

SYNTHESE DES OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS
recueillies dans le cadre de la procédure de participation du public par
voie électronique concernant le projet de construction d'un hôtel de
messagerie urbaine, situé 47A boulevard de Douaumont à Paris 17^{ème},
qui s'est tenue du jeudi 7 mars 2024 au mardi 9 avril 2024

SOMMAIRE

I. PREAMBULE	3
I.1. Rappel du projet	3
I.2. Cadre réglementaire.....	4
II. DEROULEMENT DE LA PROCEDURE DE PARTICIPATION DU PUBLIC PAR VOIE ELECTRONIQUE.....	5
II.1. Ouverture et Publicité.....	5
II.2. Consultation du dossier.....	5
II.3. Contenu du dossier de Participation du Public par Voie Electronique.....	6
III.OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS RECUEILLIES	6
III.1. Analyse quantitative	6
III.2. Analyse des observations et réponses apportées par le maître d'ouvrage et la Ville de Paris	6
Thème 1 : Trafic.....	8
Thème 2 : Programmation	19
Thème 3 : Espaces verts	23
Thème 4 : Desserte ferroviaire	25
IV.CONCLUSION	33
IV ANNEXES.....	35

I. PREAMBULE

Le présent document constitue la synthèse des observations et propositions du public recueillies dans le cadre de la procédure de Participation du Public par Voie Electronique (PPVE), préalable à la délivrance du permis de construire n° PC 075 117 23 V0004 portant sur la construction d'un Hôtel de Messagerie Urbaine situé 47A boulevard de Douaumont à Paris 17^{ème} arrondissement.

I.1. Rappel du projet

Dans le cadre de l'aménagement de la ZAC Clichy-Batignolles, la SNCF a lancé en 2013 une consultation pour rechercher un opérateur susceptible de réaliser une base logistique s'intégrant au pôle de logistique comprenant déjà une centrale à béton, un terminal de collecte pneumatique des ordures ménagères et un centre de tri des déchets (SYCTOM).

Le maître d'ouvrage, PROLOGIS FRANCE CLXXXV, est propriétaire depuis 2021 du terrain situé entre le siège de la Direction Régionale de la Police Judiciaire (DRPJ), le Tribunal de Paris, les voies de chemin de fer de la SNCF et le site du SYCTOM. Il souhaite y développer un projet CONNECT de messagerie urbaine à étages comprenant une desserte ferroviaire, conforme au règlement du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Paris, compatible avec ses Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP), et qui répond aux contraintes notamment de sécurité de la DRPJ et du Tribunal de Paris.

L'objectif de PROLOGIS FRANCE CLXXXV est, dans la durée, de conserver cette plateforme dans son patrimoine et de louer les surfaces ainsi créées. Aussi, le succès de l'opération repose sur le bon fonctionnement et l'entretien optimal du projet, en phase d'exploitation.

Les points suivants ont été déterminants dans le choix d'implanter la base logistique au sein de la ZAC Clichy-Batignolles :

- le site est accessible immédiatement depuis le boulevard périphérique permettant ainsi de supprimer une part des flux de poids lourds dans Paris en les captant directement aux portes de la ville ;
- le site permet de densifier en hauteur un ouvrage de cinq étages et de limiter drastiquement l'étalement urbain. L'emprise foncière mobilisée est cinq fois plus petite qu'une programmation similaire sans étage. Au-delà de préserver les espaces mobilisés, cela limite considérablement le nombre de kilomètres routiers parcourus par les poids lourds dans Paris d'une base à une autre ;
- l'accessibilité par les transports en commun est très bonne ;
- aucun bâtiment résidentiel n'est situé à proximité immédiate du site, ce qui limite les nuisances pour de potentiels riverains ;
- la proximité du site à la voie ferrée, ce qui permettra un approvisionnement par fret ferroviaire ;
- le site est actuellement une friche industrielle que le projet CONNECT permettra de requalifier.

Le projet CONNECT, situé en zone UGSU du PLU de Paris, développera un total de 47.153 m² de surfaces de plancher relevant de la destination Constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif (CINASPIC) au sens du PLU.

Les espaces de messagerie d'une surface de plancher de 45.266 m² se différencient de ceux à usage d'entrepôt, dans la mesure où aucun stockage n'y est effectué. À ceux-ci viendront s'ajouter des espaces de stationnement d'environ 12.000 m² (soit 346 places de stationnement) en lien direct avec l'usage du bâtiment, ainsi que 1.887 m² de bureaux nécessaires au fonctionnement du site.

Des espaces végétalisés de plus de 8.800 m² compléteront l'ensemble.

I.2. Cadre réglementaire

En application de l'article L. 421-1 du Code de l'urbanisme, le projet CONNECT, portant sur l'édification d'une construction nouvelle non dispensée de toute formalité au titre du code de l'urbanisme et ne relevant pas du champ d'application de la déclaration préalable, est soumis à la délivrance préalable d'un permis de construire.

La demande de permis de construire n° PC 075 117 23 V0004 a été établie dans le respect du PLU en vigueur et déposée le 31 janvier 2023 auprès de la Ville de Paris.

Le projet relevant de la procédure d'examen au cas par cas au titre du code de l'environnement, le Maître d'Ouvrage a – préalablement au dépôt de la demande de permis de construire - saisi l'autorité environnementale d'une demande d'examen au cas par cas le 11 août 2022.

Celle-ci a décidé, aux termes de sa décision du 19 septembre 2022, de soumettre le projet à évaluation environnementale.

Dans ces conditions, une étude d'impact a été réalisée et jointe à la demande de permis de construire.

Conformément aux articles L. 123-2-I 1° et L. 123-19 du Code de l'Environnement, et dans le respect des modalités prévues aux articles L. 123-19 et R. 123-46-1 du même code, la demande de permis de construire précitée a été soumise à la procédure de PPVE du jeudi 7 mars 2024 à 8 heures 30 au mardi 9 avril 2024 à 17 heures, dans le cadre de l'instruction du permis de construire.

La PPVE est une procédure de consultation du public totalement dématérialisée. Le dossier de PPVE comprend les mêmes pièces qu'un dossier soumis à enquête publique et notamment la demande de permis de construire, l'étude d'impact ainsi que l'avis de l'autorité environnementale et le mémoire en réponse lié. Elle vise à informer et à faire participer le public à la prise de décision. Les résultats de la PPVE doivent permettre ensuite à l'autorité en charge de la délivrance de l'autorisation (en l'espèce la Ville de Paris) - de décider de la suite à donner au projet. La synthèse des observations formulées pendant la procédure, qui doit comporter l'indication de celles dont il a été tenu compte, est portée à la connaissance du public et réalisée avant la délivrance de l'autorisation d'urbanisme qui en est à l'origine.

Le dossier de PPVE, comprenant notamment l'étude d'impact, a été mis à disposition du public afin de l'informer et lui permettre de formuler ses observations et propositions.

Le présent document constitue une synthèse des observations et propositions du public et indique la façon dont il en a été tenu compte.

La Ville de Paris rendra public ce document, par voie électronique sur le site dédié, durant une durée minimale de trois mois.

L'autorité compétente, à savoir la Maire de Paris, statue sur la demande de permis de construire au terme de la procédure de PPVE.

II. DEROULEMENT DE LA PROCEDURE DE PARTICIPATION DU PUBLIC PAR VOIE ELECTRONIQUE

II.1. Ouverture et Publicité

La procédure de PPVE a été ouverte par arrêté municipal de la Maire de Paris du 29 janvier 2024. Elle s'est tenue pendant 34 jours consécutifs, du jeudi 7 mars 2024 à 8 heures 30 au mardi 9 avril 2024 à 17 heures.

Un avis au public faisant connaître l'ouverture de la participation du public par voie électronique a été publié le 15 février 2024 dans les pages des quotidiens le Parisien 75 et Libération 75.

Cet avis a également été affiché à l'Hôtel de Ville de Paris, à la mairie du 17ème arrondissement de Paris, dans les locaux de la Direction de l'Urbanisme, 121 avenue de France, CS 51388 – 75639 Paris Cedex 13, et à proximité du secteur concerné. L'avis a également été mis en ligne sur le site de la Ville de Paris.

II.2. Consultation du dossier

Le dossier soumis à participation du public était consultable sur le site dédié <https://www.registre-numerique.fr/ppve-messagerie-urbaine>. Un registre dématérialisé était disponible sur le même site internet afin de recueillir les observations et propositions du public durant toute la durée de la consultation susmentionnée.

Durant toute la durée de la PPVE, un poste informatique a été mis à disposition du public dans la mairie du 17ème arrondissement, au 16/20 rue des Batignolles, aux jours et heures d'ouverture de la mairie : les lundis (sauf le lundi 1er avril, férié), mardis, mercredis et vendredis, de 8h30 à 17h00, et les jeudis de 14h à 19h30, afin de permettre un accès au dossier sous forme dématérialisée et au registre dématérialisé.

Conformément à l'article L. 123-19-II du Code de l'Environnement, le public avait également la possibilité de présenter une demande de mise en consultation sur support papier, auprès de la Direction de l'urbanisme de la Ville de Paris, située au 121 avenue de France dans le 13ème arrondissement, ou à la mairie du 17ème arrondissement, située au 16/20 rue des Batignolles. La demande devait être présentée au plus tard le quatrième jour ouvré précédant l'expiration du délai de consultation fixé par l'autorité administrative conformément au quatrième alinéa du II de l'article L. 123-19-1 du Code de l'environnement.

A compter de l'ouverture de la participation du public par voie électronique, des renseignements sur le dossier pouvaient être obtenus par courrier auprès de la Ville de Paris – Direction de l'Urbanisme – Service de l'aménagement – 121 avenue de France – CS 51388 – 75639 Paris Cedex 13, ainsi qu'à l'adresse mail suivante : DU-messagerie-urbaine-douaumont@paris.fr.

II.3. Contenu du dossier de Participation du Public par Voie Electronique

Le dossier de participation du public par voie électronique comprenait notamment :

- L'arrêté municipal du 29 avril 2024 portant sur l'organisation de la PPVE et les différentes insertions presse ;
- Une notice de présentation de la procédure de PPVE ;
- Le dossier de permis de construire n° PC 075 117 23 V0004, dont l'étude d'impact au titre de l'évaluation environnementale et son résumé non technique ;
- Les avis des services et commissions consultés dans le cadre de l'instruction de la demande de permis de construire ;
- L'avis délibéré de l'Autorité Environnementale (MRAe d'Île-de-France) rendu le 9 août 2023;
- Et le mémoire en réponse du maître d'ouvrage à la suite de l'avis de l'Autorité Environnementale en date du 20 décembre 2023.

III. OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS RECUEILLIES

III.1. Analyse quantitative

46 observations et/ou propositions ont été déposées sur le registre dématérialisé et 2 ont été déposées sur la boîte mail de la Direction d'Urbanisme (DU), et sont jointes en annexe de cette synthèse. L'une des contributions a été reportée par le contributeur lui-même dans le registre (il s'agit de l'observation n° 6). En dépit de l'invitation qui lui a été faite, une contributrice n'a pas souhaité reporter ses observations dans le registre. Sa contribution est néanmoins reprise dans l'analyse sous la dénomination « *contribution par e-mail formulée en dehors du registre* »

Par ailleurs, un certain nombre de personnes du public ont partagé l'adresse du registre en mettant l'adresse e-mail de la Ville en copie de leurs échanges. Ces échanges qui se bornent pour l'essentiel à partager l'adresse électronique de la PPVE ne comportent pas d'éléments qui relèveraient d'une observation ou proposition et ne sont donc pas reprises dans la présente synthèse.

III.2. Analyse des observations et réponses apportées par le maître d'ouvrage et la Ville de Paris

Après lecture et analyse de ces observations, et pour faciliter la lecture du document, l'intégralité desdites observations a été regroupée en 4 thèmes, sur lesquels le maître d'ouvrage et la Ville de Paris ont souhaité apporter des précisions sur les réponses apportées au public :

Thème 1 : Trafic

Thème 2 : Programmation

Thème 3 : Espaces verts

Thème 4 : Desserte ferroviaire

Les observations peuvent aborder un ou plusieurs de ces thèmes. Le tableau ci-dessous présente cette répartition.

Observations	Thème 1	Thème 2	Thème 3	Thème 4
n°	Trafic	Programmation	Espaces Verts	Ferroviaire
1	x		x	
2	x	x	x	
3	x	x		
4	x			
5	x			
6	x	x		
7	x	x		
8	x			
9	x			
10	x			
11	x			
12	x			
13	x			
14	x			
15	x			x
16		x		
17				x
18	x			
19		x		
20		x		
21				x
22	x			x
23				x
24	x			x
25	x			x
26	x			
27				x
28				x
29				
30	x			
31	x			
32		x		
33	x			
34	x			
35				x
36				x
37				x
38				x
39		x		x
40				x
41				x
42	x		x	
43	x			
44	x	x	x	x
45	x			
46	x			

Thème 1 : Trafic

a) Synthèse des observations :

29 observations ont abordé ce thème :

Observation 1 : « **La réalisation de ce projet entraînera une saturation et une bétonnisation encore plus importante du secteur.** Nous travaillons déjà à côté du périphérique et des maréchaux. Allez-vous encore ajouter du bruit, du béton et de la pollution au bruit, béton et pollution déjà existants ? Paris n'a-t-elle pas engagé prioritairement dans la conquête de nouveaux espaces verts ? Vous en avez un sous la main. Utilisez-le!! »

Observation 2 : « Je suis contre la bétonnisation, l'ajout de **circulation et de nuisance sonore** dans notre quartier. **Il y a déjà énormément de bouchons et de béton dans notre quartier.** Nous avons besoin d'espaces vert. N'est-ce pas ce que la mairie de Paris a initié en limitant le stationnement des SUV etc etc. Vous avez de l'espace, merci de l'utiliser pour limiter la pollution, les chaleurs excessives en choisissant de créer des parcs, des points d'eau, plutôt que de continuer à bétonner à outrance, surtout à côté du périphérique. »

Observation 3 : « Afin de ne pas encore **surcharger d'avantage la circulation dans le quartier**, il serait plus agréable pour les résidents et ceux qui le traversent de consacrer cet espace à une utilité publique comme la réalisation d'un grand parc, d'une structure sportive ou associative. »

Observation 4 : « Bonjour, Habitante du quartier les Hauts de Malesherbes, **les nuisances dues aux embouteillages monstrueux de la Porte d'Asnières nous rendent la vie extrêmement difficile.** Nous sommes prisonniers de chez nous. Impossible de prendre notre voiture, impossible de commander un taxi Impossible d'inviter des gens chez nous car ils ne peuvent pas y accéder C'est juste un enfer et un enfer sonore et de pollution Je considère donc que 'il est IMPOSSIBLE ET INENVISAGEABLE de nous rajouter un balai de camions jour et nuit Merci »

Observation 5 : « Je désapprouve ce projet. **Ce quartier subit de multiples nuisances : automobilistes empruntant les voies résidentielles pour éviter les embouteillages de la porte d'Asnières, voitures de police sirènes hurlantes.** Ce quartier devrait être résidentiel. »

Observation 6 : « Remarques :« Démolition du mur d'enceinte partielle » Le mur d'enceinte n'est-il pas considéré comme historique et à protéger ?« Plateforme de logistique urbaine (messengerie) et ferroviaire » **Cette plateforme ne va-t-elle pas entrainer un flux important de véhicules de tous tonnages qui devront encore passer par la porte d'ASNIERES, pour entrer dans le boulevard du fort de VAUX, déjà fort encombrée et mal conçue pour accueillir la circulation actuelle, encombrements permanents, bruits de véhicules soi-disant prioritaires créant des désordres entrées et sorties du périphérique saturées régulièrement.** Pour sortir, ils devront prendre le boulevard de DOUAUMONT (sud) vers la porte de CLICHY fort encombrée en conflit avec la sortie du périphérique intérieur et les accès au palais de justice. Porte de CLICHY les seules issues sont vers PARIS ouest un retour à la porte d'ASNIERES par boulevard de DOUAUMONT (nord) puisqu'il n'y a pas d'entrée du périphérique extérieur porte de CLICHY ou vers PARIS centre par l'avenue de CLICHY. Quelle proportion du transport vers PARIS sera effectué par transport doux type « vélos cargo » ? Pour ma part, je souhaite que des études sur les impacts sur la circulation et le bruit soient présentées aux riverains avant toute construction. Ces études devront être meilleures et plus crédibles que celles présentées pour la

réalisation de la porte d'ASNIERES et le tram qui se sont révélées complètement erronées. L'étude faite il a quelques années avait déjà mis en évidence des problèmes de voisinage d'une plateforme logistique dans un quartier fort encombré, et à ce moment-là, le tunnel du boulevard BERTIER existait encore, aujourd'hui sa démolition est un nouvel handicap pour le quartier. Le refus de construire une entrée du périphérique extérieur porte CLICHY est, sans doute, aussi une erreur. Un accès du centre logistique par la rue du bastion serait une alternative qui répartirait les flux. »

*Observation 7 : « Voici les éléments justifiant mon opposition du projet tel qu'il est proposé : **afflux d'un nombre démesuré de nouveaux véhicules dont des PL dans un site mal desservi au niveau des accès routiers: - engorgement de la porte de Clichy/periphérique qui l'est déjà -conséquence reflux des véhicules dont ceux du projet sur des axes étroits bd de Douaumont déjà saturé lorsque le périphérique l'est le matin et le soir- déviation prise via la rue Marguerite Long pour éviter le carrefour Pte Asnières, et avenue de la porte Asnières alors qu'il y a dans cette rue il y a une école maternelle, 1 crèche, 1 gymnase, 1 collège, entrée d'un parc avec aire de jeux pour enfants- Déviation des véhicules du projet sur le Boulevard Berthier déjà vite saturé - augmentation du trafic routier dans un quartier déjà extrêmement saturé: accès du périphérique saturé le matin et le soir, avenue de la porte d'Asnières bloquée, ligne de tram coupant l'avenue de la porte d'Asnières- transports publics tram/ bus/ déjà à l'arrêt avec le flux de circulation actuel les rendants inutilisables et obligeant à continuer à pied- les encombrements induits pas les PL et VL du centre de messagerie vont engorger les axes et cela va rendre les cyclistes/motos et scooters d'emprunter encore plus nombreux les trottoirs bd berthier, bd malesherbes avenue porte asnières- augmentation des nuisances sonores: klaxons des conducteurs, sirènes de la police/ambulances/pompiers des véhicules pénitentiaires- bruits supplémentaires liés à l'activité s'ajoutant à celui existant:trains, periph, boulevard Par conséquent le nombre de véhicules et rotations quotidiennes, le passage de PL dans une zone citadine de plus en plus résidentielle et non industrielle, l'infrastructure routière insuffisante ne peuvent conduire qu'au rejet de cette implantation.Un projet plus réduit et adapté à l'environnement et prévoyant des barrières limitant le bruit de l'exploitation , et prévoyant des accès sur l'avenue de la porte de clichy réduirait les conséquences sur le trafic routier »***

Observation 8 : *« Cette plateforme va entraîner un flux important de véhicules de tous tonnages qui devront encore passer par la porte d'ASNIERES, pour entrer dans le boulevard du fort de VAUX, déjà fort encombrée et mal conçue pour accueillir la circulation actuelle, encombrements permanents, bruits de véhicules soi-disant prioritaires créant des désordres entrées et sorties du périphérique saturées régulièrement. Pour sortir, ils devront prendre le boulevard de DOUAUMONT (sud) vers la porte de CLICHY fort encombrée en conflit avec la sortie du périphérique intérieur et les accès au palais de justice. Porte de CLICHY les seules issues sont vers PARIS ouest un retour à la porte d'ASNIERES par boulevard de DOUAUMONT (nord) puisqu'il n'y a pas d'entrée du périphérique extérieur porte de CLICHY ou vers PARIS centre par l'avenue de CLICHY. D'autre part beaucoup trop de camions accédant à l'usine d'incinération contiguë à la nouvelle plateforme passent à grande vitesse malgré l'interdiction, rue Marguerite Long devant TGV un collège et un gymnase. Des études d'impacts sur la circulation et le bruit doivent être réalisées avant toute construction. L'étude faite il a quelques années avait déjà mis en évidence des problèmes de voisinage d'une plateforme logistique dans un quartier fort encombré, et à ce moment-là, le tunnel du boulevard BERTIER existait encore, aujourd'hui sa démolition est un nouvel handicap pour le quartier. Le refus de construire une entrée du périphérique extérieur porte CLICHY est, sans doute, aussi une erreur. Un accès du centre logistique par la rue du bastion serait une alternative qui répartirait les flux. »*

Observation 9 : « *Je suis contre ce projet qui peut engendrer une circulation intense rue Marguerite Long* »

Observation 10 :

« *De subordonner l'octroi du permis de construire à la réalisation de l'étude de trafic demandée par le commissaire-enquêteur nommé en 2017 sur un projet similaire * De subordonner l'octroi du permis de construire à la réalisation de l'étude de bruit demandée par RPA - Résidents Porte d'Asnières - en 2017* Des mesures pour limiter la circulation dans la rue Marguerite Long comme : * La transformer en une rue à accès restreint aux riverains des 3 rues des Hauts de Malesherbes compte de la présence de l'école et du gymnase (sur le modèle de la rue Gustave Doré).* Gêner avec des chicanes la circulation des véhicules dans la rue Marguerite Long. De manière réaliste l'accès restreint ne sera pas respecté(cf les camions toupies qui y passent malgré l'interdiction en place)* La mise en place de mesures d'atténuation du bruit avec la mise en place de revêtement absorbant le bruit à l'Ouest du site. »*

Observation 11 : « *La transformer en une rue à accès restreint aux riverains des 3 rues des Hauts de Malesherbes compte de la présence de l'école et du gymnase (sur le modèle de la rue Gustave Doré).* Gêner avec des chicanes la circulation des véhicules dans la rue Marguerite Long. De manière réaliste l'accès restreint ne sera pas respecté(cf les camions toupies qui y passent malgré l'interdiction en place)* Demander la mise en place de mesures d'atténuation du bruit avec la mise en place de revêtement absorbant le bruit à l'Ouest du site.Le lien avec le dossier complet<https://www.registre-numerique.fr/ppve-messagerie-urbanisme> »*

Observation 12 : « *Bonjour, Dans le cadre du projet cité en objet, ci-dessous 4 demandes formulées en réponse à cette enquête :* Subordonner l'octroi du permis de construire à la réalisation de l'étude de trafic demandée par le commissaire-enquêteur nommé en 2017 sur un projet similaire* Subordonner l'octroi du permis de construire à la réalisation de l'étude de bruit demandée par RPA - Résidents Porte d'Asnières - en 2017* Demander des mesures pour limiter la circulation dans la rue Marguerite Long comme : * La transformer en une rue à accès restreint aux riverains des 3 rues des Hauts de Malesherbes compte de la présence de l'école et du gymnase (sur le modèle de la rue Gustave Doré).* Gêner avec des chicanes la circulation des véhicules dans la rue Marguerite Long. De manière réaliste l'accès restreint ne sera pas respecté(cf les camions toupies qui y passent malgré l'interdiction en place)* Demander la mise en place de mesures d'atténuation du bruit avec la mise en place de revêtement absorbant le bruit à l'Ouest du site. »*

Observation 13 : « *Dans la mesure où l'avis négatif des riverains proches de cette future installation ne sera pas pris en compte, il est proposé d'atténuer certaines des nuisances probables par les mesures suivantes qui devront être financées par les bénéficiaires du projet.* Subordonner l'octroi du permis de construire à la réalisation de l'étude de trafic demandée par le commissaire-enquêteur nommé en 2017 sur un projet similaire * Subordonner l'octroi du permis de construire à la réalisation de l'étude de bruit demandée par RPA - Résidents Porte d'Asnières - en 2017* Demander des mesures pour limiter la circulation dans la rue Marguerite Long comme : * La transformer en une rue à accès restreint aux riverains des 3 rues des Hauts de Malesherbes compte tenu de la présence de l'école et du gymnase (sur le modèle de la rue Gustave Doré).* Gêner avec des chicanes la circulation des véhicules poids lourd dans la rue Marguerite Long. De manière réaliste l'accès restreint ne sera pas*

respecté (cf les camions toupies qui y passent malgré l'interdiction en place), enregistrement et verbalisation des contrevenants* Demander la mise en place de mesures d'atténuation du bruit avec la mise en place de revêtement absorbant le bruit à l'Ouest du site. »

Observation 14 : « Voici mes remarques Il faut subordonner l'octroi du permis de construire à la réalisation de l'étude de trafic demandée par le commissaire enquêteur nommé en 2017 sur un projet similaire. Subordonner l'octroi du permis de construire à la réalisation de l'étude de bruit demandée par RPA-Résidents en 2017, Porte d'Asnières. Demander des mesures pour limiter la circulation dans la rue Marguerite Long : La transformer en une rue à accès restreint aux riverains des trois rus des Hauts de Malesherbes en tenant compte dce la présence de l'école et du gymnase (sur le modèle de la rue Gustave Doré Gêner avec des chicanes la circulatuion des véhicules dans la rus marguerite Long. Demander la réalisation der mesures d'atténuation du bruit, revêtements absorbants le bruit..... . »

Observation 15 : « La multiplication des livraisons à domicile ou sur le lieu de travail ajoute de la circulation en plus des transports de marchandises traditionnels. Ça génère de la pollution et des nuisances. **Ce projet répond pleinement à l'enjeu de santé publique parisien en organisant un transport décarboné de marchandises dans la capitale** »

Observation 18 : « Le projet a pour objet la construction d'un bâtiment à R+5 sur 1 niveau de sous-sol à destination de service public ou d'intérêt colleCe projet fait suite à celui de Base Logistique Urbaine Ferroviaire (BLUF) présenté en 2015 par HEXAGONA, auquel les associations de résidents s'étaient opposées en raison des insuffisances du dossier, notamment en matière d'études sur le trafic et les nuisances sonores, et qui fut finalement abandonné en 2017. Il concernait la construction d'un bâtiment destiné à la réception par rail et au transfert dans des véhicules routiers de denrées alimentaires en vue de leur acheminement dans des surfaces commerciales d'Ile de France. Ce nouveau projet est présenté par PROLOGIS, société qui se présente comme le « leader mondial de l'immobilier logistique », implantée dans plusieurs pays étrangers et en France au Havre, à Lille, Lyon, Marseille, Orléans, et en Ile de France (Evry, Moissy Cramayel, Ivry sur Seine, Rosny sous Bois, Compans, Vémars, Saint Ouen l'Aumône, Nanterre). Le projet consiste en la construction d'un « hôtel de messagerie urbaine », ensemble logistique destiné au transit et à l'acheminement des colis confiés à des sociétés de messagerie telles qu'Amazon, FedEx, DHL ou UPS. Ces colis, en provenance d'autres sites de regroupement (Monde, Europe, France), seraient acheminés par train vers le site du boulevard de Douaumont pour y être déchargés et transférés dans des véhicules légers pour leur livraison finale à leurs destinataires ou à des commerces servant de dépôts. L'hôtel de messagerie serait construit sur un terrain de 1,98 hectare (19.800 m2) étroitement encadré à l'est par le Palais de Justice, au sud par la Direction Régionale de la Police Judiciaire, à l'ouest par le réseau ferré de la Gare Saint Lazare et au nord par le SYCTOM, avec lequel il partagerait l'unique entrée et sortie de véhicules sur le boulevard de Douaumont. L'immeuble, construit sur 6 niveaux dont 1 en sous-sol ; comprendrait 104.694 m2 de quais pour le déchargement et la manutention des colis, des locaux techniques, des bureaux au dernier étage et des parkings en sous-sol. L'effectif permanent des salariés du site serait de 660 personnes, l'amplitude totale des horaires de travail s'étendant de 01h à 21h. Les accès du site : Le site sera accessible aux véhicules (légers, utilitaires et poids lourds) depuis le Nord-Ouest, depuis le boulevard de Douaumont. Chaque niveau de messagerie comportera une aire de chargement/déchargement extérieure (accessible aux PL), une zone intérieure réservée aux Véhicules Utilitaires Légers (VUL). Le parking en sous-sol est destiné aux usagers travaillant sur site. Il permettra d'accueillir 58 places poids lourds (PL) toutes prééquipées pour la mise en place de bornes de

recharges électriques et environ 300 places pour les véhicules légers (VL) ou Véhicules Utilitaires Légers (VUL). 87 emplacements seront équipés de bornes de rechargement électrique. Il est également prévu 36 emplacements pour véhicules 2 roues. Compte tenu des difficultés de circulation que l'on constate quotidiennement sur le secteur, l'impact du projet sur le trafic routier doit être étudié avec soin. **L'étude figurant au dossier de PROLOGIS fait état, par rapport à la situation actuelle, d'un surcroît quotidien de 39 poids lourds, 288 véhicules utilitaires légers (camionnettes) et 100 véhicules de tourisme. Ces chiffres sont à considérer avec précaution dans la mesure où l'étude d'impact n'indique aucun tonnage quotidien de marchandises en transit ni la répartition de celles-ci entre les divers types de véhicules alors que ces précisions sont indispensables pour permettre de juger de la crédibilité des chiffres annoncés. Un point crucial de la question de l'accès au site réside dans l'unique accès sur le boulevard de Douaumont, dont il faut souligner qu'il est partagé avec le SYCTOM (véhicule de collecte des déchets papier/carton) et la centrale à béton EQIOM (« camions-toupies » transportant du béton). Selon PROLOGIS, les poids lourds arriveraient par le boulevard périphérique (en ligne droite pour ceux arrivant par le BP intérieur, après un double tourne-à-gauche pour ceux arrivant par le BP extérieur) ; dans les deux cas, ce trafic supplémentaire viendrait compliquer la situation déjà chaotique à certaines heures au carrefour bd de Reims/avenue de la Porte d'Asnières/bd de Douaumont. De plus, les véhicules utilitaires légers et les véhicules de tourisme viendraient soit du boulevard périphérique (même problème) soit de Paris par le boulevard Berthier (dans les deux sens) ou le boulevard Malesherbes ; il serait indispensable que l'hôtel de messagerie urbaine mette effectivement en vigueur les préconisations d'horaires évoquées dans l'étude d'impact. Concernant les véhicules venant de l'est par le boulevard Berthier, il faudra renforcer et mieux faire respecter la restriction de circulation sur la rue Marguerite Long : malgré le panneau existant, trop de véhicules – y compris des « camions-toupies » d'EQIOM - empruntent la rue Marguerite Long pour rejoindre le boulevard de Douaumont afin d'éviter les deux carrefours boulevard Berthier/avenue de la Porte d'Asnières/boulevard de Douaumont et avenue de la Porte d'Asnières /boulevard de Douaumont, alors que cette rue comprend une école et n'est manifestement pas étudiée pour ce genre de trafic. Quant aux véhicules quittant l'hôtel de messagerie après leur chargement, leur seule issue est l'accès sur le boulevard de Douaumont qui débouche au niveau de la Porte de Clichy au pied du Palais de Justice, à un carrefour déjà encombré par une entrée et une sortie du boulevard périphérique et la circulation de et vers le centre de Paris, Clichy et les boulevards des Maréchaux. L'impact sonore : PROLOGIS a fait procéder à une étude par la société LASA en 2022 ; largement théorique puisqu'antérieure à la construction, il faut toutefois admettre qu'aucune activité de type industriel impliquant l'utilisation de machines ne devrait avoir lieu dans ce bâtiment et que le parti retenu consistant à évaluer l'apport de l'hôtel de messagerie par rapport d'une part aux bruits générés par la circulation sur le boulevard périphérique et le faisceau des voies SNCF, et d'autre part aux niveaux maximum réglementaires de bruit, conclut à une part très modérée de l'hôtel de messagerie dans la pollution sonore environnante. **Conclusion : Le dossier de PROLOGIS est incontestablement mieux constitué que l'était celui d'HEXAGONA en 2015, et laisse entrevoir un équipement dont l'impact sur la circulation reste à préciser et à justifier par des données chiffrées mieux étayées, ceci constituant le principal « point noir » du projet. »****

Observation 22 : « Ce quartier était censé être un "éco-quartier" à la pointe. Décision après décision (ramassage des déchets, train dans le parc, circulation extrêmement dense, bétonnisation du quartier...), la Mairie le transforme en enfer pour les résidents. Voici les raisons principales pour lesquelles nous sommes fermement opposés à ce projet : - **Engorgement encore plus important du**

quartier qui est déjà saturé d'un point de vue circulation routière. Notamment au niveau de Porte de Clichy / Bld Berthier / Rue Rostropovitch.- Augmentation du trafic au quotidien et notamment de véhicules poids-lourd ce qui aurait un clair impact sur la circulation, la pollution et les nuisances sonores.- Les immeubles autour du parc MLK subissent déjà de fortes nuisances sonores et de pollution liées aux trains du faisceau St Lazare mais aussi et surtout des passages lunaires de trains en plein milieu du parc plusieurs fois par semaines. Il est inconcevable que ce centre vienne augmenter le trafic ferroviaire sur le faisceau St Lazare déjà saturé (comme expliqué par la SNCF lors de la réunion à la Mairie du 17ème après le scandale des trains dans le parc) et en plein milieu du parc, qui est un quartier résidentiel.- Betonnisation encore plus accrue du secteur où nous avons déjà la centrale eqiom à quelques mètres.. Ne serait-il pas plus intelligent de mettre en place un projet à taille humaine, respectant le quartier, ses résidents et l'environnement ? En conclusion, il serait totalement inacceptable que ce projet avance sans l'aval des résidents et sans des études et garanties fermes sur les différents éléments évoqués (circulation, nuisances sonores, pollution et aucun ajout de train dans le parc). »

Observation 24 : « Le projet de messagerie proposé au débat public ne propose aucun avantage pour les riverains. Il est bien par plusieurs aspects en opposition complète avec la politique menée ailleurs dans Paris. L'heure est à la limitation de la circulation routière et on nous propose de l'augmenter. L'heure est à améliorer la sécurité des riverains (habitants, écoliers) avec des zones à 30 km/h. Chacun sait et peut constater que le critère de performance des messageries est la vitesse de réalisation des services il est illusoire de croire qu'il en sera différent dans ce cas. **Le quartier souffre déjà d'un enclavement structurel qui rend toute circulation difficile, nuisances sonores très forte, presque permanentes, (15 fois par heure) due au recours systématiques de sirènes (et abusif ?) par les forces de l'ordre (proximité DPJ).** Autre nuisance ayant un impact prouvé sur la santé, la pollution toxique due aux embouteillages fréquents de la porte d'Asnières et la proximité du périphérique. Enfin les trafics en tout genre au vu de tous. Le quartier aspire à un projet apaisé, l'aménagement de l'espace en espace vert arboré avec un aménagement du boulevard Douaumont pour le rendre plus riant et fréquentable. Le projet pourrait être plus acceptable avec le transport via la ligne ferroviaire. Cependant, il est uniquement présenté la faisabilité, sans aucune notion de délai de mise en oeuvre. »

Observation 25 : « Afin de se projeter dans l'avenir et soutenir une démarche d'Eco quartier, nous souhaiterions que le trafic de logistique sur ce site se fasse au moyen de chemin de fer, **nous nous opposons à saturer encore plus le trafic dans cette zone déjà incontrôlable aujourd'hui**, nous imaginons le pire si ce projet abouti. Ce quartier dense en population est aussi un lieu de vrai vie, on y vit en famille et on y dort. »

Observation 26 : « **Le projet est particulièrement intéressant mais ne prend tout son sens que s'il permet une réduction de la circulation des poids lourds et véhicules de livraison classiques dans l'agglomération.** C'est pourquoi il ne saurait à mon sens se passer et d'une desserte ferroviaire robuste et de solutions de livraisons innovantes pour le "dernier km" : véhicules électriques, vélos... etc »

Observation 30 : « Je suis CONTRE ce projet. **Les nuisances à la Porte d'Asnières sont déjà extrêmement présentes depuis de nombreuses années et cela rajoutera encore plus de bruit, pollution, embouteillages....**La circulation prévue des camions et camionnettes 24/24 qui passeront forcément malgré l'interdiction rue Marguerite Long. Contre également la démolition du mur

d'enceinte. Ce projet entraînera des perturbations supplémentaires sur la tranquillité des riverains entre autres. »

Observation 31 : « L'argument, la promesse de la ville, lors de la construction des immeubles des rues M. LONG, S. GRAPELLI, A. ROUSSEL était la création d'un quartier apaisé. Depuis, les nuisances et renoncements n'ont cessé d'augmenter. La circulation porte d'Asnière et la proximité du nouveau tribunal et de la Direction de la police judiciaire se traduisent par des concerts de sirènes hurlantes une bonne partie de journée qui force à fermer les fenêtres pour avoir un peu de quiétude. Le renoncement à la création d'un poste de Police est propice au développement de trafics. La circulation de nombreux véhicules hors gabarit et notamment des bétonnières pour lesquels les bosses ne sont pas dissuasifs pour la vitesse. Ce constat posé, que va apporter cette nouvelle messagerie ? **Davantage de circulation, pendant les travaux d'aménagement et après dès la messagerie opérationnelle alors qu'il faut travailler à réduire cette nuisance en allant vers une ville sans voiture qui est la politique affichée de la ville.** Notre quartier doit bénéficier de cette politique au même titre que l'hyper-centre et a minima ne pas se voir imposé d'autres contraintes ne procurant aucun avantage aux riverains. »

Observation 33 : « Nous subissons toutes et tous les allées venues des camionnettes diesel dans le quartier. Il n'y a absolument aucune coordination ou optimisation dans leurs trajets. Au final, cela produit des milliers de kilomètres parcourus chaque année et autant de pollution atmosphérique, visuelle et sonore. Il est naïf de vouloir interdire les livraisons ici ou là, chacune & chacun nous sautons le pas et profitons bien de ces services. Ce projet va permettre la constitution d'un « point de rassemblement » des marchandises à livrer. De la ZAC, des véhicules électriques ou des vélos cargos pourront partir de manière coordonnée pour assurer les livraisons. Cela devrait réduire considérablement la densité du trafic et surtout limiter notre intoxication au gaz d'échappement. Le projet est très bien localisé, enserré entre le TGI, la Centrale à béton, le centre de tri des déchets et les voies ferrées. Aucun d'entre-nous ne souffrira des travaux pendant la construction ou de nuisances quelconques pendant l'exploitation du bâtiment. Je trouve cela très courageux de la part de la Ville de Paris de soutenir un tel projet. Elle s'expose aux critiques faciles du type « c'est incohérent : un nouveau Sdrif Environnemental mais plus de camions avec la logistique ». En réalité, elle a le courage de la cohérence. Les Parisiennes et les Parisiens ont un mode de vie qui génère des nuisances via les livraisons donc elle organise les livraisons, met en place une politique structurante de long terme pour concilier les attentes de chacun. Il y a fort à parier que beaucoup d'autres projets ont été imaginés pour cet endroit (centre de maintenance de bus ; giga commissariat ; méga centre de tri des déchets ; un deuxième Tribunal ..!) Bref, exclusivement des projets ayant pour effet de générer plus de trafic sans régler la problématique de l'existant... Ce projet est salvateur, nous et nos enfants ne pourront qu'en respirer mieux à Paris. »

Observation 34 : « 3°) Mesures de protection contre le trafic routier pour les riverains des Hauts de Malesherbes Les usagers de SIZE arrivant par le Bvd Berthier depuis la Porte de Clichy (10% du trafic selon l'étude ETC) seront naturellement incités à prendre la rue Marguerite Long pour rejoindre le Bvd du Fort de Vaux, ne serait-ce que pour éviter les encombrements de la Porte d'Asnières. Pour protéger l'école qui est au début de la rue, il y a actuellement un panneau qui interdit la circulation des véhicules de plus de 3,5 t sauf aux véhicules de nettoyage. Les riverains constatent régulièrement que des camions-toupie de la centrale béton d'EQUIOM installée à côté du site de SIZE ou des camions poubelles allant au SYTCOM passent par cette rue. Empêcher vraiment les poids lourds et les véhicules

utilitaires légers se rendant sur SIZE, de même que les camions desservant EQUIOM et le SYTCOM, de passer devant l'école paraît nécessaire. Une solution serait de réserver l'accès à la rue Marguerite Long depuis le boulevard Berthier aux riverains des 3 rues des Hauts de Malesherbes (Marguerite Long, Stéphane Grappelli et Albert Roussel), comme cela se fait par exemple rue Gustave Doré. Et si cela ne suffisait pas, d'autres solutions plus radicales comme des chicanes pourraient devenir nécessaires. 4°) Mesures de protection contre le bruit pour les riverains des Hauts de Malesherbes SNCF Réseau nous a récemment appris que pour la tranquillité des riverains, il n'y avait plus de trains livrant la nuit le site d'EQUIOM en granulats. Il serait normal de considérer une mesure similaire si une livraison de SIZE par train devait être mise en place. En attendant, quelles mesures sont prévues pour limiter l'impact sonore du trafic routier nocturne sur les habitants de la rue Albert Roussel ? En fonction des compléments à apporter à l'étude sur le bruit, ne faudrait-il pas prévoir la mise en place de revêtements absorbants pour protéger les riverains contre les nuisances sonores comme cela avait été suggéré en 2017 par la Mairie du 17ème ? ».

La contribution contient 3 pièces jointes figurant en annexe du présent mémoire de réponse.

Observation 42 : « Je suis opposée à ce projet en tant que riveraine, **les nuisances quotidiennes que nous subissons actuellement (pollution, sirènes, embouteillages...)** ne feront qu'augmenter avec ce projet. La mairie de Paris incite à un comportement plus écologique et vert, nous avons besoin de plus d'espace vert à Paris, pourquoi ne pas aménager cet espace en poumon de verdure qui permettrait de « respirer » un peu plus malgré la proximité avec le périphérique. »

Observation 43 : « Non à une **pollution supplémentaire** à paris »

Observation 45 : « Nous nous opposons au projet qui contribuera à **davantage de pollution sonore et de circulation** sur une zone où les riverains souffrent déjà beaucoup de toutes les sirènes (police, police pénitentiaire, klaxons d'automobilistes, ambulances...) sans parler des embouteillages quotidien sur la zone. »

Observation 46 : « Nous sommes largement saturés de nuisances sonores (polices, ambulances, convois pénitentiaires et autres bus) de pollutions (particules, poussières dans nos logements et sur nos balcons). **Les embouteillages sont incessants, les sorties des écoles sont difficiles pour les parents et les enfants. Les trottoirs sont dangereux car les 2 roues circulent dessus car les embouteillages sont quotidiens.** Les accès aux parkings privés sont impossibles. Opposition complète les portes D'Asnières et de Clichy sont plus que saturées. »

Observation 44 : « Contribution de la Mairie du 17e dans le cadre de la participation du public par voie électronique du projet de base de logistique urbaine et ferroviaire à Paris 17e :

... Les conclusions de l'étude d'impact bruit réalisée par la société LASA en novembre 2022 montre que les nuisances sonores pouvant être provoquées par ce projet sont modérées compte-tenu du niveau sonore ambiant dû au périphérique et à la voie ferrée.

Si les routes départementales, les sites d'activités, les voies ferrées et la circulation de poids lourds sont des sources potentielles de vibrations, les relevés montrent que ces dernières ne seront pas ressenties sur le site et aux abords.

Prologis propose des mesures d'évitement et de réduction du bruit notables permettant au projet de s'inscrire efficacement dans son contexte. Des atténuations sonores significatives (allant jusqu'à -12db(A)) sont observées au sud du projet entre SIZE et DRPJ/TGI), liées notamment à l'effet d'écran apporté par le bâtiment du projet vis-à-vis du bruit des voies ferrées et du boulevard périphérique.

La Mairie du 17^e arrondissement a également demandé que des capteurs BruitParif supplémentaires soient installées aux Portes d'Asnières et de Clichy, ainsi qu'aux Haut-de-Malesherbes...».

Cf. contribution complète en annexe du présent mémoire de réponse.

Contribution par e-mail formulée en dehors du registre :

« LA HONTE

Monsieur le directeur,

Des rumeurs circulent dans notre quartier. Un Hôtel de Messagerie est envisagé par vos services ! Quelle bonne idée! Nous imaginons donc que vous avez visité notre quartier... Et par conséquent vous n'avez pu que constater les différentes pollutions que doivent déjà subir les habitants nombreux en particulier dans les logements dits sociaux...installés en périphérie de Paris. Par Les rails des chemins de fer, et la circulation des trains, les Maréchaux avec son tramway, la périphérique et son trafic, le CO2 et les particules fines , l'avenue de la Porte d'Asnières et ses embouteillages quotidiens poussière et bruits incessants, n'est ce pas ? Ainsi que les hurlements des sirènes vers les hôpitaux, le Tribunal de Grande Instance et l'hôtel de police ! Comment osez vous ? Ne serait ce que préparer un projet pareil !En avoir l'idée ? Nous espérons bien sûr qu'il s'agit de fake News , et en attendant d'avoir la confirmation d'une erreur, nous vous prions monsieur le directeur d'agréer l'expression de notre considération distinguée.

Monsieur

Désolée, mais le document qui m'est parvenu ne nous permet pas de partager notre refus concernant le projet catastrophique d'un hôtel de messagerie au bas de nos habitations.

Merci de nous donner un lien plus simple, et des explications plus claires afin que nos avis soient officiellement reçus.

Veuillez agréer monsieur le directeur, l'expression de notre considération distinguée.

Merci

Si le projet doit évidemment être évoqué, les explications pour pouvoir manifester doivent être claires.

Ce n'est pas le cas.

Merci de transmettre au responsable de ce projet lamentable que les habitants vont agir pour faire respecter leur qualité de vie .

C'est pathétique d'avoir à défendre le bien des plus nombreux contre les actions de quelques uns.

Dans vos bureaux vous ne vous demandez pas pourquoi la violence explose dans notre pays ?

Vous attendez que ça empire ?

Merci de votre attention »

b) Réponses et commentaires du maître d'ouvrage :

La majorité des observations recueillies pendant la durée de la PPVE traduit une inquiétude légitime des riverains sur les problématiques de trafic engendré par le projet CONNECT et son impact sur un réseau routier considéré par les contributeurs comme étant d'ores et déjà saturé.

Conscient de ces enjeux, le Maître d'Ouvrage a pensé son projet afin de minimiser le plus possible l'impact de celui-ci sur le trafic.

Si la proximité du site aux transports en commun et les infrastructures prévues pour les cyclistes permettent d'inciter les employés à recourir à la mobilité douce, le transport des marchandises est quant à lui pensé sur un mode multimodal afin d'éviter de charger davantage le réseau et d'accroître les nuisances subies par les riverains.

Le projet CONNECT prévoit donc :

- Une desserte ferroviaire, dont la faisabilité technique a été confirmée par la SNCF, permettant ainsi le transfert d'une partie du trafic routier vers le ferroviaire ;
- Une conception encourageant l'utilisation de vélos cargos. En effet, la conception de la rampe (pente, largeur,...etc.), des monte-charges et des cheminements intérieurs permettent aux vélos cargos un accès et une circulation optimale dans l'ensemble des étages du bâtiment ;
- L'équipement du bâtiment par des bornes de recharges électriques pour les véhicules utilitaires légers (VUL).

Afin de vérifier l'absence d'impact significatif du projet CONNECT sur l'état actuel, une étude de trafic a été réalisée et annexée à l'étude d'impact. Il est à retenir avant toute chose que :

- Les hypothèses de l'étude sont maximalistes, il s'agit donc du scénario le plus défavorable ;
- L'étude ne prend pas en compte le projet d'aménagement du boulevard de Douaumont porté par Paris & Métropole Aménagement. Ce projet, actuellement en cours de conception, permettrait d'améliorer la situation actuelle.

L'étude de trafic consiste à réaliser des campagnes de comptage afin de modéliser l'état initial et simuler le trafic projeté pendant l'exploitation du projet CONNECT. Les comptages ont été réalisés aux heures de pointe sur les carrefours de la porte d'Asnières et la porte de Clichy au niveau des accès au boulevard périphérique et au niveau des Boulevards des Maréchaux.

Les boulevards du Fort de Vaux et le boulevard Berthier constituent les continuités des boulevards de Douaumont et des Maréchaux. Ils ont donc été intégrés à l'étude.

Les flux prévisionnels générés par le projet CONNECT et pris en compte dans le cadre de l'étude sont :

- 39 Poids Lourds/jour
- 100 Véhicules Particuliers - 2 Roues Motorisés /jour
- 288 Véhicules Utilitaires Légers/jour

Cette étude conclut que la bonne répartition des livraisons sur la journée permet de rendre l'impact du projet négligeable. En effet, les flux mesurés sur le Boulevard de Douaumont (sud) montrent un pic de trafic entre 16h et 19h. Les flux générés par le projet seront donc minimisés durant cette période. De même, les flux seront étalés au cours de la journée afin de ne pas créer de pic de circulation (cf. page 42, 43 et 44 de l'Etude d'impact mobilité en annexe 8 à l'Etude d'Impact).

Il apparaît important de considérer les exigences de fluidité du trafic pour les futures entreprises qui opéreront dans le bâtiment. A ce titre, le maître d'ouvrage a prévu, en phase d'exploitation, un plan de répartition des flux de véhicules journalier et un système de comptage entrée/sortie du site. Cette répartition vise à répondre non seulement aux exigences de fluidité du trafic pour les futures entreprises, mais également à la volonté de préserver le voisinage de l'hôtel de messagerie urbaine d'éventuelles nuisances. En ce sens, le maître d'ouvrage annexera aux baux des futurs locataires, un cahier des charges visant à la régulation du trafic en entrée/sortie du site aux heures de pointe. Ce cahier des charges stipulera, entre autres, que les preneurs dans leur ensemble, ne peuvent pas dépasser aux heures de pointe, 45% du trafic de véhicules utilitaires légers pris en compte dans l'étude de mobilité ayant servi à dimensionner l'hôtel de messagerie urbaine (soit 288 Véhicules utilitaires légers/jour).

Un modèle de cahier des charges figure en annexe de la présente synthèse.

Outre l'étalement des flux sur la journée et l'évitement des heures de pointe, les mesures suivantes sont d'ores et déjà intégrées au projet CONNECT afin de minimiser son impact sur le trafic routier :

- Aménagement du site et plan de circulation adaptés aux poids lourds et limitant les manœuvres de véhicules ;
- Stationnement des véhicules légers dans un parking souterrain dédié permettant de séparer les flux et de ne pas perturber la circulation et les manœuvres des poids lourds ;
- Accompagnement des usagers au covoiturage ;
- Mise en place d'un parking vélo sécurisé pour les employés ;
- Sensibilisation des utilisateurs sur l'interdiction de circuler, pour certains véhicules, dans le quartier des Hauts de Malesherbes (rue Marguerite Long, rue Stéphane Grappelli, et rue Albert Roussel) ainsi que rue Rostropovitch.

Concernant ce dernier point, l'étude de trafic n'a pas étudié les rues évoquées précédemment car les véhicules en lien avec le projet CONNECT ne sont pas destinés à les emprunter.

Concernant les problématiques de nuisances sonores, l'étude de bruit annexée au dossier de permis de construire démontre l'absence d'impact significatif du projet CONNECT compte tenu du niveau sonore ambiant dû au périphérique et à la voie ferrée. Le projet CONNECT ne devrait donc pas générer de dégradation de l'état initial.

Afin de répondre aux inquiétudes du public quant à la problématique de pollution générée par le trafic du projet CONNECT, le recours à des modes de transports peu polluants, notamment les véhicules utilitaires légers électriques, les vélos cargos et le fret a été intégré au projet CONNECT.

Thème 2 : Programmation

a) Synthèse des observations :

10 observations ont abordé ce thème :

Observation 2 : « Je suis contre la bétonnisation, l'ajout de circulation et de nuisance sonore dans notre quartier. Il y a déjà énormément de bouchons et de béton dans notre quartier. **Nous avons besoin d'espaces vert.** N'est-ce pas ce que la mairie de Paris a initié en limitant le stationnement des SUV etc etc. Vous avez de l'espace, merci de l'utiliser pour limiter la pollution, les chaleurs excessives en choisissant de créer des parcs, des points d'eau, plutôt que de continuer à bétonner à outrance, surtout à côté du périphérique. »

Observation 3 : « Afin de ne pas encore surcharger d'avantage la circulation dans le quartier, **il serait plus agréable pour les résidents et ceux qui le traversent de consacrer cet espace à une utilité publique comme la réalisation d'un grand parc, d'une structure sportive ou associative.** »

Observation 6 : « Remarques :« **Démolition du mur d'enceinte partielle** » **Le mur d'enceinte n'est-il pas considéré comme historique et à protéger ?**« Plateforme de logistique urbaine (messagerie) et ferroviaire » Cette plateforme ne va-t-elle pas entrainer un flux important de véhicules de tous tonnages qui devront encore passer par la porte d'ASNIERES, pour entrer dans le boulevard du fort de VAUX, déjà fort encombrée et mal conçue pour accueillir la circulation actuelle, encombrements permanents, bruits de véhicules soi-disant prioritaires créant des désordres entrées et sorties du périphérique saturées régulièrement. Pour sortir, ils devront prendre le boulevard de DOUAUMONT (sud) vers la porte de CLICHY fort encombrée en conflit avec la sortie du périphérique intérieur et les accès au palais de justice. Porte de CLICHY les seules issues sont vers PARIS ouest un retour à la porte d'ASNIERES par boulevard de DOUAUMONT (nord) puisqu'il n'y a pas d'entrée du périphérique extérieur porte de CLICHY ou vers PARIS centre par l'avenue de CLICHY. Quelle proportion du transport vers PARIS sera effectué par transport doux type « vélos cargo » ? Pour ma part, je souhaite que des études sur les impacts sur la circulation et le bruit soient présentées aux riverains avant toute construction. Ces études devront être meilleures et plus crédibles que celles présentées pour la réalisation de la porte d'ASNIERES et le tram qui se sont révélées complètement erronées. L'étude faite il a quelques années avait déjà mis en évidence des problèmes de voisinage d'une plateforme logistique dans un quartier fort encombré, et à ce moment-là, le tunnel du boulevard BERTIER existait encore, aujourd'hui sa démolition est un nouvel handicap pour le quartier. Le refus de construire une entrée du périphérique extérieur porte CLICHY est, sans doute, aussi une erreur. Un accès du centre logistique par la rue du bastion serait une alternative qui répartirait les flux. »

Observation 7 : « Voici les éléments justifiant mon opposition du projet tel qu'il est proposé :-afflux d'un nombre démesuré de nouveaux véhicules dont des PL dans un site mal desservi au niveau des accès routiers: - engorgement de la porte de Clichy/periphérique qui l'est déjà -conséquence reflux des véhicules dont ceux du projet sur des axes étroits bd de Douaumont déjà saturé lorsque le périphérique l'est le matin et le soir- déviation prise via la rue Marguerite Long pour éviter le carrefour Pte Asnieres, et avenue de la porte Asnieres alors qu'il y a dans cette rue il y a une école maternelle, 1 crèche, 1 gymnase, 1 collège, entrée d'un parc avec aire de jeux pour enfants- Déviation des véhicules du projet sur le Boulevard Berthier déjà vite saturé - augmentation du trafic routier dans

*un quartier déjà extrêmement saturé: acces du périphérique saturé le matin et le soir, avenue de la porte d'Asnières bloquée, ligne de tram coupant l'avenue de la porte d'Asnières- transports publics tram/ bus/ déjà à l'arrêt avec le flux de circulation actuel les rendants inutilisables et obligeant à continuer a pied- les encombrements induits pas les PL et VL du centre de messagerie vont engorger les axes et cela va rendre les cyclistes/motos et scooters d'emprunter encore plus nombreux les trottoirs bd berthier, bd malesherbes avenue porte asnieres- augmentation des nuisances sonores: klaxons des conducteurs, sirenes de la police/ambulances/pompiers des vehicules penitenciaires- bruits supplementaires liés à l'activité s'ajoutant a celui existant:trains, periph, boulevardPar consequent le nombre de vehicules et rotations quotidiennes, le passage de PL dans une zone citadine de plus en plus residentielle et non industrielle, l'infrastructure routiere insuffisante ne peuvent conduire qu'au rejet de cette implantation.**Un projet plus reduit et adapté à l'environnement et prevoyant des barrières limitant le bruit de l'exploitation , et prévoyant des accès sur l'avenue de la porte de clichy réduirait les consequences sur le trafic routier »***

Observation 16 : « *Il est facile de s'opposer à tout, mais on a besoin de projet comme ça dans Paris au regard des besoins du quotidien pour les habitants. On est contents d'avoir des magasins et des restaurants de proximité qui n'existeraient pas sans ce genre de projet.»*

Observation 19 : « *Avec la guerre en Ukraine, le coût de l'électricité a explosé. Partout où cela est possible, il faut installer des panneaux solaires pour disposer d'une énergie moins polluante et moins chère. Plus ce bâtiment contiendra de panneaux solaire, mieux ce sera. En tout cas, ce projet va dans le bon sens. »*

Observation 20 : « *Les activités logistiques sont systématiquement renvoyées en périphérie de ville comme s'il fallait les cacher... La petite couronne parisienne étant considérée comme devant servir Paris. Ce projet est donc salvateur, il va permettre la massification des flux de marchandises au plus près des destinataires finaux et ainsi contribuer in fine à désencombrer Paris et ses alentours. »*

Observation 32 : « *Il était temps ! Depuis des années, les entrepôts façon « grandes boites » ont défiguré le pourtour parisien en s'étalant sur d'immense surface. C'est affreux Ce projet à étage optimise l'occupation et l'utilisation des sols. La logistique se densifie enfin et il était temps ! Nous l'avons fait pour l'ensemble des bâtiments : logement, équipement publique, centre commerciaux etc. Il était temps que les transporteurs de marchandises s'y mettent. »*

Observation 39 : « *La remise en oeuvre d'un projet de base logistique aux Batignolles est d'un intérêt qui mérite d'être souligné car il vise à trouver un meilleur équilibre des fonctions dans l'espace bâti. La fonction logistique est essentielle dans la vie urbaine et on ne peut pas se contenter de vouloir la reléguer dans des espaces sacrifiés le plus loin possible de zones privilégiées qui seraient dévolues à la seule fonction de l'habitat. Ce projet marque un souci d'intégration d'autant plus poussé qu'il est situé derrière un bâtiment de prestige jouxtant une porte de Paris requalifiée intégrant activités commerciales, de bureaux et non loin de là logements. Après que les gares de fret, sans aucune vision d'ensemble, ont été trop largement sacrifiées en zone urbaine dense en ne conservant rien pour une logistique autre que celle par la route, le schéma d'aménagement aujourd'hui SDRIF-E insiste à juste titre sur la nécessité de préserver des sites multimodaux incluant le rail. Celui-ci devrait conserver des possibilités de sillons pour le fret comme cela se faisait très bien autrefois. Mais dans le cas de cette base aux Batignolles, la desserte rail, qui a le mérite d'être maintenue, apparaît comme accessoire.*

Un quai de 150m : pas grand chose pour une capitale. Alors que les camions s'agrandissent et s'alourdissent, le fret ferroviaire, lui, rapetisse à la portion congrue...D'où l'intérêt qu'il y a à maintenir en réseau les différents équipements de ce genre, qu'ils existent (Chapelle International/ Port de Gennevilliers...), qu'ils soient prévus (zone de Bercy...) ou subsistent inutilisés par le mode ferroviaire, ainsi que de conserver les voies les reliant.»

Observation 44 : *« Contribution de la Mairie du 17e dans le cadre de la participation du public par voie électronique du projet de base de logistique urbaine et ferroviaire à Paris 17^e :*

...Ce projet se veut également vertueux en matière de lutte contre la sur-densification urbaine, en rationalisant au maximum les activités de stockage et de distribution de colis. En privilégiant une disposition verticale, le projet évite le schéma habituel des entrepôts qui s'étendent en zone périurbaine, et concentre sur une parcelle relativement réduite l'équivalent de 5 unités logistiques.

Cette concentration d'activité ne devrait pas cependant occasionner un excès de nuisances, notamment pour les riverains, le projet se voulant exemplaire et novateur dans la mise en place du dernier kilomètre entièrement décarboné avec une livraison par véhicules électriques ou par vélos cargos.

Ce projet s'inscrit dans la stratégie de logistique urbaine 2022-2026 de la ville de Paris et répond aux enjeux du Pacte pour une logistique métropolitaine initié par la Métropole du Grand Paris en 2028 et de la Charte en faveur d'une logistique urbaine durable de la Ville de Paris.

La future base logistique devrait accueillir un ou plusieurs acteurs majeurs de la distribution urbaine de colis, opérant avec des véhicules à faibles émissions (Crit'air 1 ou vert). La Mairie du 17^e souhaiterait qu'une ou des entreprises nationales soient privilégiées pour son exploitation... ».

Cf. contribution complète en annexe du présent mémoire de réponse.

b) Réponses et commentaires du maître d'ouvrage :

Le terrain d'assiette du projet CONNECT se situe en zone UGSU (Zone Urbaine de Grands Services Urbains) du PLU de Paris. Cette zone a pour vocation d'accueillir les équipements et services nécessaires au fonctionnement de l'agglomération.

Le terrain du projet CONNECT est en outre situé au sein de la ZAC Clichy Batignolles.

Dès 2002 – avant même la création de ladite ZAC – le Conseil de Paris a approuvé les objectifs poursuivis pour l'aménagement du secteur « Clichy Batignolles », portant notamment sur la « création d'un dispositif de logistique urbaine » compte tenu de la nécessité de « développer des plates-formes de logistique urbaine de manière à pouvoir utiliser le fret ferroviaire pour l'approvisionnement de Paris et ainsi diminuer la circulation des camions » (délibération 2002 DAUC 27-1° du 8 avril 2002).

Le parti d'aménagement de ce secteur a été consacré en 2007, lors de la création de la ZAC Clichy-Batignolles par le Conseil de Paris. Le projet d'y réaliser un pôle de logistique urbaine est réitéré sans ambiguïté : aux termes de la délibération 2007 DU 50-2° des 12 et 13 février 2007, « le programme

global prévisionnel des constructions dans la ZAC est d'environ 353.000 m² de [SHON] comprenant des logements, des bureaux, des équipements publics et des commerces. En outre, l'opération prévoit la reconstitution sous dalle de fonctions ferroviaires, la réalisation d'un pôle de logistique urbaine comprenant un centre de tri des déchets recyclables, un ensemble de quais et de voies ferrées destinées au transport des marchandises, une centrale à béton et un parc pour autocars ».

Cette programmation est intégrée au sein du PLU de Paris, dont la modification est approuvée les 12 et 13 novembre 2007 : à cette occasion, le rapport de présentation précise que « *les grands objectifs urbains du site affirmés dans les orientations d'aménagement actuelles, qui doivent être maintenus, sont les suivants : [...] Améliorer la desserte par les transports en commun et développer le transport de marchandises par la voie ferroviaire [...]. L'accueil d'un pôle de logistique urbaine, ainsi qu'un centre de tri de la collecte sélective sont prévus* ». Le rapport indique encore qu'une « *partie des emprises sera également mobilisée pour l'implantation d'une plate-forme logistique ferroviaire, en cohérence avec l'objectif de réduction des déplacements routiers liés au fret [...]* ».

Par ailleurs, l'Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) du site indique clairement que celui-ci doit accueillir un pôle de logistique urbaine lié à une plateforme pour le fret ferroviaire.

En outre, il convient de rappeler que le projet s'inscrit dans les objectifs du SDRIF, qui prévoit un embranchement ferroviaire et un site ferroviaire à cet endroit (cf. Thème 4 infra).

Le projet CONNECT est conforme aux dispositions contenues dans le PLU en vigueur, et cherche à s'inscrire dans les objectifs du futur PLU « Bioclimatique ».

En effet, la nature du bâtiment vise à intégrer davantage la logistique à l'échelle urbaine en développant des plateformes intermodales.

Sur ce point, l'orientation n° 12 du Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) du futur PLU vise à « *faciliter une logistique urbaine durable et efficace* », en poursuivant « *le maillage logistique bas carbone du territoire parisien par la réalisation de plateformes logistiques multimodales* », favorisant « *l'utilisation de modes de transport alternatifs pour acheminer les marchandises au moyen de véhicules décarbonés, vélos cargos, trains, bateaux... par l'ouverture de voies et de places de stationnement dédiées, l'aménagement de la Seine et des voies ferrées* ».

Par ailleurs, comme le souligne une des contributions, le projet CONNECT est compatible avec le projet de SDRIF (cf. Thème 4 infra).

Le projet CONNECT s'inscrit pleinement dans ces ambitions.

Par ailleurs, comme précisé dans l'étude d'impact, les habitations les plus proches du site sont situées à plus de 150 m de celui-ci, en dehors de la zone UGSU du PLU (cf. page 127 de l'Etude d'Impact) . Ces habitations, situées en dehors des zones de circulation des Poids Lourds et des Véhicules Utilitaires Légers, sont suffisamment loin du site et ne devraient pas subir de nuisances sonores générées par l'activité de celui-ci.

En effet, l'étude acoustique menée dans le cadre de l'étude d'impact (cf. pages 208 à 217 de l'Etude d'Impact), qui consiste à modéliser et comparer la situation initiale (sans projet CONNECT) avec la situation projetée (bâtiment CONNECT en exploitation), met en évidence une stagnation des niveaux sonores hormis aux abords directs du projet.

Enfin, concernant le mur d'enceinte dont la démolition partielle est prévue, celui-ci ne revêt pas de caractère historique ou protégé. En effet, ce mur a été construit lors des travaux de construction du siège de la DRPJ.

Thème 3 : Espaces verts

a) Synthèse des observations :

4 observations ont abordé ce thème :

Observation 1 : « *La réalisation de ce projet entraînera une saturation et une bétonnisation encore plus importante du secteur. Nous travaillons déjà à côté du périphérique et des maréchaux. Allez-vous encore ajouter du bruit, du béton et de la pollution au bruit, béton et pollution déjà existants ? Paris n'a-t-elle pas engagé prioritairement dans la conquête de nouveaux espaces verts ? Vous en avez un sous la main. Utilisez-le!!* »

Observation 2 : « *Je suis contre la bétonnisation, l'ajout de circulation et de nuisance sonore dans notre quartier. Il y a déjà énormément de bouchons et de béton dans notre quartier. Nous avons besoin d'espaces vert. N'est-ce pas ce que la mairie de Paris a initié en limitant le stationnement des SUV etc etc. Vous avez de l'espace, merci de l'utiliser pour limiter la pollution, les chaleurs excessives en choisissant de créer des parcs, des points d'eau, plutôt que de continuer à bétonner à outrance, surtout à côté du périphérique.* »

Observation 42 : « *Je suis opposée à ce projet en tant que riveraine, les nuisances quotidiennes que nous subissons actuellement (pollution, sirènes, embouteillages...) ne feront qu'augmenter avec ce projet. La mairie de Paris incite à un comportement plus écologique et vert, nous avons besoin de plus d'espace vert à Paris, pourquoi ne pas aménager cet espace en poumon de verdure qui permettrait de « respirer » un peu plus malgré la proximité avec le périphérique.* »

Observation 44 : « *Contribution de la Mairie du 17e dans le cadre de la participation du public par voie électronique du projet de base de logistique urbaine et ferroviaire à Paris 17e :*

...8800 m² d'aménagements végétalisés permettront enfin de concourir à la lutte contre le phénomène d'îlots de chaleur urbains (ICU), ainsi qu'à la préservation de la biodiversité, tout en contribuant à l'amélioration du cadre de vie des habitants de cette partie du 17^e arrondissement...

... La connexion avec les réservoirs urbains de biodiversité alentours sera favorisée avec notamment la création d'une toiture végétalisée et d'espaces végétalisés (jardin de pluie, arbres...). Le site pourra ainsi contribuer au maintien de la trame verte locale en jouant le rôle de corridor « en pas japonais ». L'accueil de la faune sera favorisé avec la diversité des espaces végétalisés prévus pour le projet...».

Cf. Contribution complète en annexe du présent mémoire de réponse.

b) Réponses et commentaires du maître d'ouvrage :

Le terrain du projet est actuellement laissé en friche et s'inscrit dans un environnement immédiat avec une absence marquée de l'élément végétal.

La reconversion des friches industrielles est, dans un contexte de forte pression foncière, un enjeu majeur pour l'aménagement durable des territoires. Plus globalement, cela participe à la bonne gestion d'un territoire et au recyclage du foncier, notamment :

- en limitant les impacts et les nuisances d'insalubrité et de sûreté ;
- en restaurant la qualité de l'environnement ;
- en contribuant à la reconquête de la biodiversité et à la production d'énergies renouvelables.

En compatibilité avec ces enjeux, le projet CONNECT s'inscrit dans une démarche environnementale vertueuse et ambitieuse.

En effet, plusieurs mesures ont été prises en compte dès la phase conception afin de réduire l'empreinte carbone du projet en phases de construction et d'exploitation, notamment :

- recours aux mobilités décarbonées (fret ferroviaire, vélos cargos, etc.) ;
- utilisation de matériaux de construction à faible émission en CO₂ ;
- augmentation de l'apport en énergies renouvelables (panneaux photovoltaïques) ;
- utilisation du réseau de chaleur (CPCU) de la ZAC Clichy-Batignolles.

Le projet vise également plusieurs labels et certifications, notamment BREEAM, WELL et Biodiversity, qui fixent des exigences en matière d'espaces verts, mobilité douce, qualité de l'air, santé, biodiversité, énergies renouvelables, etc.

En matière de végétalisation, et en répondant aux enjeux du futur PLU Bioclimatique comme aux exigences des documents de planification en vigueur, le projet CONNECT améliore la situation en créant autant d'espaces végétalisés que possible et favorise la biodiversité.

C'est ainsi que le maître d'ouvrage a fait le choix consistant à aller au-delà des exigences réglementaires en matière d'espaces verts. Le projet prévoit notamment :

- un jardin de pluie de pleine terre de plus de 2.626 m², avec des plantations et une micro-forêt (plantation de plusieurs arbres) avec une palette végétale diversifiée ;
- une terrasse végétalisée au R+4 aménagée avec un jardin comestible, des arbustes et des arbres fruitiers, et une toiture biosolaire combinant de la végétalisation extensive et des panneaux solaires, totalisant une surface de 8.426 m².

Au total, ce sont 11.052 m² soit 56% de la surface du terrain qui sont dévolus à la végétalisation ou à la biodiversité.

Au-delà de la favorisation du développement de la biodiversité, les espaces verts du projet contribuent à la réduction de l'effet d'îlot de chaleur urbain.

En effet, l'effet d'îlot de chaleur urbain est une conséquence des environnements fortement urbanisés caractérisés par : une forte présence de matériaux ayant un faible albédo, c'est à dire ayant plus de capacité à stocker la chaleur lors de l'exposition au soleil, des sols fortement minéralisés, peu végétalisés et avec très peu d'espaces humides, des formes urbaines de nature à piéger la chaleur ou

à limiter la ventilation naturelle (rues étroites, bâtiments de grande hauteur...) (cf. page 195 de l'Etude d'Impact).

La présence d'espaces verts occupant des surfaces importantes au sein du projet permet notamment d'apporter de l'ombre et de rafraichir l'air par le phénomène d'évapotranspiration, limitant ainsi la formation d'ilots de chaleur urbains.

Afin d'assurer la pérennité des espaces verts prévus dans le cadre du projet, et comme amplement détaillé dans la notice paysagère jointe au dossier de demande du permis de construire, un accent particulier sera mis sur la gestion à long terme de l'ensemble de ces espaces. Résistance des matériaux, adaptation de la palette végétale, accessibilité, réduction de la consommation en eau sont autant de sujets que le projet développera pour maîtriser les interventions.

Dans la pratique, il s'agit de permettre un développement spontané du végétal en limitant les interventions de taille et de travail du sol. La flore locale est ainsi valorisée permettant d'améliorer la biodiversité végétale et animale.

Le projet vise également à favoriser le développement de la biodiversité locale en créant de nouveaux habitats et refuges pour la faune. Des équipements pour les insectes type bois morts, pierriers et tas de sable seront installés. Des gîtes à chiroptères seront également disposés dans les endroits calmes du site pour favoriser leur présence en ville (cf. page 274 de l'Etude d'Impact).

Cette démarche est suivie via le label Biodiversity.

Thème 4 : Desserte ferroviaire

a) Synthèse des observations :

17 observations ont abordé ce thème :

Observation 15 : « *La multiplication des livraisons à domicile ou sur le lieu de travail ajoute de la circulation en plus des transports de marchandises traditionnels. Ça génère de la pollution et des nuisances. Ce projet répond pleinement à l'enjeu de santé publique parisien en organisant un transport décarboné de marchandises dans la capitale* » Observation 17 : « *Ce projet permettra de desservir Paris en marchandise par le train et donc de supprimer de la route des véhicules polluants. Je crois que c'est une grande première à développer partout en France.* »

Observation 21 : « *J'avoue ne pas avoir lu la totalité des dossiers, cependant tout projet qui a pour but d'aider à relancer le fret ferroviaire en France devrait être considéré important et prioritaire. Le fret ferroviaire est la clef pour des transports décarbonés moins chers pour tous, particuliers comme professionnels. Si ce projet correspond réellement à une volonté de relancer le transports de marchandises par le rail et pas à du simple "green-washing", alors je le soutiens.* »

Observation 22 : « *Ce quartier était censé être un "éco-quartier" à la pointe. Décision après décision (ramassage des déchets, train dans le parc, circulation extrêmement dense, bétonnisation du quartier...), la Mairie le transforme en enfer pour les résidents. Voici les raisons principales pour lesquelles nous sommes fermement opposés à ce projet : - Engorgement encore plus important du quartier qui est déjà saturé d'un point de vue circulation routière. Notamment au niveau de Porte de Clichy / Bld Berthier / Rue Rostropovitch.- Augmentation du trafic au quotidien et notamment de véhicules poids-lourd ce qui aurait un clair impact sur la circulation, la pollution et les nuisances*

sonores.- Les immeubles autour du parc MLK subissent déjà de fortes nuisances sonores et de pollution liées aux trains du faisceau St Lazare mais aussi et surtout des passages lunaires de trains en plein milieu du parc plusieurs fois par semaines. **Il est inconcevable que ce centre vienne augmenter le trafic ferroviaire sur le faisceau St Lazare déjà saturé (comme expliqué par la SNCF lors de la réunion à la Mairie du 17ème après le scandale des trains dans le parc) et en plein milieu du parc, qui est un quartier résidentiel.**- Betonisation encore plus accrue du secteur où nous avons déjà la centrale eqiom à quelques mètres.. Ne serait-il pas plus intelligent de mettre en place un projet à taille humaine, respectant le quartier, ses résidents et l'environnement ? En conclusion, il serait totalement inacceptable que ce projet avance sans l'aval des résidents et sans des études et garanties fermes sur les différents éléments évoqués (circulation, nuisances sonores, pollution et aucun ajout de train dans le parc). »

Observation 23 : « Concernant le projet important de messagerie urbaine présentée par Prologis, notre agence d'architecture et d'urbanisme s'interroge sur son aspect ferroviaire qui, comme cela est rappelé dans les diverses études du dossier, est une obligation règlementaire du fait de l'Orientation d'Aménagement et de Programmation du Plan Local d'Urbanisme. Nous sommes très engagés sur ce thème à Paris car il s'agit d'une bonne alternative à la circulation de poids lourds polluants et bruyants. Il semble qu'il n'y ait aucune garantie de la mise en place du train dans le futur bâtiment, et de surcroit, le schéma proposé semble défaillant. Si ce projet, au cœur de Paris, peut être intéressant pour résoudre des problématiques de logistique du dernier kilomètre par des véhicules électriques ou de déplacements doux, comme les vélos cargos présentés dans les études, cependant, **il semble problématique, de notre point de vue, sur son aspect ferroviaire sur lequel il n'y a pas d'engagement à réaliser les travaux.** Aussi nous nous posons de nombreuses questions :-**Quand ce raccordement sera-t-il mis en place pour répondre au PLU ? -Quelles garanties de sa réalisation et dans quel calendrier ?** Cet aménagement permettrait de diminuer, voire de supprimer, le trafic important de poids lourds polluants dans le secteur et permettrait de décongestionner le trafic en utilisant ce mode de transport électrique vertueux et irait dans le sens du PLU bioclimatique. Il est également difficile de comprendre le parti pris de la proposition de Prologis sur le raccordement ferroviaire, si toutefois il est réalisé, car une seule voie de train est proposée alors que deux voies se présentent aux abords de la limite de propriété du projet. -**Pourquoi ne projeter qu'une seule voie dans le projet ? De plus, comme il l'est indiqué dans les études, la voie ferroviaire qui desservirait le bâtiment de l'hôtel de messagerie n'est pas électrifiée. -Pourquoi ne pas avoir électrifiée cette unique voie du projet ? Si toutefois le train arrive un jour dans le bâtiment, il sera au diesel ... qui engendrera des nuisances environnementales, des impacts sur la biodiversité et sur la pollution de l'air.** Nous sommes donc très dubitatif quant à ce projet complètement routier au cœur de Paris. »

Observation 24 : « Le projet de messagerie proposé au débat public ne propose aucun avantage pour les riverains. Il est bien par plusieurs aspects en opposition complète avec la politique menée ailleurs dans Paris. L'heure est à la limitation de la circulation routière et on nous propose de l'augmenter. L'heure est à améliorer la sécurité des riverains (habitants, écoliers) avec des zones à 30 km/h. Chacun sait et peut constater que le critère de performance des messageries est la vitesse de réalisation des services il est illusoire de croire qu'il en sera différent dans ce cas. Le quartier souffre déjà d'un enclavement structurel qui rend toute circulation difficile, nuisances sonores très forte, presque permanentes, (15 fois par heure) due au recours systématiques de sirènes (et abusif ?) par les forces de l'ordre (proximité DPJ). Autre nuisance ayant un impact prouvé sur la santé, la pollution toxique due aux embouteillages fréquents de la porte d'Asnières et la proximité du périphérique. Enfin les

trafics en tout genre au vu de tous. Le quartier aspire à un projet apaisé, l'aménagement de l'espace en espace vert arboré avec un aménagement du boulevard Douaumont pour le rendre plus riant et fréquentable. **Le projet pourrait être plus acceptable avec le transport via la ligne ferroviaire.** Cependant, il est uniquement présenté la faisabilité, sans aucune notion de délai de mise en oeuvre.»

Observation 25 : « Afin de se projeter dans l'avenir et soutenir une démarche d'Eco quartier, **nous souhaiterions que le trafic de logistique sur ce site se fasse au moyen de chemin de fer**, nous nous opposons à saturer encore plus le trafic dans cette zone déjà incontrôlable aujourd'hui, nous imaginons le pire si ce projet abouti. Ce quartier dense en population est aussi un lieu de vraie vie, on y vit en famille et on y dort. »

Observation 27 : « Bien sûr que je suis favorable à la création d'une base logistique de marchandise sur le site de Batignolles. Je n'ai jamais compris pourquoi les voies & hangars ont été détruits alors que les infrastructures de l'époque auraient déjà permis cela. La SNCF a démantelé les appareils de voie permettant de rentrer les trains venant de la Province directement à hauteur de Batignolles mais cette liaison peut être recréée. Il existe un site à Argenteuil où l'on peut garer quelques trains de marchandises avant de les monter à Clichy ... »

Observation 28 : « Le projet « Connect » est pertinent, car il doit permettre un acheminement moins polluant des marchandises dans Paris. La desserte ferroviaire, via le faisceau des Batignolles, en est l'un des principaux atouts. Situé au cœur de la ville, il pourra faire office de « plaque tournante », permettant d'organiser le trafic vers des points de distribution avec les moyens les plus adaptés au contexte urbain dense. Son implantation à l'extrémité nord de la ZAC Clichy-Batignolles est parfaitement en cohérence avec la vocation écologique de ce nouveau quartier de Paris. Un tel projet de logistique urbaine s'inscrit en parfaite cohérence avec le PLU bioclimatique le SDRIF?E, la Ville de Paris et la Région ayant toutes deux rappelé la nécessité de conserver des sites multimodaux dans la ville. Le site Prologis Connect représenterait ainsi l'un des vecteurs de développement d'une politique de logistique urbaine dans Paris. La stratégie d'exploitation ferroviaire de cette base logistique s'avère très intéressante. Le scénario S1 a notamment l'avantage d'envisager la desserte le site depuis Le Havre, créant une nouvelle radiale fret reliant la capitale à la façade Atlantique. Toutefois, le scénario S2 est certainement le plus innovant, étant pensé autour de solutions marchandises plus légères, plus flexibles. Dans les deux cas, la desserte par le rail doit être un impératif, afin que la desserte fret soit réellement écologique. Pour mémoire, le train est le moyen de transport le moins polluant. En reliant le site Prologis Connect des Batignolles aux autres infrastructures marchandises dans Paris, il est possible de créer de vraies synergies. Via la Petite Ceinture de Paris, Prologis Connect pourrait ainsi être reliée au site de Chapelle-International, au futur hôtel logistique de Bercy-Charenton, mais aussi (et surtout) à la gare des Gobelins. Ce réseau d'infrastructures logistiques multimodales dans Paris viendrait ainsi répondre à la nécessité d'améliorer les conditions économiques, sociales et environnementales de la livraison marchandises à Paris. »

Observation 35 : « Avoir un site logistique qui permettrait à des trains de livrer en plein centre de la région parisienne des consommables sans utiliser des camions polluants voilà une bonne idée. Seuls les derniers km resteraient polluants en attendant le tout électrique. Mais déjà les supérettes pourraient se faire livrer par vélo cargo. De ce qu'en ai compris ce projet est une bonne idée. »

Observation 36 : « **La desserte par le rail doit être un impératif, afin que la desserte fret soit réellement écologique.** Pour mémoire, le train est le moyen de transport le moins polluant. En reliant le site Prologis Connect des Batignolles aux autres infrastructures marchandises dans Paris, il est possible de créer de vraies synergies. Via la Petite Ceinture de Paris, Prologis Connect pourrait ainsi être reliée au site de Chapelle-International, au futur hôtel logistique de Bercy-Charenton, mais aussi à la gare des Gobelins. »

Observation 37 : « Bonjour, Quand on voit que le projet "multimodal" de la porte de la Chapelle n'est absolument pas utilisé depuis son inauguration il y a plus de 2 ans, ce projet utilise le rail "à moyen terme" mais promeut la route "à court terme". **Bref, le ferroviaire sert de "green washing" à un projet qui ne sera essentiellement que routier. Je m'oppose donc à ce projet qui ne sera QUE routier** »

Observation 38 : « **Nous nous opposons au projet de création d'une base de logistique qui n'inclurait pas un accès exclusivement ferroviaire,** pour des raisons environnementales, afin de fluidifier le trafic, de réduire la pollution de l'air, la pollution sonore, le stress ambiant et permettre aux habitants de ce quartier de jouir paisiblement de leur lieu de vie. »

Observation 39 : « La remise en oeuvre d'un projet de base logistique aux Batignolles est d'un intérêt qui mérite d'être souligné car il vise à trouver un meilleur équilibre des fonctions dans l'espace bâti. La fonction logistique est essentielle dans la vie urbaine et on ne peut pas se contenter de vouloir la reléguer dans des espaces sacrifiés le plus loin possible de zones privilégiées qui seraient dévolues à la seule fonction de l'habitat. Ce projet marque un souci d'intégration d'autant plus poussé qu'il est situé derrière un bâtiment de prestige jouxtant une porte de Paris requalifiée intégrant activités commerciales, de bureaux et non loin de là logements. Après que les gares de fret, sans aucune vision d'ensemble, ont été trop largement sacrifiées en zone urbaine dense en ne conservant rien pour une logistique autre que celle par la route, le schéma d'aménagement aujourd'hui SDRIF-E insiste à juste titre sur la nécessité de préserver des sites multimodaux incluant le rail. Celui-ci devrait conserver des possibilités de sillons pour le fret comme cela se faisait très bien autrefois. Mais dans le cas de cette base aux Batignolles, la desserte rail, qui a le mérite d'être maintenue, apparaît comme accessoire. Un quai de 150m : pas grand chose pour une capitale. Alors que les camions s'agrandissent et s'alourdissent, le fret ferroviaire, lui, rapetisse à la portion congrue... D'où l'intérêt qu'il y a à maintenir en réseau les différents équipements de ce genre, qu'ils existent (Chapelle International/ Port de Gennevilliers...), qu'ils soient prévus (zone de Bercy...) ou subsistent inutilisés par le mode ferroviaire, ainsi que de conserver les voies les reliant. »

Observation 40 : « Je vous partage ma contribution pour le projet « Connect » qui est une démarche pertinente, car elle doit permettre un acheminement moins polluant des marchandises dans Paris. La desserte ferroviaire, via le faisceau des Batignolles, en est l'un des principaux atouts. Situé au cœur de la ville, il pourra faire office de « plaque tournante », permettant d'organiser le trafic vers des points de distribution avec les moyens les plus adaptés au contexte urbain dense. Son implantation à l'extrémité nord de la ZAC Clichy-Batignolles est parfaitement en cohérence avec la vocation écologique de ce nouveau quartier de Paris. Un tel projet de logistique urbaine s'inscrit en parfaite cohérence avec le PLU bioclimatique le SDRIF-E, la Ville de Paris et la Région ayant toutes deux rappelé la nécessité de conserver des sites multimodaux dans la ville. Le site Prologis Connect représenterait ainsi l'un des vecteurs de développement d'une politique de logistique urbaine dans Paris. La stratégie d'exploitation ferroviaire de cette base logistique s'avère très intéressante. Le scénario S1 a

notamment l'avantage d'envisager la desserte le site depuis Le Havre, créant une nouvelle radiale fret reliant la capitale à la façade Atlantique. Toutefois, le scénario S2 est certainement le plus innovant, étant pensé autour de solutions marchandises plus légères, plus flexibles. Dans les deux cas, la desserte par le rail doit être un impératif, afin que la desserte fret soit réellement écologique. Pour mémoire, le train est le moyen de transport le moins polluant. En reliant le site Prologis Connect des Batignolles aux autres infrastructures marchandises dans Paris, il est possible de créer de vraies synergies. Via la Petite Ceinture de Paris, Prologis Connect pourrait ainsi être reliée au site de Chapelle-International, au futur hôtel logistique de Bercy-Charenton, mais aussi (et surtout) à la gare des Gobelins. Ce réseau d'infrastructures logistiques multimodales dans Paris viendrait ainsi répondre à la nécessité d'améliorer les conditions économiques, sociales et environnementales de la livraison marchandises à Paris. En vous remerciant »

Observation 41 : « Le projet « Connect » porté par la société Prologis est pertinent, vu qu'il vise à permettre un acheminement moins polluant des marchandises dans Paris. La desserte ferroviaire, via le faisceau des Batignolles, en est l'un des principaux atouts. Située au cœur de la ville, cette base logistique pourra faire office de « plaque tournante », permettant d'organiser le trafic vers des points de distribution avec les moyens les plus adaptés au contexte urbain dense. Son implantation à l'extrémité nord de la ZAC Clichy-Batignolles est parfaitement en cohérence avec la vocation écologique de ce nouveau quartier de Paris. Un tel projet de logistique urbaine s'inscrit en parfaite cohérence avec le PLU bioclimatique le SDRIF?E, la Ville de Paris et la Région ayant toutes deux rappelé la nécessité de conserver des sites multimodaux dans la ville. Le site Prologis Connect représenterait ainsi l'un des vecteurs de développement d'une politique de logistique urbaine dans Paris. La stratégie d'exploitation ferroviaire de cette base logistique s'avère très intéressante. Le scénario S1 a notamment l'avantage d'envisager la desserte le site depuis Le Havre, en développant la radiale fret reliant la capitale à la façade Atlantique. Toutefois, le scénario S2 est certainement le plus innovant, étant pensé autour de solutions marchandises plus légères, plus flexibles. Dans les deux cas, la desserte par le rail doit être un impératif, afin que la desserte fret soit réellement écologique. Pour mémoire, le train est le moyen de transport le moins polluant. En reliant le site Prologis Connect des Batignolles aux autres infrastructures marchandises dans Paris, il est possible de créer de vraies synergies. Via la Petite Ceinture de Paris, le site Prologis Connect pourrait ainsi être reliée au site de Chapelle-International, au futur hôtel logistique de Bercy-Charenton, mais aussi (et surtout) à la gare des Gobelins. Ce réseau d'infrastructures logistiques multimodales dans Paris viendrait ainsi répondre à la nécessité d'améliorer les conditions économiques, sociales et environnementales de la livraison marchandises à Paris. »

Observation 44 : « Contribution de la Mairie du 17e dans le cadre de la participation du public par voie électronique du projet de base de logistique urbaine et ferroviaire à Paris 17e. »

... En outre, la mise en place d'une voie ferrée jusqu'au rez-de-chaussée, raccordée au Réseau Ferré National, permettra de réduire considérablement le nombre de kilomètres effectués par camions sur la voirie...

... La MRAe considère que l'étude d'impact est globalement proportionnée aux enjeux, bien structurée, documentée et illustrée. L'Autorité environnementale porte une attention particulière à la réalisation effective de l'un des objectifs du projet, mis en avant parmi les critères de choix de son site

d'implantation : la possibilité de desserte ferroviaire favorisant la multi modalité de l'activité logistique, dont les conditions de mise en œuvre nécessitent d'être précisées et garanties... ».

Cf. contribution complète en annexe du présent mémoire de réponse.

b) Réponses et commentaires du maître d'ouvrage :

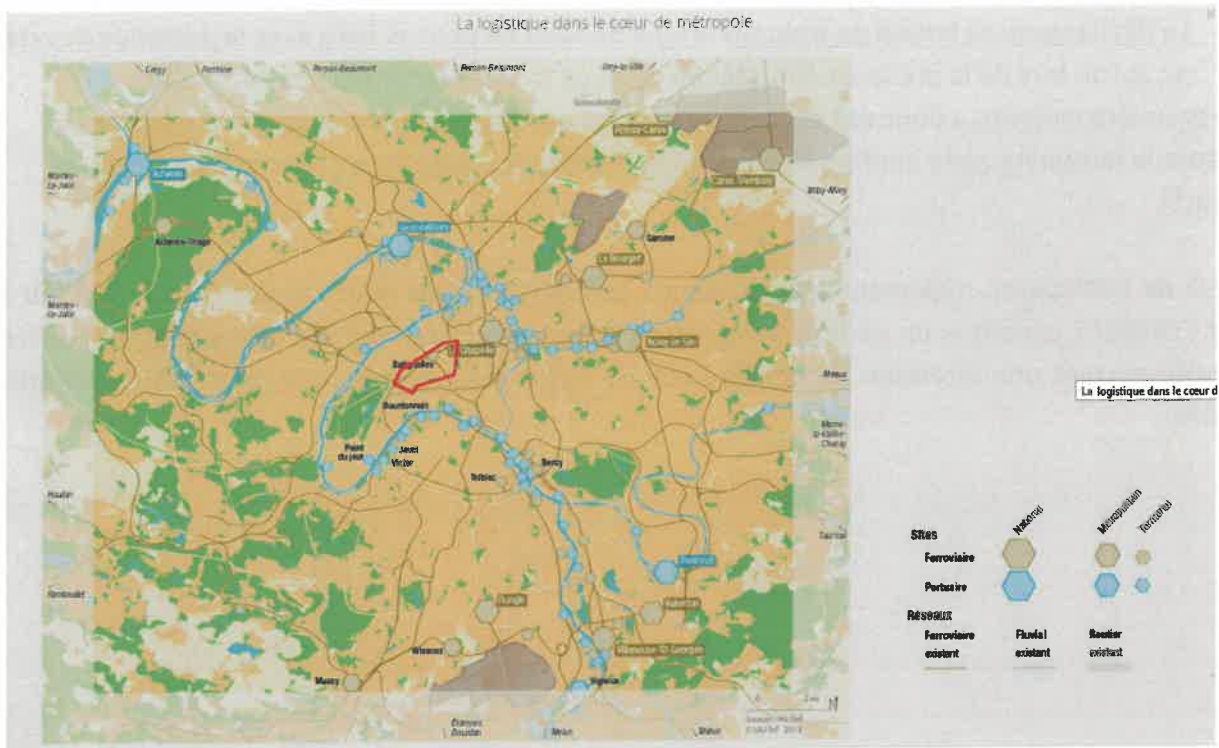
Afin de répondre aux observations relatives à la mise en œuvre et à l'exploitation réelle de la desserte ferroviaire, le maître d'ouvrage rappelle qu'il s'agit d'une obligation réglementaire fixée par les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) prévues pour le secteur de la ZAC de Clichy-Batignolles, intégrées au sein du PLU de Paris.

A ce propos, il convient de souligner que le projet d'Hôtel de Messagerie Urbaine développé par PROLOGIS, s'inscrit dans les objectifs du Schéma Directeur d'Ile de France actuellement en vigueur (SDRIF) qui précise les ambitions du fonctionnement multimodal du transport de marchandise et de la logistique. En effet, le projet préserve la capacité de fret développant le potentiel multimodal, notamment dans le domaine du ferroviaire.

Comme le SDRIF le souligne, l'armature historique du faisceau ferroviaire préservé et modernisé, disponible au cœur de métropole, peut jouer un rôle alternatif au mode routier dans l'approvisionnement de la ville et peut mettre en réseau les interfaces entre domaines routiers et ferroviaires.

Pour assurer le « dernier kilomètre », le projet apporte un nouveau maillon basé sur un centre de distribution, plateforme de messagerie localisée en zone urbaine dense au plus près des lieux de consommation.

Les documents graphiques du SDRIF font clairement apparaître la vocation logistique et ferroviaire du site, qu'il est prévu de raccorder au réseau ferroviaire :



S'inscrivant en compatibilité avec ces orientations, le projet CONNECT inclut un raccordement au fret ferroviaire. Aussi, la conception architecturale et technique de l'hôtel de messagerie urbaine intègre toutes les dispositions nécessaires (renforcement de la structure, pose des rails à l'intérieur du site, intégration d'un tapis anti-vibratile sous les rails, etc.) afin que sa desserte par les voies ferrées soit effective dès son achèvement.

En fonction du ou des futurs utilisateurs de l'hôtel de messagerie urbaine, la finalisation technique du raccordement, l'étude des manœuvres nécessaires sur le réseau pour permettre l'adaptation des trains au bâtiment et l'analyse des horaires potentiels de circulation des trains seront conduites en coordination avec les services de SNCF Réseau.

Pour des raisons de sécurité incendie et notamment la proximité d'institutions sensibles, le projet CONNECT ne prévoit pas l'intégration de caténaires électrifiées à l'intérieur du site. Des solutions alternatives seront étudiées en concertation avec les services de SNCF Réseau une fois le ou les utilisateurs identifiés (train hybride, treuil électrique de tirage des rames du train, etc.).

Par ailleurs, le choix de raccorder le bâtiment à une unique voie ferrée malgré la présence de deux voies à proximité, est le résultat d'une étude de faisabilité réalisée par ARTELIA RAIL (étude en annexe 11 de l'Etude d'Impact). Cette étude, annexée à la demande de permis de construire, étudie la faisabilité de deux scénarios de raccordement : le raccordement du site aux deux voies ferrées et le raccordement uniquement à la voie sud.

En effet, la première variante consistant à se raccorder sur les deux voies existantes engendre plusieurs contraintes techniques rendant le raccordement impossible, notamment :

- Le rayon de courbure ne permet pas de respecter les contraintes réglementaires de tracé ferroviaire (courbe trop serrée pour la circulation du train)
- Distances entre les voies ferrées et les ouvrages connexes (rampe poids lourds et mur de soutènement) trop faibles

- Le déchargement latéral du train sur la voie du fond ne peut se faire avec la présence des rails au sol ou lors de la présence simultanée de deux trains à l'intérieur du bâtiment.

Cette première variante a donc été écartée au profit d'un raccordement uniquement sur la voie Sud, dont la faisabilité a été confirmée par la même étude (cf. page 11 de l'annexe 11 de l'Etude d'Impact).

Au-delà de l'obligation réglementaire, le recours au transport des marchandises par le fret sur le projet CONNECT constitue un parti pris majeur du projet auquel le maître d'ouvrage et les services de la ville portent une attention particulière afin de veiller à sa mise en œuvre et son exploitation effective.

IV. CONCLUSION

A la lecture des observations recueillies dans le cadre de la PPVE, les principales préoccupations des contributeurs recouvrent les quatre thèmes suivants :

- Trafic,
- Programmation,
- Espaces verts,
- Desserte ferroviaire.

Il a pu être apporté des réponses à l'ensemble des questions formulées sur chaque thème, et tenu compte de certaines des remarques formulées par le public.

S'agissant en premier lieu du **trafic**, le Maître d'Ouvrage a tout d'abord rappelé l'ensemble des mesures prises pour minimiser l'impact du futur hôtel de messagerie urbaine sur le trafic routier. En ce sens notamment, la conception du projet CONNECT favorise le recours aux mobilités douces et permet la desserte ferroviaire du site, pour le transport des marchandises.

Ensuite et afin de répondre aux préoccupations des contributeurs, le Maître d'Ouvrage a indiqué prévoir, en phase d'exploitation, un plan de répartition des véhicules journaliers et un système de comptage entrée / sortie du site. De même, les utilisateurs seront sensibilisés à l'interdiction de circuler – pour certains véhicules – dans le quartier des Hauts de Malesherbes et dans la rue Rostropovitch.

A cet égard et pour tenir compte au mieux des préoccupations exprimées par le public dans cette PPVE, le maître d'ouvrage annexera aux baux des futurs locataires, un cahier des charges visant à la régulation du trafic aux heures de pointe. Ce cahier des charges précisera entre autres que les preneurs dans leur ensemble ne pourront pas dépasser aux heures de point, 45 % du trafic de véhicules utilitaires légers pris en compte dans l'étude de mobilité ayant servi à dimensionner l'hôtel de messagerie urbaine.

La mise en œuvre de ces mesures devrait aboutir à une incidence négligeable du projet sur le trafic routier, de même que sur la qualité de l'air et l'environnement sonore du quartier.

S'agissant en deuxième lieu de la **programmation**, le Maître d'Ouvrage a rappelé que la construction de l'hôtel de messagerie urbaine s'inscrit dans le cadre de (i) la programmation de la ZAC Clichy-Batignolles, (ii) des Orientations d'Aménagement et de Programmation du Plan Local d'Urbanisme de Paris, et (iii) des ambitions du futur Plan Local d'Urbanisme « Bioclimatique », en matière de développement d'une logistique urbaine de proximité, durable et efficace, et (iv) plus largement du Schéma Directeur d'Ile de France actuellement en vigueur (SDRIF).

Une attention particulière a en outre été portée à la préservation du cadre de vie des riverains, dont les habitations sont toutes situées à plus de 150 m du terrain d'assiette du projet. Il ressort en effet des études diligentées par le Maître d'Ouvrage que ces habitations sont situées en dehors des zones de circulation des poids lourds et des véhicules utilitaires légers et ne devraient pas subir de nuisances sonores résultant de l'exploitation de l'hôtel de messagerie urbaine.

En troisième lieu, il est d'ores et déjà tenu compte des observations du public en matière d'**espaces verts**. Ainsi, la conception du projet – qui consiste en la reconversion d'une friche urbaine – cherche à s'inscrire dans une démarche environnementale la plus vertueuse et ambitieuse possible, dans le but de réduire l'empreinte carbone en phases de construction et d'exploitation. Le Maître d'Ouvrage a rappelé que le projet va au-delà des exigences réglementaires, en dédiant 56 % du terrain à la végétalisation et à la biodiversité, contribuant ainsi à la réduction de l'effet d'îlot de chaleur urbain.

S'agissant en quatrième et dernier lieu de la **desserte ferroviaire**, le Maître d'Ouvrage a tout d'abord expressément confirmé que le futur hôtel de messagerie urbaine inclut un raccordement au fret ferroviaire : toutes les dispositions nécessaires sont intégrées à la conception du bâtiment pour garantir sa desserte par les voies ferrées dès son achèvement. Le Maître d'Ouvrage a ensuite répondu aux questions de certains contributeurs, concernant le nombre de voies et l'absence de caténaires électrifiés à l'intérieur du site. Enfin, le Maître d'Ouvrage réitère le caractère effectif, à terme, du recours au transport des marchandises par le fret.

26 JUIN 2024

Fait à Paris le

Pour la Mairie de Paris et par délégation,
Le Directeur de l'Urbanisme


Stéphane Lecler

IV ANNEXES

Annexe 1 : Pièces-jointes à la contribution n° 34

Annexe 2 : Pièce-jointe à la contribution n° 44

Annexe 3 : Cahier des charges trafic

Annexe 1 : pièces jointes à la
contribution n° 34

Henri d'AMBRIERES
6 rue Stéphane Grappelli
75017 PARIS
henri.dambrieres@gmail.com

Paris, le 6 avril 2024

Enquête Publique sur le Projet SIZE présenté par Prologis

1°) Etude de trafic

Dans les tableaux présentés sur le carrefour C4 (Maréchaux- Malesherbes) et C5 (Av de la Porte d'Asnières – Périphérique), il est écrit (pages 69 et 70) que la longueur maximale des files d'attente en heure de pointe en sortant de Paris est de 51 m sur le Boulevard Malesherbes puis de 82 m sur l'avenue de la Porte d'Asnières. Cela laissera songeurs les riverains qui constatent certains jours des bouchons depuis la Place Wagram pour le C4 (soit 300 mètres) ou la Pharmacie de la Porte d'Asnières pour le C5 (encore 300 mètres), et ce même en dehors des heures de pointe. Ces carrefours sont sans doute parfois déjà plus saturés que l'étude le dit.

Il est curieux de lire que les agents de la Ville qui gèrent les flux de piétons aux heures d'entrée et de sortie des écoles créent des dysfonctionnements qui gênent la circulation (Page 19 Etude de trafic).

Le dimensionnement des parkings interpelle : il y a presque autant de places de stationnement (30 pour Poids Lourds et 300 pour véhicules légers utilitaires ou non) que de mouvements (39 camions et 388 véhicules légers). Est-ce que cela ne cache pas une réserve de progression du trafic au-delà de ce qui est annoncé à ce jour ?

Il est par ailleurs envisagé des livraisons par train. Est-ce que ne signifierait pas des flux de véhicules légers supplémentaires si des livraisons par train s'ajoutaient à celles par camion ?

2°) Etude de bruit

Comme dans l'étude faite en 2017 pour Hexagona, les promoteurs de SIZE considèrent que les riverains à l'Ouest de leur site sont des voies ferrées, oubliant que des centaines de logements situés 5 mètres plus loin donnent sans protection sur ces mêmes voies ferrées. Il serait possible que le bruit du site SIZE soit réfléchi par le Palais de Justice et les bâtiments voisins vers ces logements et que le site contribue aussi à réfléchir le bruit des voies ferrées.

Il y a par ailleurs une contradiction entre la page 208 de l'étude de bruit ("*D'après les informations transmises, la période d'exploitation du projet SIZE concerne uniquement la période diurne, entre 8h et 20h30*") et l'étude de trafic qui fait état (page 58) de :

- 25 salariés trieurs arrivant sans doute avec leur propre véhicule vers 1 heure du matin.
- 28 camions sur 39 arrivant entre 1h et 8h puis 29 camions partant entre 20 h et 8h
- 66 VUL partant avant 8h

Il serait donc normal que l'impact de ce projet sur les logements de la rue Albert Roussel dans une des zones les plus exposées au bruit de Paris (cf Avis de la MRAE – page 11) soit étudiée, ce qui n'a pas été fait. Les conséquences du travail de nuit mériteraient en plus une attention particulière.

3°) Mesures de protection contre le trafic routier pour les riverains des Hauts de Malesherbes

Les usagers de SIZE arrivant par le Bvd Berthier depuis la Porte de Clichy (10% du trafic selon l'étude ETC) seront naturellement incités à prendre la rue Marguerite Long pour rejoindre le Bvd du Fort de Vaux, ne serait-ce que pour éviter les encombrements de la Porte d'Asnières. Pour protéger l'école qui est au début de la rue, il y a actuellement un panneau qui interdit la circulation des véhicules de plus de 3,5 t sauf aux véhicules de nettoyage. Les riverains constatent régulièrement que des camions-toupie de la centrale béton d'EQUIOM installée à côté du site de SIZE ou des camions poubelles allant au SYTCOM passent par cette rue.

Empêcher vraiment les poids lourds et les véhicules utilitaires légers se rendant sur SIZE, de même que les camions desservant EQUIOM et le SYTCOM, de passer devant l'école paraît nécessaire.

Une solution serait de réserver l'accès à la rue Marguerite Long depuis le boulevard Berthier aux riverains des 3 rues des Hauts de Malesherbes (Marguerite Long, Stéphane Grappelli et Albert Roussel), comme cela se fait par exemple rue Gustave Doré.

Et si cela ne suffisait pas, d'autres solutions plus radicales comme des chicanes pourraient devenir nécessaires.

4°) Mesures de protection contre le bruit pour les riverains des Hauts de Malesherbes

SNCF Réseau nous a récemment appris que pour la tranquillité des riverains, il n'y avait plus de trains livrant la nuit le site d'EQUIOM en granulats. Il serait normal de considérer une mesure similaire si une livraison de SIZE par train devait être mise en place.

En attendant, quelles mesures sont prévues pour limiter l'impact sonore du trafic routier nocturne sur les habitants de la rue Albert Roussel ?

En fonction des compléments à apporter à l'étude sur le bruit, ne faudrait-il pas prévoir la mise en place de revêtements absorbants pour protéger les riverains contre les nuisances sonores comme cela avait été suggéré en 2017 par la Mairie du 17^{ème} ?

Henri d'AMBRIERES

Paris, le 3 août 2017

Geoffroy BOULARD

Maire du 17^e arrondissement
Conseiller de Paris
Conseiller métropolitain

Monsieur François WELLHOFF
Commissaire Enquêteur
Base logistique urbaine ferroviaire
16-20 rue des Batignolles
75017 Paris

Réf : GB/EE – 17.28

Monsieur le Commissaire enquêteur,

La mairie du 17^e soutient le projet de base logistique urbaine ferroviaire, ainsi qu'en atteste l'avis favorable donné par Mme Brigitte KUSTER figurant au dossier. La mairie du 17^e a notamment apprécié que le porteur de ce projet prenne en compte les demandes qui avaient été exprimées lors de l'examen de la demande de permis de construire.

Néanmoins, après avoir pris connaissance du dossier d'enquête publique et échangé avec plusieurs habitants du 17^e arrondissement, compte tenu de l'évolution du contexte dans ce secteur, j'ai l'honneur de vous faire part des observations suivantes, qui viennent compléter cet avis initial.

1) Sur les nuisances sonores

Le phénomène de réflexion sonore sur les parois des nouveaux immeubles bordant les voies ferrées du faisceau Saint Lazare semble ne pas avoir été pris suffisamment en compte, et inquiète particulièrement les habitants du quartier des Hauts de Malesherbes et du nord de la rue de Saussure. Aussi, je formule le souhait que la **façade ouest** donnant sur les voies soit **modifiée afin de recevoir un revêtement absorbant les ondes sonores**.

Par ailleurs, il me semble nécessaire que les conditions d'exploitation de la base prévoient que les **véhicules** de distribution soient non seulement « propres », mais également « **silencieux** ».

Je souhaite enfin que des **mesures de bruit** soient réalisées ex ante au niveau des appartements les plus susceptibles de subir une dégradation de leur environnement, et que des mesures compensatoires soient prévues dans une telle hypothèse.

2) Sur la circulation

Avec les travaux simultanés du tramway, du métro et de la cité judiciaire, l'ensemble de l'arc nord ouest parisien subit actuellement une congestion d'une ampleur et d'une durée certainement jamais égalées. J'ai pu mesurer les conséquences funestes de cette situation à travers le nombre de doléances reçues sur les conséquences de ces embouteillages permanents, tant pour les riverains que les usagers de la route, mais aussi, ce qui est plus inquiétant, sur les difficultés d'approche des services de secours. Tel fut le cas par exemple de l'établissement de réinsertion par le travail

« Turbulences », qui a longuement attendu les pompiers alors qu'un incendie faisait rage et détruisait ses locaux.

Si les travaux en question devraient être achevés à l'horizon de livraison de la base ferroviaire, le tramway qui sera alors en service limitera la capacité des carrefours. Aussi, il semble que l'impact du trafic induit par les nouveaux équipements – dont la base fret - et les nouveaux habitants de la ZAC Clichy Batignolles, combinés à l'effet du tramway, ne soit pas connu avec suffisamment de certitude pour éliminer les risques d'une congestion chronique qui serait handicapante pour le fonctionnement même de ces équipements.

En tout état de cause, **je souhaite que la réalisation de la base logistique ferroviaire soit conditionnée à la création de la bretelle manquante d'accès au boulevard périphérique**, porte de Clichy, dont la réalisation ne pose aucune difficulté technique et dont le coût serait de seulement 6 M€, selon l'étude réalisée par la ville de Clichy.

3) Sur les besoins en énergie frigorifique

La nécessité de produire du froid pour la préservation des denrées alimentaires livrées à la base logistique impose la présence de groupes de production décentralisés, avec les inconvénients correspondants.

La puissance frigorifique requise justifie un raccordement de la base à un futur réseau de distribution d'énergie frigorifique, lorsqu'il sera étendu au 17^e arrondissement. Aussi, je souhaite **que les mesures conservatoires soient prises pour permettre le raccordement de la base à un futur réseau de froid urbain.**

Restant à votre disposition pour toute précision, je vous prie de croire, Monsieur le Commissaire enquêteur, à l'expression de ma considération distinguée.

Cordialement



Geoffroy BOULARD

ENQUÊTE PUBLIQUE
PREALABLE A LA DELIVRANCE D'UN PERMIS DE CONSTRUIRE
POUR LA CONSTRUCTION D'UN IMMEUBLE DE
BASE LOGISTIQUE URBAINE FERROVIAIRE
DANS LA ZAC CLICHY-BATIGNOLLES
DU 17^{ème} ARRONDISSEMENT DE PARIS

**CONCLUSIONS ET AVIS
DU COMMISSAIRE ENQUETEUR**

ENQUÊTE PUBLIQUE
DU 20 JUIN AU 4 AOUT 2017

Commissaire enquêteur : François WELLHOFF
Suppléante : Monique TURLIN

4 septembre 2017

Le commissaire enquêteur a travaillé en vertu de sa désignation par le Tribunal administratif de Paris en date du 18 mars 2016 et de l'arrêté de la Maire de Paris, en date du 18 mai 2017 portant ouverture de l'enquête préalable à la délivrance du permis de construire portant sur le projet de construction d'une Base Logistique Urbaine Ferroviaire (BLUF) à Paris 17^{ème} et fixant l'organisation de ladite enquête.

L'enquête s'est déroulée du 20 juin au 4 août 2017, soit 46 jours consécutifs. L'enquête s'est tenue en mairie du 17^{ème} arrondissement de Paris (six permanences ont été organisées) et par voie électronique sur le dossier et le registre dématérialisé ouverts à cet effet à l'adresse internet de l'enquête : <http://enquetepublique-bluf-paris.fr/>

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

Après avoir visité le site et ses environs,

Après avoir pris en compte l'objet de l'enquête publique, la demande de permis de construire portant sur le projet de construction d'une Base Logistique Urbaine Ferroviaire (BLUF) dans la zone d'aménagement concerté (ZAC) de Clichy-Batignolles à Paris 17^{ème},

Après avoir assisté à une réunion de concertation portant notamment sur la BLUF, organisée par l'aménageur de la ZAC,

Après avoir organisé, préalablement à l'enquête, quatre réunions d'échange avec les différents partenaires du projet (Ville de Paris, autorité de délivrance du permis de construire--Société HEXAGONA, maître d'ouvrage du projet et pétitionnaire du permis de construire--SNCF-- Société STEF, futur exploitant de la base logistique),

Après avoir constaté que le dossier d'enquête et le registre étaient bien complets et qu'ils ont été mis à la disposition du public, tant par voie matérielle que par voie électronique conformément à l'article R123-9 du Code de l'Environnement,

Après avoir constaté que la publicité de l'enquête était correctement réalisée par deux séries d'annonces légales dans trois journaux et par l'affichage public,

Après avoir constaté que le site internet de la Ville de Paris autorisait la libre consultation du dossier d'enquête et l'accès au registre dématérialisé permettant de déposer observations et propositions ainsi que l'accès à l'adresse électronique à laquelle le public peut transmettre ses observations et propositions,

Après s'être assuré que l'ensemble de la procédure réglementaire était respectée,

Au terme de cette enquête,

Vu la constitution du dossier soumis à l'enquête comportant une notice de procédure de l'enquête publique incluant le rapport sur les incidences environnementales et son résumé non technique, l'étude d'impact avec son résumé non technique, l'avis de l'autorité environnementale compétente (le Préfet de la région d'Ile-de-France), une étude acoustique, une étude de sécurité (confidentielle) ainsi que les autres pièces, plans et avis prévus à l'article R123-8 du Code de l'Environnement,

Vu l'objet de l'enquête publique et les objectifs du projet, la construction dans Paris d'une base logistique permettant l'arrivée massive par train de produits alimentaires frais ou froids et leur acheminement final par petits camions propres,

Vu l'avis favorable de la mairie du 17^{ème} arrondissement,

Vu les avis émis par les personnes publiques associées, services de la Mairie de Paris, service de l'eau et de l'assainissement, service technique de la propreté de Paris, direction des espaces verts et de l'environnement, direction de la voirie et des déplacements, de l'inspection générale des carrières et de la direction de l'urbanisme, ainsi que les avis de la sous-commission pour la sécurité publique, de la sous-direction de la sécurité du public et du bureau de l'environnement et des installations classées de la Préfecture de Police, du service régional de l'archéologie et de l'Architecte des Bâtiments de France, tous favorables lorsqu'ils rappellent simplement les règlements et les obligations normales du pétitionnaire,

Vu les registres d'enquête matériel et dématérialisé et les vingt-neuf contributions du public,

Vu le mémoire adressé par le maître d'ouvrage au commissaire enquêteur le 31 août 2017 en réponse au procès-verbal de synthèse des observations remis le 10 août précédent,

Vu les précisions adressées par la Ville de Paris au commissaire enquêteur le 23 août 2017 en réponse au procès-verbal de synthèse,

Considérant

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

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

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

Que les organismes compétents et les administrations concernées ont été consultés et que leurs indications ont été prises en compte par le pétitionnaire,

Qu'il n'a pas été relevé de non-conformité envers tous les règlements, les codes de l'environnement et de l'urbanisme, le Plan Local d'Urbanisme et les schémas d'organisation et de contrôle environnementaux applicables,

Que la participation du public a été fructueuse et que HEXAGONA et la Ville de Paris ont examiné point par point les observations faites et ont apporté des réponses utiles à une meilleure compréhension ou à l'amélioration du projet,

Que les divers échanges ayant eu lieu avec le public n'ont pas fait apparaître de raison majeure s'opposant à la demande de permis de construire,

Que la gêne éventuelle ressentie par les riverains, voire même dans quelques cas le préjudice subi dans leur environnement sonore ou visuel, est à mettre en balance avec l'intérêt général du projet,

mais

Qu'en raison du délai imposé, n'ont pu être apportées les réponses aux observations portant sur les risques de congestion des voiries avoisinantes, en prenant en compte les déplacements générés par le projet, cumulés avec ceux des autres projets ou réalisations situés dans le Nord de la ZAC Clichy-Batignolles ; que le maître d'ouvrage répond qu'il lui serait possible de compléter l'étude d'impact par la réalisation d'une étude de circulation sur les voiries desservant le projet ; que cette étude devra être réalisée en liaison avec la Ville de Paris et l'aménageur de la ZAC,

Que le mode de financement du projet ne permet pas a priori de garantir l'effectivité de son exploitation ferroviaire, porteuse de l'intérêt collectif du projet ; que sauf à envisager que la plateforme puisse rester un équipement en attente d'utilisation voire un aménagement réversible, il serait utile de prévoir un engagement du futur exploitant garantissant une utilisation réelle de la base logistique ferroviaire,

Que la base arrière de chargement du train prévue à Valenton réduit l'intérêt environnemental du projet, quant à la réduction de la circulation des poids-lourds en zone agglomérée ; que cette localisation se révèle peu rationnelle quant au transfert des marchandises sur le train pour une si courte distance tant que le boulevard périphérique reste franchissable aux poids-lourds,

Compte tenu des conclusions formulées dans le rapport ci-joint après analyse pour chaque thème,

le commissaire enquêteur donne un avis favorable à la demande de permis de construire portant sur le projet de construction d'une Base Logistique Urbaine Ferroviaire (BLUF), assorti de deux réserves et de deux recommandations :

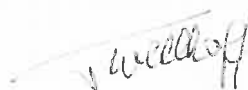
Reserve 1 : le commissaire enquêteur demande, conformément à la possibilité envisagée par le Maître d'ouvrage, de compléter l'étude d'impact par la réalisation d'une étude de circulation sur les voiries desservant la BLUF, pour prendre en compte les déplacements générés par le projet, cumulés avec ceux des autres projets ou réalisations situés à proximité.

Reserve 2 : le commissaire enquêteur demande l'engagement de la Ville de Paris de contrôler, le moment venu, la déclaration d'attestation d'achèvement et de conformité des travaux (DAACT) pour vérifier les installations de la BLUF en tant que destination d'une exploitation logistique ferroviaire.

Recommandation 1 : le commissaire enquêteur recommande la signature, bien que tardive mais avant délivrance du permis de construire, d'une convention, portant sur le prix de vente du terrain, entre le maître d'ouvrage et la Ville de Paris prévoyant une clause de « retour à meilleure fortune » en faveur de la Collectivité. Cette clause, destinée à engager par contrecoup le futur exploitant, jouerait en cas d'exploitation ferroviaire nettement inférieure aux prévisions exposées dans le dossier soumis à enquête.

Recommandation 2 : le commissaire enquêteur recommande aux pouvoirs publics d'inciter le futur exploitant de la base ferroviaire à poursuivre les études d'une base arrière de chargement du train située hors agglomération parisienne.

Paris, le 4 septembre 2017



François WELLHOFF



Le Maire

Vice-Président de la Métropole du Grand Paris

*Annexe 2 : pièce jointe à la
contribution n° 44*

Contribution PPVE

**Projet de base logistique urbaine et ferroviaire,
47 boulevard de Douaumont à Paris 17^e**

Contribution de la Mairie du 17^e arrondissement



Le Maire

Vice-Président de la Métropole du Grand Paris

PROLOGIS est devenu propriétaire en 2021 des parcelles n°53, 47, 36, 52, 45 et 49 du boulevard de Douaumont, friches urbaines autrefois utilisées pour de la logistique et du stockage liés à l'ancienne activité ferroviaire de la Gare des Batignolles.

Sur ce terrain encore inexploité, PROLOGIS a pour ambition de développer un projet d'hôtel de messagerie urbaine de 5 étages pour une surface totale d'environ 47 153 m², poursuivant ainsi la requalification et l'aménagement du quartier.

Le projet est contraint par le contexte urbain de la parcelle, enclavée entre le siège de la Direction Régionale de la Police Judiciaire de la Préfecture de Police de Paris (DRPJPP), du Tribunal Judiciaire (TJ), des voies de chemin de fer SNCF et du site du SYCTOM, et par les exigences des différentes parties prenantes : la DRPJPP, le TJ et les attentes de la Ville de Paris et de la Mairie du 17^e arrondissement.

Les différents objectifs du projet porté par Prologis ont ainsi été définis en concertation avec les partenaires lors de plusieurs réunions de travail, qui se sont tenues à la Mairie du 17^e arrondissement et à l'Hôtel de Ville de Paris, en présence du Maire du 17^e et du Premier adjoint à la Maire de Paris chargé de l'urbanisme.

- **Les objectifs environnementaux**

Dans une agglomération déjà très dense, le transport de marchandise peut être source de nombreuses nuisances et d'effets négatifs, notamment sur le plan sanitaire. Il était donc impératif que le projet de Prologis prenne en compte les enjeux environnementaux et de santé publique, en réduisant prioritairement les émissions de polluants, de gaz à effet de serre et de bruit.

Pour cela, il a pour objectif louable de désengorger Paris des véhicules poids lourd (PL), très polluants et responsables de 25% des émissions de gaz à effet de serre sur le réseau routier francilien, au profit de véhicules plus compacts et électriques, suivant le souhait formulé par la Mairie du 17^e lors des échanges.

Le projet prévoit ainsi de remplacer les véhicules industriels et utilitaires à moteur thermique (essence et diesel) par une flotte de véhicules propres (électriques ou vélos cargos).

En outre, la mise en place d'une voie ferrée jusqu'au rez-de-chaussée, raccordée au Réseau Ferré National, permettra de réduire considérablement le nombre de kilomètres effectués par camions sur la voirie.



Le Maire

Vice-Président de la Métropole du Grand Paris

8800 m² d'aménagements végétalisés permettront enfin de concourir à la lutte contre le phénomène d'îlots de chaleur urbains (ICU), ainsi qu'à la préservation de la biodiversité, tout en contribuant à l'amélioration du cadre de vie des habitants de cette partie du 17^e arrondissement.

- **Les objectifs de non étalement urbain**

Ce projet se veut également vertueux en matière de lutte contre la sur-densification urbaine, en rationalisant au maximum les activités de stockage et distribution de colis. En privilégiant une disposition verticale, le projet évite le schéma habituel des entrepôts qui s'étendent en zone périurbaine, et concentre sur une parcelle relativement réduite l'équivalent de 5 unités logistiques.

Cette concentration d'activité ne devrait pas cependant occasionner un excès de nuisances, notamment pour les riverains, le projet se voulant exemplaire et novateur dans la mise en place du dernier kilomètre entièrement décarboné avec une livraison par véhicules électriques ou par vélos cargos.

Ce projet s'inscrit dans la stratégie de logistique urbaine 2022-2026 de la Ville de Paris et répond aux enjeux du Pacte pour une logistique métropolitaine initié par la Métropole du Grand Paris en 2018 et de la Charte en faveur d'une logistique urbaine durable de la Ville de Paris.

La future base logistique devrait accueillir un ou plusieurs acteurs majeurs de la distribution urbaine de colis, opérant avec des véhicules à faibles émissions (Crit'Air 1 ou vert). La Mairie du 17^e souhaiterait qu'une ou des entreprises nationales soient privilégiées pour son exploitation.

- **Les objectifs sociaux et économiques**

Ce nouvel équipement de distribution de colis moderne à faible impact environnemental proposera plusieurs centaines d'emplois, ouverts à toute qualification, sur le territoire parisien et contribuera à améliorer l'attractivité économique de la Ville de Paris et des communes limitrophes.



Le Maire

Vice-Président de la Métropole du Grand Paris

Pour toutes ces raisons, le site choisi apparaît le plus propice au regard :

- D'un bassin d'emploi opportun ;
- D'un voisinage relativement limité dans les abords immédiats du site ;
- D'une localisation intramuros et en périphérie proche des infrastructures routières et ferroviaires et éloignée des habitations.

C'est pourquoi, en tant que Maire du 17^e, je suis favorable à la réalisation de cette base logistique urbaine et ferroviaire.

Ardelement,

Geoffroy Boulard



Le Maire

Vice-Président de la Métropole du Grand Paris

DETAIL DE LA CONTRIBUTION

1. Enjeux environnementaux et intégration du projet dans son contexte (étude réalisée par GRF)

L'intégration architecturale et technique du projet et l'atteinte des objectifs environnementaux du Maître d'Ouvrage, constituent des enjeux principaux pour l'équipe de développement de l'opération.

- Objectifs environnementaux du projet

Prologis a retenu une série d'objectifs déclinés par des solutions concrètes :

- L'utilisation de l'eau pluviale et du réseau d'eau non potable pour l'arrosage, le nettoyage des engins et les sanitaires ;
- La réversibilité du bâtiment en intégrant des mesures conservatoires pour transformer le fret routier par du fret ferroviaire ;
- L'augmentation de l'apport en énergies renouvelables en maximisant la surface des cellules photovoltaïques ;
- La fabrication locale du béton sera privilégiée ;
- L'interdiction de la production d'énergie avec combustion et gaz ;
- L'utilisation du réseau de chaleur de la ZAC Batignolles/Clichy ;
- Une réduction de 30% des émissions carbonees sur les matériaux de construction utilisés ;
- Une exploitation des espaces paysagers.

Concernant le transport de marchandises par le fret, le type d'engin moteur envisagé pour desservir la zone pourrait être du matériel roulant bi-mode, électrique sur batterie et hydrogène.

- Certifications et réglementations environnementales

L'opération sur l'intégralité du bâtiment (bureaux et espace de logistique) vise également la certification BREEAM International New Construction V6, niveau Excellent.

La certification WELL, créée en octobre 2014 par l'International Well Institute (IWBI) et le Green Building Certification Institute (GBCI), permet de valoriser le traitement des paramètres du bâtiment influençant sur le triptyque santé/confort/productivité: le bien-être et la santé des utilisateurs des bâtiments sont la préoccupation primordiale de ce référentiel.



Le Maire

Vice-Président de la Métropole du Grand Paris

La RE2020, concernant les bureaux, est la nouvelle réglementation environnementale des bâtiments neufs. Elle est entrée progressivement en vigueur à partir du 1er janvier 2022, en commençant par les bâtiments résidentiels et depuis le 1^{er} juillet pour les bâtiments de bureaux et d'enseignement.

Le label BiodiverCity® vise à promouvoir et valoriser les démarches de conception accordant une place importante à la biodiversité urbaine. Porté par le Conseil International Biodiversité & Immobilier (le CIBI), il note et affiche la performance écologique des projets immobiliers. Pour cela, BiodiverCity® s'appuie sur une approche multicritère, selon 4 axes, qui se déclinent en 26 préoccupations et 68 objectifs à viser par des actions précises.

- Connexion avec les réservoirs urbains de biodiversité

La connexion avec les réservoirs urbains de biodiversité alentours sera favorisée avec notamment la création d'une toiture végétalisée et d'espaces végétalisés (jardin de pluie, arbres...). Le site pourra ainsi contribuer au maintien de la trame verte locale en jouant le rôle de corridor « en pas japonais ». L'accueil de la faune sera favorisé avec la diversité des espaces végétalisés prévus pour le projet.

- Compatibilité avec les documents de planification

Le projet s'intègre et est compatible avec les orientations et les dispositions :

- du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) du bassin Seine-Normandie 2022-2027,
- du Plan Climat, Air, Energie Métropolitain (PCAEM),
- du Plan de Protection de l'Atmosphère IDF (PPA),
- du Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF),
- du Schéma Régional de Cohérence Ecologique Ile-de-France (SRCE),
- du Plan de Déplacement Urbain d'Ile-de-France (PDUIF),
- du Plan Climat Air Energie Territorial de Paris (PCAET),
- du Plan Local d'Urbanisme de la Ville de Paris (PLU),
- et de l'Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) prévue pour le secteur de la ZAC Clichy-Batignolles.



Le Maire

Vice-Président de la Métropole du Grand Paris

2. Etude d'impact mobilité (étude réalisée par ETC - consultant en mobilité)

Les conclusions et recommandations de l'étude d'impact mobilités montrent que le projet développé par Prologis pourrait avoir des répercussions sur la fluidité de certains carrefours aux heures de pointe du matin. Quant au soir, le trafic étant plus faible, le réseau n'est pas impacté par le projet.

Cependant le projet est construit pour être adaptable : la distribution des flux peut à tout moment être revue afin d'éviter de saturer le réseau davantage, notamment aux heures de pointe, en adaptant par exemple les horaires de livraison ou en privilégiant de plus petits porteurs.

3. Etude d'impact bruit (étude réalisée par LASA)

La conclusion de l'étude d'impact bruit réalisée par la société LASA en novembre 2022 montre que les nuisances sonores pouvant être provoquées par ce projet sont modérées compte-tenu du niveau sonore ambiant dû au périphérique et à la voie ferrée.

Si les routes départementales, les sites d'activités, les voies ferrées et la circulation de poids lourds sont des sources potentielles de vibrations, les relevés montrent que ces dernières ne seront pas ressenties sur le site et aux abords.

Prologis propose des mesures d'évitement et de réduction du bruit notables permettant au projet de s'inscrire efficacement dans son contexte. Des atténuations sonores significatives (allant jusqu'à -12 dB(A)) sont observées au sud du projet entre SIZE et DRPJ/TGI), liées notamment à l'effet d'écran apporté par le bâtiment du projet vis-à-vis du bruit des voies ferrées et du boulevard périphérique.

La Mairie du 17^e arrondissement a également demandé que des capteurs BruitParif supplémentaires soient installés aux Portes d'Asnières et de Clichy, ainsi qu'aux Hauts-de-Malesherbes.

4. Avis délibéré par la MRAe (Mission Régionale d'Autorité Environnementale)

La MRAe considère que l'étude d'impact est globalement proportionnée aux enjeux, bien structurée, documentée et illustrée. L'Autorité environnementale porte une attention particulière à la réalisation effective de l'un des objectifs du projet, mis en avant parmi les critères de choix de son site d'implantation : la possibilité de desserte ferroviaire favorisant la multi modalité de l'activité logistique, dont les conditions de mise en œuvre nécessitent d'être précisées et garanties.



Le Maire

Vice-Président de la Métropole du Grand Paris

5. Sécurité déployée

La plateforme a été élaborée en étroite collaboration avec les exigences en matière de sécurité de la Direction Régionale de la Police Judiciaire et du Tribunal de Justice. Cette collaboration a permis d'atteindre le plus haut niveau d'accréditation en termes de sécurité.

6. CONCLUSION

Au vu de ces différents éléments et compte tenu de l'ensemble des avis favorables reçus par Prologis, Geoffroy Boulard, Maire du 17^e arrondissement soutient et émet un avis favorable pour le développement de ce projet.

Annexe 3 : cahier des charges trafic

Cahier des charges relatif à la circulation

Préambule :

L'accessibilité et le maintien d'une circulation fluide sont des enjeux fondamentaux pour l'ensemble des usagers de la voirie à Paris, en particulier dans le 17^e arrondissement.

Aussi, la construction d'un hôtel de messagerie urbaine a été subordonnée à diverses obligations concernant le trafic routier et la circulation sur le boulevard du Douaumont.

En conséquence, et pleinement conscients de l'importance de ces enjeux, les utilisateurs de l'hôtel de messagerie urbaine s'engagent à respecter les règles suivantes.

*

Article 1^{er} :

Les preneurs ne peuvent pas, dans leur ensemble, dépasser le nombre de véhicules légers pris en compte dans l'étude de mobilité ayant servi à dimensionner l'hôtel de messagerie urbaine, jointe au présent cahier des charges.

Article 2 :

Les preneurs, dans leur ensemble, ne peuvent pas dépasser, aux heures de pointe, 45% du trafic de véhicules utilitaires légers pris en compte dans ladite étude, soit 45 véhicules utilitaires légers en HPM et 15 véhicules utilitaires légers en HPS.

Article 3 :

Un système de comptage sera mis en place afin de suivre le respect de ces règles par les preneurs.

Article 4 :

En vue de respecter les objectifs et plafonds définis aux articles précédents, les preneurs s'engagent également à mettre en œuvre toutes les mesures utiles afin :

- D'inciter de manière effective leurs salariés et leurs cocontractants à utiliser les transports en commun ou les modes doux, en particulier aux heures de pointe ;
- D'aménager les horaires de travail et de service de manière à les décaler par rapport aux pics de trafic.

Fait à Paris, le XX

Signature du preneur