

TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE PARIS

PERMIS D'AMENAGER GARE DE LYON – DAUMESNIL PHASE 1

ENQUETE PUBLIQUE DU 20 FEVRIER 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 » Phase 1 à Paris 12^{ème} arrondissement, déposé le 9 mai 2018 par la Société Nationale d'Espaces Ferroviaires (SNEF)

PROCES-VERBAL DE SYNTHESE DE L'ENQUETE PUBLIQUE

Conformément aux dispositions de l'article R 123-18 du code de l'Environnement, le présent procès-verbal a été remis en main propre le 10 avril 2019 à Mr Alexandre DESTAILLEUR, Directeur de projet et Mme Harmony PAULHE, Chef de Projet, représentant la SNEF, qui disposent d'un délai de 15 jours pour produire leurs observations éventuelles.

Annexes: Six tableaux de dépouillement des observations dans les registres, courriels et courriers reçus

- Synthèse des observations
- Synthèse thème 1 Enquête publique
- Synthèse thème 2 Programme
- Synthèse thème 3 Urbanisme
- Synthèse thème 4 Nuisances
- Synthèse thème 5 Critiques et variantes

et un extrait du tableau de synthèse relatif à l'environnement

Sont aussi jointes 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'ilot E pour lesquelles le paragraphe 5.2. Foncier demande une confirmation au pétitionnaire.

Copies des registres et courriers : Mr Alexandre DESTAILLEUR, Directeur de projet et Mme Harmony 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.

1. Rappel du déroulement de l'enquête

1.1. Objet de l'enquête

La présente enquête a pour objet 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.

1.2. Désignation 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 modifiée en ce qui concerne un des membres le 19 novembre 2018 par une seconde décision, les membres de la commission d'enquête ont été désignés comme suit :

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

1.3. Déroulement de l'enquête

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).

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 5970 boîtes aux lettres.

L'enquête s'est déroulée du 20 février 2019 au 29 mars 2019. Durant toute cette période, 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.

9 permanences ont été tenues, ne donnant lieu à aucun incident particulier.

L'intérêt du public pour le projet a été assez vif mais très localisé 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.

Ceci répondait à un enjeu important pour les riverains et une publicité forte aux environs du projet.

2. Nombre d'observations et pièces déposées

2.1. Registres

Durant l'enquête, un registre papier a été ouvert portant 17 observations. Par ailleurs 84 observations ont été portées sur le registre électronique, dont 2 sans objet pour l'enquête.

Certaines personnes ont déposé plusieurs observations.

Certaines observations ont été apposées par plusieurs personnes, regroupant parfois des adresses voisines mais différentes 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.

Les observations proviennent principalement 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 qui a émis un courrier (observation n°16 sur le registre en mairie) plus complet que celui de son avis favorable 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 Nicolas 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 trains et prioriser l'artisanat, les commerces de bouche et les besoins en équipements sportifs. Il joint un Vœu relatif aux camions dans la zone de travaux du site Gare de Lyon Daumesnil, Déposé par Nicolas Bonnet Oulaldj, Didier Le Reste et les élu·e·s 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 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, photos et vidéos.

Ces Pièces Jointes seront annexées au rapport d'enquête.

A l'heure actuelle elles ont été reçues par la Mairie de Paris (D.U.) et par la SNEF par voie électronique avec les copies 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.

2.2. Courriers/courriels

Un courriel a été envoyé à la commission d'enquête et reçu en Mairie au service de l'urbanisme. Il est classé à la fin du registre papier.

2.3. Synthèse

Une observation du registre électronique (n°13) a été éliminée car hors sujet.

Au final la commission d'enquête a réuni et dépouillé 99 contributions dont 10 très partiellement favorables et 89 défavorables.

3. Observations du public

3.1. Préambule

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 Etat 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 Gène 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 verts
- 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 (onglet1) et par sous-thèmes (onglets 2 à 6) est annexé au présent rapport.

3.2 Observations relatives au déroulement de l'enquête et au dossier d'enquête. Thème 1

Concernant l'accès aux pièces du dossier et sa lecture, Ceux qui ont mis en cause l'enquête publique elle-même, sa procédure et son déroulement, aujourd'hui et pour la suite des événements, sont avant tout des opposants au projet.

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

Ce sont surtout les rappels du contenu des réunions de concertation qui entrent dans le thème 1.

Certains voudraient aussi que soit renforcé le contrôle de la Mairie de Paris.

Il y a eu 21 de ces observations relatives au thème n° 1, 8 dans le registre papier et 13 dans l'électronique.

D'autres donnent des directives impératives à la commission d'enquête au sujet de son futur rapport. Il convient de rappeler que l'enquête n'est ni un vote ni un référendum et que la multiplication d'observations anonymes n'a pas plus de poids que les notes brèves soigneusement rédigées, étayées et justifiées.

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 lui-même dans le dossier papier après ses propres recherches. 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.

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 de mise en cause de la forme du dossier d'enquête, en particulier celui mis à disposition des visiteurs en mairie, par contre plusieurs indiquent que le dossier est trop complexe, technique, voire incompréhensible, 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 et fournissant l'essentiel des informations de présentation attendues par le public. De plus on critique dans ce dossier une abondance d'images 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.

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 détaillera dans son rapport l'ensemble des mesures de publicité et d'information mises en œuvre envers le public.

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.

Des contributions se préoccupent du peu de précisions concernant les données économiques du projet et souhaiteraient pouvoir évaluer les dépenses laissées à la charge des finances publiques dans l'aménagement futur.

La commission émettra son point de vue dans son rapport.

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 suivi d'effet.

3.3 Observations relatives au programme de l'opération Thème 2

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

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

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.

De même 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 jugées indispensables.
- Crainte des difficultés de commercialisation des surfaces commerciales, d'un turn over prononcé et de la vacance commerciale.

Par contre personne ne remet en cause le transfert foncier et les droits afférents que représente l'aménagement (au moment même où les Berlinois mettent en place un référendum pour la remunicipalisation de certains secteurs de logements locatifs privés).

Les avis positifs sont satisfaits de voir arriver la 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 à davantage protéger et réhabiliter dans le projet d'aménagement futur.

L'analyse du sous-thème 2.1 ne concerne que 3 avis déposés: le marché des bureaux, l'intérêt pour Paris ne sont pas des sujets d'intérêt ce qui montre un certain scepticisme sur le succès futur de cette opération. L'intérêt de construire des bureaux est questionné. Une remarque stigmatise les bureaux comme producteurs de chaleur (cf. les sources de refroidissement).

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 logement et logements sociaux (15 observations) et commerces de proximité (6 observations) attirent plus de commentaires.

De plus des intervenants demandent la création de logements sous la forme de bâtiments traditionnels bas au lieu des immeubles R+11 projetés.

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

3.4 Observations relatives à l'insertion du projet dans la ville

Il y a eu 69 observations relatives au thème n° 3, 11 dans le registre papier et 58 dans le registre électronique.

On peut citer les observations n°12, 18, 19, 22, 34, 35 et 88 qui critiquent la hauteur importante comme aggravant la densité d'habitation.

L'intégration urbaine et sociale de l'opération Gare de Lyon Daumesnil a été un des sujets sensibles majeurs au long de l'enquête publique. Ce thème enregistre un taux élevé d'insatisfaction, d'inquiétude, voire de colère et de rejet de la part des riverains copropriétaires. L'opposition au projet de la majorité des contributeurs à l'enquête publique est manifeste.

Deux ambiguïtés et des incompréhensions s'expriment à travers les observations du public. Ce sont les suivantes :

- La première concerne la procédure d'urbanisme de demande de permis d'aménager, dont le public apparaît peu familier quant à sa finalité de création d'un lotissement par une division foncière dans le cadre d'un projet urbain partenarial (PUP) entre la ville de Paris et la SNEF. La division des îlots privatifs en plusieurs lots à bâtir au fur et à mesure de la cession des terrains à des constructeurs. La majorité des participants à l'enquête publique ne comprend pas pourquoi le programme de construction de logements ne comporte pas davantage d'informations, quant à l'implantation, l'orientation, la hauteur définitive des bâtiments projetés,
- La seconde concerne l'enquête d'impact environnemental qui cible principalement le site du projet urbain et ne porte pas de façon plus globale sur l'ensemble urbain bâti et habité dans lequel sera intégrée la future urbanisation, soit l'environnement urbain, social, culturel et économique du futur quartier, et notamment les zones d'habitat à proximité immédiate.
- La troisième concerne le rôle d'aménageur de la SNEF dans la réalisation des travaux d'aménagement portant sur les terrassements, les réseaux, les voiries, la réalisation du jardin, laissant la réalisation des îlots privatifs à d'autres intervenants une fois la cession foncière des lots réalisés (lots A, B, C, D)
- Les habitants des copropriétés du quartier Charolais –Ronde estiment à l'unanimité que l'aménagement de leur quartier constituait la première phase du projet Gare de Lyon Daumesnil, que le dossier d'enquête publique aurait dû l'intégrer et présenter les deux phases du projet, comme les phases 2 et 3, en tant que suite cohérente de l'urbanisation de ce nouveau quartier

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

- Une urbanisation trop bétonnée, des espaces publics trop minéralisés, appréciation qui revient régulièrement dans les observations. Le rapport entre les surfaces construites et celle consacrée aux jardins est trop déséquilibrée
- Le nouvel ensemble urbain projeté apparaît trop autocentré, peu raccordé tant urbainement, que fonctionnellement à son environnement existant
- 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
- Qui seront les nouveaux habitants qui viendront s'installer, des familles, des jeunes.... Cette interrogation est corrélée à l'absence d'informations quant à la typologie des logements envisagée
- Des doutes quant à l'occupation future des surfaces commerciales prévues en pieds d'immeubles ; Ces surfaces trouveront-elles réellement des preneurs ? Quels types de commerces s'installeront ?
- La viabilité économique des surfaces d'activités de bureaux par rapport au marché local dans un périmètre proche de l'opération d'aménagement et les besoins du marché de bureaux parisiens
- La configuration du jardin public en 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, mais favorisant des usages déviants (tels la présence de groupes, de drogue)
- L'absence de données prévisionnelles sur la sociologie future du quartier est un handicap à l'acceptabilité du projet
- Besoin de relier physiquement le futur quartier au-delà du faisceau ferré par la création d'une passerelle publique

Il ressort de l'ensemble des observations une faiblesse de la conception urbaine d'ensemble du projet.

D'une manière générale, la grande majorité des personnes qui se sont exprimées estiment que l'environnement actuel est dégradé et qu'il faudrait déjà traiter les problèmes quotidiens actuels avant de réaliser de nouveaux projets.

Pour l'observation n° 35 il y a une certaine incohérence entre l'aménagement Charolais-Rotonde et celui qui est projeté puisque le second n'aura pas les inconvénients du premier, surtout en ce qui concerne la densité et la répartition spatiale, plus que la hauteur seule.

La majorité des avis exprimés contre le projet rejette la construction de bâtiments si rapprochés et si hauts, donc apportant une grande population que ce soit dans les logements ou dans les bureaux.

La densité de Paris, une des plus élevée des villes du monde, est très souvent rappelée pour argumenter contre le projet en ajoutant que bon nombre de bureaux sont vacants dans Paris et en mentionnant le grand nombre de programme de bureaux en cours de construction ou récemment terminés.

Cette densité et le volume des bâtiments projetés sont unanimement contestés et qualifiés de divers adjectifs qu'il est inutile d'énumérer. Ils ajoutent que cela va boucher la perspective et donner une ombre portée importante notamment pour les riverains des rues voisines et surtout ceux des étages bas.

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.

Plusieurs observent que le projet est permis par la révision du PLU intervenue en 2016.

Tous les avis envoyés 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 c'est l'injuste répartition entre les arrondissements parisiens qui est dénoncée.

Il est fait plusieurs fois référence au spectacle offert à proximité dans le passé par l'îlot Chalons, plus récemment par la mauvaise fréquentation des rues du quartier (Place Henri Frenay et rue Roland Barthes).

De son côté à l'heure actuelle l'opération Charolais-Rotonde dont le chantier se prolonge après plusieurs années, n'incite pas les riverains à l'optimisme et à la confiance ni envers l'aménageur ni envers la Ville de Paris.

3.5 Observations relatives aux incidences environnementales du projet

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

Malgré ce nombre important et des rédactions détaillées, la commission d'enquête constate que la très grande majorité de ces observations se recoupe. Les arguments développés par le public dans ces observations sont les suivants :

- la perte d'ensoleillement et de vue pour des riverains
- 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, ni le chantier du site Charolais Rotonde qui n'est pas achevé
- 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 abimer le macadam.
- 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 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
- Des déplacements, bus et métro (notamment ligne 6) actuellement saturés. Le projet Gare de Lyon-Daumesnil ne pourra qu'accentuer cette situation en augmentant la population de façon conséquente
- Certaines personnes jugent l'étude d'impact peu crédible en termes d'écologie et d'environnement. L'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 incidences particulières sur l'environnement (l'éblouissement, le vent...)
- Y-aura-t-il des enseignes lumineuses (pollution lumineuse), des antennes relais (pollution électromagnétique)
- Le projet prévoit de nombreuses plantations d'arbres et les riverains ne comprennent pourquoi cela passe par l'arrachage des arbres existants
- Les mesures pour réduire les effets du projet (Mesures d'évitement de réduction et de compensation = ERC) sont jugées insuffisantes notamment pendant la durée du chantier car l'étude d'impact proclame l'existence d'une charte de chantier qui n'est pas jointe au dossier
- les ilots de chaleur

Pour justifier leurs dires, selon les personnes qui se sont exprimées sur ce sujet, le projet :

- ne respecterait pas les engagements politiques de la ville de Paris sur la protection de l'environnement et la qualité de vie.
- ne respecterait 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 impactés par les ombres portées (60, 90 avenue Daumesnil,.....)

On notera quelques observations favorables jugeant les incidences environnementales minimales au regard des dispositions prévues qui suppriment un état d'abandon actuel plutôt nocif.

Les incidences du projet sur les déplacements

D'après les observations émises, le secteur est déjà jugé, de manière générale, très encombré par les habitants eux-mêmes, 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 estiment 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) 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 compte-tenu des nombreux projets immobiliers en développement dans le 12^{ème} 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 STIF. et s'interrogent sur la façon dont le STIF va gérer ce nouvel apport de voyageurs dans les transports en commun.

Enfin, d'autres personnes mettent en avant la prudence et les hésitations dans les réponses apportées quant à la possibilité d'amélioration. Le maire du 12^{ème} insiste sur la création d'un deuxième accès à la station Dugommier.

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 le réseau de bus sera modifié et un nouveau bus allant de la gare d'Austerlitz à Nation (le n°215), passera également par l'avenue Daumesnil

• **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 difficiles et dangereux

Avec la réalisation de l'opération, plusieurs personnes craignent 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, 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 de par l'augmentation du nombre de salariés dans le secteur.

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 à la ligne 14.

Bien entendu les deux « tunnels piétons » sous les voies SNCF rue de Rambouillet et Bd de Bercy sont jugés inacceptables pour une ville comme Paris de par leur aspect, leur saleté et leur insécurité.

Les incidences du projet sur l'environnement

La question des incidences du projet sur l'environnement actuel a suscité moins d'observations que les thèmes précédents. Ceci tient sans doute au fait que cet état actuel est celui d'une friche ferroviaire de peu d'intérêt.

Ces observations portent :

- Sur les nuisances sonores
- Sur le confort des piétons le long des rues
- Sur la qualité de l'air avec l'extraction des climatisations qui risque de polluer l'air ainsi que les particules fines et le CO2 dus à l'augmentation de la circulation automobile et des camions.
- Sur la qualité de l'eau,
- Sur la stabilité du sous-sol.
- Sur la pollution des sols, notamment en présence de la crèche et de l'école

Les incidences du chantier sur l'environnement

Ce point a suscité peu d'observations. Peuvent, néanmoins, être retenus les points suivants :

- Une durée du chantier peut-être sous-estimée
- Des nuisances sonores et olfactives pour les riverains dues au va et vient journalier des poids lourds.
- Une propreté des abords du chantier non assurée.
- Des risques de pollution des eaux souterraines.
- La crainte d'une mauvaise surveillance avec un chantier visité et « animé » la nuit.

3.6 Observations critiques et proposition de solutions alternatives

Ce thème n°5 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 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 et que la hauteur finale est celle de R+ 11étages +4 à 5 mètres pour intégrer le terrain naturel.

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.

3.7 Synthèse

La grande majorité du public qui s'est exprimée au cours de l'enquête publique exprime des objections et 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 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

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 du projet.

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 commission d'enquête sollicitera la SNEF à apporter des éléments de réponse aux questions figurant ci-dessous au chapitre 5.

4 Observations de la commission d'enquête

4.1 Observations sur l'enquête et la concertation

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'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, la commission d'enquête apparaît comme le dernier recours pour être entendus.

Il est avéré que la concertation n'a pas eu les résultats souhaités. 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. Ils espèrent que l'enquête publique ne serait 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.

Sur ces sujets la commission d'enquête répondra dans son rapport.

4.2 Observations relatives au programme de l'opération

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.

Il est difficile aussi d'y trouver des synergies ou même une simple cohabitation.

Cependant cette séparation est réelle et doit être mieux exposée en particulier au sujet des circulations de véhicules dans les zones de jardin.

La prise en compte de la demande de bureaux et de logements et sa poursuite ultérieure est une question logique et saine.

Elle montre une réelle préoccupation du public, qui n'est pas concerné par le financement de l'opération, mais l'est par le succès de cet aménagement, ne serait-ce que pour l'aspect général du site et du quartier.

4.3 Observations relatives à l'insertion du projet dans son voisinage urbain

Les conditions d'intégration du nouveau projet dans son environnement bâti existant ne sont pas satisfaisantes. Elles provoqueront une dégradation du cadre de vie des habitants 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 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.

L'absence d'informations fiables sur l'implantation des bâtiments, concernant leur emprise au sol, la possibilité de hauteurs allant jusqu'aux 37 mètres autorisés par le PLU (îlot B), leur architecture est perçue dans nombre d'observation 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.

Quid de l'aménagement des espaces non bâtis en pieds d'immeubles : est-il possible de prévoir des prescriptions dans le cahier des charges des futures constructions ?

Pourquoi le programme de logements qui se conforme aux exigences du PLU requiert-il de privilégier à hauteur de 60% du logement social, alors que le quartier en comporterait d'ores et déjà un nombre suffisant, de même que le 12^e arrondissement ? Cette surreprésentation du logement social est critiquée car nuisant à l'équilibre urbain général.

4.4 Observations relatives aux incidences environnementales du projet

Un aménagement écologique ?

Il est difficile de bien appréhender la qualité des constructions futures et donc les consommations énergétiques des bâtiments dans la mesure où il 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. De par 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.

Plusieurs observations montrent la demande des habitants actuels du quartier de profiter plus des espaces verts jusque sous forme de jardins collectifs de cultures potagères.

Les incidences du projet sur les déplacements

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.

Les habitants ont toujours l'impression que l'encombrement des quais et rames du métro ou des autobus le matin de 8 à 9 heures est exceptionnelle dans leur quartier et que ces incidences seront exacerbées par les autres nombreux projets immobiliers du 12^{ème} arrondissement et des alentours.

Il est vrai qu'une hausse de la fréquentation de la station Dugommier sera à prévoir.

En effet, il est indéniable que la saturation chronique des transports en commun à Paris est problématique. Même s'il existe d'autres quartiers dont les transports en commun sont saturés, il faudra tenter d'améliorer localement le trafic.

Les incidences sur l'environnement

Parmi les observations émises sur ce thème, la commission d'enquête estime que deux d'entre elles doivent faire l'objet d'une attention toute particulière, car elles peuvent provoquer un réel inconfort des riverains et de certains habitants :

- L'accentuation des nuisances sonores (congestion automobile, réverbération du son) ;
- L'effet venturi au pied des bâtiments.

Les autres incidences sur l'environnement ont été bien étudiées et les mesures visant à les limiter sont envisagées.

Les incidences du chantier

L'importance du projet justifie les observations relatives aux nuisances de chantier de démolition/construction que sont, le bruit, les vibrations, les poussières, les dommages éventuels sur le bâti existant, et notamment celles liés au trafic des poids lourds pour son approvisionnement. Les nuisances seront surtout importantes lors de la première année avec les travaux d'excavation et d'évacuation des déblais.

Quelle que soit la nature de l'opération et les mesures prises pour les réduire, un chantier génère toujours des nuisances pour les riverains. Il apparaît cependant que l'application actuelle de la charte de chantier laisse à désirer et que les riverains ne bénéficient d'aucune information sur le planning des chantiers, la nature des travaux en cours, leur impact éventuel sur la vie quotidienne des riverains.

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.

La question de l'incertitude quant au devenir de l'aménagement

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.

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.

Phase 2

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

Dans une des observations (Madame Creusy obs. 86/87) il est fait état d'un projet 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.

4.5 Synthèse

La commission d'enquête formalise les observations faites suite à la lecture et à l'audition des opinions du public, par l'ensemble des questions ci-dessous.

5 Questions à la SNEF

5.1 Questions relatives au programme de l'opération

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.

5.2 Questions relatives à 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).

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.

5.3 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 piétons 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 –Ronde 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, et développer davantage des logements intermédiaires plus importante et comprendre 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

Synthèse du dépouillement des observations

Thèmes pour le dépouillement

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 Etat 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 Gène 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 vert
- 5,9 Demandes de limitation du bruit

1 L'enquête publique

- 11 Contenu dossier
- 12 Conformité des procédures
- 13 Concertation préalable
- 14 Déroulement enquête

2 Le programme, conventions SNEF/Mairie de Paris

- 21 Protocole, convention
- 22 Choix programmatiques, foncier, Intérêt public

3 Insertion dans la ville

- 31 Aménagement urbain, transports, commerces
- 32 Urbanisme
- 33 Projet d'ensemble circulation et voirie
- 34 Politique du Logement
- 35 Logement Social
- 36 Concertation chantier
- 37 Dialogue riverains

4 Insertion dans l'environnement, nuisances

- 41 Existant
- 42 Incidence sur existant
- 43 Incidence sur l'état futur, circulations douces
- 44 Incidence chantier
- 45 Mesures de protection
- 46 Avis et réponses PPA, MRAE et Conseil de Paris

5 Critiques, Contre-propositions. Etudes de variant

- 51 Ensoleillement, impact, vues du ciel
- 52 Esthétique, hauteur, volumétrie
- 53 Aménagements école, crèche, commerces, voiries
- 54 Phasage et durée chantier
- 55 Circulation et voirie chantier
- 56 Suivi chantier MOA et Mairie de Paris
- 57 Protections de l'environnement
- 58 Absorption et stockage pluie, toitures végétalisées
- 59 Traitement du bruit

| N° | Date | Auteur de l'observation | Synthèse de l'observation | Thèmes | Sous-Thèmes |
|-----------------------------------------------------------|---------|----------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <i>En italique des ajouts des commissaires enquêteurs</i> | | | | | |
| REGISTRE N° 1 | | | | | |
| 1 | 22-févr | mme Dizier 163 rue de Charenton résidence Charenton - Erard, conseillère de quartier : | Une blanchisserie industrielle occupe le rdc du 163 rue de Charenton ce qui occasionne noria de camions + nuisances olfactives + dégagement important de chaleur (ceci par oral) la personne souhaite que cette blanchisserie déménage dans une des halles préservées à l'issue du chantier | | 41 existant Va se rajouter au Transport de déblais : 1 600 camions 55 circulation, voirie 57 protection environnement |
| 2 | 22-févr | Dominique Imbernon - Fort | 1ha de verdure semble peu. Demande précisions sur les immeubles d'habitation et de bureaux : hauteurs et style. Interrogations par rapport aux transports (métro et bus déjà saturés) Intégration des bâtiments existants (halles) avec les nouvelles constructions ? circulation automobile et stationnement avec les nouvelles constructions ? | | 31 transports publics 43 espaces verts insuffisants état futur 51 Ensoleillement 52 hauteur immeuble 52 parking |
| 3 | 22-févr | Xavier Chemisseur xchemisseur@yahoo.fr | Interrogation concernant la hauteur des îlots et leur impact sur la lumière et l'accès au soleil ... de la rue du Charolais. haut de la rue du Charolais déjà fortement impactée par la circulation en augmentation (Waze ec...) Quid de l'impact de ces nouvelles sources de nuisance automobile ? jardin (3 362m ²) Surpris de voir réapparaitre la collecte des ordures face au 28 rue du charolais alors qu'elle sont actuellement collectées rue Jorge Semprun; Le volume des ordures sur cette zone donne lieu à de nombreuses nuisances et tension entre habitants de la rue du charolais. cf plan synthèse des réseaux existants et projetés PA08 B bureaux? Surpris de la surface du | | 43 espaces verts insuffisants 42 et 43 collecte des ordures 55 et 53 circulation automobile 51 hauteur immeuble pour Ensoleillement 53 parking |
| 4 | 26-févr | Janine Creissen -Lafond Rue du Charolais | Vous fournissez de nombreuses informations techniques difficilement lisibles (notamment chimie des sols). Les indications concernant les futures constructions sont floues et ambiguës: hauteur des immeubles, destinations,...A priori, il me semble que le goudron et le béton l'emportent sur les espaces verts: 1/10 de la surface totale des opérations au sol, à moins que les toitures soient végétalisées ??? quelle est la durée prévue des travaux pour prévoir l'importance des nuisances | 1 | 11 contenu dossier 43 espaces verts insuffisants 54 durée des travaux 51 et 52 hauteur et destination des constructions 58 toitures végétalisées |
| 5 | 04-mars | Anonyme | veiller à la hauteur des bâtiments+ demande d'ajout d'un jardin ou deux | | 32 et 51 hauteur 53 espaces verts proposition |
| 6 | 07-mars | Anonyme | crainte que l'impact sur le trafic du métro soit important et constat de faiblesse des surfaces des espaces verts | | 43 espaces verts insuffisants 31 trafic métro |
| 7 | 08-mars | Marianne Etcheto rue du Charolais | Consultée sur la couleur du mobilier urbain lors de réunions publiques de "concertation" sans aucune information sur les hauteurs des nouvelles constructions. Aucune étude dans les présents documents pour l'enquête sur l'ensoleillement, les modifications des vues, perspectives et l'accès au ciel pour les constructions existantes rue du Charolais. Nous sommes les principaux impactés par les conséquences de ce projet et peu écoutés. Quid des transports publics, des nuisances chantier, de la vie du quartier après densification, de l'imperméabilité des sols? | 1 | 11 contenu dossier 13 concertation préalable 31 transports publics 56 et 36 nuisances chantier 51 ensoleillement, vues du ciel 58 absorption eau de pluie |
| 8 | 08-mars | B.Pordoy, 86 avenue Daumesnil | sur le document disponible en mairie du 12ème, on voit un bloc de bureaux: - 2 fois plus haut que le Centre de Formation SNCF - folie architecturale qui occulterait les larges horizons et balafretrait le paysage pour les habitants actuels de la rue du Charolais - est une insulte à la démocratie participative suite à l'opposition ferme des habitants sur la hauteur des bâtiments lors de leur consultation en mairie (Photo jointe: vue du 2ème étage sur le bâtiment SNCF et 2 frênes) Ce que nous voulons : - hauteur inférieure ou égale au Centre de formation SNCF - continuité architecturale en cohérence avec le bâtiment SNCF 19ème siècle (Dessin joint sur photo) --- décaler ces bureaux pour conserver les 2 frênes et conserver une percée pour vue vers un horizon lointain, ce que nous avons et tenons à garder | 1 | 13 concertation préalable 22 choix SNEF intérêt public 32 urbanisme 42 incidence sur l'existant 51 ensoleillement, vues du ciel 52 hauteur |
| 9 | 11-mars | Jean Doucet 68 av. Ledru Rollin | 1 Aucun élément décrivant le projet, sauf 5 lignes dans le RNT de l'étude d'impact . Le document 1,2,2 est introuvable . Impossible de comprendre le projet. Document complètement technique et incompréhensible pour le citoyen moyen. Suite à la consultation du document 1,2,2 ce document est explicatif mais très insuffisant sur les vues et l'organisation (40 pages, 3 millimètres à comparer aux 15 cm du dossier). 21 éléments formels, paysagers difficiles à appréhender. Photos de 2cm par 4. Pas de visibilité. Il n'y en a pas assez pour un dossier de 15 cm. Les profils et coupes sont trop techniques et ne permettent pas d'appréhender le paysage produit. Le dossier ne permet pas de juger la valeur du projet et l'intégration avec les quartiers avoisinants. La Ville de Paris devrait exiger plus de la SNCF. 2 Caractéristiques paysagères du projet. Aucune description sérieuse et argumentée. On en conclut que ce projet n'a pas de caractéristique paysagère. Il est étonnant et/ou scandaleux qu'un projet (sans doute intéressant) se prétende "paysager" et ne comporte rien de paysager, si ce n'est de belles photos de cerisiers en fleurs masquant la vue alors que les fleurs existeront 10 jours dans l'année. C'est une caricature de présentation. 3 Devenir des "2 grandes halles" L'expérience de Ground Control n'est pas commentée. C'est dommage car c'était une bonne expérience permettant de se faire une idée de ce que peut devenir ce quartier demain. Il est dommage de ne pas réfléchir au devenir des usagers, ce qui est essentiel au succès de l'opération. | 1 | 11 Contenu du dossier 21 Protocole convention 22 Choix, foncier, Intérêt public 42 incidence sur existant 43 incidence sur l'état futur, circulations douces |

| | | | | | | | |
|--------|---------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|---|---|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 10 | 18-mars | Isabelle Mervoyer future habitante rue du Charolais | Le dossier ne comporte que des photos du parc, rien sur les immeubles. La moindre des choses serait des photomontages du projet et des vues des différentes rues impactées, notamment rue du Charolais. Les immeubles semblent très hauts. Attention que cela ne deviennent pas des ghettos. 11 étages C'est trop. | 1 | 3 | 5 | 11 Contenu du dossier 34 Logements 52 hauteur immeubles |
| 11 | 21-mars | Caroline Monniot 86 av.Daumesnil l'arrière donne sur la rue du Charolais face au bureau des messageries | Malgré 2 ans de concertation, l'information n'est toujours pas claire sur la hauteur des futurs bâtiments . J'ai passé 1 heure à chercher sans trouver sur internet , ni sur le site dédié au projet, ni sur celui de la mairie du 12ème. Aucune info claire sur la hauteur des immeubles. Je souhaiterais que cette hauteur soit limitée car le niveau du sol est plus élevé dans le nouveau quartier. De combien? Ce n'est pas claire. Nous nous réjouissons des futurs espaces verts, mais ils restent très minéraux. Pourquoi des pavés et non du gazon pour le "jardin Nord" et la "place plantée"? Les soirs d'été la place Gertrude Stein restitue une chaleur intenable. Lors des réunions de concertation, on nous a promis un quartier sans voiture car sans place de stationnement. Or je découvre des stationnements dans les sous-sols de certains bâtiments donc du trafic routier augmenté rue du Charolais. Je demande des ralentisseurs à 30 km/h. Actuellement celui devant le Conservatoire est insuffisant en hauteur. Dommage que le nouveau jardin soit coupé par une voie à double sens à 30km/h en prolongement de Charles Bossut. Pourquoi pas une zone de rencontre à 10 ou 20 km/h avec priorité absolue piétons? | 1 | | 4 | 5 11 Contenu dossier 13 concertation préalable 43 Circulations douces 55 Circulation voirie 52 Hauteur immeubles |
| 12 | 21-mars | Anonyme 27 rue du Charolais | Locataire de la SNCF (ICF) s'étonne des travaux en raison du manque de moyens de celle-ci pour l'entretien de ses immeubles. Souhaite une véritable mixité et non une concentration de logements sociaux . Pour ne pas recréer l'îlot Chalons, garder un équilibre dans ce quartier privilégié à proximité des gares et du POPB, éviter une concentration de logements sociaux qui conduirait au résultat de certaines communes limitrophes. Signale la saleté et les rats. Mixité signifie 25% de cadres, 25% d'étudiants et personnes âgées en mixité intergénérationnelle, 25% de fonctionnaires et 25% de logements sociaux. Le lot 7 est trop proche des bâtiments existants et certains bâtiments du programme ne sont écartés que de 12 mètres et à distance de 15 mètres des voies ferrées. Le projet favorise la promiscuité, la concentration au détriment des habitants actuels du quartier pour atteindre un objectif de 25% de logement sociaux dans Paris alors que certains arrondissements ne font pas d'effort.Les lots7 (31 rue du Charolais) et 8 au début de la rue sont trop concentrés. | | 2 | 3 | 22 choix programme , intérêt public 33 Logements 34 Logements sociaux |
| 12 bis | 28-mars | Marie-Noelle Gerolami 173 rue de Charenton | Superficie d'espaces verts 1HA très insuffisant. Toitures et terrasse à végétaliser. Quelle est la hauteur des immeubles? Veiller à une réelle mixité logements sociaux/privatifs Quid des transports publics? Limiter le trafic véhicules rue du Charolais | | | 3 | 4 5 43 espaces verts insuffisants 31 trafic métro 35 logements sociaux 52 hauteur immeubles 58 végétalisation toitures |
| 13 | 28-mars | Didier Le Reste 5 rue Paul DUKAS | Agréable d'entendre un discours vantant un projet d'aménagement parlant de désenclavement. En fait amputation d'un site ferroviaire, qui risque de faire défaut pour une politique de développement du rail et lutte contre le réchauffement climatique. Inacceptable de ne pas profiter du rail pour évacuer les gravats et acheminer les matériaux. Eviter les déferlements de camions alors qu'on est proche d'infrastructures ferroviaires (gares de Lyon et Bercy et petite ceinture). Les conditions de vie des riverains et des habitants du 12ème vont se dégrader (bruits, pollution, insécurité routière, détérioration de la chaussée....). Enquêtes publiques seulement consultatives. | 1 | | | 5 14 déroulement enquête 55 circulation voirie |
| 14 | 29-mars | Lydia Vergerolle Association Assistance Service | Propose de mettre en place une logistique pour créer des emplois en valorisant les déchets de la ville de la même façon que ce qui est proposé aux Gobelins dans le cadre de l'appel à projets " Réinventer Paris 2" | | | | 5 57 protection de l'environnement |
| 15 | 29-mars | Valerie MONTANDON Conseillère de Paris (L.R.) | Points positifs:utilisation de friches ferroviaires et équilibre logements PLI et SRU incertitudes et manquements dans les documents surfaces minéralisées . La hauteur des immeubles n'est pas mentionnée . Seulement les étages. R+10 ou R+11 trop élevé plus la dénivelé existant jusqu'à 5m Le jardin est enclavé le long des voies ferrées et sera peu praticable par les habitants Dossier insuffisant sur les hauteurs des immeubles, l'intégration paysagère, l'aménagement urbain et les flux de personnes et véhicules. Suggestion extension des locaux du commissariat. Avis défavorable au projet tel que présenté sans une révision des paysages et espaces verts plus centraux et plus accessibles . Documents à compléter. | | 2 | 3 | 4 5 22 choix, programme, intérêt public 32 urbanisme 43 espaces verts insuffisants 55 circulations voirie 52 hauteur immeubles |
| 16 | 29-mars | Catherine BARATTI-ELBAZ Maire du 12ème arrondissement | Continuité de Charolais Rotonde de la SNCF. Groupe scolaire. Grand jardin 1HA. Rues et liaisons entre Gare de Lyon et quartier Dugommier. Histoire ferroviaire. Réhabilitation des halles conservées pour équipements culturels et sportifs. Concertation en 2016 2017, sera poursuivie renforcer par le STIF avec un second accès. Pendant les démolitions GARANTIES FORTES ONT ETE APORTEES.... RIVERAINS...MOINS IMPACTES POSSIBLE. Demande évacuation déblais par fer. demandé l'extension de ses locaux. un quartier durable et solidaire. | | | 1 | 2 3 4 5 13 concertation préalable 22 choix, foncier, intérêt public 31 aménagement urbain + métro 43 espaces verts 55 déblais par trains 36 concertation chantier 37 dialogue riverains |

| | | | | | | | | | | | | |
|----|---------|-------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|--|--|--|--|--|--|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 16 | 10-mars | Anonyme | Cela fait plus de 2 ans que le site Charolais Rotonde est achevé. De nombreux commerces de proximité nous avaient été promis. A ce jour il n'y a que des locaux vides et des bureaux ! Le quartier est sans vie... Les promesses sont les mêmes pour ce nouveau projet, mais comment rendre attractive à des petits commerces une zone qui sera constituée de barres d'immeubles type banlieue ? L'un des nouveaux bâtiments du projet Charolais Rotonde devait être une Résidence pour Chercheurs et s'est transformé en hôtel... Rien de ce qui avait été prévu n'est arrivé. Pour que le nouveau site soit attractif il faut privilégier les immeubles de faible hauteur, à taille humaine et à population plus mixée : votre rapport a bien noté que les abords du site sont marqués par un fort taux de logements sociaux, alors pourquoi encore prévoir 60 % de logements sociaux pour ce nouveau projet ? Tout ceci va rendre le quartier encore moins vivant, contrairement à l'objectif ciblé. | | | | | | | | | 21 gestion Ville 31 commerces RDC 32 urbanisme 35 et 34 logements sociaux 56 sécurité chantier 52 Esthétique, hauteur, volumétrie |
| 17 | 10-mars | Anonyme | L'enlèvement des anciens rails et le passage des gros engins (avant 8 heures du matin souvent) devant nos fenêtres a créé des nuisances sonores (et pire, sol qui tremble lors de la chute des rails mal soulevés ou reposés sans soin !) et des projections de terres et de poussière sur les fenêtres et garde corps vitrés de notre bâtiment. Vu la saleté des vitres et du crépi après ces 2 mois de travaux, il est impératif que soit prévues des protections pour les bâtiments de la rue Jorge Semprun, ou un ravalement en fin de chantier vu l'extrême proximité du chantier. Par ailleurs le site n'est pas sécurisé, des gens passaient en voiture le WE récupérer ce qu'ils pouvaient, squattant les hangars et faisant du bruit la nuit avec les portes de tôle qui claquent. Quelles garanties en termes de sécurité et de limite des nuisances pour demain ? | | | | | | | | | 42 incidence sur existant 55 circulation, voirie 56 suivi chantier 57 protection environnement 59 traitement du bruit |
| 18 | 10-mars | Anonyme | Il ne faut pas que les immeubles déjà construits (et pour ceux de la rue Jorge Semprun tout nouvellement construits) soient moins bien traités que les nouveaux immeubles prévus par le projet. Nous souhaitons que l'espacement de 40 mètres prévu entre les nouveaux immeubles soit appliqué également aux vis à vis des immeubles déjà construits. Nous souhaitons également que les hauteurs soient réduites à 5 étages pour rendre le quartier densifié par ces nouvelles constructions agréable à vivre. | | | | | | | | | 32 densité et hauteur 42 impact sur l'existant 52 proposition de limitation des hauteurs à R+5 |
| 19 | 10-mars | Patrick Rayou | Très séduit par le projet d'écoquartier, j'ai emménagé dans un appartement des Lumières du 12ème. Beaucoup des mesures envisagées en termes d'écologie et de mixité sociale me conviennent, mais je suis toutefois inquiet des perspectives d'implantation d'immeubles qui risquent de faire perdre de la qualité de vie aux habitants qui ont largement investi ici pour la lumière. Nous sommes très nombreux à souhaiter que ces constructions soient d'une hauteur raisonnable et à une distance qui garantisse clarté et perspective. Cela n'est pas le cas dans les avant-projets présentés par la Sense. Celle-ci renvoie à la municipalité la responsabilité de ces choix alors que, lors d'une réunion publique, la mairesse de l'arrondissement a déclaré que rien n'était arrêté. Je souhaite pour ma part que puissent être entendues nos objections et propositions de sorte que l'accueil des nouveaux arrivants et la vie avec eux ne se fassent pas sur fond de désillusion et de sentiment de tromperie. | | | | | | | | | 13 Concertation préalable 22 choix SNEF, intérêt public 32 densité et hauteur 35 et 34 logement social 42 impact sur l'existant 51 demande de limitation des hauteurs Ensoleillement, impact, vues du ciel |
| 20 | 12-mars | Anonyme | Les documents disponibles montrent un bloc de bureaux à l'entrée de la rue du Charolais - 2 fois plus haut que le Centre de Formation SNCF (photo jointe) - C'est une folie architecturale qui occulterait les larges horizons et balafrerait le paysage pour les habitants actuels de la rue du Charolais - C'est une insulte à la démocratie participative suite à l'opposition ferme des habitants sur la hauteur des bâtiments lors de leur consultation en mairie (Photo jointe: vue du 2ème étage sur le bâtiment SNCF et 2 frênes) Ce que nous voulons : - continuité architecturale de forme et de couleur en cohérence avec le bâtiment SNCF 19ème siècle (Dessin joint sur photo) décaler ces bureaux de 3 étages pour conserver les 2 frênes et conserver une percée pour une vue vers un horizon lointain, ce que nous avons actuellement et voulons garder. | | | | | | | | | 12 Conformité aux procédures 13 concertation préalable 22 choix SNEF intérêt public 32 urbanisme 42 incidence sur l'existant 51 ensoleillement, vues du ciel 52 hauteur |
| 21 | 12-mars | Viviane Regnier Médecin 45 rue Jorge Semprun | Bonjour, je m'inquiète en tant que futur riverain de plusieurs des immeubles prévus, de la hauteur et de la proximité de ceux-ci avec mon immeuble, de leur très grande proximité physique avec vue plongeante sur nos balcons et intérieurs, impactant très certainement la qualité de vie dans mon immeuble (conséquences sur l'intimité, la luminosité, le calme). Je m'inquiète également du nombre de futurs occupants dans ces 600 nouveaux logements et de la capacité des infrastructures à les absorber: les hôpitaux du secteur sont semble-t-il déjà saturés, les trottinettes et vélo qui se multiplient sur les trottoirs risquent de provoquer nombre de chutes de personnes âgées... Je pense qu'il convient de veiller à l'équilibre des logements sociaux et non sociaux dans notre arrondissement afin que cette partie du 12ème reste attractive pour tous, les accédants à la propriété, les populations aux revenus moyens ou aisés avec un cadre de vie agréable pour tous, une réelle mixité sociale qui soit dans les 2 sens et source d'enrichissement pour tous, pour des commerces variés, un artisanat de qualité (et pas uniquement des sociétés de service à turn over rapides, des fast food...): en discutant avec des personnes qui habitent depuis longtemps à proximité de Montgallet, j'ai appris que nombre de restaurants classiques et appréciés de l'avenue Daumesnil ont déjà été progressivement remplacés par de la restauration rapide parallèlement à l'augmentation déjà importante de logements sociaux dans cette partie du 12ème Je pense aussi qu'il conviendrait de veiller à ce que la rue Jorge Semprun, qui déjà en mai, juin 2018, commençait à être parfois bruyante la nuit aux beaux jours (feux de joie ou diners improvisés sur feux dehors ...certaines nuits de juin 2018, canettes cassées et autres autour des bancs des placettes, radio à tue tête dehors...., ne devienne pas un no man's land la nuit, comme parfois les abords de la gare de Lyon place Henry Fresney...que j'évite à la nuit tombée... Au total , donc pour ma part je souhaite que les constructions à proximité de l'immeuble nouvellement construit au 45 rue Jorge Semprun ne dépassent pas 5 étages, de veiller à l'emplacement fenêtres et balcons éventuels de ceux-ci pour éviter vue plongeante chez nous, perte d'intimité, nuisances sonores possible..., une attention portée à la répartition logements sociaux et non sociaux, et à la capacité totale de ces logements compte tenu de l'impact / commerces, hôpitaux, transports en commun...et subsidiairement de veiller pendant la période des travaux à ce que les habitants actuels ne soient gênés qu'au minimum possible par les nuisances telles que empoussièrément, bruit... | | | | | | | | | 22 choix SNEF intérêt public 31 Aménagement urbain, transports, commerces 32 urbanisme 34 Logement nombre d'habitants 41 et 42 incidence sur l'existant 43 vélos 56 sécurité suivi chantier 51 ensoleillement, vues du ciel 52 hauteur |

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|----|---------|------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|--|--|--|---|---|---|---|----------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 22 | 13-mars | Naoun Alaa-Eddine 80 rue du Charolais consultant en analyse de données | Nous sommes propriétaires d'un appartement au 1er étage au 80 rue du Charolais et faisons partie de la copropriété. Nous nous permettons de venir vers vous pour partager notre avis et nos soucis quant au projet Gare de Lyon Daumesnil . Nous comprenons que des immeubles de 37m et de 30m vont être érigés en face de notre immeuble. Ces derniers vont considérablement diminuer notre ensoleillement vu la faible largeur de la rue du Charolais (13m), la faible hauteur de notre immeuble, et aussi notre positionnement dans l'immeuble. Nous vous serions reconnaissants de prendre les mesures nécessaires pour maintenir le niveau ensoleillement de notre immeuble à un niveau satisfaisant. Nous vous remercions par avance pour l'intérêt que vous porterez au présent courriel. | | | | | | | 3 | 4 | 5 | 32 densité et hauteur 42 impact sur l'existant 51 une proposition de limitation des hauteurs | | |
| 23 | 14-mars | Anonyme | Avec la réduction de la largeur des voies ferrées, il serait possible de construire une passerelle au dessus-des voies ferrées pour faciliter les échanges avec le quartier de Bercy. Il faut donc s'assurer que la zone à aménager permette, dans un second temps, de construire cette passerelle avec une emprise au sol préservée. L'implantation envisagée serait dans le prolongement du bout de la rue Jorge Semprun où se trouve le conservatoire de musique. | | | | | | | | 3 | 4 | 31 Aménagement urbain, transports 43 Incidence sur l'état futur, circulations douces | | |
| 24 | 14-mars | Anonyme | Plusieurs documents font état d'un double sens de circulation sur le bout de la rue Jorge Semprun située devant le conservatoire et la résidence hôtelière (cf document joint). Je suppose qu'il s'agit d'une erreur. Cette partie de rue n'est pas adaptée à un double sens de circulation et il est encore moins souhaitable qu'une telle éventualité puisse être envisagée. | | | | | | 1 | | | 4 | 5 | 11 Contenu dossier 44 Incidence chantier 55 Circulation, voirie | |
| 25 | 14-mars | Anonyme | Les travaux liés à la zone à aménager vont être une source de nuisances importantes pour les riverains du site. Pour limiter l'impact de ces nuisances, une des mesures serait déjà de limiter les travaux uniquement pendant la semaine. Peut-on avoir l'assurance qu'il est bien prévu que les travaux n'aurent pas lieu le week-end ? | | | | | | | | | 3 | 5 | 56 Suivi chantier 36 Concertation chantier 37 Dialogue riverains | |
| 26 | 14-mars | Anonyme | Le résumé non technique de l'étude d'impact (p72) prévoit des impacts positifs du projet sur l'ambiance paysagère. Il est précisé que l'urbanisation du site se caractérise en un quartier très paysager, bâti et mixte, bénéficiant de vues ouvertes grâce au faisceau ferré. Il serait souhaitable que ces bons principes ne s'appliquent pas uniquement au nouveau quartier et aux nouvelles constructions. Il faudrait également se préoccuper du quartier limitrophe et des immeubles existants. Comment bénéficier de vues ouvertes pour les actuels habitants avec de nouvelles constructions à quelques mètres. S'il est louable de se préoccuper du bien-être des futurs habitants, il le serait tout autant pour celui des habitants actuels. Par rapport aux immeubles actuels, il faudrait donc que les nouvelles constructions soient plus éloignées et moins hautes afin que le bien-être du projet soit partagé par tous. | | | | | | | | | | 4 | 5 | 42 Incidence sur existant 43 impacts sur paysages 51 et 52 hauteur et destination des constructions |
| 27 | 15-mars | Anonyme, rue de Rambouillet | Sommes sur le principe enchantées par le projet. Les principales observations portent sur : - sur la tenue des travaux : vu l'impact sur la rue de Rambouillet, avez vous bien prévu de communiquer régulièrement aux résidents sur l'avancement et les nuisances (poussière, bruit, circulation...) ? - sur le site à terme : il faut être vigilant à ce que le jardin et les accès (places) ne deviennent pas des lieux de concentration la nuit de sans domicile fixe ou la journée de personne en "errance". Nous constatons déjà ce type de nuisance sur la place Henri Fresnay devenue parfois peu sécurisée ou avec des dégradations sur les immeubles voisins.Nous souhaitons donc que ces impacts très usants au quotidien ne deviennent pas pérenne avec la création d'un lieu identique dans la Halle. Ne faisons pas du futur quartier Charolais Rotonde une zone qui dégrade la qualité de vie des résidents des rues avoisinantes - sur la finalité de la halle : depuis des mois, la mairie se félicite du succès de Ground Control. C'est en effet un sympathique lieu de rencontre. Cependant, le soir nous avons droit au brouhaha permanent qui est évidemment amplifié l'été. A l'heure de la fermeture, c'est le défilé dans la rue des personnes qui crient, ou chantent sans compter les qq personnes fortement alcoolisées. | | | | | | | | | | 4 | 5 | 42 Impact sur l'existant 44 incidences du chantier 45 demande de mesures de protection 36 concertion en phase chantier 59 traitement du bruit |
| 28 | 15-mars | Anonyme | Contribution se basant sur les commentaires des résidents de la rue du Charolais et des riverains de la place Jorge Sempur ou encore de la place Henri Fresnay ? Nous sommes tous très inquiets que ce projet ne dégrade notre vie. Appelle les élus et les responsables administratifs pour défendre les intérêts des parisiens et ne pas être responsables d'une défiguration du quartier que nous regretterons dans 5 ans. Que nous soyons locataires ou propriétaires, commerçants, salariés, retraités....nous sommes tous concernés. . | | | | | | | | | | 3 | 4 | 31 critique du projet d'aménagement 42 impact sur l'existant 46 avis des autorités |

| | | | | | | | | | |
|----------|---------|-------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|---|---|---|---|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 29 30 | 16-mars | Jonathan Gary, ingénieur aéronautique, 45 rue Jorge Semprun | <p>Mes remarques et observations suite à la lecture du rapport d'impact des phases 2 & 3 du projet Gare de Lyon-Daumesnil.</p> <p>J'aimerais attirer votre attention sur le fait qu'en tant que membre des habitants des immeubles issus de la phase 1 de construction (Charolais-Rotonde), on peine à comprendre comment la découpe d'un tel projet.</p> <p>Nous pensions nous intégrer dans un nouvel éco-quartier, cohérent des préoccupations actuelles concernant le changement climatique. Il n'en est apparemment rien puisque le principe de base d'un "éco-urbanisme" n'est pas respecté (ici encore, il est prévu de densifier le tissu urbain).</p> <p>Plus éléments de la pièce jointe (190316_LettreRapportEtude.pdf) : la qualité du travail réalisé est soulignée et l'importance des détails tout au long de ce rapport. Une multitude de points sont abordés et touchent à des domaines variés. Seul bémol, aucun paragraphe ne vient attester de l'absence de conflits d'intérêts entre les différentes parties prenant part à ce projet.</p> <ul style="list-style-type: none"> - les espaces verts ne représenteront que 10% des surfaces allouées au projet. Alors que l'ossature verte du projet est grossièrement évaluée à environ un hectare, les constructions bétonnées pourront éventuellement s'étaler (« plus de 44000 m² »). Avec un tel projet de construction, la mairie de Paris ne joue pas le rôle de leader qu'elle entend pourtant endosser dans la lutte contre le changement climatique. - l'arrivée de nouveaux voisins et travailleurs va augmenter la pression sur les dessertes de métro – comme le rapport l'avait d'ailleurs bien anticipé. Mais la réponse de la RATP selon laquelle, cela n'aura aucun impact sur la capacité de la station Dugommier à absorber ce flux supplémentaire est irréaliste (cf. annexes §4.4.3.2). Ex, en période de pointe, c'est-à-dire le matin entre 8h et 10h, il est impossible de monter dans le premier métro qui se présente à vous (cf ligne 6) - Aussi, tout au long du document, j'aimerais souligner l'inexactitude des photos fournies par la SNCF au rédacteur du rapport. Prenons pour exemple la figure 37 (cf. annexes figure 37). En 2017, la SNCF fournit au rédacteur une photo satellite Google Maps dans laquelle on ne voit pas les fondations de l'ensemble d'immeuble Résides Etudes. J'ai emménagé dans cette résidence le 1er avril 2017. Donc en 2017, le perçage des fondations avait débuté depuis près de 12 mois. Par ces deux remarques, j'aimerais faire remonter le fait que l'analyse des impacts sur le proche voisinage pourrait être biaisé. Ceci impacte à la fois la bonne compréhension de l'impact des nuisances liées au déroulement de travaux de démolition/construction sur le proche voisinage, mais aussi les conditions de vie des habitants au sein de leur quartier, une fois les travaux finis. - En achetant un appartement dans la résidence « Lumières du XIIème », l'accent était mis sur n projet de type « Neighbourhood park » défini dès 2015, où la luminosité et la verdure primaient, justifiant un prix par mètre carré élevé. Aujourd'hui, en 2019, il apparaît que l'option choisie s'oriente vers un configuration " Central park », option également définie en 2015, d'après le rapport. <p>Or, l'année 2015 coïncide avec la signature des promesses d'achats de la majeure partie des propriétaires des « Lumières du XIIème ». Si de telles options étaient alors à l'étude pourquoi le promoteur Résides Etudes ne l'a pas clairement mentionné ? La question posée, Résides Etudes nous a renvoyé vers la SNCF qui a alors organisé à ses frais des sessions d'échange, en mandatant un cabinet de communication (SENSE), dont la stratégie de mise devant le fait accompli fut un cuisant échec, puis en envoyant une lettre à la copropriété mentionnant que la SNCF est étrangère aux obligations contractuelles de Résides Etudes (cf. annexes extrait de lettre). Cette lettre incisive fut rédigée par Mme. Fadia KARAM, directrice générale.</p> <p>Enfin, les conclusions apportées par le rapport ne permettent en l'autre des scénarii. L'argument discriminatoire est le même dans les deux cas : « des adaptations architecturales et programmatiques » sont nécessaires (cf. annexes §1.4.2 & §1.4.3). Comme si la seule mise en gras d'un argument le rendait irréfutable.</p> <p>Cet imbroglio souligne bien les diverses incohérences portées par ce projet, puisque, une fois achevé ce projet accouchera :</p> <ul style="list-style-type: none"> - D'un « Central park » sera trois cent quarante et une (341) fois plus petit que son homonyme new-yorkais. - D'un accès au soleil de la résidence « Lumières du XIIème », il verra son taux d'ensoleillement moyen en hiver divisé – au moins – par trois, passant de six heures à moins de deux heures (cf. annexes §2.1.3.1) si l'on considère l'angle sud-ouest. <p>la lettre de madame la directrice SNCF ne saurait être plus claire quant à l'attribution d'éventuelles compensations financières.</p> | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | <p>13 concertation préalable 22 choix, foncier intérêt public 31 + 32 aménagement et urbanisme (rapport espaces verts/espaces bâtis, transports) 42 impact sur l'existant 46 avis et réponses 51 ensoleillement</p> |
| 31 | 17-mars | Patrick Rayou , résidence Lumière 12 | <p>J'ai participé aux différentes réunions de concertation organisées par la SNESE ou la mairie. Même si on nous dit régulièrement que rien n'est arrêté, je suis surpris et inquiet de voir que l'implantation des nouveaux immeubles est donnée pour acquise. Un bâtiment d'égale hauteur se trouverait donc à 15m du nôtre et, même si des efforts semblent être entrepris pour éviter des vis-à-vis trop intrusifs, cela reste très près et compromet une partie des qualités de vie qui nous ont décidés à acquérir notre appartement. La raison invoquée est celle de la priorité donnée à la surface verte prévue le long des voies. On comprend bien cette logique, mais on pourrait imaginer que, à surface constante, elle soit aménagée différemment. Je pensais à l'origine que la bande prévue serait d'usage général, pour relier le boulevard de Bercy et la gare de Lyon, mais, de fait cela ne sera pas le cas. Cet espace sera donc essentiellement dévolu à ses riverains, ce qui plaide encore plus pour un aménagement qui prenne en compte les intérêts des uns et des autres. Or, dans l'état actuel de l'implantation, il semble que notre immeuble et ses habitants ne soient pas vraiment pris en compte. Nous nous sentons, nous, au cœur de cet écoquartier et souhaiterions pouvoir bénéficier, comme ses futurs habitants, de davantage de perspective (ils auraient, eux, 40m entre les vis-à-vis), de davantage de lumière, de davantage de vision sur les espaces verts dont nous n'aurions paradoxalement dans l'état actuel du projet que les conséquences négatives de leur disposition et pas la satisfaction visuelle !</p> <p>Une autre disposition ne nuirait pas à l'usage public, ne diminuerait en rien ni le nombre d'appartements à construire ni les mètres carrés de verdure. Cela permettrait également un desserrement du bâti avec, on le suppose, des cohabitations plus aisées.</p> | 1 | | 3 | 4 | 5 | <p>13 la concertation préalable 31 le projet d'urbanisme, avec les espaces verts 42 incidences sur l'existant 51 vues et ensoleillement</p> |

| | | | | | | | | |
|----|---------|----------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|---|---|---|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 32 | 18-mars | Viviane Regnier Médecin 45 rue Jorge Semprun | <p>suite de l'observation 21. Cette personne a acheté à Lumière 12 notamment pour les vues dégagées, vues impactées par l'immeuble R+11 qui va se construire à 13 m de son propre immeuble alors que son immeuble ne compte que 5 étages. Quelles sont les règles ?</p> <p>A participé à de nombreuses réunions de concertation mais a vu la notion d'éco quartier évoluer au fil du temps. Le projet actuel ne prend pas en compte les concessions faites par la SNEF de baisser de 2 étages deux des immeubles + 1 retrait pour un troisième, Les occupants actuels de la rue Georges Semprun seront donc plus maltraités que les nouveaux occupants de l'opération Gare de Lyon Daumesnil, et parmi les occupants actuels, les logements sociaux seront mieux lotis que l'immeuble Lumière</p> <p>L'implantation des espaces verts serait à revoir.</p> <p>L'immeuble Lumière va se trouver enclavé dans toute une rue de logements sociaux ce qui n'est guère propice à la mixité sociale. Quelle proportion de logements intermédiaires/sociaux? quelle taille de logements?pour célibataires ? familles ? total de la population prévue?</p> <p>Elle s'interroge aussi sur le type de commerces prévus en bas des immeubles : est-il prévu des clauses dans le cahier des charges des promoteurs pour limiter ou interdire les commerces pouvant être source de nuisance sonore après 22h et de nuisance olfactive (comme dans bon nombre de copropriétés)? Concernant les commerces, à titre personnel, il lui semble que la Mairie de Paris favorise l'installation de commerces de type culturel ou en relation avec le conservatoire (instruments de musique en location et ou vente, partitions etc..., librairies, papeteries..., théâtres...) qui pourraient être attractifs pour l'ensemble des parents d'enfants venant au conservatoire et pourquoi pas attirer des personnes d'autres quartiers, ce qui limiterait le risque "quartier logements sociaux enclavé et vivant en autarcie avec quelques commerces de proximité seulement, qui leur seraient finalement exclusivement dédiés .., car il y a à quelques dizaines de mètres pleins de magasins bio (boulevard Diderot, un Lidl, et beaucoup de magasins d'alimentations traditionnels rue de Reuilly.</p> <p>Concernant cet enclavement du quartier que je redoute, il me paraît souhaitable de réfléchir à nouveau au projet de passerelle qui avait été évoqué à un certain moment et récusé pour des questions de coût si j'ai bien compris : celle ci qui permettrait de relier aisément et rapidement notre quartier Charolais/ rotonde à la gare de Bercy et à la cour Saint Emilion favoriserait les échanges entre quartiers voisins et personnes venant de banlieue par la ligne 14, qui pourraient être attirées par ce nouveau quartier riant, convivial, commerçant et culturel?..</p> <p>Concernant le mail planté, les espaces verts, les façades végétalisées...je souhaiterais si le mail devait rester tel que prévu dans le projet sous forme d'un ruban que soit ré-étudiée la question de sa fermeture le soir (comme la plupart des jardins, le jardin St Emilion..), pour éviter aux beaux jours, le bruits des pique niques tardifs, le risque majoré de consommation de drogues et/ ou d'alcool la nuit, le déplacement de groupes de personnes venant de la place Henry Fresnay pas toujours bien fréquentée me semble -t-il....</p> <p>Concernant les jardins prévus au pied des nouvelles résidences, est il prévu un cahier des charges imposé aux futurs bailleurs prévoyant la maintenance et l'entretien de ces jardins?</p> <p>concernant les façades végétalisées, même question. Lorsque l'immeuble "Lumière du 12 a été mis en vente, il m'avait été indiqué que les toitures des immeubles devaient être végétalisées ; or de mon balcon, sur le toit du conservatoire, je n'aperçois à ce jour qu'une maigre "toundra" pas très entretenue et pas très esthétique.</p> | 2 | 3 | 4 | 5 | <p>A noter que cette observation reprend en grande partie l'observation 21 écrite par la même personne, De nouveau sont évoqués la hauteur des immeubles et en corollaire la vue plongeante et la diminution de la luminosité, le pourcentage de logements sociaux, la sécurité, la saturation des services publics, les nuisances du chantier Ici, sont relevés de plus la non prise en compte des 1ères concessions de la SNEF, les espaces verts, le projet d'une passerelle enjambant les voies</p> <p>22 choix SNEF intérêt public</p> <p>31 Aménagement urbain, transports, commerces</p> <p>32 urbanisme</p> <p>34 Logement nombre d'habitants</p> <p>35 logements sociaux</p> <p>42 incidence sur l'existant</p> <p>56 nuisances chantier</p> <p>51 ensoleillement, vues du ciel</p> <p>52 hauteur</p> <p>53 aménagement, commerces</p> |
| 33 | 19-mars | Auriane Fabre | Il faudrait aménager des places de parking vélo couverts et sécurisés pour pouvoir garer son vélo lorsque l'on prend le train (avec un système d'abonnement par exemple), tel que veligo | | | | 4 | 43 parking vélo |
| 34 | 20-mars | anonyme | La hauteur et la densité de logements sont justifiés par l'équilibre économique du projet. Pour le projet Charolais-Rotonde, on a construit beaucoup moins haut et de façon moins dense, de 5 à 7 étages, au lieu de 9 à 11 étages pour la ZAC GDL/Daumesnil, et pourtant ce premier projet a été équilibré économiquement avec les mêmes intervenants. Il y a donc moyen, sans que cela mette en péril l'équilibre économique du projet, de diminuer le nombre de logements à proximité immédiate des immeubles existants qui vont subir le plus de désagréments avec la proximité des nouvelles constructions | 2 | 3 | | 5 | <p>22 programme</p> <p>32 urbanisme densité</p> <p>52 hauteur</p> |
| 35 | 20-mars | anonyme | Le nouveau projet d'aménagement s'inscrit dans la continuité du projet Charolais/Rotonde mais on a du mal à comprendre la cohérence des 2 projets. Dans le premier, un équilibre a été trouvé avec une densité de logements acceptable. Dans le nouveau projet, c'est tout le contraire puisque l'objectif est de construire le plus de logements possible avec une hauteur surélevée de 4 étages par rapport au projet Charolais/Rotonde. Pourquoi ne pas rester sur la même logique et profiter de ce nouvel espace pour en faire un quartier plus aéré ce qui ne serait pas du luxe dans le 12ème arrondissement vu la densité de constructions et de population. | 2 | 3 | | 5 | <p>22 programme</p> <p>32 urbanisme densité</p> <p>34 logements</p> <p>52 hauteur</p> |

| | | | | | | | | | | | |
|------|---------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|--|---|---|---------------------------------------------------------------------------------------------|---|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 36 | 22-mars | MORVAN 1 rue Charles Bossut | Propriétaire d'un appartement au 1RUE CHARLES BOSSUT 75012, je suis surprise des hauteurs des immeubles du projet Gare de Lyon Daumesnil. L'étroitesse de la rue du Charolais et le peu de recul des immeubles vont plonger les habitations de cette partie de la rue dans l'ombre alors que l'intérêt de notre appartement était la clarté et nettement déprécier la valeur de celui-ci. Je suis surprise que de tels projets puissent ne pas tenir compte de la situation existante. | | | | 3 | 5 | 32 urbanisme, densité 51 ensoleillement, impact, vues du ciel 52 hauteur | | |
| 37 | 23-mars | MERVOYER rue du Charolais Consultante énergies renouvelables | J'ai consulté les divers documents présentés et je vois combien l'accent est mis sur le jardin et non les immeubles...A croire les images sur le jardin, il n'y a pas l'accent est mis sur le jardin et non les immeubles...A croire les images sur le jardin, il n'y a pas d'immeubles à côté ! Pourquoi construire des ghétos avec des immeubles sociaux de 11 étages lorsqu'on sait à quel point c'est compliqué de les gérer par la suite. Les promoteurs devraient non seulement être responsables de la beauté de ce qu'ils construisent mais également des conséquences de ce qu'ils construisent. La nature humaine à besoin de beau... d'équilibre.... or là... même vous, vous n'avez pas osé représenter ce que ce quartier sera par la suite.... tant vous en avez honte ! C'est vraiment prendre les habitants des quartiers existants pour des imbeciles. S'il vous plait, ayez au moins la gentillesse de représenter des vues avec les immeubles de 11 étages ou s'il vous plait, construisez les immeubles comme vous aimeriez les avoir en face de chez vous; | | | | 1 | 3 | 11 Contenu du dossier 32 urbanisme 34 Logements 35 sociaux 52 hauteur immeubles | | |
| 38 | 24-mars | B.SCHNEIDERMANN 86 av. Daumesnil Président conseil syndical du 86-90 Daumesnil (82 au 88 rue du Charolais) | Habitants et propriétaires du 86 au 90 Daumesnil / 82 au 88 rue du Charolais souhaitant attirer l'attention sur différents points nécessitant des compléments de réflexions. (détaillés dans la pièce jointe) - Absence de réelle prise en compte de l'impact des gabarits des bâtiments de l'îlot A (haut de 30 m et en bordure de rue) sur la vue et la luminosité des appartements de la résidence contrairement à l'engagement du cabinet Espaces Ferroviaires.- Absence de mesure d'impact du déplacement de l'accès au plateau ferroviaire actuel (avenue Daumesnil) et de la construction d'une boucle de circulation face à la rue C Bossut.- Absence d'évaluation de la gêne occasionnée par la suppression d'emplacements de stationnement dans les rues de Charolais et C Bossut.Aucune mesure d'impact sur les riverains n'a été conduite sur les points suivants : - Captation d'une partie de l'eau de ville au profit du nouveau quartier, alors même que l'alimentation en eau de la ville de Paris montre de plus en plus ses limites- Mise en place d'un nouveau réseau CPCU alors même que de nombreux immeubles sont raccordés sur l'alimentation principale en vapeur - Accroissement du volume d'évacuation d'eau usée et d'eau de pluie dans un ensemble de collecteurs qui ont besoin d'être rénovés. - Alimentation électrique du nouveau quartier. Question sur la façon dont les riverains de ce projet seront tenus informés, avant le dépôt de permis de construire des suites de ce projet. | | | | 1 | 3 | 4 | 5 | 13 prise en compte concertation préalable 31 aménagements urbains 43 incidences sur l'état futur chauffage/ eaux usées 55 circulations et voirie 51 luminosité vues 52 hauteurs 58 absorption eau |
| 38-a | | annexe | Les dossiers font apparaître que l'îlot A sera construit dans le prolongement du bâtiment SNCF existant c'est-à-dire face à notre immeuble. Selon la coupe longitudinale sa hauteur maximum (30 m) sera supérieure à celle de notre immeuble et sa hauteur minimum serait de 21,5 m. D'après la coupe transversale CC' sa hauteur approximative, le plan n'étant pas côté, passerait de 24 m (R+7) à la hauteur maximale de 30m. Cet ensemble de chiffre ne paraît pas cohérent. Si la résidence hôtelière SNCF existante est construite 8 m en retrait de la rue du Charolais, ce ne semble pas être le cas de l'îlot A qui paraît construit sans retrait sur la rue du Charolais. Les remarques, émisses, lors des échanges publics de novembre 2016 et juin 2017 ne paraissent pas prises en compte. Ce point nous étonne d'autant plus que le cabinet Espaces Ferroviaires indiquait "que les gabarits du programme s'intégreront dans leur environnement. Les hauteurs seront à la fois fonction des largeurs des voies que les programmes borderont, mais aussi fonction des gabarits des constructions avoisinantes afin de dérouler un épannelage de R+1 à R+11, avec une moyenne générale à R+6". Si cette moyenne est vraie sur l'ensemble du projet, ce n'est pas le cas îlot par îlot et particulièrement pour l'îlot A. <u>Impacts sur l'immeuble</u> L'impact de la taille et du positionnement en bordure de rue de ces immeubles sur le nôtre, et notamment sur les jardins situés au 1er étage, sera important puisque le soleil sera, ce qui n'est pas le cas à ce jour, caché une grande partie de la journée. <u>Demandes</u> - que l'analyse de l'impact visuel et d'ensoleillement de ce projet d'aménagement intègre l'engagement formel du cabinet Espaces Ferroviaires et soit porté à notre connaissance. - que la taille des immeubles de l'îlot A respecte la moyenne générale de R+6 évoquée par le cabinet Espaces Ferroviaires. - étudier le positionnement des immeubles de l'îlot A afin qu'ils soient construits dans l'alignement de la résidence hôtelière SNCF existante (8 m en retrait de la rue du Charolais | | | | | | | | |

| | | | | | | | | |
|----------|---------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|---|---|---|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 38-b | | annexe | <p><u>Boucle de circulation et accès au plateau ferroviaire prévue par la rue Charles Bossut</u></p> <p>Dans le document de présentation du projet d'aménagement semble prévue une boucle de circulation à double sens face à la rue Charles Bossut ("accès aux parkings, livraisons, collecte des déchets, accès au plateau ferroviaire et à l'accueil des groupes"). Compte tenu de ce qui est constaté avec l'accès actuel donnant sur l'avenue Daumesnil, cet accès au plateau ferroviaire et accueil des groupes apparaît particulièrement sous-dimensionné.</p> <p>L'établissement d'un espace vert apparaît envisagé mais il n'est pas prévu d'accès piéton, pour permettre aux autres riverains d'accéder aisément à cet aménagement</p> <p><u>Impacts sur notre immeuble et sur le secteur</u></p> <p>La mise en place d'une telle boucle de circulation va générer un afflux de véhicules (car, véhicules de service, ramasseuse de déchets ...) dans un endroit de circulation non prévu à cet effet (largeur de la rue du Charolais, accès et largeur de la rue Charles Bossut).</p> <p>Outre l'impact sur la tranquillité des riverains, l'impact sur leur santé (bruit, émissions de particules fines et de CO2 ...) apparaît non négligeable mais ne semble pas présentée dans le dossier. Il suffit pour cela de regarder ce qui se passe avenue Daumesnil pour l'accès au plateau ferroviaire.</p> <p>Enfin la mise en place de cette boucle de circulation semble conduire à supprimer des places de stationnement dans les rue du Charolais et Charles Bossut.</p> <p><u>Demandes</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - que l'analyse de l'impact sur les riverains soit étayée (élévation du bruit, et des émissions de particules fines et de CO2) ce qui n'est pas le cas dans le dossier présenté - que l'accès au plateau ferroviaire soit maintenu avenue Daumesnil, où il ne gêne personne. - que soit étudiée la création d'un accès piétonnier permettant d'accéder aisément aux futurs espaces verts. - que les places de stationnement soient maintenues dans les rue du Charolais et Charles Bossut | | | | | |
| 39 | 25-mars | Mme VELLAISSAMY technicienne de laboratoire 1 rue Charles Bossut | <p>copropriétaire dont les fenêtres donnent sur la rue du Charolais au 2ème étage. La construction d'un immeuble de 11 étages va considérablement diminuer l'ensoleillement vu l'étroitesse de la rue du Charolais. L'attractivité de cet appartement est sa vue dégagée et son ensoleillement. Il faudrait donc que les nouvelles constructions soient plus éloignées et moins hautes afin de préserver l'intimité des habitants</p> | 3 | 5 | | | <p>32 urbanisme 51 impacts vue 52 hauteurs</p> |
| 40 41 | 25-mars | Luigi Brochard 70 rue du Charolais président du conseil syndical du 70 rue du Charolais+Mmes Baranes, Casavecchia, Roux, MM. Kati, Dumazane, Lafond, Leminor, Duchange copropriétaires du 70 rue du Charolais+le syndicat des copropriétaires du 70 rue du Charolais représenté par le syndic Cabinet Tibi+Mme Grosse et Mr Naoun, propriétaires et habitants du 80 rue du Charolais+groupe RD&G Patrimoine, propriétaire de 51% du 80 rue du Charolais, représenté par Mme Anne Sophie Deleu+Mmes Morvan Paulette et Mia, propriétaire et habitante du 1 rue Charles Bossut+Le conseil syndical du 86/90 avenue Daumesnil | <p>Habitants et propriétaires du 70 et 80 rue du Charolais, du 1 rue Charles Bossut et du 86-90 avenue Daumesnil, se sont rendus en mairie pour consulter les plans du nouveau quartier. Pas de remise en cause du projet mais ils s'opposent au projet de futurs bâtiments des îlots A et B, d'une hauteur maximum de 30m et 29m (îlot A) et d'une hauteur maximum de 37m et 31m (îlot B) et les nouveaux accès prévus pour le plateau ferroviaire par la rue Charles Bossut.</p> <p>Ces futurs bâtiments feront face aux immeubles existants du 70 rue du Charolais (R+6), du 80 rue du Charolais (R+3), du 1 rue Charles Bossut (R+5) et du 2 rue Charles Bossut (R+6) qui profitent aujourd'hui d'un ensoleillement sud, sud-est et sud-ouest important.</p> <p>L'îlot A sera construit dans le prolongement du bâtiment SNCF SZFIT existant et fera face au 80 rue du Charolais et au 1 rue Charles Bossut. L'îlot A est orienté Est-Ouest et aura derrière la coupe longitudinale une hauteur maximum de 30m et 29m et une hauteur minimum de 21.5m. Derrière la coupe transversale CC01 aura deux hauteurs : au plus proche une hauteur approximative (le plan n'est pas coté) de 24m (R+7) puis après une dizaine de mètres, sa hauteur atteindra 30m. Ce bâtiment sera distant des immeubles existants (R+3 et R+6) de seulement 12m. L'impact visuel et lumineux sur ces deux immeubles sera donc énorme car le soleil sera caché une grande partie de la journée par les bâtiments de l'îlot A.</p> <p>L'îlot B sera construit derrière la résidence hôtelière SNCF et la résidence chercheur existantes, avec la même orientation Est-Ouest que l'îlot A. Il sera constitué de deux bâtiments d'une hauteur de 37m (R+11) et 31m (R+9) alors que la résidence hôtelière SNCF existante est R+7 et le 70 rue du Charolais et le 2 rue Charles Bossut sont R+6.</p> <p>Le bâtiment de 37m, le plus à l'Ouest, sera d'une longueur de 20m et situé derrière la résidence hôtelière SNCF. Il sera de ce fait en face du 2 rue Charles Bossut et du 70 rue du Charolais. Il sera également très proche de ces deux bâtiments existants car situé à seulement 10m derrière la résidence SNCF. Avec ses 37m de haut et 20m de long, ce bâtiment sera donc situé au plus proche à 40m des deux immeubles existants précités et les dépassera d'une hauteur approximative de 16m. Cela est inacceptable. L'autre bâtiment, plus à l'Est, est d'une hauteur de 31m et sera situé en partie derrière la résidence hôtelière SNCF et la résidence des chercheurs. Au total, l'impact visuel et lumineux des bâtiments du futur îlot A sur les deux immeubles existants du 2 rue Charles Bossut et du 70 rue du Charolais sera très important, en particulier à partir du 2ème étage.</p> <p>En plus des impacts en face à face décrits ci-dessus, il est important de noter que l'îlot A gênera la vue du 2 rue Charles Bossut et du 70 rue du Charolais dans la direction sud-ouest et que l'îlot B gênera la vue du 80 rue du Charolais et du 1 rue Charles Bossut dans la direction sud-est.</p> <p>Enfin à noter que la résidence hôtelière SNCF existante est construite 8m en retrait de la rue du Charolais, ce que le projet de l'îlot A n'a pas prévu.</p> <p>Dans les comptes rendus des échanges publics de novembre 2016 et juin 2017, une remarque sur la hauteur des futurs immeubles avait déjà été faite par la population et Espaces Ferroviaires faisait le commentaire suivant : « les hauteurs de certains futurs immeubles du projet atteignant le plafond du PLU de 37m soit 11 étages, Espaces Ferroviaires a bien rappeler que les gabarits du programme s'intégreront dans leur environnement. Les hauteurs seront à la fois fonction des largeurs des voies que les programmes borderont, mais aussi fonction des gabarits des constructions avoisinantes afin de dérouter un épannelage de R+1 à R+11, avec une moyenne générale à R+6 ».</p> <p>Cette intention d'intégration des gabarits dans leur environnement est louable mais les plans présentés ne prennent pas en compte les problèmes de hauteur vis-à-vis des quatre immeubles précités. D'autres part, la moyenne générale à R+6 comme indiqué dans la réponse ci-dessus, prend en compte la totalité des quatre îlots.</p> <p>Sachant que les îlots C et D ont une hauteur inférieure aux îlots A et B, cela veut donc dire que la hauteur moyenne des îlots A et B est supérieur à R+6.</p> <p>En conséquence, vu la hauteur des immeubles îlots A et B vis-à-vis des immeubles du 70 et 80 rue du Charolais et du 1 et 2 rue Charles Bossut, vu la distance des bâtiments vis-à-vis des quatre immeubles existants précités et vu l'orientation des ces bâtiments vis-à-vis du soleil, il convient que le projet de nouveau quartier « Gare de Lyon Daumesnil » revoie la hauteur et l'alignement des îlots A et B pour tenir compte de l'impact visuel et lumineux sur les quatre immeubles existants précités. Nous demandons également d'être tenus informés de la suite du projet avant le dépôt de permis de construire.</p> <p>Un autre point inquiétant du projet est la mise en place de la circulation. Dans le document « Présentation du projet d'aménagement » est écrit et dessiné à la page 14, qu'une boucle de circulation à double sens sera créée rue Charles Bossut pour l'accès aux parking par les riverains, livraisons, collecte déchets, accès au plateau ferroviaire et à l'accueil des groupes ». Cet accès au plateau ferroviaire et accueil des groupes va générer un afflux de bus qui va gêner considérablement la quiétude et la santé des habitants des immeubles de la rue du Charolais et de rue Charles Bossut par le bruit et les émissions de particules fines et CO2 générés. Constat également qu'aucun accès piétonnier n'est prévu pour permettre aux habitants du quartier existant de profiter des espaces verts ainsi créés.</p> <p>En conséquence, demande que le projet de nouveau quartier n'intègre pas l'accès au plateau ferroviaire et l'accueil des groupes, que soit un large accès piétonnier pour permettre aux habitants du quartier de profiter des nouveaux espaces verts et mettre tout en œuvre pour minimiser les nuisances sonores et chimiques au voisinage de la rue du Charolais et de la rue Charles Bossut</p> | 1 | 3 | 4 | 5 | <p>13 concertation préalable 31 aménagement 32 urbanisme/ densité 42 incidences sur l'existant 54 phasage du projet 55 circulation piétons 36 informations suite projet 51 impact vues 52 hauteurs, volumétrie</p> |

| | | | | | | | | | |
|----|---------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|--|--|--|--|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 42 | 25-mars | Caroline Monniot 86-90 avenue Daumesnil autre observation n° 11 registre papier | <p>souhaite affiner les remarques laissées dans le registre papier et apporter les demandes suivantes :</p> <p>- HAUTEUR DE ILOT A : Que la hauteur de Ilot A (Ilot de bureaux) soit revue à la baisse et qu'il soit construit en retrait de la rue, dans l'alignement du bâtiment des « résidences hôtelière du rail », afin de respecter la vue et l'ensoleillement des immeubles existants. En effet, non seulement la rue du Charolais est étroite, mais le plateau du nouveau quartier est situé, à cet endroit, 5 mètres au-dessus de la rue (équivalent de presque 2 étages d'immeubles). Il faut donc en tenir compte. Si l'Ilot A était maintenu au ras de la rue, il me semblerait logique d'un point de vue architectural que sa hauteur ne dépasse pas celle du bureau des messageries.</p> <p>- ZONE DE RENCONTRE RUE CHARLES BOSSUT : Que la rue Charles BOSSUT (et son prolongement dans le nouveau quartier) devienne une zone de rencontre à 10 km/h ou 20 km/h. En effet, le quartier est traversé par un très grand nombre d'enfants sur le chemin de l'école ou du conservatoire (ce dernier comptant à présent 1 600 élèves). Les allers-retours au conservatoire sont souvent pour les enfants du 12e les premiers trajets qu'ils font seuls en sortant de l'école, faute de solution d'accompagnement, le « choix » des créneaux horaires étant très complexe pour les familles. Une zone de rencontre permettrait de laisser la priorité aux piétons, de sécuriser les traversées et de compenser les nuisances liées à l'augmentation du trafic (plus on roule lentement, moins on pollue et moins on fait de bruit).</p> <p>- ACCES BUS SNCF : Que l'accès pour les bus SNCF soit maintenu à son emplacement actuel, ce qui évitera aux bus de devoir manœuvrer dans la petite rue Charles Bossut ou dans l'étroite rue du Charolais. Ceci permettra de ne pas allonger la boucle des bus et donc de ne pas augmenter la pollution sonore et atmosphérique. Si l'option est maintenue de faire passer les bus face à la rue Charles Bossut, alors il faudrait en limiter le trafic : pas de bus SNCF aux heures de départ à l'école, de 8h à 9h, ni aux heures de retour d'école et de fréquentation du conservatoire (15h-20h).</p> <p>- MAXIMISER LES JARDINS EN PLEINE TERRE : A partir de 2030, les experts du climat annoncent 12 jours par an de canicule supérieure à 40°C. Les villes sont des îlots de chaleur qui restituent pendant la nuit la chaleur accumulée pendant le jour. Profitons de ce nouveau quartier pour créer un îlot de fraîcheur et non un îlot de chaleur, en maximisant les jardins en pleine terre ainsi que les plantations d'arbres. Certaines zones du projet restent très minérales (jardin nord, place plantée, rampe plantée). Il y faudrait plus de pleine terre et plus d'arbres. Il faudrait également préserver les arbres déjà existants sur la zone du projet.</p> <p>- JARDINS PRIVATIFS, DU VERT SVP : Que les jardins privés soient aménagés en harmonie avec le jardin central, avec des arbres et de l'herbe en pleine terre. Que les bailleurs/propriétaires aient l'obligation de se plier à un règlement en ce sens. Ou alors, qu'il n'y ait pas de jardins privés et que ces espaces restent collectifs, fermés le soir pour la tranquillité des habitants, mais entretenus par la ville.</p> | | | | | | 31 aménagements urbains(jardins) 32 urbanisme 42 incidences sur l'existant(cécologie) 43 incidences du projet sur état futur (circulation bus) 55 circulation, voirie 51 vue, ensoleillement 52 esthétique 59 nuisances sonores |
| 43 | 25-mars | Nadège Bertein | <p>Sujet important pour la sécurité des enfants du quartier.</p> <p>Il est prévu que la rue Charles et Bossut soit à double sens et que les cars transitent par cette petite rue pour rejoindre la plate forme de la SNCF. Hors de nombreux enfants, souvent seuls, traversent cette rue et cette zone tous les jours pour se rendre à l'école ou au conservatoire.</p> <p>Il est important de prendre en compte la SECURITE DE NOS ENFANTS dans l'organisation de ce nouveau quartier: limiter le nombre de cars, interdire l'accès de la zone à certaines heures (école et conservatoire), envisager un autre accès pour les cars qui se rendent à la gare de Lyon.</p> | | | | | | 31 aménagements urbains 43 incidences sur l'état futur 55 circulations/Voirie /protection enfants |
| 44 | 26-mars | Christine Nedelec Présidente de FNE Paris (France Nature Environnement Paris) 33 avenue Richaud ARCUEIL | <p>les observations de l'association FNE Paris concernant le projet, elles concluent à un avis défavorable.</p> <p>cet aménagement ne tient aucun compte de l'emballlement climatique actuel. Il ne change aucune des pratiques ou façons de concevoir un projet face à cette situation critique.</p> <p>Ce projet ne permettra pas d'assurer un progrès dans la qualité de vie des habitants, en particulier ils ne disposeront pas d'espaces verts en quantité suffisante.</p> <p>La conception d'urbanisme qui sous-tend cet aménagement n'est pas celle d'une ville résiliente, elle construit directement au maximum des seuils du PLU et ne permet pas d'anticiper un développement raisonnable de la ville : il nous semble que la gare de Lyon pourrait avoir besoin à l'avenir de ces friches ferroviaires et que les bétonner et y construire des logements aujourd'hui relève d'une vision à court terme.</p> <p>Nous espérons que vos conclusions permettront une complète révision de ce projet</p> | 1 | | | | | 14 déroulement enquête 32 quel urbanisme ? 34 logements 42 incidences sur l'environnement existant 57 protection de l'environnement |
| 45 | 26-mars | M. Boniface Architecte 116 rue du Bac 7e | <p>Le bétonnage de Paris est insupportable, le greenwashing de la mairie l'est tout autant.</p> <p>Laissez les arbres et la pleine terre. Arrêtez de densifier, planter des arbustes maigrelets et faire des jardins minéraux.</p> | | | | | | 31 aménagement urbain/béton 32 urbanisme /densification 41 respect existant |
| 46 | 26-mars | M. Pierre Mollard Financier 26 passage du Génie 12e | <p>Quelles sont les justifications, raisons, demandes, besoins qui justifient de réaliser cette opération de densification de Paris et en particulier du 12^{ème} arrondissement.</p> <p>Paris est déjà la ville la plus dense du monde, avec les conséquences négatives en termes d'environnement, de nuisances, de relations sociales, de coût des services, de confort, de circulation.. Densifier Paris c'est contribuer à désertifier les territoires et à concentrer les services publics, c'est reproduire les urbanismes constructivistes des années 60 et 70.</p> <p>Alors que les nouvelles technologies permettent des modes de socialisation, de travail qui ne rendent plus nécessaires la concentration des populations, la densification des villes, la construction de logements dans des espaces urbains déjà très denses n'a aucune justification sociale, urbaine, économique, politique.</p> <p>On nous dit que la demande de logements non satisfaite est importante ! Dans ce cercle vicieux de la densification, concentration, si ce ne sont pas les politiques, les élus qui rendent le cercle vertueux, qui va le faire !! En plus des constructions avec une architecture souvent anecdotique et dont on ne connaît pas la durée de vie, la vitesse de dégradation. Je suis opposé à la préparation, la réalisation de ce projet.</p> | | | | | | 32 urbanisme/densification 34 logements 42 incidence sur l'existant (relations sociales, qualité de vie) 52 quelle architecture? |
| 47 | 26-mars | Anaïs Touzet Chargée de Mission 120 avenue daumesnil | <p>Je partage l'objectif de développement de nouveaux quartiers dans le 12e arrondissement, mais je suis inquiète par les hauteurs envisagées des immeubles qui seront créés et surtout par la circulation dans la rue Bossut, mais également autour du conservatoire qui accueille plus de 1800 élèves, souvent seuls.</p> <p>Il a déjà été difficile de faire mettre de quoi ralentir les voitures qui fonçaient dans la rue du charolais à toute vitesse.</p> <p>Je crains par ailleurs d'être à l'avenir coincée entre deux assez grandes artères : l'avenue daumesnil et la rue du charolais.</p> | | | | | | 32 urbanisme 42 incidence sur l'existant (élèves) 55 circulation voirie 52 hauteurs 53 circulation et élèves |

| | | | | | | | | | | | | |
|----------------|---------|----------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|--|--|---|---|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 48 49 50 | 27-mars | Anne Creusy 45 rue Jorge Semprun | Remarques sur les travaux de démolition en cours aux pieds de l'immeuble 45 rue Jorge Semprun : tentative pour envoyer une vidéo "d'un tractochenne énorme qui est en train de casser du béton juste en bas de otre immeuble qui est à 2 mètres du chantier !" Les travaux de démolition ne sont pas autorisés du fait que le permis d'aménager n'est pas instruit ? Si ces travaux sont du déséquipement alors, même si c'est un peu lourd comme travaux de déséquipement, je vous prie de vérifier qu'il n'y a absolument aucune partie du dossier d'enquête qui traite de cette phase de déséquipement en termes de charte nuisance (qui en lui semble pas appliquée) ni aucune mention que notre immeuble lumières du XII est à moins de 2 mètres de ces travaux et qu'il convient de prévoir un plan d'action ad hoc pour le préserver. Les nuisances en termes de bruit, de poussière et d'inhalation d'odeurs de fer, de terre et des machines sont inacceptables. Outre le fait que tous les morceaux de béton que cet engin a déterré vont vraisemblablement rester là un certain temps dans mon paysage | | | | | 4 | 5 | 44 incidence chantier 45 protection contre nuisances 54 phasage chantier 56 suivi chantier 59 bruit | | |
| 51 | 27-mars | anonyme | Combien de mètres carré de bureaux vides dans Paris ? et même dans le quartier ? Est-il nécessaire d'en construire encore ? Les bureaux sont de gros consommateurs de climatisation et donc une source importante de rejet de chaleur en printemps-été. Où sera rejetée la chaleur de ces bureaux ? Merci d'étudier d'autres sources de refroidissement que la climatisation classique et ne pas orienter les sorties de chaleur du côté du quartier existant, où habitent de vrais gens qui ne comptent pas réchauffer l'air ambiant en investissant dans des climatisations individuelles. | | | | | 3 | 4 | 32 urbanisme/bureaux 42 incidences sur l'existant/environnement 57 protection de l'environnement et habitants | | |
| 52 | 27-mars | anonyme | J'habite aujourd'hui dans le secteur du conservatoire Paul Dukas. Quand je vois les démolitions en cours, je m'interroge sur la disparition de l'histoire du quartier de son passé industriel et ferroviaire. Pourquoi ne pas avoir réintégré le futur projet dans les équipements et architectures existants telles que les halles. Pourquoi ne pas conserver la rotonde ou autre spécificités, et en faire aussi un lieu de culture et de rappel du passé. Cela rendrait le futur quartier plus chaleureux, attractif et intéressant. Si le projet se construit dans la continuité de ce qui existe autour de la rue Roland Barthes (12eme), cela n'a aucun intérêt. | | | | | 3 | 4 | 32 quel urbanisme 42 incidence sur l'existant 45 protection architectures existantes | | |
| 53 | 27-mars | 41 rue du Charolais | Je trouve ce projet globalement intéressant pour le développement du quartier, et en particulier de la rue de Charolais qui est un peu déshéritée aujourd'hui. Il y a un besoin de nouveaux logements dans Paris, la demande est bien supérieure à l'offre. Par contre 60% de logements sociaux c'est incroyable, il y en a déjà beaucoup dans le quartier, on va faire un ghetto. Et je suis d'accord avec le commentaire précédents, pourquoi faire encore des bureaux alors qu'il y a des m² vides partout en Ile de France. Et pourquoi ne pas profiter du projet pour implanter une nouvelle passerelle pour franchir les voies, les passages piétons dans les tunnels existants sont glauques. | | | | | 2 | 3 | 4 | 32 urbanisme 34 besoins en logements 35 logements sociaux 52 l'existant en bureaux 55 circulation et voirie, passerelle | |
| 54 | 27-mars | Bernadette Catalogne 89 rue Reuilly | Je souhaite l'évacuation de tous les déblais par voie ferroviaire et non par camions. Cela pour des raisons écologiques évidentes et pour le confort des riverains. Les wagons sur les voies à proximité de ce chantier permettront une évacuation plus raisonnable que par la route. | | | | | | | 4 | 42 incidence sur l'existant 44 incidence chantier 45 mesures de protection 56 suivi chantier et proposition chantier/déblais | |
| 55 | 27-mars | Jean Monnet 89 rue Reuilly | Les gravats, déblais, sur toute la durée des travaux de démolition, construction devraient être enlevés via le train. Les voies ferrées sont à côté de ce chantier Leur enlèvement est donc tout à fait possible par wagons. | | | | | | | 5 | 56 suivi chantier+propositions déblais | |
| 56 | 27-mars | Sontag rue de Rambouillet | J'habite rue de Rambouillet. Je n'ai pas bien compris ce qui se passe à ce niveau. La route en pente de la SNCF où passent les bus va être démolie ? la rue va être élargie ? Pouvez vous me confirmer ? Ce serait une très bonne chose car elle est étroite et le mur aveugle sous la route sncf n'est pas esthétique du tout. Le tunnel va t'il être rénové à cet occasion ? Le nouveau jardin serait également une bonne chose. Quand sera mise en service la nouvelle rue qui permettra d'aller de la rue de Rambouillet au nouveau jardin ? Il faut prévoir des commerces, pas comme l'allée Roland Barthes qui est vide et malfamé. | | | | | | | 3 | 31 aménagement urbain, commerces 32 urbanisme 55 voirie 52 esthétique | |
| 57 | 28-mars | Aurélien Quatrepoint 75012 | Ce projet est un gâchis d'espace jusque là dédié à la logistique. Dans un contexte de dérèglement climatique, où les pouvoirs publics feignent de prendre des mesures à la hauteur des enjeux environnementaux, détruire l'un des derniers sites encore debout au sein même de la ville parisienne permettant un approvisionnement par voie ferrée et une logistique plus propre est une illustration supplémentaire du désastre écologique conduit par les politiques publiques. Quoiqu'en en dise, le transport ferroviaire est le mode le plus efficace en étant le moins consommateur d'énergie à quantité égale déplacée et le moins générateur de pollution atmosphérique. Volontairement déconstruit au fil des dernières décennies pour un mode de transport tout routier, nous subissons au quotidien les désagréments de ces choix néfastes tant pour l'environnement que pour notre cadre de vie et plus encore notre santé. La politique menée par la mairie de Paris va en partie dans le bon sens, en tentant de réduire le nombre de véhicules particuliers sur les routes, en commençant par les plus polluants. Mais elle doit aller plus loin, en prenant à bras le corps le problème de la logistique urbaine. Trop peu nombreux sont les approvisionnements confiés aux autres modes que le transports routiers. Nous ne comptons plus les interminables files de camions sur les autoroutes et le périphérique, les innombrables camions de livraison qui encombrant les rues de Paris (ceci étant vrai pour l'ensemble des villes d'Ile de France et même de France), Jusqu'à récemment, le site dont il est aujourd'hui question était utilisé pour le transport du courrier par train TGV, seul reste des envois postaux transportés par voies ferrées. Sous prétexte (comme il est d'usage) de la rentabilité non suffisante, ce service a été purement et simplement supprimé au profit... d'une transport exclusivement routier. Et on parle de timbre vert... Le site du charolais représente une opportunité à préserver à tout prix pour permettre l'acheminement des marchandises au cœur de Paris autrement que par les innombrables camions qui polluent l'air, obstruent et dégradent les chaussées. Toutes les gares parisiennes étaient dotées de tels équipements progressivement abandonnés. Mieux, tous ces équipements étaient reliés entre eux par un réseau de voies ferrées intra-urbain, la petite ceinture, là aussi complètement abandonnée et transformée pour des usages certes utiles aux personnes mais qui pourraient très bien se réaliser ailleurs que sur des emprises ferroviaires. Au-delà, tout ce réseau urbain est relié et interconnecté à l'ensemble des grands axes et réseaux ferrés irriguant la France. Leur abandon est un inqualifiable gâchis engendrant les conséquences déjà évoquées (pollution, contribution au réchauffement climatique, dégradation du cadre de vie, consommation d'espaces nouveaux pour la logistique et les infrastructures, problème de santé publique, etc.) Vous l'aurez compris, je suis complètement opposé à ce projet qui détruira sans possibilité de retour en arrière les possibilités d'approvisionner Paris par un mode de transport contribuant aux économies d'énergie, à la réduction de la pollution atmosphérique et à l'amélioration du cadre de vie à Paris, mais aussi dans toute la région. A quoi je pourrais rajouter la destruction du patrimoine bâti plutôt remarquable, hormis une infime partie qui serait visiblement préservée pour un usage bien loin toutefois de la logistique urbaine. | | | | | | | 2 | 3 | 22 Choix SNCF intérêt public 31 aménagement urbain/composition urbaine /transports 32 urbanisme/ densité |

| | | | | | | | | | |
|----|---------|----------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|--|---|---|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 58 | 28-mars | Fabien Houille | Nous souhaitons que le parc prévu dans le futur quartier garde cette configuration lors de la mise en œuvre du projet, avec de la pelouse mais aussi peut être avec plus d'arbres. L'implantation d'immeubles côté voie pour faire écran au bruit est une bonne idée, les trains faisant déjà énormément de bruit à la hure actuelle Il serait appréciable néanmoins d'avoir un calendrier précis de la réalisation des de l'école notamment pour connaître la date d'ouverture | | | | 4 | 5 | 43 incidence état futur 56 école 57 protection environnement |
| 59 | 28-mars | Anne Creusy 45 rue Jorge Semprun | je vous dépose les vidéos des travaux qui ont lieu sous mes fenêtres en ce moment et font trembler mon ordinateur hier le tractochenne était à 5 mètres et soulevait avec poussières et odeurs des blocs de béton d'une tonne . Aujourd'hui ce même engin qui fait marteau piqueur casse ces mêmes blocs de béton à 10 mètres de notre résidence Lumières du XIIè SVP faites stopper cela Idéjà les travaux de démolition ne devraient pas avoir commencé sans l'accord du permis d'aménager non ? et puis clairement vu les nuisances (ma lampe tremble, ma table tremble, mon ordi tremble et je suis au 4è !!) il est clair que la charte anti nuisances n'a pas été mise en œuvre Pas étonnant puisque la proximité de notre bâtiment Lumière du XIIè à 2 mètres du site est juste totalement absente de l'étude d'impact qui figure dans le dossier d'enquête ! URGENT faites quelque chose ! merci cliquez sur le lien ou copiez le sur votre navigateur :c'est éloquent https://we.tl/t-nNKAugj8Pa <i>La vidéo montre une grosse pelle hydraulique (Liebherr 944) démolissant des fondations en béton à 10 mètres environ de la fenêtre du bâtiment, des vibrations importantes sont entendues .</i> | | | | 3 | 4 | 5 44 incidence chantier 45 protection des nuisances 56 suivi chantier 37 dialogue riverain 59 bruit |
| 60 | 28-mars | Anne Creusy 45 rue Jorge Semprun | SVP emmenez ces blocs de béton hors du site et cassez les dans une carrière et pas sous les fenêtres de l'immeuble Lumières du XII !! c'est juste inconséquent, risqué, choquant ! je travaille de chez moi et je ne peux absolument plus me concentrer ! Tout tremble et je ne vous raconte pas le bruit incessant du marteau piqueur Je vais demander des dommages et intérêts pour impossibilité de travailler ! Je prends du retard sur mes dossiers par manque de concentration ! Il n'y a aucun mur antibruit devant chez nous ! rien qui nous protège de la poussière ! Je n'imagine même pas devoir subir ce marteau piqueur quand il va s'attaquer au bloc de béton absolument énorme juste sous mes fenêtres La photo jointe est prise sans zoom ! voyez vous les tranchées faites à 2 mètres de chez nous avec la poussière qui va avec et la taille du bloc auquel va s'attaquer le marteau piqueur sous mes fenêtres ? <i>Photo jointe</i> | | | | 3 | 4 | 5 44 incidence chantier 45 protection des nuisances 56 suivi chantier 37 dialogue riverain 59 bruit |
| 61 | 28-mars | Anne Creusy 45 rue Jorge Semprun 11h09 | Ca y est le marteau piqueur est à 2 mètres de nos fenêtres je ne vous dit pas le bruit les vibrations et la poussière je vais sortir je ne peux plus rester chez moi c'est insoutenable tout tremble ! c'est des énormes blocs de béton avec du fer au milieu et il n'y a aucun mur antibruit anti vibration comment SNEF peut laisser faire cela <i>Vidéo jointe montrant des travaux de démolition sous les fenêtres de l'immeuble</i> | | | | 3 | 4 | 5 44 incidence chantier 45 protection des nuisances 56 suivi chantier 37 dialogue riverain 59 bruit |
| 62 | 28-mars | anonyme | Un beau projet qui permettra de donner vie à cette immense emprise ferroviaire et de donner qu quartier un rapport bien plus agréable aux voies ferrées ! En plus ce nouvel espace public rendra mon parcours quotidien jusqu'à la gare bien plus agréable ! C'est un projet certes très dense mais qui permettra d'apporter plus d'animation et de services à cette partie du 12ème arrondissement un peu délaissée. | | | | 2 | 3 | 22 Inrérêt public 31 aménagement urbain |
| 63 | 28-mars | Anne Creusy 45 rue Jorge Semprun 14h08 | lien wetransfer ci dessous avec les bruits chez moi fenêtres fermées, la video ne rend pas tout ce que je ressens, mais je peux vous assurer que ça tremble dans tous les sens et que le bruit est juste insupportable En PJ la photo du avant après ce bloc de béton : pouvez vous imaginer ce que ça fait d'être à 2 mètres sans mur antibruit antivibration ? https://we.tl/t-brK0AyMwWC En sortant de chez moi n'y pouvant plus, de tous ces bruits et tremblements, j'ai croisé un monsieur qui emmenait son bébé à la crèche face à notre immeuble Il était ahuri de ce qu'il se passait quand je lui ai dit que ces travaux allaient durer des lustres sans protection... Attendu que dans l'étude d'impact du cabinet Franck Boutté il n'est fait mention en termes de risques : - ni de la crèche face à notre immeuble - ni de la proximité de Lumières du XII à 2 mètres des travaux je me demande s'il a bien pris en compte les enjeux sur sa responsabilité et son professionnalisme de ne pas avoir vu ces risques, qui font que aujourd'hui il fait courir des risques à des bébés et des adultes et qu'il m'est impossible de travailler chez moi Tant SNEF que Franck Boutté sont d'une négligence et d'une incompétence révoltante Merci de mettre un terme à ces travaux de démolition, non autorisés et d'installer un mur de protection antinuisance TRANSPARENT SVP pour nous protéger des bruits et vibrations mais pas nous couper du soleil et des vues (puisque ni SNEF ni Franck Boutté n'ont identifié qu'il fallait ce mur transparent je préfère le dire avant de devoir travailler de chez moi sans lumière à cause d'un mur opaque qu'on nous mettrait devant nos fenêtres | | | | 4 | 5 | 44 incidence chantier 45 protection des nuisances 56 suivi chantier 37 dialogue riverain 59 bruit |

| | | | | | | | | | | |
|----|---------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|--|---|---|------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 64 | 28-mars | anonyme | Nous espérons que le parc central sera à destination de tous les habitants du quartier. Le parc central sera une réelle respiration dans ce quartier mais nous espérons que des jeux pour enfants y seront installés. D'autres projets du 12 ^{ème} comme ceux de bercy devrait aussi avoir ce type de parcs et jardins Il n'y a rien en revanche sur le type de commerces, c'est dommage car le quartier en manque. | | | | 3 | 4 | 31 aménagement urbain/composition urbaine /transports 43 incidence enironnement futur | |
| 65 | 28-mars | anonyme | Pouvez-vous nous assurer que l'école sur le futur quartier sera destinée aux enfants du voisinage ? Car aujourd'hui les écoles primaires sont relativement loin (10 minutes) de la rue daumesnil. C'est une très bonne chose qu'il en soit construite une nouvelle. | | | | 2 | 3 | 22 Inrêrêt public 31 aménagement urbain | |
| 66 | 28-mars | Anne Creusy 45 rue Jorge Semprun 15h29 | comme la mairie de Paris ne sait apparemment pas répondre aux sujet des travaux en bas, je viens de descendre interpellier un responsable sur le chantier et le conducteur du tractocheminelle de la société OCCAMAT "démolition construction" Lorsque j'ai demandé d'arrêter les travaux ou de mettre un mur antibruit le responsable m'a dit "iet puis quoi aussi vous voulez la Tour Eiffel ! Ils n'ont pas voulu me donner leur nom, l'un a feint de ne pas parler la langue jusqu'à ce que je les filme (film que je conserve précieusement car il est éloquent) là il s'est mis à parler pour me dire de ne pas filmer et son responsable m'a dit qu'il allait me faire un procès si je filmais ! et qu'il pouvait mettre un engin encore plus gros que celui qu'il a mis sur le chantier. on voit de suite le niveau en conclusion, là encore contrairement à la charte antinuisance je n'ai aucun contact d'un responsable du chantier digne de ce nom pour arrêter le massacre Les ouvriers et responsable m'ont quittée en pleine conversation pour reprendre leur travail comme si de rien n'était.Pire je les entendais de loin dire "elle dit qu'il y a une crèche" en haussant les épaules, se bouchant les oreilles et étaient morts de rire en me regardant comme si j'étais une illuminée len disant "si elle a quelquechose à dire elle à qu'à... "elle veut qu'on arrête elle dit qu'elle vu monter un mur devant sa fenêtre... Je ne mets pas la vidéo en ligne mais je peux vous la passer sur une adresse spécifique si les commissaires enquêteurs souhaitent la voir En résumé ce soit disant responsable tombait des nues sur la charte antinuisance, sur le mur antibruit et sur la crèche à proximité (crèche BABILOU) Autant dire que ma confiance en SNEF est au niveau 0 ! Que peut on faire, qui appeler pour faire respecter ce qui nous a été promis ?? Les travaux continuent comme si de rien n'était et j'ai perdu une journée de travail | | | | | 3 | 4 | 44 incidence chantier 45 protection des nuisances 56 suivi chantier 37 dialogue riverain 59 bruit |
| 67 | 28-mars | Groupe communiste Front de gauche au conseil de Paris Nicolas BONNET OULALDJ 9 Place de l'hôtel de ville 75004 | <u>1er sujet : Évacuer des déblais par le rail.</u> Nous nous réjouissons du projet de création d'un nouveau quartier « Gare de Lyon – Daumesnil » rue du Charolais qui vise à favoriser la mixité habitat/emploi par la construction notamment de 600 logements, d'un nouveau groupe scolaire, des bureaux, des commerces, des activités artisanales et d'un espace logistique. Ce « Projet de mutation d'une emprise ferroviaire en un nouveau quartier du 12 ^{ème} arrondissement de Paris » reste néanmoins paradoxal : le site qui sera démolit et reconstruit est directement lié au rail de la gare de Lyon, et aucune utilisation du fret ferroviaire n'est envisagée. Ce choix de la SNCF, aménageur du site, nous semble inacceptable alors que l'évacuation des matériaux peut être faite par trains. Même si la SNCF présente des mesures préventives réduisant les nuisances, nous apprenons que les travaux de démolition engendreront le passage de 24 camions de 15 tonnes par jour en moyenne, pendant un an dans la rue du Charolais. Nous comprenons l'inquiétude des habitantes et habitants du quartier : comment pouvons-nous imposer à ces riverains l'évacuation par voie routière de 90.000m3 de déblais ? Nous le savons, l'acheminement par poids lourds est une des causes majeures de la pollution à Paris. Ces derniers contribuent à hauteur de 40% aux émissions d'oxyde d'azote et près de 30% des émissions de dioxydes de carbone. Le nouveau Plan Climat Air Énergie de Paris voté lors des séances de novembre 2017 et mars 2018 du Conseil de Paris nous engage à faire de Paris une ville neutre en carbone à l'horizon 2050 et à renforcer l'utilisation du rail. Dans cet esprit, les élu.e.s communistes ont présenté un vœu en Conseil du 12 ^{ème} arrondissement de juin pour demander que l'évacuation et l'acheminement des matériaux liés aux travaux d'aménagement du projet Gare de Lyon Daumesnil soit effectué par voie ferroviaire. Ce vœu est remonté en Conseil de Paris et a été adopté à l'unanimité. En septembre les élu.e.s de Paris ont approuvé l'étude d'impact environnemental du projet d'aménagement de cette zone.Nous déplorons que cette étude n'énonce que des « inconvénients » liées au chantier et ne prévoit rien dans l'immédiat pour lutter contre les nuisances sonores et vibratoires que connaissent les riverains. Nous restons vigilants pour que soient pensées de nouvelles solutions d'acheminement ; pour que les élu.e.s respectent l'engagement qu'ils se sont fixé : améliorer la qualité de l'air et la qualité de vie des parisiennes et des parisiens. La SNCF doit prendre toutes ses responsabilités ; face au défi environnemental la priorité devrait être à développer le Fret ferroviaire. L'impératif écologique nous l'impose. <u>2ème sujet : Prioriser l'artisanat, les commerces de bouche et les besoins en équipements sportifs</u> En plus d'insister sur la vocation ferroviaire du site, nous tenons à souligner l'histoire industrielle du lieu. Cet aménagement va redynamiser l'emploi sur la zone ; nous y voyons la chance de favoriser l'artisanat. Il nous semble important de rappeler la volonté de la Ville de promouvoir l'artisanat et la Fabrication à Paris tels que définis lors de la Mission d'Évaluation et d'Information « Fabriquer à Paris pour relever les défis sociaux et environnementaux » du Conseil de Paris. Les élu.e.s communistes souhaitent que la Ville maintienne la cohérence et l'identité de ce quartier de production artisanale, en collaboration avec les Ateliers de Paris. C'est pourquoi nous avons demandé dans un vœu en Conseil de Paris de novembre 2017, à ce que l'activité artisanale soit valorisée dans les Halles du site, qui représentent une surface actuelle d'environ 6 800 m ² sur 2 niveaux. D'autant plus que le secteur d'aménagement est situé à proximité du Viaduc des Arts et s'inscrit dans le périmètre de l'Arc de l'innovation du 12 ^e arrondissement de Paris. Au regard de l'absence de commerce de bouche dans le quartier, nous avons demandé dans ce même vœu, à ce que des pieds d'immeubles soient réservés à des commerces de bouche dans une logique d'économie circulaire et d'alimentation durable, de saison, qui rémunère les producteurs au juste prix.Le projet d'aménagement fait également état de l'implantation de nouveaux équipements scolaires et de petite enfance sur le site ; nous soulignons l'importance de la création d'un équipement sportif modulable et multimodal. Notre demande ne semble pas avoir été entendue malgré l'adoption du vœu, puisqu'aucune information ne nous est transmise à ce sujet. Face à un tel projet, nous ne pouvons sous-estimer les besoins des habitantes et habitants. | | | | | 3 | 5 | 31 aménagement urbain, transport, commerces 55 circulation voirie 56 suivi chantier 53 aménagement école, crèche, voirie 57 protection environnement 59 traitement bruit du chantier |

| | | | | | | | | |
|-------|---------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|---|---|---|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| PJ 67 | 28-mars | <p>Vœu relatif aux camions dans la zone de travaux du site Gare de Lyon Daumesnil</p> <p>Déposé par Nicolas Bonnet Oulaldj, Didier Le Reste et les élu-e-s du Groupe communistefront de gauche</p> | <p>Considérant que l'acheminement de marchandises par poids lourds et par camionnettes polluantes est une des causes majeures de la pollution à Paris ;</p> <p>Considérant qu'un nouveau Plan Climat Air Énergie a été voté aux Conseils de Paris de novembre 2017 et mars 2018, qu'il prévoit de faire de Paris une ville neutre en carbone en 2050 ;</p> <p>Considérant les orientations portées par la ville de Paris dans l'élaboration du SCOT métropolitain qui s'intègrent dans une démarche de transition écologique en matière d'émission de CO2, de qualité de l'air et de qualité de vie ;</p> <p>Considérant que le SCOT vise à développer des plateformes logistiques au sein de la métropole et à mieux contrôler les flux logistiques liés à la collecte des déchets ;</p> <p>Considérant que les poids lourds et les utilitaires contribuent à hauteur de 40% aux émissions d'oxyde d'azote et à environ 30% des émissions de dioxyde de carbone ;</p> <p>Considérant le projet d'aménagement sur le site de Gare de Lyon Daumesnil ;</p> <p>Considérant qu'à ce stade du projet les marchandises et débris sont acheminés très majoritairement par voie routière ;</p> <p>Considérant la vocation ferroviaire du lieu, la proximité directe des infrastructures ferroviaires de la Gare de Lyon et le raccordement avec la Petite Ceinture Ferroviaire ;</p> <p>Considérant les nuisances sonores pour les riverain-e-s et l'encombrement des voies de circulation ;</p> <p>Considérant la nécessité du développement d'une logistique urbaine bas-carbone ;</p> <p>Considérant la réunion publique du 30 mai 2018 organisée par la Mairie du 12ème, au cours de laquelle les habitants ont exprimé leurs inquiétudes au sujet de la circulation des camions ;</p> <p>Considérant que la réalisation de certains projets parisiens a déjà montré l'efficacité d'alternatives viables aux véhicules polluants ;</p> <p>Sur proposition de Nicolas Bonnet Oulaldj, Didier Le Reste, et des élu-e-s du Groupe communiste-front de gauche, le Conseil de Paris émet le vœu que :</p> <p>- 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 fluviale.</p> | | | | | |
| 68 | 28-mars | <p>Mme KHALED KHODJA 12 Rue de Reuilly</p> | <p>Bonjour, la lecture du dossier et de certains commentaires me confortent dans l'idée que certains éléments sont 'légers' ou mal expliqués. En tout cas la langue de bois règne dans le rapport d'impact non technique qui est bien trop long pour le niveau d'information qu'il délivre ou pas.</p> <p><u>PERIODE DE CHANTIER - POLLUTION CHIMIQUE? VISUELLE ET SONORE</u></p> <p>Comment vous assurez-vous que les ouvriers qui creusent, excavent, manipulent et transportent les déblais seront correctement protégés des produits nocifs répertoriés dans les études de sol (rapport ARS). Cet aspect semble ignoré dans l'étude d'impact (page 37) Comment les riverains seront-ils protégés des poussières chargées de métaux lourds, des hydrocarbures etc détectés lors des inspections des sols pendant les phases de nivellement, de déblayage, de construction</p> <p>Comment la partie inondable à l'ouest de la rue de Rambouillet sera-t-elle protégée des eaux de ruissellement du chantier pollué Empruntant régulièrement la rue du Charolais, je me demande comment les habitants supportent le bruit !</p> <p><u>POLLUTION POST-CHANTIER</u> (hors circulation)</p> <p>Le calcul des émissions de CO2 est un mystère : comment peut-on émettre plus en ne faisant rien alors que l'activité du site est quasiment à l'arrêt versus le projet 'optimum' ?</p> <p><u>CONGESTION STRUCTURELLE ET POLLUTION INHALEE</u></p> <p>'Proscrire le stationnement de surface' (page 35 étude d'impact) pour limiter la circulation automobile est à mon sens une vue de l'esprit. Cela va entraîner des ralentissements et aggraver la pollution due aux gaz d'échappement qui seront respirés par les enfants de la nouvelle école ! Pour rappel ne sont prévus en sous-sol 239 parkings PRIVÉS (soit 1 parking pour 6 logements et 1 parking pour 250m carrés de bureau) Comment seront gérés les pics de dépose de groupes SNCF, soit 50 cars/jours (3 périodes dans l'année, dont Noël) avec une rue de Rambouillet non modifiée ? En effet l'élargissement de la rue de Rambouillet qui est un cauchemar de circulation auto, vélo, piéton est refusé !!! faut repenser le lien Seine / Daumesnil en même temps que ce projet . Où vont stationner les voitures de police du commissariat du XII ? il ne faut pas organiser la saturation et par conséquent l'insécurité. Une seule boucle pour desservir le cœur du nouveau quartier ? comment vont s'organiser les livraisons des commerçants, des habitants ?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Comment vont se passer les collectes de poubelles (de toutes les couleurs) • Comment va se faire le nettoyage par les services de voirie • Comment vont circuler les résidents <p><u>SOUS DIMENSIONNEMENT DES TRANSPORTS EN COMMUN</u></p> <p>Aucune intention d'augmenter la desserte des lieux malgré l'augmentation conséquente du nombre d'habitants et d'actifs attendue</p> <p><u>NON INTEGRATION DES RIVERAINS HISTORIQUES ou RECENTS</u></p> <p>L'étude bioclimatique, comme l'étude d'impact pour ne citer que ces deux documents ignorent la présence actuelle de riverains. Ces études se concentrent uniquement sur le périmètre à construire, comme si il n'y avait personne au nord ouest (riverains historiques) ou nord est (ZAC Charolais récente) du chantier. Etude bioclimatique - schéma directeur de l'étude bioclimatique-conception</p> <ul style="list-style-type: none"> • Parle de « l'impact neutre voir positif ». Cela ne peut pas être vrai pour les habitants des petits immeubles de la rue du Charolais qui vont avoir en face de chez eux des grands immeubles. • Evoque l'ensoleillement et le confort des espaces publics futurs sans aucun mot pour les habitants présents • Montre les distances entre bâtiments futurs de 40 mètres, sans respecter ces distances minimum avec l'ancien bâti ou avec le récent <p>Etude d'impact, elle parle de milieu humain sans évoquer les voisins . Du grand art</p> <p><u>CONSTRUCTIONS ET DENSIFICATION</u></p> <p>Le XII est déjà très dense, malgré la surface du bois de Vincennes. Il faut arrêter d'entasser les gens et de créer des zones mal desservies ou saturées. Tout est trop haut Ras le bol des projets à R+11, R+9 qui anticipent de faire l'aumône de 2 étages. ; Que la négociation commence après qu'on a retiré ces 2 étages superflus</p> <p>Oh les jolis dessins alors que je constate la promiscuité qui se construit à la caserne de Reuilly à peu de choses en commun avec les dessins initialement présentés</p> <p>Quid de la vraie mixité sociale ? le projet risque de paupériser le XII car les logements sociaux deviennent sur représentés dans cette partie de l'arrondissement.</p> <p><u>BIODIVERSITE</u></p> <p>Au-delà des concepts inventés par les rédacteurs qui n'ont pas ouvert un dictionnaire depuis des lustres (i.e. biodiversité positive, objectif environnemental ambitieux ...). Il est impossible de comprendre la vraie surface végétalisée ou humide offerte! Un détail d'importance, la population de moineaux est en chute libre à Paris. Il est nécessaire de faire plus que les mesures proposées en 3.2.2.2 de l'étude d'impact (page 61), d'autant plus que la mairie a annoncé des distributions de nichoirs...</p> <p><u>CHAPITRE 5 : ESPACES PUBLICS</u> Le jardin en pleine terre fait il réellement 1Ha comme indiqué page 14 sur le document résumé de 19 pages « Présentation du projet d'aménagement Gare de Lyon-Daumesnil Paris 12 » remis aux personnes qui se déplacent à la mairie ? Si cette info est erronée, il y a tromperie. Tout est confus dans ce chapitre, pas de distinction entre ESPACES PUBLICS vs JARDINS vs SEQUENCES. C'est délégué puisqu'il est écrit 'La différenciation des espaces par leur statut administratif (voirie, espace vert...) n'est pas appliquée au site puisque l'aménagement du jardin cherche à effacer les limites et à renforcer l'unité et la continuité des espaces' (page 116). Cela va à l'encontre d'un 'objectif environnemental ambitieux' car sont sans doute comptés sur cette surface tous les sols artificialisés d'aire de jeu, activités sportives, station velib, brumisateurs, tables pic nick, route... Rien n'est clair, rien n'est concis, tout est délayé, répété, mélangé. Des mots et des concepts creux : 'quartier très paysager, bâti et mixte', 'ambiance paysagère', l'ensemble des espaces publics, à dominante végétale ou minérale, forme une seule entité, continue du nord au sud du quartier. Le jardin est conçu comme une continuité où cohabite végétation, paysage, biodiversité, usages et desserte.« Le jardin central est un espace de respiration, de vie et de loisir pour les habitants du quartier » Quelle sécurité pour ces lieux ouverts ?</p> <p><u>SECURITE INCENDIE</u></p> <p>D'après le nombre de logements, de bureaux, la taille de la nouvelle desserte en boucle à faible vitesse, la décision de ne pas élargir la rue de Rambouillet, l'augmentation de trafic routier... l'arrivée rapide des pompiers sur site semble difficile. Je crois que la préfecture de police de Paris a émis un avis défavorable au projet initialement soumis – je n'ai pas su trouver les correctifs</p> <p>Ce projet a certes des vertus, mais il n'est pas assez intégré à l'existant</p> | 2 | 3 | 4 | 5 | <p>22 choix foncier intérêt public</p> <p>31 aménagement urbain, transport commerces</p> <p>42 incidence sur existant</p> <p>46 réponse avis PP incendie secours</p> <p>55 circulation voirie</p> <p>56 suivi chantier</p> <p>37 dialogue riverains</p> <p>51 impact vues</p> <p>52 hauteurs volume</p> <p>53 aménagement école, crèche, voirie</p> <p>57 protection environnement</p> |

| | | | | | | | | | | | | | |
|----|---------|-----------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|---|---|---|---|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 69 | 28-mars | Sébastien MARQUE 8 rue Albert Malet 75012 | alors que l'écologie est au centre des préoccupations des citoyens et des citoyennes, et particulièrement à Paris où la densité de population et d'activité rend la problématique de la pollution plus prégnante, il est inacceptable que l'aménageur s'entête à vouloir faire transiter les gravats par voie de camion. Il y a des faisceaux de rails juste à côté des travaux, chaque train peut déplacer des centaines, voire des milliers de tonnes de gravats en une seule fois. Aussi l'utilisation d'une voie de rails pour l'évacuation des gravats n'aura pas lieu tous les jours, mais plutôt toutes les semaines, ne rendant pas ingérable la perturbation commerciale des voies (d'autant plus si cette évacuation a lieu de nuit). La traversée du 12ème arrondissement par des centaines de camions va générer nuisances, dégradations de la chaussée et pollution. L'aménageur doit prendre une décision d'utilisation du fret pour le transport de ces gravats. De plus l'espace aménagé doit ouvrir 6800m2 de surface. Il serait préférable que cet espace ne vienne pas se remplir de grandes surfaces. Ces grandes surfaces ne font que rendre encore plus puissantes des entreprises déjà hégémoniques. La mise en place de commerces et d'artisanat accessible à toutes et tous serait bien plus créateur d'emplois, et valoriserait le quartier au lieu de le dégrader. | | | | | | 31 aménagement urbain, transport, commerces 55 circulation voirie aménagement voirie 57 protection environnement | | | | |
| 70 | 28-mars | Godard 15 rue Jules César 75012 | Habitant à proximité de la gare de Lyon depuis plus de 15 ans, je souhaiterais que le projet d'aménagement de la gare ne fasse pas transiter des camions supplémentaires dans le quartier. Les gravats devraient transiter par des voies ferrées puisqu'il s'agit d'une gare. Il serait pertinent d'utiliser POUR LES RIVERAINS cette avantage qu'elle procure. Le quartier, avec la rénovation de la place de la Bastille notamment, est déjà très difficile d'accès pour les riverains. Les embouteillages sont courants rue de Lyon et les bus sont souvent immobilisés par des camions de livraison qui leur bloquent le passage. Cette accumulation de véhicules rend l'air irrespirable. Bref nous demandons que les travaux de la gare de Lyon ne génèrent pas de circulation de véhicules polluants supplémentaires. | | | | | | 31 aménagement urbain, transport, commerces 55 circulation voirie 56 aménagement, voirie 57 protection environnement | | | | |
| 71 | 28-mars | Viviane Regnier Médecin 45 rue Jorge Semprun voir obs 32 et 21 | Habitant au 6ème étage de l'immeuble lumière du 12 je vous envoie des photos de la vue actuelle de mes 3 fenêtres avec le schéma SNEF montrant lors d'une des réunions l'implantation des 3 immeubles prévus face au mien (avec croix signalant l'emplacement de mes fenêtres : vous imaginez sans peine le préjudice en matière de vue, ensoleillement etc... J'ai conservé une vidéo du promoteur montrant le mail planté en bas de notre immeuble qui était prévu lors de la vente SNEF de la parcelle où notre immeuble a été construit : je la tiens à votre disposition (je crains qu'elle ne passe pas en fichier joint) Entre l'idée initiale de résidence de chercheurs, de commerces en bas des bureaux place Gertrude Stein...et la réalité actuelle (appartement hôtel, des bureaux en partie vides et avec stores en partie déglingués, qui viennent d'être coupés pour ceux trop déchirés..., aucun commerce ne s'est installé), il y a apparemment de la difficulté à réaliser ce qui était programmé, une analyse prospective sociologique serait peut-être utile avant de se lancer avec beaucoup d'incertitude sur la construction de tours avec 60"/" de logements sociaux, un mail espéré idyllique, des commerces de proximité, une mixité sociale...car il se peut aussi qu'à moyen terme, les commerces de qualité traditionnels qui favorisent le lien social ne s'installent pas, que la mixité sociale voulue ne fonctionne pas, que les parisiens des classes moyennes, les jeunes retraités qui apprécient la proximité des gares, qui participent aussi à la vie associative, culturelle, font vivre les commerces...se découragent d'habiter cette partie du 12ème, du fait de son devenir. Il me semble naturel qu'une ville évolue, mais je crains qu'à favoriser démesurément les logements sociaux, les bureaux plus ou moins vides, l'absence de possibilité de stationnements, les petites supérettes souvent franchisées...elle ne devienne moins attractive y compris pour les touristes (il me semble qu'il aurait pu être intéressant de garder une partie des halles pour boutiques, musées en relation avec l'histoire du rail..., théâtres, centres d'animations ne pratiquant pas trop de discrimination selon les revenus si on veut une mixité sociale...etc.) et pour les "banlieusards" qui aiment venir faire des courses à Paris, profiter des restaurants et cafés, de la vie culturelle..., et participent à l'économie, au rayonnement de la ville et à son animation.. J'ai à votre disposition également les courriers adressés à la mairie du 12 et à Mme Hidalgo pour leur faire part de mes remarques courantes 2017/2018 sur ce projet (la maire du 12 disant dans une des pièces du dossier qu'elle donnait son accord sous réserve de la poursuite de l'enquête auprès des riverains...) En espérant qu'une révision de ce projet qui est certes ambitieux pour l'équilibre économique SNEF et l'habitat social, mais qui de mon point de vue ne tient pas compte de critères plus sociologiques, plus à long terme sur le devenir de la ville et de ses anciens habitants...puisse se faire | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 13 la concertation préalable 22 Choix SNEF, foncier, intérêt public 31 le projet d'urbanisme, avec les espaces verts 42 incidences sur l'existant 51 vues et ensoleillement | | | | |
| 72 | 28-mars | Anne Creusy 45 rue Jorge Semprun 21h39 | vidéo voir annexe à l'obs 72 <i>(la vidéo montre la circulation nocturne d'une pelle hydraulique sur pneus plus petite que celle des photos précédentes)</i> | | | | | | 36 concertation chantier 37 dialogue riverains | | | | |
| 73 | 28-mars | Anne Creusy 45 rue Jorge Semprun 21h46 | je disais : Travaux de démolition ! Il est 21h30, et les tractochénilles travaillent sous mes fenêtres. Quand vont-ils cesser ???? J'ai perdu toute ma journée pour faute de concentration possible avec le bruit et les tremblements et là cela recommence ? j'ai lu que les travaux étaient juridiquement encadrés lorsque les horaires sont anormaux : merci de demander à SNEF ce qui justifie l'intervention à 21h30 (et ils tournent toujours en bas) je suis plus qu'excédée et demande des dommages et intérêts : j'ai perdu une journée de facturation et j'espère que ce ne sera pas le cas demain et personne ne m'a contactée, ni le responsable travaux, ni SNEF pour mettre fin à ce scénario catastrophe ! video : https://we.tl/t-Qios8kaziC (video vue ci-dessus obs 72) | | | | | 4 | 5 | 44 incidence chantier 45 protection des nuisances 54 phasage chantier 56 suivi chantier 59 bruit 57 protection environnement | | | |
| 74 | 28-mars | Viviane Regnier Médecin 45 rue Jorge Semprun voir obs 71, 32 et 21 | cf observation 71 apparemment le fichier de 3 photos + schéma SNEF n'est pas passé, j'ai réessayé avec photo par photo sans résultats "ce n'est pas un fichier PDF", je ne suis donc pas assez experte en informatique...c'est décourageant et je n'ai pas le temps d'ici demain 17h de me faire aider. Donc je tiens à votre disposition par courrier ou mail simple à l'adresse que vous voudrez bien m'indiquer, je pense que ces quelques photos associées au schéma des futurs immeubles avec emplacement noté de mes fenêtres auraient pu vous donner une idée du préjudice en terme de vue, lié à la hauteur et à la proximité physique des tours prévues face à l'immeuble "lumière du 12", qui me paraît pouvoir être semblable pour d'autres appartements en fonction de leur étage et de leur disposition dans l'immeuble | | | | | | 3 | 4 | 5 | 32 densité et hauteur 42 impact sur l'existant 51 demande de limitation des hauteurs Ensoleillement, impact, vues du ciel | |
| 75 | 29-mars | anonyme | Moi je trouve très bien de construire de nouveaux logements accessibles dans Paris, surtout dans un endroit bien situé et pas le long du périph ! On ne peut plus se loger dans Paris, à part les riches. Heureusement qu'il y a des nouveaux logements sociaux en projet sinon que deviendraient les gens normaux qui ne gagnent pas des mille et des cents ?!! | | | | | | | 3 | | 34 logement 35 cout du logement | |
| 76 | 29-mars | Anne Creusy 45 rue Jorge Semprun 1h12 | Il est 1 heure du matin !!! une camionnette blanche vient de passer sous ma fenêtre assez bruyamment pour que je l'entende fenêtres fermées et le tractochénille qui travaillait depuis 3 heures un peu plus haut près des rails, travaille maintenant sous mes fenêtres... !!!! SVP où est la charte antinuisances ?? video: https://we.tl/t-giYAE9YqoK je ne me suis pas cachée de filmer devant les ouvriers en bas, de chez moi qui m'ont repérée..., du coup ils semblent rentrer chez eux... <i>vidéo voir annexe à l'obs 76</i> <i>(la vidéo montre la circulation nocturne d'une pelle hydraulique sur pneus plus petite que celle des photos précédentes et d'une camionnette sur le chantier à proximité de la fenêtre de MmeCreusy)</i> | | | | | | | 3 | 4 | 5 | 45 protection des nuisances 54 phasage chantier 56 suivi chantier 36 concertation chantier 37 dialogue riverains 44 incidence chantier 59 bruit 57 protection environnement |

| | | | | | | | | | |
|----|---------|----------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|--|--|-----|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 77 | 29-mars | Dominique CLERVAL 4 PLACE Henri d'Astier 94220 Charenton retraité | Stop les camions, de plus en plus de maladies respiratoires, enfants et adultes ! Choix des transports non polluants ! Stop à la "bétonisation" des espaces restants ! Choix de petites entreprises de proximité, créatrices d'emploi ! Choix d'espaces culturels non marchand ! | | | | | | 31 aménagements urbains(jardins, commerces) 42 incidences sur l'existant(céole) 43 incidences du projet sur futur (circulation bus) 57 protection environnement nuisances |
| 78 | 29-mars | anonyme | C'est un projet globalement intéressant avec la création d'un grand jardin (cela manque fortement dans la capitale) et la réhabilitation d'une partie du patrimoine ferroviaire. La création de logements est nécessaire dans une ville où il devient très compliqué de se loger. Le pourcentage de logements sociaux (60%) semble toutefois très élevé; la loi SRU préconise 30%. Il sera important de veiller à la qualité architecturale des futures constructions afin qu'elles s'intègrent dans leur environnement urbain. | | | | | 3 | 31 aménagement (jardins, patrimoine) 32 urbanisme 34 logement 35 logements sociaux |
| 79 | 29-mars | Christiane CHAVANE 12 Rue de la Véga 75012 chef d'entreprise | Une municipalité qui se respecte est au service de ses habitants. Le problème du logement cher à Paris est dû à l'absence d'offre. Le terrain est limité. Aussi lorsqu'on identifie une parcelle constructible, est-il indispensable de permettre que se construisent les logements dont la population qui vit et travaille sur la commune a besoin, et non de construire des logements destinés à importer des cas sociaux, poussant ainsi les habitants d'origine à partir. C'est principalement pour cette raison que Paris perd 12.000 habitants par an. Or le projet qui nous est présenté propose 60% de logements dits « sociaux » alors que le 12e est déjà largement pourvu en HLM, et seulement 20 % de logements « libres » et 20% de logements « intermédiaires ». Nous demandons de faire l'inverse : 60% de logements « libres » qui répondent davantage aux besoins de la population du 12e telle que la décrit l'étude SNCF. | | | | | 2 3 | 22 choix SNEF intérêt public 32 urbanisme 33 Logement nombre d'habitants 34 logements sociaux |
| 80 | 29-mars | David Roger voir obs 14 et 15 | Nous avons actuellement des engins de chantier équipés de marteaux piqueur qui ont commencé les travaux de démolition. J'ai été très surpris hier par le ressenti des très fortes vibrations et secousses dans les structures de notre bâtiment (habitant rue Jorge Semprun). Est ce que toutes les études de comportement et de résistance des constructions existantes en limite de chantier ont été menées. Garantisiez vous qu'il n'y a aucun risque pour nous. Y a t'il un numéro d'urgence à contacter au cas ou une situation anormale se présente. Merci pour votre réponse. | | | | | | 4 5 44 incidence chantier 45 protection des nuisances 54 phasage chantier 56 suivi chantier 59 bruit vibrations |
| 81 | 29-mars | MICHELE M. 75012 enseignant-chercheur retraitée | Je me déclare contre l'évacuation par camions des 9000 tonnes de gravats issus des travaux de réaménagement du secteur Gare de Lyon, par camion alors que le train éviterait toute pollution atmosphérique nocive pour les habitants et les travailleurs, la dégradation des chaussées, les nuisances sonores tôt le matin dans l'arrondissement, vu les conditions de travail imposées par les employeurs et la circulation parisienne Sur les 6.800m ² dégagés, je me déclare en faveur de l'installation d'un pôle artisans et commerces abordables, en direct du producteur à celui qui en a besoin, orientés écologie durable si possible, associé à un espace sportif pour les jeunes et les moins jeunes, comme moi. | | | | | | 5 52 circulation voirie 55 suivi chantier 53 aménagement voirie 57 protection environnement 59 traitement bruit du chantier |
| 82 | 29-mars | MICHELE M. 75012 enseignant-chercheur retraitée | NON Paris 12 n'a pas à loger dans ses nouveaux immeubles essentiellement les seuls foyers qui peuvent payer entre 24 et 35 euros le m ² pour leur loyer. Ils ne sont que 20% de la population, tout au plus! Est-il normal d'avoir à choisir entre payer la moitié de son revenu mensuel pour se loger ou faire 2h de trajet par jour pour aller travailler?? Les logements locatifs à PARIS sont indispensables et ils doivent être pour tous ceux qui y travaillent, y ont travaillé ou y sont nés, pas seulement réservé aux 20% les plus riches ! Si les bailleurs privés ne pratiquaient pas majoritairement des loyers exorbitants, incompatibles avec les ressources de l'immense majorité des gens qui travaillent pour gagner leur vie, personne n'aurait besoin de "HLM". Mais, tout à fait légalement, certains veulent faire du fric sur le dos de moins aisés qu'eux-mêmes... Tant que le marché régnera ainsi, il faudra des "HLM". Il faut multiplier les logements locatifs abordables et ouverts à tous les milieux sociaux, hors secteur privé à but lucratif. | | | | | 3 | 32 urbanisme 34 Logement nombre d'habitants 35 logements sociaux |

| | | | | | | | | |
|----|---------|-----------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|---|---|---|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 83 | 29-mars | SALLEM 45 Rue Jorge Semprun 75012 | <p>Résidant dans l'immeuble Lumière du XII (45 rue Jorge Semprun), au 6ème étage, côté cour (le coin rouge sur l'image de la pièce jointe), nous suivons depuis le début, l'avancée et les échanges de ce projet. Nous étions présents à l'intégralité des réunions proposées par la SNEF et de la Mairie du 12ème.</p> <p>Nous sommes conscients que d'habiter à Paris sous entend présence d'autres immeubles.</p> <p>Nous sommes cependant inquiets quant à la réalisation de ce projet, vu les informations communiquées dans vos supports :</p> <ul style="list-style-type: none"> - La hauteur des immeubles à venir ne correspond plus aux normes établies lors de la réalisation de notre projet de construction, soit de 7 étages maximum. Cela correspondait à la norme soit disant d'un éco-quartier. Il semblerait que cela ait évolué. Quelles sont les raisons de cette nouvelle réglementation ? Cela signifie-t-il que le projet à venir ne sera donc plus un éco-quartier ? De plus, il semble que seul le document 2.6_memoire_reponse_avis_MRAe mentionne les potentielles hauteurs à venir. Est-il possible de préciser quels seront les écarts en mètre, entre le dernier étage de notre immeuble et les nouveaux à venir (les étages ne peuvent pas être comparés, vu que le terrain sera surélevé). Quoi qu'il en soit, il ne semble pas cohérent que les immeubles qui seront construits devant chez nous ne s'adaptent pas à notre immeuble. Pourquoi ces immeubles à venir (de +8 à +11) seront-ils plus haut que les autres futurs immeubles (n+4 à n+6) situés dans le bas de la rue Jorge Semprun ? Notre immeuble est occupé par des habitants de propriétaires. Pourquoi les logements sociaux de la SNCF seront-ils privilégiés par rapport à nous (leur vue et ensoleillement est favorisé) ? De plus, pourquoi ne pas homogénéiser les hauteurs avec le projet charolais rotonde dans sa globalité ? (voir pièce jointe). Le confort des habitants est prôné dans ce projet mais nous n'avons pas l'impression que notre confort et les nuisances à venir ne soient pris en compte. - Les distances (flèches jaunes sur la pièce jointe) : nous n'avons lu aucune précision claire quant à la distance entre les immeubles neufs et existants. Cela nous préoccupe vue le positionnement en biais de notre immeuble et plus particulièrement de notre localisation en pointe. Qu'en sera-t-il ? Il est précisé qu'il y aura 15m entre chaque bâtiment mais quelle sera la distance entre les immeubles à venir et notre immeuble mais surtout entre ces immeubles et notre emplacement en pointe et en biais ? Il semble que nous soyons de nouveau désavantagé. N'est il pas envisageable de décaler le futur immeuble afin de créer une distance plus agréable ? - La protection des nuisances sonores : Notre emplacement côté cour fait que nous subissons occasionnellement des nuisances sonores lorsque les occupants laissent les fenêtres ouvertes. Le son se projette sur l'immeuble d'en-face. Il s'agit aussi bien des voisins de notre immeuble, du conservatoire mais également de l'immeuble Réside Etudes, du fait de la présence et de la proximité de ceux-ci. Un écho sonore se propage donc dans la cour. De plus, les véhicules (camion, véhicule poubelle) ou moto circulant dans la rue Jorge Semprun, créent également cet écho dans la cour, par le bruit des moteurs (flèche bleue sur la pièce jointe). Pouvez-vous nous confirmer que que la présence d'un nouvel immeuble, isolant la cour ne fera pas résonner davantage les bruits de voisinage ou de véhicules ? Il n'est pas question des nuisances liées aux trains, cela ne nous dérange pas, comme mentionné, ces nuisances sont faibles dans la partie haute amenant vers la gare. Comment comptez vous minimiser ces nuisances spécifiques à cet emplacement particulier ? des études d'impacts ont-ils été réalisés dans cette zone précise ? Si nous avons bien compris, le Diagnostic acoustique et vibratoire a été réalisé en 2015 alors que notre immeuble n'existait pas encore. Vos indications sont-ils donc toujours conformes ? L'éventuelle création de balcons vers la cour amplifiera ce type de nuisance. Que comptez-vous faire ? - L'impact du vent dans notre zone : il est exact que le vent souffle de façon très intense, d'autant plus dans notre localisation (côté cour). N'existe-t-il pas un risque de créer une circulation plus intense par l'ouverture de ces immeubles via la cour ? En ce qui concerne les travaux de démolition, une charte chantier à faibles nuisances existe : quelles sont les horaires de travail prévus, les jours ? La démolition a déjà démarré et les vibrations en journée sont très intenses et perceptibles dans nos logements. Quelles sont les conditions de cette charte ? Comment pourrions-nous faire remonter les problématiques que nous rencontrons et que nous serons amenés à rencontrer ? De fortes poussières seront déposées sur notre immeuble et donc sur nos balcons. Qu'est-il envisagé concrètement pour nous protéger ? Enfin, ces travaux ayant déjà démarré, nous n'avons pas été informés de ce démarrage alors que nous sommes aux premières loges. Tout comme le travail nocturne de la nuit dernière... De plus, comment expliquez-vous que les jeunes arbres qui poussaient à proximité de l'ancienne friche aient été arrachés et détruits, vu le projet soit disant écologique que vous proposez ? Il m'aurait semblé plus approprié de replanter ces plantations que de les abattre. Où est la protection de l'environnement à ce stade ? Il n'est pas précisé la catégorie de logements sociaux qui sont prévus. Qu'en est-il ? de plus, du fait de la forte présence de logements sociaux dans le quartier, qu'est ce qui justifie la création de ce type de logements ? Concernant l'environnement commercial, il est mentionné qu'il est plutôt modéré. Avez-vous plus de données à jour (2018) à ce sujet ? Nous ne ressentons pas ce dysfonctionnement en terme de commerces alimentaires. Nous travaillons dans le domaine du commerce et nous savons que les commerces, principalement alimentaires peuvent engendrer de fortes nuisances visuelles (panneaux lumineux par exemple), olfactives, sonores et également des nuisibles. Quels types de commerces seront donc créés ? De plus, vu leur localisation (en bas des immeubles), les livraisons impacteront l'ensemble des occupants (généralement tôt le matin ou le soir). Qu'est-il prévu pour limiter ces nuisances ? Enfin, il a été largement communiqué sur la présence de rats dans Paris. La présence de ce jardin, qui présente une forte présence humaine, commerces et d'activités, sera un attrait pour ces nuisibles. D'ailleurs, nous avons déjà constaté leur présence près de la gare et dans les parcs et jardins environnants. Que comptez-vous faire à ce sujet ? | 1 | 3 | 4 | 5 | <p>13 concertation préalable 31 aménagement urbain/composition urbaine 32 urbanisme/ densité 42 incidences de l'existant 44 incidence du chantier 55 circulation piétons 51 impact vues 52 hauteurs, volumétrie 57 protection environnement</p> |
| 84 | 29-mars | SALLEM 45 Rue Jorge Semprun 75012 | Pièce jointe à l'obs 83 | | | | | |
| 85 | 29-mars | MENOUE 75012 | <p>Tout le monde fait des efforts au sujet du climat, de la pollution et du mieux-vivre en général, et on s'aperçoit qu'une grande entreprise de fret comme la Sncf choisit la route plutôt que le rail pour degager des gravats des futurs travaux. C'est simplement honteux. Quelle image !!!!</p> <p>Et l'état actionnaire, que fait-il ?</p> <p>Et bien il regarde passer les trains.</p> | | | | 5 | <p>55 circulation voirie 56 suivi chantier 57 protection environnement</p> |

| | | | | | | | | | |
|----|---------|---------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|---|---|---|---|--------------------------------|
| 86 | 29-mars | Anne Creusy 45 rue Jorge Semprun Présidente de la copropriété | <p>Ci-joint le lien WeTransfer pour lire le rapport de 113 pages <i>En pièce jointe PJ obs 86</i> Après avoir lu avec attention l'exhaustivité des pièces constitutives du dossier de l'enquête publique, visant à remettre un avis sur le permis d'aménagement Gare de Lyon – Daumesnil (nommé GDLD dans la suite de ce document), ce document a pour objet de vous faire part de nos observations et propositions, mais également vise à démontrer que la concertation a été entachée de vices de procédures (manquements à la communication d'informations et absence de prise en compte du projet Charolais-Rotonde / Gare de Lyon – Daumesnil dans sa globalité), qui nous font vous demander l'invalidation du permis d'aménager de cette opération. Nous ne contestons en aucune façon l'intérêt général de l'opération, pour laquelle nous sommes plus que favorables, puisque, tous copropriétaires, nous avons acheté dans ce quartier entre 2015 et 2017 un appartement aux Lumières du XIIè, le seul immeuble en accession mis à la vente dans le cadre du projet Charolais-Rotonde (nommé ChaR dans la suite de ce document). Mais l'intégration d'un projet de cette ampleur dans un quartier et la mixité sociale qui lui est attachée est bien mieux servie lorsqu'on adopte un homogénéité des immeubles avec le bâti existant et lorsqu'on associe sérieusement les habitants déjà installés sur le site.</p> <p>Les clés de la réussite sont de respecter le cadre de vie actuel des riverains, pour aboutir à un nouveau quartier harmonieux, et non de construire un quartier qui s'isole déjà de par l'approche nombriliste restituée par la présentation du projet, qui se limite à analyser les impacts en termes d'accès au ciel, d'ensoleillement, de vues, des seuls futurs immeubles et du jardin du projet GDLD.</p> <p>Jamais dans le millier de pages qui nous a été soumis, l'impact de ce projet sur les bâtis existants n'a été étudié.</p> <p>Le document qui vous est soumis comporte une centaine de pages, car nous avons voulu étayer et circonstancier au maximum possible nos démonstrations, parfois lourdes de conséquences. Nous vous remercions de considérer attentivement ce document, et espérons vous avoir convaincus du bienfondé de notre demande de refus du projet d'aménager, afin de construire au plus vite une autre équipe projet SNEF GDLD, qui saura écouter les riverains, à l'instar du projet SNEF Hébert.</p> | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | tous les thèmes sont concernés |
| | | suite du 86 | <p>1.1 Les freins à la concertation, caractérisés par une communication internet inopérante, poussent le public à avoir une approche proactive pour aller pister une éventuelle information papier, plutôt que d'y accéder de façon fluide et instantanée sur internet. L'onglet Concertation du site internet SNEF GDLD, canal agréé entre SNCF et la Mairie de Paris pour tous les projets de mutation ferroviaire en cours, est vierge de tout document de concertation</p> <p>Manquement grave au processus de concertation Requiert le Refus du permis d'aménager</p> <p>1.2 Le plan de masse, précisant hauteurs et mesures de vis-à-vis, n'est pas présenté dans une version définitive.</p> <p>Il n'est présent dans une PJ ad hoc dans le dossier d'enquête dématérialisé et il est nécessaire d'aller en mairie (frein à la consultation) pour accéder à un plan papier, mais aux hauteurs non définitives. La topographie des hauteurs et dimensions aurait dû être proposée dans une version facilement accessible par tous les canaux de lecture, y compris internet, c'est-à-dire identifiable dès le document de synthèse et lisible pour une personne ayant une vue normale</p> <p>Manque les hauteurs définitives des immeubles au dossier d'enquête</p> <p>1,3 Il n'y a eu aucune concertation avec les riverains (à la différence du projet Hébert), s'appuyant sur des schémas clairs, précis et factuels sur la morphologie du site projeté, en termes de positionnement des immeubles nouveaux face aux immeubles existants et des hauteurs projetées, et en termes de positionnement du jardin, en Central Park ou Neighbourhood Park.</p> <p>Les choix d'implantation des immeubles et de positionnement du jardin, bien que définitivement figés dès 2015 par le schéma Directeur, n'ont été présentés aux riverains que fin 2016 comme un fait acquis, qui s'imposait à eux, sujet à des modifications à la marge</p> <p>1,4 Le nouveau quartier GDLD a été traité de façon insulaire sans tenir compte du bâti existant,</p> <p>Il n'y a eu aucune étude bioclimatique pour analyser l'impact sur les riverains des constructions futures, même pas sur les seuls immeubles en Accession limitrophes (qui sont pourtant peu nombreux), au regard de l'ensoleillement, de l'accès au ciel et aux vues, sur le jardin, sur les rails et la skyline de Paris, ou les vis-à-vis sur les immeubles qui leur feront face</p> <p>Rapport d'impact sur le bâti existant défaillant.</p> <p>2,1 Au vu du PLU, AOP, et d'un document interne à SNEF (la Vie sur les Rails), le projet Charolais Rotonde (ChaR) est la phase 1 d'un projet global dont Gare de Lyon Daumesnil (GDLD) est la seconde phase.</p> <p>il s'agit d'un seul et unique projet, que l'aménageur et la mairie ont décidé de scinder en 2 phases : d'abord ChaR puis GDLD (GDLD étant par la suite scindé lui-même en 2 sous-phases).</p> <p>SNEF devait approcher les immeubles ChaR/GDLD de façon globale et veiller à un traitement égalitaire des immeubles ChaR et GDLD</p> | | | | | | tous les thèmes sont concernés |
| | | suite du 86 | <p>2,2 Dans le cadre du projet ChaR/GDLD, les futurs copropriétaires de Lumière du XIIè (immeuble vendu en VEFA et livré en mars 2017), étant, chronologiquement parlant, dans l'impossibilité de participer aux concertations de 2016, SNEF aurait dû mettre en place un palliatif, pour prévenir le promoteur Réside Etudes, au fur et à mesure des changements majeurs et des choix fondateurs du projet GDLD, pour qu'il relaye une information à jour auprès des acheteurs ou futurs acheteurs en VEFA, cet immeuble Lumières du XIIè étant intégré au projet global comme la phase 1 de ChaR/GDLD.</p> <p>Et ce, entre 2014, date de cession de la parcelle par SNEF à Réside Etudes dans le cadre de ChaR/GDLD, et fin 2016, date de la première diffusion de la perspective de masse présentant un jardin Central Park et un mur d'îlots d'immeubles de 11 étages.</p> <p>2,3 SNEF n'a pas tenu au courant Réside Etudes de l'évolution du projet GDLD d'aménagement entre fin 2014 et fin 2016, alors que SNEF avait vendu au préalable à Réside Etudes la parcelle pour y construire Lumières du XIIè, sur le site ChaR phase 1 du projet global ChaR/GDLD.</p> <p>SNEF a été partie prenante aux prescriptions du lot Lumières du XIIè, et connaît la morphologie ouverte vers l'extérieur, aérée, baignée de soleil, aux vues lointaines sur les rails et Paris, et jouxtant le jardin planté, qui était programmé en 2014 aux pieds de cet immeuble.</p> <p>SNEF a apporté en 2015 des changements drastiques à la topographie du projet GDLD sur l'implantation du jardin et les hauteurs projetées, en contradiction avec les postulats fixés en 2014.</p> <p>L'obligation de contracter de bonne foi impose aux cocontractants de s'informer mutuellement et complètement des caractéristiques du bien et de l'opération dans sa globalité. L'omission d'information peut, si elle est intentionnelle et déterminante pour la victime, être dolosive.</p> <p>Si la preuve citée au §2.2 n'est pas produite par SNEF, nécessité d'ajouter à l'étude d'impact, dans sa partie chiffrage des risques financiers, une estimation des indemnités à verser aux copropriétaires de Lumières du XIIè, pour le préjudice subi, en termes de perte d'accès au ciel, au soleil et aux vues et des dommages et intérêts pour la perte de temps, d'énergie et l'impact de cette situation stressante sur notre intégrité morale et physique?</p> | | | | | | tous les thèmes sont concernés |

| | | | | | | | | | |
|--|--|-------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|--|--|--|--------------------------------|
| | | | <p>2.4 L'étude d'impact date de 2016, alors que le dernier immeuble du site ChaR a été livré mi 2017. L'impact sur les immeubles livrés en 2017 (Lumières du XIIè et Chercheurs) et les risques associés n'ont pas été étudiés, pourtant ces immeubles sont à moins de 2 mètres du site GDLD, donc sensibles, au même titre que la crèche livrée en 2018, qui n'est pas identifiée au rapport d'impact. a démonstration du choix du positionnement du jardin entre Central Park et Neighbourhood Park n'est pas étayée au rapport d'impact et les assertions sont contradictoires. L'option Central Park retenue dès 2015 n'est pas la meilleure, au regard de l'environnement et du développement durable, contrairement à l'option Neighbourhood Park. L'étude d'impact ne considère pas la globalité du projet ChaR/GDLD et la nécessaire équité de traitement entre tous les bâtiments tant ChaR que GDLD, en termes d'accès au ciel, ensoleillement et vues.</p> <p>L'étude d'impact ne présente pas l'étude bioclimatique, comparant la situation actuelle des riverains avec la situation de demain, et étudie de façon très parcellaire, l'impact sur Lumière du XIIè.</p> <p>Seule une étude d'ensoleillement sur les immeubles Chercheurs et Lumière du XIIè est produite dans le rapport d'impact (pas d'études sur les Vues et accès au ciel). C'est la seule datée de 2018, alors que tout le rapport d'impact date de 2016 et que le dossier projet SNEF ne mentionne absolument pas cette étude qui a été faite à notre demande, hors cadre. Il n'y a donc pas pu avoir de processus itératif de diminution des impacts comme Franck Boutté Consultant veut le faire croire au public. De surcroît l'étude d'ensoleillement a été réalisée par Franck Boutté Consultants, qui est donc juge et partie, et n'est pas correcte en termes de déontologie, puisque la méthodologie employée n'est pas décrite dans le rapport d'impact, et que donc la présentation des résultats en termes de perte d'ensoleillement pour Lumière du XIIè peut être faussée et encore pire que celle présentée au public Dès 2015 le schéma directeur a été figé par SNEF en totale autarcie, et n'a été partagé au public que fin 2016. Les dés étaient pipés et la concertation n'a été qu'un simulacre et n'a rien changé à la morphologie du projet (immeubles et jardin) déjà définie en 2015, ou juste à la marge.</p> <p>Franck Boutté Consultants ne soulève pas dans son rapport d'impact le manque de transparence et de loyauté du processus de concertation, et ne met pas en avant son caractère discriminant : or seuls les bâtiments du projet GDLD sont pris en compte au regard de la préservation des vues, de l'ensoleillement et de l'accès au ciel, le reste du paysage devant se contenter de la morphologie la moins catastrophique. La réponse apportée par SNEF à la MRAe : « Le projet limite localement la hauteur des nouvelles constructions en harmonie avec le tissu urbain existant. » est mensongère, puisque que Lumière du XIIè compte 7 étages contre 9 10 et 11 pour les immeubles en face, qui sont en vis-à-vis à 6 12 et 15 mètres.</p> | | | | | | tous les thèmes sont concernés |
| | | suite du 86 | <p>2.5 La plupart des « Figures » présentant des plans du site GDLD, sur tous les documents du rapport d'enquête de 2018 montrent le site ChaR en friche ou les parcelles Chercheurs et Lumière du XIIè en friche : le fait qu'il n'y ait aucun bâtiment sur le site ChaR ou sur le site Chercheurs et Lumière du XIIè, nuit à la lecture du rapport d'impact et du dossier d'enquête publique dans sa globalité, et autorise des conclusions qui ne pourraient être valides en présence des immeubles. L'étude d'impact est faussée et les spécifications en termes d'aménagement proposé incompatibles avec la vision globale du projet ChaR/GDLD. Le fait que Franck Boutté Consultant n'ait pas relevé ces figures erronées et ait couvert cette désinformation dans son rapport d'impact est une faute.</p> <p>2.6 Le projet d'aménagement doit être repris à 0, en privilégiant le jardin Neighbourhood Park, en rééquilibrant le paysage et en limitant les hauteurs, en s'appuyant sur une base au sol plus large, sans forcément trop empiéter sur le jardin. Le projet SNEF Hebert est à ce titre inspirant, car il mêle « le petit et le grand à la fois », avec des émergences près des voies mais le respect des immeubles riverains limitant les hauteurs à R+5, et conservant une surface bâtie importante au travers d'îlots carrés avec des cours paysagées publiques ou privées, créant des alcôves, qui ménagent plus l'effet de surprise pour les parisiens qui vont emprunter le jardin. Ce sont les riverains qui feront vivre demain ce quartier et le jardin, le fait de baisser les hauteurs des immeubles et de créer des variantes dans le paysage, au lieu d'un couloir longiligne bordé de tour similaires, apaisera l'ensemble du projet et le cadre de vie de ses habitants.</p> <p>3.1 Au stade de la demande de permis d'aménager, les hauteurs présentées sont encore les maxima autorisés par le PLU et SNEF précise sur le plan de masse, exclusivement consultable en mairie, que les hauteurs sont données à titre indicatif Le public ne peut pas se rendre compte des impacts, ni encore moins les apprécier au regard de l'environnement actuel riverain.</p> <p>SNEF annonce une vision projetée, enveloppe maximale, mais qu'est ce qui garantit que SNEF va faire moins que ces hauteurs maximales ? Pourquoi se priver de faire le maximum s'il est autorisé ?</p> <p>A l'instar de l'immeuble 11-13-15 rue de Rambouillet qui a obtenu satisfaction et vu son vis-à-vis baisser en 2016 de 4 étages, pourquoi les demandes des autres riverains rue Charolais et rue Bossut, ainsi que Lumière du XII sont-elles restées sans suite ?</p> <p>Pourquoi ni SNEF ni l'étude d'impact n'ont distingué dans leur approche topographique, les immeubles d'habitation Accession, des immeubles de bureaux ou locatifs afin de préserver en premier leur ensoleillement, accès au ciel et vues ? a MRAe s'inquiète du sujet des hauteurs et la réponse faite par SNEF est vague et faussée il est impossible de dire sur quelles hauteurs se base le rapport d'impact, ce qui donne un caractère totalement vicié au projet</p> <p>3.2 Le choix jardin en Central Park plutôt que Neighbourhood Park n'a jamais été concerté avec les riverains et la version définie de 2015 a été imposée par SNEF. Le choix n'est pas explicité de façon objective et circonstanciée et ce, dans aucune pièce du dossier d'enquête Les arguments qui valident le choix de Central Park sont contradictoires. Le Neighbourhood Park est l'approche qui favorise le plus l'environnement et le développement durable. Le jardin de 1 hectare souhaité par la Maire du XII est plus de 2 fois supérieur à celui du PLU et de facto agit sur la hauteur des bâtiments.</p> <p>Les habitants du 12e arrondissement, disposent de 3 m² d'espaces verts par habitant contre 2 m² pour la moyenne parisienne. Le seul projet GDLD permet d'offrir 10 m² d'espaces verts publics par habitant. Une diminution marginale du jardin, voire sa transformation en cours paysagées publiques ou privées (à l'instar du projet Hebert), permettrait d'avoir une surface au sol de fondation des immeubles plus grande, ce qui réduirait les hauteurs, rendrait le jardin moins linéaire avec des petites cours verdoyantes, et serait un bon compromis. Le jardin rectiligne et longiligne du projet actuel (qui n'a jamais fait l'objet de concertation dans sa définition topologique) augmente la vision d'un couloir de passage pour travailleurs pressés. Un jardin comme celui de Hébert, avec des cours intérieures et des alcôves invite plus à la flânerie, à l'installation de commerces et est plus apaisé, ce que recherchent avant tout les riverains, les travailleurs, voulant rejoindre Montgallet par ce jardin, ayant toujours cet accès direct mais plus réduit en largeur.</p> <p>3.3 Les actuels riverains sont traités moins équitablement que les futurs occupants, majoritairement des logements sociaux à 60+20%.</p> <p>Le compromis proposé sur le jardin n'altérera pas le cadre de vie des futurs logements sociaux, qui au contraire auront moins l'impression d'être dans un ghetto cerné par des tours, et bénéficiera aussi aux riverains existants. Nous sollicitons, pour l'harmonie future du quartier, un rééquilibrage entre logements sociaux et Accession de GDLD, au moins au niveau du projet caserne de Reuilly à 50+20 %. Le quartier Gare de Lyon Daumesnil est déjà en fort excédent en termes de ratio de logements sociaux par rapport à la moyenne du XIIè et encore plus à la moyenne parisienne</p> | | | | | | tous les thèmes sont concernés |
| | | suite du 86 | <p>Pour favoriser une meilleure mixité sociale et pour que le quartier GDLD soit plus apaisé et non stigmatisé, nous souhaitons que les objectifs de la Maire du XIIè pour ce programme GDLD soit revus à la baisse et que de nouveaux quartiers « roses » du XIIè soient responsabilisés et fassent leur part</p> | | | | | | tous les thèmes sont concernés |

| | | | | | | | |
|--|--|-------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|--|--------------------------------|
| | | suite du 86 | <p>3.4 La réponse de la RATP sur le non impact du projet sur la capacité de du réseau actuel à absorber ce flux supplémentaire est peu réaliste Pour réellement être désenclavé, GDLD se doit de lancer des ponts vers les quartiers cibles des touristes ou des travailleurs, sinon il y a fort à parier que ce jardin planté remplacera juste l'actuel cheminement par la rue, et ne sera pas un axe de promenade, propice à la visite du quartier et à la vie des commerces</p> <p>3.5 Le quartier est actuellement dépourvu de commerces et restaurants accueillants, où on irait plus par plaisir ou flânerie que par nécessité. Le fait d'ajouter 60+20 % de logements ne va pas contribuer à faire de ce quartier un quartier vivant, mais accentuera le sentiment de quartier dortoir et de commerces de nécessité. Il est presque certain que les parties centrales et Sud du projet n'attirent aucun commerce, à l'instar de ce qui s'est passé sur le site ChaR, contrairement à ce qui avait été planifié, d'autant plus vu la configuration actuelle d'un jardin rectiligne et longiligne cerné de tours, qui n'offre aucun effet de surprise et n'invite pas à la flânerie ni à la découverte L'étude d'impact faite en 2016 n'a pas été actualisée pour tenir compte d'une crèche ouverte en 2018 sur ChaR, en lieu et place des commerces prévus rue Jorge Semprun face à Lumière du XIIè. Ce défaut d'actualisation du périmètre des équipements sensibles est préjudiciable pour cette crèche, compte tenu des travaux de démolition actuels, qui ne prennent pas en considération l'attention particulière qui doit être portée à ce type d'équipement.</p> <p>3.6 Dans l'étude d'impact datant de 2016, alors que le dernier immeuble du site ChaR a été livré mi 2017, les résidences Chercheurs et Lumière du XIIIè n'ont pas été prise en compte, au titre de l'impact des libérations de site et des démolitions, alors que facteur aggravant elles sont situées à moins de 2 mètres du site GDLD. Les risques associés et les moyens d'y remédier n'ont pas été étudiés et donc pas mis en œuvre, notamment la charte anti nuisance et le mur de protection qui n'ont pas été mis en œuvre pour nos bâtiments. Les travaux de déséquipement ont commencé depuis plus de 9 mois et se sont intensifiés depuis 1 mois au titre des travaux de libération, jusqu'à l'utilisation le 28/03/2019 d'un tractochenneille avec marteau piqueur et tractopelle, de surcroit avec travail de nuit jusque 1 heure du matin, et tout ceci sans protection au titre de la charte anti nuisances Les nuisances au stade actuel de la libération sont inqualifiables et intolérables, tant envers les risques qu'il font courir sur le bâti, que leur impact sur les organismes et la santé mentale des riverains. La responsabilité civile et professionnelle de SNEF et Franck Boutté Consultants est engagée. La charte anti nuisance n'a pas été mise en œuvre, le permis d'aménager n'est pas délivré, du travail de nuit est constaté : ces travaux sont illégaux et doivent cesser. Ces dysfonctionnements revêtent un caractère grave. Une main courante sera déposée à La Police. Un mur antibruit et anti vibrations TRANSPARENT, devant l'Apparthôtel chercheurs et Lumière du XIIè, doit être installé, permettant de garantir l'intégrité des bâtiments et l'intégrité physique et mentale de leurs occupants, et de respecter leur cadre de vie actuel avec des vues dégagées SNEF doit nous donner des garanties sur la future démolition de la rotonde (béton, ferraille et peut être amiante à 2 mètres de nous), car compte tenu de l'expérience sur les blocs de béton nous craignons le pire</p> <p>3.7 La partialité et la non objectivité du rapport d'impact de Franck Boutté consultant a été démontrée sur un nombre incalculable de points, certains graves. Il a aussi été en charge de l'étude bioclimatique, dont d'ailleurs il n'a pas décrit la méthodologie d'exécution, contrairement à la déontologie de la profession, Est-ce normal/habituel pour ce type de marchés publics, d'être ainsi juge et partie, de surcroit sur un sujet tellement impactant pour les riverains qui est l'ensoleillement et l'accès aux ciel et aux vues, ou sur des sujets pouvant générer une situation de risque sur l'intégrité physique et mentale du public ?</p> <p>3.8 Comment est-il possible de proposer un dossier et étude d'impacts du projet global phase 1 et 2, tout en ayant déjà décidé, au moins en 2018 voire avant, que la phase 2 ne se ferait pas de suite ? Quand l'interruption de projet entre la phase 1 et la phase 2 a-t-elle été décidée par SNEF ? Pour quelles raisons précises ? L'interruption envisagée est de combien de temps ? S'il n'y a pas de phase 2, il convient de respecter l'AOP sur la seule phase 1 et de ne pas le dépasser, notamment sur le rapport bureau logement disproportionné. C'est la phase 2 qui amène l'apaisement du jardin Central Park : sans phase 2, il n'y a plus aucune justification du projet Central Park et l'option Neighbourhood Park, est la seule viable et c'est celle-ci qui devait être choisie Sans Phase 2, quid de l'impact sur les bâtiments de la phase 1 qui ne seront plus protégés des vents et du bruit comme prévu lors de la phase 2 et qui n'auront même pas été spécifiés pour cette hypothèse de moyenne ou longue durée ? S'approchant ainsi de plus en plus des rails, les impacts sonores, aérauliques et vibratoires sur cette phase 1 seront angereux si la phase 2 est reportée, comme ceci est déjà acquis pour SNEF</p> <p>En conséquence: Manquement grave au processus de concertation Manque les hauteurs définitives des immeubles au dossier d'enquête Manquement grave au processus de concertation Rapport d'impact sur le bâti existant défaillant Nécessité e traiter le projet global ChaR/GDLD (et non GDLD seul de façon nombriliste) et de veiller à l'égalité de traitement Preuve à obtenir justifiant que SNEF a relayé à RésideEtudes dès 2015 et jusque fin 2016 la modification du choix d'implantation du jardin, du plan masse (hauteurs et espacement des vis-à-vis) Manquements au processus de communication et concertation entre 2014 et 2016 Si la preuve citée au \$2.2 n'est pas produite par SNEF, il s'agit d'une réticence dolosive caractérisée Valorisation au rapport d'impact du risque d'indemnités à verser aux Copropriétaires Lumières du XIIè Manquements à l'étude d'impact, qui ne tient pas compte de Lumières du XII, et s'appuie sur un site ChaR en friche Manquements à l'étude d'impact, qui n'étaye ni ne justifie factuellement le choix du positionnement du jardin en Central Park Faute grave de Franck Boutté Consultants qui fait courir des risques sur les sites sensibles non identifiés Faute grave de Franck Boutté Consultants qui se compromet au travers d'une étude partielle, mensongère et pleine d'omissions, déontologiquement discutable SNEF a apporté une réponse mensongère à la MR Ae au sujet de la hauteur des immeubles et de l'harmonie avec le paysage existant. Manquements à l'étude d'impact, qui ne tient pas compte de Lumières du XII, et s'appuie sur un site ChaR en friche, et n'approche pas le projet dans sa globalité ChaR/GDLD Faute grave de Franck Boutté Consultants qui valide et base son rapport d'impact sur une vision erronée et mensongère Reprise du projet d'aménagement à 0 et benchmark et partage des bonnes idées et pratiques, avec le projet SNEF Hébert, tant en termes d'organisation de la concertation qu'en terme de propositions de morphologies et topologies innovantes Ce qui est présenté au public donné une vision tronquée et incomplète, sur laquelle le public ne peut se prononcer Approche inégalitaire des riverains des immeubles en Accession inexplicable La réponse apportée par SNEF à la MR Ae est vague et fausse</p> | | | | tous les thèmes sont concernés |
| | | suite du 86 | <p>3.8 Comment est-il possible de proposer un dossier et étude d'impacts du projet global phase 1 et 2, tout en ayant déjà décidé, au moins en 2018 voire avant, que la phase 2 ne se ferait pas de suite ? Quand l'interruption de projet entre la phase 1 et la phase 2 a-t-elle été décidée par SNEF ? Pour quelles raisons précises ? L'interruption envisagée est de combien de temps ? S'il n'y a pas de phase 2, il convient de respecter l'AOP sur la seule phase 1 et de ne pas le dépasser, notamment sur le rapport bureau logement disproportionné. C'est la phase 2 qui amène l'apaisement du jardin Central Park : sans phase 2, il n'y a plus aucune justification du projet Central Park et l'option Neighbourhood Park, est la seule viable et c'est celle-ci qui devait être choisie Sans Phase 2, quid de l'impact sur les bâtiments de la phase 1 qui ne seront plus protégés des vents et du bruit comme prévu lors de la phase 2 et qui n'auront même pas été spécifiés pour cette hypothèse de moyenne ou longue durée ? S'approchant ainsi de plus en plus des rails, les impacts sonores, aérauliques et vibratoires sur cette phase 1 seront angereux si la phase 2 est reportée, comme ceci est déjà acquis pour SNEF</p> <p>En conséquence: Manquement grave au processus de concertation Manque les hauteurs définitives des immeubles au dossier d'enquête Manquement grave au processus de concertation Rapport d'impact sur le bâti existant défaillant Nécessité e traiter le projet global ChaR/GDLD (et non GDLD seul de façon nombriliste) et de veiller à l'égalité de traitement Preuve à obtenir justifiant que SNEF a relayé à RésideEtudes dès 2015 et jusque fin 2016 la modification du choix d'implantation du jardin, du plan masse (hauteurs et espacement des vis-à-vis) Manquements au processus de communication et concertation entre 2014 et 2016 Si la preuve citée au \$2.2 n'est pas produite par SNEF, il s'agit d'une réticence dolosive caractérisée Valorisation au rapport d'impact du risque d'indemnités à verser aux Copropriétaires Lumières du XIIè Manquements à l'étude d'impact, qui ne tient pas compte de Lumières du XII, et s'appuie sur un site ChaR en friche Manquements à l'étude d'impact, qui n'étaye ni ne justifie factuellement le choix du positionnement du jardin en Central Park Faute grave de Franck Boutté Consultants qui fait courir des risques sur les sites sensibles non identifiés Faute grave de Franck Boutté Consultants qui se compromet au travers d'une étude partielle, mensongère et pleine d'omissions, déontologiquement discutable SNEF a apporté une réponse mensongère à la MR Ae au sujet de la hauteur des immeubles et de l'harmonie avec le paysage existant. Manquements à l'étude d'impact, qui ne tient pas compte de Lumières du XII, et s'appuie sur un site ChaR en friche, et n'approche pas le projet dans sa globalité ChaR/GDLD Faute grave de Franck Boutté Consultants qui valide et base son rapport d'impact sur une vision erronée et mensongère Reprise du projet d'aménagement à 0 et benchmark et partage des bonnes idées et pratiques, avec le projet SNEF Hébert, tant en termes d'organisation de la concertation qu'en terme de propositions de morphologies et topologies innovantes Ce qui est présenté au public donné une vision tronquée et incomplète, sur laquelle le public ne peut se prononcer Approche inégalitaire des riverains des immeubles en Accession inexplicable La réponse apportée par SNEF à la MR Ae est vague et fausse</p> | | | | tous les thèmes sont concernés |

Ce qui est présenté au public donné une vision tronquée et incomplète, sur laquelle le public ne peut se prononcer

Approche inégalitaire des riverains des immeubles en Accession inexplicable

La réponse apportée par SNEF à la MRAe est vague et fausse

Manquement à la procédure de concertation sur le choix du positionnement du jardin

Un juste équilibre doit être trouvé pour que la surface du jardin ne soit pas au détriment des riverains actuels qui de facto voient s'élever les hauteurs des immeubles pour garantir le nombre de logements souhaités (effet de ciseau pour les riverains)

Une topographie Neighbourhood Park et de type Hébert, sur le bâti et les jardins atténue le risque de stigmatisation

Revue à la baisse de la proportion de logements sociaux et responsabilisation des quartiers « roses » du XII^e, en déficit de logement social, à faire leur part

Réponse et analyses de la RATP à circonstancier

Ponts et passerelles à ré-étudier

Une projection de population moins discriminante favoriserait une vie réelle de quartier commerçant.

La topographie Neighbourhood Park et îlots de type Hébert serait plus propice à attirer des commerces de vie

Faute grave de Franck Boutté Consultants qui a omis des zones sensibles dans son rapport d'impact

Faute grave de Franck Boutté Consultants qui a omis les résidences Chercheurs et Lumière du XII comme zones sensibles dans son rapport d'impact, et facteur aggravant, compte tenu de la proximité à moins de 2 mètres du site GDLD

Arrêt des travaux de libération tant que la Charte Antinuissance ne soit pas mise en place sur le site Jorge Semprun

Spécifiquement face Chercheurs et Lumière du XII, nécessité de mettre un mur anti bruit et anti vibration transparent

Rupture de confiance sur la qualité, honnêteté, exhaustivité de l'étude d'impact.

Franck Boutté consultant est juge et partie, dans un cadre de marchés publics, qui implique déontologie et probité, pour éviter les risques qui peuvent impacter le public

Caractérisation d'un conflit d'intérêt ?

Les risques liés à l'exposition aux vents des bâtiments et du jardin Central Park n'ont pas été évalués par l'étude d'impact, qui évalue le projet phase 1 et phase 2 dans sa globalité

Le fait de scinder les phases, puis de les traiter distinctement, à l'instar de ce qui a été fait pour la phase ChaR qui aujourd'hui est totalement oubliée du paysage et mal traitée, n'est pas professionnel et risqué.

Requiert le refus du permis d'aménager

tous les thèmes sont concernés

| | | | | | | | | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|---|---|---|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | <p>CONCLUSION La partie 1 de ce rapport s'attache à l'approche globale du projet et présente les défauts de procédure dans le cadre de la concertation: les freins à la communication internet, l'absence d'un plan de masse lisible et fixant définitivement les hauteurs d'immeubles, le choix unilatéral d'une topographie des bâtis et du jardin figé dès 2015 sans discussion possible donc, et enfin l'absence d'étude d'impact sur les immeubles riverains, le projet ayant été traité de façon insulaire, s'imposant au paysage actuel.</p> <p>Ces griefs et constatations, étayés par une documentation factuelle, sont de notre point de vue déjà la justification de l'invalidation du permis d'aménager qui vous a été soumis.</p> <p>Nous aurions donc pu nous arrêter là. Mais nous avons cherché à éclairer les commissaires enquêteurs en partie 2 sur le fait que le projet Charolais Rotonde (dont les immeubles ont été livrés de 2013 à 2017) et le projet Gare de Lyon Daumesnil ne faisaient qu'un, le premier étant la Phase 1 du second.</p> <p>Et que c'est donc sous l'éclairage de ce projet global ChaR/GDLD qu'il faut appréhender le dossier d'enquête. Comme aurai-je dû l'appréhender l'aménageur et le rédacteur de l'étude d'impact, qui pourtant ont dans la quasi-totalité de leurs études considéré le site ChaR comme inexistant, en friche.</p> <p>Ils auraient dû aussi tenir compte des futurs acquéreurs d'appartements livrés en 2017, en adaptant une communication ciblée pour qu'ils intègrent la concertation et pour leur diffuser une information pertinente au rythme de l'avancée du projet GDLD. Ils auraient dû partager les choix structurants, décidés en 2015 et présentés d'une façon totalement divergente au promoteur lors de la vente de la parcelle en 2014, comme l'implantation du jardin ou les hauteurs projetées.</p> <p>Autant là encore de démonstrations étayées, qui justifient que l'étude d'impact est biaisée, pire viciée, et qui justifient le rejet du permis d'aménager. Nous irons même jusqu'à la caractérisation d'une réticence dolosive, méritant d'intégrer, au titre des risques financiers de l'étude d'impact, l'évaluation d'indemnités à verser aux copropriétaires de Lumière du XII^e.</p> <p>En partie 3, nous passons en revue les thématiques qui sont chères aux riverains, à savoir les hauteurs d'immeubles, le jardin, la proportion de logements sociaux, les transports, les commerces et équipements du site, là encore en soutenant nos interrogations et critiques sur l'étude la plus factuelle possible du dossier d'enquête.</p> <p>Nous alertons également les commissaires enquêteurs sur les travaux de libération et démolition, pour lesquels les manquements de l'étude d'impact font courir des risques importants aux riverains.</p> <p>Nous nous interrogeons enfin sur un potentiel conflit d'intérêt qui aurait pu contribuer à la partialité de l'étude d'impact, et sur le pourquoi de la possible mise en stand-by de la phase 2.</p> <p>En conclusion, notre demande d'invalidation du permis d'aménager trouve sa justification à de nombreuses reprises dans ce rapport. Notre souhait est que vous partagiez notre point de vue après avoir eu la patience de lire intégralement cette centaine de pages, qui ne compte finalement que 10 % de pages à lire en plus du dossier d'enquête.</p> <p>Si nous vous avons convaincus, nous souhaitons qu'une nouvelle équipe projet GDLD soit nommée par SNEF, car la confiance est rompue avec l'équipe actuelle et nous avons constaté trop de faits tangibles caractérisés de mauvaise foi et d'incompétence, dont les travaux de démolition sans charte anti nuisances qui est la cerise sur le gâteau.</p> <p>Encore une fois, nous tenons à réaffirmer notre souhait d'avancer sur ce projet pour lequel nous adhérons aux valeurs portées, mais nous tenons également à avoir un traitement égalitaire à tous les riverains, et pensons qu'un projet de ce type ne doit pas s'imposer au cadre de vie des habitants actuels, mais s'intégrer au paysage de façon aussi discrète et apaisée qu'il puisse.</p> <p>C'est pourquoi nous avons proposé une version empruntée au projet SNEF Hébert qui nous semble pleine de bon sens et respecte le cadre de vie et le paysage de tous.</p> | | | | | | |
| 87 | 29-mars | <p>Anne Creusy 45 rue Jorge Semprun Présidente de la copropriété</p> | Dépôt à la fin de la permanence d'une clef USB texte de 114 pages résumé ci-dessus | | | | | |
| 88 | 29-mars | <p>Riverains de la rue de Rambouillet 75012</p> | <p>Nous espérons que les messages des personnes ne sont pas inutiles. En effet nous craignons que cette enquête publique ne soit qu'une "formalité" pour lancer officiellement le projet et qu'aucune des observations ne soit prise en compte.</p> <p>Or à la lecture des demandes plusieurs problèmes semblent récurrents</p> <ul style="list-style-type: none"> - le chantier : le bruit, la pollution, les camions - le projet immobilier : hauteur des immeubles, proximité des constructions, densité de logement au regard des infrastructures, - l'environnement : réduction du projet initial à son strict minimum par rapport aux espaces verts et aux commerces, trop de logement social qui ne va pas dans le sens de la mixité sociale demandée (le 12^{ème} est déjà un arrondissement où la diversité existe), la sécurisation du lieu de vie à terme (jardin public et lieu de rencontre qui ne doivent pas être des zones de déviances) <p>Qui va nous apporter des réponses après l'enquête ?</p> | | 3 | 4 | 5 | <p>31 aménagement urbain/composition urbaine 32 urbanisme/ densité 34 et 35 logement social 42 incidences de l'existant 44 incidence du chantier 52 hauteurs, volumétrie 57 protection environnement</p> |
| Total 84 observations sur le registre électronique du 22/02 au 29/03 2019 dont 2 nulles | | | | | | | | |

Total général 101 observations sur les deux registres du 22/02 au 29/03 2019 dont 2 nulles

LOTISSEMENT GARE DE LYON - DAUMESNIL — PARIS 12^e
DEMANDE DE PERMIS D'AMÉNAGER POUR LA PHASE 1

PA 04
Plan de composition d'ensemble
du projet coté en 3 dimensions

DEMANDEUR ET MAITRE D'OUVRAGE :

Société Nationale d'Espaces Ferroviaires (SNEF)

Campus Rimbaud
10 rue Camille Moke
CS 20012
93212 La Plaine Saint-Denis Cedex
Paris, France

contact@espacesferroviaires.fr



**ARCHITECTE URBANISTE MANDATAIRE
DU GROUPEMENT**

Rogers Stirk Harbour + Partners

The Leadenhall Building
122 Leadenhall Street
Londres EC3V 4AB

enquiries@rsh-p.com
Tel : +44 (0)20 7385 1235



CO-ARCHITECTE :

Tolila + Gilliland Atelier d'Architecture

15 rue Guyton de Morveau
75013 Paris, France

contact@tolilagilliland.com
Tel : 01 53 80 38 70

ARCHITECTE PAYSAGISTE :

Michel Desvigne Paysagiste

23 rue du Renard
75004 Paris, France

contact@micheldesvigne.com
Tel : 01 44 61 98 61

BET INGENIERIE URBAINE :

INGÉROP

18 rue des Deux Gares
92500 Rueil-Malmaison

ingerop@ingerop.com
Tel : 01 49 04 55 00

BET INGÉNIERIE ENVIRONNEMENTALE :

Franck Boutté Consultants

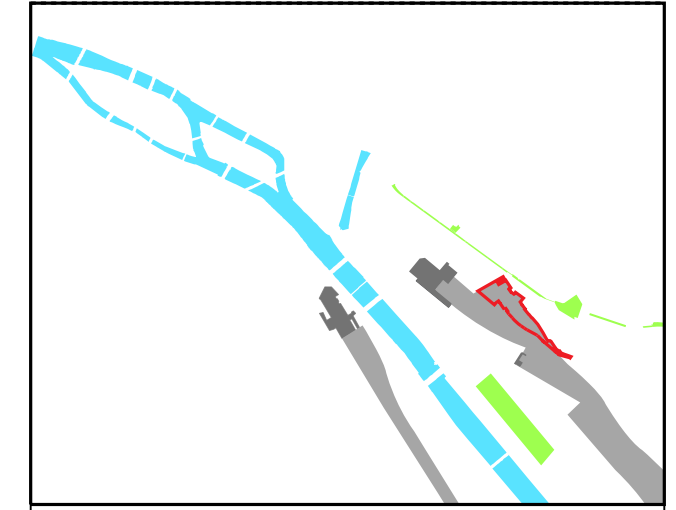
43 bis rue d'Hautpoul
75019 Paris, France

agence@franck-boutte.com
Tel : 01 42 02 50 80

PHASE : PERMIS D'AMÉNAGER

DATE : Mars 2018

VERSION : 09



ESPACE FERROVIAIRES

Client
 SOCIÉTÉ NATIONALE D'ESPACES FERROVIAIRES (SNEF)
 10 rue Camille Moussé - CS 20012
 93212 La Plaine Saint-Denis Cedex
 Paris, France
 contact@espacesferroviaires.fr

Mandataire
 ROGERS STIRK HARBOUR + PARTNERS
 The Leadenhall Building
 122 Leadenhall Street
 Londres EC3V 4AB, Royaume Uni
 Tel +44 (0) 20 7385 1235
 Fax +44 (0) 20 7385 8409
 email : enquiries@rsh-pp.com
 website : www.rsh-pp.com

Équipe
 TOLLIA + GILLILAND
 ATELIER D'ARCHITECTURE
 15 rue Guyton de Mornveau
 75013 Paris France
 tel +33 (0) 1 53 80 38 70
 email : contact@gilliland.com
 web : www.gilliland.com

INGEROP
 18 rue des Deux Gares
 92550 Rueil-Malmaison, France
 tel +33 (0) 1 48 94 60 00
 email : ingerop@ingerop.com
 web : www.ingerop.com

MICHEL DESIGNE PAYSAGISTE
 23 rue du Berer, 93004 Paris
 Tel 01 44 61 88 61
 Fax 01 44 61 88 80
 Email : mdesigne@designe.com

FRANCK BOUTTE CONSULTANTS
 43 bis, rue d'Haupoull
 75019 Paris France
 tel +33 (0) 1 42 02 02 80
 email : agence@frank-boutte.com
 web : www.frank-boutte.com

- LEGENDE**
- Bâtiments existants dans les abords du terrain
 - Limites des permis d'aménager
 - Espace privatifs - emprises constructibles
 - ESPACES COMMUNS DU LOTISSEMENT
 - Emprises de voirie - minérales
 - Lisières du jardin
 - Jardin - végétalisé
 - Plantations à créer
 - Emplacement à titre indicatif
 - Voies pompiers
 - CÔTES ALTIMÉTRIQUES EN MÈTRES NPT
 - Sol public et du faisceau ferroviaire (hors limites PA)
 - Sol existant - 2e phase de l'opération (hors limites PA)
 - Sol espaces communs projetés (dans limites PA)

NB: la superficie des îlots (S) est susceptible de faire l'objet de légères variations lors de l'établissement des documents d'arpentages.

EMETTEUR
 ROGERS STIRK HARBOUR + PARTNERS
 The Leadenhall Building, 122 Leadenhall Street
 Londres EC3V 4AB, Royaume Uni

Nota : Ce plan constitue un élément du permis d'aménager de la phase 1 de l'opération Gare de Lyon - Daumesnil. Les informations représentées sont développées dans des phases ultérieures du projet. Le niveau de détail et de définition porté sur ce document est approprié à l'échelle citée et au stade d'avancement de l'étude. Ces documents sont présentés en l'état de maîtrise d'auteur urbaine pour la SNEF et aucune responsabilité n'est par conséquent engagée vis-à-vis du tiers.

PROJET
 MAÎTRISE D'ŒUVRE URBAINE DE:
 GARE DE LYON - DAUMESNIL

PHASE
 Permis d'Aménager Phase 1

TITRE
 PA04
 Plan de composition d'ensemble

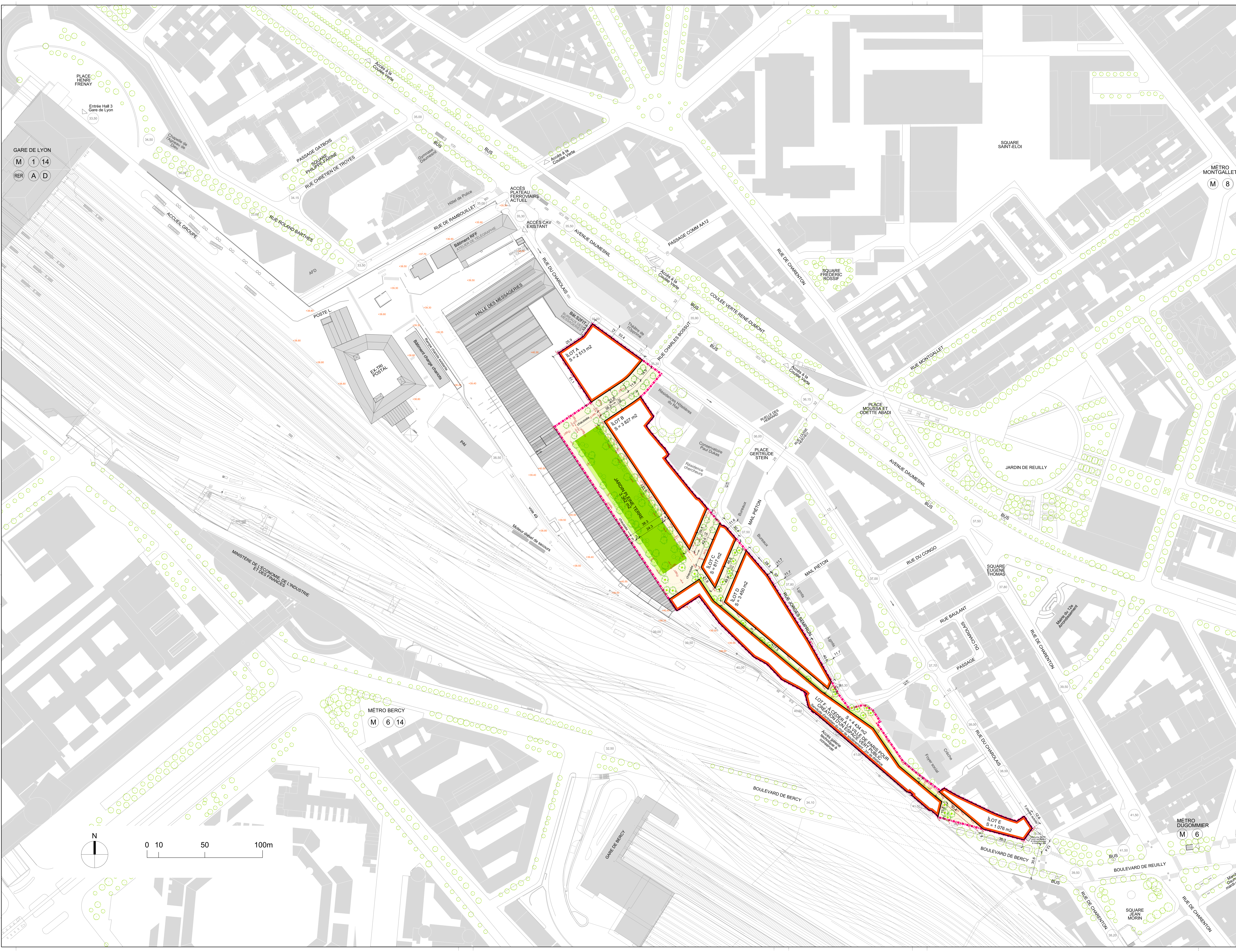
ÉCHELLE
 1/1000

FORMAT
 A0

INDICE
 V9

DATE
 02/02/2018

FICHER
 RSEP-PA1-04-composition-ensemble.dgn

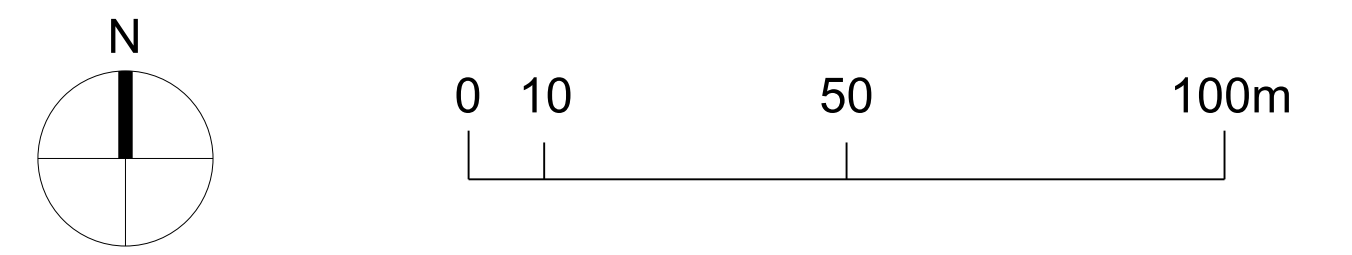


GARE DE LYON
 M 1 14
 RER A D

MÉTRO MONTGALLET
 M 8

MÉTRO BERCY
 M 6 14

MÉTRO DUGOMMIER
 M 6





POUR
IC

Foyer social

Crèche

RUE DU CHAROLAIS

ÎLÔTE
S = 1 076 m2

BOULEVARD DE BERCY

BUS

30,00

