

**ENQUETE PUBLIQUE PORTANT SUR LA PROCEDURE INTEGREE POUR LA REALISATION
D'UNE GRANDE OPERATION D'URBANISME (PIGOU)
DANS LE CADRE DU PROJET D'AMENAGEMENT DE LA ZAC DE CHARENTON-BERCY**

**PREFECTURE DU VAL-DE-MARNE
TERRITOIRE PARIS-EST-MARNE&BOIS
COMMUNE DE CHARENTON-LE-PONT**

ENQUETE PUBLIQUE

**SUR LA BASE DE LA PROCEDURE INTEGREE POUR LA REALISATION D'UNE GRANDE
OPERATION D'URBANISME (PIGOU) DANS LE CADRE DU PROJET D'AMENAGEMENT DE LA
ZAC DE CHARENTON-BERCY PORTANT A LA FOIS SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU
DE LA COMMUNE DE CHARENTON -LE-PONT ET SUR L'ADAPTATION DU PLAN DE
PREVENTION DES RISQUES INONDATIONS (PPRI)
DU DEPARTEMENT DU VAL-DE-MARNE**

CONDUITE DU 29 JUIN AU 31 JUILLET 2023



RAPPORT D'ENQUETE

**Rédigé par La Commission d'Enquête
Désigné par la décision du Tribunal Administratif de Melun
E22-105/77 du 2 janvier 2023**

Remis le 8 septembre 2023

**Le Président de la Commission d'Enquête
Claude POUHEY**

SOMMAIRE

I. Présentation de l'enquête	page 4
I.1. Le contexte de l'enquête	
I.1.1. Le site du projet et son environnement	
I.1.2. La présentation du site actuel	
I.1.3. Les principaux objectifs du projet	
I.1.4. Les projets voisins	
I.2. L'objet de l'enquête	
I.3. Le cadre réglementaire de l'enquête	
II. Enjeux de l'opération	page 12
II.1. Les ambitions du projet	
II.2. Les caractéristiques du programme de la ZAC	
II.3. Les 3 grands secteurs opérationnels	
II.4. Les ambitions de la ville de Charenton	
II.4.1. Créer un nouveau quartier ouvert et connecté	
II.4.2. Placer la qualité de vie au cœur du projet	
II.4.3. Inscrire le quartier dans une démarche durable et résiliente	
II.5. L'équilibre économique du projet	
III. Organisation de l'enquête	page 18
III.1. Désignation du commissaire-enquêteur	
III.2. Organisation de l'enquête	
III.3. Composition du dossier soumis à l'enquête	
III.4. Publicité de l'enquête	
IV. Déroulement de l'enquête	page 20
IV.1. Réunions de travail et visites des lieux	
IV.2. Tenue des permanences	
IV.3. Clôture de l'enquête publique	
V. Bilan de la procédure et appréciation du dossier d'enquête	page 22
V.1. Communication institutionnelle	
V.2. Conditions de consultation du dossier d'enquête	
V.3. Climat social de l'enquête	
V.4. Appréciation du contenu du dossier d'enquête	
V.5. Décompte des observations recueillies	
VI. Analyse des observations recueillies au cours de l'enquête et des avis exprimés par des personnes publiques associées	page 24
VI.1. L'engagement de l'enquête publique	page 25
VI.2. L'adaptation du PPRI	page 31
VI.3. La résilience de la vie du quartier face aux inondations	page 36

**ENQUETE PUBLIQUE PORTANT SUR LA PROCEDURE INTEGREE POUR LA REALISATION
D'UNE GRANDE OPERATION D'URBANISME (PIGOU)
DANS LE CADRE DU PROJET D'AMENAGEMENT DE LA ZAC DE CHARENTON-BERCY**

VI.4. L'évolution des nuisances apportées à la vie du quartier et l'impact des travaux (regroupant les thématiques 4 et 9 des grilles de dépouillement ci-jointes)	page 40
VI.5. La mise en compatibilité du PLU	page 47
VI.6. L'interface avec la ZAC Bercy-Charenton	page 57
VI.7. L'interface avec le réseau ferroviaire	page 61
VI.8. Les enjeux environnementaux et architecturaux	page 65
VI.9. Le désenclavement du quartier	page 77
VI.10. Les équipements publics, culturels et de loisirs	page 85
VI.11. Les autres problématiques	page 88

Chaque paragraphe thématique est segmenté selon le sommaire suivant:

1. Présentation du thème
2. Eléments du dossier d'enquête concernant ce thème
3. Expression du public et questionnement de la commission d'enquête
4. Réponse de la maîtrise d'ouvrage
5. Appréciation de la commission d'enquête

**VII. Conclusions argumentées et avis motivés de la commission d'enquête
page 92**

(voir document spécifique)

ANNEXE I : Compte-rendu de la réunion d'information et d'échange du 4 juillet 2023

ANNEXE II : Recueil des observations des registres papier (2) et du registre électronique.

ANNEXE III : Procès-verbal de synthèse des observations recueillies lors de l'enquête et des avis exprimés par les personnes publiques associées

ANNEXE IV : Mémoire en réponse au procès-verbal de synthèse des observations recueillies lors de l'enquête et des avis exprimés par les personnes publiques associées.

ANNEXE V : Publications de la mairie de Charenton et de l'EPT Paris-Est-Marne&Bois

ANNEXE VI : Courrier de la Préfecture accordant un délai supplémentaire d'une semaine pour la remise du rapport

ANNEXE VII : Glossaire des abréviations utilisées dans le texte

I. PRESENTATION DE L'ENQUETE

I.1. Le contexte de l'enquête

La présente enquête porte sur une opération de ZAC de 20 hectares environ, dite ZAC Charenton-Bercy sur la commune de Charenton-le-Pont (Val-de-Marne). Cela concerne près de 10% du territoire de la commune. Elle s'inscrit dans le cadre d'une PROCÉDURE INTÉGRÉE POUR LES GRANDES OPÉRATIONS D'URBANISME (PIGOU) selon l'article L.300-6-1 du Code de l'urbanisme.

La présente enquête comporte deux volets :

- la mise en compatibilité du PLU de la commune de Charenton-le-Pont ;
- la modification du Plan de Prévention des Risques Inondations (PPRI) du Val-de-Marne.

Il convient de préciser qu'initialement, elle devait également porter sur une procédure de déclaration d'utilité publique et sur une enquête parcellaire, ce qui explique pourquoi le contenu du dossier d'enquête ne se limite pas aux deux volets précités et que les observations recueillies couvrent l'ensemble du dossier et vont donc au-delà des deux volets de l'objet de l'enquête. C'est pour cela que la Commission d'Enquête a décidé de traiter dans le rapport et dans ses conclusions l'ensemble des observations regroupées par thématique et de rédiger deux avis motivés portant uniquement sur chaque volet de l'enquête.

L'Autorité Organisatrice de l'enquête est la Préfecture du Val-de-Marne. La Maîtrise d'ouvrage de l'opération d'aménagement est assurée par Grand Paris Aménagement. La commune de Charenton-le-Pont est rattachée à l'Etablissement Public Territorial (EPT) de Paris-Est-Marne&Bois qui détient la compétence urbanisme pour son territoire depuis 2016. La compétence PPRI, quant à elle, est gérée par la Préfecture.

I.1.1. Le site du projet et son environnement

Située dans le sud-est de la Métropole du Grand Paris, Charenton-le-Pont est une commune du Val-de-Marne (94) de 30 793 habitants (en 2022) limitrophe de Paris, qui est bordée au nord par le bois de Vincennes et au sud par la Seine.

Le site de la ZAC Charenton-Bercy occupe la fonction d'entrée de ville au nord-ouest du territoire, en limite communale de Paris qui développe, de son côté, un autre projet de ZAC dénommée ZAC de Bercy-Charenton.



**ENQUETE PUBLIQUE PORTANT SUR LA PROCEDURE INTEGREE POUR LA REALISATION
D'UNE GRANDE OPERATION D'URBANISME (PIGOU)
DANS LE CADRE DU PROJET D'AMENAGEMENT DE LA ZAC DE CHARENTON-BERCY**



Dans l'environnement immédiat de cette ZAC Charenton-Bercy, on observe :

- au nord-ouest, le boulevard périphérique parisien qui passe en surplomb du site de projet pour rejoindre l'échangeur de la Porte de Bercy, massivement implanté à proximité immédiate du projet ;
- en rive droite de Paris, la rue Baron Leroy qui s'arrête aujourd'hui en cul-de-sac au niveau de l'avenue des Terroirs de France. Elle ne se prolonge pas à Charenton-le-Pont. Le projet vise à poursuivre et relier cette voie à Charenton-le-Pont ;
- au sud-ouest, l'autoroute A4 après son échangeur avec le périphérique qui longe tout le secteur de projet dans sa portion Sud ;
- au delà de l'autoroute, la Seine qui vient longer également le site de projet, mais l'autoroute A4 constitue un obstacle pour l'accès à ses rives ;
- au nord, les voies ferrées de la SNCF qui représentent une emprise importante (dont une partie appartient au site de projet) séparant le secteur concerné de la partie nord du territoire communal. Elles sont franchissables depuis le secteur Charenton-Bercy, notamment à pied par la passerelle Valmy.
- l'avenue de la Liberté (RD 154) qui relie le secteur de projet du centre-ville de Charenton-le-Pont à l'Est.

Si ces infrastructures et éléments marquants du paysage permettent une desserte directe et efficace de la commune, elles coupent le site de projet de la Seine, de Paris et du secteur nord de la ville de Charenton-le-Pont.

**ENQUETE PUBLIQUE PORTANT SUR LA PROCEDURE INTEGREE POUR LA REALISATION
D'UNE GRANDE OPERATION D'URBANISME (PIGOU)
DANS LE CADRE DU PROJET D'AMENAGEMENT DE LA ZAC DE CHARENTON-BERCY**



I.1.2. La présentation du site actuel

Le site actuel est essentiellement marqué par son passé industriel du 19^{ème} siècle dédié aux activités de transport de marchandises, de stockage et de logistique.

Il présente 5 grands ensembles fonciers :

- le site Escoffier occupé par des entrepôts (dont UPS), (ce site est déjà acquis par « Bouygues Immobilier Urbanera ») ;

La parcelle d'une superficie de 4,2 hectares, malgré une cour traversante de la rue du Nouveau Bercy à la rue Escoffier, n'est pas accessible au public ce qui constitue un véritable verrou dans le quartier de Charenton-Bercy ;

Il dispose de deux niveaux de parkings aménagés sous les bâtiments (et peut-être sous la cour) dont une partie est raccordée au parking en infrastructure de Bercy 2 et à l'usage du centre commercial ;

- la Martiniquaise (Porto-Cruz), occupé par des locaux d'activités d'embouteillage d'alcool) et son siège social. Cette société loue par ailleurs à la SNCF des terrains proches de son site pour le stockage de ses bouteilles vides.

La production sur ce site entraîne des nuisances olfactives importantes, qui ont été soulignées par les riverains lors de la concertation. Elle entraîne aussi des mouvements importants de poids lourds dans le quartier.

La façade du bâtiment du siège social, rue de l'Entrepôt, présente des qualités architecturales et patrimoniales (relevant du patrimoine industriel) indéniables ;

- le centre de stockage de l'APHP (Assistance Publique - Hôpitaux de Paris) accolé à un petit bar-restaurant (parcelle Balto).

Dans les années 20 il s'agissait de magasins généraux de vins et spiritueux, dont, le stockage a pris une importance croissante jusqu'aux grands travaux de l'après-guerre. Aujourd'hui il s'agit d'un magasin industriel de l'APHP, parfois dénommé « bâtiments BYRRH/APHP » ;

- le Foncier Bercy 2 (dont les propriétaires sont Tikehau et Carrefour), est aujourd'hui occupé par le centre commercial Bercy 2 et l'hôtel Ibis. Construit en 1990, il est en perte de dynamisme et un certain nombre de cellules commerciales sont vides ;

- un foncier SNCF qui crée une longue saignée qui coupe le territoire communal du nord-ouest au sud-est en créant deux ensembles : Charenton Nord et Charenton Sud. (Le faisceau ferré occupe environ 1/8e du territoire de la ville).

**ENQUETE PUBLIQUE PORTANT SUR LA PROCEDURE INTEGREE POUR LA REALISATION
D'UNE GRANDE OPERATION D'URBANISME (PIGOU)
DANS LE CADRE DU PROJET D'AMENAGEMENT DE LA ZAC DE CHARENTON-BERCY**

Sur le tronçon Est, les traversées sont relativement nombreuses et sur une longueur d'environ 1,5km, 4 ponts carrossables et 2 passerelles piétonnes permettent son franchissement, soit en moyenne une traversée tous les 250m.

Sur le tronçon Ouest, au droit de l'opération, son écartement est maximal : le faisceau mesure environ 250m de large au niveau de la passerelle de Valmy.

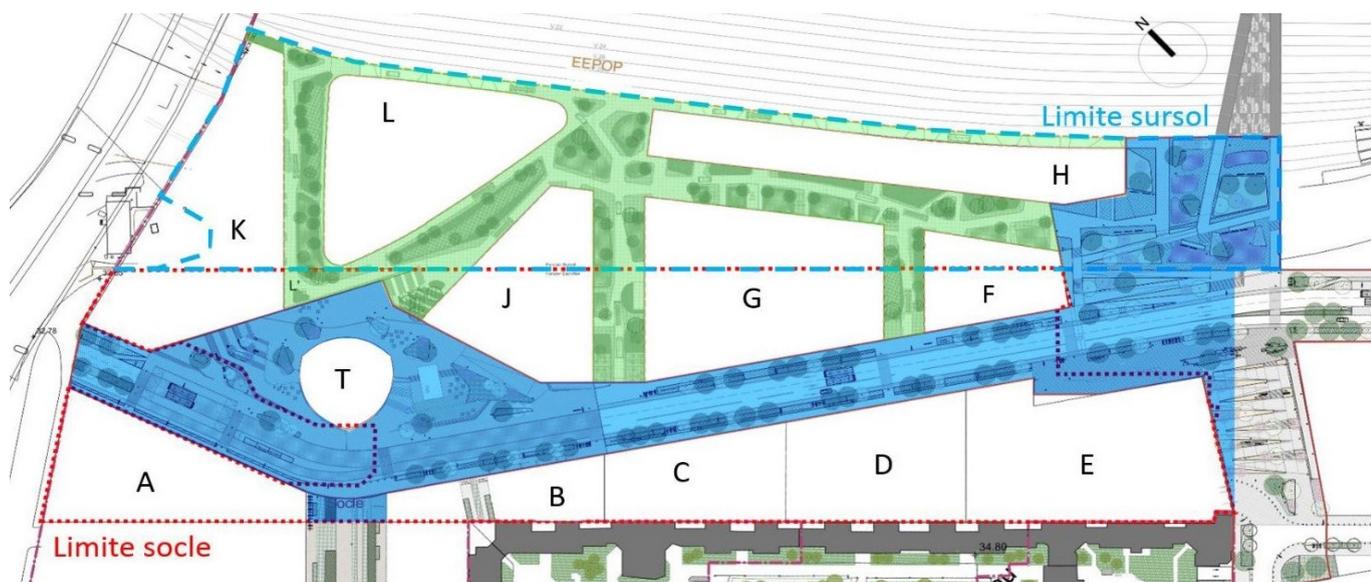
A ce niveau le faisceau se compose de plusieurs types de voies :



- des voies base travaux juxtant le site ;
- des zones de stockage matériel ;
- des voies de remisage des trains ;
- des voies TER ;
- des voies dédiées à l'activité matérielle ;
- 2 voies RER ;
- 2 voies TGV ;
- dans le cadre du projet de la ZAC Bercy-Charenton, 3 voies frêt se trouvent sur le périmètre de la ZAC Charenton-Bercy.

Selon le type de voies, le foncier appartient soit à SNCF Réseau, soit à SNCF Mobilités.

Le projet prévoit, en sursol, une dalle de 60 mètres de largeur surplombant partiellement les voies SNCF (cf. plan ci-après).



**ENQUETE PUBLIQUE PORTANT SUR LA PROCEDURE INTEGREE POUR LA REALISATION
D'UNE GRANDE OPERATION D'URBANISME (PIGOU)
DANS LE CADRE DU PROJET D'AMENAGEMENT DE LA ZAC DE CHARENTON-BERCY**

L'environnement immédiat se traduit par :

- la proximité au bois de Vincennes et ses quatre lacs, alimentés par un réseau de ruisseaux : le lac de Gravelle (sud-est), le lac des Minimes (nord-est), le lac de Saint-Mandé (nord-ouest) et enfin le lac Daumesnil, situé à l'extrémité ouest du bois, le plus grand mais aussi le plus proche de Paris et de Charenton comportant deux îles : Reuilly et Bercy. (le Bois de Vincennes demeure cependant peu accessible pour les charentonnais du sud du réseau ferré) ;
- la proximité à la Seine et ses berges (mais les rives, étroites sur le tronçon charentonnais, sont rendues difficiles d'accès par la présence de l'Autoroute A4) ;
- la proximité de parcs et jardins (parc de Bercy) très fréquenté par les parisiens mais malheureusement peu accessible aujourd'hui par les charentonnais ;
- le parc de 30 ha des hôpitaux Saint-Maurice dont l'accès est quelque peu confidentiel.

Le site présente également :

- les logements des jardins Richelieu : il s'agit de logements (en copropriétés et de logements sociaux) qui entourent le jardin du Cardinal de Richelieu. Ce parc de 5600 m² largement boisé comporte des aires de jeux (les habitants riverains sont les seuls à vraiment en profiter). Il est cerné d'immeubles de logements relativement hauts (10 à 11 niveaux) et n'est accessible que par des porches ou césures étroites aménagés dans les barres de logements et présentant des qualités d'habitat incontestables
- des barres en limite de propriété de la parcelle Escoffier et de Bercy 2 qui sont minces et organisent des logements «quasi» mono-orientés sud ou est :



L'ensemble présente un caractère d'enclavement, auquel le projet entend remédier, avec également des projets d'infrastructures de transport qui sont envisagés rive gauche :

- le prolongement de la ligne de métro 10 au delà de Gare d'Austerlitz, jusqu'à Ivry Gambetta (sur la ZAC Ivry Confluences), dont la mise en service est prévue en 2030 ;
- la mise en service, en 2020, du tram-train TZEN 5 entre la bibliothèque François Mitterrand et Choisy-le-Roi ;
- le prolongement de la ligne de métro 14 au delà de la bibliothèque François Mitterrand jusqu'à l'aéroport d'Orly (mise en service 2024) ;
- des travaux structurels sur la ligne C du RER ;
- l'impact de la ZAC Bercy-Charenton.

A noter sur le plan routier, l'échangeur d'Ivry sur le boulevard périphérique qui a été restructuré et ouvert à la circulation en octobre 2018.

- la passerelle Valmy : cette passerelle franchit le réseau ferré dans sa portion la plus large. Elle mesure près de 284m de long et permet de relier la ville haute (rue de Valmy qui mène au bois de Vincennes) à la ville basse (rue de l'Entrepôt). Large de trois mètres seulement, elle dispose de garde-corps barreaudés, sensibles aux vibrations provoquées par le passage des trains et elle est exposée aux courants d'air et intempéries. Elle est peu confortable mais revêt un caractère très utilitaire. Son accès n'est adapté ni aux personnes à mobilité réduite, ni aux mobilités douces (vélos, trottinettes, poussettes etc.) : au nord, il faut emprunter un escalier métallique étroit de 21 marches depuis la rue de Valmy et au sud, afin de franchir les 8 mètres qui la séparent du sol de la

**ENQUETE PUBLIQUE PORTANT SUR LA PROCEDURE INTEGREE POUR LA REALISATION
D'UNE GRANDE OPERATION D'URBANISME (PIGOU)
DANS LE CADRE DU PROJET D'AMENAGEMENT DE LA ZAC DE CHARENTON-BERCY**

rue des Entrepôts, elle est équipée d'un ascenseur et d'un escalier pour aboutir sur le trottoir étroit et accidentogène de la rue de l'Entrepôt.



Vue générale de la passerelle

I.1.3. Les principaux objectifs du projet

Les caractéristiques principales du projet sont de :

- desservir le quartier, notamment par le prolongement de la rue Baron-Leroy dans l'axe prévu par le projet parisien, sur l'assiette mutable du foncier Escoffier et de la rue Necker ;
- connecter ce quartier au bois de Vincennes par la passerelle Valmy sous un angle plus paysager et urbain qui permette de favoriser les déplacements doux depuis et vers le quartier en mutation. Elle sera largement agrandie, paysagée et équipée. Son tracé souligne deux grandes connections avec la trame des espaces publics existants et futurs :
 - la connexion avec la rue du Nouveau Bercy sous forme de belvédères successifs sur la Seine ;
 - la connexion à la nouvelle rue Baron-Leroy par l'intermédiaire d'une place généreuse.
- réduire la rupture urbaine que constitue le réseau ferré ;
- insuffler une attractivité nouvelle, le centre commercial Bercy 2, fonctionnant sur un modèle dépassé du mode de consommation, ne remplit plus sa fonction « attractive » qui faisait du quartier un lieu de destination. Il pourrait être soit démolit et devenir un nouvel espace végétal, soit aménagé en complexe de congrès ;
- réaliser un sursol de 60 mètres de largeur au-dessus des voies SNCF, permettant d'étendre l'opération au-dessus des emprises ferrées, tout en garantissant une continuité de traitement et d'ambiance entre les aménagements situés en sol ou ceux en sursol ;
- réaliser une tour, pièce architecturale emblématique culminant à 200m ;
- intégrer des circulations, des accès et des stationnements, envisageant :
 - un projet de Ligne à Haut Niveau de Service (LHNS). en cours d'étude par Île-de-France Mobilités. Elle devrait relier Charenton au centre de la capitale et desservir les deux opérations Bercy-Charenton et Charenton-Bercy. (l'intégration de cette LHNS est l'un des sujets forts du projet) ;
 - la Colonne vertébrale « Baron-Leroy » avec un profil de 25 mètres qui organise LHNS, voitures, cycles, trottoirs ;
 - le franchissement de l'autoroute vers la Seine : tunnel, passerelle ;
 - la desserte de la livraison au niveau du carrefour Escoffier/rue du nouveau Bercy ;
 - la multiplication des cheminements doux publics :
 - Passerelle Valmy ;
 - Jonction passerelle/nouveau Bercy ;

**ENQUETE PUBLIQUE PORTANT SUR LA PROCEDURE INTEGREE POUR LA REALISATION
D'UNE GRANDE OPERATION D'URBANISME (PIGOU)
DANS LE CADRE DU PROJET D'AMENAGEMENT DE LA ZAC DE CHARENTON-BERCY**

- Mail Baron-Leroy/Seine : 30 m de large ;
- Franchissement sur l'A4
- Passage du Général de Gaulle

I.1.4. Les projets voisins

Il s'agit essentiellement :

- en rive droite : la ZAC Bercy-Charenton, qui jouxte le site de la ZAC Charenton-Bercy au nord-ouest. Elle couvre environ 80 ha, pour partie sur des emprises ferroviaires, et développe un programme de nouvelles constructions comprenant au moins 4 000 logements ;
- en rive gauche : des projets d'infrastructures de transports :
 - le prolongement de la ligne de métro 10 au delà de Gare d'Austerlitz, jusqu'à Ivry Gambetta (sur la ZAC Ivry Confluences), dont la mise en service est prévue en 2030 ;
 - la mise en service, en 2020, du tram-train TZEN 5 entre la bibliothèque François Mitterrand et Choisy-le-Roi ;
 - le prolongement de la ligne de métro 14 au delà de la bibliothèque François Mitterrand jusqu'à l'aéroport d'Orly (mise en service 2024) ;
 - des travaux structurels sur la ligne C du RER ;
 - (en rappel, l'échangeur d'Ivry sur le boulevard périphérique a été restructuré et ouvert à la circulation en octobre 2018) ;

I.2. L'objet de l'enquête

Comme précisé supra, la présente enquête comporte deux volets :

- La mise en compatibilité du PLU de la commune de Charenton-le-Pont ;
- L'adaptation du Plan de Prévention des Risques Inondations (PPRI) de la Seine et de la Marne.

Elle a pour objectif l'approbation sur un plan réglementaire des prescriptions devant permettre l'atteinte des objectifs du projet tels qu'ils sont décrits par le paragraphe I.1.3 ci-dessus.

I.3. Le cadre réglementaire de l'enquête

La réalisation de l'opération d'aménagement de la ZAC nécessite à la fois l'évolution du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune et du Plan de Prévention du Risque Inondations (PPRI) du Val-de-Marne, avec lesquels le projet est actuellement incompatible.

Le code de l'urbanisme prévoit depuis le 1^{er} mars 2020 la possibilité de mettre en œuvre une procédure dite intégrée pour la réalisation d'une Grande Opération d'urbanisme (GOU), au sens des articles L. 312-3 et suivants du Code de l'Urbanisme.

L'arrêté préfectoral n° 2023/02085 du 9 juin 2023, prescrivant l'ouverture de l'enquête publique vise à bon droit :

- le code de l'environnement, et notamment ses articles L. 123-1 et suivants, L. 123-6 et R. 123-1 et suivants ;
- le code de l'urbanisme, et notamment ses articles L. 300-6-1, L. 153-54 à L.153-59, R. 153-13, et R. 300-15 et suivants ;
- le décret n° 2004-374 du 29 avril 2004 modifié relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'État dans les régions et départements et rappelle :
 - la délibération du conseil d'administration de l'établissement public « Grand Paris Aménagement » en date du 12 mars 2018 autorisant « Grand Paris Aménagement » à prendre l'initiative d'une opération d'aménagement sur le secteur

**ENQUETE PUBLIQUE PORTANT SUR LA PROCEDURE INTEGREE POUR LA REALISATION
D'UNE GRANDE OPERATION D'URBANISME (PIGOU)
DANS LE CADRE DU PROJET D'AMENAGEMENT DE LA ZAC DE CHARENTON-BERCY**

Charenton-Bercy et à mener la concertation prévue à l'article L. 103-2 et suivants du code de l'urbanisme

- l'arrêté préfectoral n° 2021/01993 du 10 juin 2021 portant avis favorable à la qualification de Grande Opération d'Urbanisme Charenton-Bercy à Charenton-le-Pont ;
- l'arrêté préfectoral n° 2022/3457 du 23 septembre 2022 créant la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) « Charenton-Bercy » sur le territoire de la commune de Charenton-le-Pont ;

Dans le cadre de la mise en œuvre de la PIGOU, l'article L.103-2, 1°, c) du Code de l'urbanisme, (récemment modifié par la loi Accélération et Simplification de l'Action Publique du 8 décembre 2020), prévoit que la mise en compatibilité d'un SCoT et d'un PLU soumise à évaluation environnementale fasse l'objet d'une concertation associant, pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées. C'est à ce titre que la mise en compatibilité du PLU de Charenton-le-Pont, prévue dans le cadre de la mise en œuvre de la procédure intégrée, est soumise à concertation préalable.

Ainsi, par courrier du 28 septembre 2021, Grand Paris Aménagement a sollicité l'avis de diverses parties prenantes dont les avis sont analysés ci-après au chapitre VI.

II. ENJEUX DE L'OPERATION

II.1. Les ambitions du projet

Ce projet a pour ambitions de répondre à :

- des besoins globaux du territoire métropolitain :

- Répondre aux grands enjeux de l'habitat en Île de France avec l'objectif de construire 70 000 logements/an fixé dans le cadre de la loi sur le Grand Paris de 2010 est actuellement loin d'être atteint (pour le Val de Marne 85% de ces objectifs ont été atteints) Ces objectifs ont été inscrits dans le Schéma Régional de l'Habitat et de l'Hébergement (SRHH) arrêté par le préfet de région en 2017.

- Tendre au rééquilibrage de pôles tertiaires à l'Est de Paris : l'un des principaux enjeux du projet du Grand Paris est de corriger les déséquilibres d'attractivité économique entre la capitale et la banlieue d'une part et entre l'Est et l'Ouest d'autre part.

A ce titre le SDRIF cible plusieurs pôles de développement de l'activité tertiaire, afin de réduire les inégalités entre l'Est et l'Ouest de l'agglomération d'ici 2030. Parmi ceux-ci, la création d'un pôle de dimension internationale dans le secteur Paris Sud Est /Seine Amont dont plusieurs projets sur la rive gauche sont en cours de réalisation : ZAC Paris rive gauche, ZAC Ivry Confluence).

Le quartier de la ZAC Charenton-Bercy est situé sur la rive droite de la Seine et jouxte les 80 ha de la ZAC Bercy-Charenton dépendante de la ville de Paris. Les deux projets, bien que distincts, devaient s'inscrire dans une continuité géographique et dans un calendrier comparable. Cependant celui situé sur Paris est « requestionné » depuis les élections municipales de 2020, notamment sur son programme et la réalisation des 5 tours prévues initialement au dossier de création de la ZAC.

- des besoins spécifiques de la ville de Charenton :

- Répondre au besoin en logements, en particulier en logements sociaux pour atteindre les 25% imposés par la loi SRU (24,7% actuellement) ;

- Conforter un pôle économique ;

- Régénérer le quartier Charenton Bercy, îlot mixte (4000 habitants, 7000 employés) très enclavé entre les voies ferrées, l'autoroute A4 et le boulevard périphérique. Faire de Charenton une ville attractive, tant sur le plan économique que du point de vue résidentiel au cœur de la métropole ;

II.2. Les caractéristiques du programme de la ZAC

Ceci a conduit au choix d'un programme de ZAC mixte d'environ 20 hectares: avec la création de 380 000m² de surface de plancher (SDP) répartis en :

- 179 000m² d'activités tertiaires (soit 47% de la SDP) : campus tertiaire avec l'arrivée prévue d'environ 10 000 personnes. Ce parti pris doit permettre de positionner la ville comme un pôle d'excellence autour des univers virtuels.

- 134 000m² de logements et résidences (soit 35% de la SDP) qui se décomposent en :

- 1500 logements familiaux du T2 au T5,(environ 3 000 personnes), dont 30% de logements sociaux ;

- 1650 places en résidences gérées pour seniors, jeunes actifs et étudiants et pour le coliving.

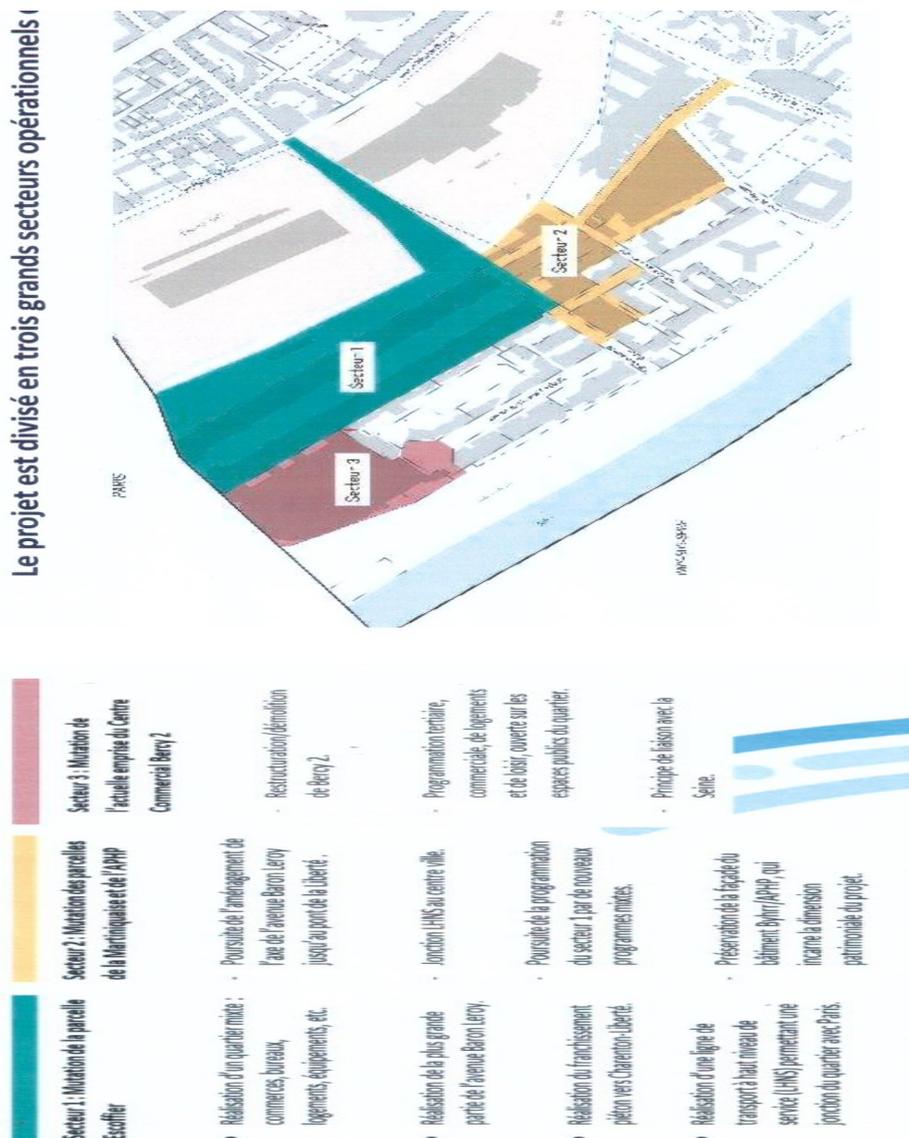
**ENQUETE PUBLIQUE PORTANT SUR LA PROCEDURE INTEGREE POUR LA REALISATION
D'UNE GRANDE OPERATION D'URBANISME (PIGOU)
DANS LE CADRE DU PROJET D'AMENAGEMENT DE LA ZAC DE CHARENTON-BERCY**

- 60 000m² de commerces (soit 16% de la SDP) : une offre en hébergement hôtelier et des commerces en rez-de-chaussée de la rue Baron Leroy dans un but de renouvellement de l'offre commerciale vieillissante du centre commercial Bercy2 ;
- 7 000m² d'équipements publics (soit 2% de la SDP) : une crèche de 50 berceaux et un groupe scolaire de 17 classes.

Compte tenu de la rareté et du coût du foncier disponible, l'optimisation des surfaces constructibles s'est imposée comme une contrainte incontournable. Il s'agit de trouver un équilibre en favorisant la hauteur des constructions afin de laisser libre un maximum d'espaces au sol et de créer des espaces publics. La hauteur maximale des constructions est fixée à 40m sauf pour certains bâtiments qualifiés d'émergences, dont la hauteur est fixée à 60m.

Par ailleurs, une tour de 200m de hauteur, entourée d'un parvis, est destinée à un hôtel dans les étages bas et à des logements prestigieux pour des ménages à haut niveau de revenu pour les étages hauts. Elle constituera un emblème architectural majeur (qui devait être en cohérence avec les tours prévues sur la ZAC Bercy-Charenton), marqueur de l'entrée de ville et de l'Etablissement Public Territorial Paris Est Marne&Bois.

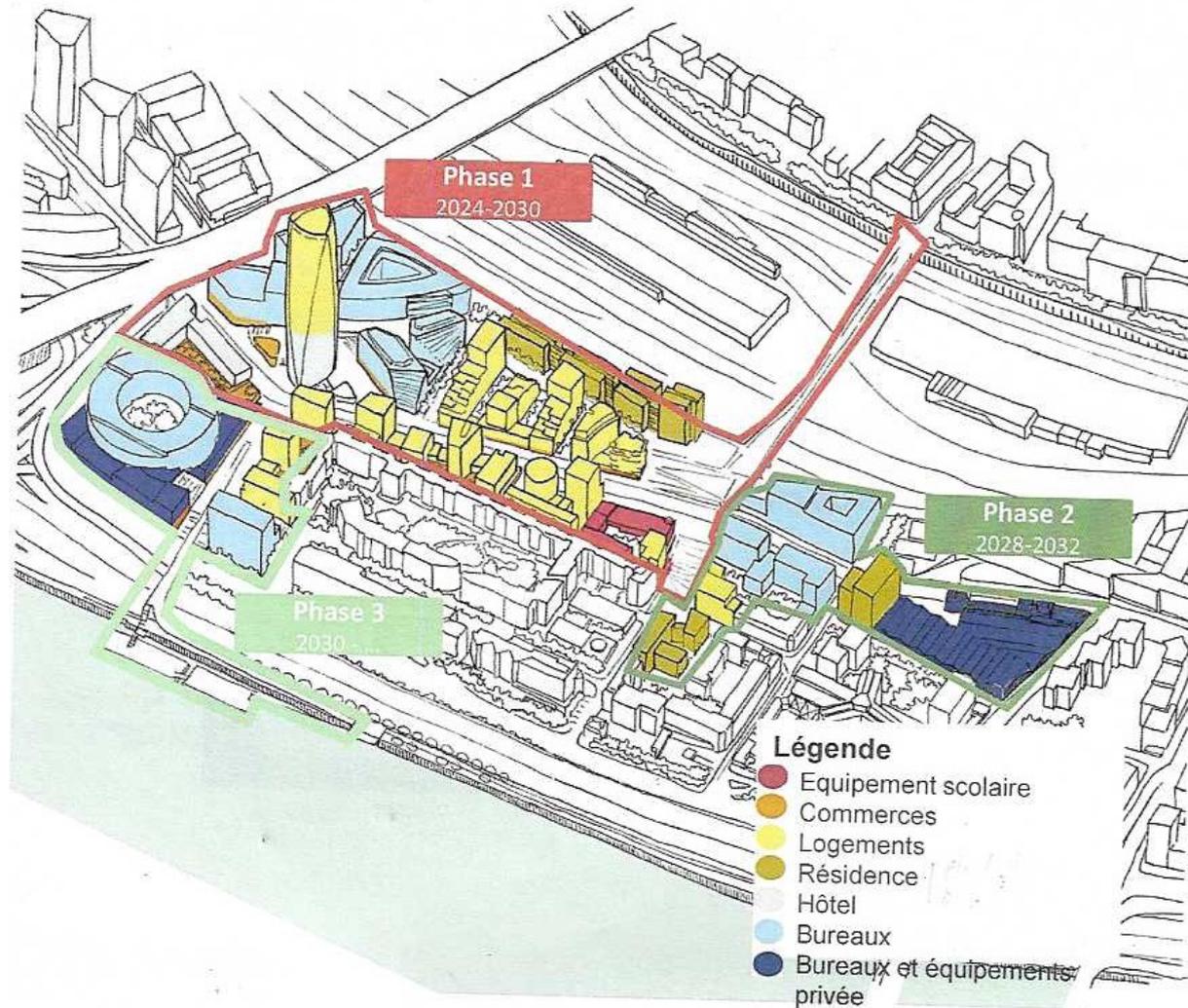
II.3 Les 3 grands secteurs opérationnels



**ENQUETE PUBLIQUE PORTANT SUR LA PROCEDURE INTEGREE POUR LA REALISATION
D'UNE GRANDE OPERATION D'URBANISME (PIGOU)
DANS LE CADRE DU PROJET D'AMENAGEMENT DE LA ZAC DE CHARENTON-BERCY**

**ENQUETE PUBLIQUE PORTANT SUR LA PROCEDURE INTEGREE POUR LA REALISATION
D'UNE GRANDE OPERATION D'URBANISME (PIGOU)
DANS LE CADRE DU PROJET D'AMENAGEMENT DE LA ZAC DE CHARENTON-BERCY**

La réalisation du projet de la ZAC est décomposée en 3 phases :



II-4. Les ambitions de la ville de Charenton

- Créer un nouveau quartier, ouvert et connecté ;
- Placer la qualité de vie au cœur du projet ;
- Inscrire le quartier dans une démarche durable et résiliente.

II.4.1. Créer un nouveau quartier, ouvert et connecté

Le projet vise à recoudre un quartier aujourd'hui fracturé par de nombreuses infrastructures : autoroute A4 (270 000véhicules /jour), boulevard périphérique et échangeur de Bercy (19 bretelles, un des plus grands d'Europe), faisceau ferré SNCF (200 m de large) par la création ou l'aménagement de voiries existantes :

- réaménagement des voies existantes sur l'îlot : rue Necker (et place des possibles) rue du Port aux lions, rue de l'Hérault, rue du nouveau Bercy vers et depuis le 12ème arrondissement de Paris par le prolongement de la rue Baron Leroy, conjointement avec l'opération de la ZAC Bercy Charenton côté Paris, qui bute actuellement au niveau du périphérique et qui permettrait d'accéder à une station de métro de la ligne 14.

Cette voie d'une longueur de 770 m et d'une largeur de 24 m serait dédiée principalement aux déplacements doux : 2 voies pour un BHNS (Bus à Haut Niveau de Service), 2 pistes cyclables, une voie publique dans le sens Paris vers Charenton, 2 trottoirs de 5m et

- vers et depuis le nord de Charenton le Pont (avec l'accès à une station de métro de la ligne 8) par une nouvelle passerelle Valmy en mode doux, d'une longueur de 275 m et d'une largeur de 12m dont la surface de 8000m² serait largement végétalisée. Cette passerelle serait reliée à la rue Baron Leroy, accessible aux piétons, vélos et aux PMR par l'aménagement du dénivelé de 14 m avec la création d'une place du Belvédère, elle même reliée à une promenade haute

- à plus long terme, vers les berges de la Seine : par la création d'une passerelle au-dessus de l'autoroute A4 afin de rejoindre les bords de Seine. Le projet de transformer cette portion d'autoroute en boulevard urbain et de réaménager les berges de la Seine est en réflexion.

II.4.2. Placer la qualité de vie au cœur du projet

Entouré d'infrastructures de transport de très grandes ampleurs, et actuellement très minéralisé, le quartier peut être sujet à une pollution de l'air importante et est soumis à des nuisances sonores, visuelles et olfactives.

Le projet préconise une organisation de l'espace où le logement est protégé en cœur de quartier, par des bâtiments tertiaires et des résidences à occupation temporaire, placés en limite des infrastructures afin de prendre en compte les considérations de santé publique.

Outre la création ou le réaménagement de 4,6 ha de voiries, cheminements et espaces publics, le projet s'inscrit dans une conception urbaine durable, tant à l'échelle du quartier qu'à l'échelle des bâtiments :

- végétalisation forte des espaces publics et privés afin de concilier les enjeux écologiques et les enjeux de bien-être et de qualité de vie ;
- redéploiement de l'offre commerciale aujourd'hui localisée à Bercy 2 au sein de la rue Baron Leroy favorisant ainsi une promenade à ciel ouvert et animée sur le quartier ;
- création d'équipements publics afin de répondre aux besoins des nouveaux habitants (3000 personnes) et des habitants actuels (4 000 personnes) :
 - une crèche publique d'environ 50 berceaux ;
 - un groupe scolaire de 17 classes ;

**ENQUETE PUBLIQUE PORTANT SUR LA PROCEDURE INTEGREE POUR LA REALISATION
D'UNE GRANDE OPERATION D'URBANISME (PIGOU)
DANS LE CADRE DU PROJET D'AMENAGEMENT DE LA ZAC DE CHARENTON-BERCY**

- un centre technique municipal ;
- un collège mutualisé avec Paris, situé sur la ZAC Bercy Charenton.

II-4.3 Inscrire le quartier dans une démarche durable et résiliente

La résilience est un axe central du projet compte tenu de la prégnance du risque inondation. Face aux enjeux posés par le changement climatique, la stratégie de résilience se développe selon des principes d'évitement, de réduction et de compensation.

L'application d'un coefficient de biotope de 0,2% est instaurée en remplacement de l'obligation d'une emprise au sol de 50% maximum imposée par le PPRI en vigueur.

Par ailleurs, il s'agit, par des aménagements, des adaptations sur les constructions, ou des obligations en matière de gestion, de :

- permettre au quartier et à ses habitants de vivre au maximum sur place même en situation d'inondation : par exemple tous les accès des immeubles seraient situés au-dessus de la côte des plus hautes eaux connues ainsi que les accès et les divers réseaux ;
- fixer des objectifs ambitieux pour la qualité environnementale des aménagements et des bâtiments : isolation phonique, qualité de l'air ...

- créer une trame végétale qui relierait le bois de Vincennes à la Seine ;
- impulser la végétalisation des espaces publics et privés ouverts au public ;
- végétaliser les surfaces extérieures des immeubles (terrasses et toitures) pour améliorer la qualité thermique du bâti ;
- travailler l'orientation et disposition des bâtiments pour assurer un confort thermique: facteur d'ensoleillement minimum, obligation d'une pièce extérieure...
- faire des prescriptions spécifiques pour limiter les nuisances sonores et garantir la qualité de l'air.

- promouvoir une gestion économe des ressources : gestion de l'eau, limitation des consommations énergétiques, réemploi des matériaux du chantier :

- économiser la ressource en eau en favorisant, autant que faire se peut, la gestion à ciel ouvert des eaux pluviales : noues, toitures végétalisées, ... ;
- les petites pluies seront toutes gérées sur site par des systèmes qui limitent leur rejet dans le réseau d'assainissement. Une partie pourra être collectée et utilisée pour des espaces verts publics et/ou privés ;
- économiser les ressources énergétiques par le déploiement d'un réseau de chaleur alimenté majoritairement par des énergies renouvelables : exploitation du potentiel géothermique du secteur ;
- dynamiser une économie circulaire dans le quartier en limitant la production de déchets : sensibilisation des habitants, des commerçants et des usagers.

II.5. L'équilibre économique du projet

En 2018, Bouygues Immobilier Urbanera (SAS Charenton-Bercy) a remporté le concours « Inventons la Métropole du Grand Paris », lancé en 2017.

La SAS s'est rapidement rendu propriétaire du site Escoffier (qui compose une partie importante du projet) conformément aux attendus du concours.

Un partenariat renforcé entre l'aménageur (Grand Paris Aménagement), et Bouygues Immobilier Urbanera a fait l'objet d'un protocole signé en 2019 qui organise le rôle, les engagements et les missions de la SAS Charenton-Bercy et de GPA. Ce protocole prévoit en particulier une répartition des acquisitions foncières à mener.

**ENQUETE PUBLIQUE PORTANT SUR LA PROCEDURE INTEGREE POUR LA REALISATION
D'UNE GRANDE OPERATION D'URBANISME (PIGOU)
DANS LE CADRE DU PROJET D'AMENAGEMENT DE LA ZAC DE CHARENTON-BERCY**

La SAS doit acquérir :

- les volumes SNCF nécessaires à la réalisation de la dalle en sursol dans la continuité de l'emprise Escoffier ;
- le centre commercial Bercy 2 ;
- les hôtels Ibis ;
- l'emprise foncière dite de « La Martiniquaise ». En cas d'échec de la négociation avec la Martiniquaise, il est toutefois prévu que GPA puisse prendre la main sur cette acquisition, le cas échéant en mobilisant une DUP.

GPA à vocation à acquérir ;

- la parcelle de l'hôtel du Salto ;
- les volumes SNCF nécessaires à la réalisation de la passerelle Valmy ;
- le foncier de l'APHP avec l'objectif de nouer une relation partenariale permettant la relocalisation des activités de l'APHP.

La construction d'une tour de 200m, au delà du parti-pris architectural, constitue un des éléments déterminants pour la SAS dans son calcul économique.

Le montant global de l'opération a été estimé à environ : **298 202 000€ HT**. Ce coût ne comprend pas les constructions type logements et centres d'activités économiques.

Il se répartit de la façon suivante :

- Acquisitions foncières : 116 400 000 €.
Ce poste comprend les parcelles à acquérir par Grand Paris Aménagement auprès des propriétaires privés ou publics en vue de la réalisation de l'opération.
Le montant des acquisitions réalisées par la SAS n'est pas compris dans cette estimation. La SAS développera directement les programmes immobiliers sur ses parcelles acquises au titre de la ZAC et cédera à la puissance publique, les emprises et volumes nécessaires à la réalisation des équipements et espaces publics ;
- Etudes, diagnostic, frais divers et frais financiers : 37 392 000 € ;
- Travaux préparatoires : 144 410 000 €
Ce poste comprend notamment la libération du foncier, la mise en état des sols, les aléas, les travaux d'infrastructure et de super structure.

Les charges pour la réalisation du groupe scolaire, de la crèche, la participation financière pour 4 classes à la construction du collège situé sur la ZAC Bercy-Charenton, la passerelle Valmy, l'aménagement des VRD, le centre technique municipal, le secteur Seine, les boucles énergétiques mutualisées sont estimées à **131 948 millions d'euros**.

Le tableau inscrit dans le projet d'accord de partenariat d'aménagement signé le 16 mars 2021 par le Préfet du département du Val de Marne, le Président de l'EPT Paris Est Marne&Bois, le Maire de Charenton et le Directeur général de GPA indique la répartition suivante :

- SAS : 83 250 millions d'euros soit 63% ;
- GPA : 48 699 millions d'euros soit 37% ;
- Subventions à trouver : 4 à 10 millions d'euros.

III. ORGANISATION DE L'ENQUÊTE

III.1 Désignation de la commission d'enquête

La Préfecture du Val-de-Marne a sollicité le Tribunal Administratif de Melun, par son courrier daté du 23 décembre 2022, pour la désignation d'une commission d'enquête en vue de conduire la présente enquête publique.

M. Claude POUHEY, Ingénieur Général retraité, a été désigné pour présider cette commission constituée par Mme Edith MARTINE Secrétaire Générale du centre de sociologie des organisations retraitée et M. Jacky HAZAN Ingénieur de l'Ecole supérieure des géomètres et topographes retraité.

III.2 Organisation de l'enquête

Les modalités de l'enquête ont été définies par l'arrêté préfectoral n°2023/02085 du 9 juin 2023 élaboré par M. JACOLY, Mme CALIXTE et Mme PENAVERE du Bureau de l'Environnement et des Procédures d'utilité publique.

Cet arrêté a prescrit que l'enquête se déroulerait du 29 juin au 31 juillet 2023 inclus, soit pendant 33 jours, et qu'un dossier d'enquête ainsi qu'un registre destiné à recueillir les observations du public seraient tenus à sa disposition aux heures d'ouverture habituelles du service Urbanisme de la mairie de Charenton-le-Pont.

Le dossier d'enquête publique ainsi que les informations relatives à son organisation pourraient également être consultés :

- sur le portail internet de la Préfecture à l'adresse suivante : <http://www.val-de-marne.gouv.fr/Publications/AOEP-Avis-d-ouverture-d-Enquetes-Publiques> ;
- sur le registre électronique en ligne accessible à cette adresse : <https://www.registre-numerique.fr/epu-zac-charenton-bercy-charenton> ;

Un poste informatique serait mis à la disposition du public à la préfecture du Val-de-Marne pour faciliter la consultation du dossier d'enquête et l'expression d'observations et de propositions. De plus, il a été indiqué que ces dernières pourraient également être adressées par :

- correspondance, au siège de l'enquête, à l'attention du président de la commission d'enquête ;
- voie électronique à l'adresse suivante epu-zac-charenton-bercy-charenton@mail.registre-numerique.fr ;
- le registre électronique à l'adresse suivante <https://www.registre-numerique.fr/epu-zac-charenton-bercy-charenton>.

Compte tenu de la portée de l'opération, il a été retenu le principe d'organiser quatre permanences dans les locaux du service de l'Urbanisme :

- le jeudi 29 juin 2023 de 9h00 à 12h00 ;
- le jeudi 6 juillet 2023 de 14h à 17h ;
- le samedi 22 juillet 2023 de 9h à 12h ;
- le lundi 31 juillet 2023 de 14h à 17h.

De plus, l'arrêté a prescrit l'organisation d'une réunion publique le mardi 4 juillet 2023 à l'Espace Jeunesse de Charenton-le-Pont situé 7bis quai de Bercy à Charenton-le-Pont.

III.3 Composition du dossier soumis à l'enquête

- le volet administratif :

- Décision du Tribunal Administratif de Melun du 2 janvier 2023 ;
- Arrêté préfectoral n°2023/02085 du 9 juin 2023 ;
- Publications de l'avis d'enquête publique.

**ENQUETE PUBLIQUE PORTANT SUR LA PROCEDURE INTEGREE POUR LA REALISATION
D'UNE GRANDE OPERATION D'URBANISME (PIGOU)
DANS LE CADRE DU PROJET D'AMENAGEMENT DE LA ZAC DE CHARENTON-BERCY**

- le dossier de présentation du projet comprenant :

Au titre du code de l'urbanisme (article L.300-6-1)

Pièce 4-1 Note de cadrage général

Pièce 4-2 Notice explicative

Pièce 4.3 Dossier d'adaptation du PPRI

Pièce 4-3-1 Note de présentation du projet d'adaptation du PPRI

Pièce 4-3-2 Diagnostic de vulnérabilité et stratégie de résilience

Annexe technique n°1 : Etude hydraulique

Annexe technique n°2 : Etude de vulnérabilité économique

Annexe technique n°3 : Attestation des concessionnaires

Pièce 4-3-3 Evaluation environnementale de l'adaptation du PPRI

Pièce 4-3-4 Projet d'adaptation du PPRI

a. Projet de notice

b. Projet de règlement

c. Projet de zonage

Pièce 4-3-5 PPRI en vigueur

Pièce 4-4 Dossier de mise en compatibilité du PLU

Pièce 4-4-1 Rapport de présentation

Pièce 4-4-2 Projet de PLU modifié

a. Projet de document graphique modifié du PADD

b. Projet de dossier de présentation de la nouvelle OAP

c. Projet de document graphique réglementaire de la zone UZ

d. Projet de règlement écrit de la zone UZ

e. Projet de plan de zonage général modifié

Pièce 4-4-3 Evaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLU

Pièce 4-4-4 Bilan de la concertation préalable à la mise en compatibilité du PLU

Pièce 4-5 Réunion d'examen conjoint

Pièce 4-6 Dossier administratif

Pièce 4-7 Etude d'Impact, Résumé non Technique et Avis

- deux registres d'enquête

III.4 Publicité de l'enquête

L'avis d'enquête publique a été affiché quinze jours avant l'ouverture de l'enquête et durant toute la durée de celle-ci sur les panneaux d'affichage de la commune de Charenton-le-Pont et de la Préfecture, ainsi qu'autour et sur le site de la ZAC.

Il a en outre été publié quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête publique et rappelé dans les huit premiers jours de celle-ci dans :

- les annonces judiciaires et légales du Parisien du Val-de-Marne des 14 et 29 juin 2023 ;
- les annonces judiciaires et légales des Echos des 14 et 29 juin 2023.

IV. DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE

IV.1. Réunions de travail et visites des lieux

La présentation du dossier d'enquête aux 3 membres de la commission d'enquête a été réalisée le 14 juin 2023 dans les locaux de Grand Paris Aménagement (GPA) par M. MESSAOUI Directeur Territorial Grand Paris Est et Mme BRUNE Chef de Projet. Elle a été suivie d'une présentation de l'opération par la Mairie de Charenton le 16 juin 2023 en présence de M. SIRE, Directeur Général des Services (DGS) et Mme FORGEOT, Responsable de l'Aménagement Durable et du Développement. Une visite du site a été assurée par Mme BRUNE de GPA le 20 juin 2023.

Afin de compléter son appropriation du dossier, la commission d'enquête a rencontré :

- Le Président de la commission d'enquête instruisant la procédure d'élaboration du PLUi du Territoire Paris-Est-Marne-Bois le 22 juin 2023 ;
- Mesdames BANOUN et DEBRIEU-LEVAT de l'Autorité Environnementale le 3 juillet 2023 ;
- M. MARCILLAUD et Mme SONET de la SEMAPA le 5 juillet 2023 pour recueillir des informations sur la ZAC Bercy-Charenton ;
- M. ROUSSEL DEVAUX de l'EPT Paris Est Marne et Bois le 6 juillet 2023 ;
- M. WEID de la DRIEAT le 7 juillet 2023 ;
- Service Urbanisme de la Ville de Paris le 20 juillet 2023 ;
- Mme FRECHET DE SNCF Immobilier le 21 juillet 2023.

Les informations recueillies au cours de ces réunions ont porté sur l'organisation et les enjeux de l'opération et ont été reprises dans le paragraphe II du présent rapport.

Le procès-verbal de synthèse des observations a été transmis par le président de la commission d'enquête le 8 août 2023 (cf. annexe II).

La présentation du mémoire provisoire en réponse au procès-verbal des observations (cf. annexe 3), élaboré par Grand Paris Aménagement, a été effectuée par Mme BRUNE de GPA le 25/08/2023 et la version définitive du mémoire (cf. annexe III) , prenant en compte nos réactions, est parvenue au format électronique le mardi 29 août 2023 et par la voie postale le 7 septembre 2023. En conséquence, la commission d'enquête a sollicité le l'échéance de remise du rapport d'enquête d'une semaine ce qui a été accordé par la Préfecture (cf. courrier du 31 août joint en annexe VI).

IV.2. Tenue de la réunion publique et des permanences de la commission d'enquête

La réunion publique du 4 juillet 2023 a accueilli 25 personnes dans un climat apaisé. Le compte rendu de cette manifestation est joint en annexe I.

Les 4 permanences de la commission d'enquête ont été tenues conformément au calendrier prescrit par l'arrêté préfectoral en présence d'un ou de deux membres de la commission d'enquête :

- Jeudi 29 juin 2023 de 9h à 12h : M. POUHEY, M. HAZAN ;
- Jeudi 6 juillet 2023 de 14h à 17h : M. HAZAN, Mme MARTINE ;
- Samedi 22 juillet 2023 de 9h à 12h : Mme MARTINE ;
- Lundi 31 juillet 2023 de 14h à 17h : M. POUHEY, M. HAZAN.

La commission d'enquête a tenu plusieurs réunions de coordination afin de mutualiser les informations et d'échanger sur les 12 thématiques identifiées en cours d'enquête, chaque membre de la commission assurant l'analyse et l'appréciation de quatre d'entre elles :

**ENQUETE PUBLIQUE PORTANT SUR LA PROCEDURE INTEGREE POUR LA REALISATION
D'UNE GRANDE OPERATION D'URBANISME (PIGOU)
DANS LE CADRE DU PROJET D'AMENAGEMENT DE LA ZAC DE CHARENTON-BERCY**

- le 14 juin 2023 à l'issue de la réunion de GPA ;
- le 7 juillet 2023 pour la définition et la répartition de l'analyse des thèmes ;
- le 7 août 2023 pour la finalisation du procès-verbal des observations ;
- le 1^{er} septembre 2023 pour la finalisation du rapport ;
- le 5 septembre 2023 pour la finalisation des conclusions et de l'avis motivé.

IV.3. Clôture de l'enquête publique

Le registre d'enquête papier a été clôturé par le président de la commission d'enquête à l'issue de la dernière permanence du 31 juillet 2023. Le registre dématérialisé, quant à lui, a été clôturé ce même jour à minuit.

V. BILAN DE LA PROCEDURE ET APPRECIATION DU DOSSIER D'ENQUETE

V.1. Communication institutionnelle

Les insertions dans les deux journaux « le Parisien du Val-de-Marne et les Echos » ont été réalisées au moins quinze jours avant et rappelées dans les huit premiers jours de la période retenue pour l'enquête.

En particulier, les prescriptions en matière de publication et d'affichage édictées par l'arrêté préfectoral précité ont été correctement appliquées.

De plus, l'EPT Paris-Est-Marne&Bois et la Mairie de Charenton ont communiqué sur leurs territoires respectifs (cf. Annexe V) :

- publication du 29 juin 2023 sur le site de l'EPT ;
- publication sur le site de la mairie de Charenton :
 - Annonces dans les newsletters municipales des 15 et 22 juin 2023, des 6 et 13 juillet 2023 ;
 - Annonce de la réunion publique du 4 juillet 2023 et des 3 dernières permanences ;
 - Annonces sur Facebook et Instagram de la réunion publique du 4 juillet 2023 ;
 - Avis d'enquête publique dans le magazine de l'été 2023.

V.2. Conditions de consultation du dossier d'enquête

L'enquête a été conduite dans le respect des procédures réglementaires en vigueur pour la mise en compatibilité d'un PLU et la modification d'un PPRI et menée à son terme dans le strict respect des prescriptions réglementaires et des modalités définies par l'arrêté préfectoral n°2023/02085 du 9 juin 2023 :

- le dossier d'enquête, réalisé dans le respect des textes réglementaires, a été mis à la disposition du public dans les lieux et sites de consultation indiqués dans l'arrêté préfectoral ;
- les conditions d'accueil du public et de tenue des permanences étaient satisfaisantes.

V.3. Climat social de l'enquête

L'enquête s'est déroulée dans une ambiance sereine concernant les relations avec le public et les institutionnels concernés. Les conditions d'accueil des personnes souhaitant consulter le dossier d'enquête ou exprimer des observations étaient très satisfaisantes.

V.4. Appréciation du contenu du dossier d'enquête

Le dossier d'enquête comprenait tous les documents prescrits par la réglementation concernant l'objet de l'enquête ne portant que sur l'adaptation du PPRI et la mise en compatibilité du PLU.

Ayant été élaboré dans le cadre d'une procédure dont l'objet était plus étendu, il comportait des documents non essentiels pour la présente opération, ce qui a pu susciter des observations hors sujet de la part du public.

V.5. Décompte des interventions recueillies

La procédure d'enquête publique portant sur mise en œuvre de la procédure intégrée pour la réalisation d'une grande opération d'urbanisme (PIGOU) dans le cadre du projet d'aménagement de la ZAC de Charenton-Bercy a conduit au recueil de :

- 10 interventions décomposées en 64 observations dans le registre électronique ;
- 3 interventions décomposées en 6 observations dans les registres papier ;

De plus, la commission d'enquête a relevé 16 observations dans les avis des personnes publiques associées (PPA) exprimées par courrier ou lors de la réunion d'examen conjoint du 10 novembre 2022.

Le registre dématérialisé de PubliLégal a été visité plus de 200 fois.

**VI. ANALYSE DES OBSERVATIONS RECUEILLIES AU COURS DE L'ENQUETE
ET DES AVIS EXPRIMES PAR DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIEES**

Le dépouillement de ces observations et avis, les entretiens tenus avec les personnes qui ont consulté le dossier d'enquête lors des permanences ou qui ont participé à la réunion publique du 4 juillet 2023 ont conduit à répartir les observations portant effectivement sur l'objet de l'enquête et à questionner la maîtrise d'ouvrage selon les 11 thèmes suivants qui ont servi de base au questionnement de la maîtrise d'ouvrage et à l'appréciation par la commission d'enquête du mémoire en réponse :

- I. L'engagement de l'enquête publique
- II. L'adaptation du PPRI
- III. La résilience de la vie du quartier face aux inondations
- IV. L'évolution des nuisances sur la vie du quartier et l'impact des travaux
(regroupant les thématiques 4 et 9 des grilles de dépouillement ci-jointes)
- V. La mise compatibilité du PLU
- VI. L'interface avec la ZAC Bercy-Charenton
- VII. L'interface avec le réseau ferroviaire
- VIII. Les enjeux architecturaux et environnementaux
- IX. Les mobilités et le désenclavement du quartier
- X. Les équipements publics, culturels et de loisirs
- XI. Les autres problématiques

VI.1. L'ENGAGEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE

VI.1.1. Présentation du thème

L'objet de ce thème est l'analyse des observations concernant la procédure d'enquête publique et la qualité du contenu du dossier d'enquête, dont l'objet porte sur la mise en compatibilité du PLU (Plan Local d'Urbanisme) et l'adaptation du PPRI (Plan de Prévention des Risques Inondations), ce qui limite notre champ d'analyse à ces deux sujets.

Initialement, l'enquête devait porter également sur une procédure de déclaration d'utilité publique et sur une enquête parcellaire. Ces deux opérations ont été reportées à une date ultérieure.

Le cadre réglementaire de cette enquête est celui de la Procédure Intégrée pour la réalisation d'une Grande Opération d'Urbanisme (PIGOU). En effet, la complexité de renouvellement urbain du quartier Charenton-Bercy a rendu nécessaire sa qualification de Grande Opération d'Urbanisme (GOU).

L'objectif majeur de la PIGOU est d'accélérer les opérations d'aménagement qualifiées de GOU en permettant, en particulier dans le cadre du projet de ZAC Charenton-Bercy, de réaliser en une seule procédure la mise en compatibilité du PLU et l'adaptation du PPRI.

VI.1.2. Eléments du dossier d'enquête portant sur le thème

Pièce 4.1 Note de cadrage général PIGOU

Pièce 4.2 Notice explicative PIGOU

Pièce 4.6 Délibérations, décisions et arrêtés

VI.1.3. Expression du public et questionnement de la commission d'enquête

Les principales observations du public ont été exprimées par des entreprises implantées sur le périmètre de la ZAC qui avaient réagi lors de la phase de consultation et qui ont par ailleurs déposé un recours auprès du Tribunal Administratif : les sociétés COFEPP et la Martiniquaise, la SNC Hôtel Paris-Bercy et la SAS « Une Pièce en Plus ».

Sous-thème 1.1 : la procédure d'enquête publique

La Commission d'enquête a relevé que l'objet de la présente enquête publique est différent de celui pour laquelle elle a été désignée par le tribunal administratif puisqu'il ne comprend pas les volets déclaration publique et enquête parcellaire.

Les sociétés COFEPP, La Martiniquaise (observation RD3.1) et SNC Hôtel Paris-Bercy (RD4.2) mettent en exergue le fait que leurs observations exprimées lors de la phase de

**ENQUETE PUBLIQUE PORTANT SUR LA PROCEDURE INTEGREE POUR LA REALISATION
D'UNE GRANDE OPERATION D'URBANISME (PIGOU)
DANS LE CADRE DU PROJET D'AMENAGEMENT DE LA ZAC DE CHARENTON-BERCY**

concertation de septembre 2021 n'ont pas été prises en compte. Ces deux sociétés précisent qu'elles ont contesté l'arrêté de création de la ZAC Charenton-Bercy pris par le Préfet du Val de Marne en septembre 2022 et que leur recours est pendant devant le tribunal administratif de Melun.

Dans ses observations RD7.1 à 4, M. RENAUDIN, intervenant en qualité de conseil de la SAS « UNE PIECE EN PLUS » met en exergue les points suivants :

- l'irrégularité de la composition de la commission d'enquête ;
- l'incohérence des modalités d'organisation de l'enquête publique ;
- l'insuffisance d'une période d'enquête de 33 jours ;
- l'organisation d'une telle enquête en période estivale et surtout en période de vacances scolaires
- la méconnaissance de l'article R123-9 du Code de l'Environnement du fait que l'arrêté ne précise pas :
 - * les caractéristiques principales du projet intégré (art L.300-6-1 du code de l'urbanisme) pour la réalisation d'une grande opération d'urbanisme (PIGOU), aucune information ne permettant de comprendre ce qu'est une PIGOU ;
 - * les principales caractéristiques du projet d'aménagement de la ZAC Charenton-Bercy sur le territoire de la commune de Charenton-le-Pont ;
 - * les principales caractéristiques du projet de mise en compatibilité du PLU de la commune de Charenton-le-Pont ;
 - * les principales caractéristiques et les raisons de l'adaptation du plan de prévention des risques inondations (PPRI) du département du Val-de-Marne ;
 - * l'autorité environnementale concernée et l'adresse à laquelle l'avis peut être consulté
 - * l'avis visé par l'arrêté ne porte que sur le projet de ZAC Charenton-Bercy, aucune mention de l'avis ne portant sur le PPRI.

Questions de la commission d'enquête

Q1.1 : Quels sont les éléments justifiant l'engagement de cette enquête publique selon un objet qui a été réduit par rapport à la demande initiale exprimée auprès du tribunal administratif ?

Q1.2 : Considérez-vous que la désignation de la commission d'enquête et le contenu de l'arrêté préfectoral comportent des irrégularités ou des insuffisances ?

Sous-thème 1.2 : la qualité du contenu du dossier d'enquête publique

L'observation RD3.8 de La Martiniquaise regrette le manque de propositions de projets alternatifs, à même d'éviter de mettre fin à l'activité de LA MARTINIQUAISE dans le site propriété de COFEPP.

L'observation RD4.1 de la SNC Hôtel Paris signale qu'elle n'est en aucun cas partenaire du Contrat d'Intérêt National (CIN), contrairement à ce qui est affirmé en page 4, car elle a refusé de signer le CIN du secteur Bercy-Charenton.

**ENQUETE PUBLIQUE PORTANT SUR LA PROCEDURE INTEGREE POUR LA REALISATION
D'UNE GRANDE OPERATION D'URBANISME (PIGOU)
DANS LE CADRE DU PROJET D'AMENAGEMENT DE LA ZAC DE CHARENTON-BERCY**

L'observation RD4.9 de la SNC Hôtel Paris regrette que le projet choisi ait pour objectif de mettre fin à l'occupation actuelle du secteur sans qu'il n'y ait eu de réelles discussions sur des projets alternatifs susceptibles de faire cohabiter l'activité de la SNC Hôtel avec la volonté de raccorder Paris à Charenton.

Dans ses observations RD5.2 et 3, la SNCF déclare qu'elle a déjà déposé 2 avis (les 14 novembre 2022 et 16 janvier 2023) mais trouve insuffisantes les réponses apportées par le mémoire en réponse de GPA du 10 mars 2023, document repris dans le dossier d'enquête publique. Elle considère que la partie organisation générale du projet doit inclure un axe relatif à la préservation de l'ensemble des activités ferroviaires ainsi qu'au potentiel de développement du transport fer-route.

Dans son observation RD5.5, la SNCF demande l'enrichissement des objectifs des secteurs 1 et 2 par la mention d'une activité fret et la reconstitution d'une installation terminale embranchée (ITE) reliée à la future halle logistique parisienne du fait du percement de la rue Baron Leroy de part et d'autre du périphérique afin d'assurer la compatibilité avec le SDRIF et le PDUIF

Le Conseil Départemental du 94, dans son observation PPA4.9, souhaite que soient mis à jour certains éléments de l'étude d'impact notamment relatifs aux enjeux et au diagnostic initial

Questions de la commission d'enquête

Q2.1. Quelles sont les modifications ou compléments sollicités dans les observations ci-dessus que la maîtrise d'ouvrage estime recevables ?

Q1.2 Est-ce que des scénarios alternatifs ont été étudiés et pourquoi ne sont-ils pas exposés dans le dossier d'enquête ? Est-ce que leur prise compte pourrait faire évoluer certains invariants du projet?

Q1.3. Le devenir du centre commercial Bercy 2 n'est pas précisé dans le dossier d'enquête. Or, il participe à la vie du quartier qui pourrait être affectée si l'équivalent de ces commerces et services ne se relocalise pas rue Baron Leroy. Pouvez-vous nous apporter des précisions à ce sujet ?

VI.1.4. Réponse de la maîtrise d'ouvrage

VI.1.4.1. La procédure d'enquête publique

Question n°1 : Quels sont les éléments justifiant l'engagement de cette enquête publique selon un objet qui a été réduit par rapport à la demande initiale exprimée auprès du tribunal administratif ?

Considérant la nécessité, dans un premier temps, de poursuivre la procédure PIGOU pour permettre l'avancement de la ZAC, la préfecture du Val de Marne a souhaité porter à l'enquête publique uniquement la procédure PIGOU.

Question n°2 : Considérez-vous que la désignation de la commission d'enquête et le contenu de l'arrêté préfectoral comportent des irrégularités ou des insuffisances ?

Au cas présent et sur le sujet de la désignation de la commission :

- Le Président du Tribunal administratif saisi disposait de l'ensemble des informations utiles pour désigner valablement la Commission d'enquête, indépendamment de l'évolution ultérieure du périmètre de l'enquête publique, et ce conformément à la jurisprudence (CAA Nantes, 15 novembre 2017, n°15NT02780) ;

**ENQUETE PUBLIQUE PORTANT SUR LA PROCEDURE INTEGREE POUR LA REALISATION
D'UNE GRANDE OPERATION D'URBANISME (PIGOU)
DANS LE CADRE DU PROJET D'AMENAGEMENT DE LA ZAC DE CHARENTON-BERCY**

- L'évolution du périmètre de l'enquête publique n'a eu aucune incidence, dans la mesure où l'enquête a bien porté sur la mise en compatibilité du PLU, sur l'adaptation du PPRI et sur l'opération d'aménagement Charenton-Bercy mentionnées lors de la saisine du Tribunal administratif ; la seule circonstance que la DUP fasse finalement l'objet d'une procédure d'enquête spécifique, ne modifie en rien le degré d'information dont disposait le Président du Tribunal administratif lors de sa saisine, amplement suffisant pour désigner valablement la Commission d'enquête ;
- Ce d'autant que l'évolution intervenue sur le périmètre de l'enquête n'a pas modifié l'ampleur de ladite enquête, portant aussi bien sur l'opération d'aménagement que sur les documents règlementaires dont l'évolution est projetée.

Concernant l'organisation de l'enquête :

- La nomination des membres de la Commission d'enquête est parfaitement régulière, aucun conflit d'intérêt ne pouvant être relevé ; les dispositions de l'article R. 123-4 du code de l'environnement ont été pleinement respectées ; au demeurant, il n'appartient ni à GPA, ni à l'autorité compétente pour approuver la PIGOU à l'issue de l'enquête publique, d'apprécier la régularité des nominations effectuées ;
- Les modalités d'organisation de l'enquête publique étaient parfaitement cohérentes et régulières, conformément à la jurisprudence du Conseil d'Etat rappelant qu'aucune disposition ni aucun principe juridique n'interdit de mener une enquête publique durant les mois d'été (CE, 17 avril 2023, n°464389) ; ce d'autant que l'enquête a démarré avant les vacances scolaires et s'est achevée avant la période du mois d'août, plus affectée par les départs en vacances ;
- L'arrêté prescrivant l'ouverture de l'enquête publique est parfaitement régulier, les omissions invoquées par la société UPEP étant infondées aussi bien en ce qui concerne la mention des caractéristiques principales du projet, que la désignation de l'autorité environnementale et la mention de l'adaptation du PPRI dans les avis publiés ; à cet égard, il convient également d'observer que :
 - o La critique formulée par la société UPEP a été reprise dans le cadre d'une requête contentieuse sur laquelle il appartiendra au Tribunal administratif de se prononcer ; requête au demeurant irrecevable, en ce qu'elle porte sur un acte administratif ne faisant pas grief ;
 - o Cette critique ne tient pas compte des visas et des mentions de l'arrêté prescrivant l'ouverture de l'enquête publique, rappelant précisément l'objet de la procédure en cours, les étapes à venir, ainsi que les liens permettant de consulter les pièces détaillant les évolutions envisagées du PLU et du PPRI

VI.1.4.2. La qualité du contenu du dossier d'enquête publique

Question n°1 : Quelles sont les modifications ou compléments sollicités dans les observations ci-dessus que la maîtrise d'ouvrage estime recevables ?

La prise en compte des modifications et/ou compléments seront étudiée par la maîtrise d'ouvrage et la ville après la remise des conclusions de la commission d'enquête.

Question n°2 : Est-ce que des scénarios alternatifs ont été étudiés et pourquoi ne sont-ils pas exposés dans le dossier d'enquête ? Est-ce que leur prise compte pourrait faire évoluer certains invariants du projet ?

Des solutions de substitution sont notamment développées en partie 5 de l'étude d'impact. Sont également rappelés les différents projets envisagés depuis l'étude APUR de 2008 jusqu'à la concertation, en passant par l'appel à projets IMG P et la comparaison des trois projets alternatifs retenus lors de la première phase du concours.

Le groupe La Martiniquaise-Bardinet a été créé en 1934 et s'est rapidement installé sur la ville de Charenton dans le quartier de Bercy, historiquement lié au commerce de spiritueux. Alors que le quartier a complètement muté dans les années 90 avec la construction de

**ENQUETE PUBLIQUE PORTANT SUR LA PROCEDURE INTEGREE POUR LA REALISATION
D'UNE GRANDE OPERATION D'URBANISME (PIGOU)
DANS LE CADRE DU PROJET D'AMENAGEMENT DE LA ZAC DE CHARENTON-BERCY**

nombreux logements, d'équipements (deux écoles primaires, deux crèches...) et d'un centre commercial (Bercy2), La Martiniquaise a choisi de rester dans ce lieu historique et y a développé l'un de ses sites de stockage et de production. Elle est désormais la seule entreprise industrielle du quartier par lequel transitent quotidiennement de très nombreux poids lourds de livraison (la production est de plusieurs millions de bouteilles par an). L'altimétrie et l'emplacement de l'une des rues principales du projet d'aménagement nécessitent le départ de cette entreprise. Enfin, la logistique qu'implique un site de production à cet endroit est contraire à la qualité de vie des habitants du quartier (actuels et futurs) et ne permet donc pas une nouvelle localisation dans le projet d'aménagement.

En ce qui concerne l'hôtel IBIS, plusieurs ateliers d'échange portant sur le transfert des hôtels actuels sur le périmètre de l'opération ont eu lieu en 2018 et en 2019. Un protocole d'études a été soumis à Ibis en novembre 2019 mais Ibis n'a pas souhaité y donner suite.

Le 4 mars 2020, Ibis a adressé à Bouygues Immobilier un courrier indiquant qu'une relocalisation sur les sites proposés au sein du périmètre de l'opération de la ZAC Charenton-Bercy était impossible, mais qu'ils demeuraient à l'écoute d'une proposition d'implantation autre, sans donner de cahier des charges précis. Un nouveau courrier de Bouygues Immobilier et une rencontre n'ont pas permis d'avancer davantage, Ibis restant fermé aux propositions de relocalisation sur site et ne fournissant pas de critères permettant la recherche d'un site aux alentours. Depuis 2021, les propositions de réunions de Bouygues Immobilier ne sont plus acceptées par Ibis.

Question n°3 : Le devenir du centre commercial Bercy 2 n'est pas précisé dans le dossier d'enquête. Or, il participe à la vie du quartier qui pourrait être affectée si l'équivalent de ces commerces et services ne se relocalisent pas rue Baron Leroy. Pouvez-vous nous apporter des précisions à ce sujet ?

L'étude d'impact traite du devenir du centre commercial Bercy 2, notamment aux pages 27, 315, 415, etc.

Le centre commercial Bercy 2 a été construit dans les années 1990 dans le cadre de la ZAC de Bercy. Le modèle de « galerie » selon lequel ce centre commercial a été construit ne répond plus aux attentes actuelles. Le centre est marqué par une importante vacance commerciale (70% des 75 locaux commerciaux du centre sont actuellement inoccupés contre 8% de vacances en moyenne sur la commune de Charenton-le-Pont) et l'activité de hyper marché est à la baisse (perte d'un niveau de surface commerciale). Cette situation fait peser un risque sur sa pérennité à court terme.

De plus, aucun autre commerce n'existe dans ce quartier (hormis une boulangerie). Le déclin du centre commercial sans renouvellement de l'offre impacterait fortement la vie du quartier existant (à peu près 3 000 habitants) dont les habitants devront faire un déplacement de plusieurs dizaines de minutes à pied pour effectuer leurs achats en utilisant une passerelle de 3 mètres de large, inadaptée aux personnes à mobilité réduite.

La volonté d'introduire une nouvelle dynamique commerciale est un déclencheur du projet d'aménagement de la ZAC Charenton-Bercy.

Le phasage de la ZAC a été travaillé pour permettre la relocalisation de l'offre commerciale actuelle dans le linéaire commercial qui sera développé le long de l'avenue Baron Le Roy en phase 1, y compris pour la grande surface alimentaire. En effet, lors de la conception des projets de la phase 1, une attention toute particulière a été portée au dimensionnement et à la qualité des rez-de-chaussée pour permettre le développement de commerces diversifiés essentiel au quartier existant et futur.

VI.1.5. Appréciation de la commission d'enquête

VI.1.5.1. Concernant la procédure d'enquête publique

La Commission d'Enquête reconnaît la pertinence de l'engagement de cette procédure selon un objet limité à l'adaptation du PPRI du Val-de-Marne et à l'évolution du PLU de Charenton-le-Pont, afin d'être en phase avec le calendrier d'approbation du PLUi du Territoire Paris-Est-Marne-et-Bois qui doit intégrer les modifications apportées à ces deux plans. De plus, l'approbation de ces modifications conditionne le dépôt et l'examen du permis de construire du projet immobilier de la phase 1 du projet. Quant au calendrier d'organisation de l'enquête, sa programmation en juillet n'a pas affecté le dépôt des observations qui pouvait se faire à distance grâce au registre dématérialisé.

Elle est en phase avec l'analyse de la maîtrise d'ouvrage concernant les conditions et modalités de nomination de ses membres dont leur régularité est incontestable.

Elle n'a pas relevé d'omission ou d'inexactitude dans l'arrêté d'enquête portant en particulier sur la désignation de l'autorité environnementale et la mention de l'adaptation du PPRI dans les avis publiés.

VI.1.5.2. Concernant la qualité du dossier d'enquête publique

La Commission d'enquête considère que certaines demandes de complément ou de précision exprimées par la SNCF et le CD94 peuvent être prises en compte dans le cadre de la mise en compatibilité du PLU.

Concernant l'absence de scénarios alternatifs mise en exergue par les sociétés COFEPP, La Martiniquaise et SNC Hôtel Paris-Bercy, la Commission d'Enquête relève :

- qu'il n'y a pas effectivement de présentation de scénarios incluant le maintien en l'état actuel sur le site pour la COFEPP et la Martiniquaise, tout en reconnaissant que la satisfaction des invariants du projet tels que le désenclavement et la résilience en cas d'inondations du quartier rend inéluctable la relocalisation de leurs activités en dehors du site ;*
- qu'il y a une possibilité de relocalisation sur le site de l'offre hôtellerie qui n'intéresse pas a priori la SNC Hôtel Paris Bercy.*

Elle suggère que cette présentation de scénarios alternatifs, qui ne concerne pas l'objet de la présente procédure, soit mieux documentée dans le cadre de l'éventuel engagement d'une procédure de déclaration d'utilité publique.

**ENQUETE PUBLIQUE PORTANT SUR LA PROCEDURE INTEGREE POUR LA REALISATION
D'UNE GRANDE OPERATION D'URBANISME (PIGOU)
DANS LE CADRE DU PROJET D'AMENAGEMENT DE LA ZAC DE CHARENTON-BERCY**

VI.2. L'ADAPTATION DU PLAN DE PREVENTION DES RISQUES INONDATIONS (PPRI)

VI.2.1. Présentation du thème

L'objet de ce thème est d'aborder les conséquences sur la vie du quartier des modifications apportées au PPRI en vigueur en fonction du type d'inondation à affronter.

Les modifications apportées au PPRI portent essentiellement sur la création d'une zone rose englobant les anciennes zones bleues, violettes et oranges. Cette nouvelle zone ne porte que sur le périmètre de la ZAC Bercy-Charenton.

Nature du projet / Zone	Zone bleue centre urbain	Zone violette zone urbaine dense	Zone orange autre espace urbanisé	Zone rose
Condition de desserte	/	/	/	Voie hors d'eau
Conditions particulières	/	/	/	Étude de résilience
Équipements sensibles	1 ^{er} plancher > PHEC garantir le fonctionnement	1 ^{er} plancher > PHEC garantir le fonctionnement	1 ^{er} plancher > PHEC garantir le fonctionnement	1 ^{er} plancher > cote crue extrême
Activités/Équipements en secteur diffus	Niveau du terrain naturel ou de la voirie	Niveau du terrain naturel ou de la voirie ; Emprise au sol inondable < 60 %	Niveau de terrain naturel ou de la voirie ; Emprise au sol inondable < 30 % en zone foncée < 40 % en zone claire	3 ^{es} planchers > PHEC ; Résilience des réseaux
Activités/Équipements en grande opération	Niveau du terrain naturel ou de la voirie	Niveau du terrain naturel ou de la voirie ; Emprise au sol inondable < 50 %	Autorisés dans certains cas uniquement	3 ^{es} planchers > PHEC ; Résilience des réseaux
Habitatiles nouvelles en secteur diffus	Règle du « Duplex »	Règles du « Duplex » ; Emprise au sol inondable < 40 %	1 ^{er} plancher > PHEC Emprise au sol inondable < 30 % en zone foncée < 40 % en zone claire	3 ^{es} planchers > PHEC ; Résilience des réseaux
Habitatiles nouvelles en grande opération	Règle du « Duplex »	1 ^{er} plancher > PHEC Emprise au sol inondable < 50 % Étude hydraulique et mesures compensatoires en zone foncée	interdites sauf en cas de renouvellement urbain ou en secteur DIN	3 ^{es} planchers > PHEC ; Résilience des réseaux
Extension d'habitations	Règle du « Duplex » ; possibilité d'extension sous la cote 1924 limitée à 20 m ² de SHON	Règle du « Duplex » ; Possibilité d'extension sous la cote 1924 limitée à 20 m ² de SHON Emprise au sol inondable < 40 %	Règle du « Duplex » ; Possibilité d'extension sous la cote 1924 limitée à 20 m ² de SHON Emprise au sol inondable < 30 % en zone foncée < 40 % en zone claire	3 ^{es} planchers > PHEC ; Résilience des réseaux
Changement de destination pour un usage d'habitation	Un niveau complet habitable par logement > PHEC	Un niveau complet habitable par logement > PHEC	Un niveau complet habitable par logement > PHEC	3 ^{es} planchers > PHEC ; Résilience des réseaux
Opérations mixtes	La règle applicable est celle correspondant à l'usage des planchers	La règle applicable est celle correspondant à l'usage des planchers	La règle applicable est celle correspondant à l'usage des planchers	La règle applicable est celle correspondant à l'usage des planchers

Le zonage réglementaire rouge reste inchangé dans le cadre de cette procédure de modification.

La nouvelle zone rose a pour objectif d'engager la conception d'opérations de renouvellement urbain résilientes face au risque d'inondation.

Le dossier précise que :

- La modélisation hydraulique confirme que le projet est en zone de stockage des eaux de crue et ne devrait pas impacter la transparence hydraulique (libre écoulement de l'eau) du site ;
- L'ensemble des bâtiments ont la capacité de se situer au niveau des PHEC.

Les principales dispositions constructives de la zone rose devant permettre la continuité du secteur sont les suivantes :

- Un plancher habitable et fonctionnel au dessus des PHEC ;
- Une continuité des réseaux ;

- Un entretien de la culture du risque.

Des voies d'accès permanentes situées au dessus de la cote des PHEC permettront de se déplacer en cas de crue, pour garantir la sécurité des habitants et faciliter la gestion de la crise.

Chaque bâtiment devra disposer d'un hall ou d'une issue situé au dessus de la cote des PHEC permettant l'évacuation de l'ensemble du bâtiment et l'accès au bâtiment en cas de crue centennale.

VI.2.2. Eléments du dossier d'enquête portant sur le thème

L'opération d'adaptation du PPRI est décrite dans la pièce 4.3 du dossier d'enquête.

Elle a fait l'objet de remarques de la part des personnes publiques associées lors de la réunion d'examen conjoint (cf. pièce 4 .5) et de l'autorité environnementale (cf. pièce 4.7).

VI.2.3. Expression du public et questionnement de la commission d'enquête

Les observations émanent principalement d'habitants du voisinage de la ZAC et d'entreprises localisées dans le périmètre de la ZAC.

L'observation RD7.2 déclare que les nouvelles constructions aggraveront les conséquences d'une crue de la Seine pour les zones jouxtant le périmètre de la ZAC

L'observation RD4.10 de la SNC Hôtel Paris-Bercy reprend une remarque de l'Ae :

- indiquant que « le projet induit une modification favorable de l'aléa inondation pour les nouvelles constructions présentes dans la ZAC mais peut devenir un facteur aggravant pour les zones jouxtant le périmètre opérationnel dans le contexte de la décrue ;
- recommandant de détailler le fonctionnement de la ZAC non seulement en cas de crue mais aussi lors de la décrue ;
- de s'engager sur les effets cumulés avec la ZAC parisienne.

L'observation PPA4.5 du Conseil Départemental du 94 :

- précise que les nouvelles constructions aggraveront les conséquences d'une crue de la Seine pour les zones jouxtant le périmètre de la ZAC ;
- s'interroge sur les procédures de résilience mises en place pour protéger les biens et les personnes en cas de crue supérieure à la crue 50 ans.

Questions de la commission d'enquête

Q.2.1 : D'après les études, l'impact d'une décrue lors d'une forte inondation sera plus fort pour le secteur Richelieu que pour les autres secteurs. Est-ce que les zones jouxtant le périmètre de la ZAC seront fortement impactées en période de crue mais aussi de décrue en fonction du type d'inondation à affronter?

Q.2.2 : Quelles sont les procédures de résilience envisagées pour protéger les biens et les personnes et permettre à la vie du quartier de se poursuivre, selon le type d'inondation à affronter ?

Q2.3 : Quelles sont les mesures envisagées pour assurer la résilience du passage sous le périphérique en cas de fortes inondations ?

VI.2.4. Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Question n°1 : D'après les études, l'impact d'une décrue lors d'une forte inondation sera plus fort pour le secteur Richelieu que pour les autres secteurs. Est-ce que les zones jouxtant le périmètre de la ZAC seront fortement impactées en période de crue, mais aussi de décrue en fonction du type d'inondation à affronter ?

Le quartier est soumis au risque d'inondation par débordement de la Seine.

Les résultats des simulations hydrauliques qui ont été réalisées à l'échelle des deux projets (Charenton Bercy + Bercy Charenton) :

- Confirment la transparence hydraulique des deux projets et de chacun d'eux considérés indépendamment,
- Que ces deux projets, seuls et cumulés, n'ont aucune incidence sur les niveaux d'eau que ce soit en amont (confluence Seine / Marne) ou en aval.

Les mécanismes de mise en eau, des premiers débordements, de propagation générale des écoulements et de décrue sont similaires entre les états initial (sans ZAC) et projeté. (avec ZAC) : le projet urbain n'est ainsi pas un facteur aggravant pour les zones hors ZAC, ni en phase de crue ni en phase de décrue, que ce soit à proximité immédiate ou plus lointaine.

En résumé, la situation pour le secteur Richelieu et les autres zones situés en zones inondables est la même qu'un projet urbain soit développé ou non.

Pour le secteur Richelieu, la situation est même améliorée grâce au projet urbain :

- comme expliqué page 35 du mémoire en réponse à l'avis de l'AE n°3, les distances à parcourir depuis les résidences Richelieu pour atteindre des zones hors d'eau sont significativement réduites (jusqu'à 400 mètres),
- comme expliqué pages 38 et 39 du mémoire en réponse à l'avis de l'AE n°3, la gestion du phénomène de décrue bénéficie de la présence du projet urbain en rétablissant des cheminements hors d'eau pour la résidence Richelieu depuis la nouvelle rue Baron Le Roy au bout de quelques jours (contre plusieurs semaines dans la situation actuelle). Ceci réduit le temps de retour à la normale après une crue pour les habitants actuels des résidences Richelieu.

Question n°2 : Quelles sont les procédures de résilience envisagées pour protéger les biens et les personnes et permettre à la vie du quartier de se poursuivre, selon le type d'inondation à affronter ?

La stratégie de résilience est détaillée dans la pièce 4.3.2 du dossier d'enquête.

Celle-ci a été déclinée selon plusieurs niveaux de crues ayant un impact direct ou indirect sur la ZAC Charenton-Bercy. Les crues étudiées portent notamment sur la crue 20 ans, 50 ans et 100 ans (crues de références dans les modélisations hydrauliques).

Les procédures de résilience pour protéger les biens et les personnes se décomposent en 4 axes :

Axe 1 :

- la mise hors d'eau de l'ensemble des bâtiments et leurs accessibilités hors d'eau en cas de crue 100 ans,
- la programmation adaptée qui n'inclut pas d'équipements sensibles en zone inondable,
- l'emploi de matériaux hydrofuges pour assurer une immersion temporaire des façades des bâtiments en lien avec une zone inondable.

Axe 2 :

- Le maintien de la mobilité pour entrer et sortir dans le quartier en période de crue ;
- Le maintien des stationnements pour les logements dans le quartier ;
- La réflexion avec la commune de Charenton-le-Pont de la compensation des

**ENQUETE PUBLIQUE PORTANT SUR LA PROCEDURE INTEGREE POUR LA REALISATION
D'UNE GRANDE OPERATION D'URBANISME (PIGOU)
DANS LE CADRE DU PROJET D'AMENAGEMENT DE LA ZAC DE CHARENTON-BERCY**

transports en commun en période de crue 100 ans.

Axe 3 :

- Le maintien la desserte des réseaux au minimum en mode dégradé pendant la durée de la crue 100 ans ;
- Le maintien de la collecte des déchets en porte-à-porte ;
- Le maintien des livraisons de la rue commerçante.

Axe 4 :

- L'optimisation des outils de prévention à l'échelle de la commune, des exploitants et des copropriétés ;
- L'intégration de la stratégie de résilience à toutes les phases de conception du projet ;
- Le développement de la culture du risque par la présence de signalétique.

En phase exploitation, les procédures de résilience seront déclinées à plusieurs niveaux :

- A l'échelle communale - le plan communal de sauvegarde sera mis à jour ;
- A l'échelle du socle (ouvrage d'infrastructure susceptible d'être inondé) - le règlement de l'AFUL en charge de la gestion contiendra les indications afférentes, et son chef d'établissement sera le responsable unique de leur mise en œuvre.
- A l'échelle des immeubles : les copropriétés intégreront des affichages permanents dans les halls pour indiquer le caractère inondable du quartier. Par ailleurs, les règlements de copropriété contiendront les indications sur la prise en compte du risque d'inondation.

Question n°3 : Quelles sont les mesures envisagées pour assurer la résilience du passage sous le périphérique en cas de fortes inondations ?

La rue Escoffier et les emprises situées sous le périphérique sont contenues dans la ZAC Bercy Charenton sous maîtrise d'ouvrage de la Ville de Paris, dont l'Aménageur est la SEMAPA. Toutefois, il est précisé que par souci de cohérence et coordination entre les deux opérations :

- les études hydrauliques ont été menées à l'échelle des deux projets
- l'axe de la rue baron Le Roy sera continu entre les deux communes

Pour finir, la stratégie de résilience de l'opération Charentonnaise ne s'appuie pas sur le tronçon parisien de la rue Baron Le Roy. En effet les itinéraires hors d'eau ne nécessitent pas d'emprunter la voie parisienne. La ZAC Charenton conserve, pour une crue 100 ans, un lien hors d'eau avec le centre-ville de Charenton-le-Pont via la rue de la Liberté et la passerelle Valmy.

VI.2.5. Appréciation de la commission d'enquête

La réponse de la maîtrise d'ouvrage affirme que le projet urbain ne sera pas un facteur aggravant, mais plutôt un facteur de réduction des temps de retour, pour les zones hors ZAC en phases de crue puis de décrue.

Les procédures de résilience seront satisfaisantes pour les nouvelles constructions localisées dans le périmètre de la ZAC et amélioreront les délais de résilience dans les secteurs inondables avoisinant ce périmètre.

La résilience du quartier sera assurée même si la circulation est interrompue sur la rue Baron Leroy du fait de l'inondation du passage sous le périphérique grâce à des aires de retournement. Elle signale qu'il a été indiqué, lors d'une réunion avec la SEMAPA, aménageur de la ZAC Bercy-Charenton, qu'il y aurait une possibilité de surélévation du sol de ce passage afin de réduire l'impact des inondations

**ENQUETE PUBLIQUE PORTANT SUR LA PROCEDURE INTEGREE POUR LA REALISATION
D'UNE GRANDE OPERATION D'URBANISME (PIGOU)
DANS LE CADRE DU PROJET D'AMENAGEMENT DE LA ZAC DE CHARENTON-BERCY**

La Commission d'Enquête recommande également que des mesures soient prévues pour assurer la résilience du quartier entre les deux premières phases de réalisation du projet.

VI.3. LA RESILIENCE DE LA VIE DU QUARTIER FACE AUX INONDATIONS

VI.3.1. Présentation du thème

L'objet de ce thème est d'aborder la résilience des différents services et réseaux contribuant à la continuité de la vie du quartier lors de fortes inondations. Cela concerne aussi bien l'alimentation en eau potable, que la gestion des eaux usées et des eaux potables ou le bon fonctionnement des réseaux publics : électricité, téléphone, internet.

La stratégie de résilience repose sur 4 axes majeurs :

- Adapter la morphologie et l'accessibilité des bâtiments ;
- Permettre la mobilité intra et extra site ;
- Autonomiser les ressources, les services ;
- Sensibiliser, former et informer.

Axe 1 : Adapter la morphologie et l'accessibilité des bâtiments

- 1) Disposer les accès et les usages d'habitation et d'emplois en fonction du risque ;
- 2) Programmer les infrastructures en fonction des zones à risque ;
- 3) Employer les matériaux de construction adaptés à une immersion temporaire.

Axe 2 : Permettre la mobilité intra et extra site

- 1) Garantir l'accès à la ZAC pour assurer la continuité des services et déplacements ;
- 2) Transférer la capacité de stationnement hors zone inondable ;
- 3) Compenser et optimiser les usages des transports en commun

Axe 3 : Autonomiser les ressources et les services

- 1) Assurer une continuité des services et des réseaux ;
- 2) Faire de ce territoire, un territoire propre même en période de crue centennale ;
- 3) Maintenir une continuité des services, éventuellement dégradée

Axe 4 : Sensibiliser, former et informer

- 1) Optimiser les outils de prévision et de prévention de la crue
- 2) Maintenir dans les esprits une connaissance de l'aléa

IV.3.2. Eléments du dossier d'enquête portant sur le thème

Chapitre 4.3.2 de la pièce 4.3 : Diagnostic de vulnérabilité

Annexes 1 à 4 du chapitre 4.3.2 Courriers des gestionnaires de services publics et de réseaux

Pièce 4.5 du dossier d'enquête : réunion d'examen conjoint

Annexes 6 et 7 de l'étude d'impact

VI.3.3. Expression du public et questionnement de la commission d'enquête

Les observations prises en compte par la Commission d'Enquête ont été relevées dans le compte rendu de la réunion d'examen conjoint du 10 novembre 2022 ou dans les courriers transmis par des collectivités locales ou des gestionnaires de réseaux publics.

Le Conseil Départemental du 94 (Observations PPA3.1, PPA4.6 et 7)

- s'interroge sur les protocoles de crises et procédures de résilience mises en place notamment pour les réseaux d'assainissement en fonction de la typologie des crues (10 ans, 20 ans, 50 ans et 100 ans) ;
- rappelle qu'aucune installation de réseau d'eaux usées ne sera autorisée dans l'ovoïde EP départemental ;
- sollicite la correction des pages 428 et 429 de l'étude d'impact du fait que :
 - * d'une part, aucun réseau EU ne sera autorisé à passer dans l'ovoïde existant ;
 - * d'autre part, le réseau ovoïde départemental du Quai de Bercy, en amont de la rue du Nouveau de Bercy, n'est pas unitaire mais pluvial.

L'observation PPA5.1 du Service de l'Eau de la Ville de Paris exprime 3 recommandations:

- les branchements sur le déversoir d'orage du périphérique Est ne devront pas porter atteinte aux réseaux d'assainissement de la ZAC (protection des branchements contre la crue) ;
- s'assurer que l'évacuation des eaux usées et pluviales sera possible en toutes circonstances (gravitairement ou avec relevage) ;
- limiter les risques de communication entre le réseau d'eaux pluviales et le réseau d'eaux usées. Les exutoires de ces réseaux devront permettre d'isoler le réseau des eaux usées et pluviales en charge ainsi que de la Seine.

Les observations PPA6.1 et 2 de L'EPT Paris Est Marne et Bois :

- Préconise que des emplacements devront être intégrés à la conception des espaces publics pour la mise en place de points d'apport volontaires des déchets en cas de crue supérieure à la crue quinquennale R0.9 ;
- Demande que soit prévu un retournement pour que les véhicules de déchets puissent repartir par la rue Necker.

Questions de la commission d'enquête

Q3.1. Quelle sera la structuration des réseaux de gestion des eaux usées et des eaux pluviales du fait de la position du Conseil Départemental et de la mutualisation de certains réseaux avec la ZAC Bercy-Charenton ?

Q3.2. Quelles sont les mesures prévues pour assurer la résilience des différents réseaux d'eau potable et de gestion des eaux usées et des pluviales ?

Q3.3. Quelles sont les mesures prévues pour assurer la résilience d'autres services publics comme la collecte des déchets et les interventions de secours urgentes ?

VI.3.4. Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Question n°1 : Quelle sera la structuration des réseaux de gestion des eaux usées et des eaux pluviales du fait de la position du Conseil Départemental et de la mutualisation de certains réseaux avec la ZAC Bercy-Charenton ?

**ENQUETE PUBLIQUE PORTANT SUR LA PROCEDURE INTEGREE POUR LA REALISATION
D'UNE GRANDE OPERATION D'URBANISME (PIGOU)
DANS LE CADRE DU PROJET D'AMENAGEMENT DE LA ZAC DE CHARENTON-BERCY**

La stratégie de résilience des réseaux est détaillée dans la pièce 4.3.2 du dossier d'enquête - axe 3 - page 43.

Concernant la gestion des eaux usées en période de crue. La ZAC Charenton-Bercy projette la réalisation de pompes de relevage pour les lots ayant des réseaux immergés en période de crue. Les eaux usées sont ensuite déversées de manière temporaire dans le déversoir d'orage de la Section d'Assainissement de Paris (SAP) côté rue Escoffier. Ce scénario a été réalisé avec la SAP et le SIAAP en lien avec leurs procédures de gestion de crise en place.

Le réseau d'eau usée projeté sous la rue Escoffier sera mutualisé avec une partie de la ZAC Bercy-Charenton. Le dimensionnement de ce réseau a été réalisé en considérant le projet charentonnais et parisien.

Concernant les eaux pluviales, il a été mis en avant la continuité de service offerte par les concessionnaires réseau. Les eaux pluviales seront en priorité rejetées en Seine. En cas de crue, les déversoirs étant fermés, les eaux pluviales rejoindront l'usine de relevage des eaux de l'île Martinet comme c'est le cas à l'heure actuelle.

Question n°2 : Quelles sont les mesures prévues pour assurer la résilience des différents réseaux d'eau potable et de gestion des eaux usées et des pluviales ?

La stratégie de résilience des réseaux est détaillée dans la pièce 4.3.2 du dossier d'enquête - axe 3 - page 43.

La réponse est semblable à celle de la question 1 ci-dessus concernant les eaux usées et les eaux pluviales.

Concernant le réseau d'eau potable, le SEDIF en charge des usines de traitement des eaux et Véolia délégataire pour la distribution garantissent une continuité de service de la gestion de l'eau potable pour une crue 100 ans.

Question n°3 : Quelles sont les mesures prévues pour assurer la résilience d'autres services publics comme la collecte des déchets et les interventions de secours urgentes ?

La stratégie de résilience des réseaux est détaillée dans la pièce 4.3.2 du dossier d'enquête - axes 2 et 3.

La collecte des déchets à l'échelle de la ZAC Charenton-Bercy en période de crue a fait l'objet d'échanges entre Grand Paris Aménagement et l'EPT Paris Est Marne et Bois (acteur en charge de la collecte). Une circulation hors d'eau à l'échelle de la ZAC des véhicules de collecte de déchet est projetée pour desservir en portes à portes les bâtiments. La collecte des déchets sera maintenue pour une crue 100 ans. Un point d'apport volontaire temporaire sera également mis en place par les services de l'EPT, afin d'assurer la collecte des déchets du lot N et des bâtiments hors ZAC le cas échéant.

Les secours d'urgence pourront desservir la ZAC Charenton-Bercy par l'axe rue Baron le Roy - avenue de la Liberté ou via la passerelle Valmy. Par ailleurs, chaque bâtiment dispose d'une entrée hors d'eau accessible en période de crue 100 ans.

VI.3.5. Appréciation de la commission d'enquête

La Commission d'Enquête a relevé que les gestionnaires des réseaux publics garantissent le fonctionnement de leurs services, même à minima, en situation de crue centennale. C'est le cas par exemple pour les réseaux d'eau potable, les interventions de secours urgentes et la collecte des déchets, y compris pour les bâtiments hors ZAC.

Les réseaux d'eaux usées et d'eaux pluviales situés à l'interface des deux ZAC charentonnaise et parisienne doivent être mutualisés, si cela est techniquement réalisable et financièrement viable.

**ENQUETE PUBLIQUE PORTANT SUR LA PROCEDURE INTEGREE POUR LA REALISATION
D'UNE GRANDE OPERATION D'URBANISME (PIGOU)
DANS LE CADRE DU PROJET D'AMENAGEMENT DE LA ZAC DE CHARENTON-BERCY**

De plus, il convient de mettre en œuvre des mesures permettant de réduire au maximum le rejet d'eaux usées dans la Seine lors des inondations de forte intensité.

VI.4. L'EVOLUTION DES NUISANCES APORTEES A LA VIE DU QUARTIER ET L'IMPACT DES TRAVAUX

VI.4.1. Présentation du thème

Si la réalisation de la ZAC va se traduire par la fin de certaines activités actuelles et leurs nuisances associées - sonores ou olfactives- (avérées ou pas), comme pour La Martiniquaise dont certains riverains ont témoigné en cours d'enquête d'odeurs désagréables, il convient d'envisager les nuisances potentielles induites par cette réalisation :

- le maintien et l'évolution des activités liées au réseau ferroviaire ;
- le projet de prolongement d'une voirie (la rue Baron Leroy) pour relier la commune de Charenton à la Ville de Paris ;
- le projet d'une tour de grande hauteur (200m), comportant des activités commerciales notamment d'hôtellerie-restaurants et divers types de logements ;
- les travaux eux-mêmes pour réaliser ces projets, vont nécessairement impacter la vie du quartier en lui apportant de nouvelles nuisances d'ordre sonore, olfactif esthétique ou autre.

Actuellement :

Le secteur Escoffier exploité par l'entreprise UPS est relativement isolé Ainsi, ses entrepôts de stockage et les mouvements des véhicules de transport n'ont pas suscité de remarques de la part du public

Le magasin industriel de l'Assistance Publique des Hôpitaux de Paris (APHP).n'évoque pas de nuisances propres.

Le centre commercial Bercy 2 est en perte de dynamisme, de nombreuses cellules commerciales sont vides.

Les hôtels IBIS assurent un service d'hôtellerie dans une structure intégrée à l'infrastructure de Bercy2.

Pour le secteur d'implantation de la Martiniquaise, la production sur ce site entraine des nuisances olfactives importantes, (soulignées par les riverains lors de la concertation). Elle comporte un espace de stockage de bouteilles (sur un terrain loué à la SNCF). Elle entraine aussi des mouvements importants de poids lourds dans le quartier.

C'est le réseau ferré qui est la source la plus importante de bruits du fait qu'il comporte plusieurs types de voies :

- des voies base travaux jouxtent le site ;
- des voies de remisage des trains ;
- des voies TER ;
- 2 voies RER et 2 voies TGV ;
- des voies dédiées à l'activité matérielle, ainsi que des zones de stockage matériel.

En cours d'enquête le public et les représentants des activités existantes ainsi que la SNCF, et l'Autorité Environnementale par ses recommandations, se sont exprimés au travers de diverses observations ou contributions développées.

Elles concernent essentiellement :

- le prolongement de la rue Baron Leroy vers et sur la Ville de Paris ;
- la réalisation d'une tour de 200m de haut qui, notamment pour l'Autorité Environnementale dont les habitations (en acquisition ou en locatif) et utilisateurs (Hôtel 4 étoiles, restaurant...) ressentiraient diverses nuisances ;
- une extension des activités SNCF, notamment la construction d'un nouveau PAI (Poste d'Aiguillage Informatisé).

**ENQUETE PUBLIQUE PORTANT SUR LA PROCEDURE INTEGREE POUR LA REALISATION
D'UNE GRANDE OPERATION D'URBANISME (PIGOU)
DANS LE CADRE DU PROJET D'AMENAGEMENT DE LA ZAC DE CHARENTON-BERCY**

En revanche l'amélioration de la passerelle Valmy, le sursol envisagé au-dessus du réseau ferré et divers aménagements n'ont pas attiré l'attention sur de possibles nuisances.

Par ailleurs, au plan visuel et environnemental, le projet ambitionne :

- de part et d'autre de l'avenue Baron Leroy, d'organiser des émergences en quinconce visant à dégager des vues et limiter les vis-à-vis en diversifiant les épaulements.
- que la tour de 200m constitue une « pièce architecturale emblématique »
- d'ouvrir le quartier vers la Seine par l'intermédiaire d'un grand mail ;
- de « : minimiser l'impact visuel des façades borgnes existantes tout en conservant les percements » ;
- de conserver les qualités architecturales indéniables de certaines façades (notamment la façade de l'APHP donnant sur le rue Necker) ;
- de proposer une « Variété de hauteurs de bâti afin de dégager des vues, limiter les vis-à-vis, intégrer les bâtiments existants ».
- Un « travail de requalification des abords des voies (SNCF) sur tout leur pourtour ...afin d'atténuer les nuisances visuelles des paysages actuels ».

Le dossier d'enquête n'a pas fait l'objet d'un développement spécifique des nuisances qui ne sont qu'essentiellement évoquées concernant l'activité de la SNCF et ses installations d'entretien et la présence du périphérique et de l'autoroute A4 dont la maîtrise échappe au projet. Cependant, certaines nuisances sont évoquées dans le bilan de la concertation de septembre 2021.

Sur les nuisances sonores

Le bilan de la concertation indique : « Enfin, le projet devra contribuer à réduire les nuisances générées par les activités logistiques, en réduisant la circulation des camions

Sur les nuisances olfactives :

Ce bilan précise : « Concernant la tour, l'emplacement envisagé la préserve des principales nuisances liées aux infrastructures de transport lourds, par la distance à ces infrastructures (le pied de tour est situé à environ 75 m du boulevard périphérique, et 185 m de l'autoroute A4) et le fait que les étages bas se trouveront derrière des bâtiments formant écran à ces nuisances

Sur les nuisances visuelles : une distance minimale de 14 mètres de façade à façade est prévue pour les blocs bâtis distincts et non contigus situés au-dessus de 15 mètres de hauteur

En zone UZ la hauteur des constructions est limitée à 200 mètres maximum pour le dernier plancher accessible au public, la hauteur totale hors tout devant respecter la servitude hélicoptère définie par la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile (DSAC))

Le bilan de la concertation indique :

« L'OAP précise les règles d'implantation des bâtiments sur le périmètre du projet, notamment celle de la « disposition en peigne » autour de la rue Baron-le-Roy, qui permet de laisser des 16 vues/des vides évitant ainsi la sensation de murs et d'écrasement, ainsi que les règles d'implantation des émergences en quinconce.

Et concernant l'ensoleillement et afin de limiter les vis-à-vis avec l'existant :

- La hauteur maximale des constructions est fixée à 40m
- La hauteur maximale 60m émergences (identifiées à l'OAP) est fixée à 60m.

Les règles d'implantation et de hauteur devront viser à préserver l'éclairage naturel des bâtiments existants

Sur les nuisances liées aux travaux : le bilan de la concertation indique « Par ailleurs, deux interrogations ont été soulevées quant à la date de démarrage des travaux de la ZAC et à leurs conséquences sur le quotidien des habitants ; l'un des participants s'interrogeant sur le risque que les travaux déstabilisent certaines habitations existantes ».

Elles ne peuvent donc que faire l'objet de prescriptions en vue d'en limiter les effets (évacuation des déblais par voie fluviale, recherche de déviation de voiries, nettoyages fréquents des chaussées et trottoirs des riverains: circulation des camions en horaires étudiés, bruits et odeurs des carburations...).

VI.4.2. Eléments du dossier d'enquête portant sur le thème

Bilan de la concertation : Pièce 4.4.4 du dossier d'enquête

VI.4.3. Expression du public et questionnement de la commission d'enquête

Concernant les nuisances sonores

L'observation RD6 « interroge sur la gestion des flux, avec la création d'une seule rue ce qui annonce un engorgement certain », mais n'exprime rien sur son impact sonore.

L'observation RD10 note le bruit lié à la station de maintenance de la SNCF et des voies ferrées

Concernant les nuisances olfactives

Elles sont évoquées par l'observation RD3.4 qui concerne La Martiniquaise, (que celle-ci juge infondées) mais portent sur la situation actuelle et non celle résultant de la réalisation du projet.

La RD11 considère que cette ZAC Charenton Bercy prévoit de très nombreux logements dans une zone qui subit de très nombreuses pollutions : usine d'incinération, nœud périphérique, autoroute A4.

Concernant les nuisances visuelles

La RD9.3 craint que l'augmentation des hauteurs des bâtiments donnera aux habitants actuels du quartier un sentiment d'enfermement et cassera la relative harmonie architecturale de la ville de Charenton.

Concernant l'ensemble des nuisances

L'observation RD9.5 de l'Autorité environnementale ajoute dans un avis du 8 septembre 2022, que « la question reste posée de la compatibilité de la tour avec les risques sanitaires auxquelles elle est exposée tant que la ZAC sera bordée d'infrastructures bruyantes et polluantes, et de sa bonne intégration dans le grand paysage ».

L'observation RD7.1 indique que les populations actuelles et nouvelles de la ZAC seront exposées à des pollutions atmosphériques et des nuisances sonores élevées, supérieures aux valeurs cibles préconisées par l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS).

Questions de la commission d'enquête

Q4.1. Est-ce que le projet est de nature à impacter la qualité de vie des habitants actuels du quartier et des nouveaux arrivants du fait de sa proximité avec l'autoroute A4, le réseau ferroviaire, le périphérique ainsi que du fait de la configuration architecturale proposée ?

Q4.2. Est-ce qu'il envisageable que le projet respecte les valeurs cibles préconisées par l'OMS, en particulier pour les immeubles qui vont servir d'écrans sonores comme les bureaux et les résidences pour étudiants et jeunes actifs ?

Sous-thème 4.2 : l'impact des travaux induits par le projet

L'observation RP1.2 note qu'il n'a pas vu d'étude ou même d'info sur la conduite des chantiers de construction ni sur la trace des matériaux mis en œuvre.

L'observation RD5.4.de SNCF Immobilier insiste sur l'absolue nécessité de garantir la continuité de l'ensemble des activités pendant toute la durée des travaux. (notamment lors de la réalisation du sursol et de la passerelle Valmy)

Question de la commission d'enquête

Q4.2.1. Quelles sont les mesures envisagées par la maîtrise d'ouvrage pour limiter les nuisances générées par le chantier auprès des résidents du quartier ? Et en particulier de la SNCF qui souhaite conserver un accès routier pour des gros camions par la rue Port aux Lions, seul accès routier à leurs infrastructures avant la construction à terme d'un tunnel d'accès sous les bâtiments.

Q4.2.2. Pour l'évacuation des déblais, est-il envisagé de privilégier la voie ferrée et/ou la voie fluviale afin de réduire la circulation des camions ?

VI.4.4. Réponses de la maîtrise d'ouvrage

VI.4.4.1. Concernant les nuisances sonores, olfactives et visuelles

Question n°1 : Est-ce que le projet est de nature à impacter la qualité de vie des habitants actuels du quartier et des nouveaux arrivants du fait de sa proximité avec l'autoroute A4, le réseau ferroviaire, le périphérique ainsi que du fait de la configuration architecturale proposée ?

Le quartier est encadré par de lourdes infrastructures de transport.

Le projet est de nature à impacter positivement la qualité de vie des habitants :

- L'organisation du plan masse permet une mise à distance des infrastructures présentes sur le site.
- La couverture d'une partie des voies ferrées réduira à la source une partie des nuisances
- La création de nouveaux espaces publics améliore la circulation dans le quartier et le lien avec les quartiers voisins
- La forte présence du végétal participe à l'amélioration du cadre de vie en permettant le développement d'ilot de fraîcheur
- Au vu notamment de l'augmentation significative du nombre d'habitants et de salariés sur le site de Bercy avec la construction de la ZAC Charenton-Bercy, l'Etat a réalisé en 2017 une première étude en sur le traitement acoustique de l'A4. Les études vont se poursuivre en 2023/2024 pour définir plus précisément les actions nécessaires à la réduction de la nuisance à la source.

Question n°2 : Est-il envisageable que le projet respecte les valeurs cibles préconisées par l'OMS, en particulier pour les immeubles qui vont servir d'écrans sonores comme les bureaux et les résidences pour étudiants et jeunes actifs ?

Extrait de la réponse à l'avis de l'AE n°3 pages 21 et

22 Pour rappel :

- L'objectif affiché des recommandations de l'OMS est de "protéger la santé humaine de l'exposition au bruit provenant de diverses sources environnementales". Les valeurs recommandées par l'OMS des niveaux sonores produits par les infrastructures routières et ferroviaires peuvent ainsi être considérées comme un seuil

garantissant l'absence d'incidence sur la santé dès lors qu'il est respecté, sans devoir compter sur d'autres mesures d'affaiblissement.

- Concernant l'exposition moyenne au bruit, l'OMS recommande la réduction des niveaux sonores produits par le trafic routier à moins de 53 dB Lden, et un niveau de 45 dB la nuit.
- Concernant l'exposition au bruit ferroviaire, les valeurs des niveaux sonores produits par le trafic ferroviaire recommandées par l'OMS sont de 54 dB Lden et 44 dB la nuit.

Les valeurs de l'OMS recommandent un niveau sonore extérieur produit par une source isolée qu'est une infrastructure routière ou ferroviaire alors que dans notre cas le niveau sonore extérieur résulte d'un ensemble de sources de bruit situées dans l'environnement du projet.

De plus, le projet de ZAC intègre des mesures supplémentaires d'affaiblissement des niveaux sonores, que sont principalement la forme urbaine du bâti et la performance acoustique des façades des bâtiments.

Malgré des infrastructures routières et ferroviaires voisines dont les niveaux sonores dépassent les recommandations de l'OMS, le projet de ZAC aménage des niveaux sonores extérieurs en cœurs d'îlots inférieurs à 50 dB le jour et 45 dB la nuit, ce qui correspond à des valeurs inférieures à celles caractérisant les zones d'"ambiance modérée" au sens de l'arrêté du 5 mai 1995. Grâce aux performances acoustiques des façades, les niveaux sonores intérieurs maximaux de tous les logements et de toutes les résidences sont de 35 dB en journée (de 6 heures à 22 heures) et de 30 dB la nuit (de 22 h à 6 heures). La conjonction de ces mesures d'affaiblissement compense et traite au sein de la ZAC, notamment pour les résidences, les niveaux sonores émis par le boulevard périphérique et le faisceau ferré actuellement supérieurs aux recommandations de l'OMS.

VI.4.4.2. Concernant l'impact des travaux induits par le projet

Question n°1 : Quelles sont les mesures envisagées par la maîtrise d'ouvrage pour limiter les nuisances générées par le chantier auprès des résidents du quartier ? Et en particulier de la SNCF qui souhaite conserver un accès routier pour des gros camions par la rue Port aux Lions, seul accès routier à leurs infrastructures avant la construction à terme d'un tunnel d'accès sous les bâtiments.

En préambule, il est rappelé que la ZAC Charenton Bercy est engagée dans le processus de labellisation écoquartier.

Ci-dessous les principes de gestion des chantiers :

- Définition d'un phasage des travaux en amont pour assurer un volume de travaux « acceptable » et avoir une vision globale de l'ordonnancement des travaux à l'échelle de l'opération
- Mise en place d'un règlement d'organisation de chantier à faible nuisance pour contraindre les entreprises dans l'organisation de leur chantier
- Organisation de la circulation chantier pour maintenir les accès aux sites en activités. Dans ce cadre, un accès aux emprises de la SNCF sera maintenu côté rues du Nouveau Bercy et Port-aux-Lions.
- Mise en place d'un dispositif d'information chantier auprès des riverains et des entreprises

Question n°2 : Pour l'évacuation des déblais, est-il envisagé de privilégier la voie ferrée et/ou la voie fluviale afin de réduire la circulation des camions ?

Extrait de la réponse à l'avis de l'AE n°3 page 25

Trois modes de transport d'évacuation des déblais sont envisagés :

1. Transport routier

Dans ce cas, le flux d'évacuation des déblais représente 80 camions / jour pendant 4 mois pour le SOCLE, 80 camions / jour pendant 3 mois pour le SURSOL de la phase 1 du projet.

Les camions arriveront depuis l'A4 et repartiront vers le boulevard périphérique.

Ces flux de camions sont organisés de sorte à circuler rue Escoffier, en contrebas du boulevard périphérique, où aucun logement n'existe. Sous réserve d'un accord de la ville de Paris, une zone tampon pour la régulation des camions pourra être également aménagée rue Escoffier, pour pallier aux éventuels retards de chantier et ne pas impacter la circulation de l'A4. Les flux de camions ne transitent pas par la rue du Nouveau Bercy qui comporte de part et d'autre des immeubles de logements.

Dans une recherche d'exemplarité des chantiers et de préservation de l'environnement, différents modes d'évacuation plus vertueux des déblais sont en cours d'étude et pourraient être déployés sous réserve de l'accord des différents gestionnaires ; ces modes de transports sont :

2. Transport fluvial

La proximité de la Seine permet d'envisager une évacuation des déblais par voie fluviale sous réserve d'un accord du gestionnaire.

Les quais de Charenton existants situés au sud-ouest de l'A4, à proximité de la ZAC, pourront permettre leur chargement pour l'évacuation des déblais.

Ce transport fluvial reste associé à un transport routier pour faire le lien entre le chantier et les quais.

Le transport fluvial est l'opportunité d'un transport plus vertueux que le transport totalement routier, il réduit les nuisances associées et n'engendre pas de trafic supplémentaire sur le boulevard périphérique.

3. Transport ferroviaire

La proximité des voies ferrées existantes du faisceau Gare de Lyon au nord de la ZAC permet d'étudier une évacuation des déblais par voie ferroviaire.

Les voies ferrées situées à proximité immédiate au nord de la ZAC sont dédiées à une Base Travaux SNCF, exploitée par l'Infrapôle, qui assure la maintenance et les réparations du faisceau ferré. Cette activité perdurera pendant toute la durée des travaux de construction de la ZAC, en conséquence de quoi les voies ferrées à proximité immédiate du site ne peuvent pas être allouées à l'évacuation des déblais.

Le transport ferroviaire est l'opportunité d'un transport plus vertueux que le transport totalement routier, il réduit les nuisances associées et n'engendre pas de trafic supplémentaire sur le boulevard périphérique. L'allocation de sillons par la SNCF pour la circulation des trains sur l'axe de la Gare de Lyon, déjà très sollicité par les activités RBC et Transilien, reste à confirmer en fonction du calendrier final des travaux

VI.4.5. Appréciation de la commission d'enquête

VI.4.5.1. Concernant les nuisances sonores, olfactives et visuelles

Les infrastructures actuelles du site : Autoroute A4 et faisceau SNCF, impactent lourdement la sérénité des habitants, mais que le projet de ZAC est de nature à améliorer cette situation au travers de ses objectifs propres par :

- la réduction à la source d'une partie des nuisances grâce au sursol envisagé sur les voies ferrées ;**
- une amélioration de la circulation et donc des trajets voitures et camions ;**
- la création de nouveaux espaces publics et le développement du végétal permettant de lutter contre les îlots de chaleur ;**
- la recherche de mesures d'affaiblissement des nuisances et d'une performance acoustique des façades des bâtiments projetés dans une forme urbaine bien choisie.**

Mais également en œuvrant pour la couverture acoustique de l'autoroute A4 impactant Charenton mais aussi les communes environnantes, et dont les études se poursuivent.

En revanche la commission d'enquête note que :

- la limite du rapprochement des niveaux sonores avec les recommandations de l'OMS, notamment au regard du périphérique et du faisceau ferré ;**
- l'absence de réponse sur l'olfactif et les nuisances visuelles. Concernant l'olfactif, il est vrai que le départ de La Martiniquaise y serait pour la seule part signalée par les observateurs.**

L'ensemble des réponses est cohérent avec les remarques formulées.

VI.4.5.2. Concernant l'impact des travaux induits par le projet

Les principes de gestion des chantiers et d'information des riverains sont classiquement avancés et semblent cohérents avec l'engagement de la commune dans le processus de labellisation « écoquartier ».

Pour ce qui concerne les modes de transports des déblais futurs, la diversification des trois modes envisagés (transport routier, fluvial, ferroviaire) est bien prise en compte et facilitée par les opportunités qu'offrent les lieux.

VI.5. LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU

VI.5.1. Introduction du thème

Ce thème concerne les modifications apportées par le projet au PLU de Charenton-le-Pont qui doit évoluer pour permettre notamment la réalisation de nouveaux logements.

Au regard de la nature et de la quantité des observations recueillies, la commission d'enquête a fait le choix de traiter ce thème sous 3 sous-thèmes :

- les hauteurs maximales autorisées ;
- la configuration de la Tour Signal ;
- les autres prescriptions.

VI.5.1.1. Les hauteurs maximales autorisées

Elles se traduisent par un Règlement qui est à compléter

En effet, certains points réglementaires du PLU ne permettent pas les constructions envisagées dans le cadre de la ZAC Charenton-Bercy

- soit au titre des types d'occupation,
- soit au titre de l'implantation des constructions ou de leur hauteur maximale,
- soit au titre des règles de stationnement ou des quotas d'espaces verts.

Le projet de mise en compatibilité du PLU consiste notamment à créer une zone spécifique UZ, sur la ZAC, comportant une modification des hauteurs des constructions autorisées, La hauteur maximale des constructions est fixée à 40m, avec des émergences (définies à l'OAP) portées à 60 m, 200m pour le dernier plancher de la Tour.

VI.5.1.2. La configuration de la Tour Signal

la configuration de cette tour de 200m de haut, qui peut évoluer, comporterait actuellement une partie basse réservée à un hôtel 4 étoiles, des restaurants et commerces ; des bureaux, et au-dessus des logements en locatif et d'autres en accession libre avec un dernier niveau en restaurant bar et une terrasse en « rooftop ».

Pour la commune de Charenton-le-Pont. sa réalisation constitue un invariant de son projet urbain d'envergure.

VI.5.1.3. Les autres prescriptions.

VI.5.1.3.1. L'introduction de nouvelles zones et secteurs

Une nouvelle zone UZ est proposée, en remplacement de trois zones dans le PLU existant mais qui coexistent sur le périmètre de mise en compatibilité :

- UB, zone résidentielle d'immeubles hauts en ordre majoritairement discontinu, avec :
 - un secteur UBa où la hauteur maximale des constructions est limitée à 18 m.
 - un secteur UBb où elle est limitée à 30 m.
- UF, zone d'activités économiques d'activités à usage d'industries, de services, d'activités tertiaires ou artisanales ;
Elle comporte un secteur UFb où sont interdites les habitations à l'exception de celles strictement indispensables à la surveillance et à la direction des entreprises, exemple : logements de fonctions, constructions à usage social etc. Cette disposition est incompatible avec le projet
- UG, zone d'activités en priorité, mais pouvant admettre des habitations en faible proportion

**ENQUETE PUBLIQUE PORTANT SUR LA PROCEDURE INTEGREE POUR LA REALISATION
D'UNE GRANDE OPERATION D'URBANISME (PIGOU)
DANS LE CADRE DU PROJET D'AMENAGEMENT DE LA ZAC DE CHARENTON-BERCY**

Elle comporte deux sous-secteurs sur la ZAC :
UGb et UGc, cette dernière étant spécifique au bâtiment de l'APHP.

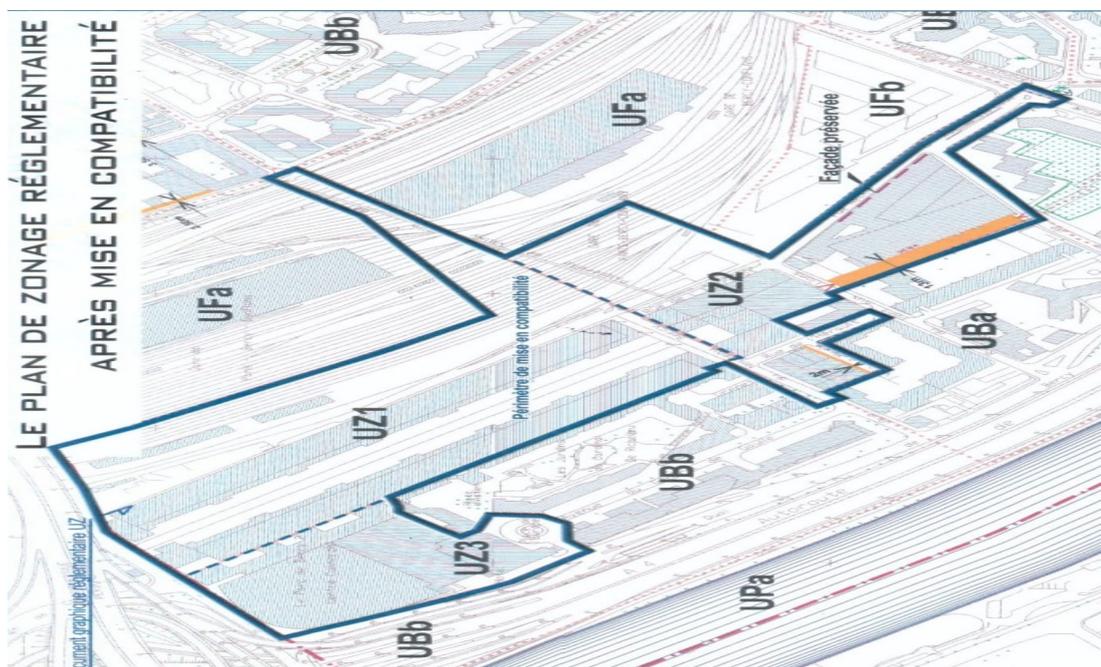
Les principales modifications apportées par la zone UZ sont :

- : la possibilité de créer de nouveaux logements,
- „ une modification des hauteurs de constructions autorisées,
(La tour projetée est située dans la zone UZ)
- „ la création de nouveaux espaces publics, définissant des linéaires commerciaux et actifs.

Cette zone UZ est subdivisée en trois secteurs UZ1, UZ2 et UZ3

(cf. plan du projet de zonage réglementaire ci-dessous) :

- UZ1, correspond à la mutation de la parcelle Escoffier ;
- UZ2, correspond à la mutation des parcelles de la Martiniquaise et de l'APHP ;
- UZ3, correspond à la mutation de l'actuelle emprise du centre commercial Bercy 2.



VI.5.1.3.2. L'actualisation nécessaire de l'Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) dite du quartier Bercy / SNCF.

la nouvelle OAP proposée s'applique sur un périmètre plus large que l'actuelle OAP, puisqu'il inclut le centre commercial Bercy 2 et le site de l'APHP.

La nouvelle OAP secteur Charenton-Bercy remplacera donc l'actuelle OAP quartier Bercy / SNCF dans un périmètre opérationnel destiné à accueillir de nouvelles constructions et des aménagements importants.

VI.5.1.3.3. La modification du PADD

Le projet est globalement compatible avec les orientations écrites du PADD, mais certaines orientations cartographiques nécessitent un ajustement sur les principes de liaison afin de mieux faire apparaître les axes majeurs et les destinations des constructions (les parties écrites du PADD que sont ses orientations générales restent inchangées).

VI.5.2. Eléments du dossier d'enquête portant sur le thème

La mise en compatibilité du PLU de Charenton-le-Pont prenant en compte la ZAC Charenton-Bercy est essentiellement exposée dans le dossier Partie 4.4 avec :

- ❖ Le projet de document graphique réglementaire de la zone UZ est en 4.4.2c et en 4.4.2d pour le règlement écrit ;
Les points de conformité, ou de non conformité du projet au PLU sont détaillés dans l'étude d'impact de la ZAC Charenton-Bercy (page 14).
Les modifications apportées au zonage réglementaire font l'objet de tableaux des dispositions (occupations, règles d'implantation, dessertes etc.) en pages 21 à 25 présentant en regard celles des 3 zones actuelles UB, UF et UG avec la zone UZ proposée.

- ❖ La présentation de la nouvelle OAP est en 4.4.2b ;
Les orientations thématiques en sont les suivantes :
 - La nature en ville (notamment pour permettre le retour de la biodiversité et de la petite faune sur le quartier) ;
 - Les principes de composition des hauteurs et des volumétries (permettant les « émergences ») ;
 - L'accroche aux bâtiments existants (notamment la préservation des façades) ;
 - La résilience du projet (en cas de crue de la Seine, et la gestion des Eaux pluviales).

- ❖ La mise en compatibilité du PADD est présentée dans la partie 4.4.2a
Les orientations générales inchangées du PADD restent à :
 - Améliorer le fonctionnement urbain
 - Préserver le patrimoine bâti et naturel
 - Permettre un développement équilibré et diversifié de l'habitat
 - Développer les moyens de transport
Participer au rééquilibrage économique et de l'emploi engagé dans l'Est parisien
 - Donner aux Charentonnais les équipements nécessaires

La mise en compatibilité du PLU a fait l'objet de remarques de la part des personnes publiques associées lors de la Réunion d'Examen Conjoint (REC) (cf. 4.5) et de l'autorité environnementale, des représentants des Etablissements existants (La Martiniquaise, le Centre commercial Bercy 2...), de la SNCF, et des particuliers

La concertation préalable à la mise en compatibilité du PLU de Charenton-le-Pont prévue par l'article L103-2 du code de l'urbanisme s'est tenue du 30 août au 28 septembre 2021,

VI.5.3. Expression du public et questionnement de la commission d'enquête

Sous-thème 5.1 : les hauteurs maximales autorisées

Ce sous thème a fait l'objet de différentes observations soit d'ordre général, soit au regard du règlement des zones.

L'observation RD1.2 témoigne d'une inquiétude pour la tour isolée projetée d'un syndrome du type « Tour Montparnasse » alors que le projet parisien choisit un arasement et suggère une tour limitée à une hauteur de 100m à proximité du périphérique et des voies SNCF,

**ENQUETE PUBLIQUE PORTANT SUR LA PROCEDURE INTEGREE POUR LA REALISATION
D'UNE GRANDE OPERATION D'URBANISME (PIGOU)
DANS LE CADRE DU PROJET D'AMENAGEMENT DE LA ZAC DE CHARENTON-BERCY**

consacrée à des activités. Il craint par ailleurs que les latitudes autorisées par le PLU pour maximiser les hauteurs et la densité urbaine du quartier ne profite aux velléités d'éventuels promoteurs, ce que témoignent également les observations RD2.2 et RD9.3 : Charenton jouxtant Paris et Paris limitant les hauteurs pour les nouvelles constructions, ce sera un appel d'air pour tous les promoteurs immobiliers qui ne manqueront pas de vouloir profiter de cette aubaine qu'offrent ces nouvelles hauteurs maximales autorisées.

L'observation RD2.1 considère qu'il serait logique d'imposer sur la zone UZ2 des hauteurs maximales du même ordre de grandeur que la zone résidentielle UBa (soit 16-23m) et de réguler les profils et la localisation des futurs bâtiments de UZ2 pour respecter l'habitat de UBa et donc introduire des règles d'intégration avec la zone UBa afin d'éviter des pertes de vue et de luminosité.

L'observation RD2.6 observe que les hauteurs maximales ne prennent pas en compte les émergences techniques ponctuelles du type gaines, cheminées, édifices techniques liés aux accès, autres. Ces éléments faisant fréquemment plus de 2 mètres de hauteur, cela veut dire que la hauteur maximale serait non pas de 40m (ou 35m) mais de 42m (ou 37m). Certains dispositifs pouvant être implantés en ligne constitueront de véritables murs. Par ailleurs, l'auteur constate qu'il n'y a aucune limitation sur la hauteur ou le profil des bâtiments qui remplaceront les bureaux actuels de la Martiniquaise qui pourraient donc monter à 40m.

L'observation RD9.3 trouve que les nouvelles hauteurs prévues pour les constructions dans le nouveau PLU sont beaucoup trop élevées au regard des habitations déjà existantes (5 à 8 étages maximum pour les immeubles existants), soit des hauteurs maximales de 25m. La construction de bâtiments pouvant aller jusqu'à plus du double de cette hauteur donnera aux habitants actuels du quartier un sentiment d'enfermement et cassera la relative harmonie architecturale de la ville de Charenton.

L'observation RD9.6 demande que le PLU soit revu au niveau de toutes les hauteurs maximales prévues pour les nouvelles constructions afin de les maintenir en harmonie avec les constructions existantes, 25m, afin d'éviter que la ville de Charenton ne devienne une ville de tours.

L'observation RD3.4 regrette que la recommandation de l'Autorité environnementale concernant le non maintien d'une tour de 200m, n'ait pas été retenue.

L'observation RD8.3 demande la justification, d'un point de vue urbain, de monter des immeubles à cette hauteur.

L'observation RD10.1 trouve injustifiée la construction d'une tour de plus de 200m avec des milliers de m² de bureaux alors que le marché immobilier de bureaux s'est totalement transformé avec le Covid et le développement du télétravail.

Question de la commission d'enquête

Q5.1. Est-ce que la maîtrise d'ouvrage envisage de réduire les hauteurs maximales proposées dans le cadre de la mise en compatibilité du PLU, et en particulier celle de la Tour ?

Sous-thème 5.2 : les autres prescriptions de la mise en compatibilité du PLU

Hors tour proprement dite, certaines observations s'attachent à la rue Necker. Du fait de la pente de cette rue, l'observation RD2.3 note que la hauteur maximale sera de 5m au dessus du bas de la rue. En conséquence, la hauteur maximale de 60m au dessus du sol mesuré au

point d'accès le plus haut du bâtiment se traduira par une hauteur réelle des bâtiments de 65 m au dessus du quartier UBa ce qui accentuera l'écrasement du quartier UBa par la zone UZ2. Il souhaite qu'on introduise au moins quelques règles limitant la hauteur et les nuisances afin d'éviter toute dérive urbanistique.

L'observation PPA1.1 de l'Architecte des Bâtiments de France souligne que dans le PLU est évoquée l'extension du bâtiment de l'APHP qui sera autorisée sous réserve qu'elle soit limitée à la hauteur de l'égout du toit du bâtiment haut. Il semble important de ne pas spécifier uniquement l'égout du toit des bâtiments hauts pour le calcul de la hauteur, mais de tous les bâtiments de la rue Necker.

L'observation RD2.4 note l'absence de clarté sur les contraintes relatives à la bande d'implantation spécifique de 25m sur l'actuelle rue de l'Entrepôt et constate que l'article UZ11 évoque des contraintes uniquement sur la rue Necker et relativement aux bâtiments de l'APHP

L'observation RD10.1 met en exergue qu'il y est prévu la construction d'une tour de plus de 200m avec des milliers de m² de bureaux alors que le marché immobilier de bureaux s'est totalement transformé avec le Covid et le développement du télétravail : des milliers de m² sont actuellement vides dans tout Paris et dans la petite couronne, notamment à La Défense.

L'observation RP1.1 trouve déraisonnable de prévoir 60% de bureaux pour 40% de logements suite au développement du télétravail en particulier après la COVID, estime que cette directive date de 10 ans et devrait être remise en cause

Questions de la commission d'enquête

Q5.2.1. La répartition pour l'ensemble de la ZAC 40% logements, 60% bureaux établie en 2018 est-elle toujours pertinente et pourquoi ne pas avoir privilégié la réhabilitation de locaux d'activités existants mais vides, y compris à proximité de la ZAC ?

Q5.2.2. Quelles sont les prescriptions qui seront modifiées suite à l'analyse de ces observations ?

Sous-thème 5.3 : la configuration de la Tour Signal

L'observation RD1.2 témoigne d'une inquiétude pour la tour isolée projetée d'un syndrome du type « Tour Montparnasse » alors que le projet parisien choisit un arasement et suggère une tour limitée à une hauteur de 100m à proximité du périphérique et des voies SNCF, consacrée à des activités.

L'observation RD 10.1 déclare que le projet de ZAC Charenton Bercy est d'un autre âge. Il y est prévu la construction d'une tour de plus de 200m avec des milliers de m² de bureaux alors que le marché immobilier de bureaux s'est totalement transformé avec le Covid et le développement du télétravail : des milliers de m² sont actuellement vides dans tout Paris et dans la petite couronne, notamment à La Défense.

Questions de la commission d'enquête

Q5.3.1. Question de la Commission d'enquête : la configuration de cette tour, qui peut évoluer, comporterait actuellement une partie basse réservée à un hôtel 4 étoiles, des restaurants et commerces ; au-dessus des logements en locatif et d'autres en accession libre avec un dernier niveau en restaurant bar et une terrasse en « rooftop ». Quelle serait la répartition plus avancée de ces logements dont la commission note qu'aucun n'est à caractère social ?

Q5.3.2. Une diminution proportionnelle de ces habitations serait-elle à même de permettre d'abaisser la hauteur de cette tour, clé-rentabilité de la réalisation du projet ?

Q5.3.3. Accessoirement, des services sont-ils envisageables entre les structures hôtelières et les habitants des logements ?

VI.5.4. Réponse de la maîtrise d'ouvrage

VI.5.4.1. Les hauteurs maximales autorisées

Question n°1 : Est-ce que la maîtrise d'ouvrage envisage de réduire les hauteurs maximales proposées dans le cadre de la mise en compatibilité du PLU, et en particulier celle de la Tour ?

Les hauteurs des zones UZ ont été définies pour permettre la réalisation du projet de ZAC. Le plan masse et les hauteurs des bâtiments de la ZAC ont été définis en prenant en compte le tissu urbain existant.

VI.5.4.2. Les autres prescriptions de la mise en compatibilité du PLU

Question n°1 : La répartition pour l'ensemble de la ZAC 40% logements, 60% bureaux établie en 2018 est-elle toujours pertinente et pourquoi ne pas avoir privilégié la réhabilitation de locaux d'activités existants, mais vides, y compris à proximité de la ZAC ?

Extrait de la réponse à l'avis de l'AE n°3

L'un des principaux enjeux du projet du Grand Paris est de corriger les déséquilibres d'attractivité économique entre la capitale et sa banlieue d'une part, et entre l'Est et l'Ouest d'autre part. Cet objectif est formalisé dans les documents d'urbanisme planificateurs et concrétisé par des projets urbains. La programmation globale de la ZAC à dominante économique a été inscrite dans le programme prévisionnel de construction du dossier de création de la ZAC.

Les bâtiments de bureaux développés dans le cadre de la ZAC sont en adéquation avec les nouvelles méthodes d'occupation des espaces de travail induits par l'alternative entre le télétravail et le travail en présentiel qui nécessite un aménagement flexible et modulaire des espaces. Les projets de bureaux de la ZAC se basent sur trois principes dans la conception des espaces : la fonctionnalité de l'immeuble, la porosité avec le quartier, la sobriété pour la planète.

De plus, la mixité programmatique du quartier, notamment les destinations de coliving, résidences gérées et d'hôtels à proximité sont une offre complémentaire indispensable aux méthodes de travailler ou d'occupation de bureau.

Les socles (à rez-de-chaussée/rez-de-jardin/1er étage) des immeubles de bureaux sont conçus en socles serviciels, allant au-delà de l'offre classique de restauration inter-entreprises.

Pour finir, la réversibilité du bâti est aussi prise en compte dès le stade de la conception.

Pour les immeubles de bureaux vacants situés hors ZAC, les propriétaires, accompagnés par la ville, étudient des propositions de relocation,

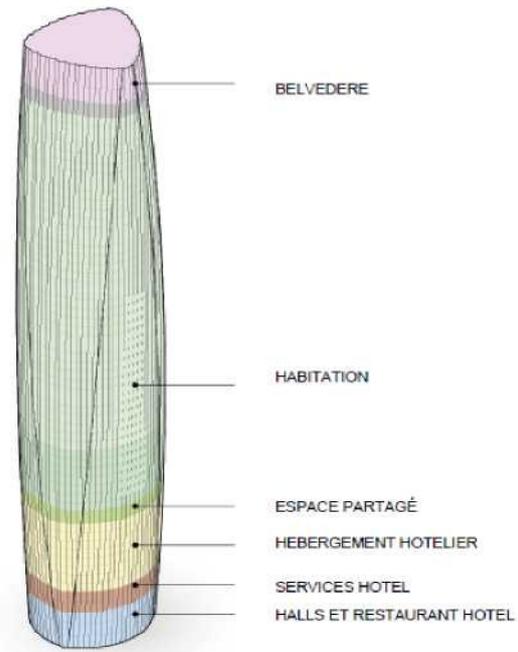
Il est à noter que la programmation des équipements publics de la ZAC a été calibrée sur la base de la programmation de logement de l'opération.

Question n°2 : Quelles sont les prescriptions qui seront modifiées suite à l'analyse de ces observations ?

VI.5.4.3. Configuration de la Tour Signal

Question n°1 : la configuration de cette tour, qui peut évoluer, comporterait actuellement une partie basse réservée à un hôtel 4 étoiles, des restaurants et commerces ; au-dessus des logements en locatif et d'autres en accession libre avec un dernier niveau en restaurant bar et une terrasse en « rooftop ». Quelle serait la répartition plus avancée de ces logements dont la commission ne note qu'aucun n'est à caractère social

**ENQUETE PUBLIQUE PORTANT SUR LA PROCEDURE INTEGREE POUR LA REALISATION
D'UNE GRANDE OPERATION D'URBANISME (PIGOU)
DANS LE CADRE DU PROJET D'AMENAGEMENT DE LA ZAC DE CHARENTON-BERCY**



Vue des différentes zones de la tour

La prise en compte des observations sera étudiée par la maîtrise d'ouvrage et la ville après la remise des conclusions de la commission d'enquête.

Le projet a pour objectif de concevoir un bâtiment emblématique destiné à accueillir un hôtel, des logements et un belvédère.

La programmation de la tour est la suivante :

- Un hôtel prévoyant 199 chambres et également des équipements complémentaires :
 - Un restaurant et un bar au rez-de-chaussée Haut.
 - Une salle de remise en forme et de bien-être équipée d'un spa qui propose sauna et hammam.
 - Un espace de conférence avec diverses salles de réunion et les services de restauration adjacents.
- 358 logements familiaux et un espace partagé à usage des habitants de l'immeuble
- Un belvédère sur deux niveaux au sommet de la tour. Cet espace développe un programme de restaurant panoramique et un bar reliés par un escalier monumental. Il s'ouvre à l'extérieur en donnant sur une grande terrasse.

Ci-dessous la localisation des programmes dans les étages :

- Etage 0 : accès
- Etage 1 : accès et restaurant de l'hôtel
- Étages 2 à 11 : hôtel
- Etage 12 : locaux techniques et espaces partagés
- Étages 13 à 57 logements
- Etage 58 : locaux techniques
- Etage 59 et 60 : restaurant et bar

**ENQUETE PUBLIQUE PORTANT SUR LA PROCEDURE INTEGREE POUR LA REALISATION
D'UNE GRANDE OPERATION D'URBANISME (PIGOU)
DANS LE CADRE DU PROJET D'AMENAGEMENT DE LA ZAC DE CHARENTON-BERCY**

La ZAC prévoit la réalisation d'environ 30% de logements sociaux répartis sur d'autres lots de la ZAC.

Question n°2 : Une diminution proportionnelle de ces habitations serait-elle à même de permettre d'abaisser la hauteur de cette tour, clé-rentabilité de la réalisation du projet ?

La Tour de la ZAC Charenton-Bercy a été conçue comme un « signal » qui viendra modifier la ligne d'horizon de la ville de Paris. Elle symbolise la nouvelle dynamique insufflée au site postindustriel de Charenton-le-Pont et constitue le point central de l'effort de reconnexion de Charenton-le-Pont à la Seine. Ses dimensions et sa forme architecturale ont été pensées pour répondre à cet objectif principal.

Différents scénarios pour le choix de la hauteur de la Tour ont été étudiés dont l'analyse comparative figure en page 588 de l'étude d'impact. Le projet a été développé selon la configuration optimale qui correspond à la hauteur actuelle de la Tour.

Question n°3: Accessoirement, des services sont-ils envisageables entre les structures hôtelières et les habitants des logements ?

Les équipements prévus dans la programmation de l'hôtel tels que le restaurant et les espaces de conférence sont ouverts au public et notamment aux habitants de la Tour. Par ailleurs, le belvédère du sommet de la Tour est également accessible au public créant ainsi entre la Tour et le quartier une réelle porosité

VI.5.5 Appréciation de la commission d'enquête

VI.5.5.1. Les hauteurs maximales autorisées

La commission d'enquête a bien compris que « Les hauteurs des zones UZ ont été définies pour permettre la réalisation du projet de ZAC ». Donc en indiquant que « le plan masse et les hauteurs des bâtiments de la ZAC ont été définis en prenant en compte le tissu urbain existant », la commission d'enquête considère qu'il y aura un écart de hauteur important entre les immeubles voisins existants et les nouvelles constructions, ce qui nécessitera la mise en œuvre de mesures compensatoires de type épannelage ou autres pour en réduire l'impact.

VI.5.5.2. Les autres prescriptions de la mise en compatibilité du PLU

La maîtrise d'ouvrage s'appuie sur la réponse à l'avis n°3 de l'Autorité Environnementale. On en revient à un questionnement basique des observateurs : manque de proposition alternative. La commission note la répartition bureaux/habitations retenue pour cette ZAC, car elle n'a pas qualité pour lui substituer d'autres pourcentages. Elle retient volontiers que « la réversibilité du bâti est aussi prise en compte dès le stade de la conception » et relève les destinations de « coliving » ainsi que les possibilités qui demeurent pour les immeubles de bureaux vacants d'évoluer en habitat locatif.

Aussi elle s'étonne que la maîtrise d'ouvrage conditionne sa réflexion aux conclusions de la commission, d'autant que, même si les parties écrites du PADD que sont ses orientations générales restent inchangées, la maîtrise d'ouvrage aurait pu confirmer l'ajustement de certaines orientations cartographiques et principes de liaison afin de mieux faire apparaître les axes majeurs et les destinations des constructions.

:

VI.5.5.3. La configuration de la Tour Signal :

VI.5.5.3.1. Une répartition plus avancée des logements

La commission apprécie la programmation détaillée, étage par étage, de cette tour dont elle n'a pu bénéficier en cours d'enquête.

L'ensemble confirme les descriptions partielles successives mais prudentes que les acteurs du projet lui ont faites en permanences et qui auraient pu permettre aux membres de la commission de mieux répondre aux visiteurs :

- Une salle de remise en forme et de bien-être équipée d'un spa qui propose sauna et hammam.*
- Un espace de conférence avec diverses salles de réunion (et les services de restauration adjacents).*

En tout cas il est bien confirmé que cette tour ne comprend pas de logements sociaux que l'aménageur prévoit de réaliser et répartir, à hauteur de 30%, sur d'autres lots.

VI.5.5.3.2. Une diminution proportionnelle de ces habitations serait-elle à même de permettre d'abaisser la hauteur de cette tour, clé-rentabilité de la réalisation du projet ?

Cette Tour constitue-t-elle « le point central de l'effort de reconnexion de Charenton-le-Pont à la Seine. ? ». La commission d'enquête ne peut que noter cette considération et objectif de base dans le cadre du projet de ZAC.

In fine, la réponse ne rappelle pas la rentabilité de cette tour, clé de voute économique du projet, sans indiquer qu'elle est abordée et précisée par ailleurs.

VI.5.5.3.3. Les services envisageables entre les structures hôtelières et les habitants des logements

Les espaces de conférences étant ouverts au public ainsi que les restaurants (et bars) du rez-de-chaussée et du Belvédère (Rooftop), la « porosité » des services de la Tour avec ses habitants d'une part, mais aussi pour les habitants ou autres visiteurs d'autre part, ne peut que contribuer à faire aussi de ce lieu un espace de convivialité.

La commission d'enquête ne peut que s'en satisfaire.

VI.6. L'interface avec la ZAC Bercy-Charenton

VI.6.1. Présentation du thème

Ce thème porte sur l'interaction entre la ZAC de Charenton-Bercy et celle de Bercy-Charenton qui, bien qu'il s'agisse de deux projets bien distincts, présentent compte tenu de leur proximité, des effets d'interface. Les éventuelles modifications programmatiques- en cours de réflexion – sur la ZAC Bercy-Charenton, sont de nature à impacter la programmation propre de la ZAC de Charenton-Bercy.

La programmation du projet charentonnais repose sur plusieurs éléments structurants, souvent désignés « invariants » dont la remise en cause pourrait entraîner celle du projet lui-même. Il s'agit -notamment au regard des deux ZAC - du prolongement de la rue Baron-le-Roy sur les emprises de la ZAC parisienne (jusqu'à la ZAC charentonnaise) programmée au PLU de Paris dans l'OAP du secteur Bercy/Charenton.

Ce prolongement est notamment prévu et inscrit au CIN (Contrat d'Intérêt National) secteur Bercy-Charenton, dont le contrat de novembre 2016 a été signé entre l'Etat, l'EPT Paris Est Marne & Bois, la ville de Charenton-le-Pont et quelques autres partenaires

Par ailleurs l'assiette de ce prolongement devrait supporter la ligne LHNS (Ligne de bus à Haut niveau de Service) devant relier à terme Boulogne à Charenton en longeant la rive droite de la Seine.

D'une manière générale les aménageurs – SEMAPA pour la Ville de Paris et GPA (Grand Paris Aménagement) pour la commune de Charenton-le-Pont entretiennent un dialogue « étroit et constant ».

De même, les deux projets ont été conçus et évoluent en étroite concertation avec la SNCF qui souhaite réaliser un nouveau poste d'aiguillage informatisé (PAI) comprenant, dans le secteur Triangle la Martiniquaise et donc dans le périmètre de l'OAP, un centre technique de 120 m² au sol, dans le secteur UZ2.

le projet urbain est en interface avec plusieurs projets ferroviaires. Le projet Bercy-Charenton dépend en partie de travaux de modernisation et de remise en service du réseau, (SNCF) avec des activités à déménager, des réseaux à détourner, etc.

VI.6.2 Eléments du dossier d'enquête portant sur le thème

Le cumul des effets des Projets : ZAC Charenton-Bercy et Bercy-Charenton est développé en Partie 4 du Dossier de Création de ZAC et le sujet des interactions entre les deux ZAC est traité au sein de l'étude d'impact (en page 503) ;

En 4.2 du dossier, la Notice explicative, Concernant la Tour, porte : *« Enfin cette tour s'intégrera à un paysage de grande hauteur plus global en cours de constitution dans l'environnement proche du site de projet. Les tours Duo, dans le quartier Brunès à Paris, sont sorties de terre récemment, et sont situées à proximité directe de la future tour de Charenton le projet Brunès Seine verra aussi la construction d'une tour à proximité ; tandis que la ZAC Bercy-Charenton prévoit la réalisation de plusieurs tours dans la continuité du projet charentonnais ».*

Le Bilan de la concertation portait le souhait *« (d') assurer la continuité urbaine avec le projet de la ZAC Bercy-Charenton en prolongeant côté charentonnais la rue Baron Le Roy, qui deviendra ainsi un axe structurant entre les deux villes et le support d'équipements publics indispensables à la vie du quartier » ;*

Au niveau de la gouvernance il est indiqué *« Un manque estimé de coordination des projets à l'échelle métropolitaine, notamment au sujet de l'axe Baron le Roy »*

VI.6.3. Expression du public

Il s'agit non seulement de l'expression du public, mais aussi des contributions apportées par les représentants des activités actuelles sur le site et de la SNCF,

Elles portent

Sur la faisabilité des invariants :

Par L'observation RD3 les sociétés La Martiniquaise et la COFEPP critiquent et contestent le projet de prolongement de la rue Baron-le-Roy, présenté comme incontournable et impactant le sursol envisagé ; par ailleurs, la réalisation de la ligne de bus LHNS prévue sur cet axe n'est pas acquise.

L'observation RD2.2 rappelle que le projet s'associait avec le projet Bercy Charenton côté Paris qui justement allait éviter de se retrouver dans la situation d'un potentiel syndrome de tour isolée ; le projet parisien ayant été « arasé » ne convient-il pas de revenir à une tour d'activités d'une centaine de mètres à proximité du périphérique et des voies SNCF.

L'observation RD4.3 de la SNC HOTEL PARIS BERCY exprime que le projet de la ZAC Charenton-Bercy supposé justifier la modification le PLU, présente le prolongement de la rue Baron Leroy depuis Paris comme un invariant du projet

Or, depuis la remise en cause du projet parisien (qui avait été établi sans concertation avec la ville de Charenton) rien ne permet de justifier l'affirmation selon laquelle la ville de Paris procèdera au prolongement de cette rue.

Le fait que le projet de prolongement de la Rue Baron le Roy (qui n'est pas acté) et la tour de 200m soient présentés comme invariants, est repris par plusieurs observations, notamment :

En RD4.5 : La remise en cause du projet parisien (qui avait été établi sans concertation avec la ville de Charenton) ne permet pas de justifier l'affirmation selon laquelle la ville de Paris procèdera au prolongement de cette rue. Par ailleurs La connexion facile entre Paris et Charenton centre et la connexion Charenton –Liberté par une place généreuse au bas d'une nouvelle passerelle Valmy ne peut aboutir.

.En RD9.6 : Ce projet est donc à revoir complètement avec la suppression de cette tour de 200m, projet d'un Charenton Bercy. d'un autre temps.

En RD10.4 La création de la rue Baron Leroy, a part des vœux votés a la mairie de paris, n'a pas du tout été actée, notamment dans le cadre de la revue du projet de la ZAC Paris 12 - Bercy.

Sur la gestion concertée des deux projets :

- L'observation RD3 pour les sociétés La Martiniquaise et la COFEPP considère que le dialogue entre les différents acteurs – GPA-SEMAPA-SNCF est moins clair qu'énoncé. En fait, certains sujets sont éludés par les décisionnaires :

- Les deux projets de ZAC sont parfaitement distincts

- le prolongement de la rue Baron le Roy relève aussi de la compétence de la Ville de Paris

- Ces sociétés regrettent que depuis 2006 la liaison entre les deux projets de Paris et de Charenton-le-Pont n'a guère avancé et un manque de propositions de projets alternatifs, à même de « faire cohabiter l'activité de LA MARTINIQUAISE dans le site propriété de COFEPP avec la volonté de raccorder Paris à Charenton ».

- Elles insistent sur le « double langage » de haut degré de concertation « pour le projet charentonnais entre la ville de Charenton et les différents acteurs publics relevant du Grand Paris ».

- On avance un dialogue étroit et constant entre la ville de Charenton, la ville de Paris, SEMAPA et GPA concernant les interfaces entre les deux projets conçus et évoluant en concertation avec la SNCF.

**ENQUETE PUBLIQUE PORTANT SUR LA PROCEDURE INTEGREE POUR LA REALISATION
D'UNE GRANDE OPERATION D'URBANISME (PIGOU)
DANS LE CADRE DU PROJET D'AMENAGEMENT DE LA ZAC DE CHARENTON-BERCY**

-On avance une indépendance entre les décisionnaires concernant divers sujets que sont le devenir de l'axe Baron le Roy sur Paris et les modifications programmatiques de la ZAC Charenton-Bercy. Cependant la maîtrise d'ouvrage de cette ZAC ne peut pas ne pas tenir compte des autres décideurs (Ville de Paris, SEMAPA) sans omettre la gestion du réseau routier (A4, périphérique).

L'observation RD4.6 de la SNC HOTELPARIS BERCY considère que

Les projets Bercy-Charenton et Bercy-Charenton ont été conçus et évoluent en étroite collaboration avec la SNCF. Une cohérence d'ensemble est recherchée par tous les partenaires. Cependant les 2 projets sont bien distincts : GPA ne peut s'engager au nom des décideurs pour la ZAC Bercy-Charenton (SEMAPA et Ville de Paris)

Des études d'aménagements provisoires de la rue Baron Leroy côté Charenton sont menées pour anticiper l'éventuel décalage de calendrier avec le côté parisien

De même, en RD4.7 :7- La gestion du réseau routier (A4 et boulevard périphérique) suit aussi un processus décisionnel et un calendrier indépendants.

et en RD4.13 : La SNCF, par des courriers en novembre 22 et janvier 23, critique la non prise en compte des « enjeux croisés » liés au ferroviaire entre les projets charentonnais et parisien.

L'observation RD9.1 considère que Le projet de cette ZAC a été présenté comme le pendant de la ZAC Paris Bercy, (notamment, la tour de 200m de haut devant répondre architecturalement à la construction des tours prévues dans la ZAC Paris Bercy ; mais Le projet de la ZAC Paris Bercy a été revu).

VI.6.4. Réponse de la maîtrise d'ouvrage

VI.6.4.1. La faisabilité des invariants

Question n°1 : Quand sera acté définitivement le prolongement de la rue Baron-Leroy, invariant essentiel du projet ?

Le prolongement de la rue Baron Le Roy coté Paris :

- est programmé au sein de l'OAP du secteur Bercy-Charenton du PLU de Paris ;
- prévu au sein du contrat d'intérêt national contracté avec l'Etat ;
- approuvé parmi les objectifs poursuivis par la ZAC Bercy-Charenton tels que mentionnés au sein de la délibération du 15 juillet 2022 prise par le conseil de Paris ;
- mentionné au sein du futur règlement du PLU bioclimatique de la ville de Paris ainsi qu'au sein de l'OAP relative au secteur Bercy-Charenton ;

Plus généralement, le sujet des interactions entre les deux ZAC est traité au sein de l'étude d'impact, en page 503 ;

Question n°2 : La création du sursol et l'élargissement de la passerelle Valmy ont suscité des réactions de la SNCF et de La Martiniquaise. Est-il envisagé de faire évoluer les deux configurations projetées ?

Non. Il est précisé que l'implantation des appuis de ces deux ouvrages sur le foncier SNCF garantira le maintien de l'exploitation ferroviaire.

Question n°3 : Quelles sont les mesures envisagées pour assurer la résilience sous le périphérique en cas fortes inondations ?

Cf. réponse ci-dessus.

VI.6.4.2. La gestion concertée des deux projets

Question n°1. Quels sont les dispositifs mis en place pour assurer une gestion concertée et coordonnée de ces deux projets, en particulier concernant le prolongement de la rue Baron Leroy ?

Un dialogue constant est mené entre les Villes de Charenton et Paris, la SEMAPA et GPA, sur la réalisation des ZAC Charenton-Bercy et Bercy-Charenton. Depuis le début des études de la ZAC Charenton-Bercy en 2016, le Maire de Charenton-le-Pont et son équipe ont échangé avec les élus et les services parisiens en charge du dossier de la ZAC Bercy-Charenton afin qu'elles soient complémentaires et que les nouvelles rues soient adaptées à la circulation en modes doux et aux transports en commun en site propre. Le désenclavement du quartier de Bercy passe nécessairement par une collaboration transparente entre les équipes et une bonne juxtaposition des projets.

VI.6.5. Appréciation de la commission d'enquête

VI.6.5.1. La faisabilité des invariants

Concernant le prolongement de la rue Baron Leroy

Les sociétés La Martiniquaise et la COFEPP directement impactées et la SNC HOTEL PARIS BERCY, ont critiqué et contesté le projet de prolongement de la rue Baron-le-Roy,

Les habitants ont exprimé leur doute sur le maintien de ce prolongement considéré non acté.

Au regard de leurs contributions, Il est pris note des éléments programmatiques présentés par la maîtrise d'ouvrage et notamment concernant le futur PLU de la ville de Paris. L'opportunité et le maintien de ce projet considéré comme incontournableement acquis. ne sont pas commentés.

Sachant que l'enquête publique, pour la révision du PLU de Paris va commencer en janvier 2024, il est clair qu'à tout le moins il faille attendre les conclusions motivées du rapport d'enquête pour apercevoir l'horizon de la réalisation du prolongement de cet axe structurant important pour relier Charenton à Paris.

Concernant le sursol et la passerelle Valmy

La question posée concernait l'évolution envisageable de ces deux configurations.

Là encore la maîtrise d'œuvre n'entend pas revenir sur le principe et considère donc que leur réalisation ne souffre pas d'évolution possible ; si la nécessité d'améliorer la passerelle actuelle pour mieux « recoudre » les deux secteurs de Charenton séparés par le faisceau ferré, est bien acceptée, il aurait fallu répondre à la SNCF quant à la végétalisation de cette passerelle et ses retombées sur les voies.

Concernant les mesures envisagées pour assurer la résilience sous le périphérique en cas (de) fortes inondations

Les réponses concernent un autre thème.

VI.6.5.2. La gestion concertée des deux projets

La maîtrise d'ouvrage considère que cette concertation est de fait et active. Il est rappelé que notamment la réalisation des nouvelles voies veille à une bonne harmonisation entre Charenton et Paris. La commission note cette bonne volonté et coopération qui ne peut que bénéficier à la ZAC Charenton Bercy.

VI.7.L'INTERFACE AVEC LE RESEAU FERROVIAIRE

VI.7.1. Présentation du thème

Ce thème a pour objet de traiter des « enjeux croisés » entre le projet de ZAC et la SNCF et des problématiques qui en découlent relevées par la SNCF et reprises dans 2 observations sur le registre dématérialisé.

Les activités de la SNCF sont très présentes sur le site, en particulier dans la partie nord de la ZAC et elles sont appelées à se développer.

La circulation des trains y est importante et une activité de maintenance fonctionne en continu jour et nuit.

Par ailleurs, la création de la ZAC parisienne Bercy Charenton impacte très fortement les activités de la SNCF et oblige la SNCF à revoir l'aménagement d'un certain nombre d'équipements : hôtel logistique, reconfiguration de certaines voies. De plus, elle est propriétaire d'un important foncier et les négociations globales sont toujours en cours, d'autant plus que le projet de cette ZAC parisienne est revu à la baisse par rapport au projet initial (nombre de m² à construire divisé par 2).

La SNCF a été associée à la procédure PIGOU, notamment lors de la réunion d'examen conjoint du 10 novembre 2022.

Le dossier d'enquête publique comporte les courriers qu'elle a adressés à GPA les 14 novembre 2022 et 16 janvier 2023 ainsi que les mémoires en réponse de GPA.

La commission d'enquête a rencontré Mme F. Fréchet, responsable de l'immobilier SNCF le 21 juillet 2023.

Le directeur Ile de France de SNCF Immobilier a transmis le 23 juillet 2023, par voie dématérialisée, un courrier à la commission d'enquête dans lequel il reprend une grande partie de l'argumentaire développé dans les précédents courriers en considérant que plusieurs points n'ont pas obtenus de réponses complètement satisfaisantes malgré plusieurs avancées qui ont permis de faire évoluer le positionnement de la SNCF.

Les activités présentes ou à venir sur la ZAC Charenton-Bercy :

Voies ferrées situées sous la passerelle Valmy

- réservées à la circulation des TGV nationaux et européens qui ont pour terminus la gare de Lyon
- réservées à la circulation de transiliens et de trains régionaux

Equipements situés sous le sursol à construire

- nouvelle base travaux
- nouvelles voies fret à créer suite au déplacement de l'hôtel logistique qui serait reconstruit sur la ZAC Bercy-Charenton

Equipement situé sur une partie du triangle de la Martiniquaise

- Construction d'un Poste automatisé d'aiguillage (PAI) qui nécessite la création d'un tunnel accessible aux camions par la rue du Port aux Lions.

VI.7.2. Eléments du dossier d'enquête concernant le thème

Etude d'impact : les infrastructures ferroviaires (page 219), les projets du groupe SNCF dans le secteur Charenton-Bercy (page 221), le choix d'implanter une résidence gérée à proximité des voies ferrées (page 535).

VI.7.3. Expression du public et questionnement de la commission d'enquête

L'objet de ce thème est de traiter les questions et réactions du public et de SNCF Immobilier concernant l'interface du projet avec le réseau ferroviaire. Celles relevant de la mise en compatibilité du PLU sont reprises dans le paragraphe V.

Sous thème 7.1 : le périmètre de la ZAC

L'observation RD5.1 indique que le projet urbain doit s'adapter aux contraintes de la SNCF et non l'inverse comme le stipule les orientations du SDRIF : l'urbanisation dans l'environnement immédiat des infrastructures ferroviaires et des sites multimodaux doit être compatible avec leur activité.

L'observation RD5.4 indique que des emprises ferroviaires non concernées par le projet urbain ont été incluses dans le périmètre de la ZAC alors même qu'elles n'ont aucune vocation à devenir mutables ; Il s'agit d'une partie du faisceau ferroviaire situé entre le technicentre et la partie où sera construit le sursol, et de l'extrémité sud-est de l'actuelle passerelle Valmy.

L'observation RD4.12 de la SNC Hôtel Paris-Bercy relève que la SNCF, par des courriers en novembre 22 et janvier 23, critique la non prise en compte des « enjeux croisés » liés au ferroviaire entre les projets charentonnais et parisiens.

Question de la commission d'enquête

Q7.1. Pourquoi avoir prévu un périmètre de la ZAC intégrant des emprises ferroviaires non concernées par le projet et quelles réponses pouvez-vous apporter à la SNCF ?

Sous-thématique 7.2 : les demandes spécifiques de la SNCF de modification du PLU

Diverses observations concernent les nouveaux secteurs de zonage qui intéressent notamment le faisceau SNCF qui, par son observation RD5 considère qu'au regard du caractère crucial des enjeux ferroviaires dans le secteur stratégique des gares de Lyon et de Bercy, c'est le projet urbain qui doit s'adapter à ses contraintes et non l'inverse.

Cette observation en développe divers impacts et demandes :

RD5.2 : C'est une des orientations du SDRIF (avec lesquelles le PLU doit être compatible) qui imposent que l'urbanisation dans l'environnement immédiat des infrastructures ferroviaires et des sites multimodaux soit compatible avec leur activité.

si l'objectif de l'OAP est de permettre la réalisation du projet urbain, cette dernière est toutefois opposable à tous les projets de construction avec un rapport de compatibilité. Elle doit donc être remaniée pour tenir compte du contexte et des projets ferroviaires ;

RD5.3. La partie organisation générale du projet doit inclure un axe relatif à la préservation de l'ensemble de activités ferroviaires ainsi qu'au potentiel de développement du transport fer-route.

RD5.4. La SNCF insiste sur l'absolue nécessité :

- de garantir la continuité de l'ensemble des activités pendant toute la durée des travaux. (notamment lors de la réalisation du sursol et de la passerelle Valmy)
- de veiller à ce que les modifications réglementaires n'obèrent pas les perspectives de développement

RD5.5. Les objectifs des secteurs 1 et 2 doivent être enrichis par la mention d'une activité fret et la reconstitution d'une installation terminale embranchée (ITE) reliée à la future halle logistique parisienne du fait du percement de la rue Baron Leroy de part et d'autre du périphérique afin d'assurer la compatibilité avec le SDRIF et le PDUIF.

RD5.6. des emprises ferroviaires se situant au-delà de la zone de 60m de large du sursol et non concernées par le projet urbain ont été incluses dans le périmètre de la ZAC alors même qu'elles n'ont aucune vocation à devenir mutables (Il s'agit d'une partie du faisceau

**ENQUETE PUBLIQUE PORTANT SUR LA PROCEDURE INTEGREE POUR LA REALISATION
D'UNE GRANDE OPERATION D'URBANISME (PIGOU)
DANS LE CADRE DU PROJET D'AMENAGEMENT DE LA ZAC DE CHARENTON-BERCY**

ferroviaire situé entre le technicentre et la partie ou sera construit le sursol, et de l'extrémité sud-est de l'actuelle passerelle Valmy).

RD5.7. Le périmètre des zones UZ1 et UZ2 reprend le périmètre élargi de la ZAC. Le règlement des zones n'est pas adapté aux activités ferroviaires. La SNCF demande de restreindre à minima ces zones au périmètre opérationnel du projet urbain, et en particulier d'adapter le règlement du PLU afin :

- * d'autoriser explicitement les entrepôts sur les emprises ferroviaires sans limiter leur usage aux activités ferroviaires ;

- * d'ajouter le terme exploitation aux activités, mentionner activités ferroviaire et non seulement transports collectifs ;

- * de prévoir des dérogations à l'obligation de la séparation des réseaux d'assainissement dans les constructions existantes, et la desserte les installations ferroviaires ;

- * de ne pas imposer des orientations paysagères et environnementales incompatibles avec des équipements techniques et sensibles ;

- * de ne pas obérer la réalisation du local technique du PAI et les accès à la base travaux ;

- d'élargir vers le nord le périmètre identifié pour la réalisation du tunnel routier ;

- d'introduire une règle particulière pour le stationnement des véhicules 2 roues et vélos.

RD5.8. de la SNCF propose de conserver la zone UFa sur la partie des installations ferroviaires et d'appliquer la zone UZ uniquement à la partie située en sursol, à l'instar de ce qui existe sur Paris.

Question de la commission d'enquête

Q.7.2.1. Quelles sont les demandes de la SNCF qui seront prises en compte ?

VI.7.4. Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Question n°1 : Pourquoi avoir prévu un périmètre de la ZAC intégrant des emprises ferroviaires non concernées par le projet et quelles réponses pouvez-vous apporter à la SNCF ?

Le périmètre opérationnel du projet diffère du périmètre de ZAC. Le périmètre opérationnel correspond au périmètre au sein duquel des aménagements urbains sont envisagés. Ces évolutions s'expliquent par la précision des orientations du projet et de la réalisation des études.

Question n°2 : Quelles sont les demandes de la SNCF qui seront prises en compte ?

La prise en compte des modifications et/ou compléments seront étudiée par la maîtrise d'ouvrage après la remise des conclusions de la commission d'enquête.

Question n°3 : Quelles sont les principales avancées qui ont permis de faire évoluer le positionnement de la SNCF, en particulier concernant la faisabilité de la réalisation du sursol ?

Grâce à la mise en place de séances de travail spécifiques qui ont pris la forme d'un plateau commun technique entre la SNCF et Bouygues Immobilier, les appuis du sursol ont pu être repositionnés permettant d'aboutir à une autorisation de la SNCF pour déposer le dossier de demande de permis de construire de la phase 1.

VII.7.5. Appréciation de la commission d'enquête

Des avancées dans les discussions avec la SNCF ont permis un accord pour la construction du sursol : localisation de l'implantation des pieux permettant de ne pas pénaliser la continuité du service ferroviaire.

Par contre les discussions plus générales sur le règlement du futur PLU se heurtent à des conceptions différentes :

- La SNCF indique que le projet urbain doit s'adapter aux contraintes de la SNCF et non l'inverse comme le stipule les orientations du SDRIF : l'urbanisation dans l'environnement immédiat des infrastructures ferroviaires et des sites multimodaux doit être compatible avec leur activité.***
- La SNCF demande de restreindre à minima ces zones au périmètre opérationnel du projet urbain et propose de conserver la zone UFa sur la partie des installations ferroviaires et d'appliquer la zone UZ uniquement à la partie située en sursol.***
- la SNCF rappelle l'incompatibilité des règles sur la le front bâti, les toitures, la végétalisation, le réseau d'assainissement des eaux pluviales, le stationnement***

Les réponses du maître d'ouvrage indiquent la prise en compte de ses demandes par la mention « d'exception » pour les activités de la SNCF dans le futur règlement ou renvoie à des études juridiques postérieures à la remise du rapport d'enquête publique.

VI.8. LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET ARCHITECTURAUX

VI.8.1. Présentation du thème

Ce thème a pour objet de traiter des enjeux environnementaux et architecturaux liés au projet de la ZAC et de son impact sur le quartier.

VI.8.1.1. Les enjeux architecturaux

Le projet prévoit la création d'une surface de plancher de 380 000m² pour une surface totale au sol de 20ha avec la répartition 40% logements 60% activités tertiaires

La 1^{ère} phase, qui concerne une superficie de 5ha pour laquelle une demande de permis de construire a été déposée dès le 30 juin 2023 prévoit la construction de :

- 9 immeubles d'habitation (1317 logements et 451 clés en résidence), d'hôtels et d'hébergements hôteliers (813 clés) dont un immeuble de grande hauteur
- 3 immeubles à destination tertiaire (bureaux)
- un groupe scolaire et une salle polyvalente
- des commerces et restaurants
- un parc de stationnement
- des espaces extérieurs privés ouverts au public et à la circulation

Plusieurs observations s'étonnent du % de la répartition entre logements et activités tertiaires et considèrent que les m² pour les activités de bureaux sont trop importants en raison du développement du télétravail. Une partie de ces m² pouvant par ailleurs être récupérée par la réhabilitation de bureaux existants actuellement inoccupés, y compris dans le quartier de la ZAC.

D'autres observations portent plus sur les garanties des qualités architecturales : pas d'impératifs de l'ABF, manque de contraintes esthétiques en particulier pour la tour.

Enfin, une observation interroge les critères qui ont conduit à protéger la façade de l'APHP et pas celle de La Martiniquaise.

VI.8.1.2. Les enjeux environnementaux

Comme souligné dans les documents de présentation et dans les observations, le projet de la ZAC s'inscrit dans un territoire enserré dans des infrastructures de transport très importantes (faisceau de voies ferrées atteignant 200 m de large au nord, autoroute A4 au sud, Boulevard périphérique et échangeur de Bercy de 19 bretelles à l'ouest).

L'occupation du site est déjà très artificialisée et ce site est sensible à l'effet d'îlot de chaleur avec une qualité environnementale plutôt médiocre.

Il participe peu aux grandes continuités écologiques métropolitaines, malgré sa proximité avec La Seine et le Bois de Vincennes

Les emprises ferroviaires sont cependant considérées comme des corridors écologiques en milieu urbain

Des études d'impact ont été réalisées et réactualisées.

Elles constituent une part très importante du dossier d'enquête publique de par leurs volumes en nombre de pages (661 pages rien que pour l'étude d'impact actualisée en avril 2022).

Ces études ont fait l'objet de 3 avis de l'Ae avec mémoire en réponse de GPA dont le dernier date du 9 mars 2023.

La grande majorité des indications suivantes sont extraites de l'étude d'impact.

**ENQUETE PUBLIQUE PORTANT SUR LA PROCEDURE INTEGREE POUR LA REALISATION
D'UNE GRANDE OPERATION D'URBANISME (PIGOU)
DANS LE CADRE DU PROJET D'AMENAGEMENT DE LA ZAC DE CHARENTON-BERCY**

- Effet îlot de chaleur

Le secteur de la ZAC du fait de son artificialisation et de la densité du bâti est assez fortement sensible à l'effet îlot de chaleur urbaine et donc au réchauffement climatique. L'étude aéraulique conclue que l'impact du projet sur le microclimat est globalement positif.

Mesures à respecter :

- choix de matériaux idéalement non minéraux ou à faible capacité thermique et de faible albedo
- maintien de l'aérologie active dans les espaces publics grâce à des arbres de grande hauteur
- implantation des strates végétales arborées aux endroits les plus ensoleillés
- lutte contre le rejet de chaleur fatale de climatisation dans les espaces publics

- Etude qualité de l'air :

On constate une pollution importante de l'air au voisinage des grands axes de circulation, principalement l'autoroute A4 et le boulevard périphérique qui concerne essentiellement les dioxydes d'azote et les particules fines.

L'étude conclue que les impacts du projet à l'horizon 2035, sont faiblement significatifs et très localisés. On observe une augmentation des concentrations au droit du projet d'aménagement et de ses voies d'accès et dans les zones les plus proches du boulevard périphérique.

Cet impact sur les nouvelles habitations est limité par le choix d'écarter les zones habitables des voies structurantes. Elles seront situées en cœur d'îlot, protégées par des immeubles de bureaux ou des résidences gérées (en particulier au droit des voies ferrées et du boulevard périphérique). et par la végétalisation.

D'autres mesures en faveur de la qualité de l'air sont prévues :

- la pollution gazeuse ne peut pas être éliminée par un obstacle physique. On pourra tout au plus limiter les situations à risques en facilitant la dilution ou déviation du panache de polluants d'un endroit vers un autre
- la diffusion de la pollution particulaire peut être piégée en intégrant des écrans physiques ou végétaux ou en agissant sur le tracé
- la diminution de la vitesse : limitée à 30km/h sur la rue Baron Leroy

- Étude environnement sonore

Les mesures effectuées le jour et la nuit indiquent que la valeur de 60 dB(A) est dépassée sur la majeure partie du secteur pendant la période diurne à 4m d'altitude, elle dépasse 65 dB(A) au voisinage des voies ferrées et plus de 75 dB(A) le long de l'A4ce qui caractérise les points noirs de bruit.

L'ambiance sonore sur l'ensemble de la zone est donc non modérée.

Même avec l'augmentation du trafic qu'il va générer, le projet lui-même sera faiblement producteur de nuisances sonores au regard de l'ambiance sonore préexistante qui est considérée comme très bruyante à proximité du périphérique et des voies ferrées.

Le phasage de construction des bâtiments devra tenir compte du fait que les bâtiments de grandes hauteurs en périphérie du quartier, qui devront faire écran à ces nuisances sonores, doivent protéger les bâtiments en second front.

**ENQUETE PUBLIQUE PORTANT SUR LA PROCEDURE INTEGREE POUR LA REALISATION
D'UNE GRANDE OPERATION D'URBANISME (PIGOU)
DANS LE CADRE DU PROJET D'AMENAGEMENT DE LA ZAC DE CHARENTON-BERCY**

Le projet mentionne abondamment l'objectif d'une végétalisation importante afin de favoriser une réelle qualité du cadre de vie par son effet :

- sur la diminution des pollutions : qualité de l'air et ambiance sonore
- sur la qualité du paysage par la présence de la nature dans un quartier particulièrement dense en bâtiments.

Le projet envisage des strates végétales différenciées en fonction des niveaux, du socle jusqu'aux toitures terrasses les plus élevées. Les strates créent des écosystèmes différents selon leur altitude, leur exposition et l'épaisseur de terre dont elles disposent (qui variera de 30cm à 2m maximum).

Les mesures de réduction des nuisances sonores à la source qui représentent un enjeu majeur en Ile de France ne dépendent pas de l'aménageur de la ZAC qui ne peut agir directement sur le boulevard périphérique et l'autoroute A4

- Étude de pollution des sols a eu pour résultat de mettre en évidence:
 - o quelques impacts dans les remblais au droit du foncier Escoffier qui nécessitera d'affiner le plan d'orientation de ces terres juste avant les terrassements envisagés
 - o un dépassement des seuils ISDI dans les terrains naturels (alluvions) qui ne sont pas liés à l'activité passée ou présente du site
 - o l'absence d'impact notable pour les composés recherchés dans les gaz du sol ni au droit de la bande SNCF, ni au niveau des parkings de Bercy2, ni au droit de l'emprise de la future école et du gymnase associé

- Étude Faune et Flore

Les différents inventaires indiquent :

- o 9 espèces de plantes patrimoniales dont 7 vont être impactées par le projet mais aucune de ces espèces n'est protégée, par conséquent l'impact réglementaire est nul
- o 8 espèces animales patrimoniales dont 5 sont protégées mais pour lesquelles l'impact sera moyen d'un point de vue réglementaire.

Des mesures d'évitement ou de réduction des impacts sont retenues.

- Étude des énergies renouvelables

Les besoins en énergie sont estimés à 11 000MWh/an pour la chaleur et à 3 200MWh/an pour le froid.

Les filières géothermiques de basse et très basse énergie ainsi que la biomasse, l'aérothermie et le photovoltaïque ont été identifiés comme pertinents. Le recours à des réseaux de chaleur et de froid a été également jugé intéressant.

3 scénarii ont été analysés et 2 scénarii ont été préconisés avec en parallèle le déploiement important du photovoltaïque

EnR1 : Dogger (géothermie basse énergie avec un forage à la nappe de Dogger) et groupes froids décentralisés

EnR3 : recours à un réseau chaud et à un réseau froid alimentés par des sondes en géothermie

**ENQUETE PUBLIQUE PORTANT SUR LA PROCEDURE INTEGREE POUR LA REALISATION
D'UNE GRANDE OPERATION D'URBANISME (PIGOU)
DANS LE CADRE DU PROJET D'AMENAGEMENT DE LA ZAC DE CHARENTON-BERCY**

Ces scénarii permettent d'atteindre des taux d'intégration d'EnR variant de 16 à 43% pour des investissements allant de 6,2 à 20 M€.

- Etude impact électromagnétique

Les mesures réalisées sur le site actuel montrent :

- o une exposition faible aux au rayonnement Basse fréquence
- o une exposition plus importante aux rayonnements Haute fréquence du fait de la présence à proximité d'un nombre important d'émetteurs de téléphonie

Cependant on ne note aucun dépassement des seuils fixés réglementairement.

Les constructions projetées peuvent modifier la couverture existante et soumettre les habitants à des expositions élevées en particulier pour les étages situés à même hauteur que les antennes.

Des mesures dans les futurs bâtiments seront nécessaires afin de vérifier l'exposition.

Au niveau des voies SNCF, les valeurs limites d'exposition public et travailleur sont à priori respectées dans les bâtiments projets et au niveau de la passerelle.

La valeur du champ électromagnétique est en dessous des recommandations de l'instruction du 15 avril 2013 relative à l'urbanisme à proximité des lignes de transport d'électricité, pour le groupe scolaire mais est au-dessus pour la crèche.

Il sera donc nécessaire de traiter de l'implantation des antennes des opérateurs et l'emplacement de la crèche a déjà été revu pour tenir compte de cette mesure.

En conclusion : le projet urbain, d'après l'étude d'impact, n'aggrave pas significativement les nuisances qu'elles soient sonores, de pollution de l'air, électromagnétiques ou autres mais les nuisances actuelles très importantes du fait de la présence des infrastructures de transport : activités ferroviaires, A4, échangeur de Bercy (19 bretelles, un des plus grands d'Europe), boulevard périphérique perdurent.

Les populations actuelles et nouvelles de la ZAC sont exposées à des pollutions atmosphériques et des nuisances sonores élevées mais les résultats des études considèrent qu'il s'agit seulement de « pollution de « fond » que l'on retrouve sur la majeure partie du territoire aggloméré et pour lesquelles des mesures de réduction sont prises. (3^{ème} avis de l'Ae, page 13)

Concernant le coefficient biotope

Il a été fixé à un minimum de 20% pour la zone UZ à la place des prescriptions des zones UB, UF et UG présentées ci-après.

	UB	UF	UG	UZ
Espaces libres, aires de jeux et de loisirs et plantations	<p>20% au moins de la surface du terrain devront être conservés en pleine terre.</p> <p>La surface réservée aux espaces verts représentera au moins 30% de la surface du terrain (minoration possible, sans aller en deçà de 20%).</p> <p>Au minimum un arbre de haute tige pour 100 m² d'espace vert.</p>	<p>Les parties de terrain non construites et non occupées par les aires de stationnement seront obligatoirement plantées.</p> <p>Au minimum un arbre de haute tige pour 100 m² d'espace vert.</p> <p>Au minimum un arbre de haute tige pour 200 m² d'aire de stationnement.</p> <p>Rideau continu d'arbres de haute tige en limite de zone habitée.</p>	<p>La surface réservée aux espaces verts représentera au moins 25% de la surface du terrain.</p> <p>Dans ces espaces verts, 10% au moins de la surface du terrain sera conservée en pleine terre.</p> <p>Au minimum un arbre de haute tige pour 100 m² d'espace vert.</p>	<p>Surfaces calculées en coefficient de biotope par surface (CBS).</p> <p>Un CBS minimum de 20% de la superficie du terrain ou de l'îlot devra être atteint.</p>

VIII.2. Eléments du dossier d'enquête portant sur le thème

Pièce 4.2 Notice explicative paragraphe III.3 Une opération à la hauteur des enjeux de développement durable

Etude d'impact :

- partie 3 : « les effets du projet sur son environnement » (page 333) ;
- partie 7 : mesures destinées à éviter, réduire ou compenser les effets négatifs du projet (page 555)

VI.8.3. Expression du public et questionnement de la commission d'enquête

Sous-thème 8.1 : Les enjeux architecturaux

8.1.1. La Tour Signal

L'observation RD1.1 suggère que l'édification de la tour devrait être conditionnée à une obligation contractuelle de résultat en terme d'esthétisme

L'observation RD1.2 :

- met en exergue une inquiétude sur le syndrome "tour Montparnasse" à savoir une tour isolée. Le projet s'associait avec le projet Bercy Charenton côté Paris qui justement allait éviter de se retrouver dans cette situation. Le projet parisien étant arasé, le potentiel syndrome tour isolée est de nouveau ;
- suggère d'édifier une tour d'activité d'une centaine de mètres à proximité du périphérique et des voies SNCF pour éviter cela.

RD3.3.

L'observation RD9.1 met en exergue que le projet de cette ZAC a été présenté comme le pendant de la ZAC Paris Bercy, la tour de 200m de haut devant répondre architecturalement à la construction des tours prévues dans la ZAC Paris Bercy. Le projet de la ZAC Paris Bercy a été revu suite aux dernières élections municipales avec suppression des tours, un bâti moins dense et une présence accrue de verdure. La cohérence architecturale de la ZAC Charenton Bercy n'est donc plus de mise. La construction de cette tour de 200m est un projet d'une autre époque, notamment depuis le très fort développement du télétravail à Paris et en région parisienne. Depuis le Covid, le marché de l'immobilier de bureaux s'est profondément transformé, de très nombreux m² de bureaux sont vides à Paris et en banlieue. Les sociétés réduisent leur parc immobilier et privilégient les moyennes surfaces. Le risque est donc très important que cette tour ne se retrouve à moitié vide et donc d'ajouter de nouveaux locaux inoccupés à la ville de Charenton (les anciens bureaux du Crédit Foncier le long du quai des Carrières sont vides depuis plusieurs années et attendent encore un locataire). Ces deux changements majeurs auraient du amener à repenser totalement ce projet ce qui n'a absolument pas été fait

L'observation RD10.1 déclare que le projet de ZAC Charenton Bercy est d'un autre âge. Il y est prévu la construction d'une tour de plus de 200m avec des milliers de m² de bureaux alors que le marché immobilier de bureaux s'est totalement transformé avec le Covid et le développement du télétravail : des milliers de m² sont actuellement vides dans tout Paris et dans la petite couronne, notamment à La Défense.

Questions de la commission d'enquête

Q8.1.1 En dehors des aspects techniques, quels sont les critères retenus en terme d'intégration et d'esthétisme pour cette tour ?

Il est prévu d'installer dans cette tour un hôtel et des logements. Quels types de logements sont prévus ?

Quelles sont les principales contraintes architecturales et environnementales appliquées aux différents types de bâtiment ?

8.1.2. Les autres enjeux architecturaux

L'observation RD3.3 considère que :

- les qualités architecturales et patrimoniales indéniables de la façade de La Martiniquaise semblent peu compatible avec le profil de la rue et au regard de la SNCF ;
- la protection de cette façade se mérite autant que celle acquise de l'APHP.

L'observation RP3.2 exprime la surprise qu'il n'y ait pas d'impératifs imposés par l'ABF (Architecte des Bâtiments de France) pour les caractéristiques architecturales du projet alors que le secteur haut de Charenton doit respecter de fortes contraintes architecturales

L'observation RP1.1 trouve déraisonnable de prévoir 60% de bureaux pour 40% de logements suite au développement du télétravail en particulier après la COVID, et estime que cette directive date de 10 ans et devrait être remise en cause.

L'observation PPA1.1 souligne que dans le PLU est évoqué l'extension du bâtiment de l'APHP qui sera autorisée sous réserve qu'elle soit limitée à la hauteur de l'égout du toit du bâtiment haut. Il semble important de ne pas spécifier uniquement l'égout du toit des bâtiments hauts pour le calcul de la hauteur, mais de tous les bâtiments de la rue Necker. De plus il faudrait spécifier que le volume général du bâtiment sur rue doit être préservé et pas uniquement la façade du bâtiment sur rue.

Questions de la commission d'enquête

Q8.1.2. La répartition pour l'ensemble de la ZAC 40% logements, 60% bureaux établie en 2018 est-elle toujours pertinente et pourquoi ne pas avoir privilégié la réhabilitation de locaux d'activités existants mais vides, y compris à proximité de la ZAC ?

Q8.1.3. Pour quelles raisons la préservation du bâtiment de La Martiniquais n'a pas été retenue au même titre que celui de l'APHP ?

Sous-thème 8.2 : les enjeux environnementaux

L'observation RD6.4 précise que face à des projets de telle ampleur, la municipalité avait l'opportunité d'imposer dans ses prérogatives de construction de créer des bâtiments bas carbone.

L'observation RD5.1 de la SNCF IMMOBILIER rappelle une réponse de GPA visant à ne pas imposer des orientations paysagères et environnementales incompatibles avec des équipements techniques et sensibles

L'observation RD10.2 considère que ce projet ne s'insère pas dans l'objectif de la loi Climat et Résilience fixant un objectif de zéro artificialisation des sols d'ici 2050

Questions de la commission d'enquête

Q2.2.1. C'est la réglementation RT 2012 et non RE 2020 qui a été retenue du fait de la présence d'activités dans la tour qui permettent d'appliquer la réglementation 2012 à l'ensemble de la tour. Ce projet ne pouvant être réalisable que d'ici 2027/2028, n'aurait-

il pas été préférable d'envisager une évolution de la réglementation vers une obligation plus contraignante ?

Q8.2.2. Le projet urbain, d'après l'étude d'impact, n'aggrave pas les nuisances sonores, de pollution de l'air mais les nuisances actuelles très importantes du fait de la présence des infrastructures de transport : activités ferroviaires, A4, échangeur de Bercy (19 bretelles, un des plus grands d'Europe), boulevard périphérique perdurent. Des mesures sont prévues pour protéger des immeubles d'habitations situés en cœur d'îlot, mais le bruit sera toujours présent sur les espaces publics et la qualité de l'air restera très médiocre. Ce projet ne pouvant être réalisable que d'ici 2027/2028, n'aurait-il pas été préférable d'envisager une évolution de la réglementation vers une obligation plus contraignante, type celles préconisées par l'OMS ?

Q8.2.3. Comment la nouvelle réglementation du Zéro Artificialisation Net (ZAN) est-elle intégrée dans les contraintes du projet ?

Q8.2.4. Définition d'un coefficient de biotope et % emprise au sol:

Un coefficient de biotope a été fixé à 20% pour remplacer l'emprise au sol limitée à 50% imposée s par le PPRI

A t'on des exemples d'autres zones avec ce %, en particulier dans le PLUi de Paris Est Marne et Bois?

Comment a t'on estimé qu'il conviendrait aussi bien que les 50% d'emprise au sol, par rapport aux enjeux environnementaux et de qualité de vie.

Les coefficients de 0 à 100 % pour les divers cas font référence à une échelle, de quelle échelle s'agit-il ?

Ce coefficient sera t'il appliqué phase par phase ? Comment le calculer ou vérifier son application ?

Par exemple :

- **terrasses végétalisées privées, les habitants vont-ils les entretenir ;**
- **demandes de la SNCF : végétalisation de la passerelle moins importante que prévue, impossibilité de végétaliser le lieu du PAI ;**

VI.8.4. Réponse de la maîtrise d'ouvrage

VI.8.4.1. Les enjeux architecturaux-Tours

Question n°1 :

En dehors des aspects techniques, quels sont les critères retenus en termes d'intégration et d'esthétisme pour cette tour ?

Il est prévu d'installer dans cette tour un hôtel et des logements. Quels types de logements sont prévus ?

Le programme de la tour a été détaillé ci-dessus.

La conception architecturale de la tour est basée sur une composition géométrique simple qui s'adresse au grand paysage.

Sa forme fuselée, dont la base et l'extrémité s'affinent, lui confèrent une silhouette élancée. Du fait de la rotation des plans triangulaires (les pétales) depuis les niveaux bas vers le sommet, les contours de la tour sont des courbes tendues qui oscillent sensiblement selon le point de vue. Les plans triangulaires des parties hautes et basses fusionnent dans la première moitié de la hauteur pour dégager un plan circulaire. Ce concept géométrique permet de proposer une écriture architecturale similaire et tout aussi qualitative indépendamment du point de vue depuis lequel la tour sera perçue. Les notions de façade plane, orientée ou dédiée à une vue particulière sont évitées.

L'intégration du végétal dans la conception de la Tour était une ambition forte du projet, en plus du jardin panoramique du dernier niveau, chaque niveau abrite des loggias végétalisées. Dans la partie hôtelière, des balcons plantés sont également disposés dans les trois angles. Ainsi, les contours de la tour offrent une exposition variée aux végétaux dont le choix des essences sera réalisé avec un grand soin selon l'orientation des espaces. Les épaisseurs de terre varient en fonction du type de végétation prévu.

Le verre sera le matériau de façade privilégié pour offrir un maximum de transparence. La tour présente deux types de façade qui s'imbrique entre eux comme des pétales de fleur. L'utilisation du verre offre à la fois une grande transparence, une pénétration maximale de la lumière et ouvre des vues sur la ville, la Seine, le Bois de Vincennes.

Question 2 : Quelles sont les principales contraintes architecturales et environnementales appliquées aux différents types de bâtiment ?

L'ensemble des prescriptions et recommandations qui s'appliquent dans la ZAC ont été définis par l'architecte coordinateur de ZAC et l'AMO développement durable. Ces dispositions guident les opérateurs immobiliers dans la conception architecturale des lots.

VI.8.4.2. Les autres enjeux architecturaux

Question n°1 : Pour quelles raisons la préservation du bâtiment de La Martiniquais n'a pas été retenue au même titre que celui de l'APHP ?

Le désenclavement du quartier constitue un enjeu majeur de l'opération. La création de nouvelles infrastructures nécessaires au désenclavement, à raccorder au nivellement des espaces publics existants tout en garantissant leur accessibilité PMR, contraint très fortement le positionnement des espaces publics et en particulier celui de la rue Baron-le-Roy. Au vu des enjeux altimétrique (débouchée de la passerelle et voies existantes) le maintien du site actuel de Martiniquaise ne peut être intégré.

Toutefois, les marqueurs architecturaux de ces bâtiments seront repris dans les projets des lots.

VI.8.4.3. Les enjeux environnementaux

Question n°1 : C'est la réglementation RT 2012 et non RE 2020 qui a été retenue du fait de la présence d'activités dans la tour qui permettent d'appliquer la réglementation 2012 à l'ensemble de la tour. Ce projet ne pouvant être réalisable que d'ici 2027/2028, n'aurait-il pas été préférable d'envisager une évolution de la réglementation vers une obligation plus contraignante ?

Les textes d'application et les exigences de résultat de la RE2020 pour les usages hôtel et commerces n'étaient pas publiés au moment du dépôt de la demande de permis de construire, la RE2020 n'est pas applicable à la partie inférieure de la Tour composée des usages « hôtel » et « commerce ». C'est la réglementation RT2012 qui s'applique sur les parties « hôtel » et « commerce ».

En revanche, la partie logement est bien conforme aux exigences de la RE2020 s'appliquant à cet usage.

Question n°2 : Le projet urbain, d'après l'étude d'impact, n'aggrave pas les nuisances sonores, de pollution de l'air, mais les nuisances actuelles très importantes du fait de la présence des infrastructures de transport : activités ferroviaires, A4, échangeur de Bercy (19 bretelles, un des plus grands d'Europe), boulevard périphérique perdurent. Des mesures sont prévues pour protéger des immeubles d'habitations situés en cœur d'îlot, mais le bruit sera toujours présent sur les espaces publics et la qualité de l'air restera très médiocre. Ce projet ne pouvant être réalisable que d'ici 2027/2028, n'aurait-il pas été préférable d'envisager une évolution de la réglementation vers une obligation plus contraignante, type celles préconisées par l'OMS ?

Extrait de la réponse à l'avis de l'AE n°3

La résidence étudiante et coliving (logement pour jeunes actifs) n'a pas été implantée en bordure des infrastructures routières qui auraient pour effet, par leur proximité, d'augmenter l'excès de risque individuel (ERI). La résidence est positionnée à distance du boulevard périphérique et de l'autoroute A4, afin que ces infrastructures soient sans effet direct sur l'ERI calculé des résidents. L'implantation de la résidence est située au nord de la ZAC en limite du faisceau ferré. Il est précisé que le sillon ferroviaire s'étend sur environ 200 m de large et que les voies de circulation des trains générant la plus importante nuisance sont localisées à l'extrémité opposée du sillon.

L'excès de risque individuel est calculé pour un adulte sur sa durée de vie entière, égale à 70 ans par convention. Dans le cas des résidences étudiantes de la ZAC, l'ERI calculé conventionnellement est de $1,89.10^{-5}$, considérant une présence des résidents 24heures/24, 7 jours/7 pendant 70 ans. Dans les faits, la programmation de résidence étudiante et de coliving conduit à une présence effective largement inférieure, à la fois à l'échelle d'une journée de 24h et à l'échelle d'une vie (de quelques mois à 5/6 années).

Le dépassement de la valeur guide de l'OMS de 1.10^{-5} (un cas de cancer supplémentaire pour 100 000 personnes exposées durant leur vie entière) résulte essentiellement de la concentration en benzène dans le fond urbain qui concerne sans distinction toute la région francilienne. Le benzène génère ainsi à lui seul un ERI de $1,22.10^{-5}$. Sans ce fond urbain caractéristique de l'Ile-de-France, l'ERI des résidents, et de tous les habitants et travailleurs, serait inférieur à la valeur guide de l'OMS.

La conception urbaine de la ZAC a permis une mise à distance des logements et des résidences vis-à-vis du boulevard périphérique et de l'autoroute A4, afin que ces infrastructures n'induisent pas directement d'augmentation de l'ERI des habitants.

Question n°3 : Comment la nouvelle réglementation du Zéro Artificialisation Net (ZAN) est-elle intégrée dans les contraintes du projet ?

**ENQUETE PUBLIQUE PORTANT SUR LA PROCEDURE INTEGREE POUR LA REALISATION
D'UNE GRANDE OPERATION D'URBANISME (PIGOU)
DANS LE CADRE DU PROJET D'AMENAGEMENT DE LA ZAC DE CHARENTON-BERCY**

La ZAC se développe sur une zone artificialisée.

Question n°4 : Définition d'un coefficient de biotope et % emprise au sol: Un coefficient de biotope a été fixé à 20% pour remplacer l'emprise au sol limitée à 50% imposée s par le PPRI A t'on des exemples d'autres zones avec ce %, en particulier dans le PLUi de Paris Est Marne et Bois? Comment a t'on estimé qu'il conviendrait aussi bien que les 50% d'emprise au sol, par rapport aux enjeux environnementaux et de qualité de vie.

Les coefficients de 0 à 100 % pour les divers cas font référence à une échelle, de quelle échelle s'agit-il ?

Ce coefficient sera t'il appliqué phase par phase ? Comment le calculer ou vérifier son application ?

Par exemple :

- terrasses végétalisées privées, les habitants vont-ils les entretenir ;
- demandes de la SNCF : végétalisation de la passerelle moins importante que prévue, impossibilité de végétaliser le lieu du PAI ;

La règle du coefficient de biotope a été mise en place pour maximiser la place du végétal dans un quartier se développant en grande partie sur dalle. La définition est détaillée dans le mémoire en réponse à l'avis de l'AE n°3.

L'aménageur vérifie à chaque étape de conception des projets immobiliers que le coefficient de biotope est respecté. L'aménageur effectuera également un suivi de la mise en œuvre des espaces végétaux lors des chantiers.

Complément de réponse obtenu par mail après la remise du mémoire.

Le CBS est un indicateur utilisé dans le PLUi de l'EPT Est Marne et Bois. Il fait l'objet :

- d'une définition dans les dispositions générales du règlement écrit.
- les communes sur lesquelles s'appliquent un CBS sont les villes de : Champigny, Vincennes, Joinville, Saint Maurice, Fontenay-sous-Bois et Charenton (sur la zone UZ).
- le seuil et les modalités de calcul sont précisés aux articles 14 de chaque zone. Le coefficient varie entre 0,15 et 0,5 en fonction des villes/zones/modalités de calcul.
- les zones qui présentent un calcul de CBS sont les zones :
 - zone UA Tissus de centralité, historiques ou extension récente,
 - UB zone urbaine mixte intermédiaire,
 - UC ensembles d'habitat collectif,
 - UP secteurs pavillonnaires à préserver,
 - UF Zone des franges du Bois de Vincennes,
 - UE équipements publics de toute nature et aux installations nécessaires à un service public,
 - UX activités économiques
 - UZ projets.

VI.8.5. Appréciation de la commission d'enquête

VI.8.5.1. Les enjeux architecturaux-Tours

La tour Signal, objet de plusieurs enjeux majeurs du projet : visibilité, marqueur identitaire, équilibre économique présente des options architecturales bien définies et en cohérence avec l'ensemble du projet. Ce parti pris architectural a été un des

éléments déterminants pour le résultat du concours lancé en 2017 sur le choix d'un aménageur.

Les qualités architecturales des autres bâtiments et leur implantation doivent aussi répondre à de fortes contraintes environnementales (nuisances sonores, pollution de l'air, îlot de chaleur, inondations potentielles etc....) sont conçues pour répondre à ces contraintes : qualité des matériaux, orientation des ouvertures, exigence d'un espace extérieur par logement, accès au-dessus de PHEC...

Les choix architecturaux sont fréquemment l'objet de polémiques et en particulier le choix de la grande hauteur dont l'acceptabilité sociale est souvent difficile. On note une place importante accordée à la végétalisation, le souci de réduire les impacts des différentes nuisances et les choix retenus sont en cohérence avec le projet et ses enjeux.

VI.8.5.2. Les autres enjeux architecturaux

La façade de l'APHP située à l'est de la ZAC fait l'objet d'une préservation de son architecture. Du fait de l'enjeu majeur de la prolongation de la rue Baron Leroy et du dénivelé important existant, il n'est pas possible de conserver le bâtiment de La Martiniquaise et par conséquent sa façade ne peut pas être préservée en l'état.

La mesure consistant à reprendre ses marqueurs architecturaux présente un équilibre satisfaisant de la balance intérêt global/intérêt spécifique.

VI.8.5.3. Les enjeux environnementaux

Les réponses apportées par le maître d'ouvrage ne complètent que très peu les informations déjà présentes dans le dossier d'enquête publique :

- application de la réglementation de la RE2020 : même si les textes d'application pour les activités tertiaires ne sont pas encore parus à la date du dépôt du permis de construire (30 juin 2023 soit durant la durée de l'enquête publique), et qu'il n'y a donc pas d'obligation réglementaire rien n'empêchait de les appliquer pour un projet livrable à l'horizon 2030**
- exposition à l'ERI (Excès de Risque Individuel) : le calcul effectué pour les populations (étudiants et résidents en coliving) les plus exposées du fait du positionnement des constructions devant les accueillir, permet de ne pas dépasser les valeurs réglementaires du fait de la durée estimée de leur exposition.**
- le dépassement des valeurs recommandées par l'OMS est fortement dû à la présence du benzène, dont la concentration est identique à celle du fond urbain caractéristique de la région Ile de France.**

L'exposition aux nuisances de la pollution de l'air ambiant est reconnue et comparée à ce qui existe sur le fonds urbain de la région pour la concentration en benzène.

La mise à distance des constructions par rapport au boulevard périphérique et l'A4 est considérée comme une mesure satisfaisante par rapport à l'ERI et permet de respecter les valeurs réglementaires actuelles en fonction de la durée d'exposition des occupants.

Le choix d'exposer de nouvelles populations à des nuisances (exposition dont la valeur réglementaire actuelle est majoritairement respectée) est assumé par la volonté de répondre aux enjeux de rééquilibrage des activités entre l'ouest et l'est de Paris et la nécessité de créer du logement.

Les espaces disponibles proches de Paris pour répondre à cet enjeu sont peu nombreux mais la question reste posée de l'équilibre entre les besoins globaux du territoire métropolitain, les besoins spécifiques de la ville de Charenton et le choix de continuer à exposer des nouvelles populations à des risques avérés pour la santé.

Les réponses apportées sont lacunaires et n'apportent aucun élément nouveau par rapport au dossier d'enquête si ce n'est que l'atteinte du coefficient sera vérifiée à chaque étape de conception des projets immobiliers et qu'un suivi de la mise en œuvre des espaces végétaux sera effectué lors des chantiers.

La commission regrette, qu'il n'y ait aucun élément nouveau de réponse à ses questions malgré les échanges qui ont eu lieu lors de la réunion du 25 août :

- comment a été déterminé un coefficient de biotope à atteindre de 20% et existe-t'il des zones semblables dans le PLUi Paris Est Marne et Bois ?**
- comment s'assurer qu'au delà des phases de conception et de chantier, ce coefficient est toujours atteint en particulier quand il dépend de l'entretien d'espaces privé ?**

Ce coefficient de biotope serait mis en place pour remplacer l'obligation d'emprise au sol de 50% aussi bien dans le PPRI que dans le PLU. La seule réponse est qu'il permet une plus grande surface végétalisée que celle des obligations du règlement actuel mais l'assurance qu'il soit respecté dans les usages n'est pas démontrée.

De plus, compte tenu du temps nécessaire aux différentes strates de végétation pour se développer, on ne sait pas quand ce coefficient serait éventuellement atteint.

Concernant le coefficient de biotope

Au vu des informations disponibles dans le dossier et malgré les questions posées dans le procès verbal de synthèse des observations, la Commission d'Enquête n'a obtenu aucune explication sur les raisons qui ont amené à retenir ce coefficient global versus les anciennes prescriptions d'espaces verts exposées ci-dessus. Elle relève cependant que ce coefficient a été mis place pour maximiser la place du végétal dans un quartier se développant en grande partie sur dalle, ce qui paraît vital dans ce contexte.

Les coefficients selon les différents types de surface semblent identiques à ceux recommandés par l'ADEME. L'atteinte du coefficient global de 20% sera vérifié pour chaque phase lors de l'élaboration des projets, par contre rien n'est prévu pour son suivi qui mettra plusieurs années à être atteint suivant la croissance des différentes strates végétales.

VI.9. LE DESENCLAVEMENT DU QUARTIER ET LES MOBILITES

VI.9.1. Présentation du thème

Ce thème a pour objet de traiter tous les aspects de la mobilité à l'intérieur de la ZAC et dans ses liaisons avec d'autres quartiers de Charenton et plus largement avec son environnement proche en particulier avec Paris et le futur quartier de la ZAC Bercy-Charenton.

La mobilité comprend les déplacements et les stationnements :

- en véhicules motorisés : motos, voitures, et camions
- en modes actifs : vélos, piétons, PMR.
- en transports en commun

Pour ce quartier enserré dans des infrastructures de transport très importantes (faisceau de voies ferrées atteignant 200 m de large au nord, autoroute A4 au sud, Boulevard périphérique et échangeur de Bercy de 19 bretelles à l'ouest), **le désenclavement du quartier (au-delà de la ZAC) est présenté comme un des enjeux majeurs du projet** soumis à l'enquête publique.

Pour répondre à cet enjeu, le dossier s'appuie sur deux projets à court terme (à réaliser dès la phase 1) très largement développés et un troisième projet à plus long terme (au delà de la phase 3):

- **le prolongement de la rue « Baron Leroy »** qui existe actuellement côté Zac Bercy-Charenton mais s'arrête au niveau du périphérique. Cette rue « **colonne vertébrale** » du projet, qui permettrait de relier le quartier à Paris et à la station Saint Emilion de la ligne 14 accueillerait des commerces en rez-de-chaussée et constituerait un lieu de vie et de convivialité. D'une longueur de 770m, d'une largeur de 24m, dédiée principalement aux modes doux et transports en commun, elle comprendrait : 2 voies dédiées à la circulation d'un BHNS (Bus à Haut Niveau de Service), 2 pistes cyclables 2 trottoirs de 5m et une voie à sens unique (Paris vers Charenton) pour les véhicules motorisés.

Il est prévu de la surélever afin que tous les usages soient préservés en cas de crue.

- **la requalification de la passerelle Valmy** qui traverse le faisceau des voies ferrées situé au nord de la ZAC Elle relie le quartier au centre de Charenton et à la station liberté de la ligne 8 et n'est actuellement accessible qu'aux piétons dans des conditions inconfortables avec un accès par un escalier et un ascenseur côté sud.

Sa reconstruction complète permettrait de « **recoudre Charenton** ».

Elle serait d'une largeur de 12m, végétalisée, accessible aux piétons, aux vélos et aux PMR avec la création d'un ouvrage aboutissant à « une place généreuse » côté ZAC et permettant d'absorber un dénivelé de 14m entre cette passerelle et la rue Baron Leroy.

- A plus long terme : création d'un accès aérien en liaison douce, au dessus de l'A4 qui serait requalifié en « boulevard urbain » pour rejoindre les berges de la Seine

Le projet initial de création d'une station du RER D rencontre des difficultés importantes et n'est plus prévu à court ou moyen terme.

Il n'est pas précisé quels aménagements seraient effectués sur les autres voiries de la ZAC

Extraits de l'étude d'impact :

P197 : Pour Charenton le PDUIF se fixe l'objectif de réduire considérablement les transports routiers au profit des transports en commun et des modes actifs.

Trafic routier

P207 : l'étude mobilité réalisée par Arcadis compare les trafics observés et les capacités théoriques des voies de circulation et en déduit les taux de saturation théorique.

On s'attend à trouver des difficultés

- au carrefour quai des carrières/avenue de la liberté
- avenue de l'Arcade en direction des quais de Seine
- avenue de la liberté/et ou rue Necker vers la rue de l'Arcadie

P 445 : bien que le cœur du futur quartier soit préservé (rue Baron Leroy), les quais de Bercy, la rue de l'Arcade et l'avenue de la Liberté, axes déjà très fréquentés aujourd'hui, seront saturés aux heures de pointe à l'horizon du projet.

Dans son courrier du 17 août 2022, le service aménagement du département de la DADT du département du Val de Marne indique être gestionnaire de plusieurs voiries sur le secteur : RD 103, RD154A et à proximité : RD154 et RD6.

Il estime que l'étude d'impact confirme :

- une augmentation du trafic routier à l'horizon du projet de ZAC (2035) estimée à +25% sur le quai de Bercy
- une concentration de la circulation sur les axes et carrefours départementaux actuellement très chargés
- une saturation aux heures de pointe, à l'horizon du projet de ZAC, avec une prédominance de l'heure de pointe du soir liée à l'offre commerciale

Il s'étonne de la faiblesse (7% à 12%) des valeurs retenues pour la part modale « véhicule particulier » pour l'évaluation des trafics générés.

Le réaménagement des nombreux carrefours impactés devra être pris en charge par le bilan de l'opération.

P 599 et suivantes : les mesures d'optimisation :

- l'analyse de la répartition des flux en fonction de la saturation des entrées/sorties conduirait à une modification pour les accès parking qui pourrait permettre une meilleure diffusion des flux au niveau des échanges avec les quais
- l'aménagement des carrefours voués à muter est un facteur décisif de l'étude de fonctionnement de ces derniers
- une mise à jour des hypothèses coordonnées avec les études de mobilité sur les projets environnants permettra de prendre en compte des hypothèses de report modal vers les transports en commun ou d'autres mobilités alternatives
- la modification du plan de circulation : le tracé de la LNHS qui va réduire la capacité de certains itinéraires pourra nécessiter une réaffectation des flux

Trois hypothèses sont envisagées pour la circulation des poids lourds (en particulier pour les livraisons) mais aucune solution n'élimine l'effet d'une augmentation de la circulation (P447 de l'étude d'impact)

Les liaisons douces

Le quartier est assez mal connecté aux itinéraires cyclables bien tramés au nord des voies ferrées et le long de la Seine. De la même façon les déplacements à pied sont difficiles entre la ZAC et les quartiers proches.

**ENQUETE PUBLIQUE PORTANT SUR LA PROCEDURE INTEGREE POUR LA REALISATION
D'UNE GRANDE OPERATION D'URBANISME (PIGOU)
DANS LE CADRE DU PROJET D'AMENAGEMENT DE LA ZAC DE CHARENTON-BERCY**

La création d'un réseau tramé d'itinéraires piétons et cyclables internes à la ZAC, mais aussi connecté aux quartiers voisins par le prolongement de la rue Baron Leroy et la requalification de la passerelle Valmy aura des effets très positifs sur les déplacements doux. De même le nouveau nivellement et l'aménagement d'espaces piétons accessibles à tous va lever des obstacles aux déplacements des PMR

Dans son courrier du 17 août 2022, le service aménagement du département de la DADT du département du val de Marne demande à ce que :

- la stratégie en termes d'aménagements cyclables, de stationnements sur voirie et d'offres de service soit en accord avec le schéma départemental des itinéraires cyclables(SCIC)
- l'étude d'impact fasse référence au plan de déplacement du Val de Marne dans sa version actualisée

Les transports en commun :

Le site de la ZAC est actuellement très enclavé vis à vis des transports en commun lourds (métro, RER, Tramway), une certaine souplesse est apportée par plusieurs lignes de bus.

Du fait de la proximité avec Paris, Charenton est peu concernée par le projet Grand Paris Express.

La ligne LHNS projetée au cœur de la ZAC ne bénéficiera pas de véritable station intermodale ni avec la station Liberté de la ligne 8 située à 700m ni avec la station St Emilion de la ligne 14 située sur Paris et à 200m de l'arrêt projeté mais permettra néanmoins de raccourcir significativement le temps de transport : moins de 45 mn pour rejoindre le cœur de Paris et 6 à 7 mn au lieu de 18 actuellement pour l'accès à la station Liberté.

Malgré cet apport majeur, le site reste relativement éloigné des autres arrêts de transport en commun notamment des lignes 8 ou 14 (p453 étude d'impact).

Aucun engagement n'est à ce jour signé sur sa réalisation du BHNS. Le tracé dépend du prolongement de la rue Baron Leroy à partir de la ZAC Bercy-Charenton (dont le programme n'est pas encore arrêté) et s'arrêterait au niveau de la rue de la Liberté en phase 1 (phase 1 qui représente une grande majorité des constructions).

La création d'une gare RERD était un complément important qui malheureusement n'est plus prévue à court ou moyen terme.

Par ailleurs, on ne dispose d'aucun élément concernant les capacités d'absorption de ces 2 lignes pour de nouveaux voyageurs, ni d'appréciation des flux attendus du fait des nouvelles constructions et du report attendu des flux vers ce mode de transport.

Le stationnement

L'offre de stationnement automobile dans le secteur de la ZAC est actuellement très largement excédentaire et le projet prévoit de favoriser les mobilités douces

Des parkings souterrains existent sous les fonciers Escoffier et Bercy, il est prévu de récupérer en partie ces parkings et de les intégrer au projet d'infrastructure plus large de l'opération.

Besoins bruts estimés :

- 0,75 places par logement libre
- 0,6 places par logement social
- 1 place par logement de la tour
- 1 place pour 100m² de bureaux

Ces données sont précisées dans le *mémoire en réponse au 3^{ème} avis de l'Ae*

L'objectif étant de privilégier les mobilités douces le nombre de places de stationnement a été fixé à

**ENQUETE PUBLIQUE PORTANT SUR LA PROCEDURE INTEGREE POUR LA REALISATION
D'UNE GRANDE OPERATION D'URBANISME (PIGOU)
DANS LE CADRE DU PROJET D'AMENAGEMENT DE LA ZAC DE CHARENTON-BERCY**

- pour les véhicules motorisés : maximum 1 place par logement
- pour les 2 roues motorisées : minimum 0,1 place par logement
- pour les vélos : minimum 1 place pour les T1 à T2 et minimum 2 places à partir du T3

Plusieurs constructions ne pourront bénéficier de parkings en sous-sol (sous le sursol et le bâtiment APHP), une **mutualisation par foncier est envisagée afin de réduire d'environ 30% le besoin brut** estimé qui conduit à

- 2035 places sous l'emprise Escoffier
- 120 places sous La Martiniquaise
- 1100 places maintenues sous Bercy 2

Le projet prévoit des besoins dont les ratios sont inférieurs à ceux du PLU. Il anticipe ainsi l'amélioration programmée de l'accessibilité et de l'offre de transport en commun qui permet d'abaisser le niveau de l'offre de stationnement. La mutualisation du stationnement et la possibilité pour les stationnements utilisés en journée pour les activités d'être restitués la nuit pour le stationnement des résidents participent à une diminution de 30% des besoins bruts estimés.

Afin d'accompagner la baisse de possession de véhicules individuels, le projet proposera une offre de location de véhicules variés dans la centrale de mobilité, des locaux généreux et anticipant la croissance à venir de l'usage du vélo.

Les parkings souterrains sont prévus pour être inondés en cas d'immersion prolongée et font ainsi partie d'un des dispositifs prévus pour la résilience du quartier en cas de crue.

VI.9.2. Eléments du dossier d'enquête concernant le thème

Pièce 4.2 : Paragraphes II et III de la notice explicative

Etude d'impact : pages 38, 39, 453.

VI.9.3. Expression du public et questionnement de la commission d'enquête

L'objet de ce thème est de traiter les observations portant sur les propositions de désenclavement de ce quartier vers Paris, le haut de Charenton et la Seine. Il aborde également la thématique des mobilités.

Sous-thème 1 : le désenclavement du quartier

L'observation RD1.3 suggère qu'une station de RER soit être intégrée à ce projet ou celui parisien.

L'observation RD1.4 souligne qu'il est dommageable de ne pas être plus ambitieux concernant la couverture de l'A4, il est tout de même plus intéressant que cela soit les habitants qui profitent de la Seine et non les voitures.

Les observations RD3.2 des sociétés COFEPP et la Martiniquaise et RD4.4 affirment que la réalisation de la ligne de bus LHNS prévue sur l'axe Baron Leroy n'est pas acquise et que la remise en cause du prolongement de la rue Baron-Leroy impacterait les enjeux majeurs du projet de la ZAC Charenton-Bercy :

* La circulation de la LHNS ;

*Le cheminement par des transports « doux publics »

**ENQUETE PUBLIQUE PORTANT SUR LA PROCEDURE INTEGREE POUR LA REALISATION
D'UNE GRANDE OPERATION D'URBANISME (PIGOU)
DANS LE CADRE DU PROJET D'AMENAGEMENT DE LA ZAC DE CHARENTON-BERCY**

* La connexion de Paris à Charenton

* La connexion facile entre Paris et Charenton centre

* La connexion Charenton –Liberté par une place généreuse au bas d'une nouvelle passerelle Valmy

L'observation RD6.2 souligne que la densification proposée (1317 logements, 451 clés en résidences, 813 chambres d'hôtel et 3 immeubles de bureaux) interroge aussi sur la gestion des flux, avec la création d'une seule rue ce qui annonce un engorgement certain, aucune dimension minimale de largeur de rue n'étant prévue

L'observation RD9.2 relève que les transports en communs prévus pour desservir ce nouveau quartier et gérer le flux des nouveaux habitants (4 000 logements et 210 000 m² de bureaux) ne reposent que sur une ligne de bus alors que la place de la voiture est repensée dans toutes les villes pour en réduire la présence et les nuisances.

L'observation RD10.5 précise que toutes les constructions prévues s'appuient sur un désenclavement lié à la percée de la rue Baron Leroy mais à part des vœux votés à la mairie de Paris, la création de cette rue n'a pas du tout été actée, notamment dans le cadre de la revue du projet de la ZAC Paris 12 -Bercy.

L'observation RD10.6 interroge sur les transports en commun dans cette zone qui n'est déjà desservie que par les bus alors que plusieurs milliers de personnes supplémentaires y logeraient ou y travailleraient.

L'observation RP3.1 demande comment va être géré le surcroît de voyageurs que va générer le projet vis à vis de la ligne 8 qui est actuellement surchargée.

Question de la commission d'enquête

Q9.1.1. Est-ce que la création de la ligne de bus à haut niveau de service, conditionnée par le prolongement de la rue Baron Leroy a été actée ?

Sous-thème 2 : les mobilités

L'observation PPA4.3 suggère que les itinéraires piétons soient effectivement largement dimensionnés et soient portés à au moins 2m de large voire 2,5m au lieu de 1,80m.

L'observation PPA4.4 conseille de préciser la stratégie en termes d'aménagements cyclables, de stationnement sur voirie et d'offre de services en accord avec le Schéma Départemental des Itinéraires Cyclables (SDIC)

L'observation PPA4.8 considère que l'aménageur doit préciser les dispositions qu'il compte mettre en œuvre pour limiter les impacts sur les routes départementales (déjà en saturation aux heures de pointe) et notamment sur les carrefours qui sont actuellement très chargés, l'opération n'envisageant pas de requalifier l'intégralité des RD 103 et RD 154 à proximité immédiate de la ZAC. Néanmoins de nombreux carrefours vont être impactés qui devront être pris en charge par l'opération.

L'observation PPA4.9 souhaite que soient mis à jour certains éléments de l'étude d'impact notamment relatifs aux enjeux et au diagnostic initial : il est fait référence au Plan de déplacement du Val de Marne de 2009.

Questions de la commission d'enquête

Q9.2.1 Ces observations interrogent les moyens déployés pour assurer une mobilité satisfaisante pour les habitants, les actifs et les différents services nécessaires à la vie de la ZAC. On ne trouve pas dans le dossier de l'enquête publique une étude de mobilité actualisée (en cohérence avec le Plan Départemental de Déplacement du Val de Marne actualisé et du Départemental des Itinéraires cyclables) évaluant les besoins que ce soit en modes actifs ou en modes motorisés et proposant les moyens à mettre en œuvre : gestion des flux de piétons, de vélos, de transport en commun (vers la ligne 8, vers la ligne 14), de voitures, de camions, sens de circulation, gabarit des aménagements, etc....).

Les estimations indiquent :

Logements : 3000 personnes, Bureaux : 10 000 personnes, soit un total de 13 000 personnes sur la ZAC plus habitants Richelieu (4000 personnes ?)

Combien de personnes travaillant actuellement sur la ZAC seraient appelées à partir et combien resteraient sur place ?

En fonction du nombre de personnes du quartier appelées à se déplacer dans et hors de la ZAC, quels sont alors les flux prévisibles entrants et sortants en particulier aux heures de pointe :

- **de voitures et de camions qui entrent par l'ouest, et ressortent à l'est par quelles rues alors que les carrefours avec les RD sont signalés comme saturés,**
- **le BHNS : qui relierait la ZAC à la station St Emilion : quelle est la distance entre l'arrêt prévu et la station. Combien de personnes à l'heure peuvent transiter aux heures de pointe**
- **Combien de piétons et vélos seront amenés à circuler sur la rue Baron Leroy**
- **Quel flux prévu de piétons et de vélos sur la passerelle Valmy qui est située à 700 m de la station liberté,**
- **Quel flux de camions pour la gestion des déchets, l'approvisionnement des commerces, l'accès aux équipements SNCF....etc.**

En fonction de ces résultats, comment ont été estimées les capacités d'absorption par les infrastructures existantes que ce soit au niveau de la voirie ou des différents modes de transport en commun, en sachant que la création d'une nouvelle station du RER D se heurte à des difficultés importantes?

VI.9.4. Réponse de la maîtrise d'ouvrage

VI.9.4.1. Le désenclavement du quartier

Question n°1 : Est-ce que la création de la ligne de bus à haut niveau de service, conditionnée par le prolongement de la rue Baron Leroy a été actée ?

Ile de France Mobilité, maître d'ouvrage du bus à haut niveau de service a réalisé les études de faisabilité.

VI.9.4.2. Les mobilités

Question n°1 : Ces observations interrogent les moyens déployés pour assurer une mobilité satisfaisante pour les habitants, les actifs et les différents services nécessaires à la vie de la ZAC. On ne trouve pas dans le dossier de l'enquête publique une étude de mobilité actualisée (en cohérence avec le Plan Départemental de Déplacement du Val de Marne actualisé et du Schéma Départemental des Itinéraires cyclables) évaluant les besoins que ce

**ENQUETE PUBLIQUE PORTANT SUR LA PROCEDURE INTEGREE POUR LA REALISATION
D'UNE GRANDE OPERATION D'URBANISME (PIGOU)
DANS LE CADRE DU PROJET D'AMENAGEMENT DE LA ZAC DE CHARENTON-BERCY**

soit en modes actifs ou en modes motorisés et proposant les moyens à mettre en œuvre : gestion des flux de piétons, de vélos, de transport en commun (vers la ligne 8, vers la ligne 14), de voitures, de camions, sens de circulation, gabarit des aménagements, etc....).

Les estimations indiquent :

Logements : 3000 personnes, Bureaux : 10 000 personnes, soit un total de 13 000 personnes sur la ZAC plus habitants Richelieu (4000 personnes ?)

Combien de personnes travaillant actuellement sur la ZAC seraient appelées à partir et combien resteraient sur place ?

En fonction du nombre de personnes du quartier appelées à se déplacer dans et hors de la ZAC, quels sont alors les flux prévisibles entrants et sortants en particulier aux heures de pointe :

- de voitures et de camions qui entrent par l'ouest, et ressortent à l'est par quelles rues alors que les carrefours avec les RD sont signalés comme saturés,

- le BHNS : qui relierait la ZAC à la station St Emilion : quelle est la distance entre l'arrêt prévu et la station.

Combien de personnes à l'heure peuvent transiter aux heures de pointe

- Combien de piétons et vélos seront amenés à circuler sur la rue Baron Leroy

- Quel flux prévu de piétons et de vélos sur la passerelle Valmy qui est située à 700m de la station liberté,

- Quel flux de camions pour la gestion des déchets, l'approvisionnement des commerces, l'accès aux équipements SNCF....etc.

En fonction de ces résultats, comment ont été estimées les capacités d'absorption par les infrastructures existantes que ce soit au niveau de la voirie ou des différents modes de transport en commun, en sachant que la création d'une nouvelle station du RER D se heurte à des difficultés importantes ?

L'étude d'impact développe le volet déplacement à partir des pages 195 (état initial), 443 (les effets du projet), 502 (effets cumulés avec la ZAC Parisienne) et 599. L'étude d'impact reprend les conclusions de l'étude mobilité réalisée en 2019 et actualisée en 2021.

VI.9.5. Appréciation de la commission d'enquête

VI.9.5.1. Le désenclavement du quartier

Les études de faisabilité ont été réalisées mais on ne dispose d'aucune donnée sur la capacité et la fréquence des passages de cette ligne donc pas d'estimation de la gestion des flux en fonction des besoins non communiqués. Par ailleurs, aucun acte d'engagement de réalisation d'Ile de France Mobilité n'existe actuellement.

VI.9.5.2. Les mobilités

Les réponses données apportent peu d'éléments nouveaux par rapport au dossier d'enquête, ne répondent pas aux questions posées sur la gestion des flux, et ne donnent pas de précision sur les mesures proposées pour remédier à des difficultés préexistantes qui seront aggravées par les constructions de la ZAC.

Les mesures proposées sont des hypothèses de travail et un élément déterminant est absent du dossier : la mise à jour des études de mobilité sur les projets environnants. Les liaisons douces sont un des éléments importants du projet de la ZAC et les aménagements prévus s'inscrivent dans les objectifs du PDUIF et du SCIC du Val de Marne.

Le trafic routier reste problématique, en particulier à certains carrefours aux heures de pointe malgré les hypothèses de régulation envisagées et le dossier d'enquête ne

comporte pas à ce jour d'éléments suffisamment argumentés pour apprécier la pertinence des mesures proposées pour réguler le trafic routier.

Au delà de l'aménagement de voies piétonnes ou cyclables agréables et sécurisées qui vont permettre effectivement une amélioration très sensible de la circulation dans la ZAC et dans ses liens avec les quartiers proches, l'objectif de réduire considérablement les transports routiers (et par conséquent les places de stationnement des automobiles) au profit des transports en commun et des modes actifs dépend très fortement d'une accessibilité accrue aux transports en commun préexistants.

L'arrivée du BNHS répond à cet enjeu mais le site reste relativement éloigné des autres arrêts de transport en commun notamment des lignes 8 ou 14 (p453 étude d'impact). La création d'une gare RER D était un complément important qui malheureusement n'est plus prévue à court ou moyen terme.

Les études de faisabilité du BHNS ont été conduites par IdF mobilités mais on ne dispose pas de données sur l'analyse des flux induits par le projet de la ZAC et de la ZAC parisienne permettant d'apprécier les capacités d'absorption des besoins par cette ligne et par les stations existantes des lignes 8 et 14.

L'objectif vertueux, de réduire le trafic routier au profit des liaisons douces et des transports en commun n'est réaliste que si les conditions de transport en commun sont jugées satisfaisantes par les usagers et si les stationnements vélos sont disponibles aussi bien sur la ZAC que sur les lieux de départ ou d'arrivée des personnes qui les utilisent.

VI.10. LES EQUIPEMENTS PUBLICS, CULTURELS ET DE LOISIRS

VI.10.1. Présentation du thème

Ce thème a pour objet de traiter des perspectives d'équipements publics et de loisirs.

En complément de l'installation de commerces au rez-de-chaussée de la rue Baron Leroy, ces équipements participent à une des ambitions exprimées à plusieurs reprises dans le projet « **placer la qualité de vie au cœur du projet : les activités culturelles, ludiques, commerciales et sportives seront installées au cœur du quartier** ».

Concernant les équipements publics

Le site de la ZAC est implanté à proximité de l'école maternelle Port aux Lions et de l'école élémentaire Desnos. Ces 2 équipements présentent des capacités d'accueil résiduel très limitées et pas de possibilité d'extension.

L'offre d'équipements sportifs sur la ZAC est qualifiée de faible par l'IAU-IDF.

En avril 2023, dans le mémoire en réponse au 3^{ème} avis de l'Autorité environnementale de mars 2023 il est indiqué que la superficie de plancher (SDP) pour ces équipements est de 7 100m² sur les 380 000 m² de SDP totaux prévus soit moins de 2% de la surface totale.

Ces 7 100 m² seraient consacrés à la construction d'une crèche publique de 45-50 berceaux, un groupe solaire de 17 classes et un centre technique municipal.

Il a été évoqué dans les présentations orales, la construction d'un gymnase ou d'une salle polyvalente dans le sous-sol du groupe scolaire mais cette information n'est pas reprise ici.

Une participation financière pour 4 classes d'un collège qui serait construit sur la ZAC Bercy-Charenton est par ailleurs indiquée mais il n'y a pour l'instant aucune convention de signer.

Ces équipements répondent aux besoins éducatifs de la petite enfance et de l'enfance mais on ne note aucun équipement à vocation culturelle, sportive ou ludique.

Concernant les équipements de loisirs privés

On ne trouve aucune information sur ce sujet dans le dossier d'enquête publique

VI.10.2. Eléments du dossier d'enquête concernant le thème

Chapitre III.4 de pièce 4.2 de la notice explicative

Etude d'impact : page 165

VI.10.3. Expression du public et questionnement de la commission d'enquête

L'objet de ce thème est de traiter les observations relatives aux équipements publics scolaires, culturels et de loisirs.

On relève que le projet propose la construction d'une crèche, d'un groupe scolaire, d'une salle polyvalente située au sous sol de l'école, d'un centre technique municipal ainsi qu'une participation financière pour 4 classes d'un collège qui serait construit sur la ZAC Bercy-Charenton.

L'observation RD1.5 déplore qu'il manque une piscine publique dans le projet.

**ENQUETE PUBLIQUE PORTANT SUR LA PROCEDURE INTEGREE POUR LA REALISATION
D'UNE GRANDE OPERATION D'URBANISME (PIGOU)
DANS LE CADRE DU PROJET D'AMENAGEMENT DE LA ZAC DE CHARENTON-BERCY**

L'observation PPA4.10 préconise que les besoins en places dans un nouveau collège parisien soient actualisés au regard de la typologie des logements projetés sur la ZAC et de la situation réelle des effectifs scolaires.

L'observation RD2.4 souligne l'absence de contraintes sur les installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif : demande s'il ne serait pas possible d'introduire au moins quelques règles limitant la hauteur et les nuisances afin d'éviter toute dérive urbanistique.

L'observation RD1.4 déplore de ne pas être plus ambitieux concernant la couverture de l'A4, il est tout de même plus intéressant que cela soit les habitants qui profitent de la Seine et non les voitures. N'y a-t-il pas des solutions techniques de couverture moins onéreuses pour pouvoir supporter des terrains de sport ou jardins?

Questions de la commission d'enquête

Q10.1. Il est fait mention d'une étude réalisée par Filigrane en 2019 mais sans indication des résultats de cette étude. Sur quels critères ont été évalués les besoins ?

Q10.2. Il est fait mention page 28 de la notice explicative de l'ambition de « placer la qualité de vie au cœur du projet » : les activités culturelles, ludiques, commerciales et sportives seront installées au cœur du quartier. L'installation de commerces est effectivement prévue le long de la rue Baron Leroy mais il n'est prévu aucun équipement socioculturel, sportif ou de loisirs pour les enfants, les jeunes, les adultes ou les seniors. Avec quels moyens, cette ambition pourra elle devenir une réalité ?

Q10.3. Est-il prévu de prescrire des contraintes sur les installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif limitant la hauteur et les nuisances afin d'éviter toute dérive urbanistique ?

VI.10.4. Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Question n°1 : Il est fait mention d'une étude réalisée par Filigrane en 2019, mais sans indication des résultats de cette étude. Sur quels critères ont été évalués les besoins ?

La ville a mandaté le bureau d'Etude Filigrane pour réaliser l'étude sur la programmation des besoins scolaires (maternelle, élémentaire et secondaire) générée par le phasage des logements. Cela a notamment permis un dimensionnement du nombre de classes.

Question n°2 : Il est fait mention page 28 de la notice explicative de l'ambition de « placer la qualité de vie au cœur du projet » :

les activités culturelles, ludiques, commerciales et sportives seront installées au cœur du quartier. L'installation de commerces est effectivement prévue le long de la rue Baron Leroy, mais il n'est prévu aucun équipement socioculturel, sportif ou de loisirs pour les enfants, les jeunes, les adultes ou les seniors.

Avec quels moyens, cette ambition pourra elle devenir une réalité ?

La commune dispose d'une offre socioculturelle et sportive importante à l'échelle de la ville. Le quartier est déjà doté d'un gymnase, d'un espace jeunesse et d'une médiathèque. En complément de l'offre existante, le programme des équipements publics de la ZAC prévoit la construction d'une salle polyvalente accessible aux associations en dehors des heures scolaires.

Dans le cadre de la ZAC, certains espaces des programmes de construction ont été conçus pour permettre l'accueil du public en soirée et le weekend. C'est le cas par exemple de

**ENQUETE PUBLIQUE PORTANT SUR LA PROCEDURE INTEGREE POUR LA REALISATION
D'UNE GRANDE OPERATION D'URBANISME (PIGOU)
DANS LE CADRE DU PROJET D'AMENAGEMENT DE LA ZAC DE CHARENTON-BERCY**

l'amphithéâtre situé sur le lot K. De plus, il est également prévu des locaux dédiés à l'économie sociale et solidaire au RDC de certains immeubles. Bien que l'usage des locaux ne soit pas encore défini précisément, ce type d'espace est propice au développement des activités artisanales et associatives par exemple.

Question n°3 : Est-il prévu de prescrire des contraintes sur les installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif limitant la hauteur et les nuisances afin d'éviter toute dérive urbanistique ?

Les équipements publics prévus dans le cadre de la ZAC sont systématiquement intégrés dans un lot mixte. Les équipements sont donc insérés finement dans un projet architectural.

VI.10.5. Appréciation de la commission d'enquête

L'étude des besoins en équipements publics, qui n'est pas jointe au dossier d'enquête publique, n'a porté que sur les besoins en équipement scolaire.

L'équipomètre (outil mis au point par l'IAU-IDF qui permet de mesurer et de comparer le niveau d'équipements publics et de services aux habitants de l'Île de France) indique que Charenton bénéficie d'un niveau d'équipements comparable à celui de l'ensemble du territoire Paris Est Marne et Bois (P165 étude d'impact).

Le quartier est déjà doté d'équipements de proximité dont on ignore la capacité d'accueil de nouveaux usagers : un gymnase, un espace jeunesse et une médiathèque.

En dehors des équipements scolaires, l'accès en dehors des heures scolaires à une nouvelle salle polyvalente est prévu.

Par ailleurs, il est également prévu des locaux dédiés à l'économie sociale et solidaire au RDC de certains immeubles et des espaces de certains programmes de construction ont été conçus pour permettre l'accueil du public en soirée et le weekend.

Même si leur définition n'est pas encore précisée, la commission note que plusieurs locaux seront dédiés à des équipements qui viendront compléter les équipements publics mentionnés dans le dossier afin de répondre à l'ambition de « placer la qualité de vie au cœur du projet ».

Il convient de noter que les contraintes sur les équipements publics sont identiques à celles du projet architectural dans lequel ils s'insèrent. et qu'il n'y a donc à priori pas besoin de créer une réglementation spécifique.

Bien que le dossier d'enquête ne prévoit que 2% de la surface de plancher créé accordé aux équipements publics, les compléments apportés par les réponses du maître d'ouvrage donnent un nouvel éclairage positif sur les surfaces qui pourront être consacrées à des activités conviviales.

VI.11. LES AUTRES PROBLEMATIQUES

VI.11.1. Présentation du thème

L'objet de ce thème est de traiter les observations qui ne sont pas prises en compte par les autres thèmes. Elles portent essentiellement sur l'éventuel engagement d'une procédure d'expropriation à l'encontre des sociétés qui refuseront de quitter de façon amiable le périmètre de la ZAC et sur le financement de l'opération. Ces observations, bien que ne correspondant pas à l'objet retenu pour cette première procédure, s'inscrivent dans le contexte général de l'opération.

En particulier, la proposition de création d'une tour de 200m est justifiée en page 37 de l'étude d'impact par une nécessité économique à l'échelle du site du projet.

Extrait de l'étude d'impact

« A l'échelle du quartier, la rareté et le coût du foncier disponible ont induit la nécessité de fortement utiliser les surfaces constructibles. En faisant le choix de créer un IGH, l'objectif est de laisser libre un maximum d'espaces au sol afin de trouver un juste équilibre entre espaces construits et espaces libres, ensembles minéraux et espaces végétalisés.

Ce besoin est d'autant plus prégnant que le projet est conditionné par la réalisation d'infrastructures de désenclavement coûteuses (passerelle Valmy, rue Baron-Le-Roy) qui ne peut être justifiée qu'à partir d'un seuil de construction conséquent.

L'ampleur du projet permet également d'envisager l'intégration d'équipements innovants, et ce dans une logique de développement durable.

Ainsi, le coût du foncier et des infrastructures implique une certaine densité, qui se présente ici comme une densité verticale pour permettre la production d'espaces publics généreux, tant pour les habitants actuels que pour les habitants futurs. »

VI.11.2. Eléments du dossier d'enquête portant sur le thème

Pièce 4.2 Notice explicative page 43

Etude d'impact : Partie I page 35 « l'intégration d'une tour dans le projet »

Etude d'impact : page 588 Equilibre financier du projet du paragraphe Analyse multicritère pour le choix de la hauteur de la Tour

VI.11.3. Expression du public et questionnement de la commission d'enquête

Les observations ont essentiellement été exprimées par des sociétés implantées sur le périmètre de la ZAC : la COFEPP, la Martiniquaise, la SNC Hôtel Paris-Bercy, et la SNCF.

**ENQUETE PUBLIQUE PORTANT SUR LA PROCEDURE INTEGREE POUR LA REALISATION
D'UNE GRANDE OPERATION D'URBANISME (PIGOU)
DANS LE CADRE DU PROJET D'AMENAGEMENT DE LA ZAC DE CHARENTON-BERCY**

L'observation RD3.6 de la COFEPP et de la Martiniquaise s'oppose aux 3 nouveaux secteurs envisagés pour le zonage du PLU et en particulier à la zone UZ2 qui impliquerait l'expropriation des parcelles de La Martiniquaise et de l'APHP

L'observation RD4.9 de la SNC Hôtel Paris-Bercy s'oppose à la mise en place de la zone UZ3, sur l'emprise du centre commercial Bercy 2 car cela suppose qu'elle soit expropriée (via la SAS) de ses biens et droits immobiliers qui ont vocation à être détruits ainsi que les emplois qui s'y rattachent pour satisfaire une spéculation foncière dont la tour de 200m de haut est le symbole. Cette destruction, via une relocalisation sur la ZAC, reste à ce jour incertaine malgré les affirmations contraires (p 43 de la notice explicative).

Les observations RD5.9 et 10 de la SNCF précisent que :

- le financement des réaménagements ferroviaires induits par le projet n'est pas assuré à ce jour, ni par le biais d'une convention de financement, ni par le bilan prévu de la ZAC. Il devra pourtant l'être pour permettre la réalisation du sursol et de la passerelle ;

- le montage de la ZAC et notamment son dossier de réalisation devront prévoir explicitement que les constructions et installations ferroviaires réalisées dans le périmètre de la ZAC n'ont pas vocation au financement des équipements publics de celle-ci.

Questions de la commission d'enquête

Q11.1. En cas d'approbation du projet d'adaptation du PPRI et de mise en compatibilité du PLU par la Préfecture, quelles seront les étapes suivantes de la procédure et selon quel calendrier ?

Q11.2. Est-il possible de préciser quelle sera la contribution financière de l'aménageur et l'implication financière résultante de la SNCF dans le financement des réaménagements ferroviaires induits par le projet ?

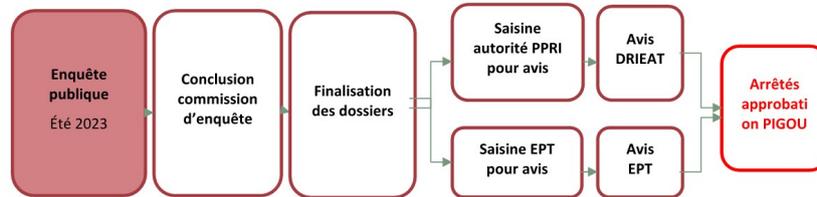
Q11.3. De façon générale, est-il possible de disposer d'une actualisation de l'évaluation financière figurant dans l'étude d'impact et de la répartition des financements entre les différentes parties prenantes ?

VI.11.4. Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Question n°1 : En cas d'approbation du projet d'adaptation du PPRI et de mise en compatibilité du PLU par la Préfecture, quelles seront les étapes suivantes de la procédure et selon quel calendrier ?

Les prochaines étapes de la procédure PIGOU sont décrites ci-dessous :

**ENQUETE PUBLIQUE PORTANT SUR LA PROCEDURE INTEGREE POUR LA REALISATION
D'UNE GRANDE OPERATION D'URBANISME (PIGOU)
DANS LE CADRE DU PROJET D'AMENAGEMENT DE LA ZAC DE CHARENTON-BERCY**



Les prochaines étapes prévisionnelles du projet d'aménagement sont décrites ci-dessous :

- Fin 2023 - Arrêté d'approbation de la PIGOU et délivrance du permis de construire unique de la phase 1
- T2 2024/2027 - Poursuite des études de conception
- 2030 : 1^{ère} livraisons

Question n°2 : Est-il possible de préciser quelle sera la contribution financière de l'aménageur et l'implication financière résultante de la SNCF dans le financement des réaménagements ferroviaires induits par le projet ?

Les études et l'estimation du coût des travaux nécessaires au maintien de l'exploitation ferroviaire sont en cours. Les échanges relatifs à leur financement seront menés ultérieurement par les parties prenantes concernées.

Question n°3 : De façon générale, est-il possible de disposer d'une actualisation de l'évaluation financière figurant dans l'étude d'impact et de la répartition des financements entre les différentes parties prenantes ?

Le dossier de réalisation de la ZAC Charenton Bercy et le programme des équipements publics sont en cours de finalisation.

VI.11.5 Appréciation de la commission d'enquête

Le planning prévisionnel des prochaines étapes de cette procédure d'enquête comporte une étape supplémentaire par rapport au processus d'approbation du PLUi, comme l'indique le diagramme fourni par la maîtrise d'ouvrage, ce qui contraint les phases de validation du projet si l'échéance d'approbation du PLUi est maintenue pour la fin 2023. Ce contexte milite pour une coordination plus formelle des processus d'approbation de ces deux projets.

L'actualisation de l'évaluation financière du projet n'est pas nécessaire dans le cadre de cette procédure mais devra être réalisée avant l'engagement des procédures de déclaration d'utilité publique et d'enquête parcellaire. Il en est de même pour la négociation de la contribution de l'aménageur au financement des réaménagements ferroviaires induits par le projet et en conséquence de l'implication financière résultante de la SNCF.

VII. CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVE DE LA COMMISSION D'ENQUETE

Il convient de se référer au document spécifique « Conclusions Argumentées et Avis motivés de la Commission d'Enquête »

