

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 2021**



CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVES
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


Président de la Commission d'Enquête
Claude POUÉY

SOMMAIRE

I. Le contexte de l'enquête	page 3
I.1. Le site du projet et son environnement	
I.2. La présentation du site actuel	
I.3. Les principales caractéristiques du projet	
I.4. Les projets voisins	
II. Les enjeux de l'opération	page 9
II.1. Les ambitions du projet	
II.2. Les objectifs du programme de ZAC	
II.3. Les 3 grands secteurs opérationnels	
II.4. Les ambitions de la ville de Charenton	
III. Les conclusions argumentées de la commission d'enquête	page 16
III.1. L'engagement de l'enquête publique	
III.2. L'adaptation du PPRI	
III.3. La résilience de la vie du quartier face aux inondations	
III.4. L'évolution des nuisances sur la vie du quartier et l'impact des travaux	
III.5. La mise compatibilité du PLU	
III.6. L'interface avec la ZAC Bercy-Charenton	
III.7. L'interface avec le réseau ferroviaire	
III.8. Les enjeux environnementaux et architecturaux	
III.9. Le désenclavement du quartier	
III.10. Les équipements publics, culturels et de loisirs	
III.11. Les autres problématiques	
IV. Les avis motivés de la commission d'enquête	page 35
IV.1. Concernant l'adaptation du PPRI	
IV.2. Concernant la mise en compatibilité du PLU	

I. LE CONTEXTE DE L'ENQUETE

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 :

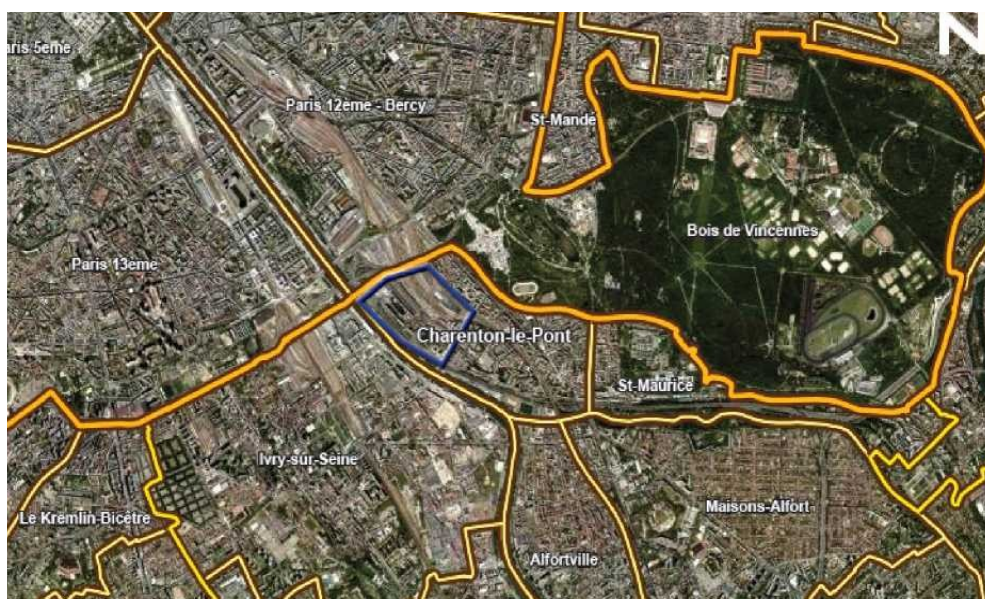
- la modification du Plan de Prévention des Risques Inondations (PPRI) du Val-de-Marne
- la mise en compatibilité du PLU de la commune de Charenton-le-Pont ;

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. 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 près de 30 793 habitants, limitrophe de Paris, qui est bordée au nord par le bois de Vincennes et au sud par l'autoroute A4 et la Seine.



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

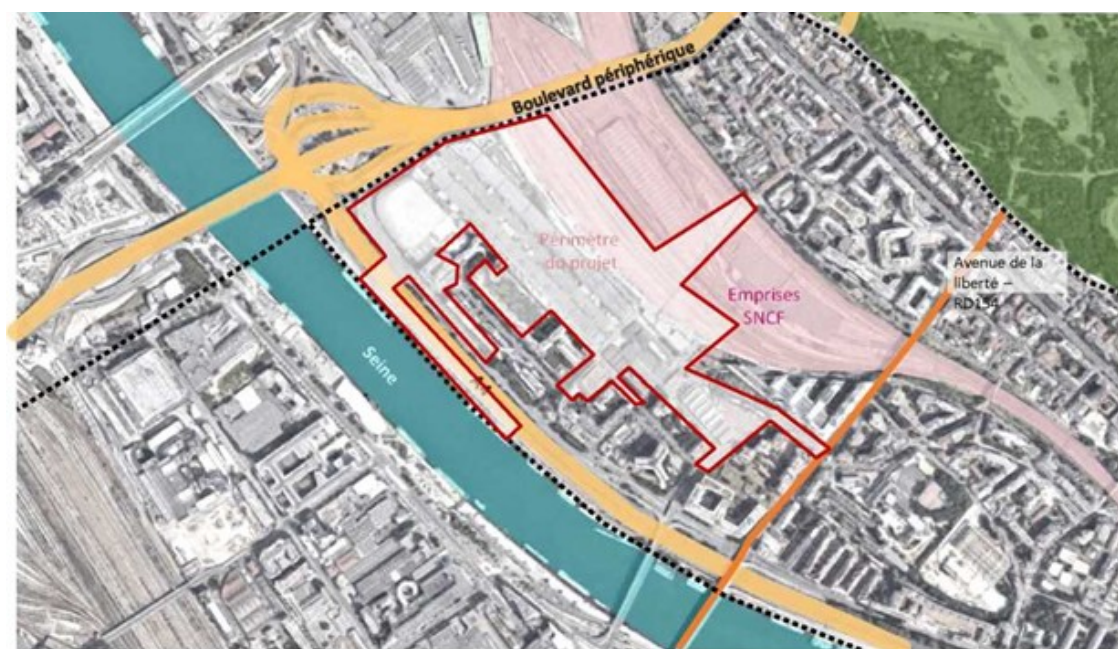
Le site de la ZAC Charenton-Bercy occupe la fonction d'entrée de ville au nord-ouest du territoire, en limite communale de Paris qui a le projet de créer une ZAC voisine dénommée ZAC de Bercy-Charenton.



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

- Au nord-ouest, le boulevard périphérique parisien 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 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 Paris ;
- Au sud-ouest, l'autoroute A4 après son échangeur avec le périphérique longe tout le secteur de projet dans sa portion Sud ;
- Au delà de l'autoroute, la Seine vient longer également le site de projet mais l'autoroute A4 constitue un obstacle au bénéfice de ses rives ;
- Au nord, les voies ferrées de la SNCF représentent une emprise importante (dont une partie appartient au site de projet) qui sépare 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) sépare 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 et de Paris.



I.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 raccrochée 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).

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 jouxtant le site ;
- des zones de stockage matériel ;
- des voies de remisage des trains ;
- des voies TER ;
- des voies dédiées à l'activité matériels ;
- 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 au-dessus des voies SNCF les couvrant partiellement.

L'environnement immédiat se traduit par :

- La proximité du bois de Vincennes et de ses quatre lacs qui sont cependant peu accessibles pour les charentonnais du sud du réseau ferré ;
- La proximité de la Seine et de ses berges, étroites sur le tronçon charentonnais, sont rendues difficiles d'accès par la présence de l'autoroute A4.
- La proximité de parcs et jardins comme le parc de Bercy qui est 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,

- 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 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

II. LES ENJEUX DE L'OPERATION

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, ce qui 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 remis en cause depuis les élections municipales de 2020, notamment sur son programme et la réalisation des 5 tours prévues 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 ;

- Desservir le quartier, notamment par le prolongement de la rue Baron-Leroy dans le prolongement de l'axe prévu sur le projet parisien, sur l'assiette mutable du foncier Escoffier ;

- Connecter Charenton-Liberté 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 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 Mobilité. 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 profil de 25 mètres qui organise LHNS, voitures, cycles, trottoirs ;
 - le franchissement de l'autoroute vers la Seine : tunnel, passerelle ;
 - la desserte de livraison au niveau du carrefour Escoffier/rue du nouveau Bercy ;
 - la multiplication des cheminements doux publics :
 - Passerelle Valmy,
 - Jonction passerelle/nouveau Bercy
 - Mail Baron-Leroy/Seine : 30 m de large
 - Franchissement sur l'A4
 - Passage du Général de Gaulle
 - les cheminements doux privés accessibles au public :
 - Promenade haute sur le sursol de la SNCF
 - Cheminement au sud de l'APHP.

II.2. Les objectifs du programme

La satisfaction des ambitions de ce projet 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) réparti en :

- 179 000m² d'activités tertiaires (soit 47% de 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.
- 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.

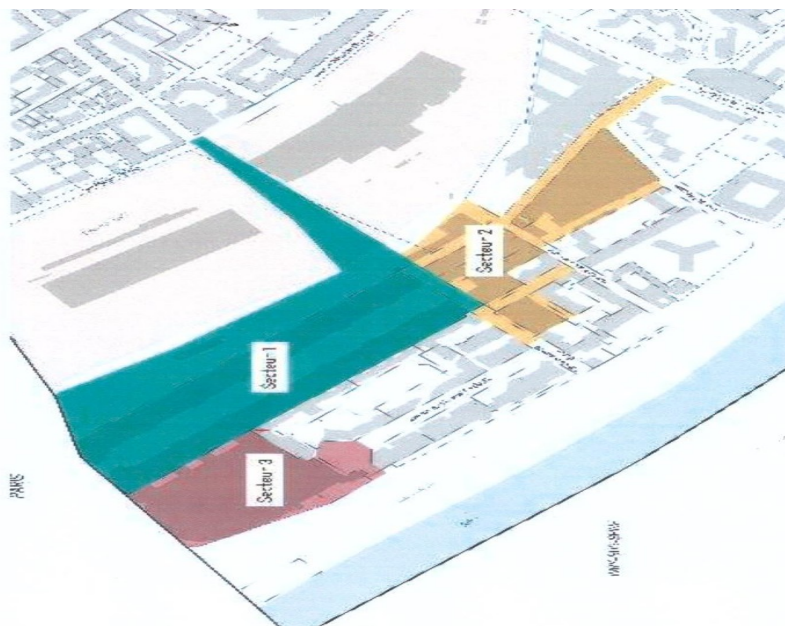
La hauteur maximale des constructions est fixée à 40m sauf pour certains bâtiments qualifiés d'émergences, dont la hauteur est fixée à 60m.

Par ailleurs, une tour de 200m de hauteur, entourée d'un parvis, est destinée à accueillir une partie basse réservée à un hôtel 4 étoiles, des restaurants et commerces 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 »..

Elle constituera un emblème architectural majeur, marqueur de l'entrée de ville et de l'Etablissement public territorial Paris Est Marne et Bois, qui devait être en cohérence avec les tours prévues sur la ZAC Bercy-Charenton et les tours DUO du 13^{ème} arrondissement de Paris).

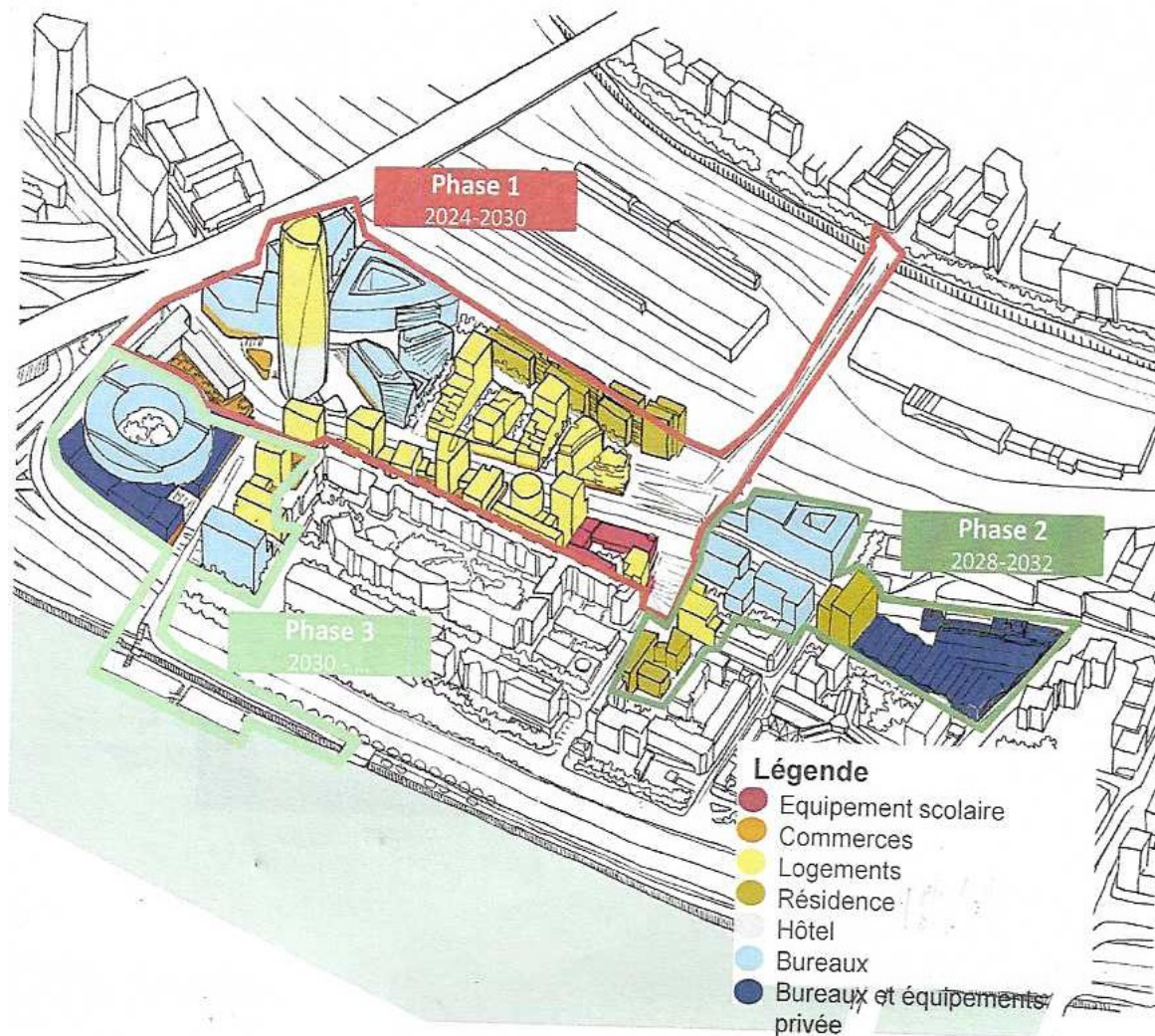
II.3 Les 3 grands secteurs opérationnels

Le projet est divisé en trois grands secteurs opérationnels :



Secteur 1 : Mutation de la parcelle Escoffier	Secteur 2 : Mutation des parcelles de la Martinière et de l'APP	Secteur 3 : Mutation de l'actuelle emprise du Centre Commercial Bercy 2
<ul style="list-style-type: none"> • Réalisation d'un quartier mixte : commerces, bureaux, logements, équipements, etc. • Réalisation de la plus grande partie de l'avenue Bercy-Lery. • Réalisation d'un franchissement piéton vers Charenton-Liberté. • Réalisation d'une ligne de transport à haut niveau de service (LHS) permettant une jonction du quartier avec Paris. 	<ul style="list-style-type: none"> • Poursuite de l'aménagement de l'axe de l'avenue Bercy-Lery jusqu'au pont de la Liberté. • Jonction LHS au centre ville. • Poursuite de la programmation du secteur, par de nouveaux programmes mixtes. • Préservation de la façade du bâtiment Bercy/APP, qui incarne la dimension patrimoniale du projet. 	<ul style="list-style-type: none"> • Restructuration/démolition de Bercy 2. • Programmation tertiaire, commerciale, logements et de loisir, ouverte sur les espaces publics du quartier. • Principe de liaison avec la Seine.

Le projet de réalisation de la ZAC est décomposé en 3 phases correspondant aux 3 secteurs précités :



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 (270 000 véhicules /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 d'un 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 avec les services de l'Etat compétents.

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 les bâtiments tertiaires et les résidences gérées, 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 une promenade à ciel ouvert, 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 ;
 - 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 les 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 (PHEC) 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.

III. CONCLUSIONS ARGUMENTEES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

Le dépouillement des observations recueillies dans les registres d'enquête, 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 sur la réalisation de la ZAC et à questionner la maîtrise d'ouvrage selon les 11 thèmes suivants et à l'appréciation par la commission d'enquête du mémoire en réponse (cf. paragraphe VI du rapport d'enquête) :

1. L'engagement de l'enquête publique
2. L'adaptation du PPRI
3. La résilience de la vie du quartier face aux inondations
4. L'évolution des nuisances sur la vie du quartier et l'impact des travaux (regroupant les thématiques 4 et 9 des grilles de dépouillement jointes en annexe I du rapport d'enquête).
5. La mise compatibilité du PLU
6. L'interface avec la ZAC Bercy-Charenton
7. L'interface avec le réseau ferroviaire
8. Les enjeux environnementaux et architecturaux
9. Le désenclavement du quartier
10. Les équipements publics, culturels et de loisirs
11. Les autres problématiques

III.1. L'engagement de l'enquête publique

La Préfecture du Val de Marne, à la demande de Grand Paris Aménagement qui assure la maîtrise d'ouvrage du projet de réalisation de la ZAC Charenton –Bercy, a engagé cette procédure d'enquête publique selon le cadre réglementaire 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.

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.

Conclusion de la Commission d'Enquête

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 PLU du Territoire Paris-Est-Marne-et-Bois qui doit intégrer les modifications apportées à ces deux plans. Elle considère que cette procédure respecte les textes en vigueur et que sa segmentation en plusieurs phases est justifiée.

Par ailleurs, elle est en phase avec l'analyse de la maîtrise d'ouvrage concernant les conditions et modalités de nomination des membres de la Commission dont leur régularité est incontestable.

Concernant la qualité du dossier d'enquête publique

La Commission d'Enquête considère que certaines demandes de complément, de précision ou de contre proposition exprimées par la SNCF et des personnes publiques associées peuvent être prises en compte dans le cadre de la modification du PLU, d'autant qu'en particulier l'interfaçage avec le réseau ferroviaire lui paraît insuffisamment documenté dans le dossier d'enquête.

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 que la présentation des scénarios alternatifs figurant dans l'étude d'impact ne comporte pas de présentation de scénarios incluant leur maintien en l'état actuel sur le site, tout en reconnaissant que la satisfaction des invariants du projet tels que le changement de destination du quartier le désenclavement et la résilience en cas d'inondations du quartier rend inéluctable la relocalisation de certaines activités, comme celles de la Martiniquaise, en dehors du site. 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.

III.2. L'adaptation du PPRI

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

Cette nouvelle zone a pour objectif :

- d'accroître sa constructibilité et sa résilience face aux inondations grâce aux nouvelles prescriptions règlementaires explicitées dans le tableau ci-après

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 < 50 %	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
Habitations 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
Habitations 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 DEN	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

- d'engager la conception d'opérations de renouvellement urbain résilientes face au risque d'inondation. 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.

Conclusion de la Commission d'Enquête

La Commission d'enquête considère que les modifications apportées au PPRI ne sont pas de nature à aggraver la situation des bâtiments existants mais plutôt à l'améliorer en période de fortes crues et décrues.

Elle s'interroge toutefois sur la mise en œuvre de mesures de résilience pour le bâti existant situé à la périphérie de la ZAC, de type création d'un accès au dessus du niveau PHEC pour les résidences n'en disposant pas.

Elle considère comme suffisantes les mesures de résilience prises au niveau du quartier, en cas d'interruption de la circulation sur la rue Baron-Leroy du fait de fortes crues, en particulier grâce aux aires de retournement prévus dans le projet.

Elle recommande également que des mesures soient prévues pour assurer la résilience du quartier tout au long des phases de réalisation du projet.

III.3. La résilience de la vie du quartier face aux inondations

Ce thème aborde 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.

Conclusion de la Commission d'Enquête

La Commission d'Enquête a pris note que les différents gestionnaires de réseaux garantissent le fonctionnement normal ou à minima de leurs infrastructures en cas de fortes inondations.

Elle recommande que les réseaux d'eaux usées et d'eaux pluviales situés à l'interface des deux ZAC charentonnaise et parisienne soient mutualisés en respectant le principe du séparatif, si cela est techniquement réalisable et financièrement viable, et en réduisant au maximum le rejet d'eaux usées dans la Seine lors d'inondations de forte intensité.

III.4. L'évolution des nuisances sur la vie du quartier et l'impact des travaux

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 temporairement la vie du quartier en lui apportant de nouvelles nuisances d'ordre sonore, olfactif esthétique ou autre.
- une extension des activités SNCF, notamment la construction d'un nouveau PAI (Poste d'Aiguillage Informatisé).
-

Conclusion de la Commission d'Enquête

Concernant les nuisances sonores, olfactives et visuelles

La Commission d'enquête reconnaît que le projet de ZAC est de nature à améliorer la situation vis à vis des nuisances 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 du schéma circulatoire et donc des trajets voitures et camions ;**
- la création de nouveaux espaces publics et le développement du végétal favorisant la réduction des 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 ou la mutation en boulevard urbain de l'autoroute A4 impactant Charenton-le-Pont mais aussi les communes environnantes, et dont les études se poursuivent.

En revanche, elle note :

- la limite du rapprochement des niveaux sonores avec les recommandations de l'OMS, notamment au regard du périphérique, de l'autoroute A4 et du réseau ferré, vis-à-vis des immeubles tertiaires qui serviront de « barrière acoustique » pour les immeubles d'habitation**
- l'absence de réponse sur l'olfactif et les nuisances visuelles.**

Concernant l'impact des travaux induits par le projet

La Commission d'Enquête considère que les principes de gestion des chantiers et d'information des riverains sont cohérents avec l'engagement de la commune dans le processus de labellisation « écoquartier ».

Elle relève que 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.

III.5. La mise en compatibilité du PLU

Ce thème concerne les modifications à apporter au PLU de Charenton-le-Pont qui doit évoluer pour permettre la réalisation de la ZAC et notamment la création de nouveaux logements et bureaux. 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.

Concernant les hauteurs maximales autorisées

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 60m, et 200m pour le dernier plancher de la Tour.

Concernant 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 ; 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 ».

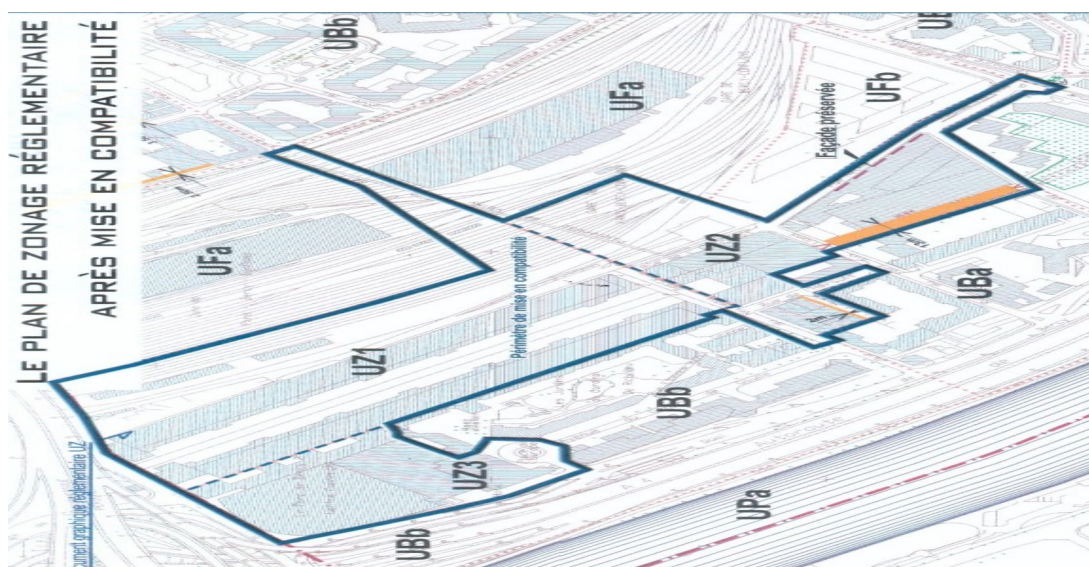
Pour la commune de Charenton-le-Pont, sa réalisation constitue un invariant de son projet urbain d'envergure.

Concernant les autres prescriptions

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 :

- 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.



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, le site de l'APHP et le futur sursol surplombant les voies ferrées. 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.

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).

Conclusion de la Commission d'Enquête

Concernant les hauteurs maximales autorisées

La commission d'enquête a bien compris que « Les hauteurs des constructions des zones UZ ont été définies pour permettre la réalisation du projet de ZAC »..

Concernant la configuration de la Tour Signal

La commission d'enquête apprécie la programmation détaillée, étage par étage, de cette tour et relève qu'elle ne comprendra pas de bureaux contrairement à ce qui est évoqué dans le résumé non technique et de logements sociaux que la ZAC prévoit de réaliser et répartir, à hauteur de 30%, sur d'autres lots.

La Commission d'Enquête considère que la Tour de la ZAC Charenton-Bercy a été conçue comme un « Signal » d'entrée de ville et de territoire. Elle symbolise la nouvelle dynamique insufflée au site post-industriel de Charenton-le-Pont et constitue le point central de l'effort de reconnexion de Charenton-le-Pont à Paris via la rue Baron-Leroy. Ses dimensions et sa forme architecturale ont été pensées pour répondre à cet objectif principal.

Elle relève que la tour va permettre entre autres de proposer un service d'hôtellerie qui compensera l'offre actuelle assurée par l'hôtel IBIS.

Concernant les autres prescriptions de la mise en compatibilité du PLU

La commission d'enquête a relevé un écart de hauteur important entre le bâti existant situé en zone UBa et les nouvelles constructions projetées. Les caractéristiques de ces dernières devront prendre en compte cette proximité en mettant en œuvre par exemple des principes d'épannelage et des mesures permettant de limiter les éventuelles nuisances en terme de perte d'ensoleillement ou de promiscuité.

Il conviendra de s'assurer que :

- le PADD (Projet d'Aménagement et de Développement Durable) sera bien phase avec les modifications apportées au PLU, en particulier concernant les éléments cartographiques ;***
- les recommandations des documents d'urbanisme supérieurs tels que le PCAET (Plan Climat Air Energie Territorial) adopté en mai 2022 seront bien respectées.***

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

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 ;
- de la création de 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.

Concernant la faisabilité des invariants

Le prolongement de la rue Baron Leroy

La Commission d'Enquête constate que le prolongement de la rue Baron-Leroy n'est acté à ce jour par aucun document officiel, ce qui explique les doutes exprimés par certains intervenants comme les sociétés La Martiniquaise et SNC Ibis Hôtel Paris qui doivent être relocalisées.

Elle préconise que cette opération figure explicitement dans les prescriptions du futur PLU bioclimatique de Paris en cours de révision.

Le sursol et la passerelle Valmy

Voir thématique VII portant sur l'interface avec le réseau ferroviaire

Concernant la gestion concertée des deux projets

Du fait des modifications majeures apportées au projet de ZAC Bercy-Charenton, la Commission d'Enquête recommande la mise en place d'un processus d'échanges entre les différentes parties prenantes des deux projets : collectivités territoriales et locales, aménageurs et autres services institutionnels.

III.7. L'interface avec le réseau ferroviaire

Ce thème a pour objet de traiter des « enjeux croisés » entre le projet de ZAC et la SNCF, dont les activités sont très présentes sur le site, en particulier dans la partie nord de la ZAC et elles sont appelées à s'y développer.

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. 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).

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

Conclusion de la Commission d'Enquête

La Commission d'Enquête relève que la SNCF propose un certain nombre de modifications du PLU qu'il convient d'examiner attentivement :

- elle 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 ;***
- elle 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 ;***
- elle rappelle l'incompatibilité des règles sur le front bâti, les toitures, la végétalisation, le réseau d'assainissement des eaux pluviales, le stationnement***

Elle n'est pas favorable à la prise en compte de certaines demandes par la seule mention « d'exception » pour les activités de la SNCF dans le futur règlement, sous réserve bien évidemment de l'acceptabilité juridique de ce dispositif. Elle considère qu'une prise en compte formelle de ces demandes devrait permettre d'obtenir un consensus global de la SNCF pour l'ensemble du projet et non uniquement pour le sursol.

Concernant le sursol et la passerelle Valmy

La Commission d'Enquête considère qu'il est nécessaire d'agrandir et de rénover la passerelle Valmy pour mieux « recoudre » les deux secteurs de Charenton séparés par le faisceau ferré et qu'il est impératif de respecter les prescriptions de la SNCF en matière de végétalisation de cet équipement.

III.8. Les enjeux architecturaux et environnementaux

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.

Concernant 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 de 40% logements et de 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 taux de répartition entre logements et activités tertiaires et considèrent que les surfaces pour les activités de bureaux sont trop importantes en raison du développement du télétravail. Une partie de ces surfaces 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.

Concernant 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.

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

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

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'ilot devra être atteint.</p>

Conclusion de la Commission d'Enquête

Concernant les enjeux architecturaux-Tours

La Commission d'Enquête considère que :

- 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....) et être conçues pour réduire les impacts des différentes nuisances : qualité des matériaux, orientation des ouvertures, exigence d'un espace extérieur par logement, accès au-dessus du niveau des PHEC...

Concernant les autres enjeux architecturaux

La Commission d'Enquête considère que, 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.

Concernant les enjeux environnementaux

La Commission d'Enquête considère que les réponses apportées par la maîtrise d'ouvrage ne complètent que très peu les informations déjà présentes dans le dossier d'enquête publique en particulier concernant :

- l'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 période de l'enquête publique), et qu'il n'y a donc pas d'obligation réglementaire de les appliquer, rien n'empêche de les mettre en œuvre pour un projet livrable à l'horizon 2030 ;
- le dépassement des valeurs recommandées par l'OMS pour les immeubles tertiaires et d'habitation temporaire, même si 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 (Excès de Risque Individuel) et permet de respecter les valeurs réglementaires actuelles en fonction de la durée d'exposition des occupants.

Elle comprend que 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.

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 appliqués 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.

III.9. Concernant les mobilités et le désenclavement du quartier

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.

- à 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

Conclusion de la Commission d'Enquête

La Commission d'Enquête considère que le projet doit avoir pour objectif de réduire considérablement les transports routiers au profit des transports en commun et des modes actifs, ce qui dépend très fortement d'une accessibilité accrue aux transports en commun préexistants et à créer telle que la ligne de bus à haut niveau de service (LHNS) .

L'arrivée de la LHNS 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 ;***
- on ne dispose pas de données sur l'analyse des flux induits par le projet de la ZAC et des ZAC environnantes, permettant d'apprécier les capacités d'absorption des besoins par cette ligne et par les stations existantes ;***
- aucun engagement n'est à ce jour signé sur la réalisation de la LNHS.***

Les incertitudes sur la pertinence des mesures et leur réalisation étant importantes, la Commission d'Enquête estime que le volet Mobilités doit être davantage documenté et enrichi dans le dossier qui sera mis à disposition du public lors de la procédure de déclaration d'utilité publique, car il constitue un enjeu majeur du désenclavement du quartier.

III.10. Les équipements publics scolaires, culturels et de loisirs

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 participeront 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 signée.

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.

Conclusion de la Commission d'Enquête

La Commission d'Enquête relève dans la réponse de la maîtrise d'ouvrage que :

- le projet intégrera, outre des équipements scolaires, 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 s'agit en particulier de locaux dédiés à l'économie sociale et solidaire, au rez-de-chaussée 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 ;

- sur le plan architectural, les prescriptions d'urbanisme sur les équipements publics sont identiques à celles des immeubles d'habitation ou tertiaires dans lesquels ils s'insèrent. et qu'il n'y a donc à priori pas besoin de créer une réglementation spécifique.

Elle considère donc que 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.

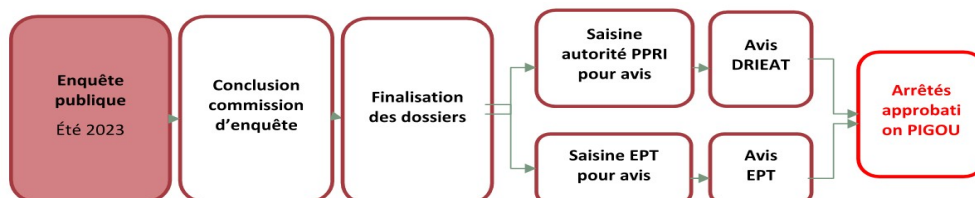
III.11. Concernant les autres problématiques

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 cette 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.

Conclusion de la Commission d'Enquête

La Commission d'Enquête constate que le planning prévisionnel des prochaines étapes de cette procédure d'enquête comporte une étape supplémentaire par rapport au processus d'approbation du PLUi, 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.

Concernant l'actualisation de l'évaluation financière du projet, elle considère qu'elle 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.

IV. LES AVIS MOTIVES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

Sur la forme : La Commission d'Enquête n'a pas relevé lors de l'examen du dossier, des réunions avec la Préfecture, la Maîtrise d'Ouvrage et la Commune d'anomalie réglementaire concernant directement la procédure et le contenu du dossier d'enquête par rapport aux deux volets de son objet : la mise en compatibilité du PLU et l'adaptation du PPRI.

D'autre part, l'enquête s'est très bien déroulée comme le précise le paragraphe V du rapport d'enquête.

Sur le fond : la Commission d'Enquête a élaboré deux **AVIS MOTIVES** portant sur les deux objets de l'enquête : l'adaptation du PPRI du Val-de-Marne et la mise en compatibilité du PLU de Charenton-le-Pont.

IV.1. CONCERNANT L'ADAPTATION DU PPRI

Considérant les avantages et inconvénients du projet

Avantages :

- Mise en œuvre de mesures et d'infrastructures renforçant la résilience du quartier face aux inondations centennales, aussi bien pour les nouvelles constructions que pour le bâti existant ;
- Contribution réglementaire à la réalisation d'opérations de renouvellement urbain permettant de faire évoluer ce quartier d'une configuration postindustrielle vers un quartier moderne construit selon des principes de mixité fonctionnelle : habitations, commerces, bureaux ;

Inconvénients :

- Insuffisance de précisions sur les mesures de compensation des places de stationnement dans les parkings souterrains qui devront être libérées en cas de fortes crues ;
- Absence de convergence avec les prescriptions PPRI de la ZAC Bercy-Charenton.

En conséquence, la commission d'enquête

Recommande de

- Préciser les mesures de résilience qui permettront de compenser l'indisponibilité des zones de parking souterrain qui serviront de zone de stockage des crues ;
- Harmoniser les nouvelles prescriptions du PPRI de cette zone avec celles de la ZAC Bercy-Charenton.

**Délivre un AVIS FAVORABLE sans RESERVE
A L'ADAPTATION DU PPRI DU VAL DE MARNE**

IV.2. CONCERNANT LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU,

Considérant les avantages et inconvénients du projet

Avantages

- Contribution réglementaire à la réalisation d'opérations de renouvellement urbain permettant de faire évoluer ce quartier d'une configuration postindustrielle vers un quartier durable et résilient construit selon des principes de mixité fonctionnelle : habitations, commerces, bureaux ;
- Réalisation du désenclavement du quartier et amélioration de sa résilience en cas de fortes crues ;
- Réduction de la rupture urbaine constituée par le réseau ferré ;
- Contribution à la satisfaction des besoins en logements de la Région Parisienne en terme de logements sociaux et d'habitat privé ;
- Amélioration de la qualité de vie des habitants du quartier grâce à la création d'espaces végétalisés, au développement de liaisons douces et à la réactivation de son animation commerciale.
- Redynamisation de l'attractivité du quartier grâce à sa qualité de vie et à son désenclavement.

Inconvénients

- Non prise en compte à ce stade du projet des bouleversements engagés par la Ville de Paris sur le projet de ZAC Bercy-Charenton ;
- Exposition d'un plus grand nombre d'habitants du quartier aux nuisances environnantes ;
- Insuffisance de précisions sur des offres de mobilité prenant en compte l'augmentation de la population du quartier ;
- Contrainte du calendrier d'approbation de cette procédure par rapport à celle de l'élaboration du PLUi du Territoire Paris-Est-Marne&Bois.

En conséquence, la Commission d'Enquête

Exprime les recommandations suivantes

- Harmoniser les nouvelles prescriptions du PLU de cette zone avec celles de la ZAC Bercy-Charenton ;
- Prendre en compte dans le futur règlement du PLU, de manière formelle et non sous forme d'exception, des demandes formulées par la SNCF et juridiquement acceptables ;
- Dans le cadre de la végétalisation de la nouvelle passerelle Valmy, associer la SNCF, autant que faire se peut, au choix et à la disposition des végétaux afin de limiter les inconvénients de leurs retombées sur les voies ;
- Mettre en œuvre une coordination formelle des deux calendriers d'approbation du PLUi de PEMB et de la présente procédure.

Délivre un AVIS FAVORABLE SANS RESERVE

A la mise en compatibilité du PLU DE LA COMMUNE DE CHARENTON-LE-PONT

A Créteil le 8 septembre 2023

La Commission d'Enquête

Président de la Commission : Claude POUHEY



Membre de la Commission : Jacky HAZAN



Membre de la Commission : Edith MARTINE

