

RAPPORT DE PRESENTATION DE LA ZONE D'AMÉNAGEMENT CONCERTE (ZAC) BERCY- CHARENTON

Approuvé par délibération du Conseil de Paris du 2,3 et 4 juillet 2018

Rapport de présentation

Table des matières

I.	CONTEXTE ET HISTORIQUE DE L'OPÉRATION.....	3
I.1	CONTEXTE.....	3
I.2	HISTORIQUE.....	4
	<i>Avant 2009</i>	4
	<i>De 2009 à 2016</i>	5
I.3	OBJECTIFS DE L'OPÉRATION	6
I.4	L'ÉTAT DU SITE ET DE SON ENVIRONNEMENT	7
	<i>Le périmètre</i>	7
	<i>La situation foncière</i>	8
I.5	L'ENVIRONNEMENT NATUREL ET URBAIN	9
	<i>Géographie du site</i>	9
	<i>Risques</i>	10
	<i>Flore et faune</i>	11
	<i>Paysage</i>	11
I.6	L'ENVIRONNEMENT HUMAIN	12
	<i>Repères socio-économiques</i>	12
	<i>Cadre de vie</i>	13
	<i>Qualité de l'air</i>	13
	<i>Ambiance sonore</i>	13
	<i>Ambiance lumineuse</i>	13
	<i>Déplacements</i>	14
	<i>Faisceau ferroviaire</i>	14
	<i>Logistique urbaine</i>	15
II.	LE PROJET BERCY-CHARENTON	16
II.1	PROGRAMME GLOBAL DE CONSTRUCTIONS.....	16
	<i>Le programme de logements</i>	16
	<i>Le programme de bureaux</i>	17
	<i>Les programmes spécifiques</i>	17
	<i>Le programme de commerces, services, artisanat, restauration, logistique</i>	17
	<i>Le programme des équipements publics de superstructure</i>	18
II.2	VOIES, CHEMINEMENTS ET ESPACES VERTS	18
	<i>Les espaces publics de voirie</i>	19
	<i>Création d'un réseau dédié aux modes doux et modes actifs</i>	21
	<i>Un réseau de places</i>	22
	<i>Les espaces verts</i>	22
II.3	PROJET URBAIN ET PROJETS FERROVIAIRES.....	23
III.	LES MOTIFS DU CHOIX DU PROJET AU REGARD DES DISPOSITIONS D'URBANISME EN VIGUEUR ET DE L'INSERTION DANS L'ENVIRONNEMENT NATUREL OU URBAIN.	24
III.1	RESPECT DU PLAN LOCAL D'URBANISME EN VIGUEUR.....	24

III.2	DISPOSITIONS D'URBANISME PROPOSÉES DANS LE CADRE DE LA DÉCLARATION DE PROJET EMPORTANT MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU	24
	<i>Le projet d'aménagement et de développement durable (PADD).....</i>	24
	<i>Les orientations d'aménagement et de programmation (OAP)</i>	25
	<i>Le règlement du PLU :.....</i>	26
III.3	JUSTIFICATION ET INSERTION DU PROJET DANS SON ENVIRONNEMENT NATUREL, HUMAIN OU URBAIN.....	26
	<i>La mise en œuvre de continuités urbaines et l'amélioration des liaisons entre les quartiers</i>	27
	<i>Le choix d'une mixité urbaine</i>	27
	<i>La transformation de l'environnement du site et la création d'un cadre de vie qualitatif pour les futurs usagers.....</i>	28
IV.	REGIME DE LA ZONE D'AMENAGEMENT CONCERTÉ AU REGARD DE LA PART COMMUNALE DE LA TAXE D'AMENAGEMENT.....	30

I. CONTEXTE ET HISTORIQUE DE L'OPÉRATION

I.1 Contexte

Le secteur Bercy Charenton s'étend de la Seine jusqu'au Bois de Vincennes, depuis la limite communale avec Charenton le Pont jusqu'au quartier sud de Bercy, la rue de Charenton puis le boulevard Poniatowski jusqu'à la rue Joseph Chailey. Ce territoire est morcelé, bordé et traversé par des infrastructures de transport lourdes supportant des trafics importants (faisceau ferré, périphérique, échangeur de Bercy, A4, quai de Bercy...). Mis à part le plateau sportif Léo Lagrange, ce secteur accueille principalement des activités d'entrepôt, de logistique, et des installations ferroviaires. Il apparaît comme une enclave coupée des quartiers environnants et de ce fait offre un environnement inhospitalier. Les liaisons entre Paris et Charenton-le-Pont (liaisons piétonnes ou cyclistes) et les accès vers la Seine et ses berges sont limités et peu qualitatifs.

Le site occupe toutefois une position remarquable au sud-est de la Capitale : véritable porte du cœur de l'agglomération avec une façade sur la Seine en vis-à-vis de l'opération Paris Rive Gauche (secteur Masséna-Bruneseau), ce site conjugue proximité de l'Opération d'Intérêt National Orly Rungis Seine Amont, de pôles d'animation urbaine (Bercy Village et le centre commercial Bercy 2) et d'équipements majeurs (Accor Hôtel Arena ou ex POPB, Ministère des Finances, Cinémathèque Française, Bibliothèque Nationale de France, universités...) et se trouve à l'articulation du bois de Vincennes et du parc de Bercy. Le prolongement vers l'Est de la ligne de tramway des Maréchaux Sud en 2012 a constitué le premier acte de la requalification de ce secteur.

La création d'un nouveau quartier doit permettre d'améliorer les liens entre Paris et Charenton-le Pont et de transformer le site.



FIGURE 1 : SITUATION GÉOGRAPHIQUE DU SECTEUR BERCY-CHARENTON DANS TERRITOIRE PARISIEN

I.2 Historique

Jusqu'à son annexion à Paris en 1860, le sud du 12^e arrondissement et Charenton-Le-Pont formaient la commune de Bercy, un ensemble uni à l'extérieur de Paris au-delà du mur des Fermiers Généraux. C'était un paysage de coteaux descendant en pente douce vers la vallée de la Seine. La proximité de la Seine et le route de Charenton faisaient de ce territoire un axe de transport majeur pour alimenter Paris. L'édification de l'enceinte de Thiers au XIX^e siècle puis l'implantation du plateau ferroviaire ont bouleversé la physionomie du site et ont scindé ce territoire. Le transport de marchandises se développe sur ce site, porte d'entrée nodale et stratégique dans Paris, dont emprises ont accueilli au XIX^e siècle des activités en relation avec les fonctions ferroviaires, des gares de marchandises et des entrepôts (Râpée inférieure et supérieure puis plus tardivement la Halle Gabriel Lamé), et des activités en liens avec le réseau routier au XX^e siècle, lors de l'implantation du boulevard périphérique, de son échangeur et de la voie Georges Pompidou en bord de Seine à la fin des années 1960. Ces infrastructures ont achevé d'isoler le site du reste de la ville et de son fleuve, et ont renforcé la limite communale entre Paris et Charenton-Le-Pont. Peu de logements, commerces et équipements se sont installés dans ce secteur du 12^{ème} arrondissement.

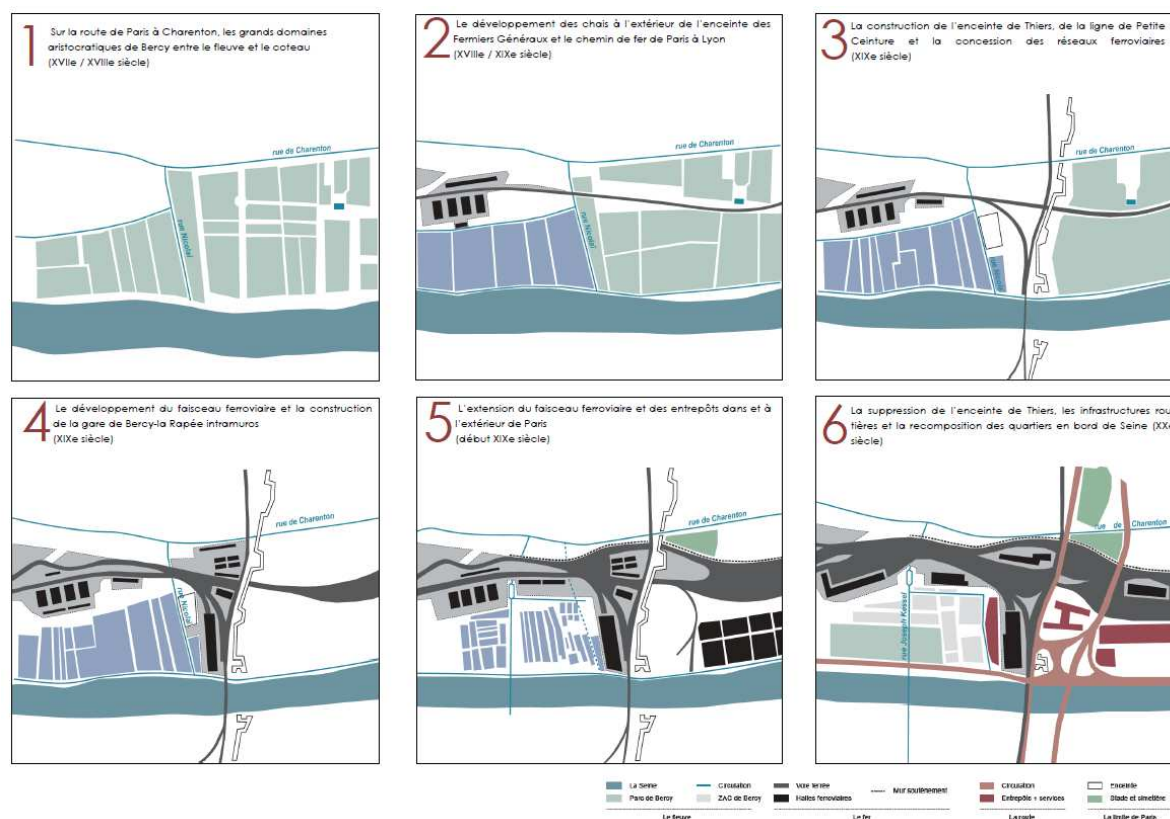


FIGURE 2 : SCHÉMA D'ANALYSE URBAINE

Avant 2009

Dans une première étude réalisée en 2006, l'APUR identifiait le site de Bercy Charenton comme un chaînon manquant entre 2 quartiers qui ne communiquent pas, distants de seulement 500m l'un de l'autre : le quartier de Bercy construit entre 1970 et 2005, et le quartier Bercy 2 sur la commune de Charenton réalisé dans les années 80.

À la suite de la révision générale du PLU, la Ville de Paris a lancé une consultation de concepteurs, architectes et urbanistes sur le thème des immeubles de grande hauteur dans la capitale. Bercy Charenton a été l'un des sites choisis comme support de projet et d'expérimentation pour cette consultation. Les principes urbains mis en place par l'APUR ont alors été testé par les 4 équipes sélectionnées : Barthélémy-Grino, Michelin et associés, Feichtinger architectes et Vasconi associés. A ce stade des réflexions, il s'agissait surtout de montrer les potentialités du lieu et l'échelle du projet, sans choisir un projet définitif car les réponses, dépendaient du programme alors incertain.

En 2008, l'APUR a traduit dans un rapport les premières intentions d'un projet intercommunal qui abordait plusieurs sujets : les enjeux urbains, la desserte du territoire, le grand paysage et la question des immeubles de grandes hauteurs, la programmation... En sus des objectifs d'origine, la dimension métropolitaine du site était développée. A l'instar de l'ensemble des réflexions et des aménagements engagés sur la couronne de Paris, le devenir de ce site se devait de prendre en compte tous les enjeux du territoire concerné, sans s'arrêter aux limites communales. La Ville de Paris a aussi signé une convention constitutive d'un groupement de commandes avec la communauté de communes Charenton-le-Pont / Saint-Maurice pour réaliser des études économiques et de déplacements. Le cahier des charges de l'étude de maîtrise d'œuvre urbaine a intégré ces enseignements. La complexité du site et ses enjeux ont conduit la ville à retenir une équipe de maîtrise d'œuvre urbaine pluridisciplinaire solide.



FIGURE 3 : SITUATION DE BERCY-CHARENTON

De 2009 à 2016

En 2010, la Ville de Paris a confié un marché de maîtrise d'œuvre urbaine pour l'aménagement du secteur Bercy Charenton à l'équipe projet dont le mandataire est Rogers Stirck Harbour + Partners et les cotraitants sont Ateliers Jean Nouvel, Trevelo et Viger-Kohler Architectes, Michel Desvignes Paysagiste, SAS AREP Ville, INGEROP Conseil et Ingénierie, Franck Boutté Consultants, RFR SAS. Ce marché a pour objet la mise au point, l'accompagnement et le suivi d'un plan guide, le découpage du territoire en

secteurs opérationnels homogènes et cohérents entre eux. Un plan guide est un cadre ordonnant et structurant de multiples actions, de nombreuses interventions. Ce plan guide est à la fois robuste et souple, guidant l'évolution de ce nouveau quartier à l'avenir. La définition d'un plan guide est avant tout un processus, le cadre d'un débat.

La méthode mise en place a permis de consulter l'ensemble des acteurs concernés par le projet, de déterminer des objectifs partagés et de s'assurer de la viabilité des propositions : collectivités dont Charenton-le-Pont, acteurs économiques, propriétaires fonciers (RFF, SNCF, SNEF), partenaires techniques (SYCTOM, STIF, RATP, GEODIS, Port de Paris...). Le temps des études préalables a aussi permis de mettre en place une démarche participative en amont des phases opérationnelles et d'intégrer la diversité des approches (urbanistes, architectes, gestionnaires, habitants, associations, etc.).

Ce territoire identifié comme terrain mobilisable pour produire du logement est également un secteur ferroviaire stratégique du faisceau sud-est. Le projet urbain a progressivement pris en compte les contraintes des activités ferroviaires existantes et intégré les futurs projets ferroviaires afin de garantir le bon fonctionnement ferroviaire à court et moyen terme. Ce travail partenarial mené avec les partenaires ferroviaires, propriétaires de la majeure partie des terrains, a permis de préciser les caractéristiques des ouvrages ferroviaires à insérer dans le projet urbain et à dégager les grandes lignes d'un accord foncier (programmation, phasage des travaux, calendrier d'acquisitions foncières) entre la Ville et la SNCF.

I.3 Objectifs de l'opération

En juin 2009, le Conseil de Paris a approuvé les modalités de concertation préalable à l'aménagement du site de Bercy-Charenton et les objectifs d'aménagement sur un premier périmètre d'étude.

Compte tenu des évolutions programmatiques nécessaires, le Conseil de Paris a été amené à délibérer à plusieurs reprises pour ajuster les objectifs poursuivis, les modalités de concertation et le périmètre de l'opération dans la perspective d'une future opération d'aménagement.

En effet, au fil de l'avancée de l'étude urbaine et pour tenir compte des réflexions globales menées sur l'ensemble de ce territoire, il est apparu que les enjeux urbains ne pouvaient être correctement appréhendés sans élargir le champ de l'étude d'abord sur le secteur Lamé puis en intégrant le secteur Léo Lagrange. Les derniers objectifs poursuivis qui ont été approuvés par délibération du Conseil du Paris n°2014DU1097 en date des 17,18,19 novembre 2014 dans la perspective de la création d'une ZAC, sont les suivants :

1. Améliorer les liaisons entre les communes de Paris et de Charenton-le-Pont ;
 - Création d'une nouvelle voie de désenclavement du quartier de Bercy prolongeant la rue Baron Le Roy jusqu'à Charenton-le-Pont réservée principalement aux modes doux, transports en commun, vélo, piétons, conformément aux orientations du PLU (voté en 2006) ;
 - Élargissement du quai sous le pont National ;
 - Création d'un cheminement piéton entre le boulevard Poniatowski et l'immeuble "Lumière" ;
 - Établissement de liaisons transversales au-dessus des voies ferrées.
2. Proposer une programmation urbaine mixte
 - Création d'une offre diversifiée de logements, notamment sociaux

- Création de programmes à vocation économique (bureaux, activités diversifiées et commerces) et de logistique urbaine (centre de tri sous réserve de l'accord final du SYCTOM et de sa faisabilité, espaces et hôtel logistiques)
 - Création d'équipements publics ;
 - Amélioration des équipements sportifs existants sur le secteur Léo Lagrange.
3. Faciliter l'accueil de nouveaux modes de transports en commun ;
 - Prévoir un aménagement des espaces publics permettant l'accueil de transports en commun adaptés aux besoins générés par le futur quartier.
 4. Transformer l'environnement du site et les espaces publics.
 - Qualification des berges de la Seine et de l'échangeur de Bercy;
 - Création d'une trame viaire desservant les îlots bâtis qui privilégie la mixité des usages sur l'espace public (vélos, piétons,...);
 - Mise en valeur des espaces publics existants dont le Bastion N° 1 et création de nouveaux espaces verts récréatifs ;
 - Constitution d'une trame verte sur le site

I.4 L'état du site et de son environnement

Le périmètre

Le périmètre de la ZAC Bercy-Charenton délimite une surface d'environ 80 hectares, dont 50 ha hors faisceau ferroviaire.

- Au nord, le périmètre englobe la rue de Charenton, le boulevard Poniatowski, la rue Joseph Chailey et la bretelle du périphérique.
- A l'est, il suit la limite communale entre Paris et Charenton-le-Pont
- Au sud, il se prolonge jusqu'à la Seine
- A l'ouest, il englobe l'avenue des terroirs de France et la Place des vins de France, la rue Baron-le-Roy, la limite de l'emprise Gerty-Archimède, la rue Proudhon, la rue Coriolis et la limite ferroviaire.

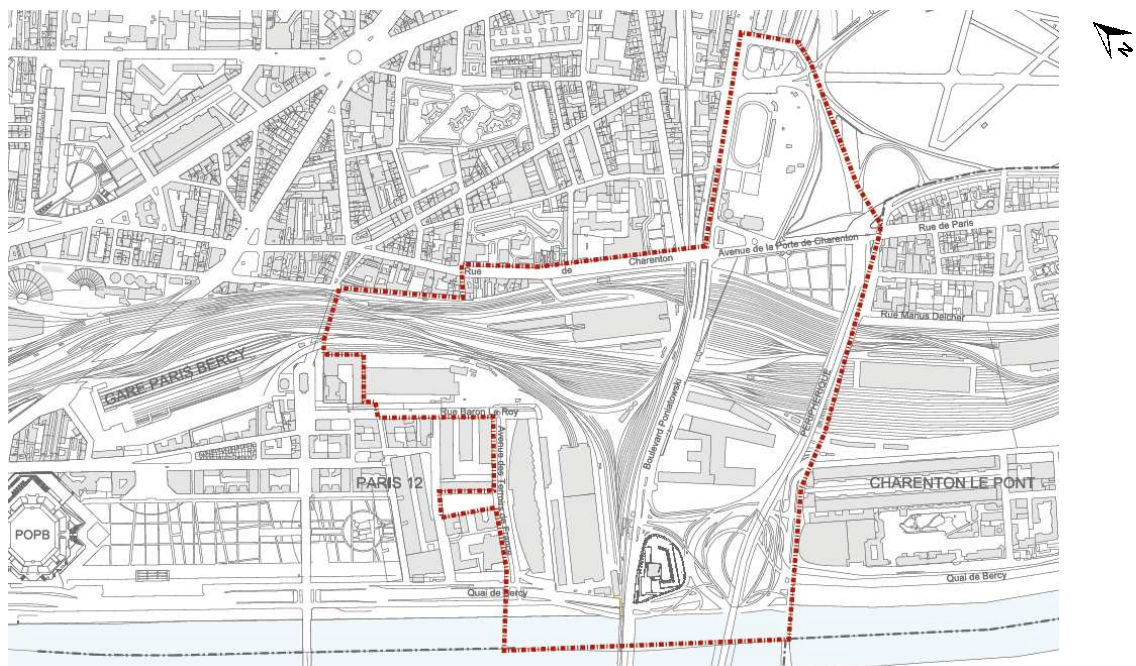


FIGURE 4 : PÉRIMÈTRE DE LA ZAC BERCY-CHARENTON

La situation foncière

Le 12^e arrondissement est l'un des plus grands arrondissements de Paris, il s'étend en rive droite sur environ 6,4 km² sans compter le Bois de Vincennes et sur près de 16 km² bois compris. Il est bordé par l'axe place de la Bastille / rue du Faubourg-Saint-Antoine / Nation au nord, la Seine au sud, le bassin de l'Arsenal à l'ouest et par les communes de Charenton-Le-Pont et Saint-Mandé à l'est.

Ainsi, l'occupation du sol de la ZAC Bercy Charenton est atypique par rapport aux autres quartiers localisés en couronne parisienne qui sont habituellement marqués par du logement. La topographie du site et sa proximité des infrastructures de transport ont marqué les occupations successives. Au sud des voies ferrées, le site est principalement occupé par des activités ferroviaires ou des activités logistiques. Au nord, en limite du bois de Vincennes, le site comprend des installations sportives et des espaces de loisirs. Ce lieu n'a pratiquement pas été habité, c'est le seul secteur du 12^{ème} qui ne présente ni logement, ni commerce, excepté le centre d'hébergement d'urgence géré par le Centre d'Action Sociale Protestant(CASP) et le foyer temporaire sur le secteur Léo Lagrange.

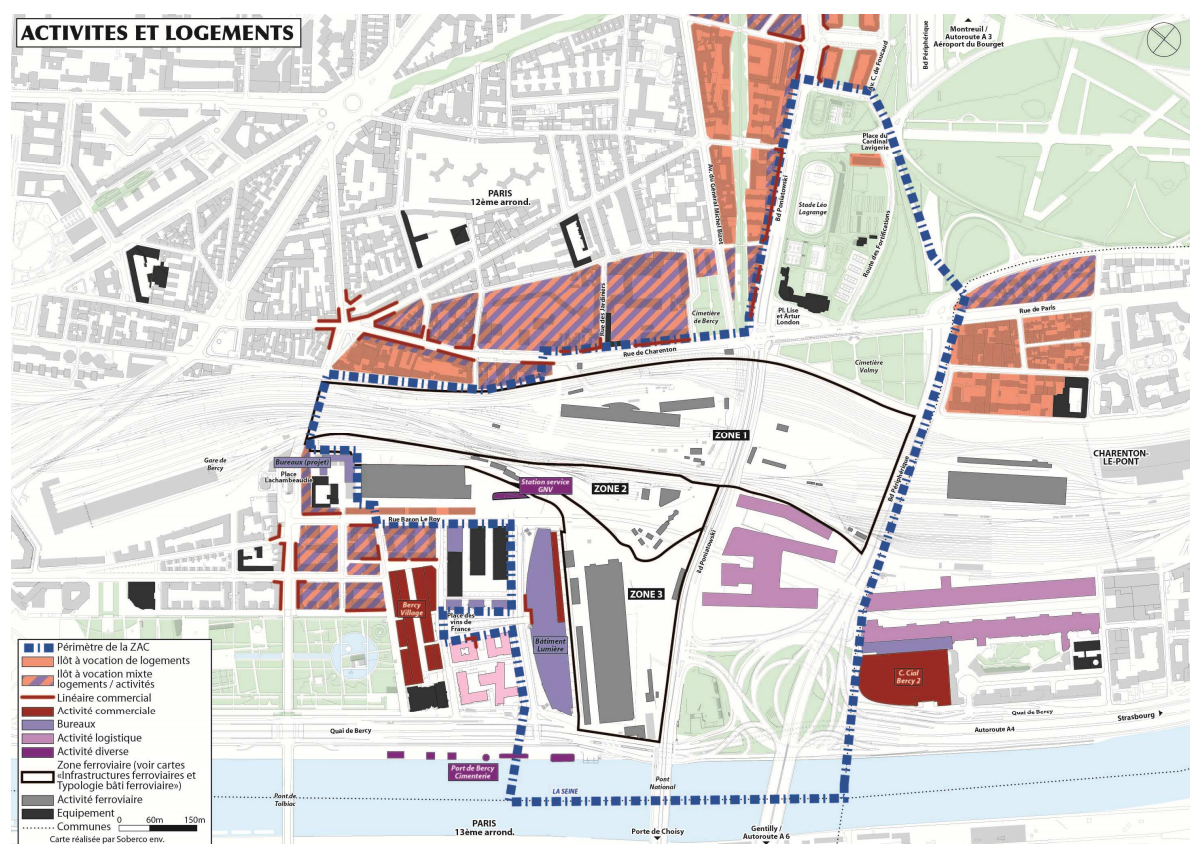


FIGURE 5 : OCCUPATION ACTUELLE DU SOL À BERCY-CHARENTON

Le foncier est composé en grande partie par :

- des emprises appartenant au domaine public ferroviaire, accueillant des activités ferroviaires et logistiques
- des emprises appartenant au domaine public routier propriété de la Ville de Paris constitué par l'ensemble des voies : le boulevard périphérique, l'échangeur A4 et ses bretelles, le boulevard Poniatowski, les quais de Bercy sont les artères importantes qui composent la trame viaire. Le reste du foncier est desservi par des rues de moindre importance : la route des fortifications, le rue de Charenton, la rue Joseph Chailley, la rue Baron-le-Roy, l'avenue des terroirs de France.
- des emprises appartenant au domaine public propriété de la Ville : le bastion n°1 et les emprises Léo Lagrange

- des emprises occupées par des propriétaires privés (Bâtiment Lumière, immeubles rue de Charenton, Port de Paris...)

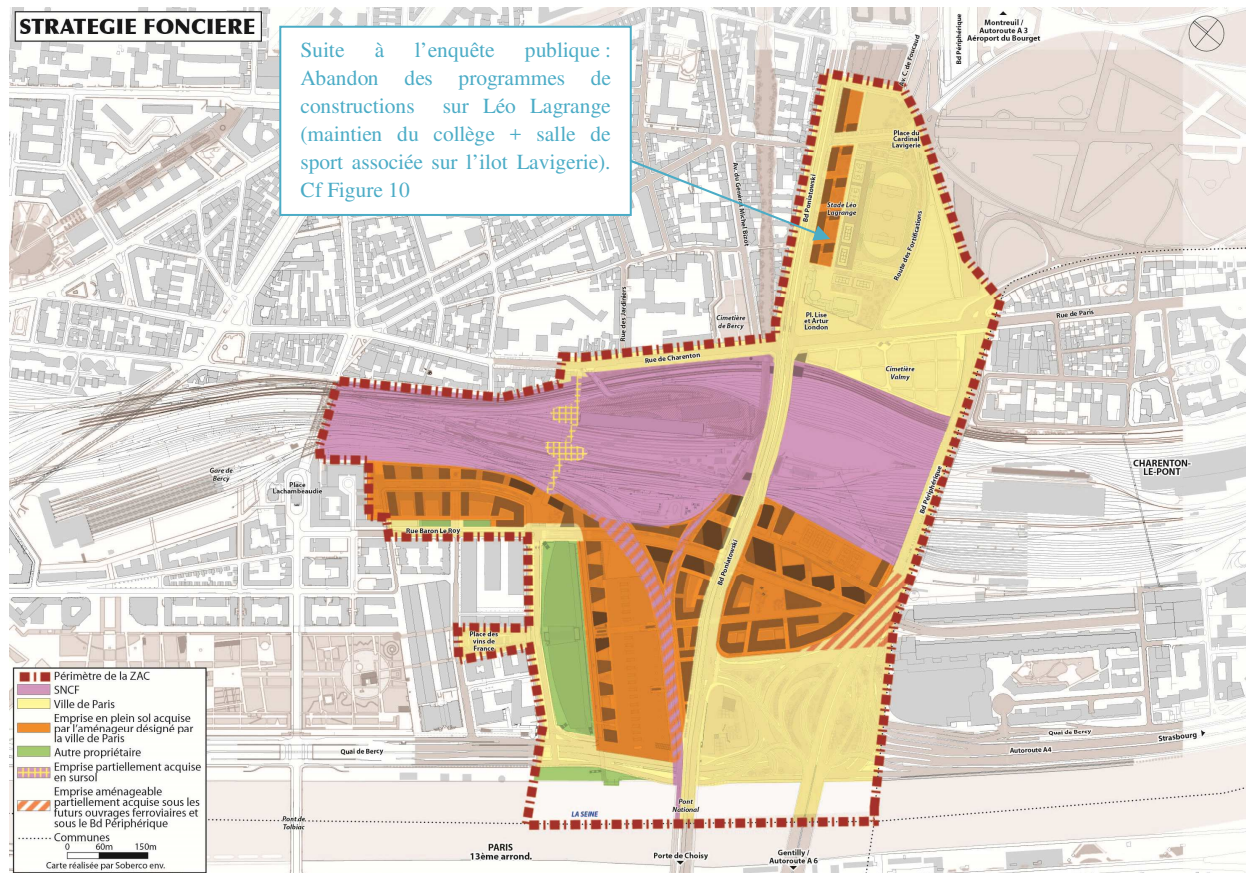


FIGURE 6 : SITUATION FONCIÈRE ACTUELLE DE BERCY-CHARENTON

I.5 L'environnement naturel et urbain

Géographie du site

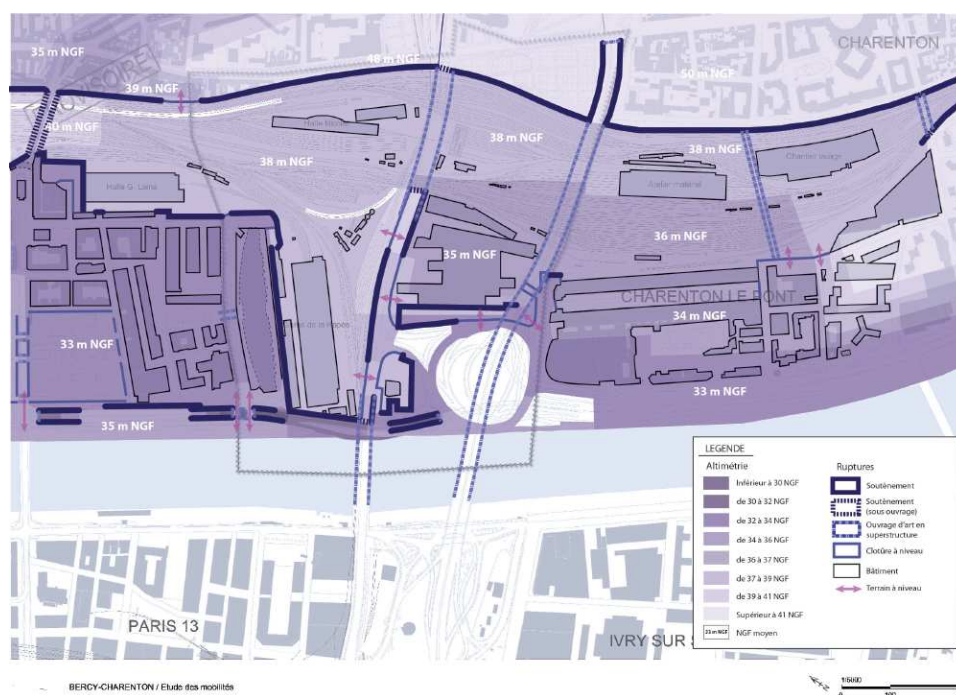
Le site de Bercy-Charenton se situe à l'est de Paris en limite avec le département du Val de Marne, commune de Charenton-le-Pont. La rue de Charenton et le cimetière Valmy constituent la ligne de cassure entre la topographie naturelle du site et celle artificielle du plateau des voies ferrées de la gare de Lyon. Le site est orienté Nord-Est/Sud-Ouest, tourné vers la Seine ; il se situe au point de rencontre entre la zone alluviale de la Seine, le versant sud de la colline de Belleville et le début nord du plateau de Longboyau. Le dénivelé naturel est d'environ 17 mètres entre la Porte de Charenton (49.5m) et le Quai de Bercy (32m).

Ce relief d'abord creusé par la Seine a été fortement remanié et organisé autour de plateaux. Ainsi se dessinent plusieurs paliers successifs qui résultent du travail de déblais-remblais ayant permis la réalisation des différents plateaux ferroviaires :

- Les rives de la Seine autour de 32 à 35 mètres,
- Les emprises ferroviaires entre 35 et 38 mètres surélevées par des remblais et murs de soutènement pour mettre hors d'eau les infrastructures,
- Les principales infrastructures de transport : Petite Ceinture ferroviaire, Boulevard Poniatowski, Boulevard périphérique, entre 40 et 45 mètres,
- Les équipements sportifs du secteur Léo Lagrange, à 49.5 mètres.

A plus grande échelle, ce secteur s'inscrit à la rencontre de trois flux, l'eau, le fer et la route qui confère à ce territoire un paysage d'infrastructure, sculpté de nombreux ouvrages d'art (ponts, rampes, trémies, talus, murs de soutènement...). Site occupé par des constructions relativement basses, il présente de vastes perspectives sur l'ensemble de Paris et le Val de Marne.

Le profil géologique est assez homogène puisque l'ensemble de la zone appartient au Bassin Parisien. Le sous-sol du secteur de la ZAC se compose de terrains sédimentaires comprenant des remblais, des alluvions modernes (sables, graves sableuses) et alluvions plus anciennes. Le secteur d'étude se situe en dehors des anciennes carrières à ciel ouvert et souterraines connues, à l'exception d'une carrière sur le secteur de Léo Lagrange.



Risques

Le site a accueilli pendant longtemps des activités ferroviaires liées au fonctionnement des gares parisiennes. Lors des investigations, peu de points présentent des valeurs significatives de pollution. La pollution est plutôt diffuse sur le site, due à la fois aux activités actuelles et passées, mais également aux remblais. Le secteur Léo Lagrange affiche une moindre sensibilité aux pollutions. L'enjeu de pollution est donc important et à prendre en compte dans le cadre d'un changement d'affectation de l'usage des sols, et tout particulièrement au regard de la réalisation éventuelle d'équipements ou d'aménagements sensibles (accueil de populations ou d'usagers sensibles).

Concernant les risques industriels et technologiques, le secteur compte des d'Installations Classées Pour la Protection de l'Environnement (ICPE), stations-services, stockage, mais aucune de type SEVESO. Il est également concerné par le risque lié au Transport de Matières Dangereuses (TMD) (par oléoduc et gazoduc) et au réseau de chauffage urbain (CPCU). Il est en effet traversé par le réseau TRAPIL.

Le risque d'inondation est limité en étendue du fait de la configuration du terrain en plateaux. Les débordements de la Seine s'effectuent au niveau des points bas : quais de Bercy au droit de la Rapée, sous l'ouvrage du périphérique. La zone inondable couvre l'échangeur dans ses parties les plus basses jusqu'au terrain occupé par l'ancienne fourrière ; les voies sur berges au droit de la Rapée et la partie

inférieure de celle-ci ; et l'immeuble Lumière. La hauteur d'eau atteindrait dans le cas d'une crue de type 1910 deux à trois mètres dans la plus grande partie.

Le reste du secteur au sud des voies est en surface entièrement hors d'eau ; dans ces zones le risque inondation ne concerne alors que les parties souterraines par remontées de nappe.

Flore et faune

La zone d'étude se distingue par une forte présence de zones artificialisées. En effet, les routes, les voies ferrées et le bâti représentent 81 % de la surface de la zone d'étude. Ces surfaces représentent un intérêt très faible pour la faune et la flore. Les 19 % restants sont occupés par des friches, des parcs arborés, des arbres isolés, des massifs arbustifs mais aussi par la Seine. Ces zones végétalisées concentrent les espèces de faune et de flore. Le défrichement d'une part importante des espaces de friche au cours de l'étude souligne toutefois le caractère temporaire de ces habitats.

FLORE

Les inventaires floristiques ont permis de relever une richesse spécifique intéressante pour la ville de Paris avec 158 espèces végétales. Aucune espèce végétale protégée n'a été observée sur le site. Les milieux les plus intéressants se retrouvent au niveau de la petite ceinture. Outre la richesse floristique importante de ces secteurs, le site accueille la seule espèce d'intérêt local (bien que non protégée) : la laiche précoce *Carex praecox*. Une problématique majeure concerne les végétaux invasifs puisque de nombreuses espèces ont été inventoriées (buddleia de David).

FAUNE

Les inventaires faunistiques ont permis de relever 54 espèces animales dont 28 espèces protégées :

- 23 espèces d'oiseaux protégées dont la rousserolle verderolle et la fauvette grisette,
- 1 espèce de papillons protégée : azuré des cytises,
- 1 espèce de reptiles protégée : lézard des murailles,
- 3 espèces de mammifères protégées : hérisson d'Europe, pipistrelle commune et pipistrelle de Kühl.

Paysage

Paris s'inscrit dans une grande unité paysagère urbaine qui se caractérise par une forte densité bâtie.

Le fondement du paysage de la ZAC Bercy Charenton est celui d'un seuil, issu du croisement d'une géographie naturelle délimitée par le lit élargi de la Seine et d'une géographie administrative définie par la limite de la Ville de Paris. La configuration de ce seuil résulte de la mutation des modes d'approvisionnement de la Ville de Paris et des occupations qu'ils ont générées mais également de l'évolution du tracé de la limite de Paris et de ses matérialisations successives. Aujourd'hui, le paysage est essentiellement caractérisé par les infrastructures ferroviaires et routières développées respectivement aux XIXe et XXe siècles et faisant écho au fleuve et à la limite communale.

La grande particularité du site est d'offrir de nombreuses vues lointaines sur Paris, Ivry et Charenton, à travers notamment ces grands réseaux de transports (vides de la route, du fer et de la Seine) et des situations en belvédère (rue de Charenton, Pont National..).

En matière de protection du patrimoine, il faut noter que la ZAC se localise à proximité de monuments historiques qui bénéficient d'un rayon de protection de 500m. Il s'agit de l'ancien château de Bercy, le bastion N°1, les chais et entrepôts de Bercy, l'Église Notre Dame de Bercy, le palais de la Porte Dorée, l'usine de la Société Urbaine d'Air Comprimé (SUDAC). Sur sa limite Est, la ZAC s'inscrit en bordure immédiate du bois de Vincennes, identifié comme site classé par décret en 1960. La limite du site repose sur la limite des fortifications de Thiers. De fait une partie de l'opération d'aménagement, situé au sud-est de Léo Lagrange fait partie du site classé.

I.6 L'environnement humain

Pour une plus grande clarté dans la description du programme et du projet, la ZAC se décompose en 5 sous-secteurs d'aménagement : Lamé, Rapée, Triangle, Poniatowski et Léo Lagrange.

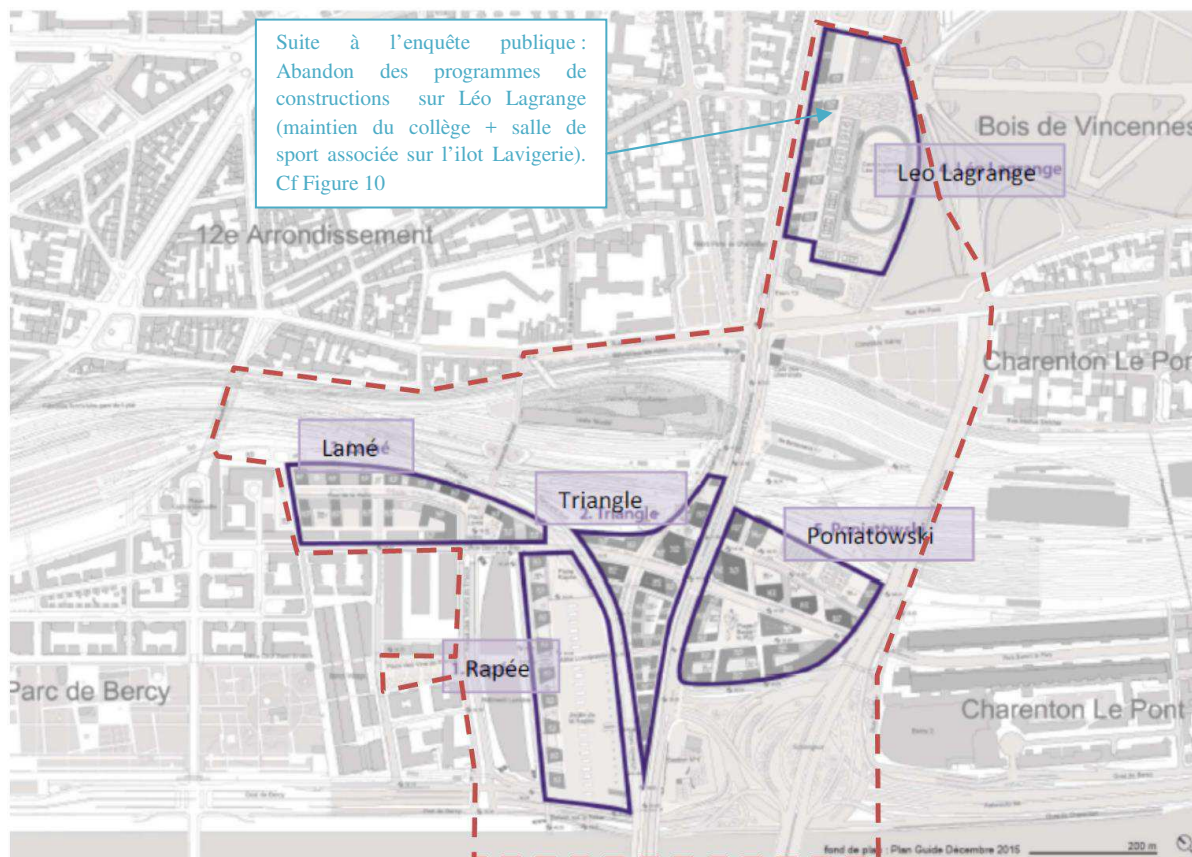


FIGURE 8 : CARTE DES SECTEURS

Repères socio-économiques

La Ville de Paris compte 2 240 621 habitants pour une densité urbaine de Paris de 21 258 hab/km² ; la commune de Charenton-Le-Pont compte 30 148 habitants pour une densité urbaine de 16 296 hab/km² et 144 402 personnes habitent le 12^e arrondissement, ce qui en fait un quartier assez dense, avec 22 669 hab/km² (recensement INSEE 2012).

Cet arrondissement fait partie, avec le 19^e des deux arrondissements parisiens à avoir connu un accroissement démographique significatif entre 1990 et 1999. Le 12^e arrondissement est au classement le 9^e arrondissement le plus peuplé de Paris et connaît ces dernières années une croissance démographique.

La ZAC Bercy-Charenton concentre peu d'habitants. Au sud du faisceau ferré, sur les secteurs Lamé, Rapée, Triangle et Poniatowski, les principales activités du site sont des activités ferroviaires ou logistiques. Les terrains sur le site Lamé accueillent la halle Gabriel Lamé embranchée au réseau ferré et une station de Gaz Naturel de Ville (GNV) qui sera déplacée.

Le bâtiment Lumière comprend principalement des espaces de bureaux tertiaires. Il offre ainsi plus de 100 000m² de bureaux regroupant environ 5 000 emplois.

Sur le secteur Léo Lagrange, les équipements sportifs et un boudrome occupent l'ensemble de la zone.

Cadre de vie

Territoire dominé par la voiture, lieu de passage des trains et de marchandises, le site est perçu comme un grand vide urbain. Les quartiers alentours sont séparés par des limites fortes. Seule la liaison piétonne provisoire facilitant les déplacements entre la ligne 14, le tramway (T3 arrêt baron-le-Roy) et Charenton-le-Pont, ouverte en 2013, permet la traversée du site.

A une plus large échelle, le quartier s'inscrit toutefois dans un environnement naturel privilégié. Le parc de Bercy, la petite ceinture, le bois de Vincennes et la Seine sont identifiés comme les éléments naturels marquants du secteur.

Qualité de l'air

Le secteur se caractérise par une surexposition générale du site à la pollution automobile par rapport aux niveaux des sites urbains. La teneur moyenne annuelle globale en dioxyde d'azote est de 46 µg/m³. La valeur limite réglementaire de 40 µg/m³ est dépassée sur l'ensemble du site à l'exception de la partie Nord. Cette problématique concerne une grande partie de la Ville de Paris.

La teneur moyenne annuelle globale en benzène est de 1,4 µg/m³. Les grandes infrastructures routières ont eu peu d'impact sur les niveaux de ces polluants.

Concernant les particules fines, la teneur moyenne annuelle mesurée au centre du site est de 26 µg/m³ pour les PM₁₀. Le centre du secteur possède les mêmes caractéristiques que les sites de fond parisiens pour ce polluant. La valeur limite réglementaire de 40 µg/m³ et l'objectif de qualité de 30 µg/m³ en moyenne annuelle sont respectés.

A l'exception de quelques trains fonctionnant au diesel de façon épisodique, tous les trains circulant sur le faisceau ferré sont électriques : les activités ferroviaires ont donc peu d'impact sur la qualité de l'air du site.

Ambiance sonore

Le secteur d'étude se caractérise par une exposition directe au bruit routier et au bruit ferroviaire. Les niveaux sonores émis par les infrastructures routières sont importants sur trois secteurs : le boulevard périphérique, l'échangeur A4 et le quai de Bercy. Le trafic routier important et continu sur ces infrastructures expliquent les niveaux sonores élevés à proximité.

Les niveaux de bruit identiques à ceux de la Porte d'Orléans ou de la Porte de la Chapelle, sont compris entre

- Entre 60 et 70 dB(A) aux abords des infrastructures
- Entre 55 et 65 au niveau des cœurs d'îlots (Léo Lagrange et Râpée)

Le trafic issu du faisceau ferroviaire (environ 800 trains par jour) est également fortement générateur de bruit. La zone la plus sensible du secteur, multi-exposée, se situe sur le secteur Poniatowski, bordée par l'échangeur, le boulevard Poniatowski, le périphérique et les voies ferroviaires.

Ambiance lumineuse

En période nocturne, le secteur d'étude est marqué par un éclairage très présent au niveau des axes routiers jouant ainsi son rôle en matière de confort visuel et de sécurité routière et renforcé par les feux des voitures. L'éclairage est plus discret au niveau des autres espaces (liaison piétonne).

Déplacements

D'après l'Observatoire des déplacements, les Parisiens effectuent quotidiennement 8 500 000 déplacements (tous modes et motifs confondus). Les grandes infrastructures de transit, majeures à l'échelle de l'agglomération parisienne, sont traversées par plus de 25 000 véhicules par jour pour le Boulevard Poniatowski et jusqu'à 125 000 pour le boulevard périphérique.

▪ Réseau viaire

Le quartier de Bercy-Charenton bénéficie d'une excellente accessibilité depuis le réseau routier magistral et structurant : A4, Boulevard Périphérique, échangeur de la Porte de Bercy. Paradoxalement, la présence de ces infrastructures routières métropolitaines génère des effets de coupure qui limitent les options de maillage secondaire du quartier.

Ainsi, le réseau de voirie compte une voirie majeure, le boulevard périphérique, voie circulaire de 35 km de long situé en ouvrage qui est accessible depuis le secteur d'étude via l'échangeur A4. Grâce au périphérique, la ZAC occupe une position stratégique d'interface entre le réseau viaire parisien, de banlieues et le reste de l'Île de France.

Outre cet axe majeur, le site compte également :

- un réseau de voies structurantes : le boulevard Poniatowski, les quais de Bercy, la rue de Charenton
- un réseau de desserte locale : la route des fortifications, la rue Baron-le-Roy

Le secteur d'étude supporte un trafic dense. Le périphérique et l'échangeur sont souvent saturés notamment aux heures de pointe du matin et du soir.

A l'exception de la route des fortifications, de la rue de Charenton et d'une section de Baron-le-Roy, aucun axe routier n'est doté de places de stationnement aménagées en bordure de chaussée.

▪ Transports en commun

La desserte en transport en commun est principalement assurée par les réseaux lourds existants, les lignes 8 et 14 du métro ainsi que le tramway T3, et plusieurs bus (24, 64, 87, 109, 111).

Aux abords du site ou sur le boulevard des maréchaux, les déplacements à pied ou à vélos sont relativement aisés. Le site dispose de pistes cyclables et de 2 stations vélib' installées Porte de Charenton, près du stade Léo Lagrange.

Il existe néanmoins des discontinuités transversales entre Paris et Charenton-le-Pont : impasses, différence de niveaux du sol, absence de continuité de l'espace public, grandes infrastructures...

Faisceau ferroviaire

Le faisceau ferroviaire Sud-Est connaît un fort développement. Il accueille aujourd'hui un trafic de près de 800 trains par jour. L'augmentation du trafic sur le réseau Paris-Sud-Est (1000 trains par jour à l'horizon 2025), la saturation des installations à l'horizon 2020 et l'arrivée vraisemblable d'une nouvelle ligne Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon à Paris-Austerlitz ont amené les acteurs ferroviaires à engager des études pour favoriser des complémentarités ferroviaires entre les gares de Paris-Lyon, Paris-Bercy et Paris-Austerlitz. Les conclusions des études et les solutions ferroviaires avancées doivent favoriser l'accueil de nouvelles liaisons, régionales et nationales sur Gare de Lyon / Gare de Bercy, et sur le site d'Austerlitz, assurer les fonctions d'avant-gare de Gare de Lyon, Bercy et Austerlitz en trouvant des synergies entre ces trois gares, et développer le fret ferroviaire en restant compatible avec la forte utilisation du réseau.

Le secteur Bercy Charenton présente des enjeux ferroviaires forts à court et long terme : continuité des activités existantes, augmentation de la capacité du trafic sur le réseau Paris Sud-Est, organisation des sites de maintenance pour lutter contre leur saturation, recherche de complémentarités entre les

gares de Lyon et Gare d'Austerlitz, maintien de la logistique embranchée fer. Les établissements ferroviaires ont engagé des études afin d'augmenter la capacité du réseau, de favoriser l'accueil de nouvelles liaisons régionales, nationales et internationales, de moderniser les installations tout en assurant l'entretien des infrastructures et du matériel. Pour assurer des complémentarités ferroviaires entre les deux rives de la Seine, des ouvrages ferroviaires permettent de relier le secteur de Maintenance rive Gauche de Ivry Champ Dauphin d'une part à la Gare de Bercy par le raccordement Sud et d'autre part à la gare de Lyon par l'estacade ferroviaire.

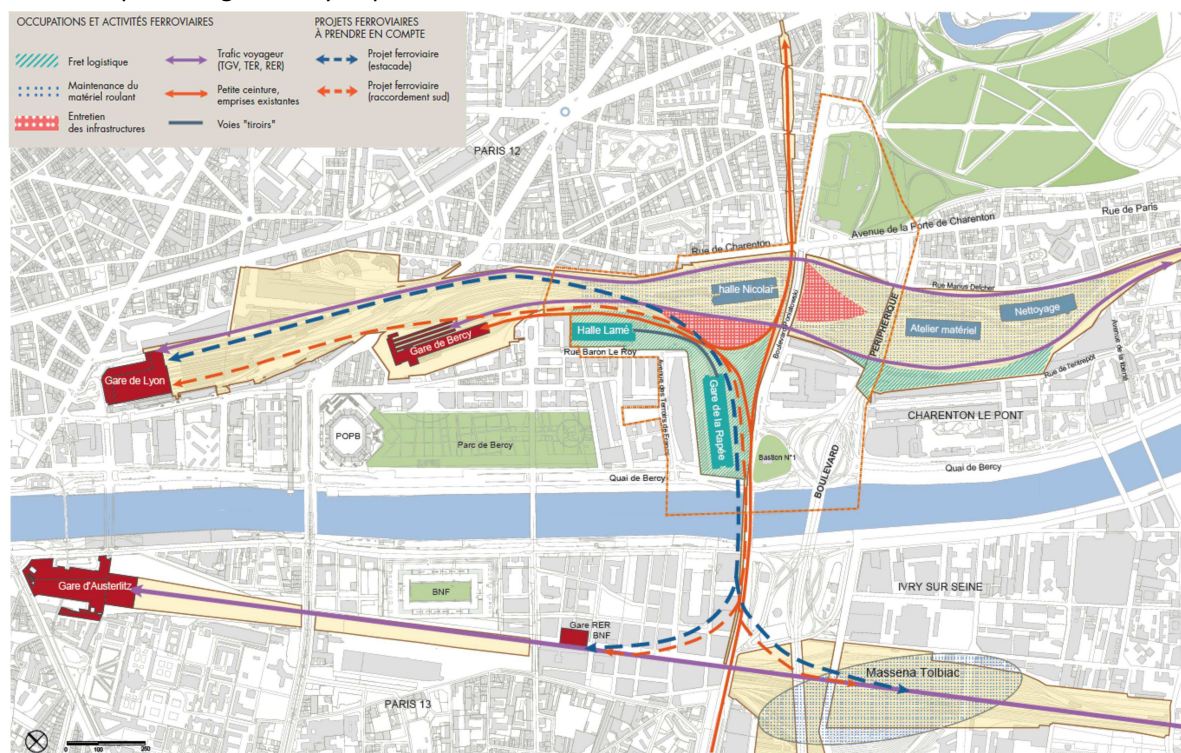


FIGURE 9: PRÉSENTATION DU SECTEUR FERROVIAIRE PARIS SUD EST

Logistique urbaine

La logistique urbaine est l'art d'acheminer dans les meilleures conditions les flux de marchandises qui circulent dans la ville ; elle concerne plus généralement la gestion du stockage, du transfert et de la distribution de biens. Le secteur Bercy Charenton constitue un pôle logistique important à l'échelle de l'agglomération parisienne, avec la spécificité de bénéficier d'un embranchement ferré pour l'approvisionnement des marchandises (Halle Lamé).

II. LE PROJET BERCY-CHARENTON

L'opération d'aménagement comprend le programme global de constructions, le programme des équipements publics ainsi que les travaux d'adaptation du faisceau ferroviaire, les constructions et installations liées aux besoins ferroviaires nécessités par le projet urbain (reconstitutions ferroviaires détaillées au chapitre II-3).

II.1 Programme global de constructions

Le projet contribue à la priorité logement de la Ville et au ré-équilibre à l'Est des bureaux. La ZAC Bercy-Charenton développe ainsi une programmation d'environ 583 500m² comprenant au moins 4 000 logements représentant conformément au PLH 50% de la programmation globale, (hors hôtel logistique et gare de la Rapée inférieure), des bureaux, des activités logistiques renouvelées et modernisées, une programmation hôtelière et commerciale, ainsi que les équipements publics répondant notamment aux besoins de l'opération. Les aménagements projetés dégagent un potentiel de constructibilité qui se répartit de la manière suivante :

- 270 000 m² de logements
- 210 000 m² de bureaux
- 12 000 m² de programmes hôteliers
- 28 500m² d'équipements publics de superstructure qui répondent notamment aux besoins des usagers
- 45 000m² de programmes spécifiques (Hôtel logistique et Rapée inférieure)
- 18 000 m² de commerces/services/artisanats/restauration/logistique :

Les surfaces sont indiquées en surfaces de plancher. Elles ne comprennent pas les constructions et installations liées aux besoins des activités ferroviaires dans la zone UGSU.

Il convient de noter que ce programme global ainsi que la répartition des différents éléments de programme sont encore indicatifs au stade de la rédaction de la présente étude d'impact et pourront faire l'objet de quelques évolutions à la marge. Le nouveau quartier accueillera environ 9 000 nouveaux habitants et près de 11 700 emplois.

Le programme de logements

Le projet permet la création de plus de 4000 logements et de répondre au besoin d'augmentation significative de l'offre sociale dans le 12^{ème} arrondissement. La répartition des différents programmes de logements veillera à équilibrer l'offre autant que possible et à diversifier le statut des logements sur tout le territoire : des logements sociaux, avec une répartition équilibrée des différentes catégories de logements sociaux pour tendre vers 1/3 de PLAI (Prêt Locatif Aidé d'Intégration), 1/3 de PLUS (Prêt Locatif à Usage Social), et 1/3 de PLS (Prêt Locatif Social), des logements intermédiaires locatifs et des logements libres en accession. Déclinant les objectifs quantitatifs et qualitatifs du PLH, la proportion de logements sociaux sur l'ensemble de l'opération sera de 57% et celle de logement intermédiaire de 20%.

Par ailleurs, une part de logements sociaux sera affectée à du logement étudiant, qui contribueront à la diversité et à la mixité du quartier.

Un travail plus fin dans les phases ultérieures permettra une répartition par secteurs. Tenant compte des innovations sociétales, la programmation de logement proposera des locaux de services et des espaces partagés en complémentarité d'une programmation plus classique.

Le programme de bureaux

Desservis par le tramway T3 et par les lignes de métro 8 et 14, la ZAC prévoit près de 210 000m² de bureaux. Le projet envisage la création de plusieurs immeubles de bureaux construits principalement en bordure des voies ferrées, en bordure du boulevard périphérique ou près de l'échangeur de Bercy. Ainsi ils protégeront du bruit les immeubles d'habitation et les principaux espaces publics.

Loin d'être figés dans leurs implantations ou leurs formes urbaines, les programmes de bureaux tiendront compte de la révolution des modes de travail. Pour mieux faire la ville, les immeubles s'attacheront à proposer des systèmes constructifs et programmatiques réversibles.

Des espaces collaboratifs et des lieux communs (coworking, fablabs, pépinières...) trouveront leur place dans cette programmation tertiaire et productive, modifiant l'immeuble de bureaux classique.

Les programmes spécifiques

- L'hôtel logistique : Le maintien et le développement d'une logistique durable et propre est un point important de la ZAC. Le projet intègre ces activités au tissu urbain en veillant à leur compatibilité avec la diversité d'usages qui caractérise une ville. Mieux intégré à la ville, le nouvel hôtel logistique qui remplacera l'actuelle halle Lamé se développera sur trois niveaux : l'un embranché au fer, l'autre accessible par la route depuis l'échangeur et le troisième pouvant potentiellement être relié au tram. Des surfaces d'activités économiques complémentaires sont combinées au développement de l'hôtel logistique pour trouver des synergies entre ces différents programmes.
- La Gare inférieure de La Rapée : La programmation du niveau inférieur de la gare de la Rapée devra répondre à l'originalité de ce lieu. Ce bâtiment atypique donnera une identité forte au futur quartier. Au vu de la taille de cet espace, les activités et futurs usages à lui donner pourront être multiples : artisanat, production, commerces, logistique, loisirs...

Le programme de commerces, services, artisanat, restauration, logistique

Le projet propose de développer des commerces en pied d'immeubles plutôt que sous forme d'espaces commerciaux / centres commerciaux fermés. Les socles des immeubles seront principalement dédiés aux équipements publics, commerces, activités, services, et pour partie pour les locaux d'activités des brigades en bordure des espaces ferroviaires. Les commerces et services seront situés sur les voies publiques les plus fréquentées en lien avec la morphologie et la fonction des différents secteurs qui composent la ZAC (Baron-le-Roy, axe Lumière, autour des places...).

Les activités productives seront proposées en complémentarité des activités de logistique afin de maintenir dans le futur quartier une mixité fonctionnelle diffuse. La ZAC Bercy Charenton sera l'occasion d'expérimenter la création d'un nouvel écosystème industriel et artisanal intégrant les problématiques foncières et logistiques.

Un espace de logistique urbain (ELU) (plateforme de redistribution de proximité) et des points relais pourront être localisés dans le futur quartier pour compléter le maillage parisien.

Le programme intègre les objectifs du schéma de gestion des déchets de proximité en proposant un espace-tri associé à une ressourcerie.

La station de Gaz Naturel de Ville utilisée par certains véhicules des services de la Ville de Paris impactée par l'opération d'aménagement sera déplacée. La station GNV n'est pas intégrée au programme de la ZAC toutefois le recours au GNV constituant aujourd'hui la meilleure alternative au diesel. Les emprises situées sous le périphérique constituent des opportunités de relocalisation au sein du périmètre de l'opération.

Le programme des équipements publics de superstructure

Le programme des équipements publics de superstructure, d'environ 28 500m² répond aux besoins des futurs usagers et participent à l'animation du quartier. Il comprend :

- 1 collège de 20 divisions,
- 3 groupes scolaires (46 classes)
- équipements de petite enfance
- 1 gymnase et une salle de sport adossée
- Un espace culturel de type bibliothèque
- Un espace-tri, conformément aux objectifs du schéma de gestion des déchets de proximité
- Une piscine offrant un bassin de 25 m de long

La localisation des équipements dans le dossier est indicative et sera finalisée en phase opérationnelle.

FOCUS SUR LE RÉAMÉNAGEMENT DU CENTRE SPORTIF LÉO LAGRANGE

Le réaménagement prend en compte la sensibilité paysagère du site, le principe de continuité d'accès aux installations sportives en phase de travaux et l'équilibre quantitatif des activités. L'ensemble sportif Léo Lagrange est réaménagé en maintenant l'offre sportive existante, modernisée et mise aux normes.

Ainsi, le projet d'aménagement maintient les équipements existants : un stade et les pistes d'athlétisme, 6 terrains de tennis, des terrains de baskets à l'air libre et 4 TEP multisports, des terrains pour les boulistes, une piste de tir à l'arc. Par ailleurs la salle de sport imbriquée avec le collège sera ouvert en périscolaire. L'ensemble des installations bénéficieront de locaux et de vestiaires nécessaires au bon fonctionnement des activités sportives. La distribution et les usages du bâtiment existant comprenant le gymnase et la rotonde ne sont pas modifiés.

II.2 Voies, cheminements et espaces verts

Un nouveau réseau d'espaces publics tisse de nouveaux liens entre quartiers. Il offre de nouvelles continuités entre de grands espaces naturels d'importance métropolitaine : le bois de Vincennes, le parc de Bercy, et la Seine. Le projet s'organise autour d'une trame viaire principale constituée du boulevard Poniatowski réaménagé dans sa traversée du quartier et la rue Baron-le-Roy prolongée. Cette trame principale est complétée par un réseau de desserte locale ainsi qu'un maillage dédié aux modes actifs. Le dessin du plan guide propose des espaces avec une qualité d'ouverture, de dessin bioclimatique, des îlots urbains perméables

Plus particulièrement l'aménagement du carrefour Poniatowski/Baron-le-Roy conserve la plateforme existante du tramway T3 et consiste en une adaptation des voies environnantes. La plateforme tramway et son exploitation ne seront pas impactées.

CRÉATION D'UN RÉSEAU VIAIRE IRRIGANT LES NOUVEAUX SECTEURS URBANISÉS

Le réseau viaire comprend le prolongement de la rue Baron-le-Roy jusqu'à Charenton-le-Pont et la création de voies nouvelles permettant la desserte des nouveaux programmes (la rue Lamé, la contre-allée du Triangle, la rue Logistique...).

▪ ***La rue Baron-le Roy prolongée***

La rue Baron le Roy existante prend fin au niveau du bâtiment Lumière. D'une largeur de 25 à 30m, la rue prolongée devra prendre en compte les contraintes de franchissement (périphérique et ouvrages ferroviaires projetés) tout en assurant la fluidité et la continuité des parcours, avec des circulations majoritairement douces. Le croisement avec le boulevard Poniatowski est déterminé par les possibilités de traversée de la plateforme tramway et le passage sous les appuis du périphérique. Un accès à la zone ferroviaire du faisceau jardin est aménagé afin d'assurer la maintenance et la desserte des activités ferroviaires.

Les secteurs d'aménagement et les nouvelles constructions sont principalement desservis depuis cette voie nouvelle, véritable colonne vertébrale du projet sur laquelle plusieurs voies de desserte locale se connectent.

▪ ***La rue de la Rapée :***

Elle permet de désenclaver le secteur Rapée en assurant la liaison entre le rue Baron-Le-Roy et les quais de Seine.

▪ ***La rue Lamé :***

Voie de bouclage en sens unique d'une largeur de plus de 20m, dont une part aménagée en mail piéton végétalisé, elle dessert les lots de ce secteur. Elle permet de rejoindre l'opération Gerty-Archimède et assure ainsi une transition entre quartiers. Un accès technique vers le faisceau ferroviaire est préservé (accès au faisceau et au poste de signalisation de Bercy).

▪ ***La rue du Triangle :***

Accessible depuis la rue Baron-Le-Roy, elle se compose de deux séquences :

- Une séquence aménagée en contre allée du boulevard qui permet la desserte de l'ensemble des programmes situés en façade du boulevard Poniatowski.
- Une séquence longeant le jardin de la Rapée bordée par les ouvrages ferroviaires projetés d'un côté et de l'autre par les immeubles du triangle. Elle croise à niveau l'axe lumière et la petite ceinture réaménagée

▪ ***La rue logistique :***

Accessible depuis la rue Escoffier réaménagée, elle permet la desserte de l'hôtel logistique et des programmes situés le long de la rue Baron-le-Roy.

▪ ***Les rues secteur Poniatowski longeant la bretelle du périphérique***

Accessibles depuis la rue Baron-le-Roy prolongée, ces voies permettent la desserte des programmes implantés sur le secteur Poniatowski, coté échangeur.

L'ensemble du nouveau réseau viaire est aménagé afin d'assurer la desserte poids lourds et la maintenance des activités ferroviaires existantes ou déplacées (Poste 1, gril, faisceau jardin, faisceau ferré...)

Création d'un réseau dédié aux modes doux et modes actifs

Le projet accorde une place importante aux déplacements des piétons et cyclistes par des cheminements dédiés et des espaces partagés. Le projet propose une nouvelle topographie, sur laquelle se greffe un réseau d'espaces ouverts, minéral ou végétalisé qui dépasse les limites du site, établissant des continuités avec les tissus urbains existants.

DES PARCOURS ET DES ITINÉRAIRES QUI TRAVERSENT LE SITE

▪ *L'Allée Lumière, un axe piéton apaisé*

Liaison piétonne majeure d'environ 15 m de large, l'Allée Lumière relie des espaces existants (avenue François Truffaut devant la station de métro ligne 14, la place des vins de France, la traversée du bâtiment Lumière) aux nouveaux espaces publics du quartier : le jardin de la Rapée, la promenade Petite Ceinture, la place et la rue Baron le Roy jusqu'à Charenton-le-Pont. Axe des courtes distances, elle offre un cheminement indépendant du réseau de voirie et contribue au maillage de voies douces à l'échelle humaine, minérales ou plantées.

▪ *L'aménagement des berges de la Seine*

Côté Seine, le long des quais de Bercy se trouve une piste cyclable appartenant à un réseau européen. Celle-ci est clairement inconfortable car elle est actuellement très proche des voitures qui circulent sur l'Autoroute A4.

Pour améliorer cette liaison douce, le projet prévoit de dévier la piste cyclable en porte-à-faux sur la Seine, la circulation des vélos et des promeneurs se fait par une passerelle à structure légère.

▪ *la passerelle Nicolai*

Nouvelle passerelle piétonne qui franchira le faisceau ferré pour relier le secteur au reste du 12ème arrondissement, la passerelle Nicolai a pour point de départ la Place Lamé et rejoint la rue de Charenton. En réponse aux demandes des habitants dès les premières étapes de la concertation, elle réduit les distances parcourues à pied ainsi que les temps de parcours, notamment entre le secteur Lamé et secteur Léo Lagrange/bois de Vincennes.

▪ *La voie piétonne de la Petite ceinture*

Les emprises réservées pour la Petite Ceinture ferroviaire sont aménagées en voie piétonne végétalisée tout en conservant la possibilité d'accueillir à nouveau un trafic ferroviaire. Si les besoins ou les technologies évoluent, sa réversibilité vers une fonction ferroviaire est préservée, les nivellements et le projet urbain permettant la réalisation d'un nouvel ouvrage au-dessus de la rue Baron-le-Roy se raccordant aux ouvrages ferroviaires.

Ces aménagements paysagers offrent l'opportunité d'inscrire le projet dans un réseau de circulations douces à l'échelle urbaine de Paris, depuis la Promenade Plantée jusqu'au jardin de la Râpée. Au sein du périmètre d'étude, ils participent à l'amélioration du cadre de vie et représentent une alternative au boulevard des maréchaux pour les modes doux, accrochant des espaces publics majeurs : la rue Baron Le Roy, l'Allée Lumière et le Jardin de Rapée.

La promenade Valmy suivant la berge ferroviaire nord ainsi que la passerelle haute qui relie le jardin de la Rapée à la promenade haute longeant le parc de Bercy et menant à la passerelle Simone de Beauvoir, participe à l'insertion du projet dans son environnement en le connectant aux quartiers et espaces publics limitrophes.

Un réseau de places

Un réseau de placettes de quartier complètent les espaces publics et animent le quartier. Elles ancrent chacun des sous-quartiers de Bercy Charenton.

- **Place des vins de France**

Point de départ de la connexion douce qui permet de relier le métro 14 à la place Baron Le Roy,. Actuellement, la place permet de rejoindre le hall de l'atrium Lumière par des escaliers mécaniques et une passerelle qui franchit l'Avenue des Terroirs de France. Le projet prévoit un accès du bâtiment Lumière au niveau bas, impliquant un réaménagement de l'avenue des Terroirs de France.

- **La place Baron-le-Roy**

Elle est un lieu d'animation du quartier de Bercy Charenton, orientée vers le soleil au Sud. En lien avec les axes structurants du quartier (la rue Baron le Roy, le boulevard Poniatowski et l'allée lumière), la place est bordée de bâtiments hauts, de commerces, de restaurants et de services.

- **La place Lamé**

Rotule entre le quartier de Bercy constitué et le nouveau Bercy, la place Lamé joue un rôle de transition. Située à près de 3 mètres au-dessus de la rue Baron le Roy, elle permet de rejoindre la passerelle Nicolai et les quartiers du 12ème arrondissement situés de l'autre côté des voies ferrées.

- **La place de la Rapée**

Cette place permet les connexions avec le jardin de la Rapée accessible par des cheminements fluides aménagés depuis la place.

Les espaces verts

Ces principaux espaces publics sont complétés par un réseau d'espaces verts qui offre un potentiel de végétalisation important et permet ainsi de proposer des solutions d'aménagement concrètes pour décliner les objectifs de gestion des eaux pluviales ou les principes de la trame verte sur ce territoire.

- **Le jardin de la Rapée**

Ce nouveau jardin d'environ 20 000m² est positionné en balcon ouvert au soleil et vers la Seine, au-dessus de l'ouvrage Rapée inférieure. Élément majeur du quartier, il est facilement accessible depuis l'ensemble des secteurs et fait le lien entre les différents niveaux. Le Vallon, situé entre la première voute asymétrique de la Rapée et la structure de soutènement des ouvrages ferroviaires permet depuis la voie piétonne petite ceinture d'accéder au niveau des quais de Seine.

Pelouses et boisements, vouées à la détente et aux loisirs sont des corridors écologiques, qui participent au développement de la faune et de la flore. La conservation de la gare de la Rapée inférieure oriente fortement la conception paysagère du jardin. Les variations des épaisseurs de terres et donc les strates arbustives proposées résulteront des charges admissibles elles-mêmes fonction de la structure de l'ouvrage enterré. Le dessin paysager reflètera la structure enterrée du bâtiment.

- **Le réaménagement du centre sportif Léo Lagrange**

L'aménagement du secteur Léo Lagrange s'accompagne d'une recomposition paysagère visant à étendre le bois de Vincennes au-delà des limites physiques actuelles.

Dans ce sens, la route de fortification fait l'objet d'un réaménagement avec une réduction des emprises dédiées au stationnement au profit de plantations. L'ambiance boisée se prolonge ainsi jusqu'aux nouveaux bâtiments.

En position de belvédère et libérée du bâtiment provisoire (foyer ADOMA), la place du Cardinal Lavignerie offre une porte d'entrée au bois de Vincennes et propose un panorama renouvelé vers le 12ème arrondissement.

▪ **La mise en valeur du bastion et la végétalisation de l'échangeur**

Ouvrage classé, le bastion N°1 de l'enceinte de Thiers est conservé dans sa totalité. Des programmes de loisirs ou récréatifs peuvent investir ce lieu, et ainsi participer à la redécouverte d'un patrimoine parisien.

Une stratégie de végétalisation du Bastion et de l'échangeur participe à la requalification de cette porte de Paris. Des programmes des loisirs ou récréatifs peuvent investir ce lieu, et ainsi participer à la redécouverte de ce patrimoine parisien.

II.3 Projet urbain et projets ferroviaires

Le secteur Bercy Charenton présente des enjeux ferroviaires forts à court et long terme : continuité des activités existantes, augmentation de la capacité du trafic sur le réseau Paris Sud-Est, organisation des sites de maintenance pour lutter contre leur saturation, recherche de complémentarités entre les gares de Lyon et Gare d'Austerlitz, maintien de la logistique embranchée fer, réversibilité de la Petite ceinture. La ZAC tient compte de ces enjeux en considérant 3 situations différentes :

- La prise en compte d'ouvrages majeurs (Raccordement Sud et Estacade) permettant de développer et améliorer les fonctionnalités ferroviaires à long terme. Ces projets n'ayant pas un degré de définition et de validation suffisants, seuls leurs tracés sont pris en compte. Le projet urbain en tient compte en réservant des emprises nécessaires et en organisant une programmation et un plan masse compatibles avec ces futurs ouvrages. La structure et les méthodes de construction des ouvrages ferroviaires ont été esquissées en tenant compte des besoins urbains d'accès, de flux piéton, de visibilité et de perméabilité. Les prochaines étapes en phase d'Avant-Projet permettront de consolider ces premières hypothèses
- La Petite ceinture. Il s'agit d'une liaison ferroviaire existante mais non active ; son tracé est dévié. Le projet doit permettre sa future remise en service. La fonction ferroviaire et la technologie n'étant pas définie aujourd'hui, le projet urbain s'attache seulement à préserver un principe d'aménagement et la continuité du tracé, La Ville, le groupe SNCF et les autres partenaires s'engageront, lorsque le projet de transport sera précisé, sur un accord financier global (ouvrages/équipements/exploitation) portant sur l'ensemble du linéaire mis en service.
- Les travaux d'adaptation du faisceau ferroviaire et les constructions et installations liées aux besoins ferroviaires nécessités par le projet urbain (pris en compte dans le programme de la ZAC);
 - La voie tiroir provisoire, aménagement provisoire de la voie ferrée qui permettra d'approvisionner la halle Lamé existante jusqu'à la mise en service du nouvel hôtel logistique.
 - Le dévoiement des réseaux (63kV) : réseaux d'alimentation fixe de tractions électriques (IFTE) ;
 - Le rétablissement des accès routiers aux installations ferroviaires : faisceau jardin, faisceau ferroviaire, poste 1 ;
 - La reconstitution des locaux des brigades estimée à 1 200 m² SDP hors espaces extérieurs stockage et aires de livraison ;
 - Les travaux connexes sur le faisceau ferroviaire (dépose caténaires, modification d'aiguillage...) pour créer la passerelle Nicolai et aménager la voie piétonne Petite ceinture

- La desserte du nouvel Hôtel logistique Fret : la SNCF réalisera sous maîtrise d'ouvrage directe les modifications de l'appareil de voie et le branchement au Réseau Ferré National (RFN) ; l'aménagement de la voie de l'hôtel logistique sera réalisé sous Maitrise d'ouvrage Aménageur de l'opérateur logistique retenu ;

III. LES MOTIFS DU CHOIX DU PROJET AU REGARD DES DISPOSITIONS D'URBANISME EN VIGUEUR ET DE L'INSERTION DANS L'ENVIRONNEMENT NATUREL OU URBAIN.

Le maître d'œuvre urbain n'ayant pas été désigné sur la base d'une esquisse, mais sur références et propositions méthodologiques, l'ensemble du projet a pu être élaboré de manière à répondre aux objectifs qui ont été approuvés par le Conseil de Paris lors des séances de 2009 et de novembre 2014.

III.1 Respect du Plan Local d'Urbanisme en vigueur

Parallèlement à la création de la ZAC, le projet fait l'objet d'une déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU conformément aux articles L.300-6 et L.153-54 à L.153-59 du Code de l'urbanisme. En effet, Les dispositions règlementaires actuelles ne permettent pas de réaliser le projet urbain qui sera conduit sous forme de ZAC à l'initiative de la Ville de Paris. L'évolution du PLU est nécessaire.

La mise en œuvre de la ZAC nécessite a minima de modifier le zonage de la zone Urbaine Grands Services Urbains en zone UG, d'adapter la zone UV sur le secteur Léo Lagrange pour permettre la réalisation du collège tout en confortant le devenir des terrains sportifs, de supprimer le périmètre de secteur devant faire l'objet d'un aménagement global et d'augmenter sur certaines zones le plafond des hauteurs figurant dans le plan général des hauteurs.

Cette procédure de mise en compatibilité nécessite la tenue d'une enquête publique, dont la période concorde avec celle de la mise à disposition de la présente étude d'impact. Cela offre l'avantage d'une meilleure compréhension du projet et des procédures pour le public et les partenaires du projet.

Ainsi l'aménagement et l'équipement de la zone seront réalisés dans le respect des règles du document d'urbanisme.

III.2 Dispositions d'urbanisme proposées dans le cadre de la Déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU

Le projet d'aménagement et de développement durable (PADD)

Le projet urbain ainsi que les évolutions du PLU envisagées sur le secteur Bercy Charenton s'inscrivent dans les orientations générales du PADD actuellement en vigueur. Elles permettent notamment de mettre en œuvre les orientations rappelées ci-après.

- **ORIENTATION I:** améliorer durablement le cadre de vie quotidien de tous les parisiens
 - I-A- Mettre en valeur le paysage architectural et urbain de Paris

I-B-Rendre les espaces libres plus agréables et développer la trame verte de Paris

I-C-1.Mettre en valeur la Seine

I-D- Améliorer la qualité des espaces publics et la sécurité des déplacements

I-E- Faire respirer Paris : une nouvelle politique des déplacements

I-F- Offrir un meilleur environnement

- **ORIENTATION II** : promouvoir le rayonnement de paris et stimuler la création d'emploi pour tous

II-A- Rééquilibrer l'emploi sur le territoire parisien et créer de nouveaux pôles économiques

- **ORIENTATION III** : réduire les inégalités pour un Paris plus solidaire

III-B- Mettre en œuvre une nouvelle politique de l'habitat

La seule proposition de modification du PADD dans le cadre de la déclaration de projet de Bercy Charenton consiste à supprimer, sur la carte intitulée « Les orientations du PLU sur la couronne », l'étoile verte dont la légende est « centre de tri de déchets ». Le SYCTOM a officiellement informé la Ville, par courrier en date du 6 novembre 2014, de sa décision de ne pas poursuivre le projet de centre de tri sur le site de Bercy Charenton. À noter que malgré cette adaptation, le projet Bercy Charenton s'inscrit pleinement dans les objectifs du PADD en ce qui concerne la gestion des déchets, en proposant notamment un espace-tri.

Les orientations d'aménagement et de programmation (OAP)

Le document du PLU de Paris, intitulé « Orientations d'aménagement et de programmation» comporte :

- Des orientations d'aménagement et de programmation en faveur de la cohérence écologique (texte et document graphique) qui, en cohérence avec le PADD, traduisent sur l'ensemble du territoire parisien les orientations du SDRIF, du SRCE et du Plan Biodiversité de Paris.
- Des orientations d'aménagement et de programmation relatives à des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager, qui prévoient, en cohérence avec le PADD, les actions et opérations d'aménagement à mettre en œuvre.

La mise en œuvre du projet Bercy Charenton implique :

- d'une part l'adaptation de la carte relative aux Orientations d'Aménagement et de Programmation en faveur de la cohérence écologique, pour ajuster et étendre le périmètre des espaces verts et de loisirs à pérenniser sur le secteur Léo Lagrange. Cette modification ne remet pas en question les orientations, elle ne fait que transcrire dans cette carte la modification de zonage qui est précisée par ailleurs dans les autres documents graphiques du PLU.
- et d'autre part la mise à jour des orientations d'aménagement et de programmation du secteur Bercy Charenton (texte explicatif et schéma d'aménagement) afin de traduire les grandes lignes du projet urbain.

Le règlement du PLU :

DOCUMENTS GRAPHIQUES

La mise en œuvre du projet Bercy Charenton nécessite de faire évoluer plusieurs documents graphiques du règlement du PLU en vigueur (extraits de l'Atlas):

- Plan de zonage
- Équilibre entre destinations et limitation du stationnement
- Logement social et protection du commerce
- Sectorisation végétale de la zone UG
- Plan général des Hauteurs
- 4 feuilles de l'atlas au 1/2000ème : K10, K11, K12 et L11

LES PIÈCES ÉCRITES DU RÈGLEMENT :

Le règlement comporte 2 pièces écrites :

- Le tome 1 qui présente des dispositions générales et des règlements par zone. La mise en compatibilité du PLU comprend des modifications du tome 1 pour adapter certaines règles à l'intérieur du périmètre de dispositions particulières défini dans les planches au 1/2000ème de l'atlas et dans le schéma des Orientations d'Aménagement et de Programmation, et des modifications du tome 2 (notamment la liste des périmètres devant faire l'objet d'un projet d'aménagement global, la liste des périmètres de localisation et celles des emplacements réservés).
- Le tome 2 énumère les secteurs soumis à des dispositions particulières, périmètres devant faire l'objet d'un projet d'aménagement global, emplacements réservés aux ouvrages publics, installations d'intérêt général et espaces verts, périmètres de localisation d'équipements, ouvrages, espaces verts et installations d'intérêt général à créer ou à modifier, emplacements réservés en vue de la réalisation de logements et de logements locatifs sociaux inscrits au bénéfice de la Ville de Paris, protections patrimoniales et espaces verts protégés. La mise en compatibilité du PLU nécessite de faire évoluer les périmètres devant faire l'objet d'un projet d'aménagement global, la liste des périmètres de localisation et celles des emplacements réservés.

III.3 Justification et Insertion du projet dans son environnement naturel, humain ou urbain

Le territoire Bercy Charenton principalement occupé par des activités ferroviaires et logistiques souffre de son enclavement. L'objectif est de développer un nouveau morceau de ville reliant Paris à Charenton-le-Pont, et de produire du logement sur des emprises devenues inutiles à l'exploitation ferroviaire.

La mise en œuvre de continuités urbaines et l'amélioration des liaisons entre les quartiers

Dans un premier temps, le projet concourt au désenclavement de ce site : vers Charenton-le-Pont par le prolongement de la rue Baron-le-Roy et par un aménagement qualitatif sous le périphérique, entre le quartier de Bercy et les autres quartiers du 12^{ème} par la création de la passerelle Nicolaï, vers le 12^{ème} vers le Bois de Vincennes et Léo Lagrange avec le réaménagement de la petite ceinture, et enfin vers la Seine et le 13^{ème} arrondissement en développant de larges perspectives.

En créant une nouveau sol, l'opération vient atténuer les ruptures topographiques, permet de retrouver des liaisons fluides entre les différents plateaux et de favoriser des aménagement hors zones inondables . Le projet prévoit de privilégier l'offre en aménagements piétons et cyclables, en espaces publics et de faciliter la connexion avec les transports en commun. Les espaces publics et notamment la rue Baron-le-Roy prolongée est le support d'un transport en commun assurant la desserte du quartier. Le projet d'aménagement a ainsi un impact positif fort, permanent et direct sur les déplacements piétons et cyclables.

L'aménagement de ce secteur offre également l'opportunité de mettre en valeur l'entrée du bois de Vincennes par une composition paysagère d'ensemble, et de renforcer la continuité piétonne, paysagère et écologique entre la promenade plantée, le bois de Vincennes et le parc de Bercy.

Le choix d'une mixité urbaine

En s'inscrivant au sein d'un tissu urbain dense, sur un secteur qui constitue l'une des dernières opportunités foncières de la capitale, le projet contribue à limiter l'étalement urbain en périphérie de l'agglomération parisienne et ainsi à éviter la consommation d'emprises naturelles ou agricoles.

Déclinant les objectifs du SDRIF et du PLH, le projet répond à des besoins en logements particulièrement soutenus dans Paris et dans l'ensemble de la région Parisienne à travers la création d'environ 4000 logements au total. Ce nouveau quartier accueillera une population résidente nouvelle d'environ 9 000 habitants, ainsi que près de 11 700 emplois. L'augmentation de la population au sein du quartier, et principalement de la population résidente, génère des besoins en matière d'équipements nécessaires au bon fonctionnement d'un quartier dans son ensemble. La ZAC prévoit ainsi la réalisation de divers équipements publics en matière de garde pour la petite enfance, écoles maternelles et primaires, collège et lycée.

La programmation du projet d'environ 580 000m² propose une mixité fonctionnelle qui facilitera aussi la mise en œuvre d'une solidarité énergétique entre logements et bureaux. La création d'un nouveau programme pour la Rapée inférieure apportera un dynamisme et une image pour ce territoire. En lien avec la réalisation des équipements publics, la programmation des rez-de-chaussée devra favoriser l'animation de ce nouveau quartier. Les équipements sportifs pourront être homologués et repensés de manière innovante pour s'adapter aux nouvelles pratiques sportives et de loisirs qui participent aux dimensions essentielles de la ville en contribuant à la mixité sociale et générationnelle.

Le projet préserve par ailleurs la qualité de la desserte ferroviaire à l'échelle régionale et nationale en intégrant les fonctionnalités indispensables à l'activités ferroviaires et en réservant des emprises pour les ouvrages ferroviaires projetés.

La transformation de l'environnement du site et la création d'un cadre de vie qualitatif pour les futurs usagers

Le projet permettra d'offrir un cadre de vie qualitatif aux futurs usagers (accès aux services, espaces publics généreux et de qualité...).

La transformation de ce site offre l'opportunité d'ouvrir un dialogue urbain avec Paris Rive Gauche et de marquer par un paysage urbain fort l'entrée du fleuve dans Paris sans créer d'ombres portées sur les riverains. Des immeubles hauts sont proposés, concentrés au cœur de Bercy-Charenton; ils contribuent à l'intensité urbaine du futur quartier. La hauteur des bâtiments diminue progressivement à l'approche des quartiers existants pour ménager une transition douce avec les voisins. La morphologie et les formes urbaines permettent la pénétration du soleil, limitent la création de couloirs de vent et protègent des nuisances acoustiques dans le but de favoriser le confort des espaces publics.

L'urbanisation du site, actuellement ouvert, peut favoriser l'effet d'îlot de chaleur urbain, mais cet effet sera limité par la forte végétalisation des espaces publics du projet. La plantation d'arbres de haute tige à feuilles caduques permettra d'apporter de l'ombrage en période estivale, tout en laissant passer la luminosité en hiver. Le système de gestion des eaux pluviales contribuera à la baisse des températures dans leur voisinage en été. Le projet prévoit une alternance des espaces libres et des espaces bâtis, qui permet de créer des porosités afin :

- D'améliorer le confort aérodynamique en pied de bâtiment
- De favoriser la dispersion de l'îlot de chaleur urbain
- De limiter les ombres portées des bâtiments les uns sur les autres et d'améliorer l'accès à la voûte céleste.

Un quartier respectueux de l'environnement et de la santé

La programmation ambitieuse et mixte permet de densifier un secteur au cœur de l'agglomération parisienne, et participent ainsi à limiter la consommation d'espaces agro-naturels par des extensions urbaines sur la région Ile de France. Les aménagements paysagers qui seront mis en œuvre constituent de réelles opportunités de reconquête pour les espèces animales identifiées au sein du projet. L'opération veillera à mettre en œuvre un principe de végétalisation le long des voies à créer (routières et piétonnes), de façon à faire pénétrer les continuités sur l'ensemble du site en cherchant à limiter la suppression de zones d'habitat, de nourrissage ou de reproduction pour la faune, notamment durant la phase de chantier. Le projet prend ainsi en compte les espèces relevées sur site. Pour mémoire, aucune espèce floristique protégée n'est présente au droit du site.

Le projet envisage aussi la mise en œuvre d'une gestion différenciée des espaces verts qui consiste à ne pas appliquer à tous les espaces la même intensité, ni la même nature de soins. Cette technique permet de renforcer la biodiversité, de réduire les coûts de fonctionnement et assure un entretien plus respectueux de l'environnement (abandon des désherbants et produits phytosanitaires).

Le projet recherche par ailleurs un équilibre des surfaces végétalisées. Les débits instantanés dans le réseau actuel seront réduits compte tenu de l'augmentation de surfaces perméables sur les espaces publics.

Les implantations des bâtiments et le positionnement des espaces publics prennent en considération les enjeux acoustiques. Les phases de définition à venir du projet mettront en œuvre différents principes pour intégrer les contraintes acoustiques et réduire leurs impacts. Les leviers d'actions possibles seront les suivants : programmation adaptée selon la sensibilité des populations et des usages, architecture des bâtiments à usage d'habitation en projet, pose d'un matériau absorbant sur les façades en vis-à-vis,...

Le site est impacté par les émissions polluantes liées au trafic routier des grandes infrastructures qui le traversent. D'une manière générale, l'identification de dépassements, dans des situations de fonds, des valeurs réglementaires et des objectifs de qualité de la pollution de l'air s'inscrit dans une problématique générale de la ville de Paris dépassant le cadre opérationnel. La définition de la nouvelle trame viaire et des espaces publics permet de limiter les effets de canyons urbains et de faciliter la dispersion des polluants atmosphériques.

Par ailleurs l'étude d'impact jointe au dossier de création permet de préciser l'ensemble des impacts sur l'environnement engendrés par le projet.

IV. REGIME DE LA ZONE D'AMENAGEMENT CONCERTE AU REGARD DE LA PART COMMUNALE DE LA TAXE D'AMENAGEMENT

Les constructeurs seront exonérés de la part communale de la taxe d'aménagement dans la ZAC Bercy Charenton, dans le respect des dispositions de l'article L.331-7 du code de l'urbanisme.