Opération Charenton-Bercy Charenton-le-Pont (94)

Synthèse de la procédure de participation du public par voie électronique

Procédure de mise à disposition du public du Dossier de Création et de l'Etude d'Impact de la ZAC

grandparis aménagement

TABLE DES MATIERES

TABLE DES MATIERES **2**

PREAMBULE **3**

1. LES ENJEUX DU PROJET **5**

1.1 Les grands principes du projet 5

1.2 La programmation prévisionnelle du projet de ZAC 6

3. CONTEXTE DE LA PARTICIPATION DU PUBLIC **7**

4. MODALITES DE LA PARTICIPATION DU PUBLIC **7**

5. MISE EN ŒUVRE DE LA PARTICIPATION DU PUBLIC **7**

5.1 Publication des avis annonçant la mise à disposition du public ..... **Erreur ! Signet non défini.**

5.2 Mise à disposition du dossier de création 7

5.3 Ouverture du registre 8

6. REMARQUES DU PUBLIC **8**

6.1 Sur l'organisation de la mise à disposition 8

6.2 Sur le contenu du projet 9

7. SUITE DE LA PARTICIPATION DU PUBLIC **9**

7.1 Réponses aux remarques du public 9

Le désenclavement du nouveau quartier de Charenton 9

La mobilité sur le projet 10

La programmation du projet 11

Les activités économiques 11

Le financement des équipements publics 12

La forme urbaine : densité et choix architecturaux 12

Les impacts sur l'environnement 14

Le risque inondation 15

Le réemploi de matériaux 16

8. ANNEXES **17**

PREAMBULE

Le 24 novembre 2016, l'État, la ville de Charenton-le-Pont, l'Établissement public territorial Paris-Est-Marne et Bois et Grand Paris Aménagement ont signé un contrat d'intérêt national (CIN) pour le secteur « Bercy –Charenton ». Ce dispositif contractuel assure une gouvernance partenariale pour les projets urbains d'envergure nationale.

A la suite de la signature du CIN et en accord avec la ville de Charenton-le-Pont, Grand Paris Aménagement a pris l'initiative du projet de création de la zone d'aménagement concerté (ZAC) Charenton-Bercy par la délibération du conseil d'administration de Grand Paris Aménagement du 12 mars 2018. L'opération d'aménagement vise à transformer le site en un quartier innovant et durable, à l'instar de la mutation urbaine de l'est parisien.

La mise à disposition du dossier de création de la ZAC Charenton-Bercy a été organisée du 30 aout au 28 septembre 2021 inclus à l'initiative de la Préfecture du Val de Marne, en collaboration avec l'Établissement public Grand Paris Aménagement (GPA), l'établissement public Paris Est Marne et Bois et la ville de Charenton-le-Pont.

Le dossier de création mis à disposition du public contient les documents suivants :

- Plan de situation du projet ;
- Rapport de présentation ;
- L'étude d'impact et son résumé non technique ;
- Le plan périmétral de la ZAC ;
- Le mode de réalisation ;
- Les modalités d'application de la taxe d'aménagement ;
- La délibération d'approbation des objectifs et des modalités de la concertation réglementaire relative à la création de la ZAC par le Conseil d'Administration de Grand Paris Aménagement, en date du 5 octobre 2018, accompagné de la synthèse de la concertation ;
- La délibération d'approbation de la synthèse de la concertation réglementaire et du dossier de création par le Conseil d'Administration de Grand Paris Aménagement en date du 3 juillet 2020 ;
- L'avis de l'Autorité Environnementale délibéré le 23 décembre 2020 ;
- Le mémoire en réponse fourni par Grand Paris Aménagement à l'Autorité Environnementale en juillet 2021.

La mise à disposition du public du projet de dossier de création de la ZAC Charenton-Bercy a donné lieu à une procédure de participation du public par voie électronique.

Cette procédure de participation du public par voie électronique a été créée par l'ordonnance n°2016-1060 du 3 août 2016, relative à la participation du public aux décisions susceptibles d'avoir une incidence sur l'environnement. Elle est organisée selon les modalités prévues par l'article L. 123-19 du code de l'environnement.

Le présent document vise à établir la synthèse de la participation du public par voie électronique intervenue, en rappelant dans un premier temps les enjeux du projet, le contexte de la participation du public, les modalités de sa mise en œuvre, les thèmes abordés dans les contributions du public et leur prise en compte et leur prise en compte pour la suite du projet.

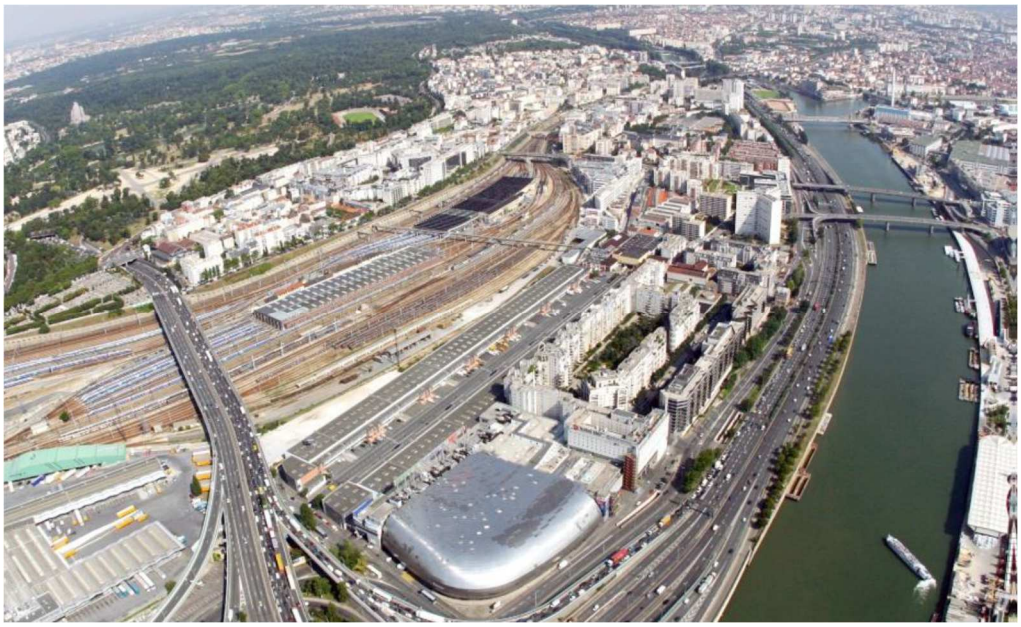
Il est à noter que quelques contributions concernant la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme ont été également transmises dans le cadre de la participation du public par voie

électronique mise en œuvre sur le dossier de création de ZAC. Ces contributions ont été dûment relevées et des réponses sont apportées dans le bilan de la procédure de concertation menée sur la mise en compatibilité du PLU.

La présente synthèse est complétée par les avis intégraux remis dans le registre électronique.

1. LES ENJEUX DU PROJET

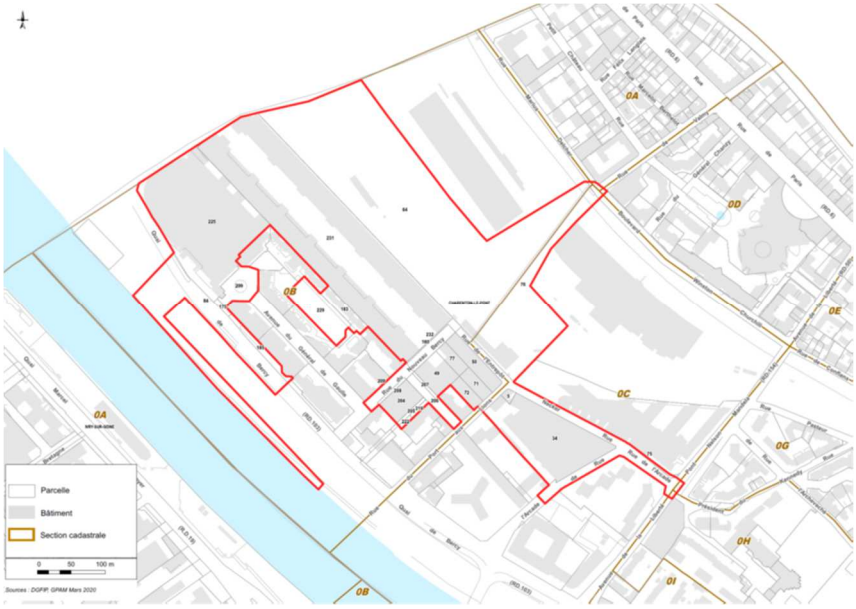
Le projet d'aménagement urbain Charenton-Bercy a vocation à poursuivre la dynamique de mutation urbaine d'un site stratégique tant à l'échelle de la ville de Charenton-le-Pont (10% environ du territoire communal) que de la Métropole. Le projet ambitionne de désenclaver le site en le reconnectant à son environnement (la Seine, le Nord de Charenton-le-Pont, Paris), de compléter le quartier existant avec une programmation mixte de bureaux, de logements, de commerces et d'activités en lieu et place des activités logistiques et industrielles existantes, et du centre commercial Bercy 2 dont le modèle est devenu obsolète.



1.1 Les grands principes du projet

Le programme prévisionnel développe environ 380.000 m² de surface de plancher (SDP), équipements compris. C'est un programme d'envergure, tant en termes d'activités économiques et d'habitat, que dans sa conception architecturale et environnementale, qui traduit les 4 grandes ambitions suivantes (extrait de la délibération du 12 mars 2018):

- Désenclaver un site majeur de la Métropole aux portes de Paris en développant de nouvelles infrastructures structurantes et des transports en commun performants ;
- Développer un quartier mixte pour assurer le rayonnement et l'attractivité de Charenton-le-Pont au sein de son territoire et de la Métropole
- Assurer la continuité urbaine avec le projet de la ZAC Bercy-Charenton en prolongeant côté charentonnais la rue Baron Le Roy, qui deviendra ainsi un axe structurant entre les deux villes et le support d'équipements publics indispensables à la vie du quartier ;
- Favoriser la création d'un quartier exemplaire sur le plan de l'innovation environnementale pour transformer l'image de ce quartier.



1.2 La programmation prévisionnelle du projet de ZAC

Le programme prévisionnel issu des études urbaines de l'opération et de la consultation IMGP prévoit environ 380 000 m² de surface de plancher (SDP), répartis comme suit :

Programme	**M² SDP**
Logements	134.100 m² *(dont logements sociaux 40.300 m²)*
Bureaux et activités	178.800 m²
Commerces et hôtellerie	60.000 m²
Equipements publics	7.100 m²
Total prévisionnel	**380.000 m²**

2. CONTEXTE DE LA PARTICIPATION DU PUBLIC

La participation du public par voie électronique a été organisée par la Préfecture du Val-de-Marne en partenariat avec Grand Paris Aménagement.

Elle concerne les projets faisant l'objet d'une évaluation environnementale, mais n'étant pas soumis à la réalisation d'une enquête publique, comme les Zone d'Aménagement Concerté.

Le présent document tient lieu de synthèse des observations et propositions du public avec l'indication de celles dont il sera tenu compte.

3. MODALITES DE LA PARTICIPATION DU PUBLIC

Les modalités de la mise à disposition au public du dossier relatif au projet de création de la ZAC de Charenton-Bercy ont été les suivantes :

- Avis de mise à disposition dûment affiché, publié dans deux journaux (Le Parisien édition du Val de Marne et Les Echos) et communiqué sur les sites internet du projet, de la ville de Charenton et de l'établissement public Paris Est Marne et Bois ;
- Mise à disposition du public du dossier sur le site internet de la Préfecture du Val-de-Marne ;
- Ouverture d'un registre électronique disponible depuis le site internet de la Préfecture du Val-de-Marne.

4. MISE EN ŒUVRE DE LA PARTICIPATION DU PUBLIC

4.1 Mise à disposition du dossier de création

En conformité avec les articles R. 123-46-1 et R. 123-8 du code de l'environnement, e dossier de création mis à disposition du public contient les documents suivants :

- Plan de situation du projet
- Rapport de présentation
- L'étude d'impact et son résumé non technique
- Le plan périmétral de la ZAC
- Le mode de réalisation
- Les modalités d'application de la taxe d'aménagement
- La délibération d'approbation de la synthèse de la concertation réglementaire et du dossier de création par le Conseil d'Administration de Grand Paris Aménagement en date du 3 juillet 2020.
- Délibération d'approbation des objectifs et des modalités de la concertation réglementaire relative à la création de la ZAC par le Conseil d'Administration de Grand Paris Aménagement, en date du 5 octobre 2018, accompagné de la synthèse de la concertation
- L'avis de l'Autorité Environnementale délibéré le 23 décembre 2020.
- Les avis des collectivités saisies au titre du Code de l'Environnement (article L. 122-1 V du code de l'environnement)
- Le mémoire en réponse fourni par Grand Paris Aménagement en réponse à l'avis de l'Autorité Environnementale en juillet 2021.

La mise à disposition au public du dossier de création de ZAC Charenton-Bercy sur le site internet de la Préfecture du Val-de-Marne s'est tenue du 30 aout au 28 septembre 2021 inclus.

4.2 Ouverture du registre

Un registre électronique était disponible depuis le site internet de la Préfecture du Val-de-Marne avec le lien suivant :

- Dossier d'enquête : https://www.val-de-marne.gouv.fr/Publications/AOEP-Avis-d-Ouverture-d-Enquetes-Publiques
- Demande de renseignements techniques : zac-charenton-bercy@grandparisamenagement.fr
- Dépôt des observations : pref-enquetepublique@val-de-marne.gouv.fr
- Le registre électronique a été ouvert du lundi 30 août au mardi 28 septembre 2021 inclus.

5. REMARQUES DU PUBLIC

Dix entités ont transmis des contributions au dossier de création de ZAC mis à disposition du public :

- L'association Paris en selle, créée en 2015 et ayant pour objet de favoriser l'usage du vélo ;
- Trois sociétés, propriétaires ou locataires exploitants d'immeubles compris dans le périmètre du projet, les sociétés COFEPP, la Martiniquaise et SNC HOTEL PARIS BERCY ;
- Sept personnes physiques, dont un conseiller municipal.

Ces dernières sont intégralement reportées dans l'annexe au présent document.

5.1 Sur l'organisation de la mise à disposition

Deux contributions ont déploré la mise à disposition du public d'un dossier de création de ZAC non finalisé, ainsi que le choix de ne pas suivre la suggestion de l'Autorité Environnementale de consulter le public par voie d'enquête publique dans le cadre de la création de la ZAC et de rester sur une démarche itérative au fil de l'avancement du projet, jugée inadaptée par ces deux participants au vu notamment du risque de reconsidération de la possibilité de réaliser le prolongement de la rue Baron-Le-Roy.

La réalisation d'une enquête publique au stade du dossier de création de ZAC n'est pas une obligation réglementaire, mais une simple suggestion de l'Autorité Environnementale, à laquelle GPA a répondu dans le mémoire en réponse en indiquant que la réalisation d'enquêtes publiques est prévue courant 2022, dans le cadre de la PIGOU, de la DUP, et de l'Autorisation Environnementale. Une enquête publique supplémentaire dans des délais très proches, aurait été de nature à brouiller la lisibilité du dispositif de consultation du public selon GPA. Il a donc été retenu, en concertation avec les services de l'Etat, de s'en tenir à la Participation du Public par Voie Electronique réglementairement imposée pour la procédure de création de ZAC.

5.2 Sur le contenu du projet

Les contributions émises sont de nature à questionner le projet sous différents aspects : la gouvernance, le désenclavement, la mobilité, la programmation du projet, les activités économiques, le financement des équipements publics, la forme urbaine, les impacts sur l'environnement, le risque inondation, le réemploi des matériaux du site.

A noter que deux contributions émanant de deux participants différents (société SNC Hôtel Paris Bercy et société COFEPP- La Martiniquaise) reprennent en majeure partie les mêmes éléments. Des précisions sur ces observations sont apportées ci-après, avec en outre des éléments de réponse sur les principaux sujets relevés au sein de ces dernières.

6. SUITE DE LA PARTICIPATION DU PUBLIC

6.1 Réponses aux remarques du public

NB : en gras, le résumé ou l'extrait de la contribution*, et directement dessous, la réponse apportée par GPA dans le cadre de ce travail de synthèse.*

La gouvernance du Projet

Selon deux contributions, GPA n'entendrait pas prendre en compte les autres programmes alentours malgré les outils de concertation créés pour coordonner la réalisation des différentes opérations, ce qui traduirait, toujours à suivre ces contributions, un manque de coordination démontrant que le projet de ZAC ne serait pas abouti et ne pourrait être mis en œuvre.

Le projet de ZAC fait suite à la signature d'un Contrat d'intérêt national entre l'État, la ville de Charenton-le-Pont, l'Établissement public territorial Paris-Est-Marne et Bois et Grand Paris Aménagement, ainsi qu'à la signature d'un Projet partenarial d'aménagement (PPA), démontrant la coordination entre acteurs et programmes existants.

Le désenclavement du nouveau quartier de Charenton

Désenclavement ouest vers Paris

Quatre contributions s'interrogent sur la coordination entre les ZAC Bercy-Charenton et Charenton-Bercy, et les conséquences des interrogations portant sur le projet Bercy-Charenton sur le

désenclavement vers Paris. Un des participants soutient en outre que la remise en cause du prolongement de la rue Baron-le-Roy doit conduire à l'étude d'autres pistes de désenclavement de la ZAC et des modalités de desserte en transport en commun.

Le prolongement de la rue Baron-le-Roy reste un élément structurant du projet Bercy-Charenton, quand bien même la programmation immobilière du projet est réinterrogée, figurant au dossier de création de la ZAC Bercy-Charenton ainsi que dans l'Orientation d'Aménagement et de Programme du quartier Bercy-Charenton au sein du Plan Local d'Urbanisme de la ville de Paris.

Bien que la programmation immobilière du projet de ZAC côté Paris soit requestionnée, le travail partenarial se poursuit, en particulier aux interfaces des deux projets. La programmation du projet Charenton-Bercy demeure inchangée et répond à des besoins en termes d'activités économiques, d'offre en immobilier, tertiaire, résidentiel et d'équipements, propres au territoire Charentonnais.

Désenclavement sud vers la Seine et Ivry-sur-Seine

Un participant regrette que la réflexion sur le désenclavement du quartier ne se focalise pas plus sur la partie sud de l'opération et qu'aucune liaison avec Ivry-sur-Seine ne soit prévue. Il propose en outre la réalisation d'une passerelle en prolongation de la rue du Nouveau Bercy : « Je trouve dommage que la réflexion sur la partie sud soit très timorée. La Seine devrait être un axe essentiel sur lequel travailler pour le bien du quartier. […] Etonnamment, il n'y aucune liaison avec Ivry-sur-Seine de prévue avec une passerelle piétons/vélos au-dessus de la Seine.»

Le projet de la ZAC Charenton-Bercy prévoit bien un franchissement pour connecter la nouvelle opération à la Seine ; le type de franchissement reste néanmoins à définir et dépendra de l'évolution des infrastructures existantes, et en particulier de l'autoroute A4.

La réalisation d'une nouvelle liaison entre Charenton-le-Pont et Ivry par franchissement de la Seine n'est pas prévue dans le projet. Un tel ouvrage dépasse les capacités de financement du projet et son opportunité n'est pas démontrée compte-tenu de l'existence de trois franchissements piétons et routiers à proximité : la passerelle industrielle d'Ivry- Charenton et les deux ponts Nelson Mandela ayant fait l'objet de réaménagements en 2020 et 2021 pour favoriser les déplacements doux (piétons, vélos).

La mobilité sur le projet

La desserte en transports en commun

Des contributeurs s'interrogent sur la capacité d'une LHNS à répondre aux besoins de desserte en transports en commun du quartier :

"Ce n'est pas une ligne à haut niveau de service (LHNS) qui va permettre de résoudre tous ces inconvénients liés aux besoins de transports des nouveaux habitants et travailleurs".

« La question des transports en commun reste incertaine pour la ZAC Charenton-Bercy : seule une ligne de bus à haut niveau de services semble à ce jour envisagée (…) comme nouveau mode de transport. »

Ces contributeurs s'inquiètent des effets de cette desserte sur l'attractivité de la ZAC en matière d'emplois, alors même que la part des voitures et des deux-roues serait réduite, et de l'absence possible de réalisation de la gare du RER D.

Les objectifs d'une ligne à haut niveau de service sont d'augmenter les capacités de prise en charge de voyageurs par rapport à un système de bus conventionnel, grâce à des aménagements en site propre et une fréquence de passage plus importante. La LHNS a vocation à favoriser l'intermodalité avec les autres modes de transports et en particulier la ligne 14 et la ligne 8, ce qui constitue une des réponses au désenclavement du quartier à la fois côté Paris et côté Charenton Nord. Une étude d'émergence est menée actuellement par Ile-de-France Mobilité pour concevoir le mode de transport adapté aux besoins à venir.

Cette LHNS viendra s'ajouter à l'offre existante de Bus desservant le quartier.

Ce n'est qu'à titre « hypothétique » que le maître d'ouvrage GPA envisage la construction d'une nouvelle gare du RER D pour relier la ZAC Charenton-Bercy à l'agglomération parisienne (cf. page 65 du mémoire en réponse).

A ce stade la création d'une nouvelle gare de RER D au sein de la ZAC n'est pas envisagée par Ile-De-France Mobilité, cependant des mesures conservatoires seront prises sur le projet pour rendre possible la réalisation d'une gare ultérieurement le cas échéant.

La circulation des vélos

Une contribution souligne « qu'il est important que les voies cyclables ne soient pas la variable d'ajustement de l'aménagement de la voirie et il faut absolument éviter les mixités d'usage piéton / vélo dans les axes qui disposent d'un trafic de véhicules motorisés. »

Les circulations piétonnes et vélos seront bien séparées dans les rues circulées par les véhicules. La circulation des vélos se fera en effet prioritairement sur des pistes cyclables.

La programmation du projet

Plusieurs contributions remettent en question la programmation tertiaire, jugée démesurée au regard des nouveaux modes de travail liés à la crise COVID-19, et d'une vacance des bureaux existants à Charenton qui serait élevée. Ces contributions font état d'un risque que les bureaux construits restent vides ou partiellement inoccupés.

Aujourd'hui le recul ne permet pas d'affirmer qu'il n'y aura plus de besoins en bureaux, les évolutions portent davantage sur la qualité de l'offre, qui devra être adaptée aux nouveaux modes de travail. Par ailleurs le projet répond à un besoin de ré équilibrage des activités économiques en faveur de l'Est parisien.

Les activités économiques

Deux contributions déplorent la destruction d'emplois qui serait provoquée par le projet, en particulier les emplois du centre commercial Bercy2 et des activités hôtelières, logistiques et industrielles présentes sur site.

Le projet a vocation à permettre la relocalisation des activités commerciales présentes sur Bercy 2, ainsi que les activités hôtelières. Le projet prévoit la réalisation de plus de 245 000 m² de bureaux, commerces et équipements, qui conduiront à la création de 11 000 à 15 000 emplois tertiaires dans le quartier.

S’agissant des activités logistiques et industrielles présentes sur le site du projet, elles sont aujourd’hui source de nuisances pour les riverains actuels (circulation des poids lourds, odeurs notamment), et ont en effet vocation à être relocalisées sur des sites mieux adaptés à leurs contraintes.

Le financement des équipements publics

Deux contributions remettent au cause le mode de financement des équipements publics, la part à prendre en charge par la ville ainsi que la participation de l’opérateur immobilier à ces équipements, plus particulièrement s’agissant de la passerelle Valmy.

« Ce conditionnement du projet de ZAC à la réalisation de la Passerelle Valmy, impose que l'exonération de taxe d'aménagement des constructeurs soit subordonnée à la prise en charge par l'aménageur de la totalité du financement de cet équipement conformément aux dispositions de l'article R. 331-6 du code de l'urbanisme.

En l'état des dispositions du PPA Charenton-Bercy, les constructeurs ne sauraient bénéficier d'une exonération de la taxe d'aménagement. »

« Nous estimons totalement anormal une telle charge financière pour la modernisation d’une passerelle déjà existante aussi agréable et verte soit-elle, qui, de plus, ne profitera essentiellement qu’aux futurs nouveaux habitants du futur nouveau Bercy. (…) Selon nous, l’opérateur aurait dû prendre à sa charge cette infrastructure et l’intégrer dans le coût de vente des futures résidences, dont les habitants en seront les principaux bénéficiaires, et non pas la collectivité de Charenton et ses actuels habitants »

Il est bien prévu que le projet finance les équipements publics induits par les nouvelles constructions, à hauteur des besoins générés par le projet. Sur les terrains n'ayant pas fait l'objet de cession par l'aménageur, des conventions de participations aux équipements publics seront conclues avec le constructeur pour financer la part d'équipements induits (article L311-4 du Code de l’Urbanisme). Sur les terrains faisant l'objet d'une cession, la cession des droits à construire permettra de financer les besoins en équipements publics.

Simplement, conformément à l’article L. 311-4 du code de l’urbanisme, lorsqu’un équipement public excède les seuls besoins des futurs habitants ou usagers des constructions projetées, seule la fraction du coût proportionnelle à ces besoins peut être mise à la charge de l’aménageur et/ou des constructeurs.

La future passerelle Valmy relève de la reconnexion urbaine des deux rives de Charenton au travers de la création d'un nouvel espace public qui proposera de nouveaux usages : déambulation, jeux, sport, etc. à la différence de la passerelle actuelle qui à l'origine n'est qu'un ouvrage technique, conçu pour accéder aux installations ferroviaires et dont le seul usage est le franchissement (dans des conditions peu qualitatives). La nouvelle passerelle Valmy est donc conçue comme un nouvel espace public visant à réduire la fracture urbaine entre les deux rives de la ville, ce qui bénéficiera également aux habitants et usagers actuels de Charenton-le-Pont Dans ces conditions, le cadre juridique posé par l’article L. 311-4 susvisé, interdit que son financement soit pris en charge en totalité par l’aménageur ou les constructeurs.

La forme urbaine : densité et choix architecturaux

La densité

Des contributeurs s'inquiètent de la hauteur des futurs bâtiments au regard de la hauteur des bâtiments existants, en particulier sur la zone UZ2.

Une contribution s'interroge sur la densification du quartier. « Sur 12 ha, le projet prévoit la construction de 1 200 à 1 300 logements, avec 3 000 habitants et la création de 11 000 à 15 000 nouveaux emplois. En cumulant habitants et emplois, il s'agirait du quartier le plus dense de Charenton et certainement l'un des plus dense de la région (…). En conclusion, un projet moins ambitieux, en réduisant le nombre des emplois prévus sur le secteur (…). ».

L'un des objectifs premiers du projet est d'assurer le désenclavement de ce quartier de Charenton et de réduire la fracture urbaine liée au faisceau ferré Bercy-Gare de Lyon ; outre l'objectif de répondre également à une problématique de forte demande en logement en Ile-de-France. L'atteinte de ces objectifs nécessite la réalisation d'infrastructures lourdes telles que la création d'une dalle en couverture partielle des voies ferrées et la création d'une passerelle. Cette reconquête urbaine requiert une densité minimale pour atteindre une faisabilité économique.

L'intégration de la densité passera par un travail sur les variations de hauteur, l'implantation des bâtiments, l'accroche aux bâtiments existants pour préserver les vues et l'éclairage naturel des logements. La qualité architecturale des bâtiments et l'intégration de la nature à toutes les échelles sont également des enjeux majeurs pour une perception apaisée de la densité bâtie.

L'importance de la programmation tertiaire est justifiée par la volonté d'une part de créer un pôle d'attractivité regroupant des entreprises d'un même écosystème, et également par la configuration du site - bordé par le boulevard périphérique et par les infrastructures ferroviaires - qui justifie l'implantation d'activités tertiaires en rive pour préserver les immeubles de logements des nuisances générées par ces infrastructures de transport. Cette mixité fonctionnelle sera par ailleurs un atout pour la vie du quartier, qui sera animé selon les jours et les heures, par les usagers ou les habitants.

La tour

Cinq contributions ne sont pas favorables au projet de réalisation d'une tour sur la ZAC craignant la dénotation dans le paysage en cas d'abandon du projet des tours parisiennes et craignant les risques sanitaires à laquelle la tour serait exposée.

Deux d'entre elles soutiennent que sa réalisation et plus généralement les choix opérationnels adoptés ne seraient dictés que par des considérations financières.

Une autre s'inquiète de l'incidence négative que la tour pourrait avoir sur la qualité de vie et le caractère attractif du quartier.

Insertion de la tour dans son environnement urbain :

Les visuels de l'insertion paysagère de la tour dans son environnement urbain sans les tours de Bercy montrent le faible impact de la tour quand bien même les tours de Bercy ne seraient pas réalisées. La tour de Charenton-Bercy sera en effet conçue comme un bâtiment très élancé (rapport entre sa hauteur et son diamètre, qui sera près de deux fois et demi moins important que la tour Duo 1 voisine). La tour s'inscrira par ailleurs dans la skyline des tours existantes côté Paris Rive Gauche.

Insertion de la tour dans la ZAC Charenton-Bercy :

Concernant l'intégration de la tour au quartier, une attention particulière sera apportée à l'ancrage de la tour sur l'espace public, pour ne pas reproduire les difficultés connues sur des projets antérieurs. Le rez-de-chaussée de la tour sera directement connecté à l'espace public, comme un immeuble

classique. Le rez-de-chaussée sera animé (lobby de l'hôtel, restaurant) pour activer les espaces publics alentours. La tour sera un point d'intensité au sein du projet, entrant dans la composition du quartier et s'inscrivant en cohérence avec le reste de la programmation aux abords. Par ailleurs, la programmation de cette tour (hôtel, logements) induit une conception très différente des tours de bureaux classiques, avec un diamètre et une emprise au sol comparables à des bâtiments de logements classiques.

Exposition aux risques sanitaires

Concernant les risques sanitaires auxquels la tour serait spécifiquement exposée, compte tenu de son éloignement vis-à-vis de l'autoroute l'A4 et du boulevard périphérique, elle sera relativement peu vulnérable aux nuisances de ces axes. Pour les étages inférieurs, sa localisation lui permet de bénéficier en partie de l'effet d'écran vis à vis des infrastructures existantes assuré par les bâtiments le long du boulevard périphérique et des voies ferrées.

Les impacts sur l'environnement

L'exposition du projet aux nuisances sonores des infrastructures adjacentes

Deux contributeurs font remarquer que l'« Avis de l'AE préconisant de "conditionner la réalisation de la programmation des deux ZAC à une reconfiguration du réseau routier (A4 et boulevard périphérique) et à des mesures de réduction de la présence de la voiture, de la pollution et du bruit liés aux circulations routières" » ne serait pas pris en compte.
L'un d'entre eux questionne en outre la préservation par le projet des zones de calme sonore et plus particulièrement l'affirmation selon laquelle ces zones seront préservées grâce aux bureaux qui agiront comme un écran entre les logements et les nuisances émises notamment par le périphérique et l'A4.

Concernant les nuisances sonores provoquées par les infrastructures routières et ferroviaires aux abords de la ZAC Charenton-Bercy, il est rappelé d'une part que le projet de la ZAC Charenton-Bercy est conçu de manière à réduire les impacts des nuisances provoquées par les infrastructures lourdes aux abords de la ZAC, et ce indépendamment des mesures de réduction des nuisances à la source envisagées sur ces infrastructures.

En termes de programmation, aucun immeuble de logement ne sera réalisé en rive des infrastructures existantes (Boulevard périphérique et voies ferrées) pour réduire l'exposition des futurs résidents aux nuisances sonores. Seuls des programmes de bureaux ou de type résidences gérées pourront s'implanter sur ces franges. Les modélisations réalisées dans le cadre des études acoustiques montrent l'effet bénéfique des bâtiments en frange des infrastructures routières et ferroviaires sur les nuisances sonores ressenties au sein du quartier par rapport à l'état actuel. Le travail sur la morphologie des bâtiments et l'isolation des façades viendra en complément de ces choix programmatiques pour garantir le respect des niveaux de bruit au sein des bâtiments.

D'autre part, des études s'inscrivant dans un cadre plus général (PPBE Charenton/St Maurice ; PPBE Métropolitain) sont menées en parallèle par les maitres d'ouvrages des différentes infrastructures routières et ferroviaires existantes afin d'étudier des solutions de réduction à la source des nuisances produites par ces infrastructures Le Projet Partenarial d'Aménagement dont les services de l'Etat sont signataires a également pour objectif de contribuer à l'approfondissement des réflexions en cours sur la réduction des nuisances atmosphériques et phoniques provenant des infrastructures de transports et en particulier de l'autoroute A4. Ces mesures d'atténuation du bruit à la source qui pourraient

découler de ces études viendraient alors en complément des mesures mises en place par la ZAC Charenton-Bercy.

L'Impact sur le trafic automobile

Un participant s'inquiète des impacts sanitaires liés à l'augmentation du trafic, et « de la saturation des voies aux abords et à l'intérieur de la ZAC : porte de Bercy, A4, périphérique, rue Baron Leroy, rue du nouveau Bercy, avenue du Général de Gaulle, quai de Bercy. »

L'étude de mobilité a permis de mettre en évidence les impacts du projet Charenton-Bercy sur le trafic projeté des voies dans et aux abords du projet. Les résultats pour les infrastructures mentionnées sont les suivants :

- Sur la rue Baron Leroy :
  - La création de ce nouvel axe crée un appel de trafic, cependant les trafics restent faibles en heures de pointe du matin et du soir

- Sur l'A4 et le boulevard périphérique :
  - Augmentation non significative du trafic induit par la ZAC sur ces deux infrastructures, comprise entre 0,5% et 1% selon le sens et selon qu'il s'agisse de l'heure de pointe du matin ou du soir.

- Dégradation de la saturation au niveau de deux carrefours au niveau des quais avec les rues de l'Arcade et de la Liberté. En réponse à cette problématique d'engorgement, il est prévu le réaménagement des carrefours concernés.

L'impact du projet sur la qualité de l'air

Emissions des polluants liés au trafic routier :

Des participants déplorent que le projet serait de nature à accroître la pollution atmosphérique de l'air francilien.

Les impacts du projet à l'horizon 2035 sont peu significatifs et très localisés. En effet, il est bien observé une augmentation des concentrations au droit du projet d'aménagement et de ses voies d'accès, cependant ces variations restent faibles. Il est rappelé également que le scénario modélisé avec projet est majorant car intégrant les trafics maximums pour l'ensemble des variantes envisagées lors de la mise en place de l'aménagement.

Emission de gaz à effet de serre produits par l'alimentation du projet en énergie

Concernant l'approvisionnement en énergie du projet, deux contributeurs s'interrogent sur le choix du système d'approvisionnent, au regard de l'incidence sur les émissions de gaz à effet de serre.

L'approvisionnement en énergie de la ZAC proviendra majoritairement de la géothermie, via un réseau de chauffage/froid urbain mutualisé. Le choix du type de géothermie est encore à l'étude.

Le risque inondation

Deux contributions font référence aux risques liés à la localisation du projet en zone inondable et à la mise à jour nécessaire du PPRI.

L'étude d'impact précise que le projet Charenton- Bercy est exposé au risque inondation par crue de la Seine et n'est pas compatible avec le PPRI actuel. Ce risque est retranscrit dans le PPRI du Val de-Marne, qui fixe, dans les secteurs concernés, des règles de constructibilité.

En revanche, il est précisé que le projet de la ZAC n'aura pas d'effet perceptible sur les crues de Seine et sur le risque inondation :

- L'étude hydraulique conduite pour modéliser l'impact du projet sur l'hydraulique des crues de la Seine montre que le projet est transparent hydrauliquement : il n'aggrave ni les hauteurs d'eau ni les vitesses d'écoulement pour les différents niveaux de crue.
- En conformité avec le PPRI, il ne va pas soustraire de surfaces d'expansion ni de volumes aux crues de Seine, il n'aggravera donc pas les volume et débit de la crue en aval.

Le projet est conçu de sorte à permettre une résilience du quartier en cas de crue centennale, par un positionnement de l'ensemble des planchers d'habitation et des planchers fonctionnels au-dessus des plus hautes eaux connues de la crue centennale, par la création de desserte hors d'eau pour chaque bâtiment, et par une conception des réseaux qui garantira une continuité de service pour les réseaux essentiels, ce qui n'est pas le cas dans le quartier actuellement.

L'étude de vulnérabilité conduite dans le cadre de la modification du PPRI démontre qu'en situation projet, l'amélioration des conditions d'accès et le remplacement des activités vulnérables par des activités positionnées au-dessus des PHEC permet de réduire la vulnérabilité du site.

Le réemploi de matériaux

Une des contributions suggère de conserver la charpente en bois du centre commercial Bercy 2 dans le futur projet.

Le devenir du bâtiment Bercy 2 n'est pas encore arrêté. Les études de conception permettront d'établir la compatibilité du bâtiment existant avec la programmation envisagée, et le cas échéant la possibilité de conserver certains éléments de structure.

Le projet de mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de Charenton

Comme évoqué ci-avant, plusieurs observations ne visent pas directement le projet de création de la ZAC mais celui de mise en compatibilité du Plan local d'urbanisme de Charenton, qui a fait l'objet d'une concertation spécifique.

Plus particulièrement, une première contribution s'inquiète :

- De l'absence de prévision par le projet de contraintes spécifiques pour la zone UBb : le participant souhaiterait que les profils et la localisation des bâtiments en zone UZ2 soient régulés pour tenir compte des caractéristiques des bâtiments situés en zone UBa ;
- De la hauteur maximale prévue en zone UZ2, qui excéderait largement celles des immeubles d'habitation existants à proximité en zone UBa et induirait par suite un risque d'atteinte à l'homogénéité urbaine du quartier et à la qualité de vie de ses habitants ; à ce titre, le participant propose d'imposer en zone UZ2 des hauteurs maximales similaires à celles existantes en zone UBa ;
- De l'absence de prise en compte de la pente de la rue Necker dans le calcul des hauteurs maximales, ce qui accentuerait les différences de hauteur entre les immeubles situés en zone UBa et UZ2.

Une seconde contribution, émanant de l'association Paris en Selle, évoque :

- Le nombre de places de stationnement par logement et la nécessité que le ratio de stationnement par logement soit calculé en fonction du taux d'équipement des ménages et non de la part modale des déplacements à vélo ;
- La nécessité de règles plus strictes concernant la qualité et l'emplacement des espaces de stationnement vélo au sein des immeubles d'habitation ;
- La nécessité de prévoir un nombre de places de stationnement vélo plus élevé dans les immeubles à destination des commerces et entreprises et que les emplacements soient situés en rez-de-chaussée.

Des réponses à ces observations sont apportées dans le bilan de la concertation menée sur la mise en compatibilité du PLU.

7. ANNEXES

- Copie des remarques formulées dans le registre électronique