



Mission régionale d'autorité environnementale

Île-de-France

**Avis délibéré en date du 9 octobre 2018
de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France sur le
projet d'aménagement du secteur Gare de Lyon – Daumesnil
dans le 12^e arrondissement de Paris**

Résumé de l'avis

Le présent avis porte sur le projet d'aménagement du secteur « Gare de Lyon Daumesnil », dans le 12^e arrondissement de Paris, qui vise à transformer une zone d'activités ferroviaires en un quartier mixte d'habitat et d'emploi. Le programme prévoit, en deux phases de travaux, le développement d'une surface de plancher totale d'environ 112 000 m², structurée autour d'un espace vert.

Le site d'implantation du projet couvre une superficie de 6 ha le long du faisceau ferroviaire de la Gare de Lyon et doit faire l'objet de démolitions et de terrassements importants.

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) pour ce projet concernent :

- la topographie, la pollution des sols, l'accessibilité et les modalités de transformation du site ;
- la gestion de l'eau et le risque d'inondation ;
- le cadre de vie des futurs habitants : espaces verts, paysage, nuisances sonores et vibratoires.

Globalement, l'étude d'impact est de bonne qualité. Toutefois, certaines caractéristiques du projet, telles que la hauteur des bâtiments, ne sont pas précisées.

Concernant la prise en compte de l'environnement, le présent avis fait état de différents éléments qui doivent être précisés, notamment la nouvelle topographie du quartier, la prise en compte du risque d'inondation et le cadre de vie des futurs habitants, au regard des perceptions visuelles, sonores et vibratoires du faisceau ferroviaire.

Les principales recommandations de la MRAe sont les suivantes :

- clarifier les dispositions du plan de prévention du risque d'inondation qui s'appliquent au projet ;
- développer l'étude de la topographie actuelle et future du site dans son environnement proche et préciser les possibilités de désenclavement du futur quartier ;
- préciser les impacts du projet et les mesures associées concernant l'imperméabilisation des sols, les rejets en Seine, l'expansion de la crue, les remontées de nappe et l'exposition des populations et activités au risque d'inondation ;
- développer les conclusions de l'étude d'impact sur les nuisances sonores et caractériser la situation future en termes de nuisances vibratoires.

La MRAe a formulé par ailleurs d'autres recommandations plus ponctuelles, précisées dans l'avis détaillé ci-après.

*Avis disponible sur le site Internet de la direction régionale et interdépartementale
de l'Environnement et de l'Énergie d'Île-de-France*

Avis détaillé

1 L'évaluation environnementale

1.1 Présentation de la réglementation

Le système européen d'évaluation environnementale des projets est fondé sur la directive 2011/92/UE du 13 décembre 2011 modifiée relative à l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement.

Les démarches d'évaluation environnementale portées au niveau communautaire sont motivées par l'intégration des préoccupations environnementales dans les choix de développement et d'aménagement.

Par suite de la décision du Conseil d'État n°400 559 du 6 décembre 2017, venue annuler les dispositions du décret n° 2016-519 du 28 avril 2016 en tant qu'elles maintenaient le préfet de région comme autorité environnementale, le dossier a été transmis à la MRAe.

Le projet d'aménagement du secteur Gare de Lyon – Daumesnil est soumis à la réalisation d'une étude d'impact en application des dispositions de l'article R. 122-2 du code de l'environnement (rubrique 39¹).

1.2 Présentation de l'avis de l'autorité environnementale

L'avis de l'autorité environnementale vise à éclairer le public, le maître d'ouvrage, les collectivités concernées et l'autorité décisionnaire sur la qualité de l'étude d'impact et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet, conformément à la directive 2011/92/UE modifiée.

Le présent avis est rendu dans le cadre de la demande de permis d'aménager (portant sur la première phase des travaux), déposée par la Société Nationale d'Espaces Ferroviaires (SNEF - société anonyme de droit privé, filiale de SNCF Mobilités) auprès de la Ville de Paris. Il porte sur l'étude d'impact datée de mars 2018.

À la suite de l'enquête publique, cet avis est un des éléments que l'autorité compétente prend en considération pour prendre la décision d'autoriser ou non le projet.

1.3 Contexte et description du projet

Le projet vise à transformer une ancienne zone d'activité ferroviaire en un quartier mixte d'habitat, d'activités, de commerces et d'équipements publics. En cela, le projet s'inscrit dans un mouvement plus global de valorisation des emprises ferroviaires au centre de Paris. La présente opération s'implante notamment dans la continuité du programme « Charolais – Rotonde », récemment livré rue Jorge Semprun. Plus au sud, l'aménagement du secteur Bercy – Charenton participe également de cette dynamique.

L'emprise concernée (cf figure 1) occupe une superficie de 6 ha le long du faisceau ferroviaire de la Gare de Lyon, dans le 12^e arrondissement de Paris. Délimité par la rue de Rambouillet au nord, la rue du Charolais et la rue Jorge Semprun à l'est, s'étirant jusqu'au boulevard de Bercy au sud, ce site se caractérise notamment par la surélévation (jusqu'à 7 m) du plateau supportant les voies ferrées par rapport aux rues adjacentes.

Ce site est actuellement lié à l'activité ferroviaire et à ses évolutions depuis le XIX^e siècle, notamment le tri postal (déménagement en 2015) et l'aiguillage des trains (désormais informatisé). L'étude d'impact indique

1 En application de l'article R.122-2 du code de l'environnement, les travaux, ouvrages ou aménagements ruraux et urbains énumérés dans le tableau annexé à cet article sont soumis à une étude d'impact soit de façon systématique, soit après un examen au cas par cas, en fonction des critères précisés dans ce tableau. En l'espèce, à la rubrique n°39 du tableau annexé à l'article R.122-2 du code de l'environnement, sont soumis à évaluation environnementale les travaux et constructions qui créent une surface de plancher au sens de l'article R.111-22 du code de l'urbanisme supérieure ou égale à 40 000 m².

(page 15²) que des travaux préalables de retrait d'équipements (voies ferrées, caténares, ballast, etc.) ont été réalisés au premier semestre 2018 sous maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau, gestionnaire des infrastructures ferroviaires, en amont de l'acquisition du terrain par la SNEF. Des éléments du patrimoine ferroviaire seront réhabilités et intégrés au futur quartier. Enfin, le centre d'avitaillement des trains, implanté en sous-sol, est jugé vieillissant et doit être reconstruit dans le cadre du projet.

Le projet d'aménagement comprend des démolitions et des terrassements importants. Ces travaux sont bien intégrés à la description du projet soumis à évaluation environnementale (pages 146-150). Par ailleurs, le maître d'ouvrage indique que le bon fonctionnement du futur quartier nécessite de réduire l'enclavement du site, en remaniant la topographie et en offrant de nouvelles possibilités d'accès. Enfin, l'aménagement du quartier se structure autour d'espaces publics continus du nord au sud, dont une trame d'espaces verts, sur environ 3 ha.



Figure 1 : Plan masse du projet et principe de nivellement – source : étude d'impact

Le programme des constructions prévoit, à horizon 2024, le développement d'environ 112 000 m² de surface de plancher, ainsi répartie :

- 650 logements (dont 60 % à vocation sociale), devant accueillir 1 400 nouveaux habitants et développant 44 600 m² de surface de plancher ;
- des bureaux (44 300 m² de surface de plancher) et l'accueil sur le site de 2 500 actifs ;
- une crèche de 68 berceaux et une école de 8 classes (3 500 m²) ;
- des surfaces commerciales, un espace de logistique et des ateliers (4 550 m²) ;

2 Sauf mention contraire, la pagination renvoie à l'étude d'impact datée de mars 2018, transmise à la MRAe.

- le nouveau centre d'avitaillement (8 300 m²), semi-enterré au nord-ouest ;
- la réhabilitation des halles au nord, dont la programmation reste à définir (6 800 m²).

Le dossier propose certains visuels en perspective axonométrique. Toutefois, la hauteur des bâtiments n'est pas précisée dans l'étude d'impact et doit être caractérisée précisément.

La première phase du projet (secteur sud-est), à dominante d'habitat et dont la livraison est prévue en 2020, est conçue pour pouvoir être livrée en amont et fonctionner indépendamment de la seconde. Elle fait l'objet de la première demande d'autorisation. L'étude d'impact, quant à elle, porte bien sur le projet global.

La MRAe rappelle que l'étude d'impact devra être actualisée dans le cadre des procédures d'autorisation suivantes, portant notamment sur la deuxième phase des travaux.

2 L'analyse de l'état initial du territoire et de ses enjeux environnementaux

Pour la MRAe, les principaux enjeux environnementaux à prendre en compte pour ce projet sont :

- la topographie, la qualité des sols, l'accessibilité et les modalités de transformation du site ;
- la gestion de l'eau et le risque d'inondation ;
- le cadre de vie des futurs habitants : paysage, espaces verts, nuisances sonores et vibratoires.

2.1 Topographie et qualité des sols

La topographie actuelle du site est décrite par l'altitude du terrain en huit points (page 165). Cette carte montre bien une différence d'environ 7 m entre le point haut et le point bas. Toutefois, la topographie doit être caractérisée plus finement sur l'ensemble du site, compte-tenu des modifications importantes qui sont envisagées et de l'ambition forte affichée par le maître d'ouvrage sur ce point. Cette ambition consiste à reconnecter le secteur au quartier environnant en procédant à des remaniements topographiques importants visant à réduire les dénivellements existants. Une meilleure caractérisation du site est d'autant plus nécessaire que cet enjeu interagit avec plusieurs thématiques environnementales, telles que la gestion des déblais, les conditions d'accès, les écoulements et le risque d'inondation, les perceptions visuelles et la protection contre les nuisances. Un plan topographique, ainsi que des vues en coupe choisies, permettraient notamment de disposer d'une information plus claire.

Par ailleurs, la qualité des sols a été caractérisée par une étude de 2013, complétée en 2017, sur la base de 48 sondages au total. Le site a accueilli deux activités répertoriées dans la base de données des anciens sites industriels et activités de services (BASIAS)³ : la halle des messageries et le centre d'avitaillement. La méthode et les résultats de l'étude sont clairement présentés (pages 296-304). Des traces d'hydrocarbures ont été localisées, ainsi que la présence de métaux lourds dans les remblais.

2.2 Conditions de circulation

L'offre de transport et les conditions de circulation autour du site sont bien décrites (pages 248-259). La part modale de la voiture est faible sur le secteur et le site ne bénéficie actuellement que d'un seul accès routier, par la rue de Rambouillet au nord. L'offre de transports en commun du quartier est particulièrement riche, de par la proximité de la Gare de Lyon notamment. Toutefois, le dossier précise que les temps d'accès aux transports sont assez élevés pour un quartier parisien (6 à 15 min à pied pour la gare de Lyon), du fait de son relatif enclavement.

À ce titre, l'accessibilité du site pour les piétons (et plus généralement les modes actifs) constitue un enjeu important, pour remédier à cet enclavement. La barrière que constitue le plateau ferroviaire, le passage sous les voies ferrées et les chemins vers les transports en commun doivent donc être caractérisés de façon plus détaillée.

3 BASIAS : Base de données recensant des sites industriels et des activités de service abandonnés ou non, susceptibles d'engendrer une pollution. Outil au service de la stratégie nationale en matière de gestion et de réhabilitation de sites pollués.

2.3 Occupation du site et patrimoine

L'historique du site et les différentes activités ferroviaires qui s'y sont succédé apparaissent clairement dans le dossier (notamment pages 213-218). Cette mise en perspective de l'identité du site est importante compte-tenu des évolutions envisagées. Plus particulièrement, les éléments bâtis actuellement présents sont bien décrits (pages 155-157). La plupart des bâtiments datent des années 1920 et les halles des messageries occupent la plus grande partie de l'emprise en surface. C'est le déménagement du tri postal qui, en permettant de libérer le foncier, permet de concevoir un nouvel aménagement de cet espace. Des précisions sont attendues dans l'étude d'impact quant aux raisons qui ont conduit à déménager les activités de tri postal en 2015 et leur implantation actuelle. En sous-sol, le centre d'avitaillement des trains occupe 15 000 m².

En termes de protection réglementaire, le projet s'implante en limite du site inscrit « Ensemble urbain à Paris ». De plus, le site intercepte le périmètre de protection de trois monuments historiques⁴ : l'état initial doit être complété sur ce point.

Par ailleurs, le dossier permet d'apprécier la valeur patrimoniale des différents bâtiments existant sur le site, sur la base d'une étude menée en 2013 (pages 268-270) : les halles des messageries et l'atelier de télégraphie sont considérés comme présentant le plus fort enjeu, compte-tenu notamment de leur qualité architecturale et de leur valeur historique. À ce titre, le succès de l'occupation temporaire d'anciennes infrastructures ferroviaires, par des activités commerciales et culturelles, témoigne de leur attractivité.

Enfin, un diagnostic a été réalisé afin de quantifier et de caractériser les déchets que généreraient les démolitions envisagées (page 362), seulement pour la première phase des travaux. Le dossier confirme que l'état initial devra être complété en vue des phases ultérieures de réalisation du projet. Ces démolitions concernent 43 323 m² de surface de plancher, ainsi que des emprises extérieures telles que rails et ballast. Le risque lié à la présence d'amiante a également été pris en compte. Les halles des messageries, en partie conservées par le projet, sont notamment concernées.

2.4 Gestion des eaux pluviales

La perméabilité des sols, importante jusqu'à 2 m puis décroissante, a bien été étudiée (page 172). En revanche, l'état initial doit faire apparaître plus clairement la répartition des surfaces en fonction de leur perméabilité, allant des emprises bâties aux zones plus perméables (occupées par le ballast par exemple). Le dossier indique qu'actuellement, les eaux de pluies s'écoulent vers deux points bas, au nord-est et au sud-est du site (page 178). À ce titre, les prescriptions du zonage pluvial approuvé par le Conseil de Paris en mars 2018 sont bien identifiées. Il convient de rappeler que l'abattement minimal qu'il prescrit impose la réduction du volume d'eau de pluies rejeté en dehors de la parcelle, notamment au réseau.

2.5 Risques d'inondation

Le site d'implantation du projet se situe en zone bleu clair hachurée du plan de prévention du risque d'inondation par débordement de la Seine de Paris (PPRI). Les hachures indiquent que les prescriptions relatives à la zone bleu clair, ainsi que les dispositions relatives au « secteur stratégique », s'appliquent sous conditions d'altimétrie. Ces conditions doivent donc être vérifiées plus explicitement dans le dossier. À ce titre, la source de la carte d'aléa (page 312) n'est pas identifiée : la version réglementaire de cette carte doit être utilisée⁵. Il convient également de rappeler de façon plus détaillée les dispositions générales du PPRI et les dispositions spécifiques du zonage bleu clair. Enfin, les dispositions relatives aux installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) sont formulées de façon partielle (page 311). Celles-ci ne sont autorisées que « *sous réserve de prendre toutes les dispositions utiles pour supporter une submersion prolongée et de garantir l'absence de dommage porté à l'environnement pendant cette submersion* »⁶.

La MRAe recommande de clarifier les dispositions du plan de prévention du risque d'inondation qui s'appliquent au projet.

Par ailleurs, la nappe alluviale est localisée à environ 10 m de profondeur. Les risques d'inondation par

4 Monuments historiques : Gare de Lyon et restaurant le Train bleu, Boulangerie située au 19 rue Montgallet et Pavillons de l'ancienne douane et de la barrière de l'eau.

5 La carte des aléas et du zonage réglementaire est disponible sur le site internet de la Préfecture de région

6 Règlement du PPRI de Paris

remontée de nappe doivent également être abordés par le dossier. De plus, les ouvrages de type piézomètres doivent être déclarés au titre de l'article R.214-1 du code de l'environnement (Loi sur l'eau).

2.6 Biodiversité

L'étude des continuités écologiques (pages 179-190) et les inventaires faune-flore (page 180-212) sont présentés clairement. Le site, très urbanisé, ne présente pas d'enjeu écologique majeur. Les habitats sont principalement liés à des espaces en friche morcelés qui, d'après le dossier, n'ont pas permis le développement d'une biodiversité remarquable. En revanche, le projet s'implante en prolongement d'une composante de la trame verte métropolitaine (corridor de la sous-trame herbacée lié aux voies ferrées).

L'état initial ne questionne pas la disponibilité d'espaces verts par habitant pour le secteur et son impact sur le cadre de vie⁷. Or, l'Organisation mondiale de la santé (OMS) recommande notamment un minimum de 10 mètres carrés par habitant d'espaces verts de proximité ouverts au public. Cet enjeu est également lié à l'effet d'îlot de chaleur urbain, dont l'étude d'impact montre qu'il est actuellement très fort sur le site (page 162).

2.7 Paysage

Les éléments caractéristiques du paysage relevés dans le dossier (pages 315-319) sont pertinents. Il s'agit notamment des dégagements visuels que permet le faisceau ferroviaire, de la visibilité majeure du site depuis les trains de voyageurs et de son manque de connexions avec les espaces publics alentour (places, squares et coulée verte). Toutefois, des axes de vue différents et des visuels plus divers, tels que croquis et plans de coupe, permettraient de mieux appréhender les perceptions visuelles, en lien notamment avec la topographie particulière du site.

La MRAe recommande de compléter l'étude d'impact pour permettre au lecteur d'appréhender clairement les différences de niveaux et les perceptions visuelles depuis le site.

2.8 Nuisances sonores et vibratoires

De par la proximité des voies ferrées, mais aussi de plusieurs lignes souterraines de métro et de RER, les nuisances sonores et vibratoires constituent un enjeu particulièrement sensible pour le projet. Cet enjeu est bien pris en compte dans l'état initial (pages 271-278), notamment par des relevés sur site. La méthodologie et le résultat des études sont présentés clairement et n'appellent pas d'observation particulière. Tout le long de la frange ouest du site et de la rue de Rambouillet au nord, les nuisances sonores dépassent les valeurs limites réglementairement définies pour préserver la santé humaine. Quant aux vibrations, elles dépassent le seuil de perception sur l'ensemble du site. Rue Jorge Semprun, elles dépassent également le seuil de précaution pour les dommages aux structures.

3 L'analyse des impacts environnementaux

L'étude d'impact doit notamment être complétée en ce qui concerne la nouvelle topographie du quartier, la prise en compte du risque d'inondation et le cadre de vie des futurs habitants, au regard des nuisances sonores et vibratoires.

3.1 La topographie, l'accessibilité et l'occupation du site

Selon l'évaluation quantitative des risques sanitaires menée, la qualité des sols du projet, après l'évacuation des déblais et la mise en place de mesures de gestion, est compatible avec les usages projetés, notamment l'accueil de populations sensibles (école et crèche). Toutefois, le maître d'ouvrage prévoit de recouvrir les sols non imperméabilisés avec 30 cm de terre végétale saine. L'efficacité de cette mesure, en ce qui concerne la réduction du risque de contact direct avec les remblais de mauvaise qualité, n'est pas justifiée dans l'étude d'impact.

L'impact du projet sur la gestion des terres est bien caractérisé (pages 342-344). Au total, le projet présente un excédent déblai/remblai d'environ 67 000 m³ de déblais, qui nécessiterait la rotation d'environ 1 600 camions pour leur évacuation. D'après le dossier (*addendum* daté de juin 2018) l'altimétrie des voies

7 Le Plan vert d'Île-de-France 2017-2021, approuvé par le Conseil régional, définit plusieurs données permettant de caractériser les situations de carence en espaces verts.

ferrées par rapport au site, ainsi que la saturation du faisceau sud-est, ne permettent pas d'envisager une évacuation par le rail. La MRAe note que l'estimation du nombre de camions nécessaires à l'évacuation des déblais est minimale, dans la mesure où l'ensemble des déblais ne pourra être ré-utilisé comme remblai, compte-tenu des pollutions constatées. Ainsi, l'évacuation par camion peut concerner jusqu'aux 90 000 m³ de déblais nécessaires au remaniement de la topographie du site. L'impact du projet en termes de gestion des déblais est donc négatif et nécessite que les avantages attendus du remaniement de la topographie soient pleinement justifiés. Pour la MRAe, le fait que l'évacuation des déblais d'un site ferroviaire soit évacuée par camions est relativement paradoxale.

La MRAe recommande de mieux justifier l'impossibilité d'utiliser la voie ferroviaire pour évacuer les déblais du chantier.

La nouvelle topographie est présentée comme solution de désenclavement, en ce qu'elle « reconnecte le site à l'existant ». Or, les résultats attendus sur ce point doivent être caractérisés plus précisément. La nouvelle altimétrie présentée (page 149) montre bien l'existence d'une future continuité en pentes depuis la rue de Rambouillet au nord jusqu'au boulevard de Bercy au sud. En revanche, le dossier évoque également la conservation de la dalle sur laquelle reposent les halles (page 344) ainsi que le mur de soutènement du plateau ferroviaire « intégré au projet paysager » (page 114). Des ruptures topographiques sont donc maintenues. Le dossier ne permet pas d'appréhender clairement la topographie du site et de ses abords, signalée par le maître d'ouvrage comme enjeu essentiel du projet urbain, tant en l'état actuel que futur. Des vues en coupe, des perspectives plus précises et une caractérisation fine des limites du projet sont notamment attendues.

Cette caractérisation des effets escomptés du projet sur le désenclavement du site concerne également les cheminements piétons. À ce titre, les cartes présentées (pages 126-127) montrent la création d'une connexion nord-sud, seulement effective après livraison de la deuxième phase de travaux, qui permet notamment d'améliorer l'accès à la Gare de Lyon. Le quartier est également rendu plus accessible sur sa frange est. Les temps d'accès aux transports en commun sont ainsi réduits. Ces cartes montrent aussi que le plateau ferroviaire sera toujours infranchissable pour les piétons (franchissement en souterrain seulement par la rue de Rambouillet). Le futur quartier restera donc enclavé sur tout son linéaire ouest (environ 650 m). Les impacts de cet enclavement sur le fonctionnement du futur quartier, ainsi que les mesures qui pourraient le réduire, doivent être approfondis dans le dossier. Au vu de l'étude d'impact, l'affirmation selon laquelle (page 364) « le faisceau ferré sera désenclavé et un nouveau quartier s'y développe avec un caractère de centre-ville » doit notamment être nuancée.

La MRAe recommande de développer l'étude de la topographie actuelle et future du site dans son environnement proche et de préciser les possibilités, offertes par le projet, de désenclavement du futur quartier sur sa frange ouest.

Concernant également l'accessibilité du site, l'étude de trafic et le dimensionnement du stationnement n'appellent pas d'observation particulière. Le projet confirme un usage modéré de la voiture, notamment dû à la localisation particulière du site, et permet de minimiser les nuisances dues au trafic routier pour les futurs habitants. L'articulation des circulations liées aux activités ferroviaires (centre d'avitaillement et stationnement des agents notamment) avec les nouveaux usages du quartier est également définie de façon pertinente.

Par ailleurs, le maître d'ouvrage a estimé les différents types de déchets de démolition qui devront être traités (pages 362-363). 19 100 t de déchets sont générés pour la seule première phase de travaux. À ce titre, les conditions d'évacuation et de ré-emploi des matériaux, évoquées page 363, doivent être précisées. L'estimation des flux de camions engendrés par les travaux, tant pour l'évacuation des déblais que des déchets de démolition, devra être actualisée. De plus, les nuisances engendrées par ces travaux, en milieu urbain dense, seront importantes. Le maître d'ouvrage prévoit de se conformer aux mesures de gestion, de réduction et d'accompagnement présentées, en établissant une charte de chantier destinée aux entreprises signataires des marchés de travaux.

Enfin, la conservation et la réhabilitation d'une part non négligeable du patrimoine ferroviaire – bureau des messageries, maison de l'octroi, atelier de télégraphie, grandes travées de la halle et quatre travées moyennes – est intéressante. Pour que cette valorisation du patrimoine soit entière, la MRAe indique qu'une attention particulière devra notamment être portée, d'une part à la destination programmatique de ces bâtiments, d'autre part à la qualité architecturale des bâtiments neufs au regard de ce patrimoine ferroviaire.

3.2 La gestion de l'eau et le risque d'inondation

Les aménagements futurs tels que les toitures végétalisées et le jardin central permettent de réduire les volumes d'eaux de ruissellement collectés par temps de pluie. En revanche, des zones aujourd'hui particulièrement perméables (occupées par du ballast notamment) seront urbanisées (page 349). Afin de pouvoir caractériser précisément les impacts du projet sur la gestion des eaux pluviales, les données initiales concernant l'imperméabilisation des surfaces doivent être explicitées et mises en regard de la carte des surfaces projetées (page 347). De plus, le dossier indique (page 398) que le nivellement du site permet de gérer des épisodes pluvieux de type décennal. Au-delà, le flux s'écoule progressivement vers la Seine. L'étude d'impact ne précise pas par quel moyen s'effectuent ces rejets en Seine.

Par ailleurs, il est indiqué (page 346) que les terrassements réalisés dans le cadre du projet sont situés au-dessus du niveau de la nappe et n'induisent pas de prélèvement temporaire. De plus, l'ensemble des sous-sols (centre d'avitaillement, rez-de-chaussée semi-enterré de la halle, parkings souterrains) seront inondables en cas de remontées de nappe (page 398). Ces mesures sont soumises aux dispositions du PPRI qui concernent la protection des biens et des personnes.

D'après le dossier, suite aux remaniements de la topographie, une partie du site est également rendue inondable par débordement de la Seine (en-deça de la cote des plus hautes eaux connues). Des logements y seront potentiellement construits. Le risque engendré doit être étudié. Par ailleurs, l'excédent en déblais du projet est susceptible d'impact positif sur le niveau de la Seine en cas de crue, en laissant du volume disponible supplémentaire à l'expansion d'une crue éventuelle. Il convient toutefois de quantifier les surfaces potentiellement soustraites à l'expansion de la crue⁸. De plus, il est attendu que l'étude d'impact permette de situer précisément les zones inondables au-delà d'une crue décennale, en se basant sur une carte d'aléa réglementaire (l'utilisation de la cote au pont d'Austerlitz n'est pas pertinente ; la carte d'aléa réglementaire définit la cote à prendre en compte au droit du site).

La MRAe recommande :

- **de préciser les impacts du projet et les mesures associées concernant l'imperméabilisation des sols, les rejets en Seine, l'expansion de la crue, les remontées de nappe et l'exposition des populations et activités au risque d'inondation ;**
- **de justifier du respect des dispositions réglementaires du PPRI et de la Loi sur l'eau.**

3.3 Le cadre de vie des futurs habitants

3.3.1 Les espaces verts

D'après le dossier (pages 352-358), le projet d'espaces verts permet de diversifier les milieux et d'améliorer la richesse du site en termes de biodiversité urbaine. En outre, il s'inscrit dans le prolongement des voies ferrées, composante de la trame verte métropolitaine. Enfin, des mesures sont présentées pour réduire l'impact des travaux sur les espèces concernées.

La composition des espaces publics et des jardins (pages 117-120), présentée de façon générale dans le dossier, mérite d'être précisée. Des mesures de gestion des espaces verts, ainsi qu'un suivi des avantages attendus sur la biodiversité urbaine, doivent également être définis. De plus, certaines composantes, telles que « la création d'un jardin humide le long du mur existant » (page 356) doivent être détaillées.

Enfin, la végétalisation du site est susceptible d'améliorer le cadre de vie des habitants du secteur. Cet impact doit être quantifié au regard des données attendues dans l'état initial (caractérisation des situations de carence en espaces verts). Par ailleurs, le dossier indique que les espaces verts permettent de réduire l'effet d'îlot de chaleur urbain. Plus généralement, le projet a notamment été conçu en fonction de ses impacts sur le micro-climat (vent, ensoleillement) et ce sujet est bien traité dans l'étude d'impact (pages 336-341).

8 Si cette surface est supérieure à 400 m², le projet est soumis à déclaration au titre de la Loi sur l'eau (rubrique 3.2.2.0) ; si elle est supérieure à 10 000 m², il est soumis à autorisation.

3.3.2 Le paysage

La morphologie du futur quartier a notamment été conçue pour préserver au maximum les percées visuelles depuis les façades existantes du quartier Charolais Rotonde (page 40). Or d'une part, la topographie projetée et la hauteur des futurs bâtiments ne sont pas caractérisées de façon suffisamment précise dans le dossier ; et d'autre part, la perception du faisceau ferré depuis les futurs logements ne sera pas nécessairement positive. Il est attendu que ces vues soit illustrées plus clairement dans le dossier. De plus, les ruptures topographiques qui sont maintenues sont également susceptibles d'impacter les percées visuelles depuis les espaces publics.

La MRAe recommande de compléter le dossier par une description plus précise de l'épannelage projeté et des perceptions visuelles depuis le futur quartier (logements et espace public).

Enfin, l'étude d'impact propose quelques perspectives pertinentes pour appréhender différentes entrées du futur quartier, ainsi qu'une vue depuis les trains de voyageurs (pages 401-402). Cette démarche mérite d'être approfondie aux étapes ultérieures de la réalisation du projet.

3.3.3 Les nuisances sonores et vibratoires

D'après les modélisations réalisées (pages 383-386), les futurs habitants et actifs du quartier risqueraient d'être soumis à des ambiances sonores particulièrement dégradées, notamment au sud : de jour, jusqu'à 70 dB en façade des bureaux et jusqu'à 65 dB en façade des logements. En conséquence, le maître d'ouvrage présente les différents niveaux d'isolation acoustique nécessaires.

De façon générale, les conclusions de l'étude d'impact, en ce qui concerne l'exposition des populations futures à des niveaux élevés de nuisances sonores, doivent être précisées. La démarche d'évitement, de réduction et de compensation de cet impact doit être développée de façon plus détaillée dans le dossier. L'opportunité d'accueillir 1 400 habitants, 2 500 actifs et des populations sensibles en façade des voies ferrées doit être interrogée à la lumière de cet enjeu. Des retours d'expérience, en ce qui concerne notamment le cadre de vie des habitants du quartier « Charolais Rotonde », sont nécessaires.

Par ailleurs, le dossier indique (page 278) la mise en place de « dispositifs anti-vibratoires pour protéger les bâtiments dans les zones d'expositions modérées et fortes ». Cette mesure doit être définie plus précisément et les impacts pour les futurs habitants, en situation de projet, doivent être caractérisés au regard de l'état initial.

La MRAe recommande de préciser le cadre de vie des futurs habitants du quartier, notamment en développant les conclusions de l'étude d'impact sur les nuisances sonores et en caractérisant la situation future en termes de nuisances vibratoires.

4 Justification du projet

Le projet participe aux objectifs de création de logements identifiés par le schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF) : 4 500 / an pour Paris. À ce sujet, l'étude d'impact indique que la carte de destination générale identifie le secteur Gare de Lyon-Daumesnil comme « site à densifier autour d'une gare » et précise que « les documents d'urbanisme locaux des communes concernées par cette orientation réglementaire doivent permettre une augmentation minimale de 15 % en ce qui concerne la densité humaine et la densité moyenne des espaces d'habitat » (page 219). La MRAe rappelle que la Ville de Paris n'est pas soumise à ce seuil fixé par le SDRIF⁹.

La densification du secteur doit donc faire l'objet d'une analyse plus détaillée, qui prenne également en compte les projets en cours à proximité.

Par ailleurs, le dossier présente un certain nombre de variantes étudiées au cours de la conception du projet (page 439-446). Celles-ci portent notamment sur la conservation du patrimoine ferroviaire, la topographie, les

9 « Les communes dont la densité moyenne des espaces d'habitat est supérieure à 220 logements / hectare doivent participer à l'effort de densification mais ne sont pas soumises à ce seuil » (SDRIF – orientations réglementaires, page 28)

données climatiques, l'emplacement des espaces verts et la trame viaire. La justification des choix effectués eu égard à des critères environnementaux est pertinente.

5 L'analyse du résumé non technique

Le résumé non technique de l'étude d'impact, dont l'objectif est de donner à un lecteur non spécialiste une vision synthétique de tous les sujets traités dans l'étude d'impact, est de bonne qualité.

6 Information, consultation et participation du public

Le présent avis doit être joint au dossier d'enquête publique du projet.

Conformément à l'article L.122-1 du code de l'environnement, le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L.123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L.123-19. Ce mémoire en réponse devrait notamment préciser comment le porteur du projet envisage de tenir compte de l'avis de la MRAe, le cas échéant en modifiant son projet.

L'avis de l'autorité environnementale est disponible sur le site Internet de la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Île-de-France.