



2018 DU 153 Opération d'aménagement Gare de Lyon Daumesnil (12e) - Avis du Conseil de Paris sur l'Étude d'Impact Environnemental dans le cadre de la consultation préalable des collectivités (art.L1222 - 1,V du Code de l'Environnement).

PROJET DE DELIBERATION

EXPOSE DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs, mes chers collègues,

Le projet - son contexte et ses caractéristiques

Le projet Gare de Lyon Daumesnil à Paris 12^e s'étend sur un terrain de 6,1 ha situé entre l'arrière de la gare de Lyon, rue de Rambouillet et le boulevard de Bercy. Ce terrain d'une forme triangulaire appartient au groupe ferroviaire, et sera aménagé par la Société Nationale d'Espaces Ferroviaires (SNEF).

Le projet urbain développera un quartier mixte, conformément aux Orientations d'Aménagement et de Programmation du secteur inscrites au PLU. La constructibilité finale sera de l'ordre de 90 000m² SDP (hors reconstitutions ferroviaires et reconversion des halles préservées) répartie en 44 600m²SDP de logements (dont 60% de logements sociaux), 38 200m² SDP de bureaux et 3000m² SDP de commerces et services. Des équipements publics constitués d'un groupe scolaire de 8 classes et d'une crèche de 68 places sont prévus. Un espace vert central de 9000m² environ permettra également de faire le lien avec le boulevard de Bercy.

Un protocole foncier entre la SNEF, la SNCF et la Ville de Paris a été signé le 05 avril 2018 conformément à la délibération 2017 DU 26-1 afin de définir les modalités de cession des différentes emprises nécessaires notamment à la réalisation des équipements publics réalisés sous la maîtrise d'ouvrage de la Ville (groupe scolaire, crèche et 4500m² de jardin).

Ce projet se caractérise par une contrainte technique forte, liée à la présence sur site de l'avitaillement des trains de la gare de Lyon, et qui sera reconstitué in situ. Ce centre d'avitaillement présent au nord du site, côté rue de Rambouillet, doit continuer à fonctionner tant que le nouveau centre n'est pas réalisé. Cela entraîne un aménagement en deux phases.

Mais cette contrainte technique entraîne également et de facto des contraintes juridiques. Tout d'abord en termes d'autorisation d'urbanisme puisque la SNEF prévoit le dépôt de deux permis d'aménager a priori. Un premier Permis d'Aménager a été déposé le 09 mai 2018 sur la phase 1 d'une surface de 2,7ha environ. Cette phase 1 porte sur 34 000 m²SDP (hors reconstitutions ferroviaires). La livraison de cette phase est prévue à partir de 2024 et la seconde phase à l'horizon 2027.

Ensuite, en termes de réalisation des équipements publics. Les équipements publics dont la création est justifiée par les besoins générés par l'opération dans sa globalité, sont aujourd'hui implantés dans le périmètre de la phase 1. Leur construction répondra donc aux besoins totaux de l'opération alors que seule la première phase sera engagée. Aussi, afin de garantir la prise en charge totale du coût des équipements publics dont les besoins sont générés par l'opération, la Ville de Paris a défini un périmètre global de Projet Urbain Partenarial (PUP) par délibération 2017 DU 26-2.

En exécution de la délibération 2017 DU 26-3 une convention de PUP-Phase 1 a pu être signée entre la SNEF et la Ville définissant les modalités financières de prise en charge, par la SNEF, du coût des équipements dont les besoins correspondent à ceux générés par la phase 1.

Pourquoi une étude d'impact environnemental – Pourquoi un avis de la collectivité

Selon le tableau annexé à l'article R122-2 du Code de l'Environnement, « *les opérations d'aménagement dont le terrain d'assiette est supérieur ou égal à 10 ha, ou dont la surface de plancher au titre de l'article R.111-22 du code de l'urbanisme ou l'emprise au sol au sens de l'article R 420-1 du code de l'urbanisme est supérieure ou égale à 40 000 m².* » sont soumis à étude d'impact environnemental.

L'étude d'impact environnemental a été réalisée à l'occasion du permis d'aménager de la phase 1 du projet Gare de Lyon Daumesnil, mais elle intègre également l'évaluation des impacts du projet pris dans son ensemble.

L'article L.122-1 V du code de l'environnement dispose que « *lorsqu'un projet est soumis à évaluation environnementale, le dossier présentant le projet comprenant l'étude d'impact et la demande d'autorisation déposée est transmis pour avis à l'autorité environnementale ainsi qu'aux collectivités territoriales et à leurs groupements intéressés par le projet* ».

En outre, l'article R.122-7 du même code précise que « *l'autorité compétente pour prendre la décision d'autorisation du projet transmet pour avis le dossier comprenant l'étude d'impact et le dossier de demande d'autorisation aux autorités mentionnées au V de l'article L. 122-1 [et que] outre la ou les communes d'implantation du projet, l'autorité compétente peut également consulter les collectivités territoriales et leurs groupements intéressés au regard des incidences environnementales notables du projet sur leur territoire* ».

Par conséquent, en tant que commune d'implantation du projet d'aménagement du secteur Gare de Lyon Daumesnil, l'avis du Conseil de Paris est requis. Il convient de préciser que cet avis porte sur l'intégralité du projet d'aménagement tel qu'il figure dans l'étude d'impact et pas uniquement sur le périmètre de la 1ère phase du secteur aménagé, objet d'un premier Permis d'Aménager. En effet, l'avis du Conseil de Paris est sollicité sur les aspects environnementaux du projet, ce qui nécessite d'appréhender le projet dans sa globalité, spatiale et temporelle, sans se limiter au phasage opérationnel.

L'Étude d'Impact – L'avis de la collectivité

L'étude d'impact environnemental remise par la SNEF répond aux obligations réglementaires en respectant le contenu défini par l'article R122-5 du Code de l'Environnement.

Les risques inhérents au site et à l'activité passée et présente

Comme tout site ayant connu dans son passé une forte activité industrielle et étant situé à proximité d'une gare importante dont l'activité va croissante, les risques principaux concernent la nature et la pollution potentielle du sous-sol mais aussi le bruit et les vibrations générées par l'activité ferroviaire.

De nombreuses études, menées entre 2013 et 2017, ont permis de caractériser la pollution présente dans les sols : teneurs en métaux lourds ponctuellement élevés mais caractéristiques des remblais d'origine anthropique et a priori peu mobilisables ; identification de traces d'hydrocarbures au droit de quelques sondages. Une Évaluation Quantitative des Risques Sanitaires a également été menée afin de mesurer la compatibilité des usages futurs (école, crèche, logements, bureaux) et des terrains présents.

Pour ce qui concerne les nuisances sonores, les niveaux sur le site d'étude sont très variables et les zones en bordure immédiate des voies sont logiquement les plus exposées. L'ensemble des résultats des mesures montre des niveaux vibratoires relativement élevés sur l'ensemble de la zone.

À noter que la présence du ballast ferroviaire renforce le phénomène d'Îlot de Chaleur Urbain (ICU) et qu'une différence de température de plusieurs degrés avec le tissu urbain environnant est constatée.

Au sens du milieu naturel, le site n'est inclus dans aucun périmètre de zonage environnemental ou de protection réglementaire, pour autant, il se situe dans la continuité d'un corridor de sous-trame herbacée correspondant au faisceau ferré pénétrant dans la ville.

Le projet d'aménagement et ses conséquences

Le dessin de la forme urbaine repose sur un dessin bioclimatique cherchant à la fois à optimiser l'orientation du soleil, l'exposition au vent et à filtrer les nuisances sonores liées à la gare. En cherchant à relier le site aux quartiers existants et en supprimant la fracture urbaine matérialisée par le mur de soutènement de la rue de Rambouillet, le projet d'aménagement permet de garantir une continuité piétonne et paysagère du nord au sud du site, de la place Henri Frenay au boulevard de Bercy.

La forme urbaine et ses conséquences

Au regard des nuisances sonores et vibratoires, le projet d'aménagement ne dégradera pas, ou de manière peu perceptible, la situation existante en comparaison des niveaux aujourd'hui générés par le trafic ferroviaire. Au contraire, la construction de bâtiments en bordure de voie ainsi que la réalisation d'un mur anti-bruit au droit des équipements publics (école et crèche) et des espaces publics (au niveau du jardin sud) devraient contribuer à un abaissement significatif des nuisances constatées.

Pour autant, il convient que les futures constructions intègrent dans leur conception ces nuisances voire anticipent sur une éventuelle hausse du trafic ferroviaire. On rappellera ici les prescriptions du protocole foncier signé le 05 avril 2018 entre la SNEF, la SNCF et la Ville de Paris à savoir : « (...) *La ville et la SNEF travailleront de concert pour définir notamment des dispositifs architecturaux et technique permettant d'assurer le confort acoustique et vibratoire des logements prévus le long des voies ferrées en anticipation des nuisances sonores qui seront associées à la mise en service des quais/voies 25/27. Une réflexion sur la réversibilité des programmes situés le long des voies ferrées sera également menée, réversibilité à moyen ou long terme et qui ne saurait remettre en cause le programme global de l'opération.* »

L'impact sur la biodiversité et le microclimat

La réalisation d'un jardin linéaire de près d'un hectare (en trois zones) participe du maintien des corridors écologiques. Cela suppose cependant que le paysage soit pensé en continu avec des éléments repères d'un point à un autre, et non comme une succession de trois jardinets. En ce sens, un travail s'est initié en phase d'études niveau PRO, sur la palette végétale pour concilier paysage et écologie (diversifier les arbustes et strates herbacées pour plus de fleurs, de feuillages différents et de changements au cours des saisons, etc.). De même la densité arborée devra s'adapter pour alterner zones de lumière et zones d'ombre et de fraîcheur. La diversification des milieux susceptibles de fournir des habitats pour la faune et la flore et des précautions à prendre au moment des travaux permettront de compenser le risque de destruction des habitats de nidification de trois espèces protégées qui se reproduisent sur le site (Moineau domestique, Accenteur mouchet, Rougequeue noir) et du lézard des murailles.

La suppression du ballast ferroviaire, la réalisation d'un jardin central de près d'un hectare, d'espaces publics fortement plantés, le choix de matériaux (clairs, drainants et végétalisés) pour l'aménagement des espaces publics et la mise en place d'un système de gestion des eaux pluviales à ciel ouvert et d'infiltration vont dans le sens de la réduction du phénomène d'ICU, le site reste néanmoins inclus dans une zone urbaine très dense et en lisière du faisceau ferré Paris Sud Est.

Dans l'objectif de réaliser un quartier bas carbone, les bâtiments seront raccordés au réseau CPCU avec un complément issu d'énergies renouvelables produites sur site (1780m² de panneaux photovoltaïques sont prévus). Les performances énergétiques des bâtiments viseront un niveau de RT 2012-30% ou Effinergie +. Les logements de la phase 1 seront construits en bois issus de forêts gérées durablement.

L'impact de la future urbanisation en termes de déplacements

L'urbanisation du secteur devrait amener environ 2500 actifs et 1400 habitants supplémentaires. L'impact de l'aménagement en termes de trafic de Véhicules Légers sur le réseau viaire existant est faible et pourra être absorbé sans difficulté particulière. On notera que la construction du nouveau centre d'avitaillement (CAV) déplacera l'itinéraire actuel des camions de livraison de la rue du Charolais sur la rue de Rambouillet. Pour autant, si les livraisons en horaires décalés (entre 6h et 8h du matin) permettent de réduire l'impact de ce trafic sur le réseau de la rue du Charolais, une vigilance devra être maintenue lors de la conception du bâtiment tant sur la localisation des Entrées/Sorties du CAV que sur son fonctionnement futur (flux générés, horaires, etc.) au regard de la capacité de la rue de Rambouillet par laquelle transiteront ces Poids Lourds.

En effet, le carrefour Daumesnil/Charolais/Rambouillet pose aujourd'hui question de par sa saturation. C'est un point d'attention du projet qui prévoit l'élargissement de la rue de Rambouillet, inscrit au PLU, réalisé sous maîtrise d'ouvrage de la Ville de Paris. Le fonctionnement du carrefour dans son ensemble devra donc être pris en compte.

La création de cheminements doux vélos/piétons et le désenclavement du site vont diminuer l'effet actuel très contrasté d'accès aux transports côté Gare de Lyon au nord (offre pléthorique : RER, Métro, Trains) ou côté Boulevard de Bercy au sud (offre plus restreinte : station Dugommier Ligne 6). La réalisation de percées transversales cherchant à accrocher le site au 12^e existant et au-delà, à l'avenue Daumesnil, permettra aussi d'atteindre plus aisément l'offre de bus sur cet axe structurant.

Le projet s'engage pour la mise en avant des modes de transport alternatifs à la voiture avec la création d'une voie de desserte en boucle, un accès aux transports en commun facilité, et la création de cheminements doux. Cet effort ne permet pas une modification immédiate du bilan des émissions de polluants atmosphériques au regard des niveaux actuellement atteints mais doit permettre une mutation des comportements sur le long terme. Par ailleurs, afin de contribuer à réduire la pollution atmosphérique, le choix a été fait d'une végétalisation importante ainsi que d'une orientation du bâti favorisant les écoulements d'air et limitant les accumulations éventuelles.

Enfin, si la suppression du mur de soutènement de la rue de Rambouillet est un atout urbain, elle entraînera également la démolition de la rampe d'accès à la zone d'accueil des cars groupes de la gare de Lyon. Un nouvel itinéraire des cars est organisé qui passera alors par le secteur nouvellement aménagé (sur un court tronçon de sa trame viaire). Trois périodes de pointe sont clairement identifiées : les vacances scolaires d'été, de Noël et d'hiver. Rien n'est réellement proposé en termes de diminution/compensation de ce flux. Pour autant, la SNEF et la SNCF ont à plusieurs reprises mentionné qu'une étude sur la relocalisation de l'accueil cars groupes était en cours. L'anticipation éventuelle de cette relocalisation permettrait de diminuer l'impact généré par la circulation de ces cars sur le futur quartier.

L'impact de la future urbanisation sur les équipements publics

L'arrivée des 1400 résidents et 2500 actifs s'accompagnera de l'ouverture d'une école de 8 classes et d'une crèche de 68 places afin de répondre aux besoins générés par l'opération. Un jardin de près de 1ha sera également réalisé : 50% au titre de l'opération d'aménagement (jardins Nord et Centre), et 50% par la Ville de Paris (jardin Sud).

La phase chantier

En remettant le site à niveau de la ville, l'aménagement entraînera un remaniement important du relief avec de nombreux travaux de terrassement en remblais et en déblais. Un plan de gestion des terres polluées sera mis en place par l'aménageur pour optimiser le réemploi in situ des terres qui ne présenteraient aucun risque au regard de leur utilisation future (notamment zone de remblais au niveau du jardin sud).

Le volume global de déblais avoisine les 90 000m³ dont 43 000m³ en phase 1. L'évacuation est aujourd'hui uniquement prévue par camions mais d'autres solutions pourront être envisagées. A ce jour, dans un complément à l'étude d'impact, la SNEF explique que l'évacuation par voie ferrée a été étudiée et se heurte à deux principales contraintes techniques qu'il s'agira de prendre en compte dans le cadre d'études de faisabilité complémentaires : tout d'abord la déconnexion du site du faisceau ferré, et ensuite la saturation du faisceau Paris Sud Est par lequel pourrai(en)t s'évacuer le(s) train(s) de déchets de chantier.

La démolition des bâtiments présents in situ entraînera un volume important de gravats : 19 101 tonnes en phase 1 dont 89% de déchets inertes. Ces déchets seront valorisés de manière prioritaire. Uniquement les déchets ultimes seront évacués.

Compte tenu de tout ce qui précède, et surtout de l'ambition de réaliser là, en milieu urbain dense, un quartier mixte logements/bureaux et un jardin de près de 1 ha, je vous propose de donner un avis favorable à l'étude d'impact environnemental du projet d'aménagement tout en relevant que les points suivants mériteraient d'être détaillés :

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

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

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

Je vous prie, Mesdames et Messieurs, cher(e)s collègues de bien vouloir en délibérer.

La Maire de Paris

2018 DU 153 Opération d'aménagement Gare de Lyon Daumesnil (12e) - Avis du Conseil de Paris sur l'Étude d'Impact Environnemental dans le cadre de la consultation préalable des collectivités (art. L1222 - 1-V du Code de l'Environnement).

Le Conseil de Paris,
siégeant en formation de Conseil municipal,

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales et notamment ses articles L. 2511-1 et suivants ;

Vu le Code de l'Environnement et notamment ses articles L. 122-1 et suivants et R. 122-7-I ;

Vu le projet de délibération en date du _____ par lequel Mme la Maire de Paris lui propose de donner un avis favorable à l'Étude d'Impact Environnemental du secteur d'aménagement Gare de Lyon Daumesnil ;

Vu le dossier de demande Permis d'Aménager de la phase 1 du secteur Gare de Lyon Daumesnil, comprenant l'étude d'impact annexé à la présente délibération ;

Vu l'avis du Conseil du 12e arrondissement en date du _____ ;

Sur le rapport présenté par M. Jean-Louis MISSIKA au nom de la 5e Commission,

Considérant le fait que le projet d'aménagement du secteur Gare de Lyon Daumesnil propose un programme réparti sur deux phases, qui permettra la création d'un espace vert d'environ 1 ha ainsi que la construction d'environ 90 000m² de surface de plancher (hors reconstitution ferroviaires) répartis entre logements diversifiés, activités et commerces, équipements et espaces publics dans un objectif de mixité fonctionnelle ;

Considérant que la 1^{ère} phase du projet d'aménagement du secteur propose la réalisation d'environ 34 000m² de surface de plancher à vocation principale de logements, ainsi que les équipements publics (école et crèche) et une première partie de l'espace vert ;

Considérant que l'état initial de l'étude d'impact met en évidence des enjeux forts sur l'environnement du site du fait des anciennes activités exercées et de sa localisation proche d'une gare, en termes de pollution des sols, de bruit, de vibrations et de phénomène d'ilot de chaleur urbain ;

Considérant que sur ces enjeux, l'étude d'impact fait état d'incidences notables positives s'agissant de la pollution des sols du fait des travaux de dépollution qui seront menés, s'agissant des nuisances sonores par la réalisation d'un écran acoustique, composé soit par des bâtiments soit par un mur anti-bruit, implanté le long du faisceau ferré, et enfin sur le phénomène d'ICU par la suppression du ballast ferroviaire actuellement présent ;

Considérant que le projet d'aménagement Gare de Lyon Daumesnil dans ses deux phases permettra de créer un grand jardin bordé en partie par un nouveau quartier et répondra ainsi à de nombreux enjeux, sur différentes échelles tels que la création d'ilot de fraîcheur, la création de continuités écologiques, l'accueil de la biodiversité, la requalification du quartier grâce à un remaniement important de la topographie du site et l'apport d'un programme mixte activités/logements ;

Considérant au regard de l'étude d'impact que le projet d'aménagement du secteur Gare de Lyon Daumesnil possède un bilan environnemental global plutôt positif ;

Considérant que les incidences notables négatives feront l'objet des mesures d'évitement, de réduction et de compensation adéquates dont la réalisation et le suivi seront notamment confiées à l'aménageur

Délibère :

Le conseil de Paris émet un avis favorable sur l'étude d'impact environnemental du projet Gare de Lyon Daumesnil telle qu'elle figure dans le dossier du permis d'aménager de la première phase du projet, tout en relevant que les points suivants mériteraient d'être détaillés :

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

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

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