



Mission régionale d'autorité environnementale  
ÎLE-DE-FRANCE

**Avis délégué  
sur le projet d'aménagement  
du secteur Gare de Lyon – Daumesnil  
dans le 12<sup>e</sup> arrondissement de Paris  
(75)**

N°MRAe APJIF-2022-021  
en date du 18/03/2022

# Sommaire

Préambule.....	3
1. Présentation du projet.....	4
2. Historique du dossier et précédent avis de la MRAe.....	5
3. Recommandations de la MRAe maintenues ou amendées dans le présent avis et ajouts éventuels.....	5
4. Suites à donner à l'avis de la MRAe.....	11
ANNEXE.....	12
Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte.....	13

# Préambule

Le système européen d'évaluation environnementale des projets, plans et programmes est fondé sur la [directive 2001/42/CE du parlement européen et du conseil du 27 juin 2001](#) relative à l'évaluation des incidences de certaines planifications sur l'environnement<sup>1</sup> et sur la [directive modifiée 2011/92/UE du parlement européen et du conseil du 13 décembre 2011](#) 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.

Conformément à ces directives un 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'évaluation environnementale et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet, plan ou programme.

\*\*\*

La Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France a été saisie par la ville de Paris pour rendre un avis, dans le cadre de la procédure de permis de construire, sur le projet d'aménagement du secteur Gare de Lyon – Daumesnil à Paris (75) porté par la société 61-69 RUE DU CHAROLAIS PARIS 12, et sur son étude d'impact datée de décembre 2021.

Ce projet est soumis à la réalisation d'une évaluation environnementale en application des dispositions de l'[article R. 122-2 du code de l'environnement](#) (rubrique 39 du [tableau annexé](#) à cet article).

Conformément à sa décision du 13 janvier 2022 régissant le recours à la délégation en application de l'article 7 du règlement intérieur de la MRAe d'Île-de-France, la MRAe d'Île-de-France a délégué, par sa décision du 27 janvier 2022, à Philippe Schmit la compétence pour statuer sur le projet d'aménagement du secteur Gare de Lyon – Daumesnil à Paris (75).

Sur la base des travaux préparatoires du pôle d'appui, sur le rapport de Noël Jouteur, coordonnateur, et en prenant en compte les réactions et suggestions des membres de la MRAe consultés, le délégataire rend l'avis qui suit.

Le délégataire atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

**Il est rappelé que pour tous les projets soumis à évaluation environnementale, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public.**

**Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à améliorer la conception du projet et à permettre la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.**

**Au même titre que les observations et propositions recueillies au cours de l'enquête publique ou de la mise à disposition du public, le maître d'ouvrage prend en considération l'avis de l'autorité environnementale pour modifier, le cas échéant, son projet. Cet avis, qui est un avis simple, est un des éléments que l'autorité compétente prend en considération pour prendre la décision d'autoriser ou non le projet.**

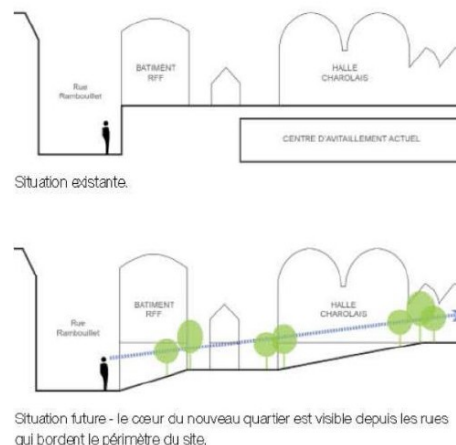
1 L'environnement doit être compris au sens des directives communautaire sur l'évaluation environnementale. L'environnement couvre notamment les champs thématiques suivants : la diversité biologique, la population, la santé humaine, la faune, la flore, les sols, les eaux, l'air, les facteurs climatiques, les biens matériels, le patrimoine culturel, y compris le patrimoine architectural et archéologique, les paysages et les interactions entre ces facteurs (annexe I, point f de la directive 2001/42/CE sur l'évaluation environnementale des plans et programmes, annexe IV, point I 4 de la directive 2011/92/UE modifiée relative à l'évaluation des incidences de certains projets sur l'environnement).

# 1. Présentation 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, il s'inscrit dans un mouvement plus global de valorisation des emprises ferroviaires au centre de Paris. Le projet est décomposé en deux phases :

- la phase 1 prévoit la démolition de plusieurs bâtiments, dont une partie de la halle des messageries, et la construction de 42 150 m<sup>2</sup> de surface de plancher (SDP) à dominante d'habitat, ainsi que l'aménagement du jardin central et du jardin sud ;
- la phase 2 du projet correspond à la construction du nouveau centre d'avitaillement des trains. Cette phase prévoit également la construction de 54 800 m<sup>2</sup> de SDP à dominante de bureaux, la réhabilitation de la halle des messageries et l'aménagement du jardin nord.

Figure 1: Plan masse du projet et principe de nivellement - Étude d'impact p. 15 et 183



Le projet (cf figure 1) occupe une superficie de 6 ha le long du faisceau ferroviaire de la gare de Lyon, dans le 12<sup>e</sup> arrondissement de Paris. Délimité par la rue de Rambouillet au nord, la rue du Charolais et la rue Jorge Semprun à l'est, et 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.

Le site est actuellement lié à l'activité ferroviaire et à ses évolutions depuis le XIX<sup>e</sup> siècle, notamment le tri postal (déménagement en 2015) et l'aiguillage des trains (désormais informatisé).

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 181-185). 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.

Le programme des constructions prévoit, à horizon 2024, le développement d'environ 112 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher (SDP), ainsi répartis :

- 650 logements (dont 60 % à vocation sociale), devant accueillir 1 400 nouveaux habitants et développant 44 600 m<sup>2</sup> de SDP ;

- des bureaux : 44 300 m<sup>2</sup> de SDP) et l'accueil sur le site de 2 500 actifs ;
- une crèche de 68 berceaux et une école de 8 classes (3 500 m<sup>2</sup>) ;
- des surfaces commerciales, un espace de logistique et des ateliers (4 550 m<sup>2</sup>) ;
- le nouveau centre d'avitaillement (8 300 m<sup>2</sup>), semi-enterré au nord-ouest ;
- la réhabilitation des halles au nord, dont la programmation reste à définir (6 800 m<sup>2</sup>).

Le dossier propose certains visuels en perspective axonométrique.

La première phase du projet (secteur sud-est), à dominante d'habitat, est conçue pour 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.

L'actualisation apporte des précisions sur la programmation du lot B1, qui s'implante sur une parcelle de 2 513 m<sup>2</sup> et prévoit la construction d'un bâtiment d'activités de 10 610 m<sup>2</sup>, notamment sur la suppression des 37 places de stationnement initialement prévus en sous-sol. Le projet prévoit dans ce lot, dont la parcelle s'étend sur une emprise de 2513 m<sup>2</sup>, la construction d'un bâtiment de 10 610 m<sup>2</sup> de surface de plancher, de hauteur R+4 à R+7, composé de bureaux (9 959 m<sup>2</sup>), de commerces (494 m<sup>2</sup>) et d'un espace dédié à la logistique urbaine (565 m<sup>2</sup>).

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

## 2. Historique du dossier et précédent avis de la MRAe

Pour rappel, la MRAe a rendu un avis sur le projet d'aménagement du secteur Gare de Lyon – Daumesnil dans le 12<sup>e</sup> arrondissement de Paris, en date du 9 octobre 2018<sup>2</sup> sur la base d'une étude d'impact de mars 2018, dans le cadre de la demande de permis d'aménager portant sur la première phase des travaux.

La présente saisine intervient dans le cadre d'une demande de permis de construire pour le lot B1 qui s'implante sur une parcelle de 2 513 m<sup>2</sup> et prévoit la construction d'un bâtiment d'activités de 10 610 m<sup>2</sup>, sur la base d'une mise à jour, datée de décembre 2021, de l'étude d'impact précédente. Cette actualisation intègre notamment des précisions sur la programmation du lot B1, les réponses aux observations et recommandations émises par la MRAe en décembre 2018, ainsi que la présentation des résultats de deux études spécifiques réalisées en 2020 pour le lot B1 (étude géotechnique et diagnostic de la pollution des sols).

Aussi, dans le présent avis, la MRAe analysera-t-elle la prise en compte de ses recommandations.

## 3. Recommandations de la MRAe maintenues ou amendées dans le présent avis et ajouts éventuels

La première version de l'étude d'impact relative au projet d'aménagement du secteur Gare de Lyon – Daumesnil, produite dans le cadre du permis d'aménager, avait donné lieu à des recommandations de la MRAe dans son avis en date du 9 octobre 2018.

La présente analyse de la MRAe expose les recommandations maintenues ou modifiées et celles qui, dans la version transmise de l'étude d'impact actualisée, lui semblent satisfaites.

2 [http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/181009\\_mrae\\_avis\\_sur\\_projet\\_aménagement\\_secteur\\_gare\\_de\\_lyon-daumesnil\\_a\\_paris\\_75\\_delibere.pdf](http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/181009_mrae_avis_sur_projet_aménagement_secteur_gare_de_lyon-daumesnil_a_paris_75_delibere.pdf)

**Recommandations de la MRAe dans son avis du 9 octobre 2018**

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

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

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

**La MRAe avait recommandé de développer l'étude de la topographie actuelle et future du site dans son environnement proche et de pré-**

**Compléments apportés à l'étude d'impact**

Des éléments ont été apportés afin de préciser les impacts du risque inondation sur le lot B1 (Tome 1 p. 59) ainsi que sur le reste du site du projet (Tome 1 p. 367). Il est rappelé de façon détaillée les dispositions générales du PPRI et les dispositions spécifiques du zonage bleu clair hachuré. D'après l'étude d'impact, les contraintes structurelles et techniques de constructibilité seront respectées et par conséquent le projet respectera les prescriptions du PPRI.

Les éléments suivants ont été apportés dans l'étude d'impact : une quinzaine de photographies (Tome 1 p. 380 à 387) illustrent à la fois les éléments caractéristiques du site (coupures urbaines, mur de soutènement...) et sa topographie particulière (différence altimétrique entre le niveau de la ville et le plateau ferroviaire). Une description des caractéristiques topographiques du site a été ajoutée (Tome 1 p. 211). Afin d'appréhender les perceptions visuelles, en lien notamment avec la topographie particulière du site, l'étude d'impact propose comme demandé dans l'avis précédent des croquis et plan de coupe plus divers (Tome 2 p. 82 à 93).

Des éléments ont été apportés (Tome 2 p. 32) pour justifier l'impossibilité d'évacuer par le rail les matériaux de démolition et les déblais issus du chantier. Il est indiqué que le site n'est plus embranché sur le réseau ferroviaire et donc que toute évacuation devrait être envisagée depuis l'extérieur du site via le réseau ferré en activité en bordure du site. Or, l'étude d'impact signale que les différences altimétriques rendent cette solution impossible, et par ailleurs que le faisceau ferroviaire de la gare de Lyon étant saturé, la circulation des convois de matériaux ne peut y être envisagée.

Des éléments ont été apportés pour décrire les aménagements qui seront réalisées pour désenclaver le quartier (Tome 2 p. 82 à 93). La description de ces aménagements

**Recommandations maintenues ou amendées dans le présent avis**

## Recommandations de la MRAe dans son avis du 9 octobre 2018

ciser les possibilités offertes par le projet de désenclavement du futur quartier sur sa frange ouest.

La MRAe avait recommandé 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 ;
- justifier du respect des dispositions réglementaires du PPRI et de la Loi sur l'eau.

## Compléments apportés à l'étude d'impact

est précise (localisation, altimétrie, pourcentage de pente) et est complétée par des perspectives graphiques des nouvelles accessibilités du projet. Concernant la frange ouest, l'étude d'impact indique (Tome 2 p. 87) que « le désenclavement n'est pas possible en raison de la présence du réseau ferré de la gare de Lyon ».

Les éléments suivants ont été apportés (Tome 1 p. 219) sur la répartition actuelle au sein du site entre les surfaces imperméables (70 %, soit 4,5 ha) et les surfaces perméables établit que la perméabilité des sols au niveau des espaces publics est améliorée. Cependant, la MRAe constate que pour réaliser une comparaison de la perméabilité des sols avant/après, il est nécessaire de préciser le pourcentage de perméabilité sur l'ensemble du site et pas seulement sur les espaces publics.

L'étude d'impact précise bien les données sur les rejets des eaux pluviales et les écoulements des trop plein vers les bassins versants.

Elle aborde de manière complémentaire les risques de remontée de nappe et mentionne à ce titre que les variations de la nappe localisée sous le projet ne dépasseront pas le niveau des PHEC et conclut que le site n'est pas exposé au risque d'inondation par remontée de nappe.

L'étude d'impact précise également que la création des sous-sols (parkings souterrains et futur centre d'avitaillement) représente une surface d'environ un hectare à soustraire à l'expansion de la crue.

Sur l'exposition des populations et activités au risque inondation, l'étude d'impact indique (Tome 2 p. 123) que tous les niveaux des bâtiments sont positionnés au-dessus du niveau des espaces de jardin, eux-mêmes situés au-dessus des plus hautes eaux connues, il est confirmé (Tome 2 p. 126) que l'ensemble des bureaux se trouve au-dessus du

## Recommandations maintenues ou amendées dans le présent avis

**(1) La MRAe recommande de préciser le pourcentage de répartition de la perméabilité des surfaces à l'issue du projet et pour l'ensemble du site, de manière à établir une comparaison avec l'état initial des surfaces perméables et imperméables.**

La MRAe avait recommandé 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).

niveau de la crue centennale. Quant aux parkings inondables par remontée de nappes, un « plan inondation » est prévu pour permettre l'évacuation des véhicules.

Sur le respect des dispositions réglementaires du PPRI et de la loi sur l'eau, l'étude d'impact présente sous forme de tableau les prescriptions de référence et la situation du projet au regard de celles-ci.

Les éléments suivants ont été apportés sur l'épannelage (Tome 2 p. 131 et 132) : l'étude d'impact indique qu'il sera progressif de R+2 à R+11. Une description (Tome 1 p. 167) de la hauteur des bâtiments du lot B1 (dont la limite fixée par le PLU est de 37 m) est accompagnée d'une vue générale en coupe transversale de ce lot.

Concernant les perceptions visuelles depuis le futur quartier, l'étude d'impact indique (Tome 2 p. 134 à 139) qu'une largeur minimale de 11 m sera conservée au niveau du jardin central, afin de garantir une perspective visuelle entre le sud du site et les halles. Plusieurs photomontages permettent de donner un aperçu de la future perspective visuelle.



Figure 2: Vue du projet urbain depuis l'espace public - Étude d'impact Tome 2 p. 167



## Recommandations de la MRAe dans son avis du 9 octobre 2018

La MRAe avait recommandé 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.

## Compléments apportés à l'étude d'impact

Des éléments ont été apportés dans l'étude d'impact. Il est précisé (Tome 2 p. 96) que les zones situées en bordure immédiate des voies ferrées sont soumises à des niveaux sonores entre 55 et 70 dB(A). Il est indiqué également que le jardin sud sera particulièrement exposé avec des niveaux estimés entre 60 et 70 dB(A). Il est ainsi prévu l'installation d'un écran anti-bruit dans ce secteur, limitant les niveaux sonores maximum autour de 50 à 60 dB(A).

Pour chacune des façades du lot B1, l'étude d'impact détaille le niveau de l'isolation acoustique attendu, et précise que la population accueillie par les bâtiments de ce lot sera protégée par des isolations de façade permettant de respecter les valeurs guides de l'OMS (Tome 2 p. 174 et 175). Il est mentionné également la présence d'un acousticien dans l'équipe de conception de chacun de l'ensemble des lots bâtis.

La MRAe prend acte des éléments apportés, mais constate que la référence aux valeurs guides de l'OMS n'est mentionnée que pour les façades du lot B1 et non pour l'ensemble des lots du projet. La question de la qualité de vie des futurs habitants du quartier qui seront exposés en extérieur ou en intérieur fenêtres ouvertes à des niveaux sonores compris entre 50 et 70 (A) n'est pas traitée.

Par ailleurs, il est mentionné que l'impact du projet sur l'environnement sonore est assez faible (1 dB(A)) compte tenu de la nouvelle organisation de la circulation automobile au sein du quartier.

Au sujet des nuisances vibratoires, il est mentionné (Tome 2 p. 99) qu'elles demeureront identiques à la situation existante. Les bâtiments nécessitant une isolation vibratoire ont été identifiés, certains autres bâtiments repérés en limite des seuils d'éligibilité feront l'objet d'une étude détaillée ultérieure. Pour l'ensemble des bâtiments concernés par la mise en œuvre de traitement anti-vibratile, des

## Recommandations maintenues ou amendées dans le présent avis

(2) La MRAe recommande d'apporter des précisions sur la qualité de vie des futurs habitants du quartier, en approfondissant notamment les analyses sur les pollutions sonores au travers de simulations et de modélisations graphiques complémentaires, en distinguant clairement les bâtiments d'habitation et de bureaux, en précisant la localisation et les caractéristiques de l'écran anti-bruit et en caractérisant la situation future en termes de nuisances vibratoires.

**Recommandations de la MRAe dans son avis du 9 octobre 2018**

**Compléments apportés à l'étude d'impact**

**Recommandations maintenues ou amendées dans le présent avis**

études complémentaires seront réalisées afin de prendre en compte le cumul des impacts vibratoires et sonores de manière à dimensionner précisément les solutions anti-vibratiles et acoustiques à envisager.

Il est indiqué que le lot B1 n'est pas concerné par le risque vibratoire (Tome 2 p. 174).

A titre complémentaire, la MRAe souligne que l'étude d'impact actualisée apporte également des précisions sur certaines interrogations formulées dans son avis d'octobre 2018, sans que ces interrogations aient fait l'objet de recommandations.

Elle avait suggéré que la composition des espaces publics et des jardins soit précisée, que certaines composantes, notamment un jardin humide à créer le long du mur de soutènement existant, soient détaillées, et que l'impact de la végétalisation du site sur l'amélioration du cadre de vie des habitants soit quantifié, au regard de la situation de carence en espaces verts. Des éléments de description et des illustrations ont été apportés en réponse à ces demandes de précisions (Tome 1 p. 132 et suivantes, Tome 2 p. 438 et suivantes), indiquant notamment que « *l'espace en eau le long du mur de soutènement, mentionné dans l'étude d'impact en date de mars 2018, n'est plus d'actualité* ».

En revanche, la demande de précisions concernant les mesures de gestion des espaces verts et le suivi des avantages attendus sur la biodiversité urbaine semble être restée sans suite.

La MRAe avait également estimé que la densification du secteur du projet fasse l'objet d'une analyse plus détaillée, prenant en compte les projets en cours à proximité. Sur ce point, les compléments apportés à l'étude d'impact (Tome 1 p. 115) se bornent à faire état d'une « *densité brute globale faible* [des espaces bâtis du projet] *de 1,24* », sans mettre notamment en relation cette densité avec les secteurs de projet environnants.

## 4. Suites à donner à l'avis de la MRAe

Le présent avis devra 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](#)]. Ce mémoire en réponse devrait notamment préciser comment le maître d'ouvrage envisage de tenir compte de l'avis de la MRAe, le cas échéant en modifiant son projet. Il sera transmis à la MRAe à l'adresse suivante : [mrae-idf@developpement-durable.gouv.fr](mailto:mrae-idf@developpement-durable.gouv.fr)

La MRAe rappelle que conformément au paragraphe IV de l'[article L. 122-1-1 du code de l'environnement](#), une fois le projet autorisé, l'autorité compétente rend publiques la décision ainsi que, si celles-ci ne sont pas déjà incluses dans la décision, les informations relatives au processus de participation du public, la synthèse des observations du public et des autres consultations, notamment de l'autorité environnementale ainsi que leur prise en compte, et les lieux où peut être consultée l'étude d'impact.

L'avis de la MRAe est disponible sur le site Internet de la mission régionale de l'autorité environnementale d'Île-de-France et sur celui de la direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports d'Île-de-France.

Fait à Paris le 18 mars 2022

Pour la Mission régionale de l'autorité environnementale,

Le membre délégué

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Philippe Schmit', is written over a light green rectangular background.

Philippe Schmit

# ANNEXE

## Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte

(1) La MRAe recommande de préciser le pourcentage de répartition de la perméabilité des surfaces à l'issue du projet et pour l'ensemble du site, de manière à établir une comparaison avec l'état initial des surfaces perméables et imperméables.....7

(2) La MRAe recommande d'apporter des précisions sur la qualité de vie des futurs habitants du quartier, en approfondissant notamment les analyses sur les pollutions sonores au travers de simulations et de modélisations graphiques complémentaires, en distinguant clairement les bâtiments d'habitation et de bureaux, en précisant la localisation et les caractéristiques de l'écran anti-bruit et en caractérisant la situation future en termes de nuisances vibratoires.....9