobilités (92%) et SNCF Réseau (8%), et destinés à lui être cédés. La vente des terrains de SNCF Réseau et SNCF Mobilités à Espaces Ferroviaires a été encadrée par la signature d'accords fonciers globaux sur les deux phases de l'opération, approuvés par les instances des deux EPIC propriétaires en 2017. Préalablement, la SNCF finance et réalise des travaux de désinstallation du site (suppression des voies ferrées, des caténaires, du ballast, dévoiement de réseaux divers).

L'opération d'aménagement privée a également fait l'objet d'accords avec la ville de Paris, signés le 5 avril 2018, après délibérations du Conseil de Paris les 20, 21 et 22 novembre 2017 :

- Un protocole foncier pour l'acquisition par la ville de Paris auprès d'Espaces Ferroviaires du foncier nécessaire à la réalisation des équipements publics qui seront réalisés par la Ville a été établi. Il permettra :

- *La réalisation d'une école 8 classes et d'une crèche de 68 berceaux*
- *L'élargissement de la rue de Rambouillet, inscrit en emplacement réservé au PLU*
- *L'aménagement d'un jardin public dans la partie sud du site Il est précisé que le jardin public sud et l'élargissement de la rue de Rambouillet ne répondent pas à des besoins générés par l'opération d'aménagement, et sont donc à la charge financière exclusive de la Ville de Paris.*

- Une convention de Projet Urbain Partenarial (PUP) pour la participation de l'aménageur (SNEF) au financement de l'école et de la crèche au prorata des besoins générés par la programmation de la phase 1 ; étant précisé qu'une deuxième convention de PUP sera signée dans le cadre de la phase 2.

- Une convention de transfert dans le domaine de la ville de Paris de la totalité des voies et équipements communs de la phase 1, une fois les travaux achevés par l'aménageur.

Pour mener à bien les travaux d'aménagement, la SNEF a déposé une demande de permis d'aménager (PA) en vue de diviser le terrain en plusieurs lots à bâtir et de réaliser les travaux d'aménagement nécessaires à la viabilisation des lots (création de voies de desserte et amenée des réseaux divers). L'opération est scindée en deux temps et fera l'objet de deux permis d'aménager distincts (Phase 1 et Phase 2).

Une fois les travaux d'aménagement réalisés, Espaces ferroviaires cédera les lots à bâtir à des opérateurs privés pour la réalisation des programmes de logements libres, pour la réalisation de programmes de logements sociaux par des bailleurs sociaux et des bureaux etc... Ces ventes de terrains à bâtir sont encadrées par un cahier des charges imposant le suivi des prescriptions urbaines, architecturales, paysagères, environnementales et techniques, en vue de garantir la qualité des constructions et la cohérence à l'échelle du projet.

Ces ventes de terrains à bâtir constituent l'unique source de recettes pour l'aménageur privé, lui permettant de financer l'opération, à savoir principalement : l'achat du terrain, la réalisation des travaux d'aménagement, et le versement de la participation au financement des équipements publics générés par l'opération (école et crèche).

2.1.2. LE PROJET

33 sites ferroviaires ont été identifiés par la SNCF comme pouvant être vendus et urbanisés. Le projet Gare de Lyon-Daumesnil est un de ces sites et se situe à Paris dans le 12^{ème} arrondissement à proximité du faisceau ferré de Gare de Lyon. Il est délimité : Au nord par la rue de Rambouillet, à l'est par la rue du Charolais et la rue Jorge SEMPRUN (voie nouvelle qui irrigue l'opération Charolais Rotonde en voie d'achèvement), au sud par le plan de voies de la gare de Lyon depuis la place Henri FRENAY jusqu'au boulevard de Bercy.

Longé par le faisceau ferroviaire du nord-ouest au sud-est, il est accolé au nouveau quartier d'urbanisation Charolais-Rotonde, également aménagé par la SNEF. A proximité se situent également la Place FRENAY, la promenade plantée, bordant le boulevard Daumesnil et la gare de Bercy. La zone ferroviaire dite du « Charolais », au sein de laquelle s'inscrit le projet Gare de Lyon - Daumesnil, fut très active entre 1850 et 1950 avant de connaître une mutation depuis les années 1980 lorsque les installations ferroviaires ont commencé à être déplacées à l'extérieur de Paris. Plusieurs installations techniques ont été démolies au profit de la création de logements cheminots puis de logements privés.

Le site se trouve ainsi à proximité d'opérations d'urbanisme des années 1990 (ZAC Chalon, ZAC Reully, promenade plantée) et d'autres en cours de réalisation (Caserne de Reully). Cette opération s'inscrit dans la continuité du projet Charolais Rotonde, prémisses de l'opération Gare de Lyon Daumesnil. Ces projets urbains transforment en profondeur l'image, les fonctions et les usages de cette partie du 12^{ème} arrondissement.

Jusqu'en 2015, le site du Charolais accueillait principalement : des activités de messagerie avec le TGV postal qui arrivait dans la halle des messageries et le centre de tri postal, des activités de maintenance et de garage de locomotives, le centre d'avitaillement de la gare de Lyon, qui assure l'approvisionnement en produits alimentaires des trains et de certains commerces de la gare. Il se trouve sous une partie du plateau ferroviaire et de la Halle des Messageries occupant une surface d'environ 15 000 m².

Diverses évolutions dans les activités ferroviaires ont conduit la SNCF à réfléchir sur une évolution globale du site : arrêt du TGV postal et délocalisation du centre de tri en RDC de la Halle du Charolais fin 2015, vieillissement du centre d'avitaillement peu fonctionnel, projet de création de deux nouvelles voies pour absorber l'augmentation du trafic de la gare, nécessitant la démolition du bâtiment ex-tri postal.

Il s'agit donc de reconverter le site Gare de Lyon Daumesnil en un nouveau quartier urbain mixte du 12^{ème} arrondissement de Paris, avec des activités ferroviaires renouvelées.

Enfin, le site se caractérise par la présence de bâtiments à l'architecture ferroviaire des années 1925 dont une partie sera conservée dans le cadre du projet. Compte tenu de la complexité du terrain et des contraintes techniques imposées par la présence de fonctions ferroviaires maintenues sur le site, l'opération sera réalisée en deux phases.

La première phase de l'opération concerne les terrains qui sont actuellement libres d'occupation.

La deuxième phase de l'opération est conditionnée par la mise en service préalable du nouveau centre d'avitaillement de la Gare de Lyon qui sera l'élément clé de la deuxième phase de l'opération. Il sera construit sur une emprise libre afin de maintenir en fonction le centre d'avitaillement existant pendant les travaux : ceci permettra le déménagement des fonctions depuis le centre d'avitaillement existant et par conséquent la libération de l'emprise du terrain qui accueillera la phase 2 de l'opération. Chacune des phases du projet a été conçue comme pouvant être réalisée de façon autonome. Les deux phases font d'ailleurs chacune l'objet d'autorisations d'urbanisme distinctes.

2.2. L'ÉTUDE D'IMPACT

Conformément à l'article L123-2 du Code de l'Environnement, Les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements exécutés par des personnes publiques ou privées devant comporter une étude d'impact en application de l'article L122-1 font l'objet d'une enquête publique relative à la protection de l'environnement préalablement à leur autorisation, leur approbation ou leur adoption.

Le contenu de l'étude d'impact sur l'environnement est défini en détail par le Code de l'Environnement à l'article R122-5.

L'étude d'impact du projet Gare de Lyon – Daumesnil est exposée dans le dossier d'enquête par le document 2.1, Résumé Non Technique de l'étude d'impact, document prévu par le Code de l'Environnement pour « *faciliter la prise de connaissance par le public des informations contenues dans l'étude* »

Le dossier d'enquête publique présente l'étude d'impact du projet dans le document 2.2 et ses annexes.

Les grandes lignes de l'étude d'impact sont les suivantes :

Le projet vise à désenclaver le site, dont la configuration actuelle crée des ruptures dans les parcours piétons entre la gare de Lyon et le sud du 12^{ème} arrondissement :

- *en gommant l'effet de dalle, présent aujourd'hui en raison de l'adossement du site au plateau ferroviaire, soit 5 mètres environ au-dessus du sol naturel,*
- *en remodelant le terrain et en le remettant au niveau de la ville,*

- en créant de nouvelles liaisons transversales vers le quartier Charolais par le prolongement des rues existantes et par la création d'une grande liaison longitudinale nord-sud permettant de relier la gare de Lyon au boulevard de Bercy.

Les mobilités douces favorisées par 5 grandes catégories d'espaces qui répondent aux différents types de besoins :

- la place arborée qui fait le lien avec la rue de Rambouillet et les halles réhabilitées,
- le barreau zone 30,
- la zone de rencontre où la voirie est partagée entre les véhicules, les piétons et les vélos,
- des circulations piétonnes végétalisées
- et un jardin d'un hectare.

La desserte de véhicules motorisés s'appuie sur le réseau routier existant (rue du Charolais, rue de Rambouillet et rue Jorge SEMPRUN) et se limite dans le projet à une boucle à sens unique de circulation pour desservir les nouveaux programmes du quartier réduisant la circulation automobile au strict minimum : accès aux parkings par les riverains, livraisons, collecte déchets, accès au plateau ferroviaire et à l'accueil groupes.

Compte-tenu de l'important **patrimoine ferroviaire parisien** détruit au cours des XXème et XXIème siècles, le projet porte une forte ambition sur la conservation d'un patrimoine industriel témoin de l'histoire des chemins de fer parisiens et plus particulièrement celle des "dépendances" : ensembles de bâtiments annexes au fonctionnement d'une gare.

De l'ensemble des bâtiments construits entre 1849 et 2010, il ne reste aucune des trois rotondes à locomotives, aucun des ateliers de réparation de voitures, aucune des halles à marchandises, mais il reste plusieurs bâtiments liés aux activités postales, formant un ensemble architectural cohérent, datant des années 1925.

Suite à un diagnostic patrimonial et un dialogue avec les architectes des bâtiments de France (ABF) l'intérêt architectural, l'état de conservation, la conformité par rapport au bâtiment d'origine, la représentativité de l'histoire du site ont été analysés. Ce qui a confirmé la conservation de 3 bâtiments :

- La Halle des messageries. Les deux grandes travées les plus spectaculaires ainsi que quatre travées moyennes sont conservées dans le cadre du projet. Les autres travées de la Halle sont démolies pour laisser place au jardin central.
- Le bâtiment des messageries,
- Le bâtiment de télégraphie.

La programmation du quartier a pour objectif l'intégration d'une **mixité appropriée** aux besoins de la Ville de Paris et aux opportunités commerciales offertes par l'emplacement central et stratégique du site vis-à-vis de la gare de Lyon. Elle intègre une majorité d'habitations et d'espaces de travail, ainsi que des équipements publics, des activités et des loisirs.

La programmation de la phase 1 de l'opération prévoit environ 42 000 m² SDP répartis comme suit :

- Une offre résidentielle mixte (logements libres et logements locatifs sociaux et intermédiaires) pour 26 800 m²
- Un immeuble de bureaux de 9 600 m²
- Un espace de logistique urbaine de 600 m²
- Des commerces et services de proximité en pied d'immeuble pour environ 1 500 m²
- Une école et une crèche pour environ 3 500 m²

La représentation graphique des futures constructions est donnée sur les plans à titre indicatif. Les volumes des constructions représentent des gabarits-enveloppe, c'est-à-dire les volumes capables pouvant être construits en appliquant les règles du Plan Local de l'Urbanisme (PLU) de la ville de Paris.

Un quartier bas carbone

L'ambition du projet de la SNEF est de limiter les émissions de CO₂ de 30% en moyenne par rapport à un projet urbain classique se limitant à la simple RT 2012¹, comprenant une réduction des émissions CO₂ de la consommation énergétique des constructions proche de 50% et une réduction des émissions CO₂ de la construction proche de 40%)

¹ Conformément à l'article 4 de la loi Grenelle 1, la RT 2012 a pour objectif de limiter la consommation d'énergie primaire des bâtiments neufs à un maximum de 50 kWhEP/(m².an) en moyenne,

- **Approche énergétique** : Objectif de 50% d'énergie renouvelable à l'échelle du quartier, s'appuyant notamment sur le raccordement au réseau de chaleur urbain de la Ville à l'échelle du quartier (qui utilise 50% d'énergie renouvelable pour l'eau chaude et le chauffage, et tend à se verdir davantage), avec l'utilisation de panneaux solaires photovoltaïques pour la production d'électricité en toiture,

- **Approche constructive** : l'utilisation de matériaux biosourcés dans la construction et l'intégration de l'évolutivité et la gestion des biodéchets dans la conception des bâtiments.

Un quartier bioclimatique

Le dessin bioclimatique du quartier vise à faire profiter à tous des qualités du site et à en atténuer les contraintes.

La forme urbaine retenue, deux bandes bâties poreuses de part et d'autre d'un grand jardin central est issue des études bioclimatiques du plan masse.

Cette morphologie permet de limiter les nuisances acoustiques et les couloirs de vent, de protéger les vues pour les riverains avec des bâtiments implantés en forme de peigne, comprenant des espaces vides entre les bâtiments d'environ 15m et de favoriser également un ensoleillement maximal pour le jardin mais aussi pour les constructions.

Le rapport espace construit/espace libre permet d'offrir 10 m² d'espaces verts publics par habitant, soit bien au-dessus de la moyenne parisienne qui est de 2.5 m² d'espaces verts / habitants.

Un quartier éponge

La lutte contre l'îlot de chaleur urbain passe par des sols perméables qui permettent l'infiltration et l'écoulement naturel des eaux de pluie.

Sur l'emprise totale de 6 ha du futur quartier, 3 ha sont libres dont plus de la moitié seront perméables avec une maximisation de la pleine terre. Les pluies courantes ne seront pas rejetées au réseau (qui est saturé) mais seront infiltrées naturellement dans le sol, dans le jardin, dans les fosses d'arbres, sur les toitures des bâtiments.

Un quartier à biodiversité positive

Aujourd'hui le site se caractérise par un milieu sec, drainant, créateur de chaleur [...] et peu propice à la biodiversité.

Les ambitions du projet consistent à recréer une diversité de milieux et à maximiser les surfaces végétalisées.

Le jardin central [...] développe plusieurs strates végétales (plus de 300 arbres plantés, des arbustes, des grandes pelouses et des plantes couvre-sol) et offre ainsi des refuges divers à la biodiversité. Les bâtiments ont également leur rôle à jouer pour épaissir le jardin par la mobilisation des espaces extérieurs, des façades et des toitures.

Cette étude d'impact se compose de plusieurs parties présentées ci-après et conformes à la législation en vigueur quant à leur définition et leur contenu :

- Un résumé non technique qui peut faire l'objet d'un document indépendant ;
- Une description du projet, sa localisation, la description des caractéristiques physiques du projet, des travaux de démolition nécessaires, et des exigences en matière d'utilisation des terres lors des phases de construction et de fonctionnement,
- Une description des principales caractéristiques de la phase opérationnelle du projet, son procédé de fabrication, la demande et l'utilisation d'énergie, la nature et les quantités des matériaux et des ressources naturelles utilisés,
- Une estimation des types et des quantités de résidus et d'émissions attendus, pollution de l'eau, de l'air, du sol et du sous-sol, le bruit, la vibration, la lumière, la chaleur, la radiation, et des types et des quantités de déchets produits durant les phases de construction et de fonctionnement,

- Une description des aspects pertinents de l'état actuel de l'environnement, dénommée "scénario de référence", et de leur évolution en cas de mise en œuvre du projet ainsi qu'un aperçu de l'évolution probable de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet,
- Une description des facteurs susceptibles d'être affectés de manière notable par le projet : population, santé humaine, biodiversité, terres, sol, eau, air, climat, biens matériels, patrimoine culturel, y compris les aspects architecturaux et archéologiques, et le paysage,
- Une description des incidences notables que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement résultant :
 - De la construction et de l'existence du projet, y compris, le cas échéant, des travaux de démolition,
 - De l'utilisation des ressources naturelles, en particulier les terres, le sol, l'eau et la biodiversité, en tenant compte, dans la mesure du possible, de la disponibilité durable de ces ressources,
 - De l'émission de polluants, du bruit, de la vibration, de la lumière, la chaleur et la radiation, de la création de nuisances et de l'élimination et la valorisation des déchets,
 - Des risques pour la santé humaine, pour le patrimoine culturel ou pour l'environnement,
 - Du cumul des incidences avec d'autres projets existants ou approuvés,
 - Des incidences du projet sur le climat et de la vulnérabilité du projet au changement climatique,
 - Des technologies et des matériaux utilisés.
- Une description des incidences négatives : vulnérabilité du projet à des risques d'accidents ou de catastrophes majeurs. Cette description comprend le cas échéant les mesures envisagées pour éviter ou réduire les incidences négatives notables de ces événements sur l'environnement et le détail de la préparation et de la réponse envisagée à ces situations d'urgence ;
- Une description des solutions de substitution raisonnables qui ont été examinées par le maître d'ouvrage, en fonction du projet proposé et de ses caractéristiques spécifiques, et une indication des principales raisons du choix effectué, notamment une comparaison des incidences sur l'environnement et la santé humaine ;
- Les mesures prévues par le maître de l'ouvrage pour :
 - **Éviter** les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine,
 - **Réduire** les effets n'ayant pu être évités,
 - **Compenser**, lorsque cela est possible, les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine qui n'ont pu être ni évités ni suffisamment réduits.
- La description de ces mesures doit être accompagnée de l'estimation des dépenses correspondantes.
- Le cas échéant, les modalités de suivi des mesures d'évitement, de réduction et de compensation proposées ;
- Les noms, qualités et qualifications du ou des experts qui ont préparé l'étude d'impact et les études ayant contribué à sa réalisation.

L'aire d'étude est définie comme comprise entre la rue de Rambouillet, la rue du Charolais, la rue Jorge SEMPRUN et les voies ferrées de la Gare de Lyon.

Au chapitre 4 ci-après figurent l'Avis de l'Autorité Environnementale sur cette étude d'impact et le mémoire en réponse de la SNEF sur cet Avis.

Il contient également l'avis du Conseil de Paris sur l'étude d'impact du 2 octobre 2018 (annexe 15) et le mémoire en réponse de la SNEF sur cet avis (annexe 16).

3. DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

3.1. LES PERMANENCES

L'enquête publique a été organisée selon les termes de l'avis d'enquête publique publié par la mairie de Paris (arrêté municipal du 22 janvier 2019 en annexe 4).

Préalablement à l'ouverture de l'enquête, un membre de la commission d'enquête a paraphé deux exemplaires du dossier d'enquête et du registre destiné à recueillir les observations du public.

Durant toute la période de l'enquête, les pièces du dossier ont été tenues à la disposition du public ainsi que les registres papier et numériques précédemment remplis et les courriers ou courriels déjà reçus.

Les trois membres de la commission d'enquête ont tenu 9 permanences en mairie du 12^{ème} arrondissement de Paris aux dates et heures précisées par l'arrêté préfectoral d'organisation de l'enquête afin de recevoir le public et recueillir ses observations.

La fréquentation du public a augmenté au fur et à mesure des permanences. D'une manière générale, les différentes personnes se présentant au cours des permanences ont demandé des précisions, des éclaircissements et des explications sur le contenu du dossier ainsi que sur le déroulement de la procédure. Les membres de la commission d'enquête les ont invités à porter des observations écrites dans les registres papier et numérique ou à adresser des courriers au président de la commission d'enquête.

L'intérêt du public pour le projet a été assez prononcé mais restreint pour l'essentiel au voisinage.

Les visites du public pendant les permanences et en mairie en dehors des permanences et les inscriptions dans les registres se sont multipliées dans les derniers jours de l'enquête, preuve d'un enjeu important pour les riverains et des effets d'une publicité forte aux environs du projet. Le nombre d'observations est relativement conséquent.

Les riverains proches sont peu nombreux même s'ils s'estiment fortement impactés, beaucoup ne sont que de passage dans les résidences hôtelières, nombre d'entre eux sont locataires de ICF Habitat, filiale de la SNCF et plusieurs qui se préoccupent de la perte de vue sont à distance de la rue du Charolais (boulevard Daumesnil). Bien entendu aucun des futurs habitants des bâtiments projetés n'est représenté.

Dans ce contexte le nombre d'observations reçues est honorable.

3.2. LES OBSERVATIONS ÉCRITES

3.2.1. LES OBSERVATIONS CONSIGNÉES DANS LES REGISTRES

Durant l'enquête, un registre papier a été ouvert recueillant 17 observations. Par ailleurs, 84 observations ont été portées sur le registre électronique, dont deux sans objet pour l'enquête.

Certaines personnes ont déposé plusieurs observations.

Certaines observations ont été apposées par plusieurs personnes, regroupant parfois des adresses voisines ou des syndicats de copropriétaires.

Le nombre d'intervenants identifiés est de 13 pour le registre papier et 47 pour le registre électronique dont 2 communs aux deux registres.

De plus 30 observations anonymes ont été enregistrées.

Au total on a donc 101 observations dont 2 nulles et 19 multiples pour quelques intervenants.

Enfin des commentaires ont été exprimés oralement devant les commissaires enquêteurs lors des permanences sans inscription dans les registres. Des comptes-rendus de permanences ont été rédigés par les commissaires enquêteurs à l'usage interne à la commission.

Les observations proviennent principalement de résidents du 12^{ème} arrondissement de Paris et plus précisément des quartiers limitrophes, Gare de Lyon-Daumesnil-Reuilly-Diderot pour celles dont l'auteur était identifié.

Une des observations électroniques provient de l'Association France Nature Environnement, qui se positionne contre le projet.

Trois élus se sont manifestés :

- La Maire du 12^{ème} arrondissement Madame BARATTI- ELBAZ (observation n°16 sur le registre en mairie) a détaillé par courrier son approbation de l'opération future complétant l'avis favorable émis dans le cadre des avis obligatoirement demandés suite à la demande de permis d'aménager.
- Madame MONTANDON, Conseillère de Paris, élue L.R. du 12^{ème} arrondissement a déposé une observation n° 15 sur le registre en mairie.
- Monsieur BONNET OULALDJ, élu du 12^{ème} arrondissement, Président du groupe PCF-FG au Conseil de Paris a déposé l'observation N° 67 au nom du groupe Communiste-Front de Gauche insistant sur deux sujets :
 - Privilégier l'évacuation des déblais par train ou par bateau et notamment faire une étude de faisabilité ainsi que l'a demandé la Ville de Paris lors de son conseil des 2, 3 et 4 juillet 2018
 - Prioriser l'artisanat, les commerces de bouche et les besoins en équipements sportifs.

Monsieur BONNET OULALDJ joint un vœu relatif aux camions dans la zone de travaux du site Gare de Lyon Daumesnil, déjà déposé en Conseil municipal, par lui-même, Monsieur LE RESTE et les élus du Groupe communiste Front de gauche les 2, 3 et 4 juillet 2018, concluant « *que la Ville de Paris demande à l'aménageur et à SNCF Immobilier d'étudier la possibilité d'évacuer les matériaux et les débris acheminés pour les travaux de la zone Gare de Lyon Daumesnil par voie ferroviaire et/ou fluviale* ».

Bien que 10 observations se félicitent brièvement de l'effort d'amélioration que représente le projet d'aménagement de cette friche ferroviaire, aucune contribution n'est totalement favorable au Permis d'Aménager et 90 environ sont nettement défavorables.

En outre, 13 documents ont été joints au registre d'enquête accompagnant les observations n°20, 24, 30, 38, 59, 61, 63, 67, 72, 76, 84 et 87 du registre électronique. Il s'agit de notes, courriers, d'argumentaires, de photos et de vidéos.

Ces pièces jointes seront annexées au rapport d'enquête.

Elles ont été reçues au fur et à mesure par la Mairie de Paris (D.U.) et par la SNEF par voie électronique avec les copies des pages des registres papier et électronique, et courriels reçus, au fur et à mesure de leur dépouillement tout au long de l'enquête.

Les documents écrits à l'avance qui ont été remis aux membres de la commission d'enquête par des visiteurs lors des permanences ont été insérés et agrafés dans les registres d'enquête pendant les permanences.

Le courriel reçu en dehors des permanences au service des Affaires Générales de la Mairie, adressé au président de la commission d'enquête a été inséré et agrafé dans le registre d'enquête. Il a été laissé aussi en libre consultation du public au même titre que le registre d'enquête.

3.2.2. LES COURRIERS ADRESSÉS AU PRÉSIDENT DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Aucun courrier n'a été reçu par la poste.

Les documents non reçus dans les délais ne sont pas pris en compte. Tout ce qui est pris en compte sera joint en pièce jointe au rapport.

Une enveloppe a été remise le 29 mars à 17h05 après clôture de l'enquête, contenant une copie sur clef USB de l'observation n°86/87 déjà déposée sur le registre électronique. Seule l'observation n°86 et son annexe n°87 seront prises en compte par la commission.

Une autre enveloppe a été remise le 31 mars en mairie du 12^{ème} arrondissement. Elle est datée du 31 mars et contient une note, des photos et des copies d'anciens courriers échangés entre la Mairie de Paris, la SNEF et la société Réside Études concernant les conditions dans lesquelles les copropriétaires du 45 rue Jorge SEMPRUN ont acquis leurs appartements.

Ces litiges entre Réside Études, la SNEF, et les habitants de l'immeuble Lumière du XII^{ème}, dont la commission a été informée par la visite de ces personnes lors des permanences et par certaines observations déjà déposées (n° 71,...) sont en dehors du champ de l'enquête et ne donneront pas lieu à un avis de sa part car cela sort du cadre de la mission qui lui a été confiée. Seules les incidences du projet et celles des conditions de sa construction pour ces habitants font partie de la présente mission et, à ce titre, la situation de cet immeuble et de ses propriétaires a été examinée.

3.2.3. SYNTHÈSE

A l'issue de la clôture de l'enquête publique, le bilan est de 101 contributions écrites dont 2 annulées.

Une observation du registre électronique (n°13) a été éliminée car hors sujet et l'observation n° 1 est un test. Au final la commission d'enquête a recueilli et dépouillé 99 contributions dont 10 très partiellement favorables et 89 défavorables.

3.3. RÉUNIONS PENDANT L'ENQUÊTE PUBLIQUE

3.3.1. RÉUNION DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE DU 18 MARS 2019

La commission d'enquête s'est réunie le 18 mars après 4 semaines d'enquête pour faire le point sur les observations reçues, sur les questions matérielles du travail en cours et pour préparer l'ordre du jour de la réunion du 19 avec la Ville de Paris (Direction de l'Urbanisme).

Ci-dessous au chapitre 3.3.2 la liste des questions destinées au PV de synthèse sur lesquelles la commission désirait avoir au préalable l'avis informel des services de la Mairie de Paris.

3.3.2. RÉUNION DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE AVEC LA VILLE DE PARIS LE 19 MARS 2019

Ordre du jour préparé par la commission d'enquête :

« La commission a reçu les observations du public.

D'une façon générale la SNEF, le 7 mars, a répondu mai ou pas du tout aux questions posées par la commission en cours d'enquête. Certains sujets sont purement ignorés. La Mairie de Paris est concernée par de nombreux sujets.

1. Le projet manque d'arguments sur la proposition de composition urbaine du nouveau quartier : la répartition logements et activités, le jardin comme épine dorsale du quartier.

Le type de commerces envisagés reste très vague et c'est une préoccupation du public. L'exemple de Charolais-Rotonde n'est pas encourageant avec ses locaux vides en RDC sur rue. Le dossier aurait dû préciser la programmation des commerces (leur typologie, emplacements), voire de services de proximité. Ne sont jamais évoquées l'animation locale et la vie sociale du futur quartier, préoccupations qui ressortent déjà des registres d'enquête.

2. Il manque les éléments d'évaluation économique. Malgré les demandes de la commission d'enquête le dossier ne traite pas, ne serait-ce que par des principes généraux, du bilan de l'opération. La commission d'enquête s'interroge sur l'intérêt général du public dans cette opération et de l'équilibre avantages/inconvénients du projet. SNEF a répondu « L'opération d'aménagement est portée par la SNEF, filiale de droit privé de la SNCF. L'opération d'aménagement est une opération privée qui n'implique pas d'argent public ». Pourtant l'acceptation du P.A. est bien liée à l'Intérêt général du public. L'absence de maquette financière même sommaire nuit à la compréhension de l'opération, qui apparaît alors comme une opération immobilière stricto sensu, visant à tirer un profit maximum de la vente de ce foncier, dont le public ne saisit pas en quoi elle correspond à des objectifs d'intérêt général.
3. Le dossier manque d'éléments pour la compréhension du public quant à la répartition et la destination futures des îlots privés. Quels sont les moyens pour définir strictement les m² constructibles, la composition urbaine de chaque îlot, le type d'architecture ?
4. Les nouvelles voiries publiques de Charolais-Rotonde, encore en chantier. Ceci fait craindre pour l'état du quartier pendant la Phase 1, d'autant plus qu'il y aura en simultané le chantier de phase 2 et que les suites de Charolais-Rotonde. Le public signale subir aujourd'hui le bruit, la saleté, l'insécurité et le stationnement anarchique de Charolais-Rotonde.
5. La part de logements sociaux (60%) ne correspond pas à de la mixité urbaine pour le public. Leur typologie n'est pas connue, elle laisse indéterminé le type de populations (en termes de catégories socio professionnelles) qui sera accueillie.

L'argument de la mixité sociale est peu crédible au regard de la situation actuelle du site Charolais Rotonde et même de tout le quartier au voisinage de l'avenue Daumesnil et de Reuilly, qui comportent déjà une très forte proportion de logements sociaux.
6. Les mesures d'évitement, de réduction et de compensation (ERC) semblent être à la charge de la Ville plutôt qu'à celle de l'aménageur : salage, déverglaçage, traitement du carrefour Rambouillet/Daumesnil, intervention de la DEVE...
7. Gestion et entretien des espaces verts du projet, espaces verts soit privés soit publics, règles pour les zones clôturées. Le futur quartier n'apparaît pas comme un "quartier ouvert", le jardin central pour le moment n'est pas perçu comme potentiellement appropriable par l'ensemble des riverains.
8. La Mairie de Paris a participé activement à la phase de concertation préalable, qui est considérée comme une « tromperie » par certaines observations reçues.
9. Le dossier Loi sur l'eau concernera-t-il la Mairie de Paris ?
10. Concernant, les incidences du projet sur les transports publics et autres besoins de la population (écoles et crèche), pourquoi ne pas proposer une desserte de bus du futur quartier ? La mairie de Paris pourrait-elle intervenir auprès de la RATP dans le cadre du Plan Bus. Quelle possibilité de réétudier le projet de passerelle piétons et vélos au-dessus des voies vers la Gare de Bercy ?
11. Le projet Piétons et Circulations douces pourrait exploiter mieux la proximité de la coulée verte et du jardin de Reuilly en traitant spécialement la traversée de l'avenue Daumesnil et de la rue de Charenton. La commission déplore la traversée par une « boucle de circulation motorisée » pour les accès parking, services et utilités ainsi que la circulation des cars SNCF au travers du jardin et les attentes et manœuvres autour de « l'accueil groupes ». Ceci annule l'effet bénéfique du jardin voulu et mis en place par ailleurs.

12. La politique des places de stationnement à expliciter.
13. Le planning de l'opération manque de clarté, et de précision (exemple, combien de temps pour la délivrance des autorisations, la durée et les différences phases de chantier).
Pourra-t-on demander à SNEF de réexaminer le planning global et de gagner 1 à 2 ans en chevauchant les phases 1 et 2, ce qui, selon elle, n'est pas possible ?
14. Parmi les observations, la n°24 du registre électronique soulève la question de la mise à double sens de la rue Jorge SEMPRUN. Les documents du dossier montrent la mise à double sens définitive avec « élargissement de chaussée » de la rue Charles BOSSUT, pour le passage des cars.

D'autres documents montrent :

- Une entrée de chantier à double sens rue Jorge SEMPRUN avec 15 m entre façades et 2 trottoirs,
- Dans le futur aménagement de Phase 1 entre la rue du Charolais et le jardin central un double sens et deux allées d'arbustes,
- En bout de la rue J. SEMPRUN un double sens avec 7m entre 2 façades avec 2 trottoirs.

Le dossier d'enquête d'une telle opération d'aménagement ne peut pas se contenter de simples illustrations. Il en est de même des images d'arbustes en fleurs qui ne remplacent pas une véritable étude de paysage.

La commission demande que soit réexaminée la solution d'une entrée/sortie du chantier par l'extrémité du terrain réaménagé vers le boulevard de Bercy.

15. **L'évolution du PLU en 2016** est perçue comme une opération favorisant l'augmentation de la constructibilité de ce foncier (entre autres).
La question est posée par de nombreuses observations : le volume, la hauteur, la densité et la juxtaposition de tous les bâtiments du projet et leur distance par rapport aux autres bâtiments, futurs ou existants...
Les percées visuelles mises en exergue par la SNEF et l'insistance verbale sur les espaces verts, pourtant mal placés et trop minéraux (voir illustrations du dossier) tentent d'effacer les inconvénients d'un projet calculé au maximum de "remplissage".

En particulier certains immeubles comme Lumière du XIème subiront véritablement des inconvénients.

Les objections du public sont justifiées puisque la SNEF reconnaît dans ses réponses que « le P.A. permettra la constructibilité des lots privés ». Si la Ville de Paris, n'est plus actrice dans cet aspect du projet, elle reste le pilote du PLU et des documents d'urbanisme pour en préserver l'esprit. La crainte est que le projet ne retienne que les limites maximales du PLU.

La densité nette est, selon la SNEF, plus faible que dans d'autres aménagements comparables, mais les faibles distances des vis-à-vis annulent cet avantage. Cela provient peut-être du choix d'un grand jardin central. Les études figurant dans le dossier sur l'ensoleillement et les vues sont peu claires et ne convainquent pas le public.

Les variantes examinées dans le dossier ne concernent pas la répartition des bâtiments. Il n'a pas été véritablement examiné une **implantation plus centrale du lot « école et crèche »**, pouvant améliorer la percée visuelle devant Lumière du XIème.

Les principes fondateurs du projet d'aménagement ne sont pas suffisamment affirmés : en quoi cette opération privée correspond-elle (sert-elle) au projet de politique urbaine de la ville, notamment sur ce secteur. L'analyse de l'impact du projet est trop centrée sur le projet en lui-même. L'insertion urbaine, fonctionnelle, économique n'est pas suffisamment développée et étayée. Les apports en populations nouvelles ne sont pas évalués de même que l'offre en transports en commun. L'articulation avec l'opération Charolais-Rotonde n'est pas suffisamment prise en compte.

16. La commission peut-elle s'appuyer sur le **contrôle exercé par la Mairie de Paris** après délivrance du Permis d'Aménager ? Quels en seront les moyens ? »

Les réponses reçues de la Mairie de Paris ressortent de la lecture du mémoire en réponse de la SNEF au P.V. de synthèse (annexe 20) et des réponses faites par la SNEF à l'avis de la MRAe (annexe 22) et en réponse à l'avis du Conseil de Paris (annexe 16).

La plupart de ces sujets ont été commentés lors de la réunion du 10 avril pour la remise du PV de synthèse lors de laquelle la Mairie de Paris a fait ses commentaires pour sa partie dans les réponses de la SNEF et en présence de celle-ci.

3.4. CLÔTURE DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

Le 29 mars 2019, le président de la commission d'enquête a clos officiellement l'enquête publique en mairie du 12^{ème} arrondissement. Il lui a été remis l'ensemble des registres d'enquête et courriers reçus, qu'il a ensuite transmis à l'autorité organisatrice le 10 avril 2019.

Le registre d'enquête, le registre électronique, le courriel et les annexes sont joints au présent rapport.

Un courrier a été reçu le 5 avril de Mme REGNIER à la Mairie du 12^{ème} : quelques copies de courriers et vidéos sur une clef USB.

En réunion le 9 avril 2019 la commission d'enquête fait le point de l'actualité de l'enquête et relève que :

Ces documents, comme le fichier sur clef USB de madame CREUSY (113 pages) remis à 17h05 après clôture, ne seront pas acceptés comme pièces jointes car reçus hors délai. Concernant le document de Madame CREUSY, ce document avait déjà été reçu par un lien informatique dans les délais de l'enquête.

Les questions relatives aux « promesses » non respectées par Réside Etudes, et prétendument par SNEF, ainsi que le litige entre les copropriétaires et le promoteur Réside Etudes ne font pas partie de l'enquête. Cependant, la situation des habitants de la résidence du 45 rue Jorge Semprun et l'attention à porter sur les répercussions du projet sur leurs conditions de vie entrent dans le cadre du projet.

3.5. PROLONGATION DU DÉLAI DE REMISE DU RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Du fait de l'importance des sujets, de la proximité de certaines observations et de la réception tardive des réponses de la SNEF le 29 avril, le président de la commission d'enquête a sollicité par courrier en date du 30 avril 2019 auprès de la Mairie de Paris, autorité organisatrice, une prolongation de délai pour la remise du rapport et des conclusions motivées (annexe 13). Celle-ci a été accordée par la ville de Paris par courrier du 6 mai 2019 (annexe 14).

3.6. PROCÈS-VERBAL DE SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC ET RÉPONSES DE LA SNEF.

Conformément aux dispositions de l'article R123-18 du code de l'Environnement, le procès-verbal a été remis en main propre le 10 avril 2019 à Madame KARAM, Directrice Générale de Espaces Ferroviaires, Monsieur DESTAILLEUR, Directeur de projet et Madame PAULHE, Chef de Projet, représentant la SNEF, qui disposent d'un délai de 15 jours pour produire leurs observations éventuelles.

Lors de cette réunion de remise de PV, des questions complémentaires ont été posées concernant les difficultés signalées, les objections formulées par le public et ses contestations ou approbations (annexe 17). Cette remise comprenait aussi la transmission d'une grille récapitulative des observations du public et leur classement par thèmes (annexe 18) et les pièces annexes déposées par le public (annexe 19).

Ce document fait la synthèse de toutes les observations recueillies et est enrichi des questions complémentaires des commissaires enquêteurs.

Sont annexés six tableaux de dépouillement des observations dans les registres, courriels et courriers reçus, soit :

- La synthèse des observations
- La synthèse, thème 1 Enquête publique
- La synthèse, thème 2 Programme
- La synthèse, thème 3 Urbanisme
- La synthèse, thème 4 Nuisances et environnement
- La synthèse, thème 5 Critiques et variantes

Sont aussi jointes la planche K10 du PLU, la pièce PA 04 avec le périmètre du permis d'aménager et un extrait de cette même pièce avec zoom sur l'îlot E pour lesquelles le paragraphe 5.2. le Foncier demande une confirmation au pétitionnaire.

Copies des registres et courriers : Monsieur DESTAILLEUR, Directeur de projet et Madame PAULHE ont reçu par voie électronique, copie des pages des registres papier et électronique, des courriers et courriels reçus, au fur et à mesure de leur dépouillement tout au long de l'enquête ainsi que les pièces jointes aux observations par le public.

Toutes ces communications reçues dans les délais de l'enquête seront jointes au rapport final de la commission.

Le chapitre 7 est consacré au PV de synthèse et aux questions posées à la SNEF par la commission (annexes 17, 18 et 19) dans les sous chapitres 7.1 à 7.4 et aux réponses de la SNEF dans le sous-chapitre 7.5 (annexe 20)

Les documents originaux – dossier d'enquête publique soumis à l'examen du public, registres des observations du public, courriers reçus ont été remis à la Mairie de Paris, autorité organisatrice de l'enquête, avec le Procès Verbal de synthèse le 10 avril 2019.

4. AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE ET CONSEIL DE PARIS - RÉPONSES DE LA SNEF.

4.1. AVIS DE LA MISSION RÉGIONALE DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE EN DATE DU 9 OCTOBRE 2018

En application des articles L122-1 III et R122-7 I du code de l'environnement, un dossier comprenant l'étude d'impact et la demande de permis d'aménager a été transmis pour avis à l'autorité environnementale (ci-après « MRAe »), autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement préalablement à l'enquête publique.

L'Autorité Environnementale se réfère à la Directive européenne 2011/92/UE concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement et aux articles R122-2 et R122-6 du Code de l'environnement.

La MRAe a rendu son avis le 9 octobre 2018 ; l'intégralité du document est dans le dossier d'enquête au chapitre 2.3 (annexe 21 au présent rapport).

En résumé, Les principaux enjeux identifiés par la 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.

La MRAe émet quatre recommandations :

1. La clarification des dispositions du plan de prévention du risque inondation qui s'appliquent au projet,
2. 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,
3. 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,
4. Le développement des conclusions de l'étude d'impact sur les nuisances sonores et la caractérisation des futures nuisances vibratoires.

4.2. MÉMOIRE DE RÉPONSES DE LA SNEF À L'AVIS DE LA MRAE

Ce mémoire en réponse à l'avis de l'autorité environnementale (AE) constitue la pièce 2.6 du dossier d'enquête publique (annexe 22 du présent rapport).

Ci-après, le résumé du mémoire en réponse de la SNEF à l'Avis de l'Autorité Environnementale, paragraphe par paragraphe.

Le chapitre 1 rappelle la réglementation, le contexte et le projet. Il n'apparaît donc pas dans le tableau

Observations autorité environnementale	Réponse SNEF
Chapitre 2- Analyse de l'état initial du territoire et de ses enjeux environnementaux	
2-1 la topographie et qualité des sols	
<p>Le dossier ne permet pas d'appréhender clairement la topographie du site. Une meilleure caractérisation du site (plan topographique + vues en coupe choisies) est d'autant plus nécessaire que cet enjeu interagit avec plusieurs thématiques environnementales, telles que la gestion des déblais, les conditions d'accès, les écoulements et le risque d'inondation, les perceptions visuelles et la protection contre les nuisances La MRAe recommande de développer l'étude de la topographie actuelle et future du site et de préciser les possibilités de désenclavement du futur quartier dans sa frange Ouest.</p>	<p>Au Nord, la différence altimétrique avec la rue de Rambouillet atteint 7m puis la topographie décroît progressivement jusqu'au boulevard de Bercy où elle n'est plus que de 2m. Le projet désenclave au Nord en raccordant le site à la rue de Rambouillet ; un système de pentes douces permettra d'accéder au cœur du nouveau quartier.</p>
2-2. Conditions de circulation	
<p>Un diagnostic a été réalisé afin de quantifier et de caractériser les déchets que généreraient les démolitions envisagées (page 362), seulement pour la première phase des travaux. Le dossier confirme que l'état initial devra être complété en vue des phases ultérieures de réalisation du projet. Ces démolitions concernent 43 323 m² de surface de plancher, ainsi que des emprises extérieures telles que rails et ballast.</p> <p>Le risque lié à la présence d'amiante a également été pris en compte. Les halles des messageries, en partie conservées par le projet, sont notamment concernées.</p>	<p>Pas de commentaire</p>

2-3. Occupation du site et patrimoine	
Le site ne bénéficie que d'un seul accès routier actuellement par la rue de Rambouillet. Les temps d'accès aux transports communs sont assez élevés pour un quartier parisien (15mn). L'accessibilité du site pour les piétons constitue un enjeu important. La barrière que constitue le plateau ferroviaire, le passage sous les voies ferrées et les chemins vers les transports publics doivent être mieux caractérisés.	Il faut sur le site actuel compter entre 8 et 11 minutes à pied pour arriver aux stations de métro situées entre 600 et 900m de l'unique accès routier. L'accès à la gare de Bercy se fait par le tunnel de Rambouillet peu confortable pour les piétons ou par le boulevard de Bercy après avoir remonté toute la rue du charolais.
2-4. Gestion des eaux pluviales	
L'état initial doit faire apparaître la répartition des surfaces en fonction de leur perméabilité. L'abattement minimal prescrit par le conseil de Paris en mars 2018 impose la réduction du volume d'eau de pluie rejeté dans le réseau.	Le site existant est très minéral ; seul le ballast de 1.6 ha est une surface drainante.
2-5. Risques d'inondation	
Le site d'implantation se situe en zone bleu clair hachuré du PPRI par débordement de la Seine ; les prescriptions relatives à la zone bleu clair et celles relatives au secteur stratégique s'appliquent sous condition d'altimétrie. Ces conditions doivent être vérifiées plus explicitement dans le dossier. La carte d'aléas fournie doit être la version réglementaire. Enfin, les dispositions relatives aux installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) sont trop partielles. La MRAe recommande de clarifier les dispositions du PPRI qui s'appliquent au projet.	Le niveau du sol actuel est situé au-dessus des PHEC. Le site Gare de Lyon Daumesnil est situé en « secteur stratégique pour le développement économique et social de Paris ou d'intérêt national » c'est-à-dire qu'il n'y a aucune limite de constructibilité imposée par le PPRI sur le site mais uniquement des contraintes structurelles et techniques (isolation des circuits d'alimentation, maintien de la distribution des fluides, protection des biens et personnes, affichage d'un plan 'accès, cheminement supérieur aux PHEC.
La nappe alluviale est localisée à 10 m environ de profondeur et les éventuelles remontées devraient être abordées. Les ouvrages de type piezomètre doivent être déclarés (R 214-1 du code de l'environnement {loi sur l'eau})	La nappe alluviale de la Seine est sous-jacente au site et est attendue entre 12 et 13m de profondeur (10 mètres d'épaisseur environ. Elle est potentiellement vulnérable vis-à-vis du site. Son niveau évolue en même temps que le niveau de la Seine et ne devrait pas être supérieur aux PHEC. Des boues non stabilisées se trouvent sont dues à des rétentions d'eaux par les argiles au sein des remblais
2-6. Biodiversité	
L'état initial ne précise pas la surface des espaces verts / habitant. La recommandation de l'OMS de 10m ² d'espace vert/ habitant est un enjeu sur ce site où l'effet « îlot de chaleur » est très important d'après l'étude d'impact	Le ratio espaces verts/habitants dans le 12 ^{ème} arrondissement est de 3m ² /habitants. Le site GdL-D ne dispose d'aucun espace vert, le plus proche, le parc de Bercy, étant à 1.1km et d'aucun îlot de fraîcheur.
2-7. Paysages	
Croquis et plans de coupe permettraient de mieux appréhender les perceptions visuelles en lien avec la topographie.	Présentation de différents axes de vue du site actuel
2-8. Nuisances sonores et vibratoires	

<p>La MRAe indique qu'il s'agit d'un enjeu particulièrement sensible puisque le site est proche des voies ferrées de la gare de Lyon du RER A et du métro. La frange ouest du site et de la rue de Rambouillet montre des nuisances sonores dépassant les valeurs limites réglementaires. Quant aux vibrations, elles dépassent également le seuil de précaution pour les dommages aux structures rue Jorge SEMPRUN.</p>	<p>La SNEF répond plus loin sur la question des vibrations</p>
<p>Chapitre 3 - l'analyse des impacts environnementaux</p>	
<p>3-1. La topographie, l'accessibilité et l'occupation du site</p>	
<p>Le maître d'ouvrage prévoit de recouvrir les sols non imperméabilisés avec 30 cm de terre saine. Pour la MRAe, l'efficacité de cette mesure n'est pas démontrée pour réduire le contact direct avec des remblais de mauvaise qualité.</p>	<p>L'unique voie de transfert d'hydrocarbures ou de métaux lourds est le contact direct avec les sols par ingestion de poussières ou contact cutané d'après une étude réalisée par Egis Structures qui a mené une étude quantitative des risques sanitaires. Cette étude préconisait de recouvrir a minima de 30 cm de terre végétale saine les sols non imperméabilisés.</p>
<p>Concernant l'évacuation des déblais (67 000 m³), la MRAe note que l'estimation du nombre de camions (1 600) est probablement minimale en raison du remaniement de la topographie du site. Elle indique que la quantité de déblais à évacuer pourrait atteindre 90 000m³ (soit 2 150 camions et une augmentation de 34% du trafic) Le maître d'ouvrage a estimé [...] 19 100 tonnes de déchets générés pour la seule première phase [...]. À ce titre, les conditions d'évacuation et de réemploi des matériaux doivent être précisées. L'estimation des flux de camions engendrés par les travaux [...] devra être actualisée. De plus, les nuisances engendrées par ces travaux en milieu urbain dense seront importantes. Le maître d'ouvrage prévoit de se conformer aux mesures [...] en établissant une charte de chantier.</p>	<p>Pas de réponse de la SNEF sur la sous-estimation du volume de déblais. La SNEF n'a pas non plus fourni la charte chantier</p>
<p>La MRAe relève également 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.</p>	<p>Préalablement aux travaux de démolition des halles, les équipements ferroviaires tels que caténaires, voies ferrées, ballast, ont été désinstallés. Donc aucune évacuation ne pourra se faire depuis l'intérieur du site.</p>
<p>La dalle sur laquelle reposent les halles et le mur de soutènement du plateau ferroviaire sont conservés. Des ruptures topographiques sont donc maintenues. Le dossier ne permet pas d'appréhender clairement la topographie du site et de ses abords ; des perspectives plus précises et une caractérisation fine des limites du projet sont attendues. Malgré l'enjeu important que représente le désenclavement de cette parcelle, le plateau ferroviaire sera toujours infranchissable pour les piétons. [...] Le futur quartier restera donc enclavé sur tout son linéaire Ouest (650m). Les impacts de cet enclavement sur le fonctionnement du futur quartier et les mesures qui pourraient le réduire doivent être approfondis dans le dossier</p> <p>La MRAe recommande de développer l'étude de la topographie actuelle et future du site dans son environnement proche et de préciser les possibilités offertes par le projet de désenclavement du futur quartier sur sa</p>	<p>Le projet désenclave le quartier au Nord, à l'Est et au Sud ; le site devient accessible par la rue de Rambouillet et par la rue de Charolais dont l'accès est mis à niveau. Sont joints deux plans, l'un montrant les pentes prévues sur le futur site, l'autre en coupe. Le centre du site est raccordé aux rues adjacentes (Charles BOSSUT et Jorge SEMPRUN) et le jardin Sud s'étend jusqu'au boulevard de Bercy où une nouvelle entrée est créée.</p>

frange Ouest	
<p>Une partie non négligeable du patrimoine ferroviaire va être conservée. La MRAe indique qu'une attention particulière devra être portée d'une part à la destination programmatique de ces bâtiments, d'autre part à la qualité architecturale des bâtiments neufs au regard de ce patrimoine ferroviaire.</p>	Pas de réponse de la SNEF
<p>La MRAe demande que les conditions d'évacuation et de réemploi des matériaux soient précisées.</p>	Un diagnostic déchets avant démolition a été réalisé par GINGER BURGEAP.
3-2. La gestion de l'eau et le risque d'inondation	
<p>Les données initiales concernant l'imperméabilisation des surfaces doivent être explicitées et mises en regard de la carte des surfaces projetées. Le dossier indique que le nivellement du site permet de gérer des épisodes pluvieux de type décennal. Au-delà, le flux s'écoule progressivement vers la Seine. L'étude d'impact ne précise pas par quel moyen s'effectuent ces rejets en Seine.</p> <p>L'ensemble des sous-sols (centre d'avitaillement, rez-de-chaussée semi enterré de la halle, parkings souterrains) seront inondables en cas de remontées de nappes. Suite au remaniement de la topographie, une partie du site est rendue inondable par débordement de la Seine (en deçà de la cote des PHEC). Le risque engendré doit être étudié. Il est attendu que l'étude d'impact permette de situer précisément les zones inondables au-delà d'une crue décennale.</p> <p>La MRAe recommande :</p> <ul style="list-style-type: none"> De préciser 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 inondation De justifier du respect des dispositions réglementaires du PPRI et de la loi sur l'eau 	<p>Le site actuel est imperméabilisé à plus de 70% ; les futurs espaces publics ne seront imperméabilisés qu'à 37% (les surfaces de pleine terre représenteront 44% des espaces publics). Les lots privés ne pourront s'imperméabiliser que sur 47% de leur surface.</p> <p>Concernant le rejet des surverses : le projet est conforme au Plan Paris Pluie. Les espaces publics abattent 100% de la 16mm ; quant à la décennale, la moitié des sous-bassins versants l'abattent à 100%. Les trop pleins s'écouleront en surverse pour rejoindre le réseau existant.</p> <p>Le site n'est pas concerné par une remontée de nappe et est situé dans sa grande majorité au-dessus des PHEC, excepté 700m² au Nord du site après remaniement de la topographie. Seuls les parkings souterrains, le futur centre d'avitaillement et le rez-de-chaussée semi enterré de la Halle sont susceptibles d'être inondés par un niveau de PHEC.</p> <p>Ainsi que le préconise le PPRI, aucun logement n'est construit en dessous des PHEC et tout ce qui relève des bâtiments (tel que l'isolation des circuits d'alimentation) sera vérifié lors des phases de conception bâties.</p> <p>La SNEF indique que « à ce stade des études, des sondages complémentaires sont envisagés pour déterminer la perméabilité et la pollution des sols »</p>
3-3. Le cadre de vie des futurs habitants	
<p>1- les espaces verts</p> <p>« La composition des espaces publics et des jardins mérite d'être précisée. Des mesures de gestion des espaces verts doivent également être définis [...] ». La création d'un jardin humide doit être détaillée. L'impact de la végétalisation doit être quantifié au regard des données attendues dans l'état initial.</p>	<p>Les différents jardins forment une trame verte en continuité avec le faisceau ferroviaire et créent une diversité de milieux qui pourraient accueillir plusieurs espèces animales et augmenter ainsi la biodiversité. Les espaces publics forment un seul jardin de 3 ha.</p> <p>Les espaces plantés offriront 10m² d'espaces verts par habitant et la totalité des espaces publics représentent 25m² par habitant d'espace vert.</p>
2- le paysage	La SNEF : produit un schéma d'épannelage en phase 1 et en phase 2 ; les bâtiments les plus hauts (10 ou 11 étages)

<p>Il est indiqué que l'opération préservera au maximum les percées visuelles depuis les façades existantes du quartier Charolais Rotonde. « Or la topographie projetée et la hauteur des futurs bâtiments ne sont pas caractérisées de façon suffisamment précise »</p> <p>La MRAe recommande de compléter le dossier par une description plus précise de l'épannelage projeté et des perceptions visuelles depuis le futur quartier.</p>	<p>sont de part et d'autre du jardin central et à côté du boulevard de Bercy. Les hauteurs sont plus basses à proximité des riverains de Charolais Rotonde. A ce stade des études, la SNEF indique qu'il ne s'agit que d'hypothèses et des applications des règles de gabarit enveloppe du PLU.</p>
<p>3-les nuisances sonores et vibratoires</p> <p>« D'après les modélisations, les futurs habitants et actifs risqueraient d'être soumis à des ambiances sonores particulièrement dégradées notamment au Sud. [...] les conclusions de l'étude d'impact en ce qui concerne l'exposition des populations futures à des niveaux élevés de nuisances sonores doivent être précisées. La démarche d'évitement, réduction et compensation (ERC) de cet impact doit être développée de façon plus détaillée.</p> <p>L'opportunité d'accueillir 1 400 habitants et 2500 actifs doit être interrogée à la lumière de cet enjeu. Des retours d'expérience en ce qui concerne les habitants du quartier Charolais Rotonde sont nécessaires</p> <p>La mise en place de dispositifs antivibratoires pour protéger les bâtiments doit être définie plus précisément et les impacts pour les futurs habitants doivent être caractérisés</p> <p>La MRAe recommande de préciser le cadre de vie des futurs habitants du quartier, en développant les conclusions de l'étude d'impact sur les nuisances sonores et en caractérisant la situation future pour les nuisances vibratoires. ».</p>	<p>Le projet ne génère qu'une boucle de circulation responsable de l'augmentation du niveau sonore de l'ordre d'un décibel. Les bâtiments situés le long du faisceau ferré seront soumis à des niveaux sonores de 55 à 70 dB, le jardin central à 50-60 dB et le jardin Sud à 60-70 dB. Un mur antibruit sera installé le long du jardin Sud. Au Nord, le long de la rue de Rambouillet, le niveau sonore sera identique à celui d'aujourd'hui c.a.d. 65 à 70 dB. Les bureaux à l'Ouest seront exposés à un niveau de 60 à 70 dB tandis que les bâtiments rue Jorge Semprun sont soumis à des niveaux entre 60 et 65 dB. Les niveaux d'isolation requis pour garantir le confort d'habiter repose sur les niveaux HQE des bâtiments d'habitation prévus par le projet.</p> <p>Les risques vibratiles actuels et futurs sont identiques ; les bâtiments concernés par une isolation vibratoire sont essentiellement ceux en bordure du faisceau ferroviaire ; pour les bâtiments justes au seuil une étude détaillée devra être réalisée.</p>
<p>Chapitre 4 - Justification du projet</p>	
<p>L'étude d'impact relève que le secteur Gare de Lyon Daumesnil est un "site à densifier autour d'une gare" et précise que les documents d'urbanisme locaux doivent permettre une augmentation minimale de 15% de la densité humaine. « La MRAe rappelle que la ville de Paris n'est pas soumise à ce seuil fixé par le SDRIF.</p>	<p>La programmation prévoit 650 logements et 1 400 habitants. Ce projet contribue à l'objectif de 25% de logements sociaux à l'horizon 2030.</p> <p>Le projet développe 112 000m² de surfaces de planchers auxquels s'ajoutent les 15 100m² des halles et du nouveau centre d'avitaillement soit une densité brute de 1,24</p>
<p>La densification doit donc faire l'objet d'une analyse plus détaillée qui prenne également en compte les projets en cours à proximité ».</p>	<p>Pas de commentaire de la SNEF</p>

La réponse de la SNEF compte 72 pages ; pour autant, toutes les réponses ne sont pas convaincantes. Elles paraissent même pour certaines contradictoires avec d'autres données. Elles seront reprises lors des commentaires sur les observations.

4.3. AVIS DU CONSEIL DE PARIS EN DATE DU 2 OCTOBRE 2018

Ce document est la pièce 2.5 du dossier d'enquête (annexe 15)

Le Conseil de Paris, siégeant en Conseil Municipal donne un **avis favorable** en « *relevant que les points suivants mériteraient d'être détaillés :*

- *la gestion de la phase chantier et les mesures prises pour éviter, réduire ou compenser toute forme de nuisances,*
- *les mesures prises pour valoriser les gravats et inscrire davantage le projet dans une économie circulaire,*
- *l'évacuation des déblais et déchets de chantier par voie ferrée,*

et que la Ville de Paris restera vigilante sur les points suivants :

- *l'implantation du mur anti-bruit le long du faisceau ferroviaire au regard de son efficacité sur les nuisances sonores constatées,*
- *le fonctionnement du nouveau centre d'avitaillement et notamment les entrées/sorties et les flux générés sur la rue de Rambouillet,*
- *l'anticipation de la relocalisation de l'accueil cars groupes qui permettrait potentiellement de définir un nouvel itinéraire aux cars afin d'éviter le nouveau quartier aménagé. »*

4.4. MÉMOIRE DE RÉPONSES DE LA SNEF A L'AVIS DU CONSEIL DE PARIS

Ce document est la pièce 2.7 du dossier d'enquête (Il figure en annexe 16 au présent rapport).

La SNEF répond comme suit :

Charte chantier faibles nuisances

Espaces Ferroviaires a établi une charte chantier faibles nuisances signée par les entreprises de travaux et annexée à leurs marchés, donc contractuelle. Ce document définit, au-delà des exigences réglementaires, les cibles à atteindre, les moyens de contrôle et les pénalités qui seront appliquées durant toute la phase travaux, notamment :

- *Désignation d'un responsable chantier à faible nuisance pour assurer la formation et la sensibilisation du personnel aux exigences du chantier,*
- *Limitation des nuisances sonores en utilisant des engins et matériels insonorisés, homologués et conformes à la réglementation en vigueur avec procès-verbaux de contrôle des émissions sonores et en appliquant un plan d'utilisation des engins bruyants indiquant les emplacements de ces engins afin d'éviter les réverbérations et en réduisant les durées d'utilisation,*
- *Circulation à sens unique pour éviter le retentissement des avertisseurs de recul,*
- *Mise en place d'un système de mesure des nuisances sonores par rapport à l'état zéro en continu,*
- *Préservation de la qualité de l'air. L'élimination des déchets par brûlage est interdite sur le chantier à risque de pénalités,*
- *Pour limiter les sources de poussières :*
 - *- Nettoyage journalier des voiries et du chantier,*
 - *- Aspersion des sols poussiéreux,*
 - *- Vitesse limitée à 10 km/h à l'intérieur du chantier,*
- *Contre la pollution de l'air les entreprises devront prendre des dispositions d'entretien du matériel, de renouvellement du parc, de contrôle des homologations et des dates de contrôle technique et de maintenance.*
- *Pour la réduction des nuisances visuelles et la propreté on luttera contre la dégradation des abords, de la voirie, du mobilier urbain, des arbres et au mauvais entretien des clôtures, à la dispersion de déchets à l'intérieur et à l'extérieur du chantier,*

- Les palissades devront être entretenues tout au long du chantier,
- Un nettoyage journalier des abords et de l'accès au chantier est imposé aux entreprises de travaux,
- Le chantier sera équipé d'aires de lavage pour véhicules et engins de chantier, bétonnées et équipées d'un bassin de rétention,
- Les eaux de ruissellement des aires de chantier devront passer dans ce bassin de rétention avant leur rejet au réseau d'eaux pluviales,
- Les laitances et les eaux de lavage des bennes de « béton prêt à l'emploi » seront obligatoirement recueillies dans une fosse spéciale non raccordée au réseau d'assainissement,
- Les huiles de vidange seront recueillies dans des containers et évacuées vers un centre de récupération.

Pour la gestion des déchets

- Les entreprises de travaux devront veiller, en premier lieu, à limiter la production des déchets à la source,
- Un diagnostic déchets devra être réalisé afin d'évaluer les quantités et les types de déchets engendrés en vue de prévoir les filières de valorisation adaptées. Le tri des déchets est envisagé d'abord in situ, puis hors du chantier où des solutions d'élimination de proximité sont recherchées, soit par des plateformes intermédiaires de regroupement et de stockage des déchets, soit par des filières de traitement et de valorisation des déchets.

Concernant la circulation et le stationnement

- Pour limiter les nuisances de la circulation des camions ou engins de chantier et l'augmentation ponctuelle du trafic, un plan de gestion logistique sera mis en œuvre comprenant :
 - o Les itinéraires poids lourds et engins de chantier,
 - o L'organisation de la circulation sur la voie publique,
 - o La méthode d'identification des engins du chantier.
- Seront garanties le respect des réglementations locales en ce qui concerne les horaires et la circulation des véhicules, la Gestion des livraisons et des enlèvements (horaires, accès) et l'Information des riverains,
- Le stationnement des véhicules du personnel s'effectuera sur les aires prévues à cet effet dans l'enceinte du chantier, afin de ne produire aucune gêne ou nuisance sur les voies publiques alentours.

Économie circulaire

Mesures prises pour valoriser les gravats et inscrire davantage le projet dans une économie circulaire :

- Les équipements ferroviaires in situ (voies ferrées, ballast, caténares, wagons, etc.) ont été déplacés par la SNCF, qui réutilise les matériaux pouvant l'être dans d'autres sites ferroviaires,
- Concernant la démolition des bâtiments dans l'emprise du site, un diagnostic déchets avant démolition a été réalisé pour les bâtiments démolis lors de la phase 1. Comme indiqué dans la partie « 4.1.4.1 Démolitions et désamiantages » du chapitre 4 de l'étude d'impact, les déchets issus de ces démolitions en phase 1 ont été estimés pour 89% inertes, 6% non dangereux et 4.7% dangereux. Environ 16 000 tonnes de béton seront générées par ces démolitions. Une partie de ces bétons concassés sera réutilisée sur place pour réaliser les sous-couches de voirie nécessaires au projet. La valorisation des autres déchets sera déterminée dans les phases ultérieures des études de la maîtrise d'œuvre du projet.

Évacuation des déblais et déchets de chantier par voie ferrée

La possibilité d'évacuation par le rail des matériaux de démolition et des déblais issus des terrassements a été examinée mais s'est heurtée à de nombreuses impossibilités techniques.

Pour pouvoir le rendre à l'urbanisation, le site du Charolais a été déconnecté du réseau ferroviaire, dont il ne fait plus partie. Avant les travaux de démolition des halles, les équipements ferroviaires du site seront désinstallés et le site ne sera plus embranché sur le faisceau ferroviaire, aucune évacuation par voie ferrée ne pourra se faire depuis l'intérieur du site.

Une évacuation par le rail nécessiterait donc de procéder depuis l'extérieur du site, via le réseau ferré toujours en activité en limite du site. Or les altimétries des voies longeant le site ou leur nature (Lignes à Grande Vitesse) sont pour la plupart

incompatibles avec des activités de chargement/déchargement de matériaux. Seule une partie d'une voie technique longeant le site dans sa partie centrale pourrait éventuellement être utilisée, mais elle est actuellement occupée par la rame caténaire et d'autres engins liés à l'exploitation de la gare et des voies, qui ne peuvent être déportés ailleurs.

Enfin, même si une voie technique était disponible, toutes les voies techniques se rebranchent ensuite sur le faisceau principal LGV Sud Est au niveau pont-rail du boulevard de Bercy, qui est aujourd'hui saturé sans sillon de circulation disponible pour des convois de matériaux.

Mur antibruit

Il est convenu d'implanter une protection phonique au droit du faisceau ferré sur un linéaire d'environ 140 mètres afin de réduire les nuisances sonores pour la cour de l'école et le jardin sud. Un écran de 2 mètres de hauteur permet de gagner 3 dB(A) au niveau de la cour de l'école et 3.5 dB(A) au niveau des espaces publics. L'étude de faisabilité d'implantation de cette protection phonique est en cours dans le cadre des études au stade Projet de la phase 1 des études de maîtrise d'œuvre.

Fonctionnement du nouveau centre d'avitaillement

Les entrées/sorties et les flux générés sur la rue de Rambouillet ont été analysés dans l'étude de trafic annexée à l'étude d'impact. Il en ressort que la relocalisation du centre d'avitaillement n'entraîne pas de flux supplémentaires mais une modification des flux autour du site.

En heure de pointe classique, le transfert est de l'ordre d'une quinzaine de véhicules ce qui est négligeable à l'échelle de la fréquentation générale de ces rues, mais une attention particulière est à porter au carrefour Rambouillet-Daumesnil car, même en y ajoutant un trafic faible lié au projet, sa saturation actuelle ne permet pas d'accueillir un trafic supplémentaire.

Les solutions à mettre en place sont les suivantes :

- *Augmentation de la durée du cycle de feu de signalisation,*
- *Contrôle poussé du stationnement sur l'avenue Daumesnil, aux abords du carrefour,*
- *Revoir intégralement le plan de feu pour rééquilibrer la saturation entre Rambouillet et Daumesnil,*
- *Créer une voie supplémentaire sur la rue de Rambouillet en réaménageant l'ensemble de la rue.*

Accueil des cars groupes

L'objectif est d'anticiper la relocalisation de l'accueil cars groupes qui permettrait potentiellement de définir un nouvel itinéraire aux cars afin d'éviter le nouveau quartier. Pour la SNEF, le sujet n'est pas lié au projet urbain Gare de Lyon Daumesnil car dépendant de la SNCF.

Dans le cadre du projet urbain, l'accès est reconstitué en transitant à travers le futur quartier dans l'attente de l'élargissement de la rue de Rambouillet prévu au PLU. La relocalisation de l'Accueil des cars Groupes ne sera rendue nécessaire et financée que dans la perspective de la mise en œuvre du projet des nouvelles voies ferrées 25 et 27 en Gare de Lyon (créées sur l'emprise de l'Accueil Groupes actuel).

5. OBSERVATIONS DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIÉES

Il s'agit des avis des services instructeurs obligatoires recueillis par le Maire de Paris sur le permis de construire. Ces avis et observations figurent dans le dossier d'enquête de 3.1 à 3.10.

5.1. AGENCE REGIONALE DE SANTE

Pièce 3.10 du dossier d'enquête.

La Délégation Départementale de Paris de l'Agence Régionale de Santé Ile-de-France émet un avis favorable avec recommandations

L'ARS dans son avis du 19 septembre 2018 envoyé par courrier le 15 janvier 2019 mentionne les différentes études qui lui ont été remises :

- Un diagnostic sol réalisé par Egis Structures du 18 mai 2017
- Une évaluation quantitative des risques sanitaires relative au projet par Egis structures actualisé le 20 octobre 2017

- Une étude d'impact environnemental de l'agence Franck Boutté

Les analyses montrent des traces d'hydrocarbures C₁₀ C₄₀ et d'hydrocarbures aromatiques polycycliques qui dépassent les seuils du critère d'acceptation en installation de stockage des déchets industriels (ISDI). Ces sols néanmoins devraient être sous les fondations.

Les analyses ont également montré la présence de métaux lourds peu mobilisables : du mercure et du plomb et de l'arsenic au droit des futures crèche et école.

L'avis est favorable nonobstant huit remarques à intégrer dans l'arrêté d'autorisation délivré avec le permis d'aménager

- Paragraphe 5 du rapport « évaluation quantitative des risques sanitaires » (EQRS)
- La modélisation des nuisances sonores et l'adaptation de l'aménagement intérieur des locaux
- L'évacuation des terres souillées vers des filières adaptées
- La pose d'un géotextile entre les terres restées en place et les terres de recouvrement
- L'interdiction de jardins potagers
- Un choix de végétaux limitant les risques allergènes
- L'application des règles d'hygiène et de sécurité s'appliquant au chantier 'terres polluées'
- La conservation de la mémoire du site.

Par ailleurs, l'ARS relève que, avec l'importance des surfaces à construire, il faudrait mener une étude sur l'offre de soins déjà existante dans le quartier et une évaluation des futurs besoins.

5.2. MAIRIE DU XIIEME ARRONDISSEMENT

Pièce 3.3 du dossier d'enquête

L'avis du 29 novembre 2018 de la Maire du 12ème arrondissement est favorable sous réserve « de la poursuite de la concertation et du dialogue avec les riverains et les futurs usagers ». Il est à noter qu'un avis plus complet a été remis dans le registre.

5.3 PREFECTURE DE POLICE - SERVICE SECURITE INCENDIE

Pièce 3.4 du dossier d'enquête

La Direction des Transports et de la Protection du Public - Sous-Direction Sécurité du Public émet le 7 décembre 2018 un avis favorable avec recommandations et sous réserve de l'application des mesures prescrites.

Cet avis fait suite à un premier avis défavorable en septembre 2018 et un « nouveau projet qui prend en compte les observations formulées ».

5.4. PREFECTURE DE POLICE - SERVICE DES INSTALLATIONS CLASSEES (ICPE)

Pièce 3.5 du dossier d'enquête

La Direction des Transports et de la Protection du Public - Bureau de l'Environnement et des Installations classées émet le 29 novembre 2018 un **avis favorable** à la réalisation du projet.

5.5. DIRECTION DES ESPACES VERTS DE LA MAIRIE DE PARIS

Pièce 3.6 du dossier d'enquête

L'avis de la Direction des espaces verts de la Ville de Paris du 13 septembre 2018 est **favorable** pour ce projet « élaboré en collaboration entre la SNEF et les services de la Mairie de Paris »

5.6. DIRECTION DE LA VOIRIE ET DES DEPLACEMENTS DE LA MAIRIE DE PARIS

Pièce 3.8 du dossier d'enquête

Le 14 janvier 2019 le chef de la section gestion du domaine émet un certain nombre de prescriptions et observations à respecter et ne restreint pas le projet, ce qui équivaut à un avis favorable avec recommandations.

5.7. DIRECTION REGIONALE DES AFFAIRES CULTURELLES IDF (DRAC)

Pièce 3.1 du dossier d'enquête

Avis de l'Architecte des Bâtiments de France

Le 6 aout 2018 l'architecte des bâtiments de France « **donne son accord** »

Pièce 3.2 du dossier d'enquête

Avis de la Direction Régionale des Affaires Culturelles – Archéologie préventive.

Le conservateur régional de l'archéologie dans son avis du 14 juin 2018 indique que « **ce projet ne donnera pas lieu à des prescriptions d'archéologie préventive** »

5.8. R.A.T.P.

Pièce 3.9 du dossier d'enquête

Le 11 juillet 2018 la RATP émet un **avis favorable sous réserve** « de l'acceptation par le pétitionnaire d'un certain nombre de prescriptions décrites dans le document ».

5.9. DIRECTION DE LA PROPRETE ET DE L'EAU - ASSAINISSEMENT MAIRIE DE PARIS

Pièce 3.7 du dossier d'enquête

L'avis de la Direction de la Propreté et de l'Eau de la mairie de Paris - Section de l'assainissement de Paris le 25 septembre 2018 est **favorable** avec rappel du Règlement d'Assainissement de Paris et du régime des autorisations, projets et des dispositifs à prévoir.

6. PRÉSENTATION ET ANALYSE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC RELATIVES À L'ENQUÊTE PUBLIQUE

6.1. PREAMBULE

La commission d'enquête a décidé de regrouper les observations à travers 5 thèmes principaux, à savoir :

1 L'enquête publique

1,1 Contenu du Dossier d'Enquête Publique, conformité avec le Code de l'Environnement

1,2 Conformité des procédures passées, actuelles et futures

1,3 Concertation et information en 2016,2017 et 2018

1,4 Déroulement de l'enquête

2 Le programme Les protocoles et conventions SNEF/Mairie de Paris

2,1 Protocole foncier, convention de projet urbain partenarial, convention de transfert des voies et espaces verts

2,2 Les choix de la SNEF, Le bilan foncier. L'intérêt public

3 Insertion dans la ville

3,1 Aménagement urbain, transports, commerces

3,2 Urbanisme. Respect des règlements, du PLU, des plans et programmes

3,3 Projet d'ensemble circulation et voirie

3,4 Politique du logement

3,5 Le logement social

3,6 Conduite concertation et information chantier

3,7 Comité de riverains et rôle de l'organisme de dialogue

4 Insertion dans l'environnement, nuisances

4.1 État de l'environnement existant (sol, voisinage habité, locaux en activité)

4.2 Incidences du projet sur l'environnement actuel

4.3 Incidences du projet sur l'environnement futur, circulations douces

4.4 Incidences du chantier

4.5 Mesures de protection recommandées

4.6 Avis des autorités consultées, avis de la MRAE et du Conseil de Paris. Réponse de la SNEF aux avis de la MRAE et du Conseil de Paris

5 Critiques et Contre-propositions - Etudes de variantes

5,1 Ensoleillement et impact visuel pour certains voisins (étages bas)

5,2 Aspect esthétique et choix de volumétrie et hauteur des bâtiments

5,3 Position et aménagements au voisinage de l'école, de la crèche et des commerces pour les voiries futures et existantes et à l'entrée du chantier

5,4 Phasage du projet (planning plus long, plus court)

5,5 Gêne apportée à la circulation, problèmes de voirie

5,6 Déroulement du chantier, suivi et contrôle du respect des prescriptions et engagements

5,7 Protection de l'environnement

5,8 Absorption et stockage de l'eau de pluie par la végétalisation en toiture et des stockages sous espaces

5,9 Demandes de limitation du bruit

Certains de ces thèmes n'ont pas été soulevés par le public, mais ils feront néanmoins l'objet d'une analyse et d'un commentaire de la commission d'enquête dans son rapport.

Les observations ont ensuite été hiérarchisées au regard de leur pertinence par rapport au projet et à l'objet de l'enquête publique.

Un tableau de synthèse des observations avec une répartition par thème (onglet 1) et par sous-thèmes (onglets 2 à 6) est annexé au présent rapport (annexe 18).

6.2. OBSERVATIONS RELATIVES AU DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE ET AU DOSSIER D'ENQUÊTE - THÈME 1

Concernant l'accès aux pièces du dossier et sa lecture, quelques mises en cause ont été faites de l'enquête publique elle-même, sa procédure et son déroulement de la part d'opposants au projet.

Aucun ne met en doute la qualité, l'utilité, l'efficacité et l'impartialité de l'enquête publique.

Il y a eu 21 de ces observations relatives au thème n° 1 : 8 dans le registre papier et 13 dans l'électronique. Ce sont surtout les rappels faits sur le contenu des réunions de concertation qui entrent dans le thème 1. Certains voudraient aussi que soit renforcé le contrôle de la Mairie de Paris. D'autres formulent des recommandations à la commission d'enquête à intégrer dans son futur rapport.

Cette enquête publique semble avoir fortement motivé les riverains proches du futur aménagement, qui se trouvent particulièrement impactés : 45 rue Jorge SEMPRUN, 86 avenue Daumesnil, rue du Charolais....

On peut constater que le registre électronique pousse les intervenants à émettre plusieurs avis à différents moments, voire à se répéter.

Il convient de signaler deux visiteurs qui se sont plaints d'avoir eu des difficultés pour accéder à tel ou tel document : Monsieur Jean DOUCET (observation n°9) et Madame MONNIOT (observation n°11). Dans les deux cas, le document a pu être trouvé par le visiteur dans le dossier papier. Le bon accès au dossier d'enquête n'a donc pas lieu d'être remis en cause.

Des remarques ont également été faites sur la difficulté de lecture des plans via le dossier d'enquête électronique. Ceci a motivé certaines personnes pour venir en mairie consulter le dossier papier afin de pouvoir déplier les plans, et de mieux les lire. La commission constate que la consultation des plans par voie électronique n'est pas aisée pour le public non habitué à de telles recherches et qui apprécie de retrouver les plans papier à déplier sur la table.

Face aux critiques multipliées sur la situation des riverains et la répétition des interventions, il y a lieu de rappeler que ce sont les idées exprimées qui seront analysées par la commission d'enquête qui donnera un avis indépendant.

Il n'y a pas eu dans les observations déposées de véritable mise en cause de la forme du dossier d'enquête, en particulier celui mis à disposition des visiteurs en mairie, cependant plusieurs indiquent que le dossier est trop complexe, très technique, voire incompréhensible, qu'il contient trop d'informations dont la logique d'organisation est difficilement accessible, et qu'il manque de grandes lignes claires.

Le résumé non technique de l'étude d'impact est signalé par le public comme le document le plus compréhensible, fournissant l'essentiel des informations de présentation attendues par le public. Cependant, le dossier est critiqué en raison de l'abondance d'images qualifiées de « fallacieuses » présentant une vision trop idéalisée, une quantité d'arbres en fleurs et d'activités ludiques, image de rêve éloignée de la probable réalité future à laquelle beaucoup s'attendent et qui sera, selon eux, moins attrayante.

Lors de permanences, il a été nécessaire à plusieurs reprises de rappeler ce qu'est l'enquête publique par rapport à la procédure de concertation.

Il est aussi affirmé, de façon surtout verbale, par quelques-uns que la publicité sur l'enquête a été insuffisante. La commission d'enquête ne partage pas cet avis et a détaillé au chapitre 3 l'ensemble des mesures de publicité et d'information mises en œuvre envers le public et qui sont allées au-delà des obligations réglementaires.

Un riverain (obs.29/30) s'étonne que le dossier ne comporte aucun chapitre sur les engagements des différents acteurs du projet et des auteurs des documents à déclarer leurs intérêts éventuellement réciproques et leur engagement contre toute pratique et pour éviter toute situation contractuelle irrégulière du fait de conflits d'intérêt. La commission considère le dossier d'enquête comme conforme aux principes réglementaires.

La nature juridique des intervenants : Mairie de Paris, SNEF et ses prestataires, architectes et bureaux d'étude, est bien précisée et les liens protocolaires ou contractuels entre eux sont clairement posés dans les documents du dossier, lorsque ces liens ont besoin d'être exposés et ne sont pas détaillés lorsqu'ils n'ont pas à l'être. Les commissaires enquêteurs n'étant

pas des experts en droit, ils s'appuient sur le contrôle de légalité des arrêtés, protocoles et autres textes régissant les relations entre les acteurs de l'aménagement.

Il n'y a pas eu de la part du public de mise en cause de la « délégation des pouvoirs » de la Mairie de Paris envers la SNEF qui est effectuée sous la forme de divers accords, conventions et protocoles concernant les opérations de construction sur des emprises ferroviaires depuis plusieurs années. Il n'y a pas eu de mise en doute d'une recherche de l'intérêt public, même lorsque l'aménagement est critiqué.

Les observations mettant en cause la politique d'aménagement générale de la Ville de Paris sortent du cadre de la mission de la commission d'enquête et ne sont pas analysées.

Des contributions se préoccupent du peu de précisions concernant les données économiques du projet et souhaiteraient que soit évaluée la dépense laissée à la charge des finances publiques dans l'aménagement futur.

Plusieurs personnes se déclarent satisfaites d'être consultées sur ce projet mais sont déçues par l'aménagement proposé après avoir suivi la période de concertation, dont ils constatent que peu, voire aucune, disent-ils, de leurs demandes et des promesses faites n'est suivie d'effet.

La commission d'enquête analyse comme suit :

La publicité pour l'enquête a été suffisante.

Il n'y a pas eu de véritable mise en cause de la procédure d'enquête et de son déroulement. En revanche, un certain nombre de personnes émettent des doutes quant à l'intérêt de l'enquête publique, à l'attention et aux suites qui seront accordées à leurs contributions, tout en espérant la prise en compte de leurs observations et de leurs propositions. Pour un certain nombre d'entre eux, l'enquête publique apparaît comme le dernier recours pour être entendus.

Il est avéré que la concertation n'a pas eu les résultats souhaités pour le public. Les riverains expriment une forte déception et une insatisfaction manifeste quant au processus de concertation, allant parfois jusqu'à remettre en cause son utilité, voire sa sincérité. Les demandes des riverains n'auraient pas toutes été entendues.

Par ailleurs, plusieurs engagements de la Ville de Paris et de la SNEF n'auraient pas été tenus, au vu des observations reçues. Les riverains plus particulièrement espèrent que l'enquête publique ne sera pas qu'une « formalité ».

A plusieurs reprises oralement, des personnes ont estimé que le processus d'enquête publique pouvait être biaisé, car seuls les riverains propriétaires et copropriétaires étaient susceptibles de se mobiliser car leur statut les rendait davantage sensibles aux impacts éventuels du projet.

Un copropriétaire membre du Conseil de quartier regrette que celui-ci ne se soit pas saisi de cet important projet d'urbanisation. La commission d'enquête n'a pas trouvé trace de l'intervention du Conseil de quartier dans les phases de concertation préalable.

6.3. OBSERVATIONS RELATIVES AU PROGRAMME DE L'OPÉRATION - THÈME 2

Ce thème n°2 est explicitement abordé dans 22 observations, 5 dans le registre papier et 17 dans le registre électronique.

Le sous-thème 2.1 concernant les protocoles entre la Mairie de Paris et la SNEF (partenariat, intentions communes dans le projet d'aménagement) ne sont pas évoqués par les différents contributeurs à l'enquête publique. Personne ne remet en cause le transfert foncier et les droits afférents que représente l'aménagement.

L'analyse du sous-thème 2.2 montre un grand scepticisme sur les apports bénéfiques du projet. Certains sont incrédules quant à la viabilité des apports de services et commerces divers dans le programme, craignant une répétition de l'échec de l'implantation de commerces et de services dans l'opération Charolais-Rotonde.

La majorité des critiques porte sur le nombre de logements sociaux et sur la quantité importante de bureaux prévus dans un contexte locatif local et parisien considéré comme déjà saturé.

Le public considère que :

- Les équipements et services doivent être variés, attractifs et bénéficier aux riverains actuels mais aussi avoir un rayonnement élargi.

- La surface dédiée aux espaces verts demeure insuffisante (obs. 2, 34, 5, 6, 12,15, 16 du registre papier, obs. 29, 30, 31, 68, 83 du registre numérique),

- L'animation de la rue du Charolais et des bâtiments SNCF conservés ainsi que loisirs, promenades et espaces de convivialité (obs. 14, 16, 32 et 81...) sont jugés indispensables.

- Il y a lieu de craindre des difficultés d'occupation des surfaces commerciales, un turn-over prononcé et des vacances commerciales.

Quelques avis positifs expriment une satisfaction concernant l'implantation d'une nouvelle crèche, l'école, les activités ludiques ou sportives et l'éventuel centre de santé. Ils prennent acte des efforts faits par le pétitionnaire pour prendre en compte les demandes des habitants.

Les uns comme les autres demandent plus de commerces de proximité (boulangeries, boucheries...) et des activités musicales ou culturelles. Concernant l'identité ferroviaire du site, des observations expriment la nécessité de porter une attention forte à son histoire et aux traces de son patrimoine et espèrent que le patrimoine ferroviaire sera mieux protégé et voire même réhabilité.

Peu d'intérêt ne s'est manifesté sur le sujet des bureaux si ce n'est, dans quelques observations, un peu de scepticisme sur le succès futur de cette opération. Une remarque stigmatise les bureaux comme producteurs de chaleur.

En lieu et place de bureaux, des observations prescrivent de favoriser plutôt l'implantation « de petites entreprises de proximité créatrices d'emplois », « des équipements non marchands », tels des espaces culturels. La pérennisation de l'activité du Ground control est suggérée dans un certain nombre d'observations, avec parfois des craintes que ces équipements apportent des nuisances (bruits nocturnes).

Les aspects logements et logements sociaux (15 observations) et commerces de proximité (6 observations) attirent plus de commentaires. Des intervenants demandent la création de logements sous la forme de bâtiments traditionnels bas au lieu des immeubles R+11 projetés qui vont augmenter la densité du quartier.

Les opposants ne croient pas à un effet bénéfique de l'aménagement ni pour le quartier, ni pour le 12^{eme} arrondissement et réfutent donc l'intérêt du projet sur un plan économique ou social.

La commission d'enquête analyse comme suit :

Il est difficile de cerner l'indépendance de l'aménagement par rapport au fonctionnement des services gravitants autour de la Gare de Lyon. Cette question n'est pas assez analysée dans le dossier d'enquête, notamment les relations entre la SNCF et ses filiales SNEF et SNCF Immobilier.

Il est difficile aussi d'y trouver des synergies, alors que ce serait souhaitable pour l'assimilation du projet par la population et pour l'objectif de mixité recherché, ou même la mise en exergue d'une simple cohabitation.

La densité d'habitants est un souci, la ville de Paris étant déjà une des plus denses d'Europe. La densité moyenne est de 210 hab /ha. La programmation de la SNEF prévoit 650 logements et 1 400 habitants. La SNEF indique que le projet développe 112 000m² de surfaces de planchers (SDP) auxquels s'ajoutent les 15 100m² des halles et du nouveau centre d'avitaillement. Elle en conclut une densité brute de 1.24

L'unité de mesure de la densité n'est pas précisée par la SNEF. S'agit-il d'habitants par km², par hectares ou par m² ? M² de terrain ou m² de SDP ? Usuellement (par exemple, l'APUR) la densité est exprimée en nombre d'habitants à l'hectare.

Malgré les affirmations de la SNEF, la commission note que le projet gare de Lyon-Daumesnil concerne une superficie de 6 ha et que 1400 habitants sont prévus ce qui fait une densité de 233 habitants/ha. Ce projet va donc aboutir à une densité particulièrement élevée dans un arrondissement qui est déjà un des plus peuplé de Paris.

De même, la prise en compte de la demande de bureaux et de logements et leurs évolutions futures est une question logique que se pose le public. Elle montre une certaine préoccupation : même s'il n'est pas concerné par le financement de l'opération, il l'est par le succès de cet aménagement, ne serait-ce que pour l'aspect général du site et du quartier.

6.4. OBSERVATIONS RELATIVES A L'INSERTION DU PROJET DANS LA VILLE - THÈME 3

69 observations relatives au thème n° 3, 11 ont été déposées dans le registre papier et 58 dans le registre électronique. Ce thème a fortement mobilisé les copropriétaires – à la fois les conseils syndicaux et les copropriétaires- qui ont été des contributeurs principaux. Lors de la permanence du 16 mars, des copropriétaires de la résidence Lumières du 12^{ème} sont venus en nombre (environ 20 personnes) avec leur présidente de conseil syndical et l'échange a duré près de deux heures avec la commissaire enquêteuse.

Une forte attention à l'intégration urbaine, sociale, économique du projet :

L'intégration urbaine, sociale et économique de l'opération Gare de Lyon- Daumesnil a donc été un des sujets extrêmement sensibles, au long de l'enquête publique comme en témoigne l'ensemble des observations tant écrites qu'orales. Ce thème a enregistré un taux élevé d'interrogations, d'incompréhensions, d'insatisfactions, d'inquiétudes, de colère parfois, et globalement de rejet de la part des riverains copropriétaires et propriétaires récemment installés (à partir de 2016) dans le quartier Charolais-Rotonde, aux franges de la future urbanisation.

L'opposition au projet de la majorité des contributeurs à l'enquête publique notamment la Phase 1 du projet présenté par la SNEF est manifeste. Ceux-ci sont d'ores et déjà sensibilisés aux effets des opérations de déconstruction-démolition qui s'opèrent en amont du futur aménagement, dont ils soulignent fréquemment les diverses nuisances. Aussi se montrent-ils particulièrement vigilants quant aux suites du projet d'urbanisation et plus spécifiquement, quant à l'ensemble des impacts et des nuisances toutes confondues qu'il risquerait d'engendrer. Une remarque (7) émanant d'une copropriétaire de la rue du Charolais illustre ce qui majoritairement exprimé par les riverains : « nous sommes les principaux impactés par les conséquences de ce projet et peu écoutés ». En dépit de la participation d'un certain nombre d'entre eux aux réunions de concertation, ils estiment ne pas avoir été entendus.

En revanche, il a été enregistré une seule observation émanant d'un habitant locataire (ICF Habitat) qui « souhaite que soit préservée la mixité et évitée la concentration de logements sociaux ».

Si le contenu programmatique du projet est fréquemment questionné par le public, voir remis en cause, plus particulièrement sur l'aspect de la programmation dominante de logements sociaux, et leur implantation, le bien-fondé de ce projet d'urbanisation de 6 ha, sur une des plus importantes friches ferroviaires de la capitale ne soulève pas d'objection. Il est accepté que ce terrain constitue une opportunité foncière pour la Ville de Paris pour des constructions notamment de logements. La réalisation du projet par un aménageur privé, la SNEF, ne fait pas l'objet de critiques de la part du public.

Le nombre de logements à construire au nombre estimé entre 600 et 650 logements avec une prédominance de logements sociaux à 60% soulève nombre de questions et d'objections sous différents angles. De même, les hauteurs des constructions annoncées bien qu'à titre indicatif dans le projet cristallisent les critiques et le rejet. Hauteurs et densité sont assimilées, ce que traduisent les observations n°12, 18, 19, 22, 34, 35 et 88 qui critiquent la hauteur importante qui aggraverait la densité d'habitation dans une zone urbaine déjà dense.

La question de la procédure d'urbanisme, le Permis d'aménager :

Les ambiguïtés et les incompréhensions qui s'expriment à travers les observations du public sont sans doute dues à la procédure d'urbanisme, le Permis d'aménager (PA) dont le public apparaît peu familier, la désignant à quelques reprises par le terme de ZAC. L'objet même de l'enquête publique de la Phase 1 portant sur la création d'un lotissement par division

foncière en plusieurs lots dans le cadre d'un projet urbain partenarial (PUP) entre la ville de Paris et la SNEF n'est pas aisément compréhensible pour le public.

La division en îlots privatifs à bâtir cédés progressivement à des constructeurs est un motif d'inquiétude, la SNEF se cantonnant au rôle d'aménageur pour la réalisation des travaux d'aménagement des terrassements, des réseaux, des voiries, de la réalisation du jardin principal, laissant la réalisation des îlots privatifs à d'autres intervenants une fois la cession foncière des lots réalisée (lots A, B, C, D). Ainsi, la majorité des participants à l'enquête publique ne comprend pas pourquoi le programme de construction de logements ne comporte pas davantage de précisions quant à l'implantation, l'orientation, les hauteurs définitives des bâtiments à construire, le cahier des charges des prescriptions architecturales et urbaines n'étant pas inclus dans le dossier d'enquête publique. Le règlement de lotissement (pièce PA10) a particulièrement focalisé ces inquiétudes dans les remarques orales lors des permanences.

Certains participants à l'enquête en appellent au contrôle de la mairie de Paris sur le devenir des îlots destinés à être cédés à d'autres opérateurs privés afin de mieux encadrer la réalisation du projet. De fortes craintes s'expriment sur l'implantation et la constructibilité indicative présentée sur le plan masse figurant dans l'étude d'impact.

Plusieurs participants observent que le projet est permis grâce à la révision du PLU intervenue en 2016.

Par ailleurs, des remarques signalent le risque potentiel de distorsion entre le projet présenté et sa réalisation. Des interrogations sont formulées sur le calendrier du déroulement des étapes succédant au PA : quand interviendront les demandes de permis de construire ?

Une prise en considération du quartier existant insuffisante par l'enquête d'impact environnemental :

Pour les participants, l'enquête d'impact environnemental cible principalement le site du projet urbain et ne porte pas de façon plus globale sur l'ensemble urbain bâti et habité dans lequel s'intégrera la future urbanisation : l'environnement urbain, social, culturel et économique du futur quartier, et les zones d'habitat à proximité immédiate. La mesure de l'impact sur le cadre de vie des habitants n'apparaît pas prise en compte. Ce qui suscite des interrogations sur son intérêt.

Les habitants des copropriétés du quartier Charolais Rotonde estiment unanimement que l'aménagement de leur quartier en tant qu'éco-quartier qui plus est, constituait la phase initiale du projet Gare de Lyon- Daumesnil. Ce que le dossier d'enquête publique aurait dû intégrer et présenter les deux phases du projet dont celle soumise à l'enquête publique comme les phases 2 et 3, en tant que suite cohérente de l'urbanisation de ce nouveau quartier. Ils en concluent qu'il est dommageable que l'étude d'impact se concentre uniquement sur le quartier nouveau sans tenir compte du quartier Charolais-Rotonde.

Une conception urbaine trop autocentrée :

Il ressort des observations une critique de la conception urbaine d'ensemble du projet. Le nouvel ensemble urbain projeté apparaît ainsi trop autocentré, peu raccordé tant urbanement, que fonctionnellement à son environnement existant.

Les observations du public sur les différentes composantes du programme d'urbanisation pointent :

Une urbanisation trop bétonnée, des espaces publics trop minéralisés. Cette appréciation revient régulièrement dans les observations. Le rapport entre les surfaces construites et celle consacrée aux jardins apparaît déséquilibrée pour certains.

La configuration du jardin public comme le cœur de l'urbanisation nouvelle lui conférerait plutôt une qualité privative en termes d'usage, que publique, réduisant ses possibilités d'appropriation par un plus large public. De plus, des riverains redoutent que les jardins publics favorisent des usages déviants (tels que la présence de petits groupes, le bruit, la drogue).

La priorité donnée à la construction de logements sociaux, soit 60% de la part des constructions de logements, apparaît contraire à une politique de mixité urbaine et sociale au regard de l'environnement dans lequel le quartier devra s'insérer. Un certain nombre de remarques font état d'une présence d'ores et déjà forte et suffisante de logements sociaux dans le 12^{ème} arrondissement. Pourquoi les réaliser dans le 12^e arrondissement plutôt que dans des arrondissements qui en comportent notoirement moins. Cette réalisation va conforter la présence de logements sociaux dans le quartier et l'arrondissement. Le programme de logements dédié en priorité au logement social provoque une interrogation quant à l'objectif de mixité sociale poursuivi.

Cette question est corrélée à celle de l'occupation des futurs logements. Les observations signalent l'absence d'informations quant à la typologie des logements nouveaux, le manque de données sur l'occupation sociale du nouveau quartier. Qui seront les nouveaux habitants qui viendront s'installer, des familles, des jeunes, des classes moyennes ou autres. Cette absence de possibilité de projection nuit à l'acceptabilité du projet par les riverains.

L'attente d'une réelle mixité fonctionnelle :

L'intérêt d'une mixité fonctionnelle proposée par le projet n'est pas remis en cause sur le principe. Cependant, des doutes quant à la viabilité des activités économiques projetées, quant à l'occupation future des surfaces commerciales prévues en pieds d'immeubles sont formulés au regard de l'expérience du quartier Charolais-Rotonde. Ces surfaces trouveront-elles réellement des preneurs ? Quels types de commerces ou de services s'installeront ? Avec quel risque concernant leur turn – over ? Quels types de commerces et de services de proximité seraient envisagés par l'aménageur ? La mixité fonctionnelle dépend aussi de la mise en œuvre de la Phase 2 du projet. Pour le public, le dossier manque d'indications sur l'aménagement des espaces non bâtis en pieds d'immeubles.

Peu d'observations ont porté sur les activités ferroviaires du nouveau quartier, si ce n'est la préoccupation de préservation patrimoniale des bâtiments de la Halle, et l'intérêt souligné à plusieurs reprises de maintenir l'activité culturelle du Ground Control devenue manifestement un équipement emblématique du site. L'apport d'équipements tels le groupe scolaire et la crèche n'est pas commenté. Les activités de bureaux prévues également soulèvent peu d'interrogations.

Un désenclavement physique :

Une passerelle publique pour les piétons et les vélos par exemple reliant le nouveau quartier au secteur de la gare de Bercy et de la station de métro pourrait mettre fin à la rupture de cheminement due aux voies, et contribuerait à mieux articuler l'ensemble du nouveau quartier avec son environnement. Plusieurs observations écrites et orales évoquent le projet de passerelle lors de la conception du quartier Charolais-Rotonde, finalement abandonnée. Il est suggéré de la remettre à l'ordre du jour dans le cadre du nouvel aménagement.

Beaucoup font mention des risques d'erreur de l'aménageur en termes de mixité fonctionnelle logements/bureaux, logements sociaux/résidentiels, habitants/activités extérieures, logements/ exploitation SNCF, qui entraineraient un quartier coupé de son environnement ou au contraire « surpeuplé » avec tous les excès qui s'en suivraient.

Le respect du paysage urbain :

L'absence d'informations fiables sur l'implantation des bâtiments, leur volumétrie réelle, ou leur architecture concernant leur emprise au sol, la possibilité de hauteurs allant jusqu'aux 37 mètres autorisés par le PLU (lot B) est perçue dans nombre d'observations comme une carence du dossier qui génère de l'inquiétude. Les observations indiquent en majorité que la vente des lots se fera avec une constructibilité maximum. La hauteur est majoritairement associée à la densification de l'espace urbain.

La majorité des avis exprimés contre le projet rejette avant tout la projection de construction de bâtiments rapprochés et de hauteurs allant au-delà des hauteurs de bâtiments existants. L'importance bâtie ayant comme conséquence de provoquer un apport de population habitante et active jugée trop nombreuse.

La densité et la volumétrie annoncées comme indicatives des bâtiments projetés sont unanimement contestées et qualifiées de divers adjectifs peu flatteurs. Les contributeurs affirment que la conception de l'implantation des bâtiments obstruera la perspective des constructions existantes et engendrera une ombre portée gênante, notamment pour les riverains des rues voisines, et surtout ceux des étages bas.

La conjugaison de la perspective de logements sociaux et potentiellement d'immeubles d'une hauteur supérieure à la hauteur des bâtiments existants, pouvant atteindre les 37 mètres (soit R+11) cristallise les appréhensions des riverains. Ils estiment que la hauteur des constructions devrait se conformer à la moyenne des bâtiments environnants entre R+5 et R+7 au maximum.

Un risque de perte de qualité du cadre de vie :

Certaines personnes jugent l'étude d'impact peu crédible en termes d'écologie et d'environnement et estiment que l'étude n'a pas pris en compte l'opération Charolais-Rotonde et les impacts sur celle-ci qui affecteront en définitive la qualité du cadre de vie des habitants.

Tous les avis exprimés sont défavorables quant à l'insertion urbaine et la forte proportion en logements sociaux, même si ce dernier aspect est considéré comme une louable intention et un objectif connu et respecté de la municipalité. Toutefois l'injuste répartition entre les arrondissements parisiens est dénoncée :

- D'une part, en raison de la mauvaise fréquentation des rues du quartier (Place Henri FRENAY et rue Roland BARTHES) qui rappelle celle de l'îlot Chalons dans les années 80.
- D'autre part en raison d'une durée indéterminée du chantier, alors que l'opération Charolais-Rotonde n'est pas encore achevée et que débutent les démolitions de la phase 1 du site Gare de Lyon Daumesnil.

Enfin, il est redouté que les commerces prévus dans le projet ne s'installent pas comme dans l'opération Charolais-Rotonde où plusieurs locaux commerciaux demeurent vides. L'ensemble de ces points n'incitent pas les riverains à l'optimisme et à la confiance dans le projet conjointement porté par l'aménageur et la Ville de Paris.

D'une manière générale, la grande majorité des personnes qui se sont exprimées estiment que l'environnement actuel du projet est dégradé et qu'il conviendrait de traiter les problèmes quotidiens identifiés avant de projeter de nouvelles réalisations.

Les conditions d'intégration du nouveau projet dans son environnement bâti existant ne sont pas satisfaisantes. Elles provoqueront non seulement une dégradation du cadre de vie des habitants, mais également et corrélativement une perte de valeur des biens immobiliers existants.

Des observations de copropriétaires s'inquiètent quant à leur possibilité de recours au sujet de la perte de valeur potentielle de leurs biens immobiliers (cf. la perte de la qualité d'éco quartier) en raison de l'implantation des futures constructions qui s'implanteront trop près de leurs résidences entraînant un impact visuel, une promiscuité, une perte de luminosité, d'ensoleillement), et de vue avec des hauteurs jugées excessives par rapport à la hauteur moyenne variant entre R+5 et R+7 dans les quartiers proches.

Des observations souhaiteraient que soit envisagée la possibilité de reculer l'emprise des constructions des flots privatifs par rapport au bâti existant, conjugué à la révision de l'épannelage des constructions.

La commission d'enquête analyse comme suit :

La mutation de l'emprise ferroviaire pour l'aménagement du nouveau quartier Gare de Lyon – Daumesnil va fortement transformer le paysage urbain entre la gare de Lyon et la gare de Bercy. La zone ferroviaire constituait à la fois une rupture et depuis quelques années, une respiration inattendue en zone urbaine dense, depuis que l'activité ferroviaire s'était atténuée.

Son remodelage en un quartier urbain réarticulé avec le reste de son environnement urbain, l'accueil de logements d'activités, économiques, d'équipements, d'espaces verts et de loisirs, une circulation pacifiée participe de l'intérêt public qui n'a pas été contesté pendant l'enquête publique.

Cependant, le quartier Charolais-Rotonde en rive est de ce nouveau quartier le plus récemment aménagé, dont l'occupation a démarré en 2016 apparaît comme le plus immédiatement concerné par ce nouvel aménagement.

L'enquête publique a ainsi été l'occasion d'une mobilisation massive, collective et individuelle des habitants copropriétaires de ce quartier récemment aménagé pour contester un certain nombre de composantes du parti pris d'aménagement présenté dans la demande du permis d'aménager. Les habitants copropriétaires de la résidence Lumière du XIIème ont été très présents pendant l'enquête publique.

La commission constate qu'en dépit de la mise en œuvre de la procédure légale de concertation, des échanges et des informations produites par l'aménageur SNEF, et la dernière réunion en mairie du 12^{ème} de mai 2018, de la participation de résidents à ces travaux, certaines composantes du projet finalisé font l'objet de vives réactions, d'une remise en cause sans appel.

Le principe d'aménagement qui concentre en Phase 1 la construction de logements au droit de l'urbanisation récente existante, suivant une logique de plots de hauteurs de bâtiments indicatives oscillant entre du R+2 et du R+11 (dans le respect des règles du PLU) avec une limite séparative de 12 m environ polarise le rejet d'une forme urbaine en plots souvent assimilée aux tours. Si l'intention de libérer du sol pour privilégier les espaces verts est entendue, sa contrepartie d'un bâti en hauteur dans la proximité immédiate d'un bâtiment existant est assimilée à une densification de l'espace urbain jugée inopportune et qualifiée comme portant atteinte au cadre de vie existant. L'îlot B se compose de 4 plots de deux R+11, un R+10 et un R+9.

Cette contestation interpelle l'économie générale du projet d'aménagement qui repose sur la constructibilité des terrains à bâtir des îlots privatifs dédiés au programme de logements sociaux, intermédiaires et de logements privés. Leur vente à des promoteurs constituera la principale source de recettes pour l'aménageur, la SNEF pour la réalisation du projet Gare de Lyon –Daumesnil. Pour la commission d'enquête, l'implantation, la volumétrie voire les caractéristiques architecturales des futures constructions de logements des îlots (B, C, D, E) nécessitent une réflexion complémentaire dans une dynamique de co-construction avec les riverains directement impactés par la réalisation d'un nouveau front bâti. Cette méthode permettrait la formulation de prescriptions architecturales, urbaines paysagère déclinées à l'échelle de chacun des lots à construire et encadrerait leur vente.

La commission par ailleurs estime que les conditions de mise en œuvre d'une réelle mixité fonctionnelle ne sont pas suffisamment argumentées pour répondre aux doutes quant à sa faisabilité au regard de l'expérience du quartier Charolais-Rotonde, où elle peine à se concrétiser.

Concernant la part de 60 % de logements sociaux à édifier, la commission estime qu'une présentation plus détaillée de la proportion de logement social de type PLAI, PLUS, PLS dans le projet Gare de Lyon-Rotonde permettrait aux riverains limitrophes d'apprécier plus objectivement la sociologie des futurs habitants et de lever des résistances. Un rééquilibrage en faveur de l'accession sociale apporterait une valeur ajoutée complémentaire au projet et renforcerait la dimension de mixité sociale attendue.

La commission observe que l'intégration du projet dans son environnement urbain par le raccordement au nord à la rue de Rambouillet serait à conforter par l'affirmation dans l'espace public de continuités vertes articulant l'épine dorsale du projet constituée par le jardin public d'un hectare, vers la Coulée verte, le parc de Reuilly notamment. (square Eugène THOMAS, square Jean MORIN ...) et par une réflexion pour la réalisation d'une passerelle publique enjambant le faisceau ferré à l'emplacement réservé prévu, par la ville de Paris..

6.5. OBSERVATIONS RELATIVES AUX INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET - THÈME 4

Ce thème n°4 est explicitement abordé dans 63 observations : 12 dans le registre papier et 51 dans le registre électronique.

6.4.1 LES PRINCIPAUX POINTS ABORDÉS

Malgré le nombre important d'observations et des rédactions détaillées, la commission d'enquête constate que relativement peu de sujets sont de fait abordés. Il s'agit :

- D'inquiétudes concernant le chantier (obs papier 13, observations électroniques n° 2, 7, 10, 17, 21, 27, 48, 49, 50, 54, 55, 59, 66, 67, 68, 69, 70, 72, 73, 74, 76, 77, 81 et 85) :

- La durée du chantier. Le projet comporte deux phases décalées dans le temps. La durée globale pourrait être de 5 ans sans compter la démolition qui a déjà commencé depuis 9 mois. En plus le chantier du site Charolais- Rotonde n'est pas achevé ce qui aggrave la durée totale de l'impact sur les habitants,
- La noria de camions emportant les déblais et amenant les matériaux de construction suscite l'indignation. Plusieurs observations relèvent (comme du reste l'avis de la MRAe) le paradoxe d'utiliser la route pour débarrasser un site ferroviaire, ce qui va entraîner des pollutions olfactives, auditives, contribuer à saturer la circulation automobile autour du site et abîmer le macadam,
- D'interpellations parfois virulentes sur la perte d'ensoleillement et de vue pour des riverains,
- De questions sur les espaces verts (obs sur le registre papier n° 2, 3, 4, 5, 12, 15, et sur le registre électronique n° 29, 30, 37, 40, 41, 42, 44, 45, et 78)
 - Il est très difficile de connaître la surface exacte de la pleine terre car l'étude d'impact indique que le jardin sera végétal (parfois avec seulement 30 cm de terre) et minéral. Les équipements et voies de circulation prévus dans cet espace vont encore le réduire de sorte qu'il est craint que le jardin devienne un couloir de passage,
 - Cette absence de précision sur la quantité de pleine terre pouvant absorber la pluie inquiète plusieurs contributeurs quant à l'écoulement des eaux pluviales,
 - La répartition espaces verts publics / espaces privés n'apparaît pas,
- D'interrogations sur la saturation des bus et métro (notamment ligne 6). Le projet Gare de Lyon-Daumesnil ne pourra qu'accroître cette situation en augmentant la population de façon conséquente,
- De doutes sur la crédibilité de l'étude d'impact en termes d'écologie et d'environnement car cette étude n'a pas pris en compte l'opération Charolais Rotonde et ses impacts,

D'autres sujets sont également abordés, mais dans une moindre mesure, à savoir :

- Les bourrasques de vent dans cette longue trame centrale,
- L'existence future de pollution lumineuse (enseignes lumineuses de 3m par 2m) ou de pollution électromagnétique (antennes relais),
- L'arrachage des arbres existants incompris par les riverains,
- L'insuffisance des mesures d'évitement, de réduction et de compensation (= ERC) notamment pendant la durée du chantier,
- Les îlots de chaleur.

Les personnes qui se sont exprimées estiment que le projet :

- Ne respecte pas les engagements de la Ville de Paris sur la protection de l'environnement et la qualité de vie.
- Ne respecte pas les engagements écologiques de la France (COP 21).
- Est très agressif pour les conditions de vie des habitants impactés au plus près des bâtiments projetés (1 rue Charles BOSSUT, 45 rue Jorge SEMPRUN, 70 et 80 rue du Charolais) et de ceux plus éloignés impactés par les ombres portées (60, 90 avenue Daumesnil, ...)

Quelques observations favorables jugent les incidences environnementales minimales au regard des dispositions prévues qui suppriment un état actuel de friche.

La commission d'enquête analyse comme suit :

A - Les effets du chantier

A-1 les nuisances sonores

Ainsi qu'indiqué dans les observations, la démolition des matériels ferroviaires tels que ballasts, voies, ... a déjà commencé. Les travaux de plus ont lieu en soirée. Il est regrettable que l'étude d'impact n'ait pas inclus ces démolitions au prétexte que c'est la SNCF qui les prend en charge et non la SNEF. Le découpage en plusieurs parties de ce qui est une seule et même opération revient à fractionner les nuisances pour les faire paraître plus supportables.

Ainsi pour les riverains, la durée des nuisances sonores est-elle plus importante qu'indiqué puisque la durée de ces démolitions SNCF est à rajouter à la durée des travaux d'excavation/démolition et d'évacuation des déblais de la phase 1

puis de la phase 2. La durée globale pourrait être de 5 ans sans compter la démolition qui a déjà commencé depuis 9 mois, ni le chantier du site Charolais- Rotonde qui n'est pas achevé. Le bruit du chantier durera donc plusieurs années.

Même si un chantier génère toujours des nuisances pour les riverains, 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 que la réponse de la SNEF à l'avis du Conseil de Paris (annexe 16 au présent rapport), examinée au chapitre 4.4 ci-dessus, prend certains engagements pour réaliser un chantier sans nuisance.

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 leur vie quotidienne.

Du fait de l'avancement des travaux de démolition il y a urgence à mettre en place un organisme paritaire entre Maître d'ouvrage, maître d'œuvre, Mairie de Paris, entreprises et riverains.

A-2 la noria des camions

- Le trafic des poids lourds inquiète les riverains. De fait, concernant l'évacuation des déblais estimés par la SNEF à 67 000 m³, la MRAe note que l'estimation du nombre de camions (1 600) est probablement minimale en raison du remaniement de la topographie du site. Elle indique que la quantité de déblais à évacuer pourrait atteindre 90 000 m³ (soit 2 150 camions et une augmentation de 34% du trafic) et précise que l'estimation des flux de camions engendrés par les travaux [...] devra être actualisée. La commission relève que la SNEF n'a pas répondu à propos de la sous-estimation du volume de déblais.
- Ni les personnes ayant déposé des observations ni l'autorité environnementale ne comprennent le choix d'une évacuation par la route alors que gare et fleuve sont à proximité. Ainsi 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.

La SNEF a indiqué que préalablement aux travaux de démolition des halles, les équipements ferroviaires tels que caténaires, voies ferrées, ballast, seraient désinstallés au printemps 2019 et que donc aucune évacuation par le rail ne pourrait se faire depuis l'intérieur du site.

La commission comprend mal cette chronologie. Si la volonté de la SNEF avait été d'évacuer par rail les déblais, elle aurait d'abord démolit les halles pour pouvoir profiter de l'installation ferroviaire. Certes, la démolition des halles est de la responsabilité de la SNEF tandis que la désinstallation ferroviaire est de celle de la SNCF mais enfin, l'une est la filiale de l'autre et une concertation aurait dû être possible.

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.

Le choix du transport par camions des déblais (et des matériaux de construction) est lourd de conséquence : bruit, pollution atmosphérique, embouteillage et altération du macadam des rues.

A-3 le traitement des déchets

Un questionnaire de la commission d'enquête a été donné le 28 février 2019 à la SNEF, auxquelles la SNEF 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.

A-4 le risque de pollution des eaux souterraines

La SNEF (le 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 dépose de certains bâtiments
- Des bassins de rétention devraient être mis en place mais l'ensemble des dispositifs de stockage, de lavage, de traitement et d'assainissement lors de 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 été déposé.

A-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 semblent difficiles à éviter.

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 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
- D'autre part, la visite régulière du chantier par une personne chargée du respect de l'environnement

B - Les incidences du projet sur l'environnement du site

B-1 la luminosité

Il est indiscutable que certains riverains anciennement installés ou plus récemment arrivés dans le cadre de l'aménagement Charolais-Rotonde vont subir une perte d'heures d'ensoleillement, une baisse de luminosité et une perte de surface visible de ciel à partir de leur logement. L'impact est plus fort pour les étages les plus bas.

De plus un effet général de « mur » sera créé pour tout le quartier par contraste avec l'espace vide que représente aujourd'hui le réseau ferré et les bâtiments SNCF d'autant plus que l'abandon de toute activité a amené un calme appréciable à ce secteur.

Les études complémentaires faites par SNEF ont permis d'adapter les hauteurs des futurs bâtiments, leur position et leur épannelage dans le projet, cependant tant le public que la commission d'enquête considèrent que les effets négatifs doivent encore être réduits...

B-2 – le jardin

Les observations pointent à la fois la difficulté à connaître les dimensions précises des jardins et la surface de pleine terre. En effet, l'étude d'impact indique que le jardin sera végétal (parfois avec seulement 30 cm de terre) et minéral. Les équipements et voies de circulation prévus dans cet espace vont encore le réduire de sorte qu'il est craint que le jardin devienne un couloir de passage.

Le projet prévoit la création :

- D'un jardin minéral planté d'arbres, au nord,
- D'un jardin central avec pelouse et arbres,
- D'un jardin au sud (une bande étroite de 15m) qui deviendra propriété de la ville et sur lequel plusieurs équipements devraient être installés.

B-2-a – la dimension des espaces verts

La SNEF emploie indifféremment « espaces publics » et « jardin » ou « espace vert » ce qui génère des confusions. L'étude d'impact indique un espace vert de 3 hectares. En fait les données ultérieures montrent un espace un peu moins important : 28 581m² (diminution de 1 419m²). Cependant, le projet montre que tout le côté nord dit « jardin nord » soit 10 587m² est bitumé sauf aux endroits de plantation des arbres. Il ne s'agit donc pas d'un espace vert (ou alors toutes nos rues plantées sont des espaces verts...). Ne restent donc comme espace vert perméable que 17 994m² soit moins de la moitié de la surface annoncée (d'après le mémoire en réponse à l'avis de la MRAe). C'est du reste la raison pour laquelle nombre d'observations réclament plus d'espaces verts, voire des jardins potagers. Il semble que le projet prévoit des espaces verts privés mais la taille de ces parcelles privées n'est pas indiquée de même que la répartition espaces verts publics / espaces privés.

La superficie détaillée des jardins mentionnée dans le mémoire de la SNEF en réponse à l'avis de la MRAe montre une zone végétalisée de seulement 12 115m² dont 396m² de pieds d'arbres et une surface de gazon de 1 300m² (donc avec 30 cm de terre).

Les espaces verts ne représentent alors plus que 45% des 3 ha annoncés soit 9.58m² d'espaces verts/habitant, le projet paraît donc conforme aux recommandations de l'OMS (10m² d'espaces verts par habitants). Cependant, les surfaces mentionnées ne tiennent pas compte des équipements prévus dans le jardin Sud (cheminement, boulodrome, tennis etc.) ni de la minéralité de la partie Nord, ni de la rocade qui doit traverser le jardin central,

Ainsi donc, il est à craindre que l'aménagement fini, le ratio soit largement inférieur. En considérant le jardin central seul qui ne représente que 3 935 m² (p61 et 62 de la réponse de la SNEF à la MRAE), le ratio devient égal à 2.81m² d'espaces verts par habitant. Le ratio espaces verts/habitants dans le 12^{ème} arrondissement est de 3m²/habitants.

B-2-b la pleine terre et l'écoulement des eaux pluviales

L'absence de précision sur la surface de pleine terre pouvant absorber la pluie inquiète plusieurs contributeurs. En effet, la capacité d'absorption d'eau de pluie n'est pas la même suivant qu'il s'agit de pleine terre ou de 30 cm de terre. La SNEF semble considérer que recouvrir les déblais de 30 cm de terre saine suffit à parler de « pleine terre » (les surfaces de pleine terre représenteraient 44% des espaces publics).

Le site à l'heure actuelle d'après la SNEF est imperméabilisé à plus de 70%. La SNEF considère la surface au-dessus du centre d'avitaillement comme imperméable. Or, si elle est largement bétonnée, il y a aussi des surfaces perméables. Il aurait fallu connaître la hauteur de terre entre le sol et le plafond du centre d'avitaillement du sous-sol, terre pour connaître les propriétés drainantes. Cette hauteur n'est pas mentionnée dans l'étude d'impact. Le pourcentage actuel de surfaces drainantes est donc plus important que celui indiqué. Par ailleurs, la SNEF dans son projet inclut des surfaces d'une épaisseur de 30 cm de pleine terre comme drainante...Le projet prévoit que les futurs espaces publics ne seront imperméabilisés qu'à 37% et que les lots privés ne pourront s'imperméabiliser que sur 47% de leur surface. L'écoulement de l'eau de pluie devrait en être facilité d'après le dossier.

Néanmoins, la commission relève que les surfaces perméables du ballast sur le site actuel sont indiquées dans le mémoire en réponse pour 18 300m² (tandis que l'étude d'impact estime que « le seul le ballast de 1.6 ha est une surface drainante ») et sont donc plus importantes que dans le futur aménagement qui n'aura que 17 994m² de perméable (voir ci-dessus).

Le risque inondation n'a pas été abordé par le public.

B-2-c Biodiversité, îlots de fraîcheur et pollution de la terre

Ces trois points n'ont pas été abordés par le public.

- Biodiversité
 - Concernant le lézard des murailles (*Podarcis muralis*), l'espèce fait 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. Le projet doit donc proposer des mesures de protection. La seule mesure trouvée dans le projet de la SNEF est la réalisation en phase 2 de l'opération d'une toiture propice à l'habitat du lézard, en surplomb par rapport au site. Cette mesure paraît insuffisante.
 - L'analyse du cabinet Téréo sur la biodiversité omet de prendre en compte lichens et mousses qui sont pourtant présents dans les friches et qui jouent un rôle important dans la capture du CO₂ et du NO₂. La page d'accueil de ce cabinet montre qu'il n'a aucune expérience en biodiversité. La qualité de l'air dans les milieux anthropisés tels que ville et zones industrielles peut être surveillée par la présence de lichens (cf. les travaux du MNHN et de l'Université de Louvain). L'analyse de l'état existant serait à compléter.

- Îlot de fraîcheur

La SNEF indique que le site gare de Lyon-Daumesnil ne dispose d'aucun espace vert, et d'aucun îlot de fraîcheur. Plutôt que de déplorer l'absence d'îlot de fraîcheur sur le site, il serait déjà judicieux de réduire l'immense îlot de chaleur que représente le faisceau ferroviaire. Certes, cela n'est pas dans le périmètre de l'opération et dépend de la SNCF mais le site géré par la SNEF et notamment les bureaux en bordure de rail devront alors avoir de l'air

climatisé dont la formation créera aussi de la chaleur sur le site. La SNEF en tant que filiale de la SNCF pourrait envisager une action de réduction de l'îlot de chaleur très important du aux rails.

- **Pollution des sols**
Le public n'a pas abordé cette question ; pourtant la présence d'hydrocarbures et de métaux lourds a été soulevée tant par la MRAe que par l'ARS. Cela peut se révéler important lors de la construction d'une crèche et d'une école. La commission rappelle que l'ARS déconseille les jardins potagers sur cette parcelle de terres polluées.

6.4.2. LES INCIDENCES DU PROJET SUR LES DÉPLACEMENTS

D'après les observations émises, le secteur est déjà jugé, de manière générale, très encombré par ses habitants, par le fonctionnement des services de la SNCF elle-même et des utilisateurs des locaux (visiteurs, exploitants, livraisons) ainsi que par les flux générés par les différents transports en commun. Bien que le dossier conclue à une incidence marginale du projet sur les déplacements, la grande majorité des personnes s'étant exprimées pense le contraire. Elles jugent que les incidences ont été sous-estimées.

- **Les incidences sur les transports en commun**

Plusieurs personnes font état de la saturation actuelle du réseau de transport en commun autobus et métro (lignes 6 et 14, puis par les correspondances, lignes 1 et ligne A du RER) et, par conséquent, de leur insuffisance pour répondre aux besoins des futurs habitants et de l'arrivée de nouveaux actifs avec la création de bureaux. Elles sont d'autant plus interrogatives sur ce sujet que de nombreux projets immobiliers sont en développement dans le 12^{ème} arrondissement et alentour.

Elles sont sceptiques également sur les effets d'une amélioration par un meilleur cadencement des rames ou des autobus, solution habituellement promise par le Syndicat des Transports d'Ile de France et s'interrogent sur la façon dont il va gérer ce nouvel apport de voyageurs dans les transports en commun.

Les bus :

Si on excepte le bus 29 qui passe avenue Daumesnil en venant de Vincennes et qui dessert la gare de Lyon puis la Bastille, aucun bus n'est à moins de 10 mn à pied que ce soit en allant gare de Lyon ou à Dugommier (le 87 passe boulevard de Reuilly et boulevard de Bercy. 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.

Le métro :

Les habitants ont l'impression que l'encombrement des quais et rames du métro ou des autobus le matin de 8 à 9 heures est exceptionnel dans leur quartier et que cet encombrement sera exacerbé par les autres nombreux projets immobiliers du 12^{ème} arrondissement et des alentours, rendant impraticable leurs moyens de transport quotidien.

Enfin, d'autres personnes mettent en avant la prudence et les hésitations dans les réponses apportées quant à la possibilité d'amélioration. La maire du 12^{ème} insiste sur la création d'un deuxième accès à la station Dugommier. Il est vrai que la sortie actuelle de la station est tournée vers la place Daumesnil et qu'une seconde sortie à l'angle du boulevard de Bercy et de la rue du Charolais est souhaitable.

- **Les incidences sur le trafic routier**

Des personnes font état de la saturation automobile chronique de la rue du Charolais et du carrefour Rambouillet/ avenue Daumesnil, les aménagements actuels leur paraissant déjà dangereux. Ils craignent donc qu'avec la réalisation de l'opération, on voit se produire un mouvement incessant de bus menant les groupes à la gare sur la rocade située dans le jardin central. La circulation automobile pourrait alors devenir encore plus compliquée, voire impossible.

Concernant le parking, certains évoquent l'insuffisance du nombre de places de stationnement prévues. Il est craint un report des besoins sur un stationnement sauvage à la surface.

La sécurité des piétons et les déplacements vers l'école avec les enfants (vers Boulevard Diderot) sont cités avec le cas difficile du carrefour Rambouillet/Charolais et le passage de la rue Charles BOSSUT. Il est indiqué que 1600 enfants fréquentent le conservatoire Paul DUKAS, ce qui fait craindre des accidents. La demande d'une limitation importante de la vitesse rue du Charolais est renouvelée surtout devant le conservatoire et la crèche Babilou.

- **Les incidences sur les circulations douces**

Dans les observations, certains se demandent pour quelles raisons aucune reconfiguration de l'espace public n'est proposée alors que les flux piétons et vélos vont être multipliés du fait de l'augmentation du nombre de salariés dans le secteur ainsi que le nombre d'usagers des commerces et nouveaux habitants.

Plusieurs personnes demandent 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.

La commission d'enquête analyse comme suit :

La commission d'enquête observe que l'étude des incidences du projet sur les déplacements 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 et complétée en intégrant le nouveau Plan Bus et les projets d'intermodalité des gares.

- **Déplacements piétons et vélos/trottinettes**

Si les alertes exprimées relativement à la sécurité et la commodité des circulations de piétons et vélos sont prises très au sérieux par la commission, celle-ci constate toutefois que le conservatoire, les écoles et la crèche Babilou n'ont conduit qu'un seul des parents d'enfants concernés (Mme MONNIOT) à se déplacer pour déposer une observation.

Les déplacements doux sont favorisés vers le nord et vers le sud mais les rails restent une barrière importante d'autant que les deux « tunnels piétons » sous les voies SNCF rue de Rambouillet et Bd de Bercy sont jugés inacceptables pour une ville comme Paris étant donné leur aspect, leur saleté et leur insécurité.

L'installation d'une passerelle au-dessus du faisceau ferroviaire à son niveau le plus étroit permettrait de désenclaver réellement le site et pourrait éventuellement permettre également d'atténuer l'îlot de chaleur dont ce faisceau est responsable.

- **Parkings**

Concernant les places de stationnement, la politique de la mairie de Paris est connue et son application est stricte : l'objectif est la réduction du nombre de véhicules individuels.

- **Transports en commun**

La mairie a souhaité que l'ensemble des opérateurs de cars longue-distance (Ouibus : 12 millions de passagers par an, Flixbus : 7 millions de passagers en 2018) quittent le parking de la Porte Maillot avant l'été 2017 pour s'installer à Bercy. De ce fait, le nombre de passagers transitant par la station Bercy donc sur la ligne 6 et sur la ligne 14 a été amplifié.

C'est sans doute en raison de l'augmentation du nombre de passagers, que la RATP a doublé la ligne de métro n°6 avec une nouvelle ligne de bus mise en place le 20 avril 2019. C'est donc la politique générale de suivi de trafic, d'études et de travaux du STIF et de la RATP qui permettra de poursuivre les améliorations des conditions de transport pour les usagers.

Le projet de la SNEF, par lui-même devrait entraîner une hausse de la fréquentation de la station Dugommier.

Même s'il existe d'autres quartiers parisiens dont les transports en commun sont saturés et si le problème se règle plutôt au niveau de l'ensemble du réseau, il faudra tenter d'améliorer localement les accès et le trafic.

- Trafic routier

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. Plusieurs personnes sont inquiètes de la boucle de circulation douce qui servira au transit des cars de groupes. Même en réduisant la vitesse drastiquement à 10km/h, le jardin central va perdre de son attrait. De plus l'endroit où les cars stationneront le temps de débarquer leurs passagers n'est pas mentionné. Ces cars vont accentuer les nuisances sonores et olfactives dans le seul espace vert conséquent

La commission partage cette inquiétude et souhaite qu'une autre solution soit proposée

Une attention devra donc être apportée aux dispositions pour faire écran aux bruits du trafic et du fonctionnement de la gare, pour éviter les excès d'animation nocturne et limiter les accès de véhicules à l'intérieur du périmètre de l'aménagement.

6.4.3. LA QUESTION DE LA DURABILITÉ DE L'AMÉNAGEMENT

Prise en compte de l'Écologie de la construction

Il est difficile de bien appréhender la qualité des constructions futures et donc les consommations énergétiques des bâtiments dans la mesure où elle dépend autant de son utilisation que des matériaux de construction et des techniques d'approvisionnement en énergie et de contrôle retenues. On peut néanmoins légitimement penser que, si les permis d'aménager et permis de construire sont accordés, ce sera dans le respect des prescriptions de l'ensemble des règles s'imposant au projet, pour lesquels la Mairie de Paris exercera son contrôle dans le cadre des engagements écologiques de la Ville.

La commission d'enquête exprime des attentes d'exemplarité légitimes et justifiées pour cet aménagement. Du fait de la nature même des relations entre la Ville de Paris et la SNEF, la ville pourra avoir bon nombre d'exigences non seulement sur les bâtiments rétrocedés mais sur l'ensemble des lots construits.

S'interroger sur les conditions techniques et financières de la suite de l'opération et sur ce que sera la vie des futurs habitants et riverains paraît tout à fait légitime quand on s'inscrit dans une démarche d'aménagement durable.

Évolutivité des aménagements

Face aux incertitudes actuelles sur les futures implantations des constructions ainsi que des conditions de déplacement, circulation et travail, l'évolutivité du projet est, selon la commission d'enquête, un enjeu très important. Cette question nécessite une réflexion approfondie, les choix initiaux devant permettre une évolutivité simple techniquement et à des coûts maîtrisés et la prise en considération des évolutions sociales.

La suite de l'aménagement en phase 2

Les observations du public portent en majorité sur la phase 1 du projet.

Dans une des observations (Madame CREUSY obs. 86/87) il est fait état de l'éventualité de ne pas réaliser la phase 2 de l'aménagement, ce qui aurait des conséquences importantes puisque les bâtiments de phase 2 ont une fonction de protection de ceux de la phase 1 vis-à-vis des nuisances en provenance de la gare et des voies ferrées.

Lors de la réunion du 10 avril 2019 pour l'examen du procès-verbal de synthèse et des observations déposées, la Mairie de Paris a assuré qu'elle souhaitait la totalité de l'aménagement et qu'il n'est pas question de différer la phase 2.

La SNEF a confirmé que la phase 2 est indispensable aux évolutions du fonctionnement de la Gare de Lyon ainsi que pour le bon équilibre de l'aménagement urbain en projet.

La commission d'enquête en prend acte.

6.6. OBSERVATIONS CRITIQUES ET PROPOSITION DE SOLUTIONS ALTERNATIVES - THÈME N°5

Ce thème est abordé dans 74 observations, 15 dans le registre papier et 59 dans l'électronique.

La plus importante critique, qui donne lieu à la proposition simple de la limiter, est celle de la hauteur excessive de certains bâtiments. De plus les critiques soulignent que ce fait n'est pas exposé clairement dans les documents du dossier.

En effet la hauteur des immeubles n'est pas précisée, c'est le nombre d'étages qui l'est, mais, en plus, l'étude d'impact ne mentionne jamais les effets cumulatifs dus à la hauteur du talus le long de la rue du Charolais, ce qui conduit la hauteur finale à celle de R+ 11étages +4 à 5 mètres pour intégrer le terrain naturel.

Deux effets nocifs apparaissent : la gêne causée par l'augmentation de densité des habitants du voisinage et la perte de lumière et d'ensoleillement avec réduction de la vue du ciel.

Les observations critiquant la gêne de voisinage créée par ces hauteurs importantes sont la n°2, 3, 4, 5, 10, 11, 12, et 15 du registre papier et n°16, 21, 38, 40, 47, 83, 86 et 88 du registre électronique.

Les observations se plaignant de la perte d'ensoleillement à prévoir et de la réduction des vues vers le ciel sont les n°7 et 8 du registre papier et 6, 19, 20, 26, 29, 31, 32, 42, 68, 71, 74 et 86.

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),
- 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,
 - Végétalisation des toitures,
 - Partage des espaces verts,
 - Traversée des piétons au travers de la totalité du projet par les jardins,
 - 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,
 - Limiter 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.

6.7. SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

La grande majorité du public qui s'est exprimée au cours de l'enquête publique exprime des interrogations, des objections, voire de fortes réticences à la réalisation du projet.

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

- Un projet modifié par la SNEF depuis le début de la concertation,
- Une trop grande densité et une hauteur projetée pour les futures constructions jugée trop élevée 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, économique 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 et finalement peu attractif,

- La crainte que le projet soit dans sa réalisation hostile et austère à l'image de Charolais Rotonde ou de la caserne de Reuilly,
- 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-Rotonde, 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 Bercy.

Une grande part des autres arguments, affirmations, critiques et accusations sont en dehors du champ de la présente enquête publique. La commission d'enquête ne traitera que les questions qui concernent sa mission.

Aucune réelle contre-proposition accompagnée de justificatifs et d'un début d'étude n'a été présentée sur les thèmes qui se seraient prêtée à cela comme l'évacuation des déblais par fer, la sortie du chantier par le Boulevard de Bercy ou une répartition spatiale différente des lots de bâtiments par rapport aux bâtiments existants.

De plus les avis concernent presque tous la gêne subie ou à craindre, ce qui n'est pas contestable, du fait des caractéristiques du projet qui s'insère dans un cadre urbain.

Plusieurs argumentent sur l'évolution des études de projet au fur et à mesure de la concertation, mais aucun ne prend en compte les besoins de la SNCF dans le bon fonctionnement des services de la gare de Lyon et les besoins de la Ville de Paris en aménagement foncier.

En conclusion la SNEF a apporté à la commission d'enquête des éléments de réponse à ses questions (annexe 20).

7 PROCÈS-VERBAL DE SYNTHÈSE ET ULTIMES QUESTIONS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE A LA SNEF

Après clôture le PV de synthèse est remis en mains propres à la SNEF le 10 avril 2019 lors d'une réunion en présence de la Direction de l'Urbanisme de la Ville de Paris, autorité organisatrice de l'enquête.

7.1 QUESTIONS DE LA COMMISSION RELATIVES AU PROGRAMME DE L'OPERATION

Le programme

Au regard des nombreux développements d'immobiliers tertiaires dans l'environnement et autour des gares de Lyon, de Bercy et d'Austerlitz, est-ce qu'une étude récente sur le marché immobilier d'entreprises a été effectuée, confortant la surface de bureaux prévue ?

Quelles garanties apporte la SNEF pour l'atteinte des objectifs de mixité fonctionnelle, notamment la présence de commerces de proximité ? Il conviendrait d'établir les besoins d'une programmation prévisionnelle des commerces (leur typologie, leurs emplacements) et des bureaux.

Définir d'ores et déjà les adaptations programmatiques et architecturales du projet d'aménagement Gare de Lyon-Daumesnil et proposer des emprises bâties desserrées.

7.2 QUESTIONS RELATIVES A L'INSERTION DU PROJET DANS SON ENVIRONNEMENT URBAIN.

La commission demande à SNEF de revoir les données concernant la circulation de véhicules dans le jardin central et d'améliorer les traversées piétons pour permettre l'accès au jardin et espaces publics directement à partir de l'extérieur de l'emprise (rue du Charolais).

Le Foncier

Plusieurs plans (pièces PA 02, PA 04, PA 08 et PA 09) du permis d'aménager font apparaître que le périmètre du permis d'aménager (se confondant à cet emplacement avec celui de l'îlot E) rejoint la rue du Charolais, à proximité du carrefour avec le boulevard de Bercy.

Or, en consultant l'atlas du PLU de Paris (Planche K10), la Commission constate que la rue du Charolais est grevée d'un emplacement réservé visant à élargir la voie.

Il conviendra donc que la ou les autorisations d'urbanisme des projets présents sur l'îlot E soient conformes avec cet emplacement réservé.

On trouvera en pièce jointe la planche K10 du PLU, la pièce PA 04 avec le périmètre du permis d'aménager et un extrait de la pièce PA 04 avec zoom sur l'îlot E.

7.3. QUESTIONS RELATIVES AUX INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET

L'écologie

Qu'en est-il du recours à la géothermie ?

En quoi le projet Gare de Lyon-Daumesnil participe-t-il à l'excellence environnementale promue par la ville de Paris ?

Comment allez-vous vous assurer des « bonnes pratiques » des constructeurs, utilisateurs et occupants des bâtiments ?

Les incidences sur les déplacements

Quelles mesures préconiserez-vous pour la prise en compte des incidences du projet en termes de flux de voyageurs supplémentaires sur les transports en commun, notamment le bus, et le métro. La station Dugommier apparaissant particulièrement sensible ?

La SNEF s'est-elle rapprochée d'Ile-de-France Mobilités qui a organisée à l'automne 2018 une opération de concertation sur les liaisons inter gares de Lyon-Austerlitz-Bercy dans l'objectif d'améliorer l'intermodalité ainsi que l'accueil des voyageurs circulant en transports doux (garages vélos, ...) ?

Si oui qu'en est-il ressorti ?

La commission demande que SNEF envisage la réalisation d'une passerelle piétonne et vélos au-dessus des voies ferrées vers la gare de Bercy et la station de métro Bercy, permettant de relier le nouveau quartier à son environnement.

Les incidences sur l'environnement

La commission demande que les hypothèses d'implantation et les hauteurs des constructions futures ainsi que la position centrale du jardin soient reconsidérées afin d'améliorer l'inscription du projet actuel dans l'environnement préexistant et pour préserver les conditions d'ensoleillement, d'éclairage naturel et de vue du ciel des riverains en proximité immédiate de l'opération Charolais – Rotonde notamment.

L'absence d'effet venturi est-elle réellement démontrée ? Si non, quelles mesures seront prises pour limiter les effets du vent, notamment au pied des bâtiments R+11, le long des commerces ?

Les incidences du chantier

Durant l'enquête des incidents (voir observations et pièces jointes) ont eu lieu lors des travaux de démolition vis-à-vis des immeubles de la rue Jorge Semprun.

Les riverains ont été laissés sans information, sans surveillance du chantier, sans interlocuteur responsable référent à qui s'adresser.

Quelles garanties pouvez-vous apporter sur la maîtrise de la propreté du site, de ses abords immédiats, de sa sécurisation (il y a-t-il un gardiennage ?) et des diverses nuisances générées pendant l'ensemble de la durée de la période de chantier. La commission attire l'attention du maître d'ouvrage sur le respect par les entreprises des horaires de chantier.

La commission demande que SNEF s'engage à mettre en place une structure de dialogue et concertation avec la Mairie de Paris et les riverains sur la durée du processus de réalisation de la nouvelle urbanisation, de la mise au point définitive du projet, des études, jusqu'au suivi du chantier. Elle demande que la SNEF apporte une réponse détaillant les règles de composition et de fonctionnement de cette structure de dialogue. Il s'agit d'associer les riverains et d'informer les habitants du calendrier de l'opération, de ses différentes phases et du déroulement des procédures d'urbanisme.

Quelles garanties seront apportées pour la maîtrise de la durée du calendrier du chantier ?

Quelle diversification envisagez-vous pour approvisionner le chantier afin de réduire le flux de camions (modes alternatifs) ?

Il est suggéré par de nombreuses observations une évacuation par fer et même par voie fluviale. La commission demande une étude approfondie et probante de ces solutions moins polluantes et plus respectueuses de la population.

La commission demande une étude de sortie du chantier en bout d'emprise vers le Boulevard de Bercy. Il convient de créer une piste dès le début des travaux de démolition.

Une expertise des bâtiments en immédiate proximité du chantier a-t-elle été mandatée pour établir un état avant travaux ?

Quelles mesures de protection sonore des riverains notamment sont prévues pendant les différentes phases du chantier de réalisation de l'opération ?

La question de l'aménagement de la phase 2 et de l'avenir de l'aménagement

Concernant le soi-disant projet (obs. n°86) de ne pas réaliser la phase 2 de l'aménagement, ce qui aurait des conséquences importantes puisque les bâtiments de phase 2 ont une fonction de protection de ceux de la phase 1 vis-à-vis des nuisances en provenance de la gare et des voies ferrées, SNEF peut-elle apporter des précisions à la commission ?

Quels sont les principes architecturaux et constructifs retenus pour garantir une évolutivité des bâtiments à moyen et longs termes, à moindre coût, notamment pour ceux que la Ville de Paris récupérera dans son patrimoine ?

Quelle(s) autre(s) vocations(s) les locaux dédiés aux bureaux et aux commerces pourraient avoir si leur vocation initiale venait à disparaître à moyen terme ?

Questions sur le bon équilibre du projet d'aménagement

La vocation majoritaire de l'habitat de type logement social pourrait-elle être détaillée ? Serait-il possible de développer un pourcentage de logements intermédiaires plus important et comprenant une partie d'accession sociale à la propriété ? Préciser comment les cahiers des charges des futurs constructeurs spécifieront ces exigences.

Serait-il possible sans nuire à l'économie générale du projet d'aménagement de proposer des implantations des bâtiments davantage en retrait par rapport aux bâtiments existants, de proposer une volumétrie et une architecture qui respecte le bâti existant ? Envisager également la révision à la baisse des hauteurs des îlots privatifs A et B (face au 70 et 80 rue du Charolais et au 1 et 2 rue Charles Bossut) et l'inflexion de la constructibilité de certains îlots (A et B) dédié au logement.

L'absence de bilan financier synthétique nuit à la compréhension quant à l'intérêt urbain, social et économique de l'opération d'aménagement, qui apparaît alors comme une opération immobilière visant à bénéficier avant tout à l'aménageur SNEF par la vente de foncier à bâtir. Le public ne saisit pas en quoi le projet répond à un objectif d'intérêt général. Il serait éclairant que la SNEF précise en particulier la part des dépenses d'aménagement à sa charge et celle laissée à la charge des finances publiques aujourd'hui et dans l'avenir.

La commission demande des éléments financiers sur l'ensemble de l'opération.

7.4 RÉUNION DU 10 AVRIL 2019 ET RÉPONSES DE LA SNEF

Lors de la remise du PV de Synthèse des échanges verbaux ont eu lieu entre la commission d'enquête, la Mairie de Paris et la SNEF.

Rappel par la commission : But de la réunion, conformité au code environnement. Meilleure transmission du bilan de l'enquête et des interrogations subsistantes. Des questions ont déjà été posées en début d'enquête avant la finalisation du

dossier en nov. 2018 et une autre série en fin février avec réponses du 7 mars. La commission juge insuffisantes les réponses reçues y compris celles déjà faites à la MRAe. Le but du rapport sera de mettre en œuvre des dispositions supplémentaires et de préciser des dispositions à prendre à la suite des observations du public et de la commission (voir annexe 24)

La réponse de la SNEF est reçue le 29 avril 2019 sous la forme d'un mémoire (annexe 20) et deux pièces jointes ; à savoir deux annexes permettant de préciser :

- le point de l'évacuation des déchets par rail. Une note du 24/04/2019 de SETEC Ferroviaire et SNCF Immobilier concluant que la solution « n'est pas pertinente en phase 1 à cause de difficultés techniques et foncières » et qu'elle est « délicate » en phase 2.

- et la concertation menée illustrée par une présentation générale faite dans une réunion ouverte au public le 3 novembre 2016 dans le cadre de l'opération de concertation comprenant les engagements de SNEF pour un « dialogue citoyen ».

Le mémoire se résume à :

1.1 Observations sur l'enquête et la concertation

Le projet s'inscrit dans le cadre du PLU modifié en juillet 2016. La concertation s'est déroulée de juin 2016 à juin 2017 avec un bon accueil du public. Le projet ne présente ni écart ni novation significative par rapport aux éléments présentés lors de la concertation, notamment la position du jardin. Rappel de l'association des riverains à la programmation des jardins et au cahier des charges pour les halles, de la mise en place du site internet, de réunions d'informations, de flyers et d'accès aux données. Rencontres de riverains pour les projets architecturaux.

1.2 Observations relatives au programme de l'opération

Il est nécessaire de préserver certaines installations du service public ferroviaire. Le périmètre du projet prend en compte la création des voies 25 et 27 à une date non encore connue. Il est nécessaire de créer un nouveau centre d'avitaillement avant le passage en phase 2. L'accès à l'accueil groupe par le lotissement est transitoire. Le projet est bien indépendant de la gare.

L'opération participe à l'intérêt général en créant 600 logements, un jardin d'un Ha et des équipements publics

1.3 Observations sur l'insertion urbaine

Il s'agit d'un site actif jusqu'en 2015 sur une plateforme surélevée par rapport au quartier. Le projet prévoit :

- De gommer l'effet de dalle,
- De créer de nouvelles liaisons Est-Ouest,
- De créer une grande promenade Nord-Sud entre Gare de Lyon et Bd de Bercy,
- De créer des équipements publics et des commerces et services.

Ce sera un Eco-quartier au bâti d'une hauteur voisine de l'existant, des implantations préservant les vues et l'ensoleillement, un recul minimum de 12 mètres, dont les lots privatifs seront cédés à des constructeurs accompagnés de prescriptions architecturales, urbaines, paysagères et environnementales qui seront contractuelles.

Concernant les 60% de logements sociaux la Ville de Paris répond en rappelant les règles du SDRIF et du PLH et la réalité des statistiques de l'APUR sur les ressources des ménages parisiens. Enfin l'opportunité est utilisée là où elle apparaît, et pas dans d'autres arrondissements, bien que le 12^{ème} soit en passe d'atteindre l'objectif de 25% de logements sociaux.

1.4 Observations sur les incidences environnementales du projet

Projet écologique, quartier bas-carbone, quartier éponge pour la chaleur et les eaux pluviales, quartier à biodiversité positive, favorable aux mobilités douces, prototype sur les bio-déchets, ambitieux pour l'impact environnemental, comportant beaucoup d'espace vert par habitant, à faible circulation automobile, sans stationnement, à faibles nuisances sonores et dont les études permettront de lutter contre les effets de vent.

Les travaux bruyants actuels sont le fait de la SNCF et non de la SNEF. La SNEF réutilisera la partie saine des matériaux de démolition pour limiter le nombre de camion.

La Charte chantier faibles nuisances prévoit au-delà des exigences réglementaires, les cibles à atteindre, les moyens de contrôle et les pénalités qui seront appliquées durant toute la phase travaux, notamment la désignation d'un responsable chantier à faible nuisance, la limitation des nuisances sonores, le contrôle des émissions sonores, la circulation à sens unique pour éviter le retentissement des avertisseurs de recul, la mise en place d'un système de mesure des nuisances sonores par rapport à l'état zéro en continu, la préservation de la qualité de l'air et la limitation des sources de poussières.

L'information sur les travaux de démolition a été faite en réunion du 30 mai 2018.

Un comité de suivi associant toutes les parties prenantes sera mis en place.

La réversibilité partielle et l'évolutivité du bâti seront prévues dans les prescriptions aux constructeurs.

La phase 2 est indispensable à l'équilibre de l'opération.

2.1 Questions relatives au programme

Éléments de l'étude de marché pour les bureaux

Éléments de l'étude sur les commerces de proximité

Les implantations des bâtiments ne sont pas définies à ce jour

2.2 Questions relatives à l'insertion urbaine

Circulation automobile au sein du quartier, boucle lente à sens unique.

Pas de stationnement en surface.

Schéma des circulations en phase 2 et schéma sans l'accueil groupe

Accessibilité des piétons au jardin

Emplacement réservé au bénéfice de la Ville rue du Charolais

2.3 Questions relatives aux incidences environnementales du projet

Rejet de la solution de la géothermie, exposé des motifs

Respect des principes environnementaux de la Ville de Paris. Plan Climat, Plan Pluie, quartier bas-carbone, quartier éponge pour la chaleur et les eaux pluviales, quartier à biodiversité positive, favorable aux mobilités douces, prototype sur les bio-déchets

Intégration des bonnes pratiques dans les prescriptions aux constructeurs

Déplacements, transports en commun : la RATP confirme la capacité à absorber de la station Dugommier, la concertation sur l'intermodalité des trois gares (de Lyon, de Bercy et Austerlitz) ne concerne pas les rues du projet, mais celui-ci améliorera le temps de trajet entre les gares de Bercy et gare de Lyon.

La passerelle commentée lors de la concertation n'est ni prévue ni financée par la SNEF. Elle n'est pas prévue par la Ville de Paris et serait assez délicate à réaliser et assez coûteuse.

Des mesures conservatoires sont prévues dans le cadre du projet.

Hypothèses d'implantation et des hauteurs des constructions futures. Elles seront définies lors des permis de construire. Les plans guide actuels respectent les prescriptions du PLU. Les objectifs d'aménagement sont : Faciliter la mise en œuvre des continuités urbaines, offrir un meilleur environnement par la création de nouveaux espaces et équipements publics. Motifs de choix du jardin central. Les implantations retenues résultent des études bioclimatiques supplémentaires réalisées dans le cadre de la concertation.

Les effets du vent ont été étudiés et les zones perturbées et inconfortables sont identifiées. Des prescriptions seront intégrées aux projets paysagers et projets bâtis dans les fiches de lots, notamment sur la rugosité des façades.

2.4 Les incidences du chantier

Gardiennage par la SNCF et par SNEF depuis février 2019. Un courrier d'information a été distribué donnant les coordonnées du référent chantier. Un panneau figure à l'entrée du chantier. La charte chantier faibles nuisances est exposée plus haut.

Evacuation des déblais par fer. Dans l'étude jointe en annexe est présentée une analyse de faisabilité : en phase 1 ce mode n'a pas été retenu, Concernant la phase 2, il n'y a plus de contraintes techniques mais la saturation du faisceau de la gare de Lyon rend délicate une évacuation par ce mode.

L'aménageur demandera aux entreprises d'étudier l'évacuation par voie fluviale.

Etude de sortie du chantier en bout d'emprise vers le boulevard de Bercy : Cette piste de chantier sera effective au second semestre 2020.

Référé préventif auprès du T.G.I. de Paris. Le constat avant travaux a été établi et transmis aux parties concernées.

Les mesures de protections sonores sont celles de la charte de chantier faibles nuisances

Les études de conception prévoiront une certaine évolutivité du bâti dans les prescriptions aux constructeurs pour en accroître la pérennité. De même les conceptions des immeubles permettront la transformation de bureaux en logements et les commerces en services et activités d'animation.

2.5 Le bon équilibre du projet d'aménagement

Les 60% de logements sociaux. Voir plus haut

Le taux de constructibilité est nécessaire pour assurer au bon équilibre financier de l'opération.

L'opération ne bénéficie d'aucune subvention. Elle répond à l'intérêt général, participe à l'effort de production de logements, favorise la mixité sociale, permet d'augmenter le ratio d'espace vert par habitant, désenclave le quartier, préfigure la réalisation d'un quartier bas-carbone. Préserve une partie du patrimoine, accueille et finance une école et une crèche et valorise une emprise ferroviaire.

La commission n'a obtenu que peu d'information sur les données financières de l'opération.

2.6 Données complémentaires de la Ville de Paris

Elargissement prévu de la rue de Rambouillet en phase 2 par la Ville de Paris avec reconfiguration du carrefour

Réalisation récente par la Ville de Paris d'un aménagement rue du Charolais au niveau du conservatoire et du croisement Jorge SEMPRUN/charolais pour la sécurisation des piétons.

8. SYNTHÈSE GÉNÉRALE

Les observations reçues et les interventions constatées ne concernent quasiment que les riverains les plus proches de la future opération d'aménagement. En ce sens, la présente enquête publique n'est pas satisfaisante. On aurait pu s'attendre à une participation plus large de la part des usagers de la Gare de Lyon et des habitants du 12^{ème} arrondissement.

La commission d'enquête constate qu'une partie du public répète les mêmes observations et critiques déjà discutées pendant la période de concertation sans prendre en considération les études complémentaires conduites par le pétitionnaire, ni porter attention aux évolutions et améliorations du projet, suite aux études et requêtes formulées soit par la Ville de Paris, soit par le public lui-même en 2016 et 2017, lors de la période de concertation.

La grande majorité du public qui s'est exprimée au cours de l'enquête publique ne veut pas du projet tel qu'il est. C'est habituel dans de telles circonstances, mais cela semble surprenant pour la SNEF.

C'est pourquoi la commission préconise un ensemble de réserves et de recommandations qui apparaissent en Partie II : Conclusions et Avis motivé.

Paris, le 15 mai 2019



François BERTRAND

Président



Françoise SOUYRI

Membre titulaire



Catherine GINER

Membre titulaire

