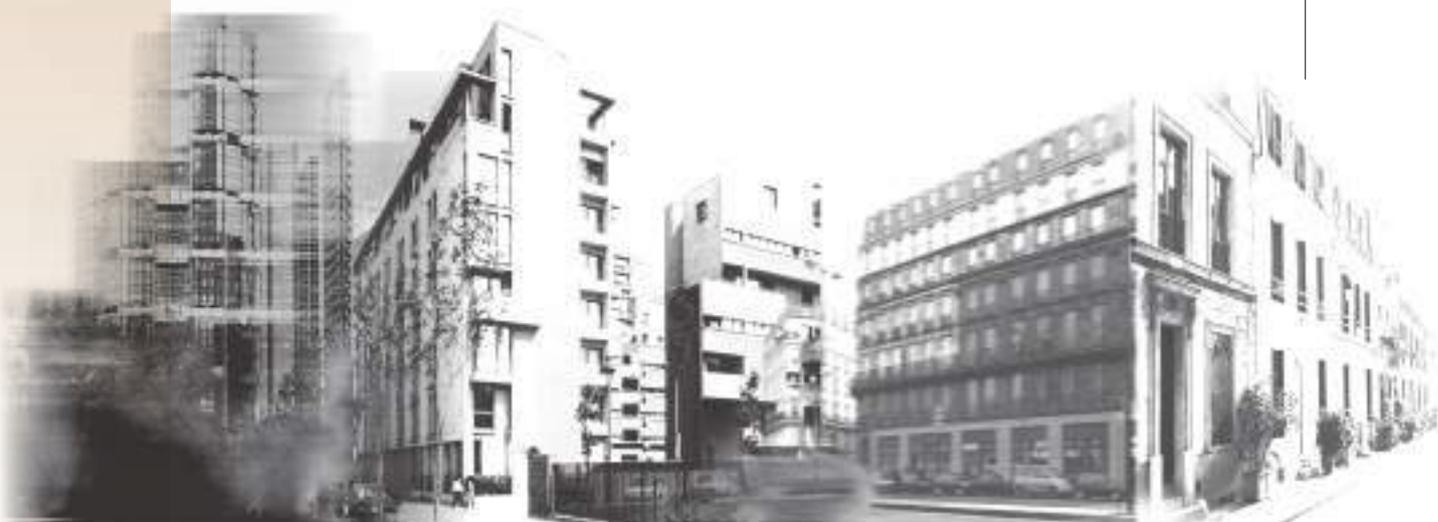


Déclaration de projet emportant  
mise en compatibilité du  
Plan Local d'Urbanisme de Paris

Secteur Bercy-Charenton  
12<sup>ème</sup> arrondissement

Rapport de présentation comportant évaluation  
environnementale





---

# RAPPORT DE PRÉSENTATION

## TABLE DES MATIERES

<b>I. CONTEXTE URBAIN .....</b>	<b>3</b>
I.1 SITUATION URBAINE ET ÉTENDUE DU SECTEUR .....	3
I.2 SITUATION FONCIÈRE.....	5
I.3 CONTEXTUALISATION HISTORIQUE .....	5
<b>II. DIAGNOSTIC : ÉTAT DU SITE ET DE SON ENVIRONNEMENT.....</b>	<b>6</b>
II.1 L'ENVIRONNEMENT PHYSIQUE, TOPOGRAPHIQUE ET CLIMATIQUE .....	6
II.2 BIODIVERSITÉ : FAUNE ET FLORE.....	7
II.3 PATRIMOINE EXISTANT : MONUMENTS, SITES ET GRAND PAYSAGE URBAIN .....	8
II.4 CONTEXTE DÉMOGRAPHIQUE, HABITAT ET ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES.....	8
II.5 LES ÉQUIPEMENTS DE QUARTIERS .....	10
II.6 L'IMPORTANCE DES RÉSEAUX DE TRANSPORT.....	10
II.7 LA PLACE OCCUPÉE PAR LA LOGISTIQUE URBAINE.....	11
II.8 COMMODITÉS DE VOISINAGE : AMBIANCE SONORE, QUALITÉ DE L'AIR ET ÉNERGIE .....	12
II.9 CAPACITÉ DE DENSIFICATION ET DE MUTATION DES ESPACES BÂTIS .....	13
<b>III. PRÉSENTATION DU PROJET URBAIN BERCY-CHARENTON .....</b>	<b>14</b>
III.1 OBJECTIFS DU PROJET ET PÉRIMÈTRE .....	14
III.2 PRÉSENTATION DU PROGRAMME D'AMÉNAGEMENT JUSTIFIANT L'ÉVOLUTION DU DOCUMENT D'URBANISME .....	15
<b>IV. MOTIFS DE L'ÉVOLUTION DU PLU ET JUSTIFICATION DES RÈGLES APPLICABLES AU SECTEUR ET DES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT.....</b>	<b>23</b>
IV.1 LE PLU EN VIGUEUR .....	23
IV.2 LES MODIFICATIONS PROPOSÉES .....	24
<b>V. COMPATIBILITÉ DE LA PRÉSENTE DÉCLARATION DE PROJET EMPORTANT MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU AVEC LES DOCUMENTS SUPRA COMMUNAUX.....</b>	<b>50</b>
A. LE SCHÉMA DIRECTEUR DE LA RÉGION D'ÎLE-DE-FRANCE .....	50
B. LE PLH .....	53
C. PDUIF .....	54
D. SDAGE.....	56
E. PGRI (PLAN DE GESTION DES RISQUES D'INONDATION) .....	56
F. PPRI (PLAN DE PRÉVENTION DES RISQUES D'INONDATION) .....	57
G. LE SRCE DE LA RÉGION ÎLE-DE-FRANCE.....	60
H. LE PCET DE PARIS.....	61
I. LES PROGRAMMES D'ÉQUIPEMENT DE L'ÉTAT, DES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES ET DES ÉTABLISSEMENTS ET SERVICES PUBLICS .....	62
J. CAPACITÉ DES ÉVOLUTIONS RÉGLEMENTAIRES À RÉPONDRE AUX OBJECTIFS DE DENSIFICATION ET DE MUTATION DES ESPACES BÂTIS .....	62

Document modifié suite à l'avis de la commission d'enquête du 9 juin 2017. Les modifications apparaissent en couleur dans le corps de texte.

<b>VI.</b>	<b>ANALYSE DES INCIDENCES SUR L'ENVIRONNEMENT DE LA MISE EN ŒUVRE DES ÉVOLUTIONS RÉGLEMENTAIRES DU PLU ET MESURES ENVISAGÉES POUR ÉVITER, RÉDUIRE ET COMPENSER LES CONSÉQUENCES DOMMAGEABLES .....</b>	<b>63</b>
VI.1	IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT PHYSIQUE, TOPOGRAPHIQUE ET CLIMATIQUE ET MESURES D'ÉVITEMENT, DE RÉDUCTION ET DE COMPENSATION .....	65
VI.2	IMPACT SUR LA BIODIVERSITÉ, LA FAUNE ET LA FLORE ET MESURES D'ÉVITEMENT, DE RÉDUCTION ET DE COMPENSATION .....	69
VI.3	IMPACT SUR LE PATRIMOINE EXISTANT (MONUMENTS, SITES ET GRAND PAYSAGE URBAIN) ET MESURES D'ÉVITEMENT, DE RÉDUCTION ET DE COMPENSATION .....	72
VI.4	IMPACT SUR LA DÉMOGRAPHIE ET L'HABITAT ET MESURES D'ÉVITEMENT, DE RÉDUCTION ET DE COMPENSATION .....	80
VI.5	IMPACT SUR LES ÉQUIPEMENTS DE QUARTIERS ET MESURES D'ÉVITEMENT, DE RÉDUCTION ET DE COMPENSATION .....	81
VI.6	IMPACT SUR LES RÉSEAUX DE DÉPLACEMENT ET MESURES D'ÉVITEMENT, DE RÉDUCTION ET DE COMPENSATION .....	81
VI.7	IMPACT SUR LA LOGISTIQUE URBAINE ET MESURES D'ÉVITEMENT, DE RÉDUCTION ET DE COMPENSATION .....	83
VI.8	IMPACT SUR LES COMMODITÉS DE VOISINAGE (: AMBIANCE SONORE, QUALITÉ DE L'AIR ET ÉNERGIE) ET MESURES D'ÉVITEMENT, DE RÉDUCTION ET DE COMPENSATION .....	83
<b>VII.</b>	<b>CRITÈRES INDICATEURS ET MODALITÉS RETENUES POUR ANALYSER LES RÉSULTATS DE LA MISE EN ŒUVRE DES ÉVOLUTIONS RÉGLEMENTAIRES .....</b>	<b>88</b>
<b>VIII.</b>	<b>ANALYSE DES INCIDENCES SUR LE RÉSEAU NATURA 2000 .....</b>	<b>94</b>
VIII.1	CONTEXTE NATURA 2000 .....	94
VIII.2	PRÉSENTATION DES ENJEUX DU PROJET .....	94
VIII.3	ANALYSE DES EFFETS DIRECTS ET INDIRECTS, TEMPORAIRES ET PERMANENTS DU PROJET SUR LES SITES NATURA 2000	95
<b>IX.</b>	<b>RÉSUMÉ NON TECHNIQUE .....</b>	<b>96</b>
IX.1	DIAGNOSTIC ET ENJEUX DU SITE .....	96
IX.2	PRÉSENTATION DU PROJET ET JUSTIFICATION DES OBJECTIFS DU DOCUMENT .....	97
IX.3	COMPATIBILITÉ ET ARTICULATION AVEC LES DOCUMENTS SUPRA COMMUNAUX .....	101
IX.4	ANALYSE DES INCIDENCES SUR L'ENVIRONNEMENT DE LA MISE EN ŒUVRE DES ÉVOLUTIONS RÉGLEMENTAIRES DU PLU ET MESURES ENVISAGÉES POUR ÉVITER, RÉDUIRE ET COMPENSER LES CONSÉQUENCES DOMMAGEABLES .....	101
IX.5	ANALYSE DES INCIDENCES SUR LE RÉSEAU NATURA 2000 .....	104
<b>X.</b>	<b>METHODOLOGIE SUIVIE POUR CONDUIRE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE .....</b>	<b>105</b>

***La mise en compatibilité du PLU sur le secteur Bercy Charenton suite à la déclaration de projet donne lieu au présent rapport de présentation spécifique, qui constituera une pièce additionnelle au rapport de présentation général du PLU.***

*Ces éléments sont présentés dans le cadre d'une procédure de déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU définie aux articles L. 300-6, L. 153-54 à 153-59, et R. 153-13 et R.153-15 du Code de l'Urbanisme.*

*Ils ont été rédigés en tenant compte de l'article 12 du décret 2015-1783 du 28 décembre 2015 relatif à la partie réglementaire du livre 1er du Code de l'Urbanisme et à la modernisation du contenu du plan local d'urbanisme.*

# I. CONTEXTE URBAIN

## I.1 Situation urbaine et étendue du secteur

Le 12<sup>e</sup> arrondissement est l'un des plus grands arrondissements de Paris, il s'étend en rive droite sur environ 6,4 km<sup>2</sup> sans compter le Bois de Vincennes et sur près de 16,32 km<sup>2</sup> 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. La population de 65 748 habitants lors de l'annexion à Paris en 1860 s'est multipliée par 2,5 jusqu'en 1962 pour atteindre 161 574 habitants ; si elle a enregistré une certaine baisse jusqu'en 1990, elle est de nouveau en hausse. La population est aujourd'hui de 144 402 habitants. L'arrondissement se divise en quatre quartiers : le Bel-Air, Picpus, les Quinze-Vingt et Bercy.

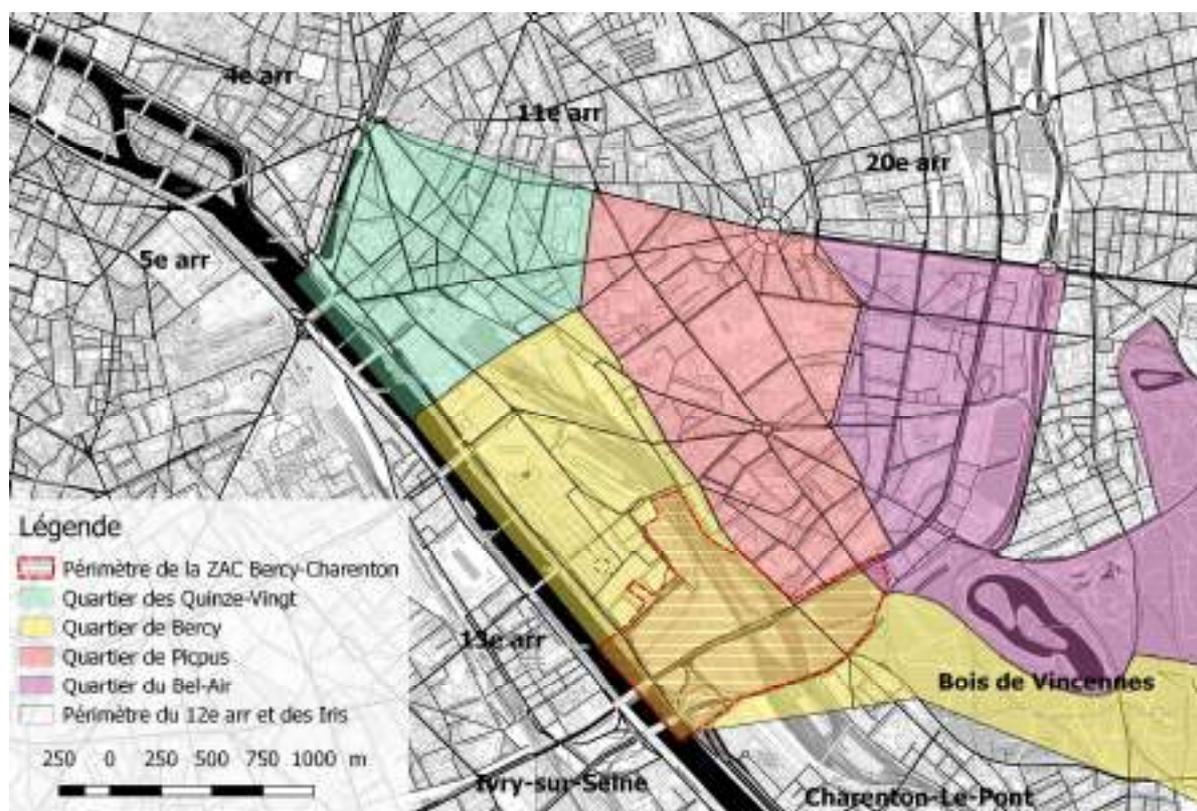


FIGURE 1 : LES DIFFÉRENTS QUARTIERS DU 12<sup>E</sup> ARRONDISSEMENT

Le secteur Bercy-Charenton se situe au sud-est du 12<sup>e</sup> arrondissement, entre le quartier sud de Bercy et le centre commercial Bercy 2 à Charenton-Le-Pont ; il s'étend sur une superficie d'environ 80 hectares et est délimité au sud-ouest par la Seine qui s'écoule globalement du sud-est vers le nord-ouest. Il s'agit d'un site contraint, compte tenu de la présence de l'échangeur de Bercy, des emprises ferroviaires et routières, mais qui comporte de grandes potentialités, avec la Seine qui le borde au sud-ouest ; le Bois de Vincennes au sud-est, et le Parc de Bercy au nord-ouest.



**FIGURE 2 :** SITUATION : LOCALISATION DE LA ZAC BERCY CHARENTON DANS PARIS

Le projet de ZAC Bercy-Charenton s'inscrit dans un secteur d'urbanisation assez récente et toujours en cours de mutation, dans la continuité du quartier de Bercy et des ZAC Paris-Rive-Gauche et Ivry-Confluence.

L'aménagement du quartier de Bercy, débuté dès la fin des années 1970 avec la construction du Palais Omnisports et achevé en 2005 par une opération de logements sur le front de parc face à la cour Saint-Emilion, a progressivement transformé ce quartier : ce secteur enclavé et peu connu qui servait surtout d'entrepôt de vins et de plateforme logistique, est devenu un territoire urbain reconnu et approprié. Si l'ouest du quartier de Bercy est bien relié au reste de la capitale, des difficultés de communication demeurent dans ses franges sud-est, notamment à cause du faisceau ferré des gares de Lyon et de Bercy qui compliquent les accès vers le Boulevard Poniatowski. De l'autre côté du boulevard périphérique, à Charenton-le-Pont, s'élève le quartier de Bercy 2, composé de logements, bureaux, équipements mais surtout d'un grand centre commercial, réalisé par Renzo Piano dans les années 1990. De même, ce quartier présente des difficultés de desserte au nord puisque l'échangeur de Bercy et le périphérique constituent une coupure qui limite les liaisons vers Paris. Ces quartiers pourtant géographiquement très proches (500 mètres environ) entretiennent encore peu de relation urbaine. A l'occasion de l'arrivée de la ligne de tramway T3a en 2012, une liaison piétonne provisoire a été mise en place entre le boulevard Poniatowski et le quai de Bercy, passant par la dalle supérieure de l'ancienne gare de la Râpée.

Ce territoire jouit d'une situation exceptionnelle d'entrée de ville, de porte fluviale amont de Paris. C'est en outre le dernier site parisien de grande envergure qu'il reste à aménager en bord de Seine.



**FIGURE 3** : SITUATION LOCALE ET PÉRIMÈTRE DE LA ZAC BERCY CHARENTON

Des infrastructures, majeures à l'échelle parisienne traversent le territoire : le boulevard périphérique et le boulevard Poniatowski et les faisceaux ferrés de la gare de Lyon et de Bercy.

La ZAC est délimitée par :

- La Seine au sud-ouest ;
- Le Boulevard périphérique et la commune de Charenton-Le-Pont au sud-est ;
- La porte de Charenton et le bois de Vincennes au nord-est ;
- Le faisceau ferré des gares de Lyon et de Bercy, le bâtiment Lumière et la place des Vins de France au nord-ouest.

## **I.2 Situation foncière**

La situation foncière est inhabituelle sur Paris puisque, contrairement à la plupart des quartiers de la couronne, le site ne comporte aucun logement. Ce lieu n'a jamais été habité et il constitue l'unique secteur du 12<sup>e</sup> arrondissement à ne présenter ni logement ni commerce.

Les emprises foncières se composent :

- d'emprises propriétés du Groupe SNCF dédiées aux activités ferroviaires
- d'emprises ferroviaires mutables, destinées à être aménagées
- de l'ensemble des voies : Ville de Paris (rues, boulevards, échangeur...)
- du site Léo Lagrange, propriété de la Ville de Paris

## **I.3 Contextualisation historique**

Jusqu'à son annexion à Paris en 1860, le sud du 12<sup>e</sup> 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'est un paysage de coteaux descendant en pente douce vers la vallée de la Seine. La proximité de la Seine et la route de Charenton font de ce territoire un axe de transport majeur pour alimenter Paris. L'édification de l'enceinte de Thiers au XIX<sup>e</sup> siècle puis l'implantation du plateau ferroviaire et enfin l'établissement des Magasins Généraux en bord de Seine bouleverse la physionomie du site et scinde ce territoire. Le transport de marchandises se développe sur ce site, porte d'entrée nodale et stratégique dans Paris. Ces emprises ont accueilli au XIX<sup>e</sup> 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<sup>ème</sup> 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<sup>ème</sup> arrondissement.

## **II. DIAGNOSTIC : ÉTAT DU SITE ET DE SON ENVIRONNEMENT**

### **II.1 L'environnement physique, topographique et climatique**

Le profil géologique est assez homogène puisque l'ensemble de la zone appartient au Bassin Parisien. Le site 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 15 mètres entre la Porte de Charenton et le quai de Bercy.

Les différents stades d'urbanisation ont également renforcé des variations topographiques nettes que l'on peut organiser schématiquement autour de quatre zones ou plateaux :

- 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.

L'environnement physique et urbain est marqué par de fortes coupures spatiales et discontinuités topographiques. On note :

- la surélévation du Boulevard Poniatowski et l'encaissement des voies sur berges
- les différences de niveaux entre les ouvrages d'art
- la forte présence des murs de soutènement

D'autres facteurs concourent aux discontinuités urbaines et notamment l'occupation du sol. La zone est en effet traversée par de grandes emprises routières ou ferroviaires, que ce soit le boulevard périphérique, les maréchaux ou les faisceaux ferrés, qui constituent des coupures physiques fortes. Les activités présentes aujourd'hui sur le site occupent de grandes emprises foncières infranchissables, qui contribuent à l'enclavement du secteur.

Le sous-sol du secteur se compose de terrains sédimentaires, composés de zones de remblais, d'alluvions fluviales (anciennes et nouvelles). Conséquence des différentes activités qui s'y sont succédées ainsi que des accidents de transport ou de stockage ayant pu y survenir, le site présente sur sa partie sud-ouest (entre la rue de Charenton et la Seine) une pollution aux hydrocarbures (totaux, HAP et BTEX). Toutefois il faut noter que très peu de points présentent des valeurs réellement significatives de pollution et que la présence de ces activités industrielles et logistiques de grande ampleur n'entraîne aucun risque important.

Le seul réseau hydrographique qui touche le site est la Seine, dont la zone de crue recouvre partiellement le site. Le 12<sup>e</sup> arrondissement est couvert par le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux du Bassin Seine-Normandie. Le PPRI, Plan de Prévention des Risques

d'Inondation, a des conséquences fortes sur les normes constructibles et les aspects réglementaires. Le niveau retenu par le PPRI est de 35.00 m NGF pour la zone la plus aval et 35.10 m NGF pour la zone la plus amont.

Le secteur Bercy Charenton est couvert par le PPRI du département de Paris ; il présente trois zones :

- la zone verte : elle correspond aux zones d'expansion des crues. Elle permet un stockage des eaux pour favoriser l'écrêtement de la crue. Il est donc nécessaire de laisser cet espace le plus libre de construction volumétrique possible.
- la zone rouge : c'est la zone d'écoulement principal du fleuve en période de crue. Afin de favoriser l'écoulement, elle ne doit pas être encombrée d'obstacles.
- la zone bleue : elle correspond aux zones urbanisées en zone inondable. Elle se subdivise en deux :
  - o la zone bleue sombre : secteurs bâtis exposés à des niveaux de submersion potentiellement supérieurs à un mètre
  - o la zone bleu clair : reste de la zone inondable.

Le lit mineur de la Seine et le port de Bercy sont en zone rouge. Le reste est intégralement en zone bleue, avec l'échangeur, le bastion n°1 et le bâtiment Lumière en zone bleue sombre.

Pour atteindre les objectifs de diminution des risques, il est prévu de limiter partiellement la constructibilité autorisée dans Paris en zone bleue, par rapport à la situation existante (+20% de SHON maximum). Néanmoins, pour répondre aux contraintes de développement d'un centre urbain ancien comme celui de Paris, la constructibilité est admise sur un certain nombre de secteurs stratégiques pour le développement économique ou social de Paris, identifiés par un périmètre mauve sur la carte. La zone située au sud des voies ferrées, à l'exception de l'immeuble Lumière à l'ouest, se trouve en zone "stratégique" ; certaines mesures doivent être prises en compte dans le cadre de son aménagement.

Concernant le climat, il s'agit d'un climat parisien de type tempéré océanique. La Seine et les grands parcs urbains (Bois de Vincennes, Parc de Bercy) à proximité du site atténuent l'effet d'îlot de chaleur urbain pourtant très marqué à Paris.

## **II.2 Biodiversité : faune et flore**

Si le site est fortement artificialisé et anthropisé, il se trouve néanmoins à proximité de grands parcs urbains qui sont autant de réservoirs de biodiversité, et à la croisée de trois liaisons d'intérêt écologique : la Seine, la Petite Ceinture et le Bois de Vincennes. Le SRCE, Schéma Régional des Continuités Ecologiques d'Ile-de-France constitue le volet régional de la Trame Verte et Bleue fixée par les lois Grenelles I et II ; il identifie le site comme une croisée potentielle à renforcer entre différents sites aux forts enjeux écologiques. Une campagne de repérage et comptage réalisée par le service de l'écologie urbaine de la Ville de Paris sur ces zones en 2008-2009 a permis de dresser un diagnostic de la biodiversité du site : ainsi on dénombre 52 espèces animales dont 28 protégées, réparties entre 23 espèces d'oiseaux protégés dont la rousserolle verderolle et la fauvette grisette, 1 espèce de papillon protégée, l'azuré des cytises, 1 espèce de reptile protégée, le lézard des murailles et 3 espèces de mammifères protégés dont le hérisson d'Europe, la pipistrelle commune et la pipistrelle de Kühl, déterminante ZNIEFF en Ile-de-France ; 158 espèces végétales, d'une grande richesse, mais dont aucune n'est protégée ont également été remarquées. Les milieux les plus intéressants se trouvent au niveau de la Petite Ceinture, ce qui s'explique par la présence de zones de friches et de ballast abandonnés.

### **II.3 Patrimoine existant : monuments, sites et grand paysage urbain**

L'urbanisation du secteur élargi dans lequel s'inscrit la ZAC est globalement assez récente et souvent encore en cours de travaux ; les réalisations architecturales sont majoritairement contemporaines, mais s'articulent avec le patrimoine, formant un paysage fait de couches historiques et temporelles superposées. L'enjeu urbain et architectural est ici de faire le lien entre les secteurs bâtis et non bâti, entre le patrimoine existant et les projets en cours.

En effet, un certain nombre de monuments historiques bénéficiant d'un rayon de protection de 500 mètres se situent dans la zone ou son voisinage immédiat : ils sont de deux types : historique et culturels d'une part avec l'ancien château de Bercy à Charenton-Le-Pont, le bastion n°1 des anciennes fortifications, l'église Notre-Dame de Bercy et le Palais de la Porte Dorée, et vestige du passé industriel avec les chais et entrepôts de Bercy, et l'Usine de la société urbaine d'air comprimé (SUDAC, en rive gauche).

Outre ces éléments inscrits aux monuments historiques, d'autres édifices notables ni inscrits ni classés présentent un intérêt historique et rappellent l'occupation historique du site : le poste de distribution et transformation électrique et son atelier, la cabine d'aiguillage de la petite ceinture, le 'bureau préposé', les châteaux d'eau, la gare de la Râpée et le bâtiment de bureaux.

Le périmètre de la mise en compatibilité s'inscrit sur sa limite Est en bordure immédiate du Bois de Vincennes, site classé depuis 1960. Quelques espaces publics ou ouverts au public se trouvent sur ce site dominé par les espaces logistiques : les plus notables sont la place des Vins de France, la Porte de Charenton, le cimetière de Valmy, et le centre sportif Léo Lagrange. Ils ponctuent cet espace et leur maillage esquisse un futur quartier.

Le cœur du site étant constitué d'un large faisceau ferroviaire, de voies routières et d'un patrimoine bâti assez bas, des vues s'offrent sur tout Paris et sur le territoire Seine-Amont.

### **II.4 Contexte démographique, habitat et activités économiques**

La Ville de Paris compte 2 240 621 habitants pour une densité urbaine de Paris de 21 258 hab/km<sup>2</sup> ; la commune de Charenton-Le-Pont compte 30 148 habitants pour une densité urbaine de 16 296 hab/km<sup>2</sup> (recensement INSEE 2012).

Dans le 12<sup>e</sup> arrondissement hors Bois de Vincennes, la densité est de 22 669 hab/km<sup>2</sup>. Cet arrondissement fait partie, avec le 19<sup>e</sup> des deux arrondissements parisiens à avoir connu un accroissement démographique significatif entre 1990 et 1999. Le 12<sup>e</sup> arrondissement est au classement le 9<sup>e</sup> arrondissement le plus peuplé de Paris et connaît une croissance démographique ces dernières années. Le secteur étudié n'est toutefois pas concerné puisque l'importance des emprises ferroviaires et terrains sportifs font que la zone n'est pas très dense, les zones d'habitat se concentrant uniquement sur ses franges. Aux alentours du périmètre de la ZAC, la densité de population est en effet faible, excepté sur ses franges nord.

Au sein du site prend place un centre d'hébergement temporaire d'urgence (CHU Pont-National-Bercy) du Centre d'Action Sociale Protestant (CASP).



**FIGURE 4 : DENSITÉ DE POPULATION PAR IRIS DANS LE 12<sup>E</sup> ARRONDISSEMENT. SOURCE : INSEE 2012**

Le PLH de Paris, Programme Local de l'Habitat, est un document stratégique adopté en 2011 par le Conseil de Paris et modifié en 2015 ; il fixe les grandes orientations d'aménagement en matière de logement. Il prévoit sur le 12<sup>e</sup> arrondissement d'augmenter l'offre de logements pour à la fois répondre à la diversité des besoins et améliorer la qualité de vie, en intensifiant l'approche durable. Le site de Bercy Charenton y est identifié comme représentant le principal potentiel de construction neuve de logements à long terme. L'approche volontariste en terme de constructions neuves est en lien avec la croissance démographique parisienne et en particulier du 12<sup>e</sup> arrondissement. En 2009, le 12<sup>e</sup> comptait 84 175 logements, principalement collectif (99,4%)

Le périmètre de la déclaration de projet se caractérise comme un lieu d'implantation privilégié pour les activités de transport commercial et de logistique, en liaison avec les différents modes de transports qui se sont successivement développés. Les activités économiques du site et de ses abords peuvent être regroupées en plusieurs catégories :

- Les grandes activités, constituées d'une part d'activités ferroviaires et d'autre part d'activités logistiques.
- Les bureaux, en premiers lieux desquels on retrouve l'ensemble formé au sein du bâtiment Lumière, et complétés par les bureaux divers insérés au grès des disponibilités du tissu bâti périphérique ;
- Les activités commerciales : centre commercial Bercy 2, Bercy Village...

Le Schéma Directeur de la Région Ile de France (SDRIF) et le projet d'aménagement et de développement durable (PADD) du PLU en vigueur fixent les grands objectifs portant sur le développement économique. Le développement économique des territoires du Nord et de l'Est parisien est une priorité, qui s'inscrit plus largement dans l'objectif de rééquilibrage et de diversification de l'emploi au niveau régional.

Bien desservi en transport en commun, le site présente une densité de construction faible et des occupations à rationaliser au regard des enjeux de logistique urbaine. A ce titre Bercy Charenton est identifié par la Ville de Paris et le groupe SNCF comme foncier ferroviaire libérable et aménageable afin de contribuer à la création de logements et d'activités économiques.

## II.5 Les équipements de quartiers

Les principaux équipements commerciaux aux alentours de la zone sont Bercy Village, Bercy 2 et des linéaires de commerces en rez-de-chaussée sur rue.

Deux cliniques se situent à proximité : la polyclinique rue Taine et la clinique de Bercy à Charenton-Le-Pont.

Le 12<sup>e</sup> arrondissement regroupe 44 établissements scolaires publics et 8 privés ; 8 se situent à proximité de la ZAC, mais aucun établissement secondaire ou supérieur. L'extension du périmètre de la ZAC est une réponse au manque d'infrastructures scolaires dans cette partie du 12<sup>e</sup> arrondissement. Le Conseil de Paris a approuvé en 2014 l'élargissement de la zone d'étude de Bercy Charenton au secteur Léo Lagrange afin de permettre l'accueil d'un équipement scolaire du second degré, mais également pour développer une offre supplémentaire en logement tout en modernisant l'offre sportive du centre Léo Lagrange. Cette extension doit de plus poursuivre la requalification de la Porte de Charenton amorcée par l'arrivée du tramway en 2012.

Les équipements ne sont pas très développés au sud-est du 12<sup>e</sup> arrondissement, mais à proximité de la zone, on note tout de même la présence non négligeable du parc de Bercy, de l'ACCOR Hôtel Aréna (ex Palais Omnisport de Paris-Bercy), de la cinémathèque française, du Musée de Arts Forains, de la Passerelle Simone de Beauvoir, de la Bibliothèque François Mitterrand et la Pelouse de Reuilly.

## II.6 L'importance des réseaux de transport

Le réseau de déplacement, tant au niveau de la voirie que des transports en commun, est très développé à Paris et plus généralement en région parisienne. Le Boulevard de Maréchaux ainsi que le boulevard périphérique, qui encerclent Paris, marquent clairement les limites communales ; associés aux nombreuses pénétrantes, le maillage des différents réseaux forme un plan radio-concentrique. 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. Le PDUIF, Plan de Déplacement Urbain d'Ile-de-France, élaboré en 2000, révisé en juin 2014, préconise une croissance des déplacements en transport en commun, en modes actifs, accompagné par une diminution des déplacements motorisés.

Le territoire de la ZAC est desservi par la ligne 14 du métro qui dessert le quartier Bercy-Village, la ligne 8 au niveau de la Porte de Charenton, la ligne T3a du tramway, les lignes de bus 24, 64, 87, 109 et 111. Ainsi le site est desservi surtout sur ses pourtours, et son centre se révèle être assez enclavé, du fait de la topographie marquée (murs de soutènement liés à l'urbanisation en terrasse), de la présence des faisceaux ferroviaires et du bâtiment Lumière, dont l'imposante structure ne présente pas de traversée directe.

Le réseau ferré constitue ici l'emprise spatiale, foncière et visuelle la plus forte. La zone de Bercy-Charenton se situe en effet en tête d'un large réseau ferré à l'échelle régionale, le réseau ferré de « Paris-Sud-Est ». C'est l'un des plus chargés de France, 800 trains y transitent par jour en moyenne et 1000 trains sont prévus quotidiennement à l'horizon 2020. Ses circulations sont mixtes : TGV, Transilien et fret. Trois des principales gares parisiennes se situent à proximité directe de la zone : la gare de Lyon, la gare de Bercy et la gare d'Austerlitz (rive gauche).

Le Comité « Axe Paris Villeneuve », qui regroupe l'Etat, la Région Ile de France, le STIF, et la SNCF a engagé des études afin de désaturer le complexe ferroviaire et d'être en mesure d'accueillir les augmentations de trafics ferroviaires. Des pistes d'améliorations et des propositions sont avancées au travers d'une réorganisation des installations et de nouvelles infrastructures en projet :

- l'estacade : ouvrage ferré entre la plateforme jaune de la gare de Lyon/gare de Bercy et le site de maintenance de Champ Dauphin ;
- Le raccordement sud : ouvrage ferré entre la plateforme bleue de la gare de Lyon/gare de Bercy et le site de maintenance de Champ Dauphin

Au-delà des servitudes d'utilité publique (SUP) liées à la protection de Monuments historiques et aux risques naturels (PPRI et risque lié aux zones d'anciennes carrières sur le secteur Léo Lagrange et la pelouse de Reuilly), plusieurs servitudes d'utilité publique traversent le site. Elles peuvent être :

- relatives aux transmissions radioélectriques
- relatives aux métros souterrains et RER
- relatives aux chemins de fer, aux abords des faisceaux
- liées aux canalisations de transport d'énergie
  - o transport d'hydrocarbure sur la pipeline TRAPIL Le Havre-Paris
  - o transport de gaz pour le compte de GRTGaz
- aéronautiques de dégagement.

D'autres réseaux ne faisant pas l'objet de servitudes d'utilité publique sont également notables, comme les collecteurs du réseau d'assainissement et les canalisations du réseau de distribution d'eau, de gaz, d'électricité...

## **II.7 La place occupée par la logistique urbaine**

Le site présente des fonctions ferroviaires variées, accueillant des activités d'entreposage, de logistique, de maintenance du matériel roulant et d'entretien du réseau ferré.

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, comme le confirme la Charte en faveur d'une Logistique Durable, adoptée en 2013.

La Ville de Paris souhaite intégrer les activités logistiques au tissu urbain, tout en réduisant les nuisances et les rendant compatibles avec une diversité d'usages. L'entreposage est l'action de rangement et de conservation de produits entre deux opérations de commercialisation, elle est nécessairement provisoire, contrairement au stockage qui peut ne pas avoir de durée limitée. Les deux engendrent des déplacements, une surveillance et une maintenance des installations, et se trouvent pour un meilleur rendement sur des plateformes logistiques. Dans tout Paris, la taille des entrepôts a considérablement diminué depuis une dizaine d'années au profit de la surface de vente dans un contexte de production en flux tendu, ou juste-à-temps (JAT), qui consiste à s'approvisionner très régulièrement pour réduire les stocks ; cette méthode d'organisation multiplie les mouvements de véhicules, ce qui a une influence cruciale sur la conception et le fonctionnement des espaces logistiques.

On dénombre encore au sein du site un certain nombre d'activités logistiques :

- Bercy-Poniatowski, un site de 4 ha occupé par Géodis, situé entre le boulevard Poniatowski et le boulevard périphérique et appartenant à la SNCF,

- La halle Gabriel Lamé, lieu d'entreposage, appartenant à la SNCF, occupée par Monoprix depuis 2006. Raccordée au fer, elle permet d'éviter l'entrée de 10 000 camions par an dans Paris.
- La halle de la Rapée, appartenant à la SCNF : autrefois plateforme logistique faisant la liaison entre les voies ferrées et routières, elle est aujourd'hui uniquement accessible par voie routière. La SNCF loue majoritairement des cellules pour du stockage. Une minorité de surfaces accueille des activités de logistique urbaine.
- Le Port de Bercy-Amont, propriété de Ports de Paris, fait face au Port de Tolbiac (ZAC Paris Rive Gauche), il est utilisé par des cimentiers pour les matières premières servant à la fabrication du béton ; des grands groupes de construction y livrent ou évacuent également leurs matériaux et déblais de chantier.

À proximité immédiate se trouvent également le Port National (Propriété Ports de Paris), le Port de Tolbiac (propriété Port de Paris), le Port de Bercy-Aval (propriété Ports de Paris)

## **II.8 Commodités de voisinage : ambiance sonore, qualité de l'air et énergie**

Le site s'inscrit au cœur de l'agglomération Parisienne, et à proximité d'importantes infrastructures de transports routières et ferroviaires. À ce titre, il est soumis aux nuisances générées notamment par les déplacements sur ces axes, tant sur le plan acoustique que sur le plan de la qualité de l'air. Ainsi, plusieurs plans de prévention du bruit dans l'environnement (Etat, Ville de Paris, département de Seine et Marne) ont été définis sur le territoire, en complément du classement au titre des voies bruyantes par les arrêtés préfectoraux des principaux axes routiers et ferroviaires du site.

Le périmètre opérationnel est directement exposé au bruit routier des infrastructures majeures que sont le boulevard Périphérique, l'autoroute A4 et le Quai de Bercy, ainsi qu'au bruit ferroviaire le long des voies ferrées. Globalement, les niveaux sonores de jour correspondent à une ambiance urbaine classique (entre 55 et 60dB(A)), mais peuvent ainsi monter localement à des niveaux plus élevés (jusqu'à 70dB(A), notamment du fait de la multi-exposition route/fer. La nuit, seuls le boulevard périphérique (avec l'échangeur) et le Quai de Bercy impactent de manière significative l'ambiance sonore du site.

En matière de qualité de l'air, à l'image de l'ensemble de la capitale, le site présente une pollution de fond qui dépasse globalement la valeur limite réglementaire pour les dioxydes d'azote (NO<sub>2</sub> : 40µg/m<sup>3</sup>), ainsi qu'une surexposition générale à la pollution automobile, notamment à l'extrémité Sud du site. En ce qui concerne les particules, la pollution dans la zone centrale possède les mêmes caractéristiques que celle des sites de fond parisiens, et respecte les valeurs limites réglementaires journalières et annuelles de 30µg/m<sup>3</sup>.

L'insertion au sein de la capitale offre au site des potentialités importantes en matière d'alimentation énergétique. Celui-ci est notamment concerné par le Plan Climat Energie territorial (PCET) de la Ville de Paris. Le site est ainsi desservi par l'ensemble des réseaux d'alimentations énergétiques classiques d'un centre urbain (Electricité, Gaz), mais présente de plus des réseaux de chaleur (CPCU, récupération des eaux usées) et de froid (Climespace) au travers du secteur ou à proximité.

Enfin, outre les potentialités de développement en énergies renouvelables traditionnel (et notamment l'énergie solaire, identifié dans le plan d'irradiation des toitures de la ville de Paris de 2013), le site bénéficie de potentialités de développement de la géothermie profonde ou sur nappe.

## **II.9 Capacité de densification et de mutation des espaces bâtis**

Le Schéma Directeur d'Ile de France (SDRIF) identifie le secteur de Bercy-Charenton, au sein de la carte de destination générale, comme secteur de fort potentiel de densification. Les secteurs à fort potentiel de densification sont définis par le SDRIF comme des espaces urbanisés comprenant des emprises mutables importantes ou des secteurs disposant d'un fort potentiel de valorisation. Environ 75Ha de superficies densifiables au sein des espaces urbanisés sont identifiées par le SDRIF.

Le site de Bercy-Charenton s'inscrit dans un travail d'optimisation foncière engagé depuis de nombreuses années. Dans l'enveloppe urbaine de Paris, le site présente en effet des fonctions urbaines variées (entreprises logistiques, entretien du réseau ferré...) et est recouvert à 50% par les voies ferrées. Au regard de son utilisation actuelle et des perspectives de modernisation, l'évolution du faisceau ferroviaire offre des opportunités foncières à moyen et long terme.

Le site de Bercy-Charenton offre ainsi des perspectives de développement d'une programmation urbaine d'envergure, basée sur la mutation d'un tissu d'activités peu efficace et l'optimisation du foncier ferroviaire.

Aucun espace agricole n'est recensé sur Bercy Charenton. À l'est du périmètre de la mise en compatibilité, sur le secteur Léo Lagrange, une emprise boisée est classée en zone naturelle au PLU (N).

Le périmètre ne compte aucun parc de stationnement public. Sur un secteur plus large, l'analyse de la capacité de stationnement conclut à un excédent de stationnement au vu du nombre de véhicules sur site, ainsi qu'au nombre d'abonnements restant disponibles dans les parkings commerciaux.

# III. PRESENTATION DU PROJET URBAIN BERCY-CHARENTON

## III.1 Objectifs du projet et périmètre

Les études menées depuis plus de 10 ans sur ce territoire ont confirmé le potentiel de développement urbain de ce site.

Le processus de travail mis en place a permis de mener une concertation approfondie avec les habitants et d'associer les partenaires intéressés par le projet, au premier rang desquels les entreprises ferroviaires et la commune limitrophe de Charenton-Le-Pont.

Les études de maîtrise d'œuvre urbaine, engagées en 2010, ont abouti à l'élaboration d'un plan guide.

Plusieurs délibérations du Conseil de Paris sont venues préciser et enrichir les objectifs d'aménagement poursuivis au fur et à mesure que les grandes lignes du projet se précisaient.

Les derniers objectifs approuvés par le Conseil de Paris (délibération 2014DU1097 des 17,18 et 19 novembre 2014) sont les suivants :

- Améliorer les liaisons entre les communes de Paris et de Charenton-le-Pont ;
  - o 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) ;
  - o Élargissement du quai sous le pont National ;
  - o Création d'un cheminement piéton entre le boulevard Poniatowski et l'immeuble "Lumière";
  - o Établissement de liaisons transversales au-dessus des voies ferrées.
  
- Proposer une programmation urbaine mixte
  - o Création d'une offre diversifiée de logements, notamment sociaux
  - o 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)
  - o Création d'équipements publics ;
  - o Amélioration des équipements sportifs existants sur le secteur Léo Lagrange.
  
- Faciliter l'accueil de nouveaux modes de transports en commun ;
  - o Prévoir un aménagement des espaces publics permettant l'accueil de transports en commun adaptés aux besoins générés par le futur quartier.
  
- Transformer l'environnement du site et les espaces publics.
  - o Qualification des berges de la Seine et de l'échangeur de Bercy;
  - o Création d'une trame viaire desservant les îlots bâtis qui privilégie la mixité des usages sur l'espace public (vélos, piétons,..);
  - o Mise en valeur des espaces publics existants dont le Bastion N° 1 et création de nouveaux espaces verts récréatifs ;
  - o Constitution d'une trame verte sur le site

Le périmètre d'étude de la ZAC a, quant à lui, également évolué en fonction de l'ajustement des objectifs et des éléments de programme et plus récemment pour tenir compte de l'évolution de la stratégie patrimoniale des partenaires ferroviaires.

Lors de sa séance des 13, 14 et 15 juin 2016, le Conseil de Paris a approuvé le périmètre opérationnel, représentant environ 80 ha, délimité par la rue des Pirogues de Bercy, la rue Baron-

Leroy jusqu'à la Place Lachambaudie, la rue Proudhon, la rue Coriolis, la rue de Charenton, le boulevard Poniatowski, la rue Joseph Chailey, la bretelle du boulevard périphérique, le boulevard périphérique, la limite communale avec Charenton-le-Pont puis enfin le fleuve.

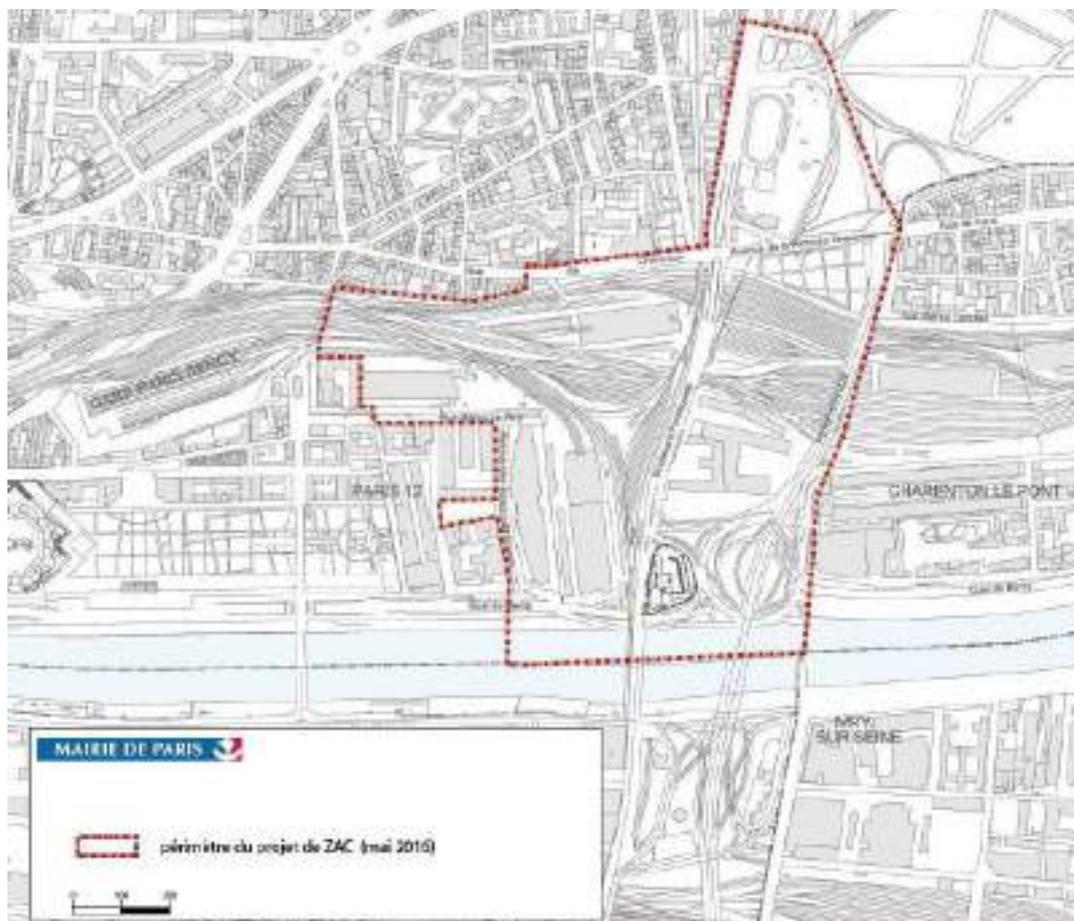


Figure 5 : PÉRIMÈTRE DE LA ZAC

## III.2 Présentation du programme d'aménagement justifiant l'évolution du document d'urbanisme

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 III.2.4).

### III.2.1 Le programme global de construction

Le projet contribue à la priorité logement de la Ville et au ré-équilibrage à l'Est des bureaux. La ZAC Bercy-Charenton développe ainsi une programmation d'environ 580 000 m<sup>2</sup> 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 m<sup>2</sup> de logements
- 210 000 m<sup>2</sup> de bureaux
- 12 000 m<sup>2</sup> de programmes hôteliers
- 25 000 m<sup>2</sup> d'équipements publics de superstructure qui répondent notamment aux besoins des usagers
- 45 000m<sup>2</sup> de programmes spécifiques (Hôtel logistique et Rapée inférieure)
- 18 000 m<sup>2</sup> 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.

La logique sectorielle ou fonctionnelle doit laisser place à des immeubles pluriels, composites offrant une plus grande souplesse programmatique. La répartition des programmes doit intégrer l'évolution des modes de travail ou d'habitat et pour cela trouver une traduction urbaine et architecturale innovante.

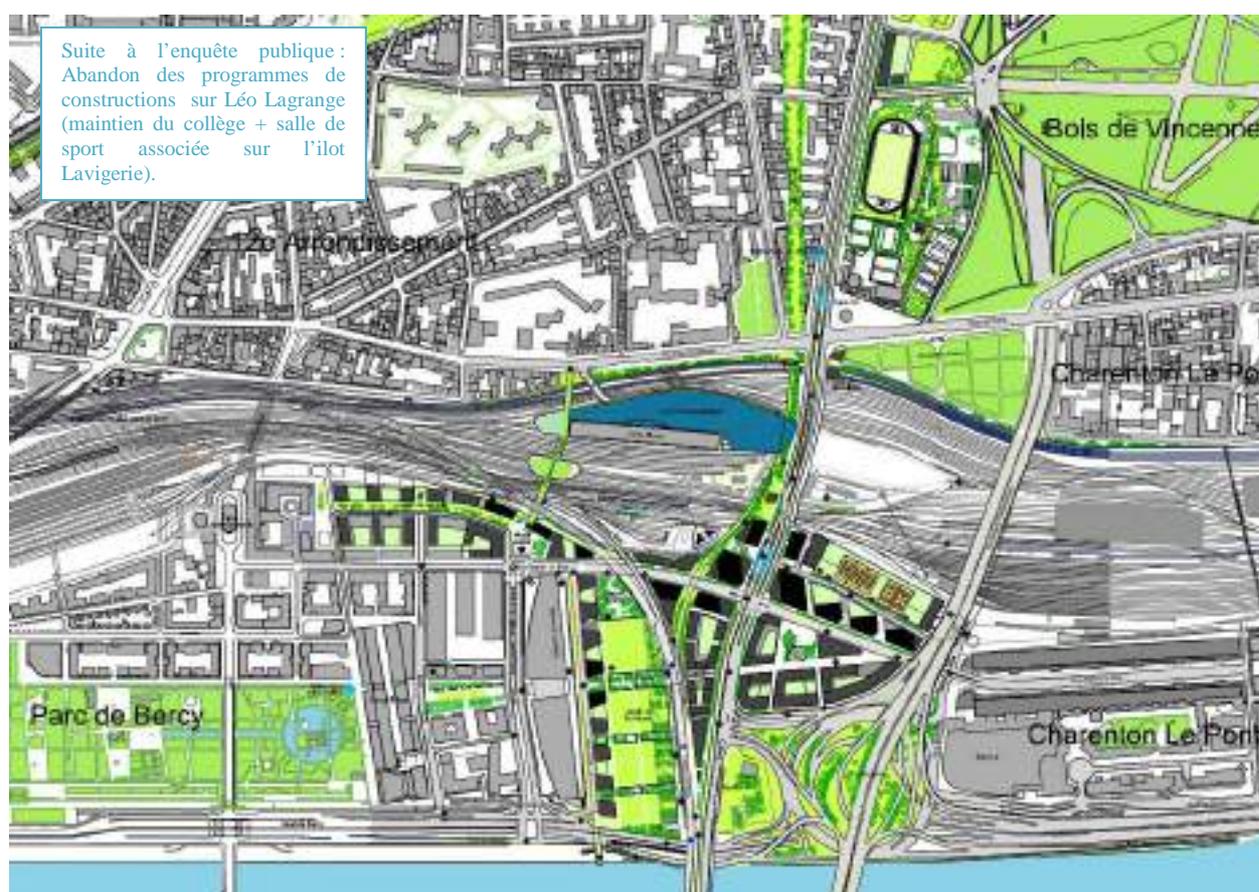


FIGURE 6 : PLAN GUIDE DU PROJET \_ 2018, SOURCE : ÉQUIPE DE MAITRISE D'ŒUVRE URBAINE

Le projet contribuera à renforcer l'offre de logement social dans le 12ème arrondissement, aujourd'hui déficitaire : la proportion de logements sociaux sur l'ensemble de l'opération sera de 57% et celle de logement intermédiaire de 20%.

Les immeubles de bureaux seront 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.

Les socles des immeubles seront principalement dédiés aux équipements publics, commerces, activités, services. 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...).

La programmation du niveau inférieur de la gare de la Râpée 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 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 développe 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, notamment des locaux dédiés à des activités d'artisanat ou de logistique de proximité, sont combinées au développement de l'hôtel logistique pour trouver des synergies entre ces différents programmes.](#)

En outre 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 Gare inférieure de la Rapée : La programmation du niveau inférieur de la gare de la Râpée doit 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...

[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](#)

Le programme des équipements publics de superstructure, d'environ 25 000m<sup>2</sup> 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)
- Des équipements de petite enfance
- 1 gymnase et des salles de sport
- ~~Des équipements sportifs sur le site de Léo Lagrange pour améliorer l'accueil et le confort des sportifs.~~
- Une espace culturel de type bibliothèque
- Un espace-tri, conformément aux objectifs du schéma de gestion des déchets de proximité

### III.2.2 Voiries, cheminements et espaces verts

Le projet développe un nouveau sol continu. Les pentes générées sur les axes principaux ne dépassent pas 4%, le rendant accessible à tous. Le travail sur la topographie permet de mettre en lien des lieux aujourd'hui sans contact. La continuité urbaine recherchée est non seulement une continuité physique mais aussi une continuité visuelle.

#### → Requalification du réseau viaire actuel

Le site sera accessible par les véhicules depuis le réseau actuel avec notamment :

- la rue Baron-le-Roy existante et l'avenue des terroirs de France réaménagée
- le boulevard Poniatowski partiellement remodelé avec la création d'un carrefour au croisement de la rue Baron-Le-Roy prolongée et une contre-allée desservant le secteur Triangle. Sur le secteur Léo Lagrange, les immeubles d'habitation et le collège créés seront desservis depuis le boulevard Poniatowski.
- la requalification de la rue Escoffier comprenant l'aménagement d'un carrefour avec la rue Baron-le-Roy prolongée qui assure la desserte de la zone logistique.
- la requalification de la rue de Charenton entre la nouvelle passerelle et la porte de Charenton
- le réaménagement de la route des fortifications
- Le quai de Bercy est élargi pour améliorer les continuités piétonnes et cyclables le long de la Seine.

#### → 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 de la Rapée, la rue Lamé, la contre-allée du Triangle, la rue Logistique.

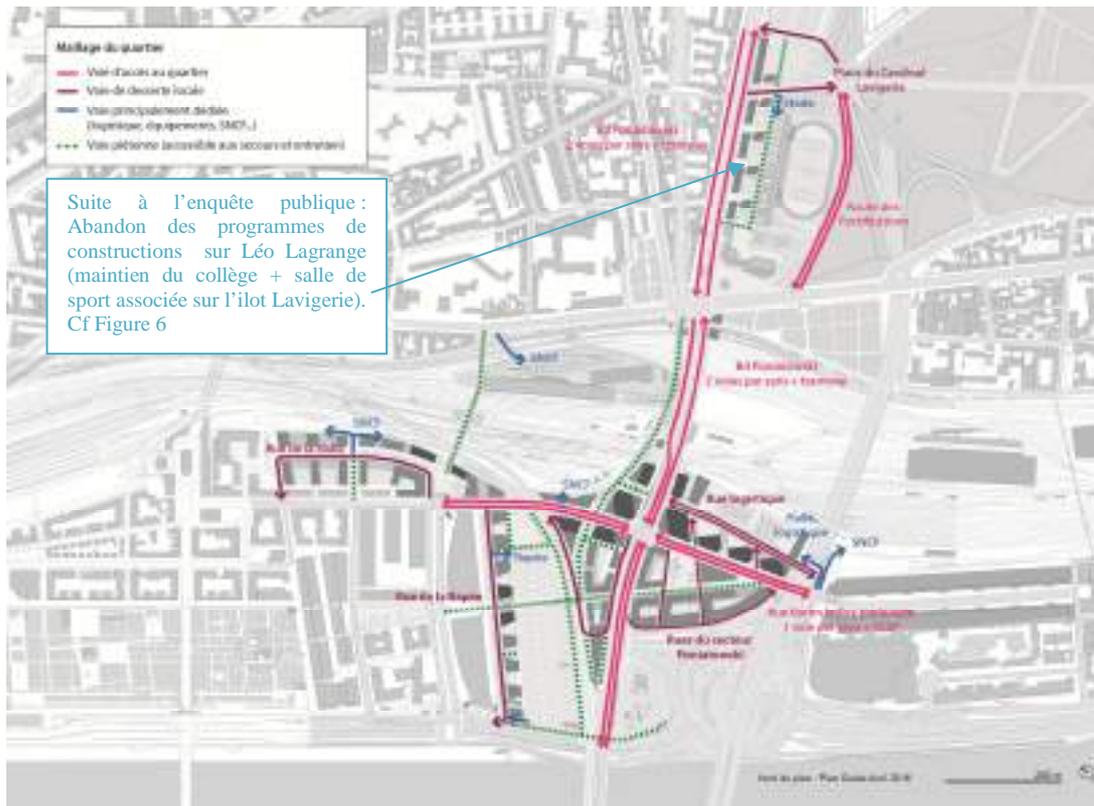


FIGURE 7 : PRINCIPES DE DESSERTE

### → 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 végétalisés qui dépasse les limites du site, établissant des continuités avec les tissus urbains existants.

Les principaux parcours piétons créés sont :

- L'Allée Lumière, liaison piétonne majeure qui 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, en élargissant l'ouvrage en porte à faux qui accueille la piste cyclable, pour permettre une végétalisation et une circulation piétonne.
- la passerelle Nicolai, nouvelle passerelle piétonne qui franchit le faisceau ferré pour relier le secteur au reste du 12<sup>ème</sup> arrondissement
- La promenade Valmy le long de la berge ferroviaire nord et 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.
- La voie piétonne de la petite ceinture : l'emprise de la Petite Ceinture ferroviaire est aménagée en promenade piétonne tout en conservant la possibilité d'accueillir à nouveau un trafic ferroviaire (principe de réversibilité) ; elle offre 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 Rapée.
- L'élargissement du trottoir quai de Bercy facilitant le cheminement piéton entre le quartier Bercy et le Bastion N°1.

### → Création d'espaces verts

**Le jardin de la Rapée** est un nouvel espace vert d'environ 20 000m<sup>2</sup>, 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 promenade de la petite ceinture d'accéder au niveau des quais de Seine.

**Le réaménagement du centre sportif Léo Lagrange** s'accompagne par ailleurs 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 12<sup>ème</sup> arrondissement

Ces principaux espaces verts sont complétés par un réseau d'espaces publics qui offrent un potentiel de végétalisation important (petite ceinture, route des fortifications, rue Lamé,...) et

permettent 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. S'ajoute la plantation d'arbres d'alignement le long de voies créés ou réaménagés (rue Baron-le-Roy, route des fortifications...).

### III.2.3 Stratégie paysagère

#### → Le choix de la hauteur

La transformation de ce site, en bord de Seine et longeant le faisceau ferré sud-est, offre l'opportunité de proposer un paysage urbain fort de part et d'autre du fleuve, en dialogue avec l'opération Paris Rive Gauche. Des immeubles hauts sont proposés, concentrés au cœur de Bercy-Charenton et n'engendrant pas de nuisances vis-à-vis des riverains (ombres portées) ; 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 couloir de vent et protègent des nuisances acoustiques dans le but de favoriser le confort des espaces publics.

La présence d'immeubles hauts sur le site de Bercy Charenton résulte de considérations convergentes :

- une approche durable de la ville recherchant une métropole compacte. Le nouveau quartier favorise l'usage des transports en commun en concentrant l'activité et l'habitat, fonctions génératrices de déplacements dans le voisinage immédiat des pôles d'échange.
- un profil urbain accentué de part et d'autre du fleuve pour identifier cette séquence particulière du paysage urbain parisien.
- une logique territoriale très spécifique. Sur ce site, des bâtiments hauts bordant le faisceau ferroviaire sont possibles sans impacter les voisins.
- le croisement d'une approche foncière avec l'ambition d'un nouveau quartier mixte proposant des solutions environnementales innovantes. Une vingtaine d'hectares seulement sont constructibles sur les 80 ha que compte le périmètre : la rareté foncière a poussé à une intensification urbaine couplée au maintien de vastes espaces ouverts. Par ailleurs, la mise en œuvre de solutions innovantes en matière d'énergie et de gestion des eaux de pluies se justifient pleinement à partir d'un seuil de construction qui justifie les investissements conséquents, ce qui milite pour une intensité urbaine.

#### → La trame paysagère

En contrepoint de l'intensité urbaine, la trame des espaces publics est généreuse et fortement végétalisée. Elle répond à trois objectifs : améliorer le cadre de vie des habitants, favoriser la biodiversité en milieu urbain limiter les îlots de chaleur urbains. Elle relie entre eux les 7 réservoirs de biodiversité préexistants sur le site : le bois de Vincennes, la Seine, le faisceau ferroviaire, la Petite Ceinture, l'échangeur de la Porte de Bercy, le cimetière Valmy et le cimetière Mairie de Paris, le Parc de Bercy et le Bastion n°1.

### III.2.4 Prise en compte des 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.

Le projet urbain tient compte de ces enjeux en considérant 3 situations différentes :

- 1/ 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 réserve les emprises nécessaires et en organise une programmation et un plan masse compatibles avec ces futurs ouvrages.
- 2/ La Petite ceinture. Il s'agit d'une liaison ferroviaire existante mais non active. 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.
- 3/ Les travaux d'adaptation du faisceau ferroviaire et les constructions et installations liées aux besoins ferroviaires nécessités par le projet urbain ; ils sont intégrés au programme de travaux de la ZAC et leurs impacts sur l'environnement sont évalués dans l'étude d'impact de la ZAC.

## IV. MOTIFS DE L'EVOLUTION DU PLU ET JUSTIFICATION DES REGLES APPLICABLES AU SECTEUR ET DES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT

### IV.1 Le PLU en vigueur

Le Plan Local d'Urbanisme de Paris a été approuvé en 2006. Il a fait l'objet de deux modifications générales approuvées en septembre 2009 et en février 2012. La première visait notamment à favoriser la production de logements et de logements sociaux et à faciliter la mise en œuvre du Plan climat approuvé en octobre 2007. La deuxième avait pour objet le rétablissement des dispositions des deux zones vertes annulées par la Cour administrative d'appel et à procéder à diverses adaptations réglementaires, notamment en faveur du logement. Depuis 2006, d'autres procédures, sectorielles – révisions simplifiées ou déclaration de projet – ont par ailleurs modifié certaines de ses dispositions pour permettre la mise en œuvre de projets urbains comme Clichy- Batignolles (17e), le secteur Masséna-Bruneseau dans la ZAC Paris Rive Gauche (13e), Chapelle International (18e), ou la restructuration du secteur Paul Bourget dans le 13ème arrondissement.

La Ville a engagé en 2014 (délibération 14 DU 1054 des 7,8 et 9 juillet) une nouvelle modification générale qui s'inscrit dans la continuité des évolutions générales précédemment effectuées, et dans le respect des orientations de son Projet d'aménagement et de Développement Durable (PADD). Elle vise à répondre aux objectifs que la municipalité s'est fixés en matière de production de logements, notamment de logements sociaux, de lutte contre le changement climatique et la pollution, d'amélioration de la qualité de l'environnement et de la place du végétal dans la Ville ou encore d'attractivité économique. Cette modification a fait l'objet d'une enquête publique du 9 juin au 10 juillet 2015.

Le Conseil de Paris a approuvé cette modification générale lors de sa séance du 4 juillet 2016.

Le PLU de Paris se compose :

- d'un rapport de présentation ;
- d'un Projet d'Aménagement et de Développement Durable qui définit les orientations générales d'aménagement et d'urbanisme de la Capitale pour les 15 prochaines années ;
- d'orientations d'aménagement et de programmation
- d'un règlement, composé de 2 pièces écrites et de documents graphiques :
  - ✓ Le tome 1 qui présente des dispositions générales et des règlements par zone
  - ✓ Le tome 2 qui est constitué de différentes listes nécessaires à l'application des règles d'urbanisme : 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, ainsi que protections patrimoniales.
  - ✓ Documents graphiques : l'atlas général, qui comprend des cartes générales thématiques au 1/5000<sup>ème</sup> et des planches au 1/2000<sup>ème</sup> précisant les prescriptions localisées dans la zone Urbaine.

Le PLU comprend également des documents d'information rassemblés dans ses annexes.

## IV.2 Les modifications proposées

Pour mettre en œuvre le projet d'aménagement Bercy Charenton, il est nécessaire d'opérer préalablement une mise en compatibilité de plusieurs documents composant le PLU de Paris.

### IV.2.1 Projet d'aménagement et de développement durable :

Le projet Bercy Charenton est compatible avec le PADD, à l'exception d'un point : le schéma qui précise les objectifs d'évolution des territoires de la couronne (p 28) comporte sur le secteur Bercy Charenton une 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. Les études menées par le SYCTOM sur ce projet aboutissaient en effet à un coût prévisionnel de construction et d'exploitation très excessif, et à une capacité insuffisante (15 000 tonnes au lieu des 40 000 à 60 000 tonnes préconisés pour les nouveaux centres de tri par l'ADEME et Eco-Emballages). Ce programme ne figure par conséquent plus dans la ZAC.

La seule proposition de modification du PADD dans le cadre de la déclaration de projet de Bercy Charenton consiste donc à supprimer l'étoile verte sur la carte.

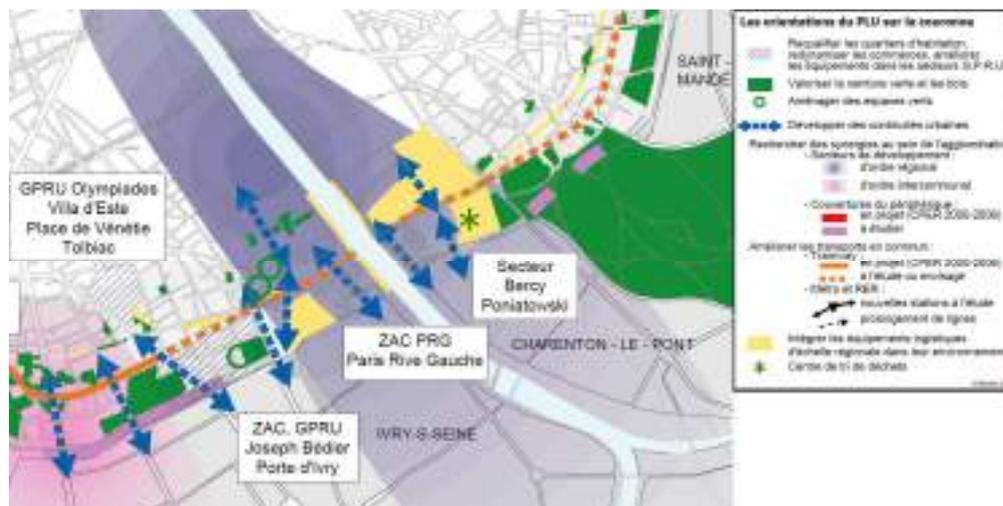


FIGURE 8 : EXTRAIT DE SCHÉMA DU PADD PRÉCISANT LES OBJECTIFS D'ÉVOLUTION DES TERRITOIRES DE LA COURONNE

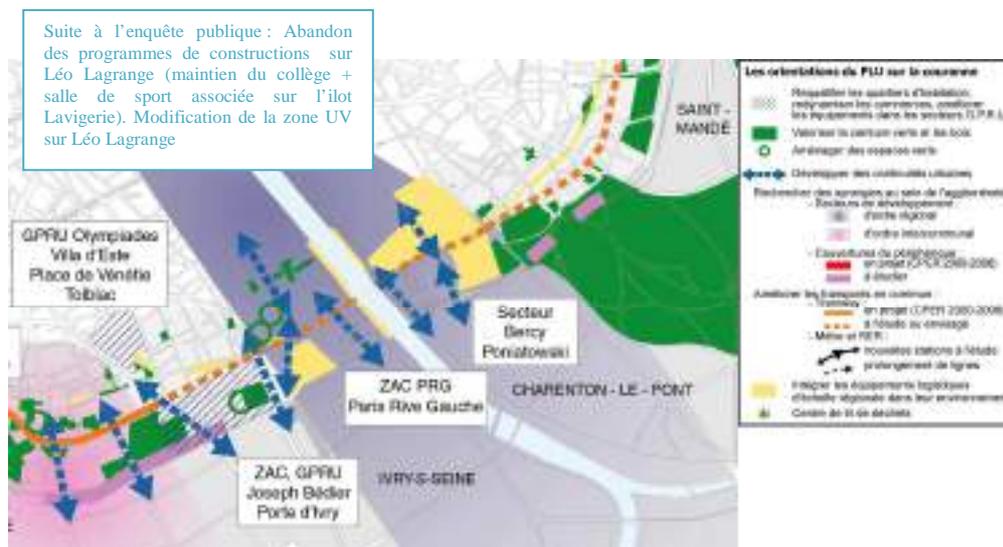


FIGURE 9 : EXTRAIT DU SCHÉMA MODIFIÉ DU PADD PRÉCISANT LES OBJECTIFS D'ÉVOLUTION DES TERRITOIRES DE LA COURONNE

**FIGURE 9** : EXTRAIT DU SCHÉMA MODIFIÉ DU PADD PRÉCISANT LES OBJECTIFS D'ÉVOLUTION DES TERRITOIRES DE LA COURONNE

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 (objectif I-F-5), en proposant notamment un espace-tri (voir texte des orientations d'aménagement et de programmation).

Les évolutions du PLU sur le secteur Bercy Charenton sont par ailleurs conformes aux autres orientations 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

*Sur les territoires peu ou mal urbanisés, situés notamment au pourtour de Paris, le PADD encourage, dans les opérations publiques d'aménagement, l'expression de formes urbaines et architecturales nouvelles afin de poursuivre l'histoire déjà très riche de l'architecture de Paris et d'éviter que la ville ne se transforme progressivement en ville musée.*

*Le projet Bercy Charenton constituera un des nouveaux haut-lieux de la métropole, visible sur l'horizon parisien, en dialogue avec Masséna Bruneseau, avec une crête à 180 m et un profil urbain varié, perméable et rythmé. Le skyline ménagera des transitions progressives aux abords du quartier. Ouvertures, intensités, continuités et seuils : le profil urbain proposé générera de la variété et de la perméabilité et contribuera à donner au quartier de Bercy Charenton une signature forte.*

### ➤ I-B- RENDRE LES ESPACES LIBRES PLUS AGRÉABLES ET DÉVELOPPER LA TRAME VERTE DE PARIS

*L'aménagement du nouveau quartier est l'occasion d'établir une continuité entre deux espaces verts d'importance métropolitaine : le parc de Bercy et le bois de Vincennes. L'exceptionnelle position en bord de fleuve offre la possibilité de créer un jardin qui s'inscrit dans la typologie parisienne du « grand jardin » en bord de Seine. Le bois de Vincennes trouvera ainsi une ouverture vers la Seine.*

*La trame paysagère du projet Bercy Charenton répond à deux objectifs : celui de favoriser la biodiversité en milieu urbain et d'offrir un cadre de vie de qualité aux futurs habitants et usagers du quartier.*

*Elle repose sur plusieurs propositions :*

- *Un jardin central qui s'ouvre en belvédère sur la Seine ;*
- *Une petite ceinture aménagée en promenade plantée ;*
- *Une présence végétale renforcée sur les berges ferroviaires nord ;*
- *Des pas japonais verts qui scandent la traversée du faisceau via la nouvelle passerelle ;*
- *Des plantations et ouvertures visuelles depuis les berges ferroviaires sud ;*
- *Une stratégie de végétalisation du bastion et de l'échangeur afin de qualifier ces éléments de patrimoine et cette entrée dans Paris aujourd'hui délaissée ;*
- *Une plantation des berges de Seine en accompagnement de la piste cyclable européenne ;*
- *Une plantation d'arbres en alignement sur la rue Baron le Roy et le boulevard Poniatowski.*

*Le quartier Bercy Charenton est par ailleurs identifié comme site pilote du plan bio diversité de Paris. La composition des formes urbaines et la configuration des espaces ouverts permettent de créer un maillage qui répond aux exigences d'une trame verte : des corridors écologiques, continus ou discontinus, permettront la circulation des espèces végétales et animales entre les taches d'habitat et au-delà du quartier, vers les réservoirs majeurs de biodiversité (le bois de Vincennes, la Seine,..)*

*La trame des espaces verts et celle de la biodiversité se croisent, s'enrichissent mutuellement par leurs connexions et relations à deux échelles (locale et territoire). Leur étroite union permet l'installation d'un ensemble cohérent : la trame verte du nouveau quartier.*

### ➤ I-C-1. METTRE EN VALEUR LA SEINE

*Le jardin de la Rapée, en belvédère au-dessus des berges et de la Seine, offrira des vues sur Paris à proximité de l'eau et constituera un nouveau lieu de vie en bord de Seine.*

Sans anticiper sur une mutation lourde des voies sur berges, actuellement très circulées en raison de l'arrivée de l'autoroute A4 mais qui pourraient être transformées à long terme en boulevard urbain pacifié, le projet prévoit néanmoins une amélioration des modes doux le long du fleuve :

- Côté Seine, le long des quais de Bercy se trouve une piste cyclable appartenant à un réseau européen. Celui-ci est actuellement très proche des voitures qui circulent sur l'autoroute A4, ce contexte est clairement inconfortable. Pour améliorer cette liaison douce, il est prévu de dévoyer la piste cyclable en porte à faux sur la Seine, l'espace ainsi dégagé pouvant être dédié à la circulation des piétons.
- Par ailleurs, de l'autre côté des voies sur Berges, une promenade piétonne sera ménagée pour relier le quartier de Bercy et le bastion, en traversant la gare de la rapée inférieure et en passant sous le boulevard Poniatowski. Cette nouvelle liaison devrait concourir à la mise en valeur du bastion, élément de patrimoine qui pourrait devenir un lieu de promenade.

#### ➤ I-D- AMÉLIORER LA QUALITÉ DES ESPACES PUBLICS ET LA SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS

Le secteur Bercy Charenton se trouve aujourd'hui dans une situation fortement contrainte, les liaisons locales et intercommunales sont très limitées. La présence de grandes infrastructures d'ampleurs métropolitaine, voire nationale, crée des effets de coupure et de contraintes sur l'intégration du quartier. Enfin, environ 15 m de dénivelé séparent le point haut du terrain naturel au point le plus bas. Le projet propose de désenclaver ce territoire, grâce à une armature d'espaces publics structurante et à une nouvelle topographie au service de la fluidité des parcours.

#### ➤ I-E- FAIRE RESPIRER PARIS : UNE NOUVELLE POLITIQUE DES DÉPLACEMENTS

Le projet Bercy Charenton s'inscrit dans la politique des déplacements de Paris qui vise à améliorer la mobilité générale à Paris tout en minimisant le recours à l'automobile. Le projet prévoit ainsi un maillage de circulations douces, où le piéton et le vélo sont favorisés, et limite les voiries nouvelles circulées aux stricts besoins de desserte du quartier.

Le projet respectera les normes de stationnement du PLU qui visent à dissuader l'utilisation de la voiture (maximum de 1 place pour 205m<sup>2</sup> SDP de bureaux et pas de règle pour les logements), et à favoriser à contrario les vélos (locaux pour les vélos et poussettes représentant 3% de la SDP des programmes de bureaux et logements).

Les réseaux structurants existants (M14, M8 et T3) permettront d'assurer la desserte en transports en commun du nouveau quartier. La rue Baron le Roy accueillera un site propre qui permettra de renforcer l'offre en transport en commun.

Par ailleurs, le projet Bercy Charenton prend une part active à la rationalisation des flux logistiques indispensables à la vie économique et sociale de la Ville. Le nouvel hôtel logistique qui remplacera l'actuelle halle Lamé sera composé de deux niveaux : l'un embranché au fer et l'autre embranché à la route. La situation de cet hôtel logistique au sud du boulevard Poniatowski, relié au fer et potentiellement au tram, accessible directement depuis l'échangeur en font un ensemble logistique efficace et mieux intégré à la ville.

En outre 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.

#### ➤ I-F- OFFRIR UN MEILLEUR ENVIRONNEMENT

Le projet de Bercy Charenton a intégré et continuera d'intégrer tout au long de sa conception les objectifs environnementaux portés par la PADD, notamment en matière de gestion de l'eau et de l'assainissement, de sobriété énergétique et de développement des énergies durables.

Cette ambition devra se poursuivre en phase de réalisation, et pourra se traduire par des prescriptions environnementales exigeantes dans les cahiers des charges de cession des différents lots.

## **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

Avec un programme d'environ 215 000 m<sup>2</sup> SDP de bureaux et 15 000 m<sup>2</sup> dédiés aux commerces, à l'artisanat, et à la restauration, Bercy Charenton constitue un des pôles de développement de la Capitale.

L'objectif de développer un quartier mixte et diversifié est une composante majeure du projet Bercy Charenton.

## **ORIENTATION III : RÉDUIRE LES INÉGALITÉS POUR UN PARIS PLUS SOLIDAIRE**

### ➤ III-B- METTRE EN ŒUVRE UNE NOUVELLE POLITIQUE DE L'HABITAT

*Le projet de Bercy Charenton va participer à la production d'une nouvelle offre de logement dans Paris, avec plus de 4 000 nouveaux logements, soit de l'ordre de 280 000 m<sup>2</sup> SDP.*

*La programmation de logement est déterminée en application du PLH, adopté en mars 2011 par le Conseil de Paris, et modifié lors de sa séance des 9 et 10 février 2015.*

*Face à la gravité de la crise de l'habitat métropolitain et à la nécessité de développer une offre de logements accessible, le PLH préconise en effet de mobiliser les réserves foncières disponibles pour la construction neuve, au moyen notamment de développement d'opérations d'aménagements, d'optimiser l'affectation des surfaces de logement dans les opérations d'aménagement en visant un objectif de 50% du total des surfaces, en fonction des contraintes propres à chaque site, et d'affecter au logement social 60% des surfaces dédiées au logement au sein des opérations d'aménagement, de manière à renforcer la mixité sociale au cœur de l'agglomération.*

*Le projet de Bercy Charenton répond à l'ensemble de ces objectifs :*

- *les logements représentent 50 % de la programmation totale hors Hôtel Logistique et programme de la Rapée inférieure,*
- *ils se répartissent en 60% de logements sociaux, 20% de logements intermédiaires et 20% de logements libres.*

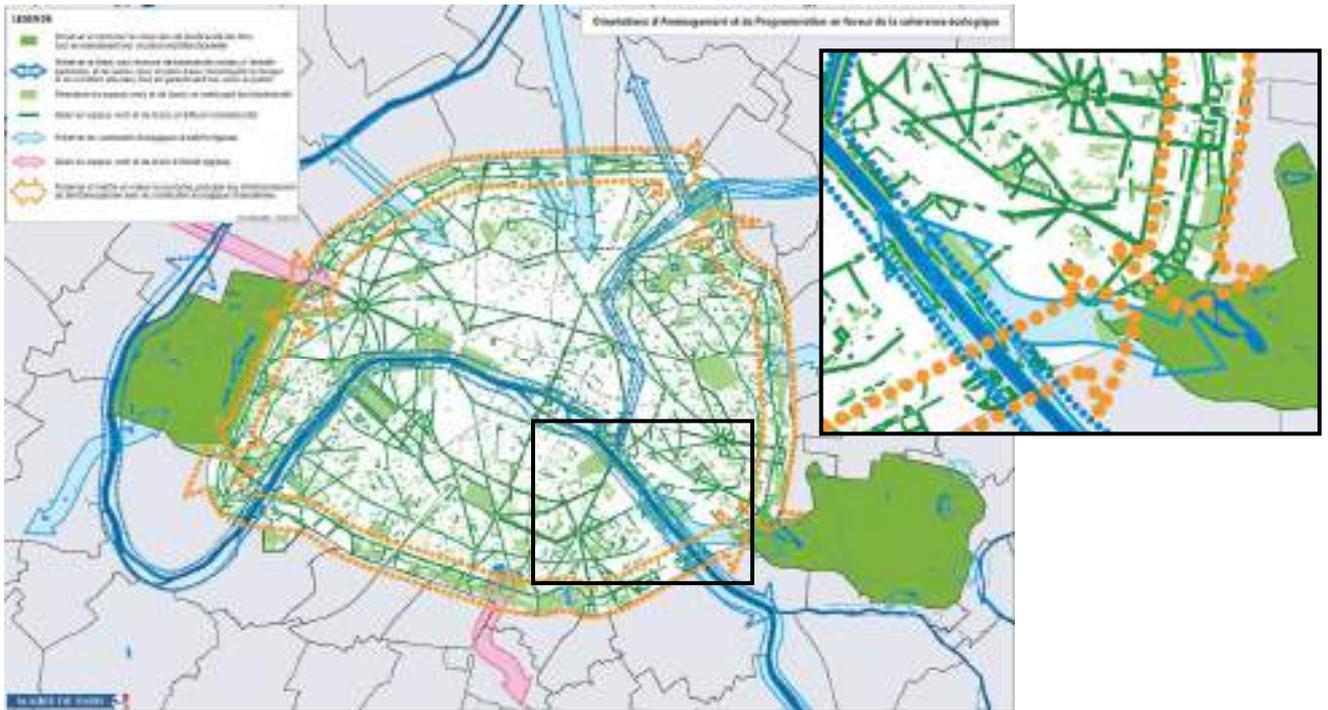
## **IV.2.2 Les orientations d'aménagement et de programmation**

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 (notamment le plan de zonage et les planches au 1/2000° de l'Atlas).
- 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.



**FIGURE 10** : CARTE RELATIVE AUX ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION EN FAVEUR DE LA COHÉRENCE ÉCOLOGIQUE EN VIGUEUR



**FIGURE 11** : CARTE RELATIVE AUX ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION EN FAVEUR DE LA COHÉRENCE ÉCOLOGIQUE MODIFIÉE

Cet ajustement mis à part, le projet de Bercy Charenton s'inscrit bien dans l'ensemble des orientations en faveur de la cohérence écologique.

Dans le cadre des études préalables, le secteur a fait l'objet de campagnes d'inventaires et de diagnostics floristiques, faunistiques et écologiques et a constitué un site pilote pour l'élaboration de la Trame Verte et Bleue parisienne.

La partie du Bois de Vincennes incluse dans le périmètre de la ZAC est entièrement préservée en tant que réservoir de biodiversité, ses abords sont améliorés avec une requalification de la rue des Fortifications qui la borde et des abords du plateau sportif Léo Lagrange.

Le passage [en zone UV de tout le plateau Léo Lagrange contribue à le pérenniser en tant qu'espace vert et de loisirs](#).

Enfin, le projet intègre pleinement l'objectif de préserver les continuités écologiques d'intérêt régional entre le Bois de Vincennes et le parc de Bercy, en développant une trame d'espaces publics fortement paysagés (arbres d'alignement, plateaux végétalisés, bandes enherbées, noues humides et végétalisées) reliant les espaces verts majeurs du site et en créant en son cœur un nouveau jardin de 20 000 m<sup>2</sup>, en belvédère sur la Seine.

### **Orientations d'aménagement et de programmation du secteur Bercy Charenton du PLU en vigueur :**

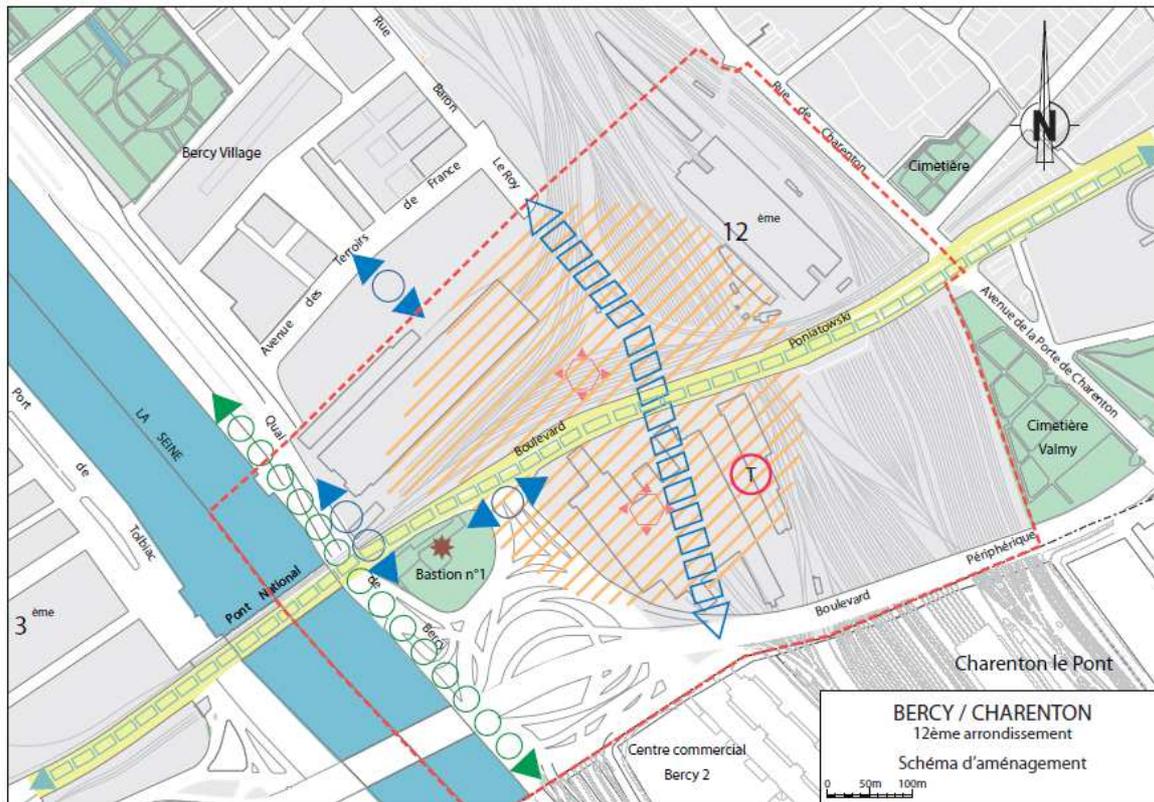
Dans le PLU en vigueur, le texte des orientations d'aménagement et de programmation sur le secteur Bercy Charenton comporte un diagnostic sommaire du territoire (localisation et principales caractéristiques du territoire) et fixe 3 objectifs d'aménagement :

- Améliorer les liaisons entre les villes de Paris et de Charenton
- Aménager des emprises à caractère économique et logistique
- Améliorer l'environnement et les espaces publics

Il précise par ailleurs qu'un périmètre (L.123-2 a) est instauré dans l'attente de la définition d'un projet global d'aménagement, pour une durée maximale de 5 ans après que le PLU soit opposable.

Sur le schéma des orientations d'aménagement et de programmation de Bercy Charenton en vigueur sont indiqués :

- un secteur en attente d'un projet d'aménagement global au sens de l'art. L 123-2-a du code de l'urbanisme (valable pour 5 ans donc jusqu'en 2017) et qui couvre la majeure partie du périmètre de Bercy Charenton
- La création ou le renforcement d'une continuité urbaine dans le prolongement de la rue Baron le Roy jusqu'à Charenton ;
- Des intentions de désenclavement (à travers le bâtiment lumière, entre le bastion et le secteur Poniatowski, le long des berges)
- L'aménagement d'espaces paysagers en faveur des circulations douces le long des berges
- La mise en valeur du bastion,
- L'intention de développer / reconstituer le tissu urbain
- L'intention de développer l'activité économique
- La localisation d'un centre de tri des déchets
- La ligne de tramway accompagnée d'une requalification du bd Poniatowski



**FIGURE 11** : SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION DU SECTEUR BERCY-CHARENTON DU PLU EN VIGEUR

**Orientations d'aménagement et de programmation du secteur Bercy Charenton du PLU modifié :**

Dans le cadre de la mise en compatibilité du PLU, il est proposé un nouveau texte des orientations d'aménagement et de programmation sur Bercy Charenton.

Outre des éléments de diagnostic enrichis, le nouveau texte comporte une actualisation des objectifs sur ce territoire en application de la délibération des 17, 18 et 19 novembre 2014, puis une déclinaison de ces objectifs à travers une description du projet, tant qualitative que quantitative :

- desserte (voirie, liaisons piétonnes, accueil de nouveaux modes de transports en commun,
- programme (logements/activités/bureaux/commerces/équipements publics...)
- paysage, prise en compte de l'environnement...

Enfin, le nouveau texte précise la constructibilité nouvelle à l'intérieur du périmètre de 80 ha.

**BERCY / CHARENTON - ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION 12ème arrondissement**

Ce secteur 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 Poniatski 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 aujourd'hui pour partie obsolètes. 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 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. [En outre, deux ouvrages ferroviaires majeurs \(Raccordement Sud et Estacade\) sont à l'étude sur le site par les établissements ferroviaires.](#)

**En application de la délibération des 17,18 et 19 novembre 2014, les grands objectifs urbains du site sont les suivants :**

- **Améliorer les liaisons entre les communes de Paris et de Charenton-le-Pont**
- **Proposer une programmation urbaine mixte**
- **Faciliter l'accueil de nouveaux modes de transports en commun**
- **Transformer l'environnement du site et les espaces publics**

Ces objectifs d'aménagement seront mis en œuvre dans le cadre d'une Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) créée à l'initiative de la Ville de Paris.

- **La desserte du secteur**

Elle s'organise autour :

- D'une trame viaire principale composée du prolongement, jusqu'à la rue Escoffier, de la rue Baron-le-Roy qui fait de 25 à 30 m de large et croise à niveau le boulevard Poniatowski ; le nouveau carrefour entre la rue Baron-le-Roy et le boulevard Poniatowski nécessite des travaux sur le boulevard Poniatowski en amont de la station du tramway qui visent à aménager les voies de circulation d'un même côté de la plateforme du tramway T3.
- D'une voie nouvelle dans le secteur Lamé de plus de 20 m de large, dont une part est aménagée en mail piéton végétalisé ;
- De voies de desserte locales qui irriguent les différents quartiers ;
- D'une liaison piétonne majeure d'environ 15 m de large qui relie la place des Terroirs de France jusqu'à Charenton le Pont ;
- D'une nouvelle passerelle piétonne qui franchit le faisceau ferré pour relier le secteur au reste du 12<sup>ème</sup> arrondissement ;

Des liaisons piétonnes locales ainsi qu'un réseau de placettes de quartier complètent les espaces publics.

Des cheminements piétons sont par ailleurs aménagés pour favoriser le désenclavement à travers le bâtiment Lumière, entre le bastion et le secteur Poniatowski, et le long des berges.

- **Une programmation mixte**

À l'intérieur du périmètre de la ZAC, des constructions nouvelles variées répondent à l'objectif de mixité urbaine.

Il est prévu de dédier 50% de la programmation totale au logement, hors hôtel logistique et gare de la Rapée inférieure, avec une offre diversifiée composée de logements sociaux (57%), de logements intermédiaires locatifs (20%) et de logements libres (23%). [Aucun immeuble d'habitation ni établissement sensible ne sera localisé dans la bande de 50m longeant le boulevard périphérique.](#)

Le reste de la programmation est consacré aux équipements publics et à l'emploi (commerces, bureaux, services, activités dont un hôtel logistique embranché fer...), contribuant ainsi au développement économique de l'Est parisien.

Les principaux équipements publics à créer correspondent aux besoins générés par l'opération d'aménagement, aujourd'hui estimés à 1 collège [avec une salle de sport](#), 3 écoles, [des](#) équipements de petite enfance et un gymnase. S'y ajoutent les équipements [requalifiés-renovés](#) du plateau

sportif Léo Lagrange, ainsi qu'un espace de tri des déchets et [un espace culturel de type bibliothèque qui sera positionné au sud des voies ferrées](#) ~~une bibliothèque~~. La localisation des équipements sur le schéma est indicative.

L'opération d'aménagement prévoit également la réalisation d'un jardin public d'environ 20 000m<sup>2</sup> et la création d'un nouvel espace vert autour du bastion n° 1.

[La conception des espaces publics tient compte du projet de Raccordement Sud et d'Estacade portés par les établissements ferroviaires.](#)

L'emprise de la Petite Ceinture dévoyée est aménagée en promenade piétonne tout en conservant la possibilité d'accueillir à nouveau un trafic ferroviaire (mise en œuvre du principe de réversibilité) ; elle offre 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 Rapée à créer.

- **L'accueil de nouveaux modes de transports en commun**

Pour faciliter l'accueil de transports en commun, les espaces publics sont aménagés pour répondre en priorité aux besoins du futur quartier.

Ainsi, la rue Baron-le-Roy prolongée est réservée principalement aux modes doux, transports en commun, vélos, piétons. La requalification du boulevard Poniatowski se poursuit autour du tramway. Le quai de Bercy est élargi pour améliorer les continuités piétonnes et cyclables le long de la Seine.

- **La transformation urbaine**

La transformation de ce site, limitrophe de Charenton le Pont, situé le long du faisceau ferré de la gare de Lyon et en bord de Seine, 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. Des immeubles hauts sont proposés, concentrés au cœur de Bercy-Charenton, optimisant les emprises ferroviaires libérées sans créer d'ombres portées sur des riverains; 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 immeubles voisins. La morphologie et les formes urbaines permettent la pénétration du soleil, limitent la création de couloir de vent et protègent des nuisances acoustiques dans le but de favoriser le confort des espaces publics. ~~La frange bâtie le long du boulevard Poniatowski dans le secteur Léo Lagrange présente des porosités et des transparences vers les espaces sportifs, et au-delà, vers le bois de Vincennes.~~

Dans la partie du secteur Léo Lagrange située dans le site classé du bois de Vincennes le centre sportif de plein air [sera réaménagé](#) ; les éventuelles constructions nouvelles donnant lieu à création de surfaces de plancher seront de taille limitée et ne dépasseront pas un niveau.

L'organisation du secteur, définie à partir d'une approche écologique, paysagère et fonctionnelle, permet de répondre aux objectifs de renforcement de la biodiversité et de mise en relation du patrimoine paysager et naturel du site avec le bois de Vincennes, la Seine et le parc de Bercy. En préservant la ligne de coteau en rive nord-ouest du faisceau ferré, les vues sur le plateau ferroviaire et le grand paysage sont mises en valeur.

Différentes actions d'amélioration de l'environnement sont prévues à cet effet : création au cœur du quartier d'un nouveau jardin, qui fait le lien entre les différents niveaux du quartier, requalification et mise en valeur d'espaces publics, mise en valeur du bastion n°1 aujourd'hui isolé, transformation de la gare inférieure de la Rapée, amélioration de l'aspect paysager du stade de Léo Lagrange et de ses abords.

En bordure des infrastructures de transport, les bâtiments devront intégrer des protections acoustiques performantes vis-à-vis des nuisances sonores.

Une partie du périmètre de la ZAC est concernée par un périmètre de dispositions particulières, à l'intérieur duquel les règles concernant la morphologie des constructions sur voie ont été ajustées pour tenir compte des particularités du site réaménagé.

Un secteur en attente d'un projet d'aménagement global couvre l'île ferroviaire, la faisabilité de constructions sur dalle n'étant pas avérée aujourd'hui, du fait notamment des contraintes

ferroviaires et d'accessibilité. L'intention demeure de faciliter une continuité urbaine sur le boulevard et de préserver l'avenir.

Les surfaces de planchers créées dans l'opération Bercy Charenton seront de l'ordre de 580 000 m<sup>2</sup> (hors constructions et installations liées aux activités ferroviaires, sur une superficie de l'ordre de 80 ha, ce qui représente une densité globale inférieure à 1 (en intégrant la constructibilité du Bâtiment Lumière). La densité globale dans la zone UG (soit 50 ha hors emprises ferroviaires situées en UGSU et hors secteurs classés en zone UV) s'élève à 1,35).

Le schéma modifié :

- figure le périmètre de la ZAC de Bercy Charenton.
- délimite un secteur soumis à des dispositions particulières (dispositions précisées dans le règlement, tome 1, zone UG) sur une partie du périmètre de l'orientation d'aménagement et de programmation.
- délimite un secteur en attente d'un projet global sur l'île ferroviaire : le projet urbain prévoyait initialement de construire de nouveaux programmes sur cette île ; Or la faisabilité de ces constructions n'est pas avérée aujourd'hui du fait des contraintes ferroviaires (fonctionnalités et réseaux à préserver) et d'accessibilité. Le secteur d'attente permet de rappeler l'intention initiale et de préserver l'avenir.
- localise les voies et voies piétonnes à créer ou à modifier, déterminant l'application des articles 3, 4, 6, 7, 8, 10, 12 et 13 du règlement.
- Indique la localisation des principaux équipements publics à créer (E pour les écoles et le collège, JS pour les gymnases et équipements sportifs, S pour les crèches, ~~C pour la culture~~, L pour l'hôtel logistique). En revanche, la localisation d'un centre de tri des déchets a été supprimée suite au renoncement du SYCTOM d'implanter un tel équipement dans ce périmètre.
- Indique différentes actions d'amélioration de l'environnement (requalification et mise en valeur d'espaces publics, réduction des nuisances phoniques, mise en valeur du bastion n°1 et de la gare inférieure de la Rapée inférieure, amélioration de l'aspect paysager des équipements sportifs de Léo Lagrange).
- Conserve les intentions de désenclavement (à travers le bâtiment lumière vers le quartier de Bercy, entre le bastion et le secteur Poniatowski, le long du quai haut et sous le pont National)
- Indique les linéaires qu'il est prévu d'aménager en espaces paysagers en faveur des circulations douces. Sont notamment indiqués les berges de la Seine, les berges nord du faisceau ferré, la passerelle Nicolaï, les parcours à privilégier dans le secteur Léo Lagrange, et l'emprise de la petite ceinture ferroviaire prolongée par le vallon jusqu'au quai.
- Maintient le principe d'un aménagement d'espaces paysagers en faveur des circulations douces le long des berges.

Sont en outre représentés les secteurs de développement ou reconstitution du tissu urbain et les intentions de développer l'activité économique.

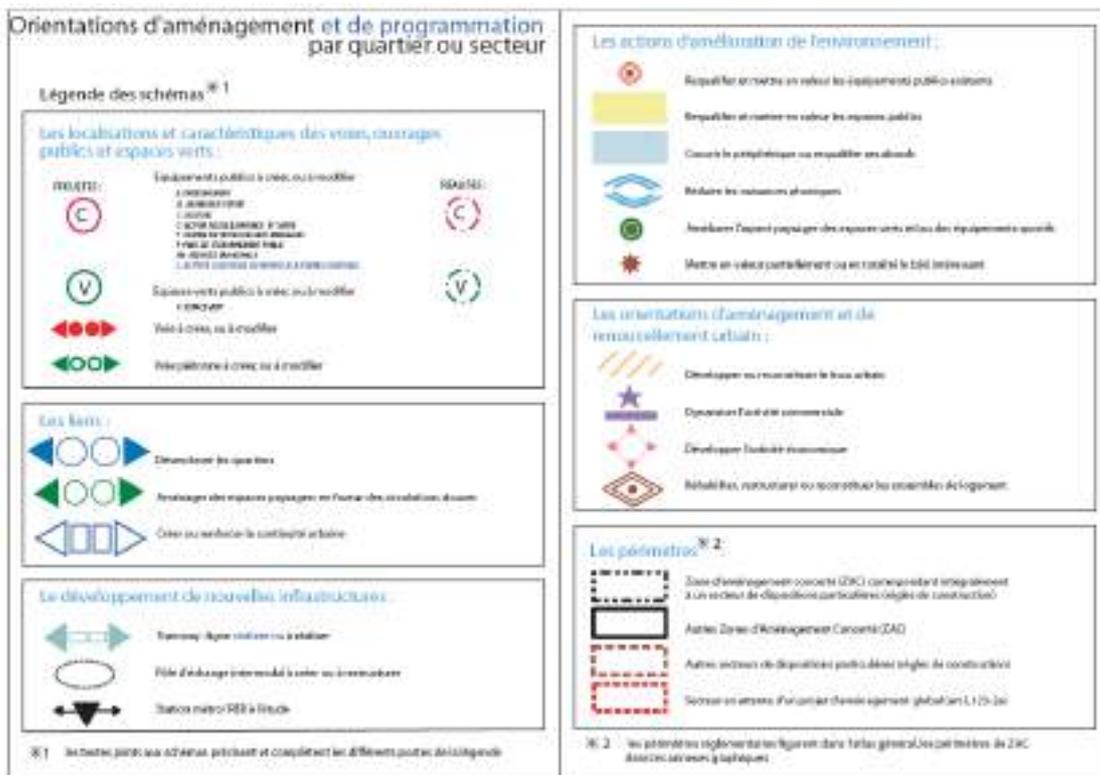
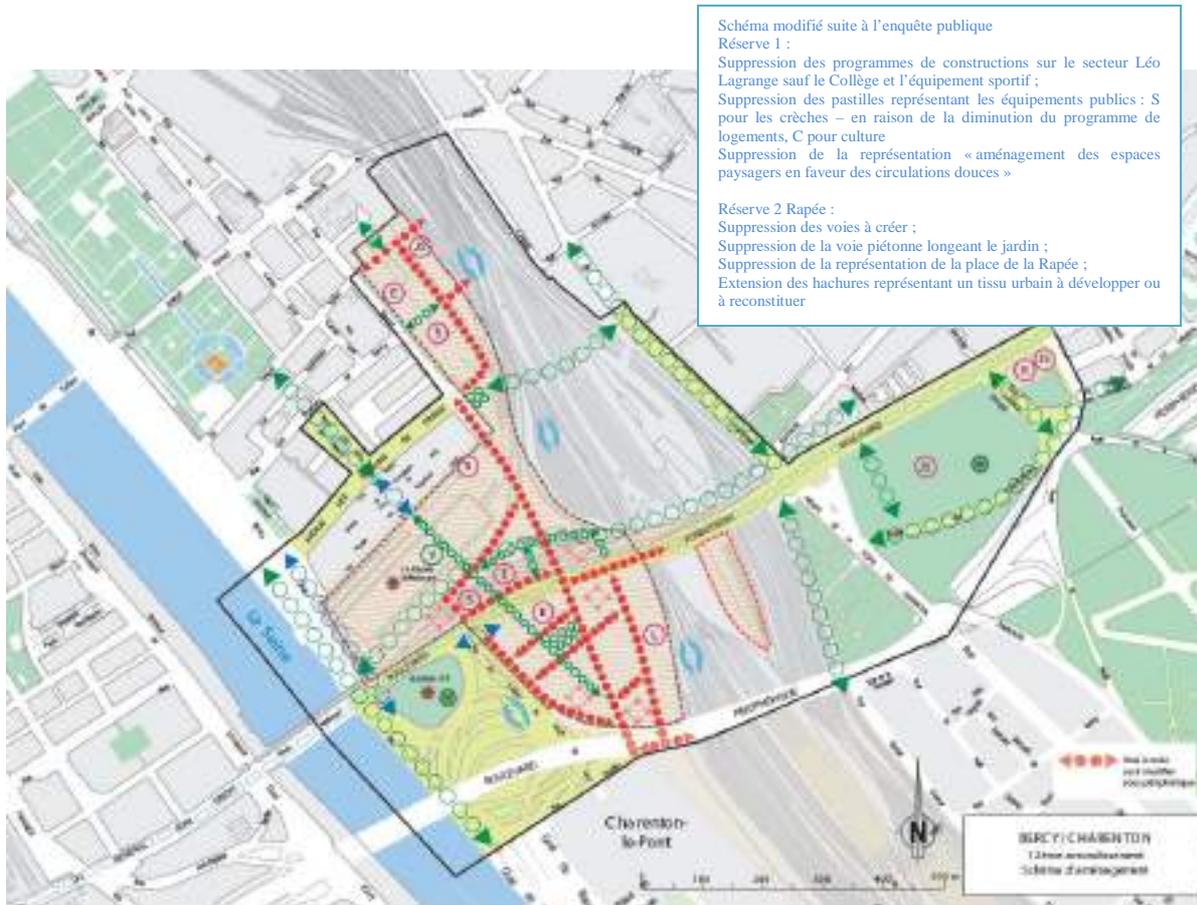


FIGURE 12 : SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION DU SECTEUR BERCY CHARENTON DU PLU MIS EN COMPATIBILITÉ

## IV.2.3 Le règlement du PLU :

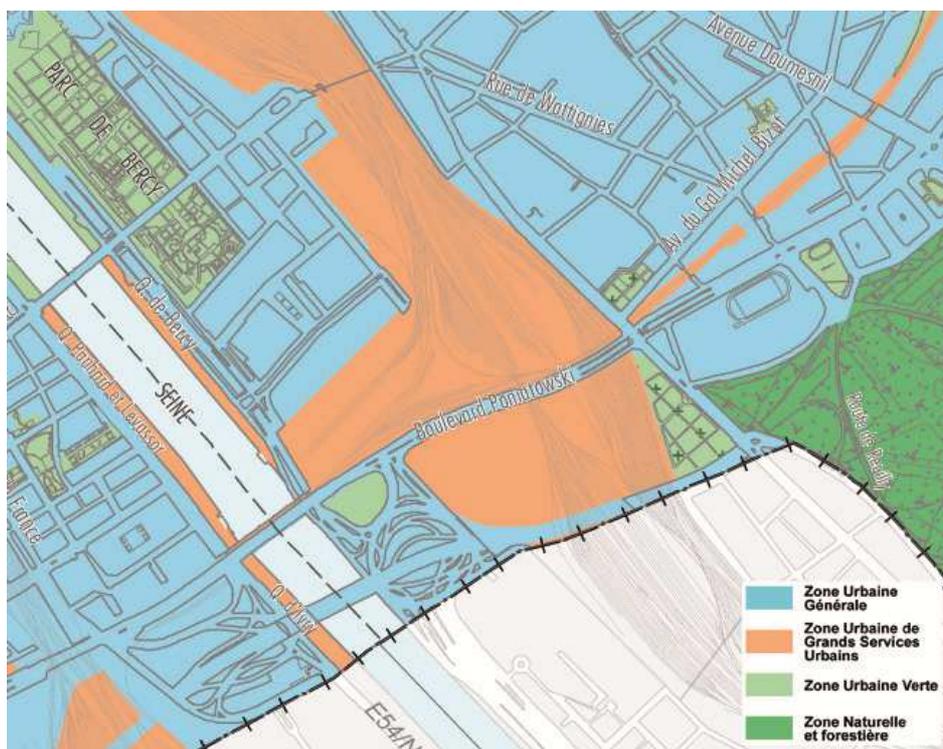
### IV.2.3.1 DOCUMENTS GRAPHIQUES

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):

- A- Plan de zonage
- B- Équilibre entre destinations et limitation du stationnement
- C- Logement social et protection du commerce
- D- Sectorisation végétale de la zone UG
- E- Plan général des Hauteurs
- F- 4 feuilles de l'atlas au 1/2000<sup>ème</sup> : K10, K11, K12 et L11
- G- Carte de synthèse

#### A- Le plan de zonage du PLU

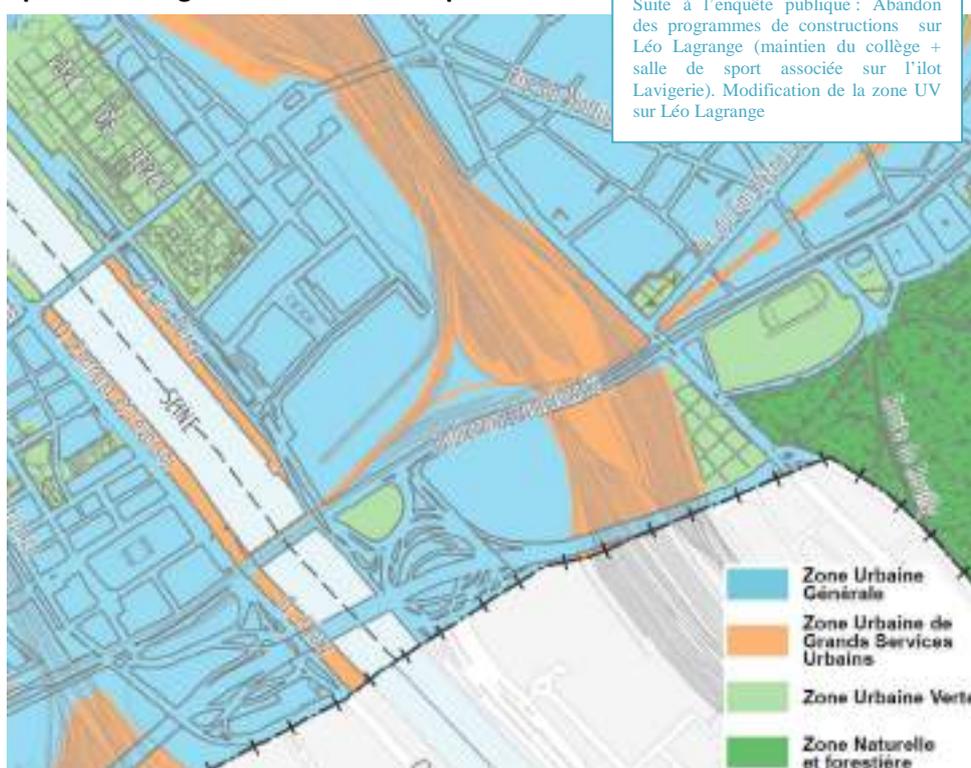
Extrait du plan de zonage en vigueur



Le périmètre de l'opération Bercy Charenton est concerné par les 4 zones :

- ✓ UGSU pour les terrains ferroviaires
- ✓ UV pour le bastion, le cimetière et le TEP Lavigerie
- ✓ UG pour le stade Léo Lagrange et les parcelles déjà bâties (bâtiment Lumière et logement le long de la rue Baron Leroy
- ✓ N et espace boisé classé pour le Bois de Vincennes

## Extrait du plan de zonage du PLU mis en compatibilité



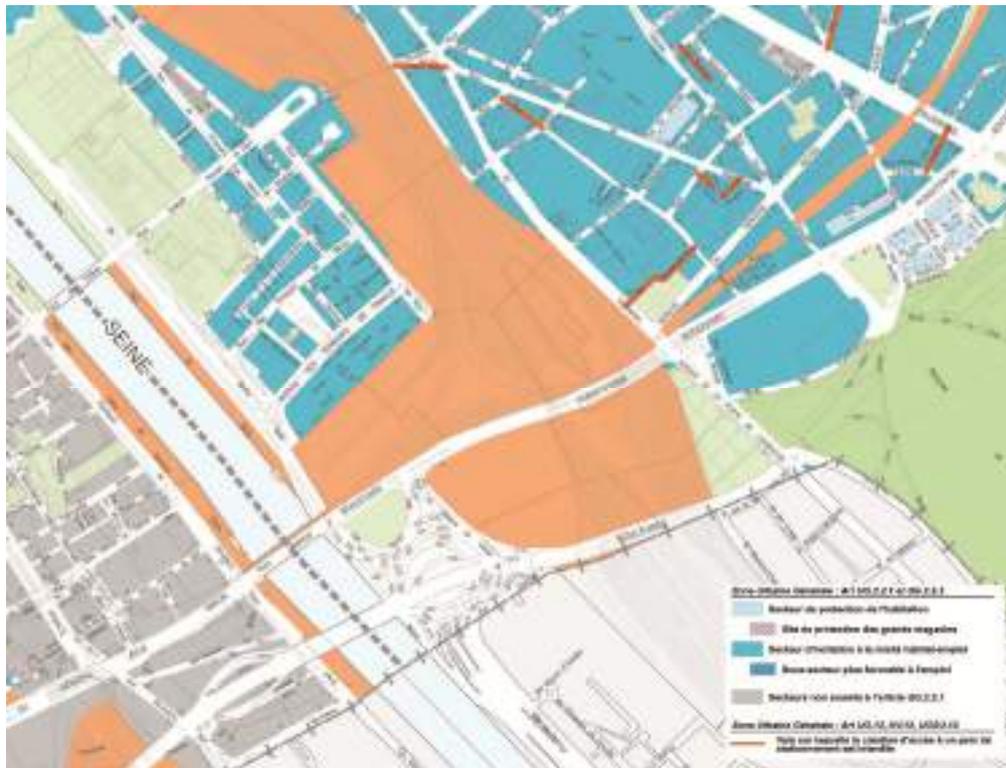
Le zonage est adapté au projet urbain :

- ⇒ La zone UGSU a pour objectif de pérenniser et favoriser le développement harmonieux et durable des équipements et services nécessaires au fonctionnement de l'agglomération et de définir les conditions dans lesquelles ces équipements et services peuvent durablement s'installer. Ainsi toutes les destinations ne sont pas librement admises dans cette zone. La zone UG est donc étendue : passage de UGSU en UG sur les secteurs Lamé, Rapée, Triangle, et Poniatowski (à l'exception de la nouvelle emprise de la petite ceinture ferroviaire et de l'emprise des futurs ouvrages ferroviaires « estacade » et « raccordement sud » qui restent en zone UGSU) et passage de UV en UG de la partie du TEP Lavigerie destinée à accueillir le futur collège + **salle de sport associée sur l'îlot Lavigerie.**
- ⇒ La zone UV regroupe des espaces dont la densité bâtie est en général faible et dont la fonction écologique, la qualité paysagère ou la vocation récréative, sportive ou culturelle doivent être préservées et mises en valeur pour assurer la qualité de vie et les besoins de détente des citoyens. La zone UV est également étendue à **l'ensemble de l'îlot Léo Lagrange et Lavigerie hors emprise destinée à accueillir le futur collège + + salle de sport associée sur l'îlot Lavigerie.**

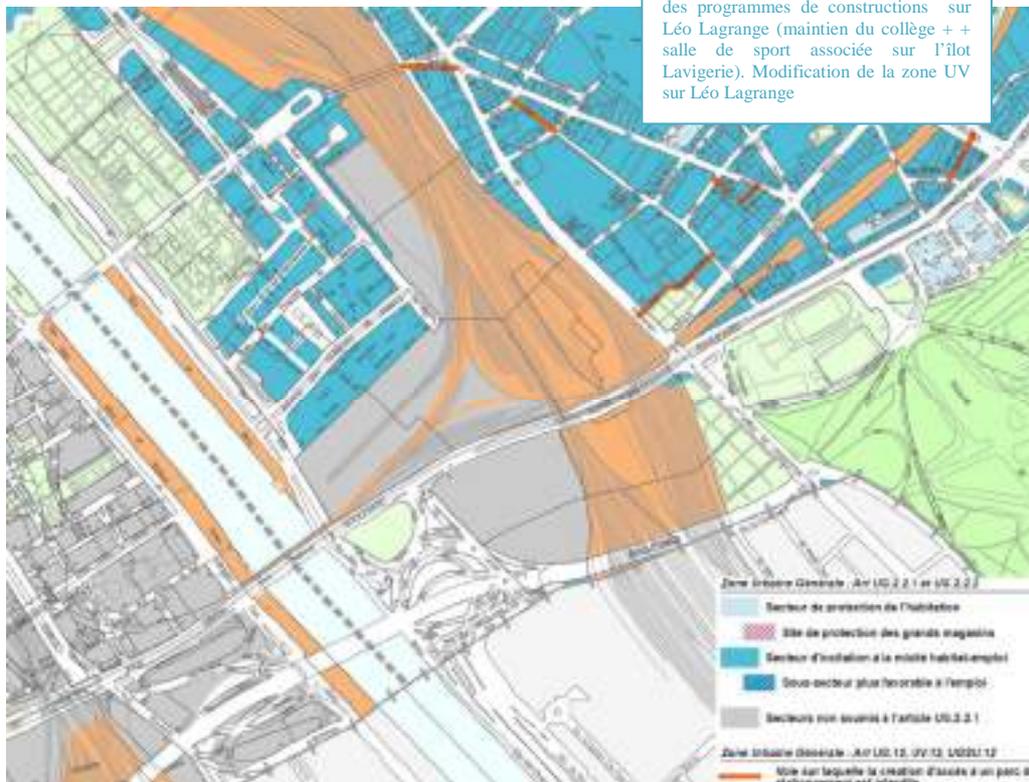
### B- Équilibre entre destinations et limitation du stationnement

Cette carte sert à l'application de l'art. UG.2.2.1 visant au rééquilibrage territorial de l'habitat et de l'emploi.

**Extrait de la carte d'équilibre des destinations et de limitation du stationnement dans le PLU en vigueur**

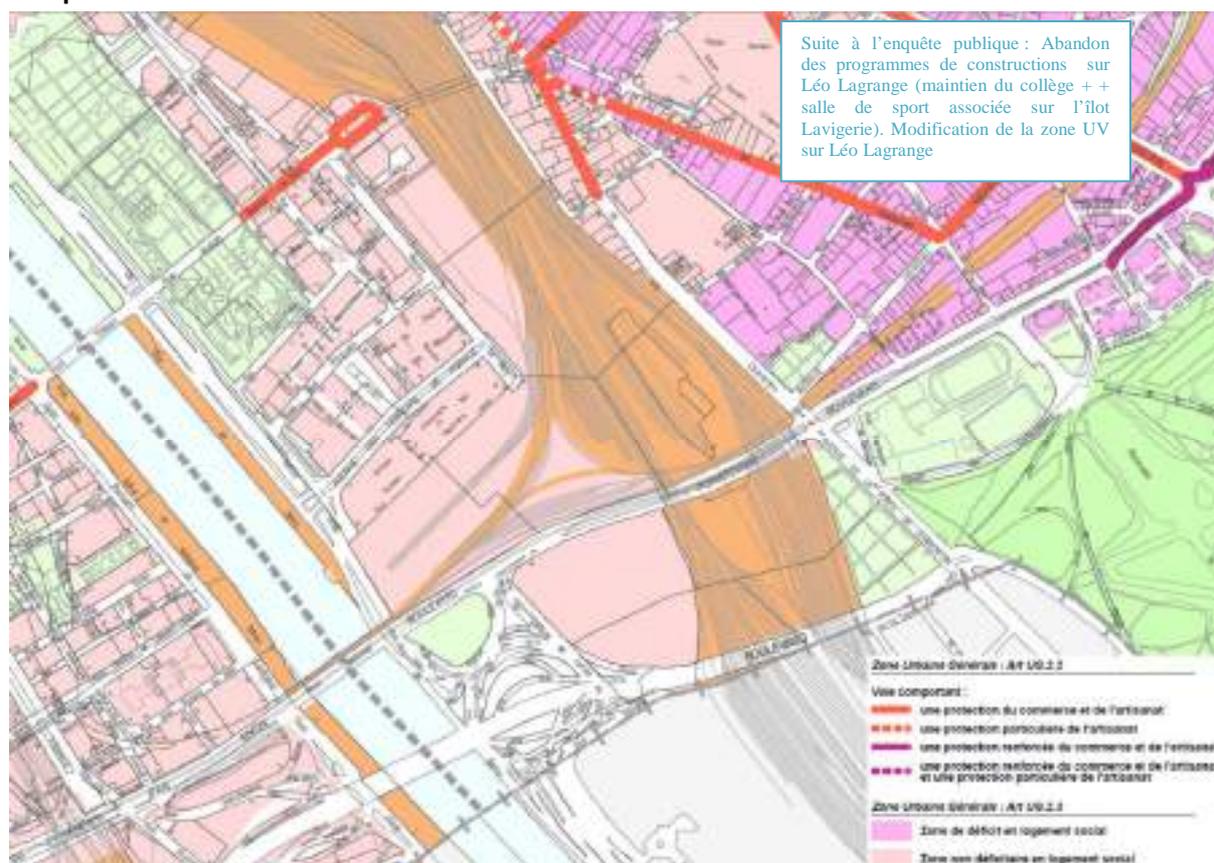


**Extrait de la carte d'équilibre des destinations et de limitation du stationnement dans le PLU mis en compatibilité**





## Extrait de la carte logement social et protection du commerce et de l'artisanat dans le PLU mis en compatibilité



Outre les modifications de zonage, la mise en compatibilité consiste à répartir les secteurs nouvellement inscrits dans la zone UG en zone de déficit en logement social (rose foncé) ou en zone non déficitaire en logement social (rose pâle).

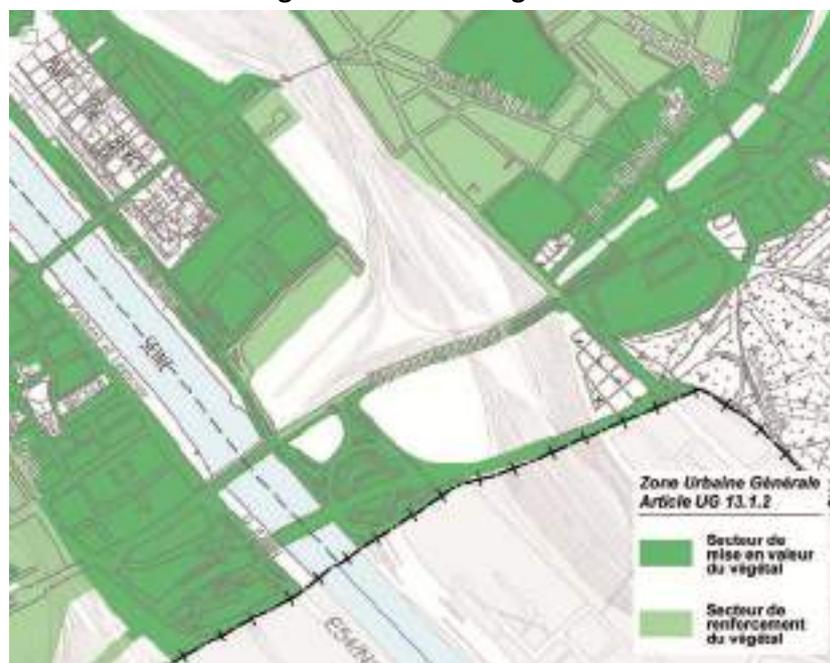
Sont considérés comme non déficitaires les îlots où le taux de logements sociaux est actuellement supérieur à 25 % ainsi que ceux où la part de logements sociaux est inférieure à 25 % mais qui sont directement voisins de secteurs où cette part est supérieure à 25 % et qui sont situés dans un quartier administratif où cette part est également supérieure à 25 %

Les autres îlots sont considérés en déficit de logements sociaux.

À noter : cette notion de secteur en déficit de logement social n'a pas d'incidence réglementaire à l'intérieur du périmètre de la ZAC Bercy Charenton. En effet, l'art. UG.2.2.3 prévoit que lorsqu'un projet fait partie d'une opération d'aménagement (ZAC, lotissement), l'obligation d'affecter 30% minimum de la surface d'habitation à du logement locatif social dans les secteurs en déficit de logement social s'applique globalement aux surfaces d'habitation prévues dans l'opération. Or le texte des orientations d'aménagement précise que le programme de logements de la ZAC Bercy Charenton sera composé de 57 % de logements sociaux et de 20% de logements intermédiaires locatifs, exigence très supérieure au 30% demandés dans les secteurs en déficit de logement social, et aux 30% de Logements locatifs sociaux ou intermédiaires demandés dans les secteurs non déficitaires.

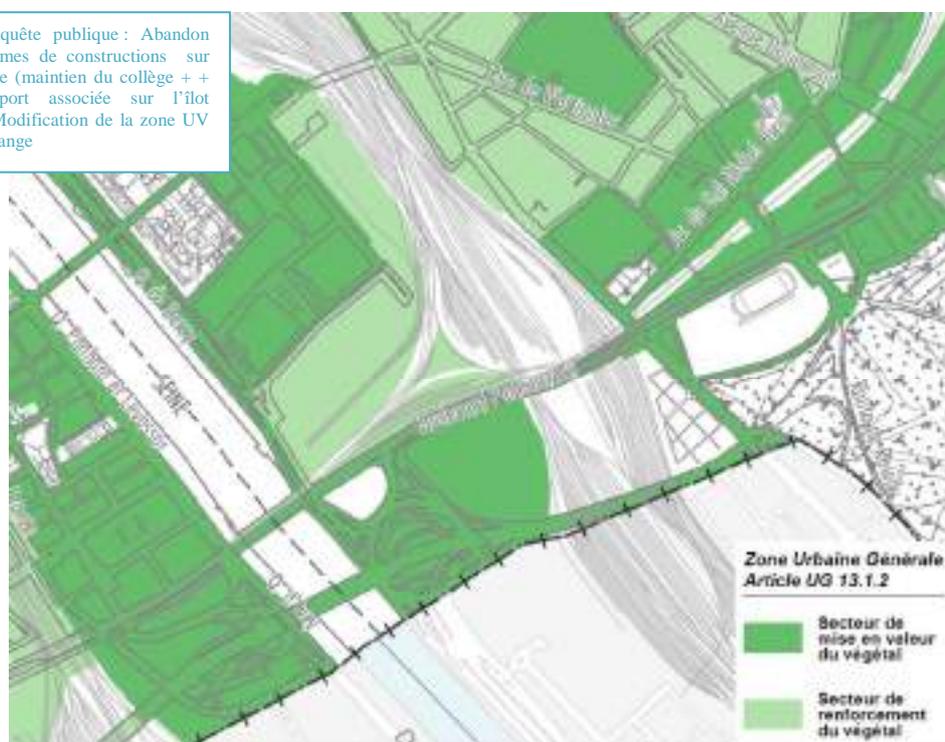
## D- Sectorisation végétale de la zone UG

### Extrait de la carte de sectorisation végétale du PLU en vigueur



### Extrait de la carte de sectorisation végétale du PLU mis en compatibilité

Suite à l'enquête publique : Abandon des programmes de constructions sur Léo Lagrange (maintien du collège ++ salle de sport associée sur l'îlot Lavigerie). Modification de la zone UV sur Léo Lagrange



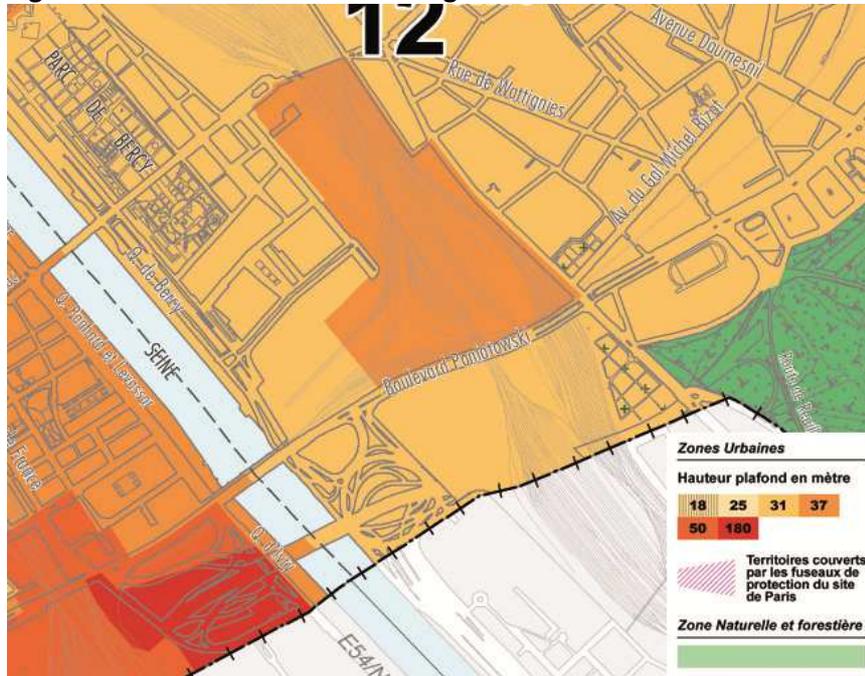
Dans le périmètre de la mise en compatibilité, les nouveaux secteurs en zone UG sont répartis entre secteur de mise en valeur du végétal et secteur de renforcement du végétal.

Ces secteurs ont été délimités par une étude réalisée à l'échelle de l'IRIS (unité territoriale de l'INSEE) en fonction de leur proximité aux principaux espaces végétalisés.

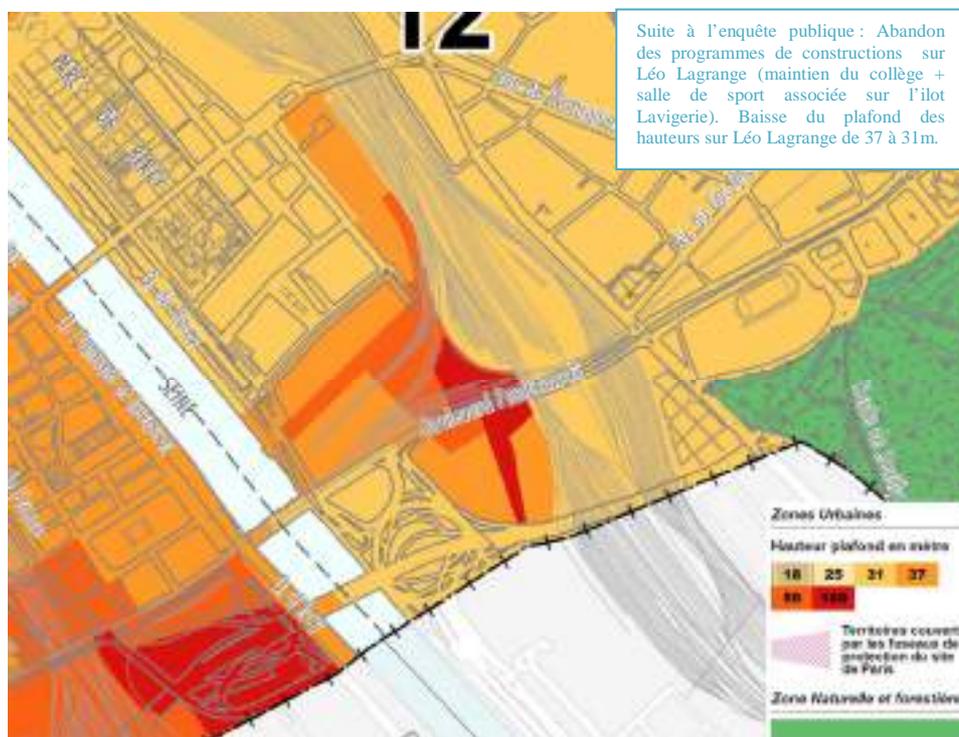
Afin de rééquilibrer la qualité du biotope sur le territoire parisien, dans les secteurs de renforcement du végétal, les plus éloignés des espaces végétalisés, des surfaces vertes complémentaires sont exigées en plus forte quantité (surface complémentaire de 15% au lieu de 10%).

### E- Plan général des Hauteurs

#### Extrait du plan général des hauteurs du PLU en vigueur



#### Extrait du plan général des hauteurs du PLU mis en compatibilité



Le secteur Sud Est de Paris comprend 4 hauteurs plafonds : 31m, 37m, 50m et 180m.

Le dessin des différentes zones de hauteur est adapté sur Bercy Charenton pour permettre la réalisation du projet. Les zones de hauteur ainsi délimitées autorisent une certaine souplesse pour préciser au stade opérationnel l'implantation exacte des constructions.

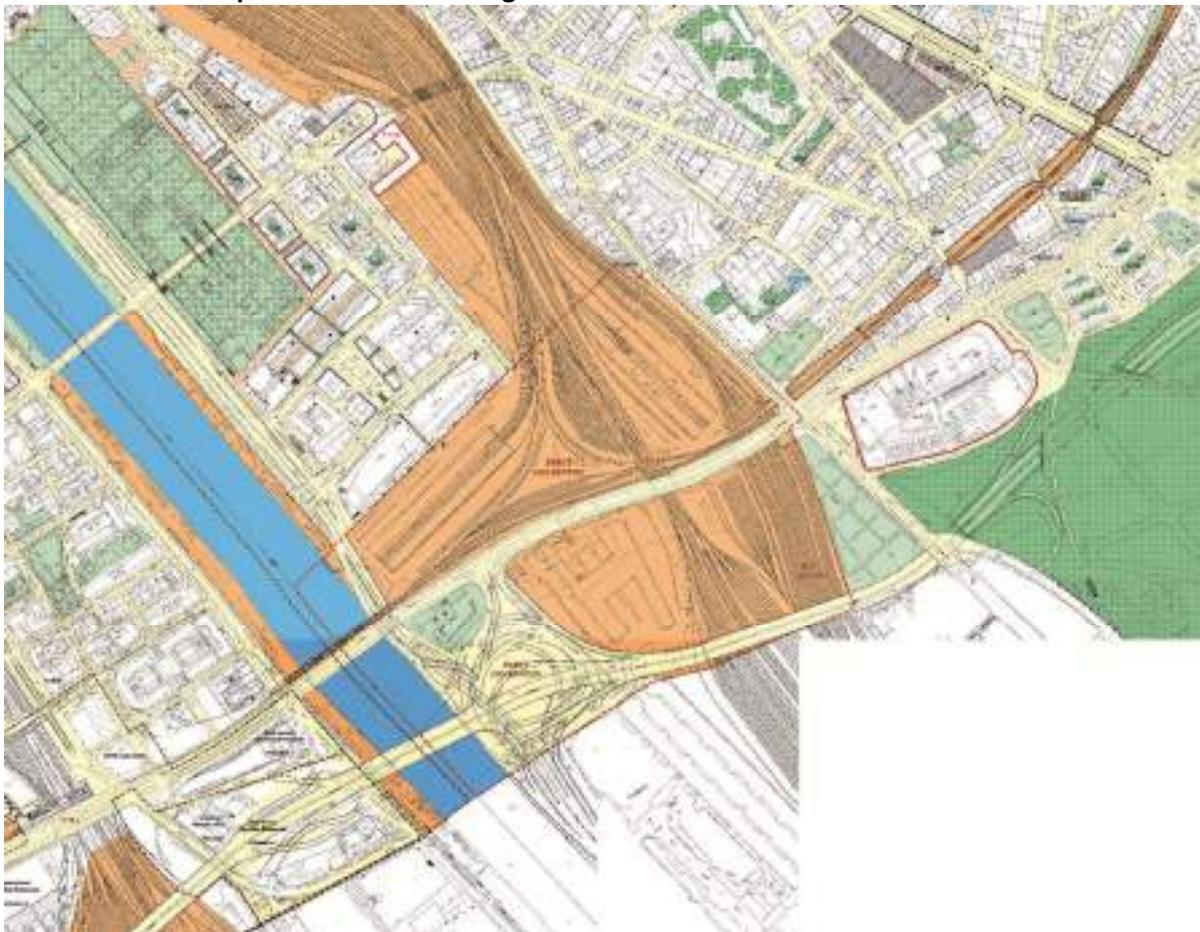
Par ailleurs, pour éviter les effets de seuils inhérents à ce plan des hauteurs, le texte des orientations d'aménagement et de programmation précise : «Des immeubles hauts sont proposés, concentrés au cœur de Bercy-Charenton; ils contribuent à l'intensité urbaine du futur quartier. La hauteur des bâtiments diminue progressivement à l'approche des quartiers existants pour ménager une transition douce avec les immeubles voisins. »

La justification du choix des hauteurs est détaillée au chapitre III.2.3 « stratégie paysagère »

#### **F- 4 feuilles de l'atlas au 1/2000ème : K10, K11, K12 et L11**

Le secteur de Bercy Charenton concerne 4 planches au 1/2000ème : K10, K11, K12 et L11

#### **Recollement des 4 planches du PLU en vigueur**

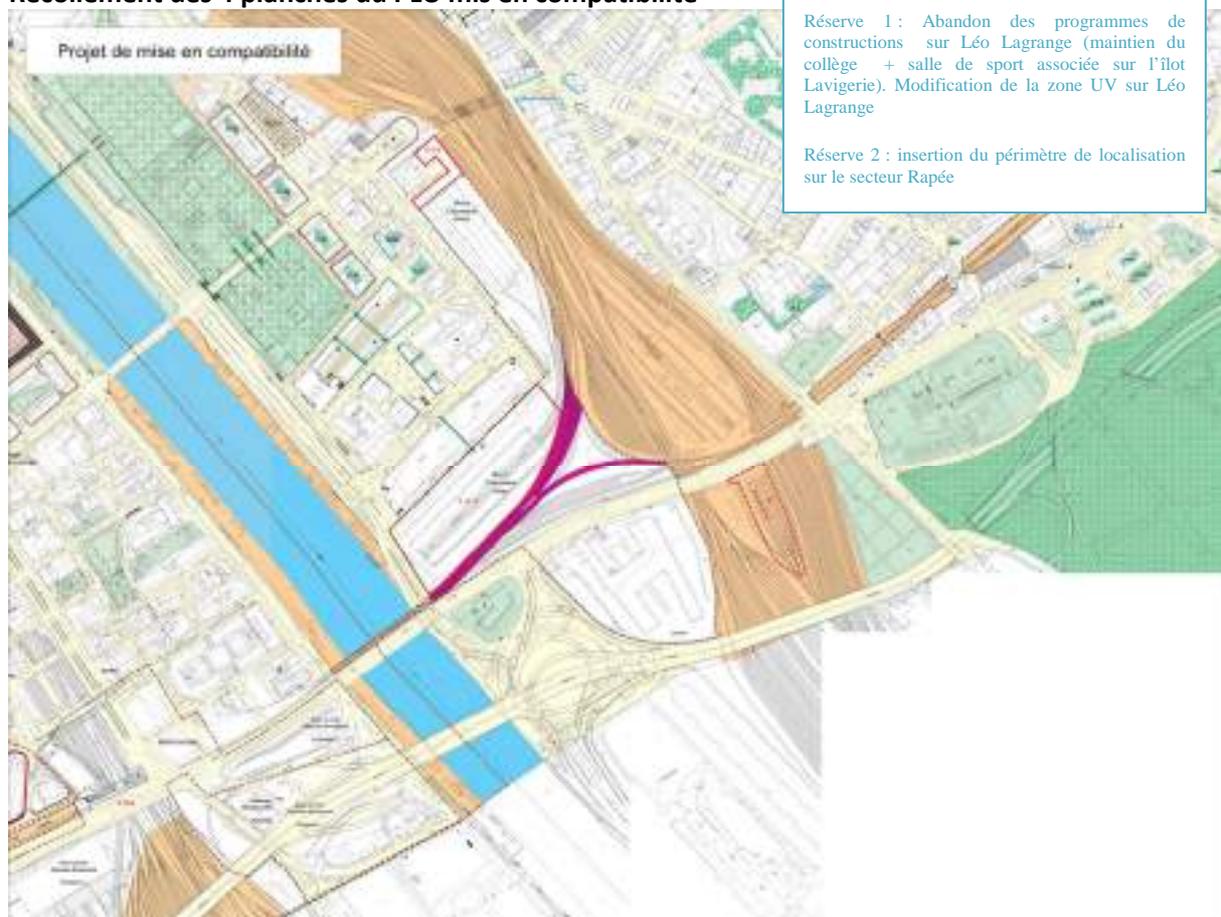


Sur ces 4 planches sont représentés :

- Le zonage :
  - ✓ UGSU pour les terrains ferroviaires
  - ✓ UV pour le bastion, le cimetière et le TEP Lavigerie
  - ✓ UG pour le stade Léo Lagrange et les parcelles déjà bâties (bâtiment Lumière et logement le long de la rue Baron Leroy)

- ✓ N et espace boisé classé pour le Bois de Vincennes
- Un périmètre d'attente devant faire l'objet d'un projet d'aménagement global
- Un périmètre de localisation pour un équipement sportif sur Léo Lagrange
- Une réserve pour logements sociaux au 316-318 rue de Charenton (LS 100%, dans le PLU en vigueur, devenue LS 100-100 dans le PLU modifié)
- 2 espaces libres protégés(EPL) pour préserver une transparence visuelle depuis la rue Baron le Roy vers les terrains ferroviaires entre les nouvelles constructions.
- Une liaison piétonne à créer à travers le bâtiment Lumière
- Le bastion en tant qu'élément protégé au titre des monuments historiques (bâtiment classé)

### Recollement des 4 planches du PLU mis en compatibilité



### Les modifications proposées :

- Le zonage est adapté au projet urbain :
  - ⇒ La zone UG est étendue : passage de UGSU en UG sur les secteurs Lamé, Rapée, Triangle, et Poniatowski (à l'exception de la nouvelle emprise de la petite ceinture ferroviaire et de l'emprise des futurs ouvrages ferroviaires « estacade » et « raccordement sud » qui restent en zone UGSU) et passage de UV en UG de la partie du TEP Lavigerie destinée à accueillir le futur collège.

- ⇒ La zone UV est également étendue : elle couvre l'îlot Léo Lagrange et une partie de l'îlot Lavigerie (hors emprise Collège et salle de sport associée).
- Compte tenu du nouveau zonage sur Léo Lagrange, le périmètre de localisation P12-4 pour un équipement sportif sur Léo Lagrange est supprimé.
  - Le périmètre d'attente destiné à faire l'objet d'un projet d'aménagement global est supprimé.
  - En revanche, un périmètre restreint de secteur en attente d'un projet d'aménagement global est créé sur l'île ferroviaire. Comme pour les Orientations d'Aménagement et de Programmation, il s'agit de rappeler l'intention de construire de nouveaux programmes sur cette emprise le jour où les conditions sont réunies.
  - Un emplacement réservé N 12-51 pour les futurs ouvrages ferroviaires (raccordement sud, estacade et petite ceinture), est délimité sur le secteur compris entre la gare de la Rapée et le boulevard Poniatowski.
  - Le périmètre de dispositions particulières dénommé Bercy-Charenton Seine, de configuration identique à celui représenté sur le schéma des Orientations d'Aménagement et de Programmation et couvrant partiellement les emprises concernées par la mise en compatibilité, est également figuré.
  - L'emplacement réservé pour la réalisation de logements sociaux au 316-318 rue de Charenton est supprimé. Cette emprise est en effet impactée par le débouché de la future passerelle Nicolaï.
  - Les 2 espaces libres protégés le long de la rue Baron le Roy sont également supprimés. Ils n'ont plus d'utilité dans la mesure où ils se trouvent compris dans l'emprise des 2 voies (dont l'une piétonne) qui desserviront le secteur Lamé (représentées dans le schéma des orientations d'aménagement et de programmation).
  - Un périmètre de localisation d'équipements est créé sur le secteur Rapée (P 12-18). La localisation des équipements publics pourra ainsi évoluer en lien avec le projet qui sera développé sur le secteur. Ce périmètre de localisation, référencé dans le tome 2 du règlement, permettra notamment la réalisation d'une voie nouvelle reliant Baron-le-Roy aux quais de Seine, un jardin de 2Ha, un équipement de petite enfance.

#### **IV.2.3.2 LES PIÈCES ÉCRITES DU RÈGLEMENT :**

Le règlement comporte 2 pièces écrites :

- ✓ Le tome 1 qui présente des dispositions générales et des règlements par zone
- ✓ Le tome 2 qui est constitué de différentes listes nécessaires à l'application des règles d'urbanisme : 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.

## LE TOME 1

La mise en compatibilité du PLU comprend des modifications du tome 1 pour adapter certaines règles à l'intérieur du périmètre de dispositions particulières dénommé Bercy Charenton Seine 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).

Les modifications apportées au tome 1 du règlement concernent le périmètre de dispositions particulières de Bercy Charenton Seine, entièrement compris dans la zone UG. Les articles concernés sont :

- **l'article UG.6** relatif à l'implantation des constructions par rapport aux voies.

La recherche de nouvelles formes urbaines marquées par des immeubles de grande hauteur incite à assouplir la règle d'implantation des constructions à l'alignement ou à la limite de fait des voies.

Afin de favoriser la création d'un paysage de la rue qui offre des vues multiples et variées sur le paysage environnant, la ligne de ciel, les bords de Seine et l'architecture des nouvelles constructions, il paraît nécessaire d'introduire dans le règlement du PLU un nouvel article UG.6.3 qui indique les dispositions particulières applicables à l'intérieur de ce périmètre et autorise ainsi des discontinuités de façade le long de l'espace public.

Cet article précise que les possibilités de retraits de façades ou de parties de façades, au sol ou en étage, sont subordonnées à l'aménagement d'espaces libres de qualité ou à l'expression d'une recherche architecturale. De telles dispositions peuvent favoriser la pénétration du soleil dans les ilots, la limitation des couloirs de vent, ou la végétalisation des façades ;

- **l'article UG.10.1** relatif au plafond des hauteurs.

Le plan guide mis au point prévoit la création d'un tissu urbain caractérisé par la construction d'immeubles avec des hauteurs variées qui peuvent atteindre 180m. Justifiées notamment par volonté de favoriser une ville compacte, de donner à l'ensemble du nouveau quartier une identité propre et d'instaurer un dialogue avec l'opération Paris Rive Gauche, ces hauteurs ne peuvent être atteintes sans une modification du plan général des hauteurs. L'ambition environnementale du projet d'aménagement rend nécessaire l'autorisation dans les constructions nouvelles des dispositifs destinés à économiser de l'énergie ou à produire de l'énergie renouvelable en dépassement de la hauteur plafond et des gabarits enveloppes sans réduire la constructibilité des terrains.

- **l'article UG.10.2.4** relatif au gabarit enveloppe en bordure des voies.

Au PLU en vigueur, le gabarit-enveloppe en bordure de voie se détermine de la manière suivante : une verticale de hauteur et un profil de couronnement qui dépendent de la largeur de la voie, avec une horizontale qui est limitée par le plafond des hauteurs de 31 ou 37 m.

Les dispositions prévues par la mise en compatibilité prévoient que ce gabarit-enveloppe serait limité en hauteur par la hauteur plafond fixée par le Plan général des hauteurs, soit 37, 50 ou 180 mètres selon le périmètre concerné. En distinguant deux situations :

- En bordure des voies de 20 mètres ou plus de large, des voies délimitant un espace vert public ou de la voie bordant le futur hôtel logistique, le gabarit-enveloppe se compose

d'une verticale attachée au plateau de la surface de nivellement d'îlot au droit du terrain, limitée par une horizontale située à la hauteur plafond fixée par le plan général des hauteurs. Le point d'attache du gabarit-enveloppe est pris sur la surface de nivellement de l'îlot au droit du terrain concerné, à l'alignement des voies publiques ou à la limite de fait des voies privées.

- En bordure des autres voies, le gabarit-enveloppe se compose :
  - d'une verticale limitée par une horizontale fixée à 37 mètres de hauteur,
  - d'une verticale élevée au-dessus de l'horizontale susmentionnée, à 10 mètres de l'axe de la voie, limitée par une horizontale située au niveau de la hauteur plafond. (Voir figure 20.3).

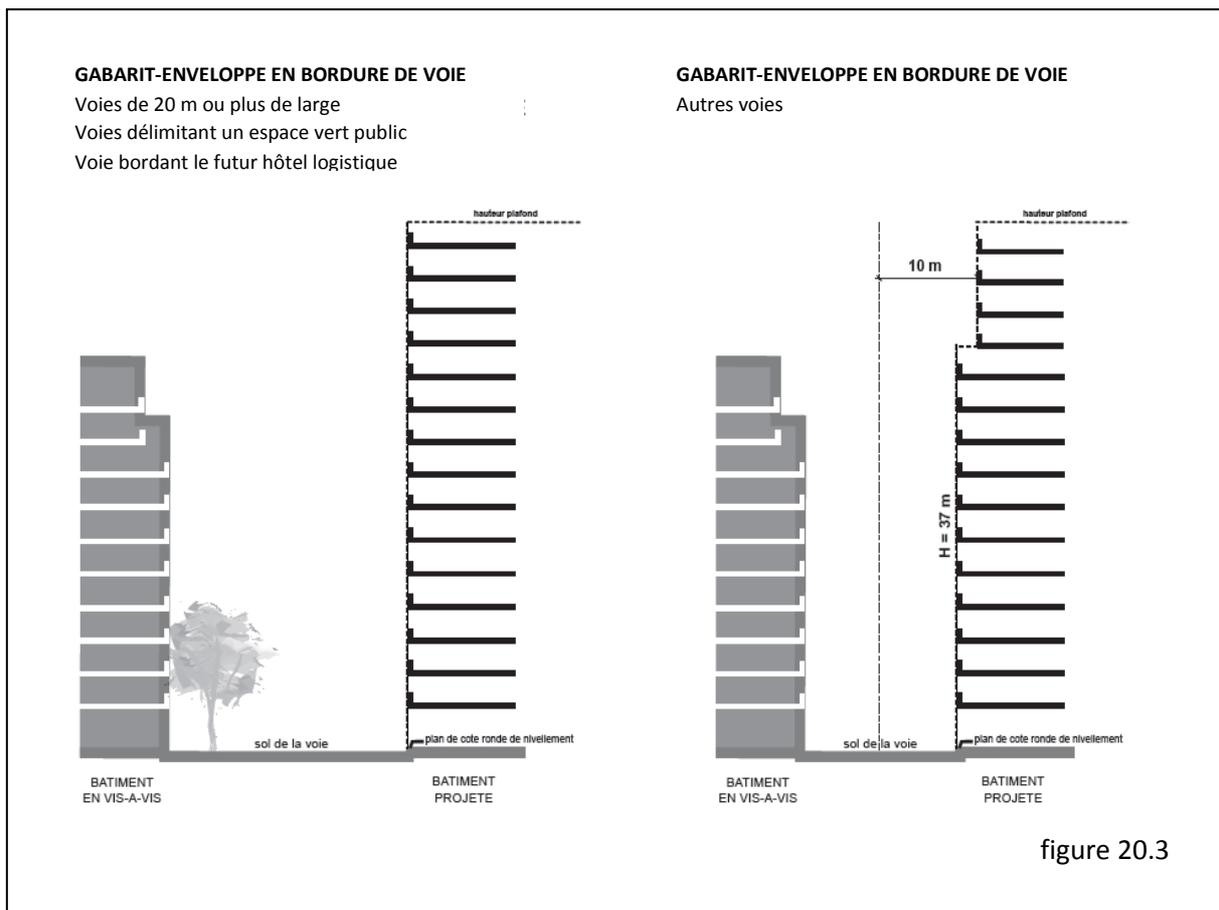


figure 20.3

Plus favorable à l'élévation des constructions, il autorise également la création d'une skyline, riche des variations de hauteur de chacune des constructions.

Les études de faisabilité de chaque lot permettront de préciser la hauteur capable de chaque construction en fonction notamment de son degré d'ensoleillement et des conditions d'éclairément des locaux situés à proximité mais aussi du paysage de la rue. Elles s'attacheront également à prévoir l'aération du tissu urbain. Un cahier des recommandations urbaines, paysagères, architecturales et environnementales sera établi par l'aménageur pour harmoniser l'ensemble des opérations de construction. Pour la détermination de la voie bordant le futur hôtel logistique, ce dernier est localisé aux orientations d'aménagement et de programmation pour une pastille « L ».

- **L'article UG.11.1.3** relatif à l'insertion des constructions de grande hauteur dans le paysage urbain.

Souhaitant favoriser l'émergence de formes architecturales nouvelles dans le secteur Bercy-Charenton, des dispositions particulières sont introduites à l'article UG.11.1.3 relatif à l'aspect extérieur des nouvelles constructions qui visent à soutenir la créativité et la relation harmonieuse des nouveaux bâtiments dans le paysage parisien.

- **L'article UG.11.2.1** relatif aux saillies sur voie

Afin de permettre des effets architecturaux plus en rapport avec la volumétrie des nouvelles constructions, ou encore de limiter les effets des vents générés par les façades présentant une grande verticalité, la dimension de certaines saillies est modifiée ; il est proposé un assouplissement de la règle en bordure des voies supérieures à 24 m et dans les parties hautes des constructions, au-delà de 15 m.

- **L'article UG.11.2.3**, relatif aux dispositifs destinés à économiser de l'énergie ou à produire de l'énergie renouvelable dans les constructions.

Il est proposé d'autoriser ces dispositifs en dépassement de la hauteur plafond et des gabarits enveloppes à condition que la volumétrie s'insère harmonieusement aux variations de la skyline. L'ambition environnementale du projet d'aménagement rend nécessaire l'autorisation dans les constructions des dispositifs destinés à économiser de l'énergie ou à produire de l'énergie renouvelable sans réduire la constructibilité des terrains.

## LE TOME 2

Les modifications apportées au tome 2 du règlement concernent plusieurs annexes :

- **L'Annexe I- secteur soumis à des dispositions particulières.**

**3 – Secteurs inclus dans une orientation d'aménagement** – Au sein de l'orientation d'aménagement et de programmation Bercy Charenton et sur les feuilles de l'atlas, un secteur nommé Bercy Charenton-Seine est soumis à des dispositions particulières énoncées dans les articles UG.6.3, UG.10.1 § 5°, UG.10.2.4, UG.11.1.3.§ 5°, UG.11.2.1 § 6°, UG.11.2.3 §3° et n'est pas soumis à l'article UG.2.2.1

- **L'annexe II : Périmètres devant faire l'objet d'un projet d'aménagement global.**

**1-**La ligne concernant le périmètre Bercy Charenton est supprimée, les études urbaines menées au cours des dernières années ayant permis de stabiliser un projet urbain, objet de la présente mise en compatibilité.

**2-**Un nouveau périmètre « Bercy-Charenton Ile ferroviaire » est instauré. L'objectif est d'afficher l'intention d'aménager l'Ile ferroviaire conformément à l'ensemble des documents présentés en concertation, bien que la faisabilité technique ne soit pas encore avérée à ce stade des études. Il s'agit d'un nouveau périmètre d'attente, valable 5 an .La surface de plancher maximale autorisable dans ce périmètre est de 1% de la superficie de chaque terrain, avec une SDP maximale de 1 000 m<sup>2</sup>, hors constructions et installations

liées aux activités ferroviaires, permettant ainsi de garantir le fonctionnement du système ferroviaire de la gare de Lyon et de préserver la possibilité d'un aménagement d'ensemble.

La fiche signalétique associée au nouveau périmètre « Bercy-Charenton Ile ferroviaire » est la suivante :

Bercy Charenton- Ile ferroviaire- 12<sup>ème</sup> arrondissement

Délimitation du périmètre- Occupation actuelle

Ilot inclus dans le faisceau ferroviaire de la gare de Lyon, ce site comprend plusieurs installations ferroviaires : une voie ferrée (voie 305 qui dessert le TSEE), un parking, un accès unique de la voirie publique depuis la rue de Charenton jusqu'à l'atelier TGV de Paris Sud Est, la sous-station Valmy, une piste carrossable, une brigade et le centre technique n°4 pour la Commande Centralisée de Réseaux de Vigneux.

Superficie de l'emprise

12 000 m<sup>2</sup>

Propriétaires des terrains

SNCF réseau et SNCF immo

Durée de validité de l'interdiction de construire

5 ans à compter de la date d'approbation de la déclaration de projet Bercy charenton emportant mise en compatibilité du PLU

Seuil en deçà duquel les travaux ayant pour objet l'adaptation, la réfection ou l'extension des constructions existantes sont autorisés

1% de la superficie de chaque terrain avec un maximum cumulé de 1 500 m<sup>2</sup> SDP sur la totalité de l'emprise pendant la durée de validité du périmètre.

Classement au PLU

Zone UGSU

Autres servitudes

Justification de l'institution de la servitude L123-2 a :

Le périmètre d'attente a pour objectif de permettre la conduite des études nécessaires à l'élaboration d'un projet urbain cohérent dont la mise en œuvre nécessitera une modification ultérieure du Plan Local d'Urbanisme, avec le cas échéant une modification de la zone UGSU au profit de la zone UG.

- **L'annexe III : Emplacements réservés aux voies, ouvrages publics, installations d'intérêt général et espaces verts – 1<sup>ère</sup> partie** : afin de concilier les exigences d'exploitation ferroviaires actuelles et futures avec les enjeux de développement urbain, un nouvel emplacement réservé (désigné N 12-51) au bénéfice du groupe SNCF et de la Ville de Paris est instauré. Il a pour destination des ouvrages ferroviaires [portés par SNCF réseau](#) (raccordement Sud, estacade et Petite Ceinture), partiellement en survol de parties de voies piétonnes, de voies circulées et d'espaces verts, [portés par la Ville de Paris](#).
  
- **L'Annexe IV : Périmètres de localisation des voies et ouvrages publics, installations d'intérêt général et espaces verts à créer ou à modifier.**
  - ✓ L'équipement sportif Léo Lagrange fait l'objet d'un périmètre de localisation. Il est supprimé car le zonage sur cet équipement est modifié en lien avec la destination future du secteur (UV et UG).
  - ✓ [Un nouveau périmètre de localisation P 12-18 « La Rapée » est instauré. Il permettra la réalisation d'une voie nouvelle reliant Baron-le-Roy aux quais de Seine, un jardin de 2Ha et un équipement de petite enfance](#)
  
- **L'Annexe V : Emplacements réservés en vue de la réalisation de logements et de logements locatifs sociaux ou intermédiaires inscrits au bénéfice de la Ville de Paris.** L'emplacement K 11 est supprimé. Les parcelles concernées se trouvent au débouché de la future passerelle Nicolaï et sont donc nécessaires pour l'opération. La programmation au sein du périmètre de la mise en compatibilité prévoit une part de logements sociaux « 50% de la programmation totale hors hôtel logistique et gare de la Rapée inférieure dédiée au logement, avec une offre diversifiée composée de logements sociaux (57%), de logements intermédiaires locatifs (20%) et de logements libres (23%).. »

## **V. COMPATIBILITÉ DE LA PRÉSENTE DÉCLARATION DE PROJET EMPORTANT MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU AVEC LES DOCUMENTS SUPRA COMMUNAUX**

Conformément aux articles L.131-4 et L.131-7 du Code de l'urbanisme, le PLU de Paris doit être compatible avec :

- A.** Le schéma directeur de la région d'Ile-de-France prévu à l'article L. 123-1 ;
- B.** Le programme local de l'habitat de Paris;
- C.** Les dispositions du Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France (PDUIF)
- D.** Les orientations fondamentales d'une gestion équilibrée de la ressource en eau et les objectifs de qualité et de quantité des eaux définis par les schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eaux ; Les objectifs de protection définis par les schémas d'aménagement et de gestion des eaux ;
- E.** Les objectifs de gestion des risques d'inondation définis par les plans de gestion des risques d'inondation pris en application de l'article L. 566-7 du code de l'environnement, ainsi qu'avec les orientations fondamentales et les dispositions de ces plans définies en application des 1° et 3° du même article L. 566-7 ;
- F.** Le plan de prévention des risques Inondations

Ainsi que pour mémoire les dispositions particulières aux zones de bruit des aérodromes conformément à l'article L. 112-4 (secteur Bercy-Charenton non concerné)

De plus, conformément aux articles L.131-5 et L.131-7 du Code de l'urbanisme, le PLU doit prendre en compte :

- G.** le Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE) d'Ile-de-France
- H.** le Plan Climat-Énergie Territorial (PCET) de Paris.
- I.** Les programmes d'équipement de l'État, des collectivités territoriales et des établissements et services publics

### **A. Le schéma directeur de la région d'Ile-de-France**

Le SDRIF est un document d'aménagement et d'urbanisme qui donne un cadre à l'organisation de l'espace francilien. Comme le prévoit l'article L.123-1 du Code de l'urbanisme, «ce schéma détermine notamment la destination générale des différentes parties du territoire, les moyens de protection et de mise en valeur de l'environnement, la localisation des grandes infrastructures de transport et des grands équipements. Il détermine également la localisation préférentielle des extensions urbaines, ainsi que des activités industrielles, artisanales, agricoles, forestières et touristiques».

Accompagné du fascicule Vision régionale et d'une synthèse, le SDRIF est composé de quatre fascicules et de la carte de destination générale des différentes parties du territoire :

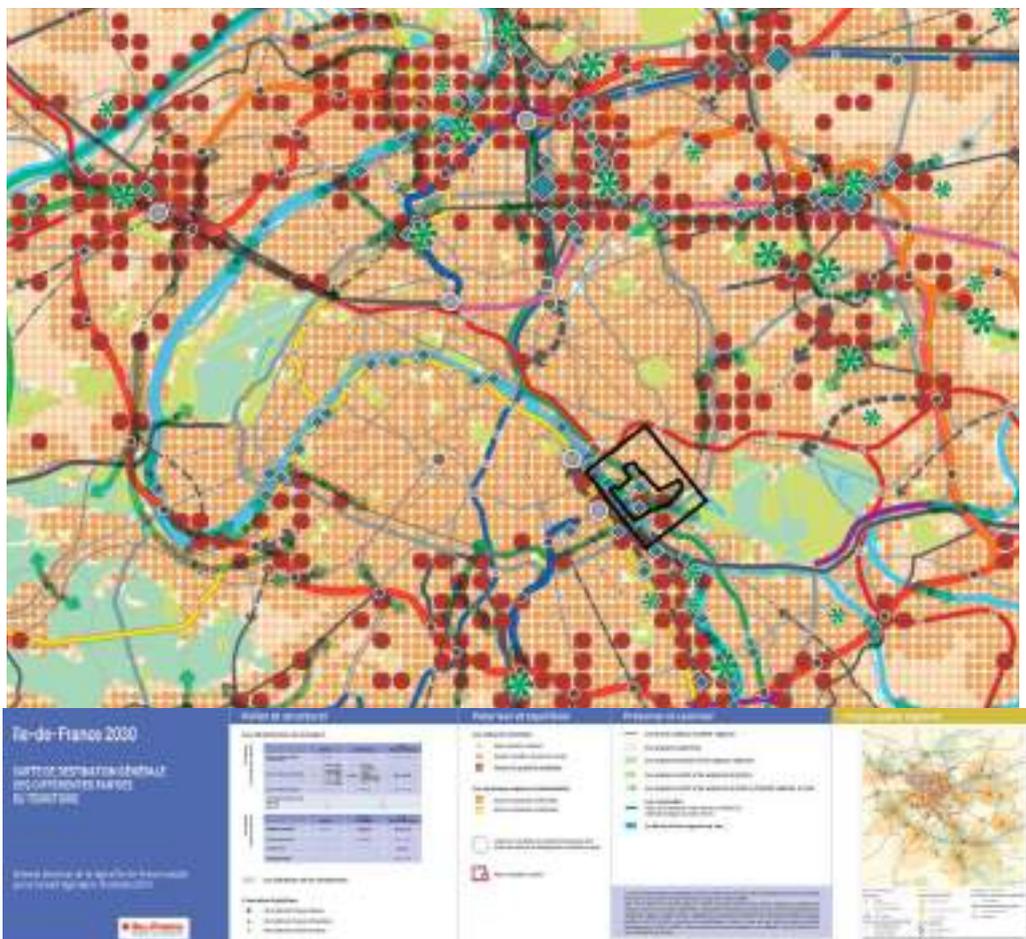
- Défis, projet spatial régional et objectifs (fascicule 2)
- Orientations réglementaires et carte de destination générale des différentes parties du territoire (fascicule 3)
- Évaluation environnementale (fascicule 4)
- Propositions pour la mise en œuvre (fascicule 5)

Le fascicule « mise en œuvre » précise les leviers d'actions dont dispose la puissance publique pour mettre en pratique les objectifs et les orientations réglementaires du SDRIF.

Les objectifs du SDRIF 2030 pour Paris visent « à conforter le dynamisme de la capitale » :

- « **Un rayonnement économique** à conforter. Paris offre une très grande diversité d'activités et d'emplois et attire des investissements internationaux et des fonctions stratégiques majeures... ».
- « **Garantir à tous un accès au logement**. Paris doit aussi son dynamisme à la richesse de son économie résidentielle fragilisée par la hausse ininterrompue des valeurs immobilières et foncières depuis plusieurs décennies. Le rééquilibrage est-ouest en matière d'emplois et le maintien des fonctions résidentielles sont donc des défis majeurs (...) ».
- « **Renforcer l'offre de transport dans le cœur de la métropole**. Carrefour de réseaux et d'infrastructures, Paris dispose d'une offre dense et maillée de transports publics. L'objectif est à terme d'assurer à l'agglomération centrale un niveau de desserte comparable à celui de Paris intramuros, de faciliter les échanges au sein du Bassin parisien et le long de l'Axe Seine, et de renforcer le rayonnement et l'attractivité de l'Île-de-France à l'international (...) ».
- « **Valoriser et intégrer à l'échelle régionale les espaces naturels et boisés parisiens**. Paris bénéficie d'un environnement de qualité mais doit faire face à de nouveaux enjeux d'avenir. Il s'agit à l'échelle régionale de préserver et valoriser les milieux naturels afin de constituer un véritable réseau maillé d'espaces ouverts. (...) ».
- « **Une mutation urbaine du territoire parisien qui profite à l'ensemble de la métropole**. Paris est un territoire en mutation urbaine. Soixante-dix opérations, représentant près de 10 % du territoire parisien, sont aujourd'hui en cours de réalisation ou en projet. La plupart d'entre elles, par leur localisation, leur échelle et leur programme, contribuent au dynamisme et au renforcement de la région métropolitaine (...) ».

L'ensemble des dispositions normatives s'imposant notamment aux SCoT, et en leur absence aux PLU ou documents d'urbanisme en tenant lieu sont précisées dans le livret « orientations réglementaires et carte de destination générale des différentes parties du territoire (cdgt) ». Afin de mettre en évidence la traduction réglementaire de la stratégie, les orientations sont déclinées autour des trois piliers : « relier et structurer », « polariser et équilibrer », « préserver et valoriser ».



## → RELIER et STRUCTURER

### ▪ Les réseaux et équipements liés aux ressources

Au sein du périmètre de la mise en compatibilité, les emprises affectées aux équipements de services urbains (canalisations d'hydrocarbures, stockage des matériaux et denrées alimentaires, transformation de celles-ci, recyclage des déchets, etc) sont conservées à ces usages.

### ▪ Armature logistique

Le secteur de Bercy Charenton relève de l'armature logistique francilienne (3 losanges figurent un site multimodal d'enjeux territoriaux). Bercy Charenton prend une part active à la rationalisation des flux logistiques indispensables à la vie économique et sociale de la Ville. (Cf PDUIF)

### ▪ Transport

Par ailleurs un emplacement réservé N 12- 51 « ouvrages ferroviaires (raccordement sud, estacade et petite ceinture) partiellement en survol d'une partie de voies piétonnes, de voies circulées et d'espaces verts » est délimité entre la gare de la Rapée et le boulevard Poniatowski et permet notamment de répondre à l'objectif de maintien et de réversibilité de la petite ceinture.

## → POLARISER ET EQUILIBRER

### ▪ Formes urbaines

La déclaration de projet permet de projeter sur ce territoire un profil urbain fort de part et d'autre du fleuve pour identifier cette séquence particulière du paysage urbain parisien en modifiant le plan du plafond général des hauteurs en cohérence avec le secteur Masséna-Bruneseau. Le livret 2, « défis, projet spatial régional et objectifs » du SDRIF prévoit en effet une conception exemplaire en matière de développement durable, très ambitieuse dans sa forme urbaine et contribuant à la lecture métropolitaine de l'axe Sud Est, en lien avec le projet Paris Rive Gauche, de l'autre côté de la Seine.

### ▪ Territoires de développement riche en emploi

Dans les territoires porteurs d'un développement économique riche en emplois, la croissance de l'offre de locaux destinés à l'activité doit être accompagnée d'une augmentation proportionnelle de l'offre de logements. Les orientations d'aménagement et de programmation proposent un quartier mixte et diversifié, « Avec un programme d'environ 215 000 m<sup>2</sup> SDP de bureaux et 15 000 m<sup>2</sup> dédiés aux commerces, à l'artisanat, et à la restauration, Bercy Charenton constitue un des pôles de développement de la Capitale »

### ▪ Densité

Le secteur Bercy Charenton relève à la fois :

- des quartiers de gares qui imposent de prévoir au moins +15% de la densité humaine et 15% de la densité moyenne des espaces d'habitat
- des secteurs à fort potentiel de densification, où des efforts particulièrement accrus sont attendus (2 pastilles sur Bercy-Charenton + 1 partagée avec la commune de Charenton), soit d'environ 75 ha sur les communes de Paris et Charenton-le Pont.

Un diagnostic précis des activités ferroviaires sur l'ensemble des emprises détenues par les propriétaires ferroviaires a permis de révéler que seuls environ 20ha environ pouvaient être mobilisés pour le projet urbain, le faisceau de la gare de Lyon étant stratégique à l'échelle nationale. Les surfaces de planchers créées dans l'opération Bercy Charenton seront de l'ordre de 600 000 m<sup>2</sup>, sur une superficie de l'ordre de 80 ha, ce qui représente une densité globale inférieure à 1. La densité globale dans la zone UG (soit 50 ha hors emprises ferroviaires situées en UGSU et hors secteurs classés en zone UV) s'élève à 1,2.

## → **PRESERVER ET VALORISER**

### ▪ **Les espaces verts et de loisirs**

Les espaces verts et de loisirs sont intégrés dans l'aménagement. Le passage en zone UV [de tout le plateau Léo Lagrange](#) contribue à le pérenniser en tant qu'espace vert et de loisirs.

### ▪ **Continuités (espaces de respiration, liaisons agricoles et forestières, continuités écologiques, liaisons vertes)**

Le secteur de Bercy Charenton est concerné par un symbole de « continuité VE » (continuité écologique et liaison verte) à deux branches :

- l'une souligne les boulevards des Maréchaux et la Petite Ceinture
- l'autre la berge de Seine et le bois de Vincennes.

Le règlement et le périmètre de la zone naturelle et forestière (N) ne sont pas modifiés, aucun espace boisé classé (EBC) n'est réduit ou supprimé. Les continuités sont renforcées et exprimées dans les orientations d'aménagement et de programmation. L'aménagement du nouveau quartier est l'occasion d'établir une continuité entre deux espaces verts d'importance métropolitaine : le parc de Bercy et le bois de Vincennes. L'exceptionnelle position en bord de fleuve offre la possibilité de créer un jardin qui s'inscrit dans la typologie parisienne du « grand jardin » en bord de Seine. Le bois de Vincennes trouvera ainsi une ouverture vers la Seine.

### ▪ **Le fleuve et les espaces en eau**

Sans anticiper sur une mutation lourde des voies sur berges, le projet prévoit une amélioration des modes doux le long du fleuve :

- une piste cyclable en porte à faux sur la Seine
- une promenade piétonne sera ménagée pour relier le quartier de Bercy et le bastion, en traversant la gare de la Rapée inférieure et en passant sous le boulevard Poniatowski.

Le projet urbain Bercy Charenton n'envisage aucune évolution sur les ports de la Seine (Bercy Amont, Bercy Aval, Port de la Rapée)

## **B. Le PLH**

Le Conseil de Paris a adopté le programme local de l'habitat (PLH) de Paris lors de la séance des 28, 29 et 30 mars 2011. Ce document stratégique précise les orientations et objectifs de la Ville de Paris dans le domaine du logement et de l'habitat.

Le PLH de Paris comprend : un diagnostic général et par arrondissement, des orientations générales accompagnées des actions à mener, dispositif de pilotage et de suivi et annexes financières. Les actions à mener sont également décrites dans un programme spécifique à chaque arrondissement.

Le PLH de Paris 2011-2016 a inscrit, dans sa première version, 4 axes :

1. Atteindre des objectifs volontaristes d'offre nouvelle de logements : notamment en produisant plus de 4500 logements par an et offrir 25% de logements sociaux d'ici 2030.
2. Adapter l'offre nouvelle et le parc existant à la diversité des besoins, en particulier en répondant aux différents besoins (personnes défavorisées, familles, jeunes adultes, personnes âgées, classes moyennes...)
3. Poursuivre les efforts pour une gestion sociale adaptée des différents parcs de logements (améliorer le maintien dans le logement et la qualité du parc social)
4. Poursuivre la requalification du parc de logement et l'adapter aux objectifs du plan climat et aux exigences de l'environnement, tant pour le parc privé et public, et en particulier en termes de performance environnementale et énergétique.

En Juin 2014, le PLH 2011-2016 a fait l'objet d'un bilan à mi-parcours. Chaque orientation et objectif du PLH a ainsi fait l'objet d'une analyse permettant de mettre en avant la bonne réalisation des actions engagées, et d'établir un bilan des évolutions réglementaires récentes.

Suite à ce bilan, le PLH a été modifié, en février 2015, afin d'intégrer les modifications suivantes :

- Nouveaux objectifs en matière de logement social (75% des logements sociaux dédiés aux familles contre 66% auparavant), en visant un objectif de 30% de logements sociaux existants et financés en 2030.
- Intensifier les actions en faveur du logement des classes moyennes
- mobiliser les réserves foncières disponibles pour la construction neuve, au moyen notamment de développement d'opérations d'aménagements
- optimiser l'affectation des surfaces de logement dans les opérations d'aménagement en visant un objectif de 50% du total des surfaces, en fonction des contraintes propres à chaque site,
- Affecter logement social 60% des surfaces dédiées au logement au sein des opérations d'aménagement, de manière à renforcer la mixité sociale au cœur de l'agglomération.
- Améliorer les conditions d'accès au logement social et la gestion de ce parc par les bailleurs
- Mise aux normes énergétiques.

La déclaration de projet Bercy Charenton et la mise en compatibilité du PLU répondent à l'ensemble de ces objectifs :

- les logements représentent 50 % de la programmation totale hors Hôtel Logistique et programme de la Rapée inférieure,
- ils se répartissent en 57% de logements sociaux, 20% de logements intermédiaires et 23% de logements libres.

## C. PDUIF

### Le Plan de Déplacement Urbain d'Ile-de-France (PDUIF)

Le PDU est un document de planification et de programmation qui définit les objectifs à atteindre et les actions à entreprendre pour organiser de façon durable les déplacements du territoire concerné. Les mesures envisagées doivent permettre d'organiser le transport des personnes et des marchandises, la circulation et le stationnement. Le PDU intègre également des orientations d'aménagement liées aux problématiques de transport. Le PDU doit être compatible avec le SDRIF ainsi qu'avec le SRCAE.

Le premier PDUIF a été élaboré en 2000 par l'État, en association avec la Région Ile-de-France, le STIF – autorité organisatrice des transports en Ile-de-France – et la Ville de Paris. Il préconisait pour la première fois, à l'échelle régionale, une rupture avec le « tout automobile ».

Quant au PDUIF en vigueur, son projet a été arrêté par le Conseil Régional du 16 février 2012. L'enquête publique relative au projet de PDUIF a eu lieu du 15 Avril au 18 Mai 2013, à la même période que l'enquête publique du Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF), avec lequel le PDUIF doit être compatible. Le PDUIF a définitivement été approuvé en juin 2014 par le Conseil régional d'Île-de-France.

Les évolutions du PLU respectent le Plan de Déplacements Urbains d'Ile de France, dont l'objectif majeur est de garantir pour tous une mobilité durable, afin de lutter concrètement contre le problème de santé publique que constitue la pollution.

Il a pour but de réduire de 20 % les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2020 dans un contexte de croissance globale des déplacements estimée à 7%. 3 objectifs sous-tendent la réalisation de cette diminution :

- une croissance de 20 % des déplacements en transports en commun ;
- une croissance de 10 % des déplacements en modes actifs (marche et vélo) ;
- une diminution de 2 % des déplacements en voiture et deux-roues motorisés.

A Paris, où la part des modes actifs et de la marche est déjà élevée, il s'agit de conforter l'usage de ces derniers et de renforcer celui du vélo qui offre encore un fort potentiel de développement.

#### ▪ **Modes doux**

Les déplacements doux occuperont une place majeure au sein du quartier Bercy Charenton et seront mieux connectés au maillage environnant.

#### ▪ **Développement du stationnement des vélos et encadrement du stationnement privé (véhicules motorisés, y compris les deux-roues).**

Pour être compatible avec les prescriptions du PDUIF, les dispositions règlementaires sur ce secteur seront celles de la zone UG; elles fixent des normes maximales de stationnement par arrondissement pour les bureaux, intègrent les obligations résultant du code de la construction et de l'habitation concernant les installations nécessaires aux véhicules électriques ou hybrides rechargeables et adaptent les normes de stationnement des vélos (notamment afin de respecter les dispositions de l'arrêté du 20 février 2012 modifié par celui du 30 octobre 2014).

#### ▪ **Rationalisation des flux (acheminement et livraison des marchandises)**

L'annexe 2 du PDUIF mentionne les sites logistiques à préserver à Paris. Deux se trouvent sur le secteur Bercy-Charenton : Bercy-Lamé et Bercy Rapée. Autrefois plateforme logistique, le secteur Rapée n'est plus embranché fer aujourd'hui et est principalement occupé par des activités de stockage.

Le projet prévoit de déplacer la Halle Lamé existante. Les activités logistiques sont relocalisées et rationalisées sur le secteur Poniatowski. Cette relocalisation est nécessaire car les voies ferrées assurant l'approvisionnement de la halle Lamé existante obèrent le prolongement de Baron-Le-Roy et la transformation urbaine de l'ensemble du secteur Bercy Charenton. Bercy Charenton prend une part active à la rationalisation des flux logistiques indispensables à la vie économique et sociale de la Ville. Le nouvel hôtel logistique qui remplacera l'actuelle halle Lamé est compact et composé de deux niveaux : l'un embranché au fer et l'autre embranché à la route. La situation de cet hôtel logistique au sud du boulevard Poniatowski, relié au fer et potentiellement au tram, accessible directement depuis l'échangeur en fait un ensemble logistique efficace et mieux intégré à la ville.

En outre un espace de logistique urbain (ELU) (plateforme de redistribution de proximité) et des points relais sont localisés dans le futur quartier pour compléter le maillage parisien. Le règlement de la zone UG favorise l'implantation des espaces de logistique urbaine combinés avec d'autres fonctions.

Le projet urbain Bercy Charenton n'envisage aucune évolution sur les ports de la Seine au droit du site (Bercy Amont, Bercy Aval, Port de la Rapée)

## D. SDAGE

Les évolutions du PLU sur le secteur Bercy Charenton sont sans effet sur la compatibilité du PLU avec le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux du bassin Seine-Normandie (SDAGE) qui a été approuvé par arrêté n°96-1868 du 20 septembre 1996, modifié par les arrêtés du 19 octobre 2000, 21 février 2003, 20 Novembre 2009 et 20 décembre 2015 par le Préfet de la Région Ile-de-France.

En effet, sur l'ensemble du projet urbain Bercy Charenton, les orientations suivantes seront respectées :

- Réduire les volumes collectés et déversés par temps de pluie ;
- Privilégier les mesures alternatives et le recyclage des eaux pluviales ;
- Privilégier, dans les projets neufs ou de renouvellement, les techniques de gestion des eaux pluviales à la parcelle limitant le débit de ruissellement ;
- Réduire le recours aux pesticides en agissant sur les pratiques ;
- Étudier les incidences environnementales des documents d'urbanisme et des projets d'aménagement sur le risque d'inondation ;
- Maitriser l'imperméabilisation et les débits de fuite en zone urbaine pour limiter le risque d'inondation à l'aval.

Le site d'étude s'inscrit également en limite extérieure du projet de Schéma d'Aménagement et de gestion des eaux « Marne Confluence », dont le projet a été arrêté par la Commission locale de l'eau (CLE) le 18 décembre 2015 et devrait être approuvé d'ici la fin d'année 2016, après la phase d'enquête publique prévue au 2nd semestre 2016.

## E. PGRI (plan de gestion des risques d'inondation)

La déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU est compatible avec les dispositions du PGRI 2016-2021 du Bassin Seine Normandie arrêté le 7 décembre 2015 par le Préfet de région Ile-de-France, coordinateur du bassin de la Seine, postérieurement à l'approbation du SDRIF par décret du 27 décembre 2013 (application du dernier alinéa de l'article L566-7 CE).

Ces dispositions s'articulent autour de 4 grands objectifs pour réduire les conséquences des inondations de la Seine :

- 1- Réduire la vulnérabilité des territoires ;
- 2- Agir sur l'aléa pour réduire le coût des dommages ;
- 3- Raccourcir fortement le délai de retour à la normale des territoires sinistrés ;
- 4- Mobiliser tous les acteurs pour consolider les gouvernances adaptées et la culture du risque.

Parmi les 63 dispositions du PGRI applicables sur l'ensemble du bassin, le projet d'aménagement est notamment concerné par les dispositions prévues pour :

- Éviter, réduire et compenser l'impact des projets sur l'écoulement des crues (disposition 1.D pour réduire la vulnérabilité des territoires) en respectant le principe de transparence hydraulique pour ne pas aggraver l'inondation en amont et en aval du projet et ne pas compromettre les capacités d'expansion des crues.
- Ralentir le ruissellement des eaux pluviales sur les zones aménagées dès la conception des projets dont la surface est supérieure à 1ha en zone inondable (disposition 2.B.1 pour agir sur l'aléa pour réduire le coût des dommages).
- Prévenir la genèse des inondations par une gestion des eaux pluviales adaptée (disposition 2.B.2 pour agir sur l'aléa pour réduire le coût des dommages).

- Prévenir l'aléa d'inondation par ruissellement en privilégiant la gestion et la rétention des eaux à la parcelle (disposition 2.F.2 pour agir sur l'aléa pour réduire le coût des dommages).
- Planifier et concevoir des projets d'aménagement résilients (disposition 3.E.1 pour raccourcir fortement les délais de retour à la normale des territoires sinistrés)

Les zones ouvertes à l'urbanisation présentent une faible vulnérabilité à l'inondation. Le périmètre de la déclaration de projet est aujourd'hui partiellement situé en zone inondable (zone bleue du PPRI) et en zone de fragilité électrique.

Cette configuration a été prise en compte pour définir la nouvelle topographie et la programmation du site.

Le nivellement du site prévoit en zone inondable plus de déblais que de remblais, permettant le maintien de la zone d'expansion de la crue. Les parkings souterrains privés des bâtiments en zone inondable seront submersibles pour assurer les volumes de compensation nécessaires.

## **F. PPRI (plan de prévention des risques d'inondation)**

Le secteur Bercy Charenton est couvert par le PPRI du département de Paris, approuvé par arrêté préfectoral le 15 juillet 2003 et révisé le 19 Avril 2007. Le PPRI de Paris présente trois zones :

- La zone verte : la zone verte correspond aux zones d'expansion des crues. Sa vocation première est de permettre un stockage des eaux pour favoriser l'écrêtement de la crue. Pour cela, il est nécessaire de laisser cet espace le plus libre possible de toute construction volumétrique.
- La zone rouge : La zone rouge est la zone d'écoulement principal du fleuve en période de crue. Elle doit être encombrée du moins d'obstacles possibles afin de permettre le libre écoulement.
- La zone bleue : la zone bleue correspond aux zones urbanisées situées en zone inondable. Au sein de cette zone, deux variantes sont définies : une zone bleu sombre, qui correspond à des secteurs de bâtis importants exposés à des niveaux de submersion potentiellement supérieurs à un mètre, et une zone bleu clair correspondant au reste de la zone inondable, exclusion faite des zones verte et rouge.

Sur le site, le zonage est le suivant :

Le lit mineur de la Seine et le port de Bercy sont sous la zone rouge

Le reste du site est intégralement sous la zone bleue qui est divisée comme suit :

- Une zone bleu sombre (submersibles potentiellement par plus d'un mètre d'eau), qui couvre la « première terrasse » comprenant l'échangeur du boulevard périphérique, le bastion n°1 et l'immeuble Lumière : sur cette zone, les prescriptions liées aux constructions sont renforcées.
- Une zone bleu clair (zones submersibles potentielles par au plus un mètre d'eau), qui couvre tout le reste du secteur d'étude, à l'exception de quelques blocs au nord-est et du cimetière de Valmy.

Néanmoins, les seules zones incluses dans l'aléa sont les galeries de la Rapée inférieure, la zone de l'ex fourrière provisoire.

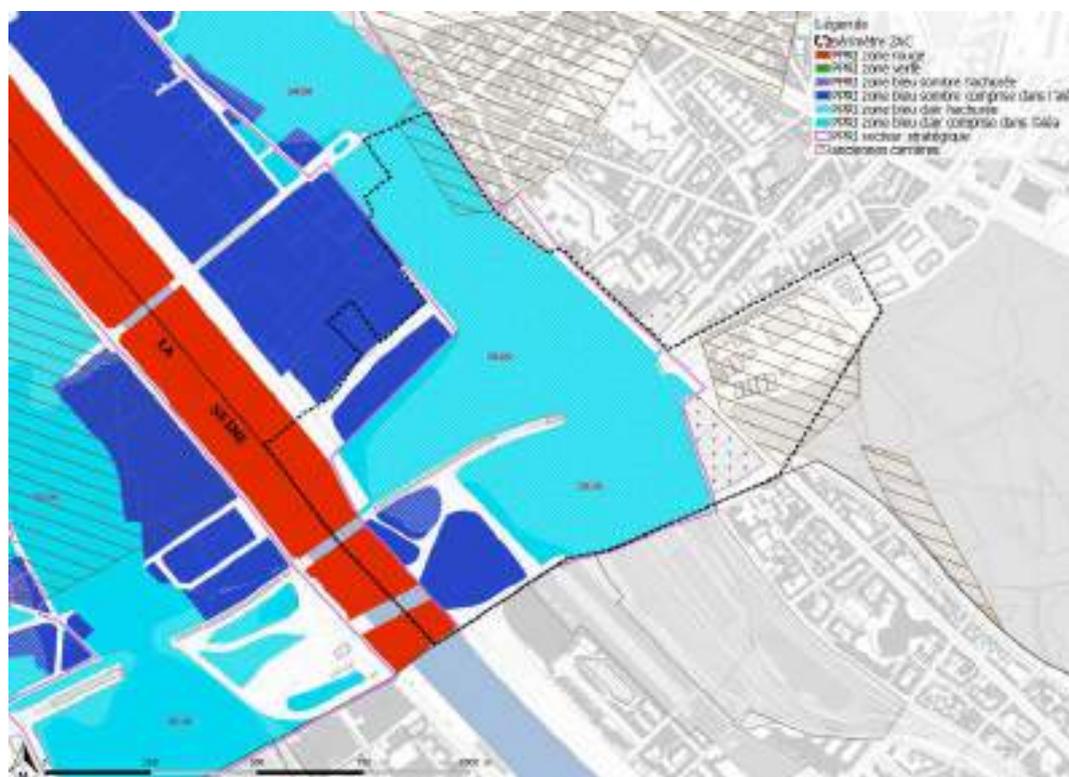
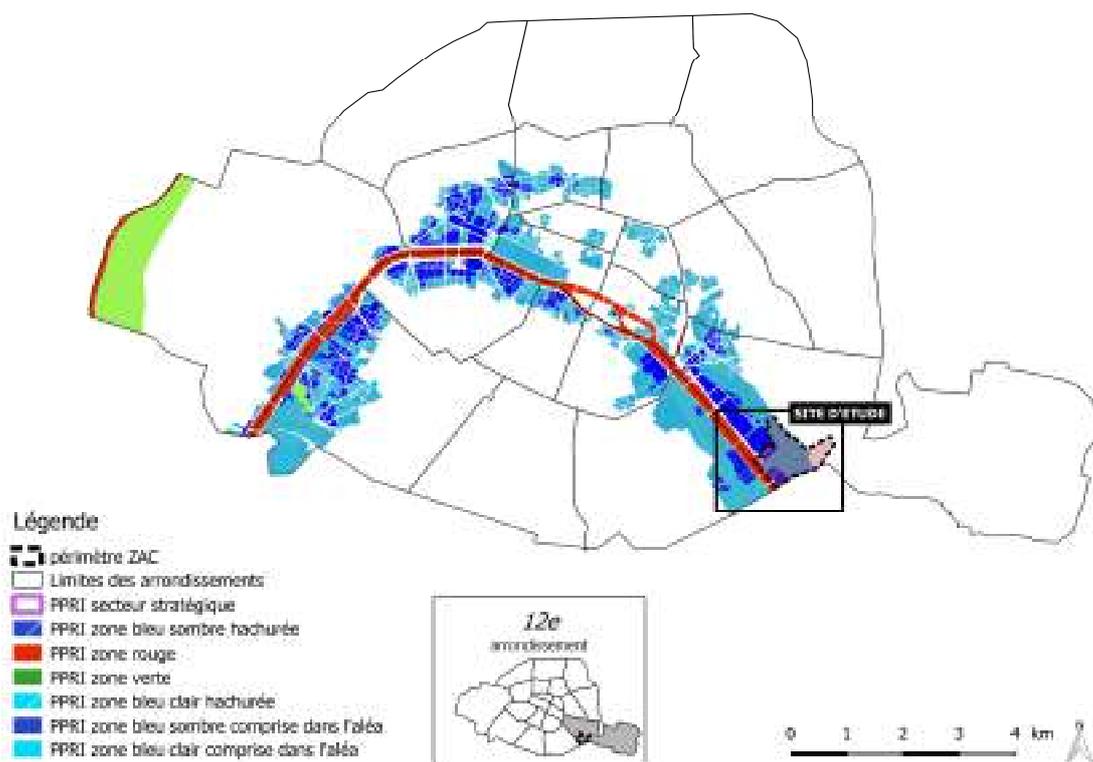


FIGURE 13 : EXTRAIT DU PPRi DE PARIS

Le PPRI est annexé au PLU comme servitude d'utilité publique. Les autorisations d'urbanisme respecteront les prescriptions du PPRI sur les zones bleues, et répondront aux objectifs définis pour celles-ci :

- la réduction des activités pouvant présenter un risque pour l'environnement dans les zones d'aléa le plus fort
- la réduction des risques en interdisant le stockage de biens sensibles ou coûteux dans les niveaux inondés, sauf à prendre des dispositions de protection particulières ;
- la limitation de l'exposition directe à l'inondation des logements ;
- pour les constructions neuves, l'obligation d'intégrer la connaissance du risque dans les techniques constructives et dans l'occupation des niveaux inondables.

On notera en particulier que les autorisations d'urbanisme répondront aux dispositions spécifiques liées aux constructions neuves en zone bleue :

- Les niveaux situés en dessous de la cote des PHEC excluent tout logement ou équipement sensible
- Les techniques de construction et les matériaux employés doivent garantir une pérennité structurelle des bâtiments malgré une immersion prolongée de plusieurs jours ;
- Un cheminement hors d'eau est prévu pour desservir chaque bâtiment situé en zone inondable.

On notera enfin que le périmètre de la mise en compatibilité du PLU est couvert en majorité par le périmètre d'un secteur stratégique pour le développement économique ou social de Paris ou d'intérêt national. Dans ce secteur identifié sur les cartes de zonage par un périmètre continu violet, la construction ou la reconstruction de surface de plancher sur une unité foncière est autorisée sous les conditions suivantes :

- Les réseaux de distribution d'électricité, de gaz, de chauffage central, d'eau (eau potable et eau chaude sanitaire) et de téléphone doivent être organisés de manière à permettre d'isoler les circuits alimentant les niveaux inondés et à maintenir la distribution de ces fluides pour les logements et pour les équipements de sécurité des immeubles.
- Les dispositions constructives garantissent la protection des biens et des personnes contre les dégâts des eaux issues d'une crue de type 1910 (par débordement direct ou indirect de la Seine, par remontée de la nappe d'accompagnement ou par refoulement des égouts du fait de la crue).
- Des cheminements intérieurs au secteur sont organisés au-dessus des plus hautes eaux connues, soit de manière permanente (construction sur dalle, surélévation de voiries, cheminements intérieurs aux constructions, etc.) soit au moyen de passerelles stockées en quantité suffisante et convenablement entretenues au sein du secteur.
- Les conditions d'accès des logements pendant la crue aux zones non inondées doivent faire l'objet d'un plan d'accès porté à la connaissance des habitants par un affichage permanent dans les espaces collectifs des immeubles. Lorsque des moyens sont nécessaires pour organiser cet accès, ils doivent être disponibles en permanence à l'intérieur du périmètre du secteur.

## G. Le SRCE de la région Ile-de-France

Le Schéma Régional de Continuités Ecologiques (SRCE) est le volet régional de la Trame Verte et Bleue dont l'élaboration est fixée par les lois Grenelle I et II. Ce document cadre régional est co-élaboré par l'Etat et le Conseil régional, en association avec un Comité Régional « Trames verte et bleue » et l'ensemble des partenaires régionaux concernés par le schéma et sa mise en œuvre.

Approuvé par délibération du Conseil régional du 26 septembre 2013, le schéma régional de cohérence écologique (SRCE) d'Ile-de-France a été adopté par arrêté préfectoral du 21 octobre 2013

La carte des enjeux de la trame verte et bleue du projet de SRCE fait apparaître notamment sur la zone d'étude :

- Un réservoir de biodiversité important à l'échelle de Paris et sa proche couronne : le bois de Vincennes, notamment du fait de la présence de zones humides
- Une mise en évidence du parc de Bercy, considéré comme un secteur reconnu pour son intérêt écologique
- 3 liaisons reconnues pour leur intérêt écologique :
  - Une liaison portant sur le fuseau ferroviaire depuis la gare de Lyon jusqu'à la confluence de la Seine et de la Marne
  - Une liaison portant sur l'axe de l'ancienne petite ceinture ferroviaire parisienne
  - Une liaison prenant place au sein du site d'étude entre le Parc de Bercy et la Bois de Vincennes

On notera à ce titre que le site d'étude, s'il ne présente aucun secteur reconnu comme réservoir de biodiversité ou d'intérêt écologique, correspond au croisement des 3 liaisons d'intérêt identifiées dans les enjeux, notamment au niveau du secteur de la Rapée.

En outre, la Seine constitue un corridor alluvial multitrane d'importance majeure en milieu urbain.

En matière d'objectifs, le site d'étude n'est concerné, au titre du SRCE, que par la Seine qui constitue l'un des principaux corridors régionaux à préserver ou à restaurer.

La mise en compatibilité du PLU prend en compte le SRCE en établissant des mesures en faveur des continuités écologiques, de la nature en ville et de la biodiversité. Ainsi, la mise en compatibilité précise les orientations d'aménagement et de programmation en faveur de la cohérence écologique qui ont été introduites par dans la dernière modification du PLU et qui constituent les premières composantes des futures trames verte et bleue du territoire parisien.

Les orientations d'aménagement et de programmation et le plan de zonage, intègrent :

- des **zones réservoirs** (zones UV pour le bastion n°1 et le secteur Léo Lagrange, localisation du nouveau jardin de la Rapée d'environ 20 000m<sup>2</sup>..)
- des **corridors écologiques** d'intérêt régional entre le Bois de Vincennes et le parc de Bercy, en développant une trame d'espaces publics fortement paysagés (arbres d'alignement, plateaux végétalisés, bandes enherbés, noues humides et végétalisées) reliant les espaces verts majeurs du site.

De plus, les obligations et les mesures incitatives en faveur de la végétalisation sont renforcées sur le secteur Bercy Charenton.

- La carte D « sectorisation végétale de la zone urbaine générale » définit de nouveaux secteurs en zone UG répartis entre mise en valeur du végétal et secteur de renforcement du végétal, l'objectif étant de rééquilibrer la qualité du biotope sur le territoire parisien.
- La zone UG et notamment l'article 13 précisent les règles relatives aux espaces libres et aux plantations ; des surfaces vertes complémentaires sont exigées en plus forte quantité dans les secteurs de renforcement du végétal.

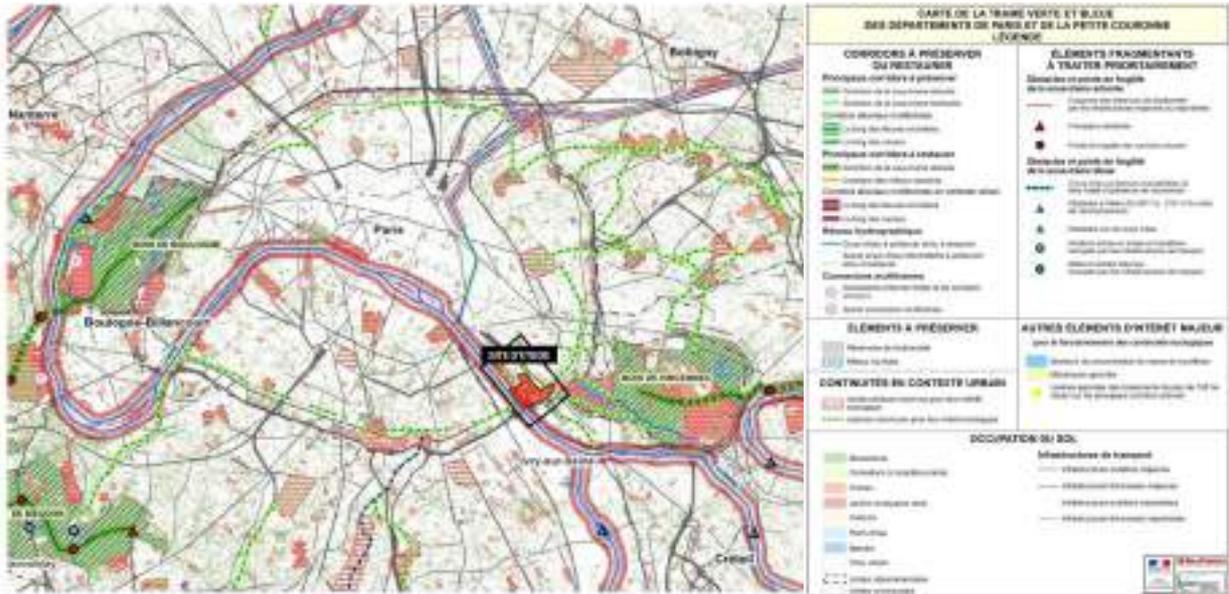


FIGURE 14 : SCHEMA REGIONAL DE COHERENCE ECOLOGIQUE DE LA REGION ILE-DE-FRANCE

## H. Le PCET de Paris

La Ville de Paris s'est engagée, depuis 2005, dans l'élaboration d'un Plan Climat Energie Territorial. Un premier PCET a été adopté le 1er octobre 2007. Ce Plan Climat a fixé les objectifs, les actions retenues et les modalités de mise en œuvre dans le cadre de la lutte contre le changement climatique.

Un deuxième plan climat a été adopté le 11 Décembre 2012 la par la Ville de Paris, renouvelant ses engagements jusqu'à l'horizon 2020. Son plan d'actions recoupe un total de 44 actions spécifiques qui portent sur les différents éléments ayant rapport avec le rôle de la ville de Paris : l'aménagement du territoire, le fonctionnement administratif, la sensibilisation, la communication...

Pour chaque action, le PCET identifie des sous-objectifs concourant à la réalisation des objectifs globaux de réduction des émissions de gaz à effet de serre et des consommations énergétiques.

Les principales orientations du PCET de Paris concernent l'adaptation du territoire et du bâti parisiens aux enjeux climatiques, la réduction des îlots de chaleur, le développement de l'efficacité énergétique, la réduction de la consommation énergétique, l'amélioration de la prise en compte des objectifs de performance énergétique et des implications en matière d'architecture et d'urbanisme dans les projets de construction et la réservation d'emprises pour les espaces logistiques urbains.

La mise en compatibilité prend en compte le PCET, en affichant dans les Orientations d'Aménagement et de Programmation les orientations sur la logistique urbaine (maintien et rationalisation de cette activité) qui permettront de réduire à une échelle plus large les échanges et donc l'émission des gaz à effet de serre. L'application des articles de la zone UG et notamment l'article 15 renforcent les normes en matière d'espaces libres et de végétalisation du bâti pour créer des îlots de fraîcheur ainsi que les dispositions en faveur des performances énergétiques et environnementales des constructions.

## **I. Les programmes d'équipement de l'État, des collectivités territoriales et des établissements et services publics**

Comme développé au III.2.4 3-2.4, le secteur Bercy Charenton présente des enjeux ferroviaires forts à court et long terme. La mise en compatibilité du PLU tient compte de ces enjeux en prévoyant ainsi qu'un emplacement réservé aux ouvrages ferroviaires à l'étude dénommés Raccordement Sud et Estacade et à la Petite ceinture. Leurs tracés sont également maintenus en zone UGSU.

## **J. Capacité des évolutions règlementaires à répondre aux objectifs de densification et de mutation des espaces bâtis**

La mise en œuvre de ce projet et les évolutions du PLU qui le permettent constituent en outre une réponse adaptée vis-à-vis de l'objectif de densification et de mutation des espaces bâtis.

Conformément au 2° de l'article R.151-1 du Code de l'Urbanisme, la création de la ZAC sur 80Ha constitue une réponse adaptée à l'objectif de densification inscrit au SDRIF pour le secteur (environ 75Ha identifiés en secteur de fort potentiel de densification sur la carte de destination générale).

Les études préalables à la création de la ZAC ont permis d'affiner, de façon opérationnelle, les capacités de densification et de mutation des espaces bâtis de ce secteur, au regard des activités ferroviaires qui y prennent place. Les surfaces de planchers créées dans l'opération Bercy Charenton seront de l'ordre de 580 000 m<sup>2</sup>.

## VI. ANALYSE DES INCIDENCES SUR L'ENVIRONNEMENT DE LA MISE EN ŒUVRE DES ÉVOLUTIONS RÉGLEMENTAIRES DU PLU ET MESURES ENVISAGÉES POUR ÉVITER, RÉDUIRE ET COMPENSER LES CONSÉQUENCES DOMMAGEABLES

PRÉAMBULE :

La traduction réglementaire du projet Bercy Charenton dans le PLU reprend fidèlement l'ensemble des éléments définis dans le projet et programme de la ZAC.

- Programmation et répartition :

Le programme global de la ZAC est indiqué dans le texte des Orientations d'Aménagement et de Programmation (surfaces de planchers créées de l'ordre de 580 000 m<sup>2</sup>). La proportion des logements est précisée (50% de la programmation totale hors hôtel logistique et gare de la Rapée inférieure), ainsi que leur répartition par type (57 % de logements sociaux, 20% de logements intermédiaires locatifs et 23% de logements libres). Les équipements publics prévus sont mentionnés et localisés à titre indicatif sur le schéma. Un des enjeux du projet est de créer un quartier mixte, animé par ses équipements et ses activités. La modification de zonage proposée, où l'ensemble des terrains ferroviaires mutables sont transférés de la zone UGSU dans la zone UG, et la mention de cet objectifs dans le texte des Orientations d'Aménagement et de Programmation permettent d'organiser cette mixité avec une certaine souplesse. Le schéma d'orientation et de programmation indique quelques secteurs préférentiels pour le développement de l'activité économique (notamment le secteur Poniatowski et le triangle), mais ces propositions ne sont pas exclusives. La répartition des programmes devra intégrer l'évolution des modes de travail ou d'habitat et pour cela trouver une traduction urbaine et architecturale innovante. Elle ne doit pas être figée dans un document réglementaire. La modification de zonage dans le secteur Léo Lagrange traduit très fidèlement les objectifs du projet, en classant en zone UV le foncier pour lequel une vocation de loisirs ou d'espace vert est maintenue, et en ne conservant qu'une bande en zone UG [pour réaliser le futur collège associé à une salle de sport sur l'îlot Lavigerie](#).

- Trame viaire :

Le schéma des Orientations d'Aménagement et de Programmation retranscrit tous les projets de voies nouvelles du plan guide, en distinguant les voies de circulation des voies piétonnes. Ce choix de retranscription de l'intégralité des voies nouvelles résulte de 2 considérations :

- ✓ Compte tenu des contraintes fortes du site (topographie remaniée, insertion de grands ouvrages routiers et ferroviaires existants et à venir, conservation partielle de la gare de la Rapée inférieure...), les marges de manœuvre pour relier et desservir le quartier par des voies toutes accessibles aux PMR sont faibles. La trame viaire du projet urbain intègre l'ensemble des paramètres pour répondre aux objectifs d'accessibilité, de liaisons et de desserte du futur quartier.
- ✓ La représentation des voies dans le schéma des OAP et les précisions sur leur largeur, introduites dans le texte, permettent d'instruire des autorisations de construire en amont ou en parallèle de la réalisation effective des voies par

l'aménageur. Elle facilite donc la mise en œuvre opérationnelle du projet en autorisant plus de souplesse dans les calendriers opérationnels.

- ✓ Les caractéristiques de voies précisées dans les OAP permettent par ailleurs de s'assurer de leurs capacités à accueillir des transports en commun (TCSP pour Baron-le-Roy notamment), assurant ainsi la bonne desserte du quartier.

- Espaces verts et continuités paysagères :

Les espaces verts inclus dans le périmètre de l'opération figurent dans le PLU mis en compatibilité :

- ✓ le plateau sportif est intégré dans la zone UV et une pastille indique l'intention « d'améliorer l'aspect paysager » de cet espace (carte de l'atlas)
- ✓ le bastion est maintenu en zone UV (carte de l'Atlas)
- ✓ le futur jardin de la Rapée figure sous forme d'une pastille dans le schéma des Orientations d'Aménagement et de Programmation, le texte qui l'accompagne précise que sa superficie sera d'environ 20 000 m<sup>2</sup>.
- ✓ Les aménagements paysagers et réversibles de la Petite Ceinture sont possibles grâce aux liaisons vertes à créer dans les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP).
- ✓ Par ailleurs les continuités paysagères prévues dans le projet figurent dans le schéma des Orientations d'Aménagement et de Programmation sous la légende : « aménager des espaces paysagers en faveur des circulations douces ».

- Projets ferroviaires:

Un emplacement réservé pour les futurs ouvrages ferroviaires (Raccordement Sud, Estacade et Petite Ceinture) est créé : il figure sur la planche K11 de l'atlas et est cité dans la liste des emplacements réservés du tome 2 du règlement. Sont ainsi préservés les futurs développements ferroviaires sur le site, qui ont été une préoccupation constante tout au long de la conception du projet urbain et ont déterminés les principaux tracés du projet.

- Paysage urbain :

Le projet d'aménagement est caractérisé par la présence d'immeubles de grande hauteur. Pour autoriser cette grande hauteur, le plan général des hauteurs est modifié (atlas du règlement). Cependant, ce plan ne dispose que d'un nombre limité de hauteurs plafonds, on en rencontre 4 sur le périmètre opérationnel (31m, 37m, 50m et 180m). Le règlement de la zone UG est également adapté pour permettre la grande hauteur (adaptation du gabarit enveloppe en bordure des voies). Pour atténuer les effets de seuil inhérent à cette traduction réglementaire, le texte des Orientations d'Aménagement et de Programmation apporte un complément qualitatif en précisant : « la hauteur des bâtiments diminue progressivement à l'approche des quartiers existants pour ménager une transition douce avec les immeubles voisins ». Les intentions du profil urbain du projet urbain sont ainsi respectées.

Le plan guide propose par ailleurs un skyline perméable et rythmé. Les règles de la zone UG sont adaptées, de manière à favoriser cette intention (assouplissement du principe de l'implantation à l'alignement). Là encore, le texte des Orientations d'Aménagement et de

Programmation apporte un élément qualitatif en précisant : « La morphologie et les formes urbaines permettent la pénétration du soleil, limitent la création de couloir de vent et protègent des nuisances acoustiques dans le but de favoriser le confort des espaces publics.

Ainsi, les modifications proposées dans le cadre de la déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU consistent en une traduction règlementaire la plus fidèle possible du projet urbain tel qu'il est prévu au dossier de création de la ZAC et étudié dans l'étude d'impact.

Il aurait été possible d'introduire plus de souplesse règlementaire pour réaliser le projet (certaines voies auraient pu ne pas figurer à ce stade, il n'était pas nécessaire d'arrêter certaines précisions programmatiques dans le PLU, ou de s'engager sur des précisions qualitatives...). Le choix d'une traduction fidèle permet de s'appuyer fortement, pour réaliser l'évaluation environnementale, sur l'étude d'impact menée dans le cadre de la création de la ZAC.

Les incidences de la mise en compatibilité du PLU comprennent les effets directs sur site, les effets indirects, avec une appréhension des impacts cumulés et effets induits à l'échelle du grand territoire. L'analyse des incidences porte donc sur une appréhension globale des enjeux communs entraînés par la mise en compatibilité du PLU.

L'évaluation environnementale des différents projets associés à l'aménagement du site se poursuivra au travers des études d'impacts des différents projets associés à ces aménagements.

Ci-après sont présentées les incidences de la mise en compatibilité du PLU (en respectant l'ordre des thèmes présentés dans le diagnostic), ainsi que les mesures d'évitement, de réduction ou compensatoires envisagées et les indicateurs de suivi. Des mesures d'accompagnement correspondant à des mesures opérationnelles et non règlementaires sont également envisagées.

## **VI.1 Impact sur l'environnement physique, topographique et climatique et mesures d'évitement, de réduction et de compensation**

### **Résorption des ruptures topographiques et des coupures physiques**

Les orientations d'aménagement et de programmation sur Bercy Charenton présentent la trame viaire accessible aux personnes à mobilité réduite (PMR) qui desservira l'ensemble du quartier. Les tracés ont été pensés en fonction des contraintes topographiques et des obstacles nombreux sur le site. Le nivellement de la rue Baron le Roy est notamment déterminé par le croisement à niveau du boulevard Poniatowski, le passage sous le boulevard périphérique et les passages sous les futurs ouvrages d'art ferroviaires envisagés (raccordement Sud, Estacade et Petite Ceinture) en respectant une pente inférieure à 4%. La future passerelle de franchissement du faisceau ferroviaire entre la rue de Charenton et la rue Baron Le Roy indiqué au schéma sous la légende « aménager des espaces paysagers en faveur des circulations douces », contribuera à atténuer la coupure du faisceau ferré et à rapprocher les 2 rives ferroviaires. L'aménagement de l'île ferroviaire, dont l'intention est rappelée au moyen d'un périmètre d'attente, poursuit ce même objectif.

### Mesures d'évitement

Les intentions de liens entre les quartiers identifiées dans l'OAP sont maintenues et renforcées.

### **Mouvements de terres**

La réalisation des éléments inscrits dans les Orientations d'Aménagement et de Programmation, et notamment des voies et ouvrages publics, nécessitera la réalisation de travaux susceptibles de générer des modifications significatives de la topographie locale, et ainsi générer des déblais et des remblais et un brassage général des terres.

En outre, la réalisation potentielle d'immeubles d'habitat et de bureau, notamment des immeubles haut, est susceptible de nécessiter la création de sous-sols (notamment pour les stationnements imposés sur la zone UG) entraînant des excavations sous le niveau de sol-actuel.

#### Mesures d'évitement

Les modifications de zonage ne modifient pas l'identification des risques liés aux zones d'anciennes carrières souterraines qui restent mentionnés aux articles UG.2.1, UGSU.2.1 et UV.2.1.

#### Mesures d'accompagnement

L'optimisation des mouvements de terre est rendue possible par la mise en œuvre d'une procédure d'aménagement d'ensemble (ZAC). Des équilibres déblais/remblais seront recherchés en phase opérationnelle pour réduire l'apport ou l'export des terres.

### **Pollution des sols**

Les études de pollution des sols confirment la contamination des sols par des métaux lourds peu mobiles, ainsi que par des substances organiques volatiles ou non, principalement de types hydrocarbures.

Les études de pollutions indiquent cependant que les niveaux de pollutions constatés sont compatibles avec l'aménagement du site et les nouvelles destinations ouvertes au site par la procédure de mise en compatibilité, sous réserve des travaux nécessaires (confinement, export des terres polluées). Les orientations d'aménagement et de programmation précisent la volonté d'implanter des équipements sensibles (enseignement, action sociale, enfance et santé,...) dans un secteur présentant potentiellement des sols pollués.

#### Mesures d'évitement

Les établissements sensibles ne sont pas localisés précisément pour permettre d'adapter leur localisation en fonction de la nature du sous-sol.

#### Mesures d'accompagnement

Les principes de gestion des terres éventuellement polluées et les travaux nécessaires à la compatibilité des usages seront définis en phase opérationnelle.

### **Nappe alluviale**

La réalisation de niveaux inférieurs notamment pour satisfaire les besoins en stationnements imposés sur la zone UG, peut entraîner une interaction avec la nappe alluviale.

De même, la réalisation de construction de grande hauteur permise dans les nouvelles zones de plafonnement peuvent s'accompagner de fondations en interaction avec la nappe alluviale.

#### Mesures d'accompagnement

Les mesures définies pour assurer les principes d'assainissement de la ZAC participeront à réduire les incidences de l'aménagement sur la ZAC. Les interactions avec la nappe de chaque projet seront soumises à la réglementation Loi sur l'eau.

### **Inondations et champs d'expansion des crues**

L'ensemble du secteur entre le faisceau ferroviaire et la Seine est concerné par le PPRI mais l'évolution des règles d'urbanisme ne concerne pas les zones les plus exposées (bleues sombres où la hauteur d'eau est supérieur à 1 m).

Dans les zones bleues claires (hauteur d'eau inférieure à 1 m) le zonage évolue de UGSU à UG avec des hauteurs de construction plus importantes permettant l'accueil d'une population plus importante en secteur exposé aux risques d'inondations.

En considérant la crue de 1910, seuls les abords des bretelles de l'échangeur (ancienne fourrière) sont concernés par un risque d'inondation avec des impacts potentiels sur le champ d'expansion des crues.

#### Mesures d'évitement

Les modifications de zonage maintiennent l'identification des risques délimités par le Plan de prévention du risque d'inondation avec une mention aux articles UG.2.1, UGSU.2.1 et UV.2.1.

Le PPRI constitue une pièce annexe du PLU et son règlement s'applique dans le cadre de l'instruction du droit des sols.

La prise en compte du règlement du PPRI sera donc être assurée lors des différentes phases de l'aménagement et de la construction du site.

#### Mesures de réduction

Les orientations d'aménagement et de programmation précisent des intentions de liaison qui permettent la desserte des bâtiments de la zone bleue du PPRI à partir d'un secteur hors inondation.

#### Mesures d'accompagnement

La déclinaison opérationnelle du projet urbain s'assurera d'une compensation cote pour cote des remblais éventuels dans le lit majeur de la Seine. Selon la superficie réelle des remblais en lit majeur une instruction spécifique au titre de la loi sur l'eau pourrait s'avérer nécessaire.

### **Imperméabilisation et gestion des eaux pluviales**

Bien que le site soit déjà urbanisable, en zone de Grands Services Urbains sur les emprises ferroviaires ou en zone Urbaine Générale ou urbaine verte sur le secteur Léo Lagrange, le programme et la densité de construction rendue possible par l'évolution des règles se traduisent par une augmentation potentielle du ruissellement avec des excès de volumes aux exutoires.

La création de voiries nouvelles dans le cadre de l'urbanisation peut en outre générer un risque de pollution accidentelle et/ou chronique, avec une augmentation des charges polluantes en lien avec le trafic généré (limité compte tenu de la position du site vis-à-vis du réseau de transport collectif).

#### Mesures d'évitement

L'extension du secteur UV sur le secteur Léo Lagrange marque la volonté de pérenniser un espace dont la densité bâtie est faible et dont la fonction écologique, la qualité paysagère ou la fonction récréative et sportive doivent être préservées. De par sa définition, la zone UV laisse une place plus importante aux espaces perméables que le zonage actuel UG.

#### Mesures de réduction

Les orientations d'aménagement et de programmation rappellent que l'organisation du secteur est définie à partir d'une approche écologique, paysagère et fonctionnelle. Ces espaces publics devront donc s'organiser autour d'une trame végétale favorable à une gestion des eaux pluviales au plus près, en lien avec les plantations (bassins paysagers, pieds d'arbres en accompagnement des voies) qui permettront en outre l'abattement des polluants en bordure des voies circulées.

Les orientations d'aménagement et de programmation identifient également plusieurs espaces paysagers à aménager, ainsi que la création d'un réseau de placettes, qui permettront de libérer de l'espace pour assurer la gestion des eaux pluviales.

#### Mesures d'accompagnement

Dans le cadre de la procédure d'aménagement envisagée, les principes de gestion des eaux pluviales feront l'objet d'une procédure de déclaration et/ou d'autorisation au titre de la loi sur l'Eau, et seront soumis aux services instructeurs. À ce titre, l'ensemble des réalisations devront être conformes avec la réglementation en vigueur, ainsi qu'avec les orientations définies dans les documents de planification de la gestion de l'eau, et notamment :

- Le SDAGE 2016-2021 de Seine Normandie ;
- Les règles du PLU en vigueur (article 4), qui seront renforcées par l'adoption du zonage pluvial de la ville ;
- L'article R111-12 du Code de l'urbanisme.

Ces principes s'appliqueront également à chaque parcelle aménageable.

Les objectifs fixés à l'opération en matière de gestion des eaux pluviales visent à :

- Infiltrer l'intégralité de la pluie de retour 6 mois sur l'ensemble du périmètre de la future ZAC ;
- Rejeter les pluies dans le milieu naturel avec un débit régulé au-delà et jusqu'à la pluie P2.

#### **Ilot de chaleur urbain**

Le site présente actuellement une forte proportion de matériaux minéraux qui participent à l'effet d'îlot de chaleur urbain très marqué à Paris.

La mise en compatibilité du PLU va permettre une densification du secteur qui pourrait contribuer à une aggravation du phénomène.

#### Mesures de réduction

La zone UG s'accompagne de normes sur les espaces libres et de pleine terre luttant contre la formation d'îlot de chaleur urbain.

L'extension de la zone UV sur le secteur Léo Lagrange permet le contrôle de l'imperméabilisation des sols et la préservation d'un espace fortement végétalisé à proximité immédiate du Bois de Vincennes, confortant l'effet « climatiseur » de ce dernier.

#### Mesures d'accompagnement

Les principes de gestion des eaux pluviales et les végétalisations envisagés dans le cadre du projet de ZAC sont autant de mesures d'accompagnement, à décliner dans le projet, pour lutter contre l'îlot de chaleur urbain.

#### **Bioclimatisme et ombres portées**

Puisque les modalités d'urbanisation sont modifiées pour notamment favoriser des formes urbaines denses avec des secteurs de plus grandes hauteurs, la mise en compatibilité du PLU porte des enjeux liés au confort climatique et aux ombres portées sur les espaces riverains.

Les hauteurs les plus importantes sont prévues au croisement du Boulevard Poniatowski et de la rue Baron le Roy prolongée et vers le boulevard périphérique. Les ombres portées des bâtiments les plus hauts sont majoritairement orientées vers le faisceau ferroviaire, et se tiennent à l'écart des bâtiments riverains, afin de limiter les impacts en termes de masque solaire..

Des problématiques « classiques » d'urbanisation subsistent sur les secteurs où des bâtiments existants, actuellement exposés au soleil, pourraient être impactés par les nouvelles constructions C'est notamment le cas sur trois secteurs suivants :

- le bâtiment Lumière en vis-à-vis de la nouvelle zone UG sur le secteur de la Rapée ;
- le secteur entre la rue Baron Le Roy et le faisceau ferroviaire mais dont les façades éventuellement menacées sont peu exposées (Nord-Est).

#### Mesures de réduction

La forme urbaine traduite dans l'OAP a été pensée selon les principes du bioclimatisme et permet la pénétration du soleil le long des axes de déplacements et espaces paysagers (rues, continuités paysagères, places et jardins). Dans ce cadre, l'implantation des bâtiments traduite dans le plan des hauteurs présente une progression globale depuis le Sud vers le Nord, afin d'offrir un accès au potentiel solaire pour l'ensemble des bâtiments.

Les orientations d'aménagement et de programmation mettent en avant les engagements pris pour éviter les ombres portées sur les riverains et pour favoriser la pénétration du soleil, et la limitation de la création de couloirs de vents. À ce titre, elles localisent l'ensemble de voies à créer qui permettent d'assurer la porosité du tissu urbain.

## **VI.2 Impact sur la biodiversité, la faune et la flore et mesures d'évitement, de réduction et de compensation**

## **Zones d'inventaire**

La mise en compatibilité du PLU ne comporte aucune modification dans le périmètre de la ZNIEFF de type II : le zonage et les protections existantes par des espaces boisés classés sont maintenues.

La partie du site classé du bois de Vincennes comprise dans le plateau sportif Léo Lagrange passe de la zone UG à la zone UV, avec un objectif de préservation de sa fonction écologique et de sa qualité paysagère, en plus de sa vocation récréative.

### Mesures d'évitement

Les espaces boisés classés, assurant la protection des espaces du bois de Vincennes entre la route des Fortifications et le boulevard périphérique, sont maintenus.

## **Continuités écologiques**

Les continuités écologiques sont actuellement pénalisées par les nombreuses ruptures existantes sur le site (topographie, voiries). L'intention de les préserver, de les développer et de les valoriser figure dans les orientations d'aménagement et de programmation.

En effet, les deux voies piétonnes franchissant le faisceau ferroviaire sont aériennes (l'une existante : la petite ceinture ; l'autre à créer). Tout en conservant l'intégrité du faisceau ferroviaire, elles permettent des relations nouvelles entre le bois de Vincennes et le Parc de Bercy.

Les objectifs déclinés dans l'OAP précisent la volonté de renforcer la biodiversité à l'échelle de l'ensemble du site, notamment en mettant en relation le patrimoine naturel de la Seine et le bois de Vincennes.

Les abords du bois de Vincennes (réservoir) sont valorisés par une extension de zone UV au-delà de la route des fortifications. De plus faible densité que la zone UG actuelle ; ce nouveau zonage est en cohérence avec les ambitions de végétation du secteur Léo Lagrange.

### Mesures de réduction

Les orientations d'aménagement et de programmation renforcent les objectifs de création d'espaces publics et d'espaces naturels au sein du site, ce qui contribuera :

- à créer de nouveaux milieux naturels de qualité, et sur des superficies qui devraient être à minima équivalentes à celles impactées par les aménagements ;
- A rétablir et à renforcer les continuités écologiques au travers du site ;
- A valoriser et à mettre en valeur les espaces naturels d'importance présents au sein du site et à proximité.

A ce titre, différents espaces paysagers sont à aménager :

- Le long de la route des fortifications, entre le Bois de Vincennes et la Porte de Charenton ;
- Sur le tracé de la petite Ceinture, entre la porte de Charenton et la Seine ;
- Sur la nouvelle traversée du faisceau ferroviaire ;
- Le long des berges de la Seine ;
- Le long des berges ferroviaires (Rue de Charenton, Cimetière de Valmy) ;
- un nouveau jardin public de plus de 2 Ha au cœur du site ;

Enfin, le schéma des orientations d'aménagement et de programmation indique plusieurs éléments dont l'aspect paysager est à améliorer et qui participeront ainsi à la qualité de la trame écologique du site :

- mise en valeur du Bastion ;

- amélioration de l'aspect paysager du secteur Léo Lagrange.

### **Espaces verts et espèces protégées**

Sur le secteur Lavigerie, la zone UV est sensiblement réduite (d'environ 3000 m<sup>2</sup>) pour permettre la construction du collège associé à une salle de sport sur l'îlot Lavigerie (zone UG) le long du Boulevard Poniatowski. Cette zone intéresse à l'heure actuelle un plateau sportif, dont les enjeux naturalistes restent limités (plantations horticoles, pelouses,...)

D'une manière générale, la déclaration de projet vise à engager une mutation urbaine sur l'ensemble du secteur avec des enjeux liés à la suppression potentielle d'espaces à valeur écologiques. Cependant, le site ne présente que peu d'espaces végétalisés, en dehors d'espaces résiduels de friches et talus. Le secteur Léo Lagrange présente également de nombreux arbres.

Selon l'ensemble des inventaires réalisés à ce jour, aucune espèce floristique protégée n'est présente au droit du site, mais on recense deux espèces patrimoniales qui pourraient être impactées par l'aménagement du site :

- la laiche précoce (secteur du triangle)
- la chondrille à feuille de jonc (secteur de l'échangeur).

De plus, le projet pourrait entraîner la disparition de zones d'habitat, de nourrissage ou de reproduction pour la faune notamment des reptiles, petits mammifères et des oiseaux. Certaines des espèces concernées sont protégées par la réglementation nationale.

À contrario, la programmation et la densification du secteur, rendues possible par la mise en compatibilité du PLU, permettent 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.

### **Mesures d'accompagnement**

Les objectifs précisés dans l'OAP, sont à décliner de manière opérationnelle dans le cadre de la ZAC qui 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.

Les aménagements paysagers qui seront mis en œuvre constituent de réelles opportunités de reconquête pour les espèces animales identifiées au sein du projet.

L'aménagement du site se conformera à la réglementation, et notamment à l'article L. 411-2 du code de l'environnement sur la préservation du patrimoine naturel, et s'assurera ainsi d'un bon état de conservation des espèces protégées.

Les modalités de gestion des espaces paysagers seront précisées à un stade plus avancé du projet, en partenariat avec les différents services concernés au sein de la ville de Paris.

### **Pollution lumineuse**

Le site s'inscrit dans le halo urbain et présente d'importantes sources lumineuses notamment sur le faisceau ferroviaire.

La mise en compatibilité du PLU ne porte pas d'enjeu particulier mais la mise en œuvre du projet s'accompagnera de la mise en place d'un éclairage susceptible de générer des impacts localisés avec des perturbations possible sur la faune nocturne et notamment l'avifaune.

#### Mesures d'accompagnement

Le projet urbain mettra un œuvre un programme d'éclairage cohérent avec les enjeux du site (notamment en frange du bois de Vincennes).

#### **Impacts temporaires sur le milieu naturel en phase de chantier**

Compte tenu de son ampleur, la mise en œuvre du projet urbain s'accompagne d'un certain nombre d'impacts temporaires selon leur période d'intervention.

#### Mesures d'accompagnement

Pour répondre aux exigences de l'article L. 411-2 du code de l'environnement sur la préservation du patrimoine naturel, les phases de chantier seront également adaptées à la sensibilité du site et des espèces présentes. Des mesures d'évitement, de réduction et éventuellement de compensation devront à ce titre être mises en œuvre pour cette phase spécifique.

## **VI.3 Impact sur le patrimoine existant (monuments, sites et grand paysage urbain) et mesures d'évitement, de réduction et de compensation**

#### **Tissu urbain**

La présente mise en compatibilité du PLU entraîne de profonds changements vis-à-vis de l'ensemble des éléments de cette thématique.

En effet, un des objectifs majeurs indiqué dans les orientations d'aménagement et de programmation définies pour le site, est de proposer une programmation urbaine mixte.

Sa mise en œuvre entrainera de profondes mutations du bâti et du cadre de vie. L'arrivée de nouveaux logements, de nouvelles activités et équipements sont rendus possibles par :

- La modification du plan de zonage : réduction de la zone UGSU au profit d'une zone UG au sud du faisceau ferroviaire, réduction de la zone UV au profit de la zone UG sur l'îlot Lavigerie.
- La modification de la carte des destinations en conséquence ;
- La modification du plan général des hauteurs, permettant une élévation des constructions au sein du site ;
- La définition d'une programmation nouvelle au sein des orientations d'aménagement et de programmation, proposant la création de superficies d'habitat, d'emplois (bureaux, commerces, services et maintien des activités logistiques).

#### Mesures de réduction

Les orientations d'aménagement et de programmation rappellent les objectifs de répartition généraux de la programmation, et notamment la partie consacrée à la programmation de logement (dont la production de logements sociaux). À ce titre, le schéma précise les secteurs sur lesquels il convient de développer ou reconstituer le tissu urbain, lesquels se concentrent au cœur du site.

Les orientations d'aménagement et de programmation rappellent que ces constructions nécessiteront la création des équipements publics en conséquence, au sein du site et présentent les éléments de localisation de ces équipements, à titre indicatif.

Les orientations d'aménagement et de programmation encadrent les modifications du cadre de vie en définissant une trame viaire hiérarchisée pour les circulations routières comme pour les modes actifs, qui permet de rythmer les constructions et les espaces publics afin de garantir la qualité du cadre de vie.

Cette représentation permet d'appuyer la mise en avant des objectifs de porosités urbaines et de dialogue avec les quartiers riverains, ainsi que pour la requalification et la mise en valeur d'espaces publics.

#### Mesures d'accompagnement

Les orientations d'aménagement et de programmation présentent le périmètre de la ZAC et renvoient ainsi la mise en œuvre de ces mesures par une procédure d'urbanisme opérationnel qui possède son instruction propre avec des pièces contractuelles (étude d'impact, programme des équipements publics, cahier de prescription architecturales urbaines environnementales et paysagères). Elle constitue la principale mesure visant à permettre le respect du programme défini pour le projet et le site.

#### **Patrimoine culturel**

Le site est concerné par deux zones archéologiques mentionnées au PLU, ainsi que par la présence de plusieurs monuments historiques et leur périmètre de protection.

Les évolutions réglementaires portées par la mise en compatibilité du PLU ne sont pas incompatibles mais impliquent des attentions particulières à mettre en œuvre dans le projet urbain. La mise en œuvre de nouveaux plafonds de hauteur représente les enjeux les plus importants.

Le changement de destination sur la partie Sud du faisceau ferroviaire (de UGSU à UG) est également susceptible de favoriser une remise en cause de tout ou partie du patrimoine ferroviaire (non protégée) notamment la gare de la Rapée inférieure.

Sur le secteur Léo Lagrange, la zone UV de plus faible densité que la zone UG actuelle est étendue pour couvrir l'ensemble du site classé du bois de Vincennes et dépasser son périmètre.

#### Mesure d'évitement / réduction

Les orientations d'aménagement et de programmation identifient spécifiquement deux éléments patrimoniaux à mettre en valeur (mise en valeur totale ou partielle du bâti intéressant) :

- Le Bastion n°1 (édifice protégé)
- La Rapée inférieure (édifice non protégé)

#### Mesures d'accompagnement

Une consultation, pour avis, de l'Architecte des Bâtiments de France (Service départemental de l'architecture) sera nécessaire lors de l'instruction des autorisations d'urbanisme.

D'une manière générale, on rappellera que le(s) maître(s) d'ouvrage(s) et les entreprises appelées à effectuer les travaux devront se conformer à la législation relative à la protection des vestiges archéologiques.

Compte tenu de la superficie des travaux envisagés, des fouilles sont à envisager dans les secteurs concernés. Toutes les découvertes fortuites seront signalées aux autorités compétentes en

application de la loi du 27 septembre 1941, et leurs abords préservés en attendant l'intervention des spécialistes.

### **Ambiance paysagère**

Les modifications des règles d'urbanisme au sein du site et la définition du nouveau programme associé à celles-ci dans les orientations d'aménagement et de programmation entraîneront la mutation d'un territoire d'activités ferroviaires et logistiques en un véritable quartier urbain dense, et mixte (logements et activités) bénéficiant des atouts paysagers d'un site assez exceptionnel en frange du tissu urbain parisien et au contact de grandes entités paysagères.

La mise en compatibilité du PLU entrainera donc une forte mutation de l'ambiance paysagère au sein du site et des conditions de perceptions aux franges du site. Ces mutations seront globalement dépendantes de la volumétrie des îlots, du traitement architectural des bâtiments et du traitement paysager des espaces publics.

#### Mesures d'évitement

La zone UV est étendue au-delà de la route des Fortifications sur le secteur Léo Lagrange et permet d'éviter l'atteinte au site classé du Bois de Vincennes. En effet, la zone UV interdit les constructions qui seraient incompatibles avec le paysage ou porteraient atteinte au caractère du site. [Le réaménagement du plateau sportif](#) prévu dans le périmètre du site classé du Bois de Vincennes par le projet de ZAC Bercy Charenton requerra une autorisation au titre des sites.

### **Immeubles de Grande Hauteur et Perceptions riveraines**

Le principal impact paysager du projet, à l'échelle de Paris et de son agglomération, porte sur l'évolution des hauteurs au cœur du site, avec une progressivité des paliers à 31, 37, 50 et 180m, contre 37m au maximum auparavant.

La création d'immeubles de grande hauteur (IGH) sera visible sur l'horizon parisien, au droit des différentes hauteurs qui composent son territoire. Les différents IGH du projet pourront constituer des points d'accroches particuliers visibles dans l'axe des voies et ouvertures, au-dessus de l'horizon traditionnel des toits parisiens.

Avec Masséna-Bruneseau, ce "cluster" composé marquera l'horizon à l'Est, signe de volonté politique d'affirmer une masse critique pour renforcer le dynamisme économique. L'axe du ruban d'aménagement, suivant l'axe du faisceau ferroviaire, s'étend depuis le cœur de la Ville vers la Périphérie.

L'exercice mené par l'APUR, en collaboration avec l'équipe de maîtrise d'œuvre, présenté sur la carte suivante révèle les lieux parisiens depuis lesquels le projet de Bercy Charenton est visible (zones marquées en rouge).

En premier lieu, il est important de noter que le projet de Bercy Charenton demeure en fait peu visible en dehors des quartiers riverains et de quelques territoires limitrophes comme le bois de Vincennes qui à l'occasion d'ouvertures dans la frondaison des arbres peut offrir une perception de la nouvelle silhouette urbaine ou encore certains secteurs ouverts de la vallée de la Seine : secteur Paris Rive Gauche, abords du faisceau ferroviaire à Ivry,...

Les nouveaux bâtiments de grandes hauteurs seront perceptibles des lieux bien spécifiques de la découverte de la ville de Paris que sont le Trocadéro, la butte Montmartre ou encore le cimetière du Père Lachaise, auxquels s'ajoutent quelques secteurs de la ville comme le bas des Champs Elysées et certaines collines ou secteurs de plateaux : Montreuil, Rosny-sous-Bois, Chenivière-sur-Marne, Fort d'Ivry, forêt de Meudon,...

Les pages qui suivent présentent une sélection de vues, l'objectif étant de décrire à ce stade une diversité de cas et de privilégier des vues les plus significatives.

Les vues illustrent le volume maximal autorisé par l'adaptation des règles du PLU : c'est dans ce gabarit théorique que s'exprimeront les constructions qui devront intégrer certaines contraintes et principes rappelés dans les orientations d'aménagement et de programmation.

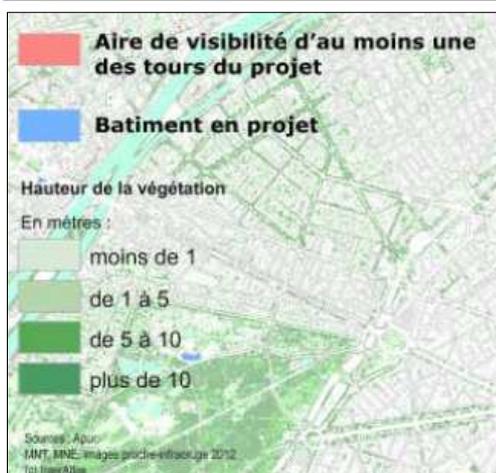
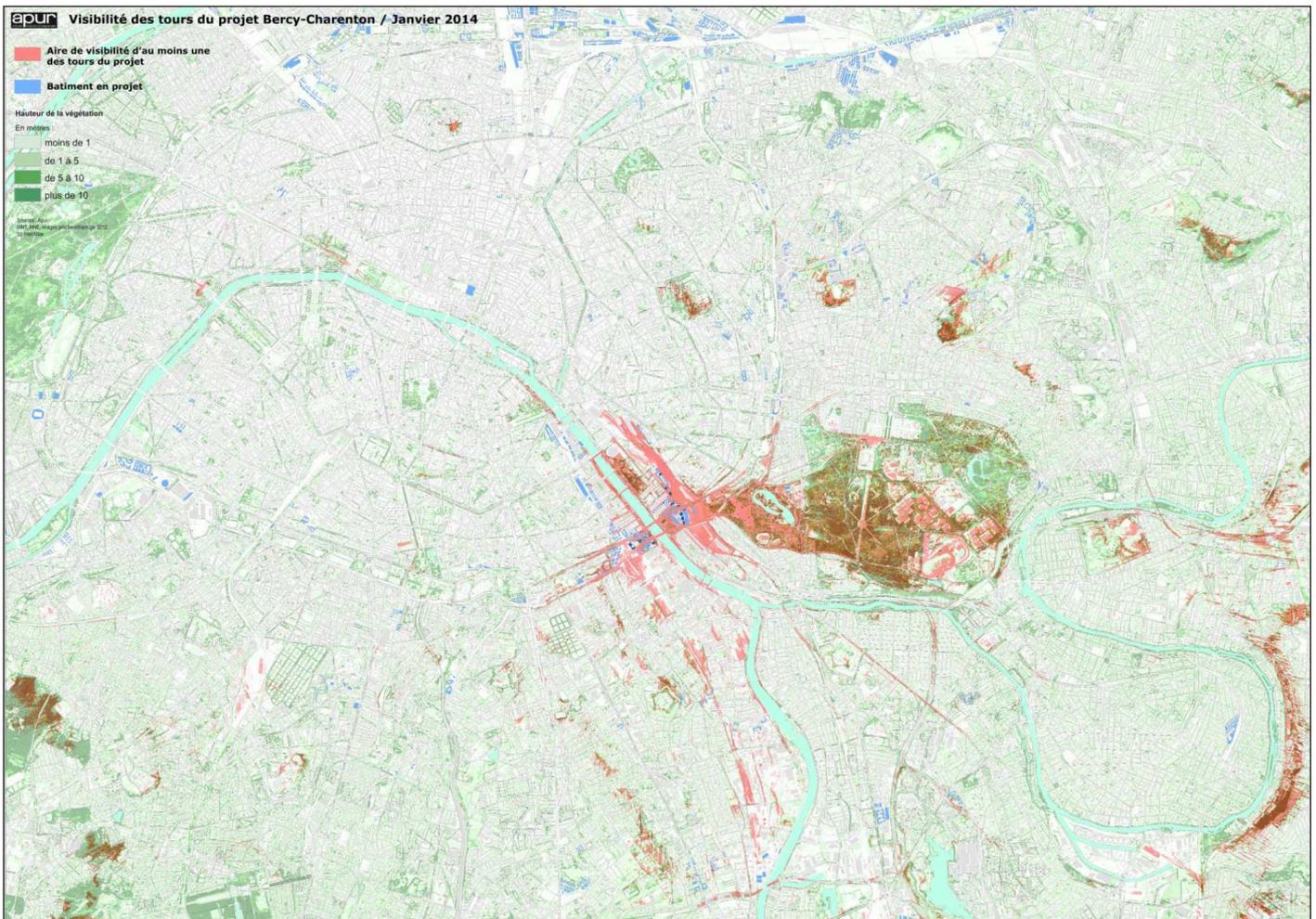


FIGURE 15 : VISIBILITÉ DES TOURS DU PROJET BERCY-CHARENTON



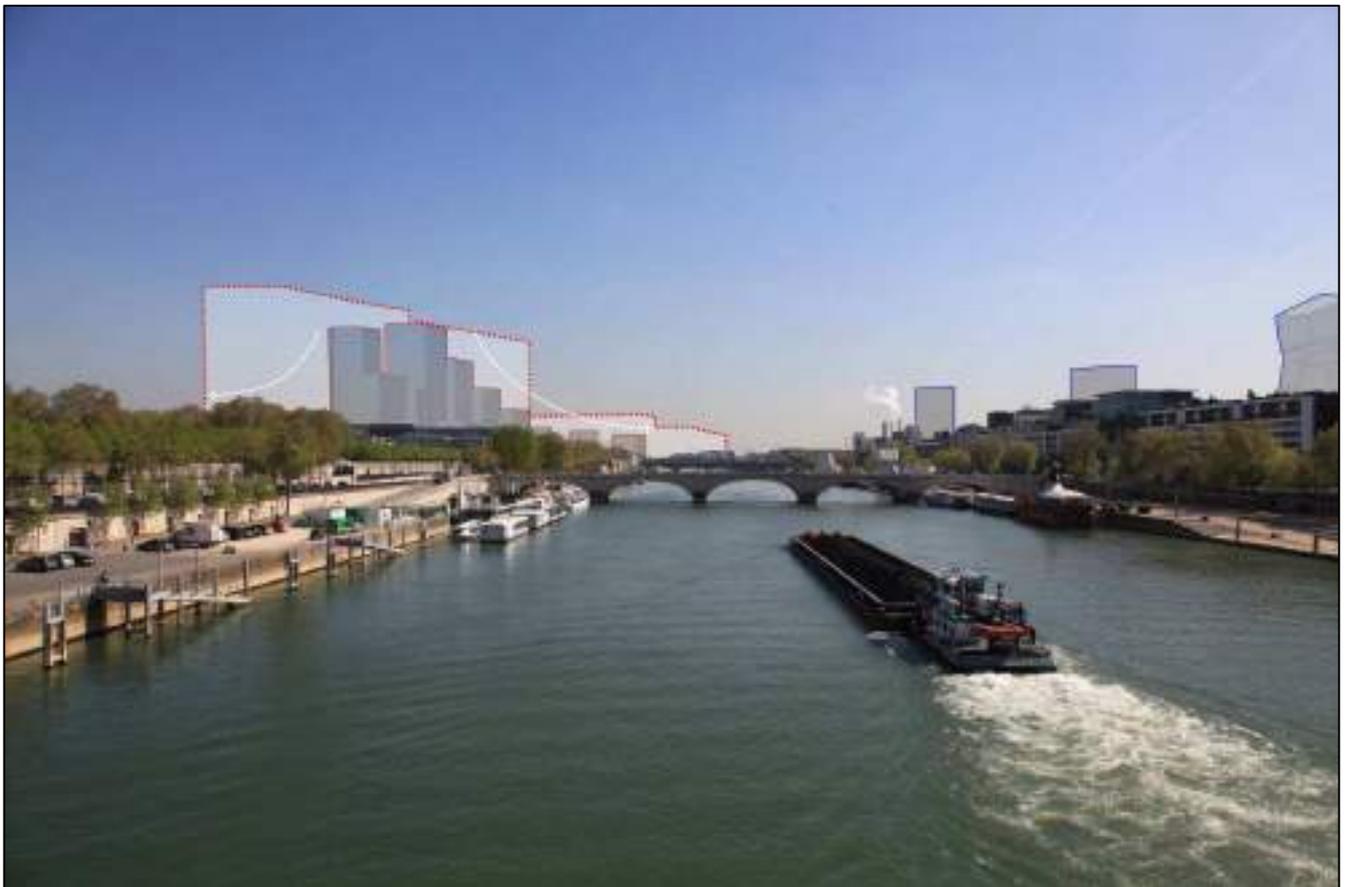
**Depuis le Mont Valérien**

Le projet apparaît sur l'horizon lointain de Paris mais n'a pas d'impact majeur sur la "skyline" métropolitain. Son profil urbain s'effectue dans la continuité des aménagements du secteur Sud-Est de Paris



**Depuis le Pont du Carroussel**

Depuis le cœur historique de Paris et son patrimoine sensible, le projet est très peu visible.



#### **Depuis la Passerelle Simone de Beauvoir**

Les projets de Masséna-Bruneseau et de Bercy-Charenton servent à marquer la couronne de Paris. Ces deux ensembles de part et d'autre de la Seine cadrent le fleuve. Depuis le Sud-Ouest, le "cluster" de Bercy Charenton est plus visible que sur d'autres axes.



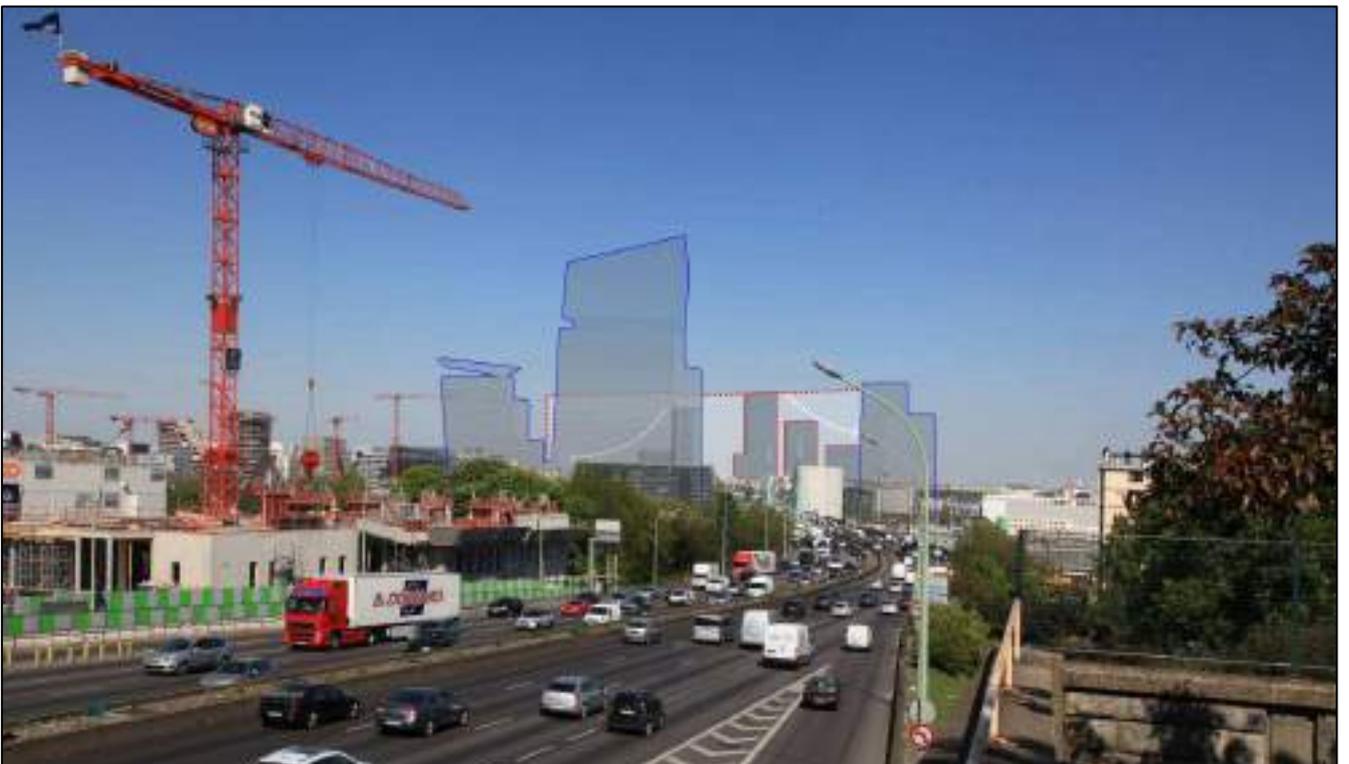
#### **Depuis le Pont Nelson Mandela**

Les projets de Masséna-Bruneseau et de Bercy-Charenton servent à cadrer l'entrée dans Paris depuis l'Est. Le principe de transitions douces appliqué sur le projet de Bercy Charenton est apparent, avec une réduction progressive des hauteurs depuis le cœur de l'aménagement vers le fleuve, renforçant la topographie du lieu et la Vallée de la Seine.



#### **Depuis Charenton, Pont de la Liberté**

Dans l'axe du faisceau ferroviaire, le cœur du nouveau quartier à une forte présence. Cela reflète le principe suivant lequel la hauteur est située au droit des espaces ferroviaires peu ou pas occupés, les ombres tombant sur les voies plutôt que sur les voisins.



#### **Depuis le Boulevard Périphérique extérieur, Porte de Vitry**

Depuis le Boulevard périphérique extérieur, la relation entre Masséna-Bruneseau et Bercy Charenton est apparente, soulignant le dialogue entre les deux rives.

Le forme variée et dynamique de ces ensembles en couronne est vécue comme un paysage en mouvement depuis le Périphérique.



*Nota : Le gabarit rouge matérialise le plan des hauteurs : les constructions suivront d'autres principes et réglementations, notamment un principe de transitions douces avec les voisins (orientation d'aménagement et de programmation) ainsi que la programmation urbaine définie dans le cadre du projet urbain.*

### **Depuis le Boulevard Poniatowski**

Le dessin du nouveau quartier génère un nouveau seuil, marquant la traversée du faisceau ferroviaire, l'approche de la Seine. Suite à l'enquête publique et à l'avis de la commission d'enquête les programmes de constructions à l'exception du collège et de la salle de sport associée sont abandonnés le long du boulevard.



### **Depuis la Rue de Bercy**

Sur l'axe de la Rue de Bercy, le nouveau quartier de Bercy Charenton est visible, dynamisant l'Est Parisien.

La mise en comptabilité permet l'émergence d'un nouveau quartier sur des espaces libres de constructions et la mutation des tènements d'activités. Elle est donc de nature à modifier les perceptions des bâtiments riverains.

Outre la valorisation générale du secteur, le projet est susceptible d'occasionner des effets de masques à certains riverains les plus proches par l'implantation de nouveaux bâtiments et de limiter les dégagements visuels dont ils bénéficient aujourd'hui. Ces derniers sont en nombre réduits, se limitant à :

- sur le secteur Lamé, quelques bâtiments d'habitation implantés le long de la rue Baron Leroy. L'évolution du zonage UGSU en UG favorise des bâtiments construits sur le site de l'ancienne Halle Lamé susceptibles de s'élever plus haut que cette dernière et entraîner une modification des vues pour les derniers étages principalement.

Les logements situés en rive Nord-est du faisceau ferroviaire le long de la rue de Charenton qui verront également leurs perceptions directement modifiées. La restructuration des espaces dédiés à la logistique devrait permettre d'améliorer la qualité architecturale globale du site. Cependant, les hauteurs et la densité bâtie favorisées par l'évolution du zonage UGSU en UG développent un premier plan modifiant les vues lointaines. Si la Seine n'est pas visible directement à l'heure actuelle, sa perception, de par l'ouverture qu'elle crée au sein du tissu urbain, et en particulier pour les derniers étages, ne sera plus possible que par le biais de certains axes créés entre les bâtiments et par le jardin de la Rapée. De même, les vues sur certains monuments de Paris (Tour Eiffel, Panthéon) pourront être modifiées par les immeubles construits sur le secteur Lamé.

#### Mesures de réduction

Les orientations d'aménagement et de programmation précisent que [sur le secteur Lamé](#), des porosités et des transparences vers [le faisceau ferroviaire seront préservées](#).

#### Mesures d'accompagnement

Dans le cadre de la procédure d'urbanisme opérationnelle, la composition urbaine fait l'objet de principes pour assurer l'intégration du projet dans son environnement.

Les nouvelles constructions offriront des interruptions et recréeront ainsi des perspectives visuelles.

En outre, les constructions de logements devraient offrir une qualité architecturale supérieure à celle des activités logistiques présentes sur la partie sud du site. On rappellera enfin que le projet n'entraîne pas de phénomènes d'ombres portées sur les bâtiments existants, et qu'il améliore l'ambiance sonore des immeubles existants sur le secteur Lamé (déplacement de la halle logistique et immeubles masques devant le faisceau ferré).

## **VI.4 Impact sur la démographie et l'habitat et mesures d'évitement, de réduction et de compensation**

Situé au cœur de l'agglomération et bien desservi par les transports en commun, le site, identifié pour son potentiel d'aménagement, apportera sa contribution à l'effort de production de nouveaux logements. La mise en compatibilité du PLU permet de développer un programme global de

580 000 m<sup>2</sup>, dont près de la moitié en logement. La population accueillie à terme dans ce quartier devrait être de l'ordre de 9 000 nouveaux habitants correspondant à environ 4 000 logements.

En outre, le projet s'inscrit dans un objectif de développement d'une nouvelle centralité pour l'agglomération avec un important programme de bureaux, de commerces et de services. Ainsi le site devrait accueillir près de 11 800 emplois.

## **VI.5 Impact sur les équipements de quartiers et mesures d'évitement, de réduction et de compensation**

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. L'arrivée de familles au sein du futur quartier générera des besoins en matière de garde pour la petite enfance, écoles maternelles et primaires, collège et lycée.

### Mesure d'évitement

Les orientations d'aménagement et de programmation détaillent le programme des équipements correspondants aux besoins générés par l'opération d'aménagement et leur localisation indicative est reportée sur le schéma.

## **VI.6 Impact sur les réseaux de déplacement et mesures d'évitement, de réduction et de compensation**

### **Orientations du PDUIF**

La mise en compatibilité s'inscrit dans les objectifs énoncés dans le PDUIF et notamment les orientations visant à favoriser les modes alternatifs à la voiture et sécuriser les axes de déplacements modes doux.

### **Réseau de voirie**

Le site est inséré dans un secteur bien desservi par les infrastructures routières. Le principe d'une desserte par le prolongement de la rue Baron-le-Roy est maintenu dans les orientations d'aménagement et de programmation.

La desserte du site en lui-même nécessitera des connexions au réseau existant par la création de carrefours et voies d'accès depuis le réseau existant, ainsi que la création de voies de dessertes locales.

### **Flux et déplacement**

La mise en compatibilité du PLU est motivée pour rendre possible un projet urbain qui entrainera la construction de bâtiments et l'accueil de population dans des secteurs desservis par les transports en commun (métro ligne 8, ligne 14, tramway T3). Des modélisations de trafics ont été réalisées avec la programmation mentionnée dans la déclaration de projet, et permettent d'apprécier l'acceptabilité du projet sur ce site au regard de la génération de trafic et de la desserte en transport en commun. Le site est en effet desservi par les transports collectifs et par le maillage

mode doux, et son aménagement sera de nature à favoriser chez ses usagers le recours aux modes alternatifs à la voiture individuelle.

### **Stationnement**

L'évolution du zonage UGSU en UG s'accompagne de normes relatives au stationnement des véhicules à moteur (UG.12.1), les aires de livraison et aires de dépose pour autocars (UG.12.2), les stationnement des vélos et poussettes (UG.12.3).

### Mesures de réduction

Les Orientations d'Aménagement de Programmation affinent les principes de desserte du secteur en précisant l'organisation de la trame viaire du site autour de la rue Baron Le Roy prolongée et du Boulevard Poniatowski, lesquels se croiseront à niveau.

Le schéma des orientations d'aménagement et de programmation modifié présente un grand nombre de voies à créer, et dessine ainsi une trame viaire permettant d'assurer la desserte de l'ensemble du quartier.

Il présente également, avec le même niveau de précision, les cheminements modes doux spécifiques et sécurisés en plus du réseau de voirie classiques. À ce titre, sont précisés et représentés plusieurs aménagements spécifiques qui visent à assurer le désenclavement du site :

- Une nouvelle passerelle piétonne en franchissement du faisceau ferré
- Un cheminement à travers le bâtiment lumière
- Des cheminements le long des berges (de la Seine et des berges ferroviaires)
- Des liaisons de désenclavement du bastion n°1.
- Des liaisons vers le parc de Bercy.

Les orientations d'aménagement et de programmation rappellent également les objectifs liés au développement des modes de transport en commun au sein du site à travers l'objectif de poursuite de requalification du boulevard Poniatowski le long du tram

### Mesures d'accompagnement

La desserte du projet selon les différents modes ainsi que la politique de stationnement pourront être adaptées aux besoins dans le cadre de la procédure d'urbanisme opérationnel (périmètre de ZAC présenté dans l'OAP).

### **Activités ferroviaires**

Les tènements fonciers concernés par le secteur Sud-ouest du projet urbain sont aujourd'hui propriété de la SNCF et/ou de ses filiales.

La réduction de la zone UGSU sur les terrains ferroviaires suscite une modification du fonctionnement des activités présentes au droit du site pour optimiser le foncier et permettre le projet urbain. Cependant, les modifications apportées au zonage ne concernent pas d'activités liées au fonctionnement ferroviaire (en dehors de la halle Lamé et de quelques équipements ponctuels), ce qui tend à réduire les enjeux ferroviaires de la mise en compatibilité.

Le linéaire de la Petite Ceinture est dévié, mais sa continuité est préservée, afin de permettre sa future remise en service. Le nouveau tracé de la petite ceinture est maintenue en zone UGSU.

La potentialité d'une réalisation à long terme de l'île ferroviaire, réalisation envisagée sur dalle au-dessus du faisceau ferroviaire, pourra entraîner des incidences sur le fonctionnement de l'ensemble des réseaux traversant ce faisceau (voies ferrées, réseaux électriques, canalisations....).

#### Mesures d'évitement

La mise en place d'un emplacement réservé au bénéfice de la SNCF et de la Ville permet de maintenir une évolution possible du réseau ferroviaire. Il matérialise en effet les terrains nécessaires pour réaliser des évolutions majeures du faisceau Paris - Villeneuve :

- Le raccordement Sud ;
- L'estacade.

Cet emplacement réservé comprend également les emprises de la Petite Ceinture dans leur nouveau tracé.

#### Mesures de réduction

La possibilité d'aménager l'île ferroviaire est préservée par la mise en place d'un secteur en attente d'un projet d'aménagement global (art. L.151-41 5° du code de l'urbanisme), notamment dans l'optique de définir les conditions de faisabilité technique de cet aménagement en préservant les activités ferroviaires du site.

## **VI.7 Impact sur la logistique urbaine et mesures d'évitement, de réduction et de compensation**

### **Activités logistiques**

Afin de maintenir et de développer une logistique durable et propre au sein du quartier, l'hôtel logistique embranché fer prévu au programme d'aménagement est cité dans les orientations d'aménagement et de programmation et localisé sur le secteur Poniatowski, en bordure du faisceau ferré.

#### Mesure d'accompagnement

La réalisation du nouvel hôtel logistique devra être effectuée en première phase opérationnelle, de manière à pouvoir accueillir si elles le souhaitent une part des activités logistique actuellement sur le site.

## **VI.8 Impact sur les commodités de voisinage (: ambiance sonore, qualité de l'air et énergie) et mesures d'évitement, de réduction et de compensation**

### **Acoustique**

La mise en compatibilité du PLU est motivée pour rendre possible un projet urbain qui entrainera la construction de bâtiments et l'accueil de population dans des secteurs exposés aux nuisances acoustiques.

Le site est, en effet, exposé principalement au bruit des infrastructures de transports existantes, routier et ferroviaire, avec certains secteurs en multiexposition.

Le site montre des niveaux sonores similaires à ceux rencontrés dans la ville de Paris (porte de la chapelle, porte d'Orléans) avec une ambiance dégradée (70 dB(A)) en bordure d'infrastructures : faisceau ferroviaire, au boulevard périphérique et au boulevard Poniatowski, ainsi qu'au quai de Bercy et au débouché de l'autoroute A4.

En revanche, la forme urbaine envisagée permet des secteurs plus calmes en retrait (entre 55 et 60db(A) en fond).

La construction d'un front bâti le long du boulevard Poniatowski (zone UG), ne modifiera pas l'exposition des bâtiments existants : les modélisations engagées dans le cadre du projet attestent que l'effet de réflexion n'est pas significatif au regard de l'ambiance acoustique existante.

Les nouvelles voiries, notamment le prolongement de la rue Baron-le-Roy, ne sont pas de nature à créer de nouvel itinéraire de transit, support de trafics importants. Dans le quartier habité de Bercy, les trafics générés par la programmation urbaine rendue possible seront de plus compensés par la baisse des trafics poids lourds et par la suppression ou la délocalisation des activités de logistique actuellement présentes.

#### Mesures de réduction

Les orientations d'aménagement et de programmation précisent que l'aménagement du site devra prendre en compte les nuisances acoustiques, et que les formes urbaines développées participeront à protéger des nuisances acoustiques.

Le schéma associé identifie notamment les façades concernées, le long de la berge ferroviaire.

Les éléments graphiques de la mise en compatibilité permettent d'appréhender plusieurs éléments favorables à la préservation de secteurs préservés des nuisances acoustiques comme la création des placettes, notamment identifiées dans le schéma des orientations d'aménagement et de programmation au cœur des tènements constructibles, et donc permettant d'offrir des secteurs et façades calmes.

L'inscription d'emplacements réservés pour les projets ferroviaires permet d'identifier cette source de nuisance future dans les documents d'urbanisme.

#### Mesures d'accompagnement

La répartition de la programmation, non précisée dans la présente mise en compatibilité, devra être affinée afin de réduire l'exposition des populations les plus sensibles aux secteurs les plus exposés.

Le projet urbain proposera des formes urbaines et bâties adaptées aux contraintes.

La procédure d'urbanisme opérationnelle mentionnée dans les orientations d'aménagement et de programmation (ZAC) permet la mise en œuvre de mesures concrètes pour limiter l'exposition des populations et des établissements sensibles. La modélisation réalisée dans l'étude d'impact permet déjà d'identifier les secteurs les plus exposés. Ce constat permet d'adapter la programmation au regard des secteurs les plus exposés au bruit et d'engager des mesures qui seront traduites dans les cahiers de cession : répartition des programmes, des pièces à vivre, performance acoustique des vitrages,...

## **Qualité de l'air**

Le site s'inscrit au sein d'un territoire fortement 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 mise en compatibilité des documents ne modifie pas cette situation générale.

Cependant, la nouvelle programmation rendue possible conduira à augmenter la population dans des secteurs présentant une qualité de l'air dégradée, notamment en matière de dioxyde d'azote, dont les valeurs dépassent les seuils de référence de 40µg/m<sup>3</sup>/an en moyenne avec une exposition plus importante aux abords des infrastructures les plus polluantes.

La programmation présentée dans l'OAP précise que l'aménagement du site devra comprendre la réalisation d'équipements accueillant des populations sensibles, notamment des équipements d'accueil de la petite enfance et des écoles.

En outre, le renforcement de la densité au sein du site et l'accroissement de l'élévation des hauteurs par rapport au plan des hauteurs en vigueur, est susceptible de contribuer à la constitution de « front urbains » et de « canyons urbains » pouvant générer des phénomènes de concentrations des polluants.

### Mesures de réduction

La définition de la nouvelle trame viaire et des espaces publics déclinée dans le schéma des orientations d'aménagement et de programmation, et faisant écho à l'objectif de mise en œuvre de porosités à travers le site, permettra de limiter les effets de canyons urbains et de faciliter la dispersion des polluants atmosphériques.

Le développement de la grande hauteur permet également d'offrir des situations de moindre exposition au sein des logements, la concentration des polluants s'atténuant avec l'altitude.

Enfin, il est rappelé dans les orientations d'aménagement et de programmation que la localisation des équipements n'est présentée sur le schéma qu'à titre indicatif pour pouvoir s'adapter au contexte et prendre en considération l'exposition à la pollution de l'air.

### Mesures d'accompagnement

La procédure d'urbanisme opérationnelle mentionnée dans les orientations d'aménagement et de programmation (ZAC) permet la mise en œuvre de mesures concrètes pour limiter l'exposition des populations et des établissements sensibles. La modélisation réalisée dans l'étude d'impact permet déjà d'identifier les secteurs les plus exposés. Ce constat permet d'adapter la programmation au regard des secteurs les plus exposés à la pollution atmosphérique et d'engager des mesures qui seront traduites dans les cahiers de cession : répartition des programmes, des pièces à vivre, localisation préférentielle des prises d'air,...

## **Déchets**

La mise en compatibilité du PLU entraîne la suppression, au sein du Projet d'aménagement et de développement durable et de l'OAP Bercy Charenton, de l'objectif de localisation d'un centre de tri des déchets au sein du site (sur le secteur Poniatowski).

L'augmentation de la population résidente représente un gisement supplémentaire de déchets ménagers d'environ 4000 tonnes/an produits à l'échelle du quartier et nécessitera la mise en place d'un système de collecte de déchets

#### Mesures d'évitement

La localisation du centre de tri sur le site a été supprimée suite au renoncement du SYCTOM d'implanter un tel équipement du centre de tri dans le périmètre. La mise en compatibilité des documents d'urbanisme ne modifie donc pas la stratégie communale et intercommunale relative à la gestion des déchets.

#### Mesures de réduction

Le réseau viaire défini au sein des orientations d'aménagement et de programmation permettra une bonne desserte du site, et notamment avec des espaces de voiries de largeurs adaptés au passage des engins de collecte. La mention dans le texte des OAP de la réalisation au sein de l'opération d'aménagement d'un espace tri consolide également la prise en compte de ces enjeux liés à la collecte et au traitement des déchets.

### **Energie**

La valorisation et la densification d'un secteur en cœur d'agglomération, permise par la mise en compatibilité du PLU, constitue une réponse quant à l'efficacité urbaine et la limitation des consommations d'énergie, en bénéficiant d'une desserte optimale par le biais des transports collectifs et les modes doux.

La programmation urbaine rendue possible s'accompagne d'une hausse des consommations énergétiques globales de l'agglomération, du fait de la création de bâtiments et des activités accueillies et de l'aménagement des espaces publics (éclairage public notamment).

#### Mesures d'évitement

Les modifications de zonage maintiennent les prescriptions relatives aux raccordements à des réseaux de distribution de chaleur ou de froid qui peuvent être imposés dans les périmètres prioritaires de raccordement (UG.4.2, UGSU.4.2, UV.4.2)

#### Mesures d'accompagnement

Le projet respectera l'article L.300-1 du code de l'urbanisme qui stipule que « Toute action ou opération d'aménagement faisant l'objet d'une étude d'impact doit faire l'objet d'une étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables (...) ».

### **Alimentation en eau potable et eaux usées**

Les besoins générés par les évolutions réglementaires du PLU ne peuvent être quantifiés.

La programmation urbaine envisagée par le projet de ZAC permet d'estimer les besoins liés à la gestion de l'eau à environ :

- De 950 000 m<sup>3</sup> d'eau potable par an, hors besoins spécifiques
- 20 000 équivalents habitants d'eaux usées rejetées supplémentaires par an.

Le site est raccordé aux réseaux d'eau potable, eau non potable et d'assainissement métropolitain. Le nouvel apport d'eaux usées est réputé pouvoir être accepté par les collecteurs, et acceptable par le réseau du SIAAP et les 2 stations d'épuration de Seine Centre et Seine Aval.

#### Mesures d'accompagnement

Le raccordement des réseaux du projet aux réseaux structurants existants, tant pour l'alimentation en eau potable que pour l'assainissement, fera l'objet de conventions avec les syndicats en charge des réseaux concernés.

## **VII. CRITÈRES INDICATEURS ET MODALITÉS RETENUES POUR ANALYSER LES RÉSULTATS DE LA MISE EN ŒUVRE DES ÉVOLUTIONS RÈGLEMENTAIRES**

Depuis 2012, le rapport de présentation précise les indicateurs à élaborer pour évaluer les résultats de l'application du PLU.

En application de l'article 12 du décret n°2015-1783 du 28 décembre 2015, le présent rapport de présentation est soumis à la fois au respect de l'article R.123-2-1 du code de l'urbanisme dans sa version antérieure au décret précité et au respect notamment de l'article R.151-4 nouveau.

Ces articles imposent au rapport de présentation d'identifier les indicateurs nécessaires à l'analyse des résultats de l'application du plan prévue par les articles L.123-12-2, devenu L.123-12-1 dans sa version antérieure à l'ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015, et L.153-27 nouveau, neuf ans au plus après la délibération portant approbation du plan local d'urbanisme ou la dernière délibération portant révision complète de ce plan. Cette analyse doit être réalisée au regard des objectifs fixés à l'article L.121-1 dans sa version antérieure au décret précité et à l'article L.101-2 nouveau.

Les objectifs à prendre en compte sont donc, outre ceux du développement durable :

**1°** L'équilibre entre :

- a) Les populations résidant dans les zones urbaines et rurales ;
- b) Le renouvellement urbain, le développement urbain maîtrisé, la restructuration des espaces urbanisés, la revitalisation des centres urbains et ruraux ;
- c) Une utilisation économe des espaces naturels, la préservation des espaces affectés aux activités agricoles et forestières et la protection des sites, des milieux et paysages naturels ;
- d) La sauvegarde des ensembles urbains et du patrimoine bâti remarquables ;
- e) Les besoins en matière de mobilité ;

**2°** La qualité urbaine, architecturale et paysagère, notamment des entrées de ville ;

**3°** La diversité des fonctions urbaines et rurales et la mixité sociale dans l'habitat, en prévoyant des capacités de construction et de réhabilitation suffisantes pour la satisfaction, sans discrimination, des besoins présents et futurs de l'ensemble des modes d'habitat, d'activités économiques, touristiques, sportives, culturelles et d'intérêt général ainsi que d'équipements publics et d'équipement commercial, en tenant compte en particulier des objectifs de répartition géographiquement équilibrée entre emploi, habitat, commerces et services, d'amélioration des performances énergétiques, de développement des communications électroniques, de diminution des obligations de déplacements motorisés et de développement des transports alternatifs à l'usage individuel de l'automobile ;

4° La sécurité et la salubrité publiques ;

5° La prévention des risques naturels prévisibles, des risques miniers, des risques technologiques, des pollutions et des nuisances de toute nature ;

6° La protection des milieux naturels et des paysages, la préservation de la qualité de l'air, de l'eau, du sol et du sous-sol, des ressources naturelles, de la biodiversité, des écosystèmes, des espaces verts ainsi que la création, la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques ;

7° La lutte contre le changement climatique et l'adaptation à ce changement, la réduction des émissions de gaz à effet de serre, l'économie des ressources fossiles, la maîtrise de l'énergie et la production énergétique à partir de sources renouvelables.

Pour la mise en compatibilité Bercy Charenton, parce qu'elle est soumise à évaluation environnementale, les indicateurs doivent permettre notamment de suivre les effets du plan sur l'environnement afin d'identifier, le cas échéant à un stade précoce les impacts négatifs imprévus et envisager si nécessaire les mesures appropriées (R.123-2-1 6°).

Compte tenu des objectifs susmentionnés et des moyens mis en œuvre par le PLU de Paris pour les satisfaire, les indicateurs du PLU en vigueur définis dans le tome 2 du rapport de présentation de la modification générale approuvée le 4 juillet 2016 sont retenus pour évaluer les résultats de l'application du document et ainsi avoir une approche cohérente et homogène sur l'ensemble du territoire parisien.

Par ailleurs, compte tenu de la procédure de ZAC retenue pour la mise en œuvre opérationnelle du projet, un certain nombre d'indicateurs de suivi « opérationnels » seront définis. Ils permettront de mesurer les effets du projet et par conséquent du plan sur l'environnement et pourront être mentionnés à titre indicatif lors du bilan exigé par les articles L.123-12-1 dans sa version antérieure à l'ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015, et L.153-27 nouveau.

Les indicateurs de suivi « PLU » sont rappelés dans le tableau ci-après :

Thèmes à évaluer	Règles du PLU concernées	Indicateurs
<p><b>Rééquilibrage territorial et diversité des fonctions</b></p> <p>Évaluation de la règle d'équilibre des destinations</p> <p>Répartition entre constructions neuves, réhabilitation et changement de destination</p>	<p><b>UG.2.2.1</b> – Dispositions visant au rééquilibrage territorial de l'habitat et de l'emploi</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Surface de plancher de logements autorisée à la construction</li> <li>- Surface de plancher de logements autorisée à la démolition</li> <li>- Surface de plancher de logements autorisée par changement de destination</li> <li>- Surface de plancher de logements autorisée à la construction, dans le secteur de protection de l'habitation</li> <li>- Surface de plancher de logements autorisée à la démolition, dans le secteur de protection de l'habitation</li> <li>- Surface de plancher de logements autorisée par changement de destination, dans le secteur de protection de l'habitation</li> <li>- Surface de plancher autorisée pour des bureaux</li> <li>- Surface de plancher de bureaux autorisée à la construction</li> <li>- Surface de plancher de bureaux autorisée à la démolition</li> <li>- Surface de plancher de bureaux autorisée par changement de destination</li> <li>- Surface de plancher de bureaux autorisée à la construction, dans le secteur d'incitation à la mixité</li> <li>- Surface de plancher de bureaux autorisée à la démolition, dans le secteur d'incitation à la mixité</li> <li>- Surface de plancher de bureaux autorisée par changement de destination, dans le secteur d'incitation à la mixité</li> </ul>
<p><b>Protection du commerce et de l'artisanat</b></p> <p>Évaluation des règles de protection des commerces et de l'artisanat</p>	<p><b>UG.2.2.2</b> – Autres dispositions relatives aux destinations liées à l'emploi - 2° - Protection du commerce, de l'artisanat et de l'industrie</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nombre de commerces le long des voies comportant une protection du commerce et de l'artisanat</li> <li>- Nombre de commerces le long des voies comportant une protection renforcée du commerce et de l'artisanat</li> <li>- Nombre de commerces le long des voies comportant une protection particulière de l'artisanat</li> </ul>
<p><b>Mixité sociale de l'habitat</b></p> <p>Évaluer les dispositions relatives au logement et au logement aidé</p>	<p><b>UG.2.2.</b> – Conditions relatives aux destinations</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Surface de plancher autorisée pour des logements</li> <li>- Nombre de logements neufs autorisés</li> <li>- Nombre de logements sociaux neufs autorisés</li> <li>- Surface de plancher autorisée pour des logements sociaux neufs</li> <li>- Nombre de logements intermédiaires neufs autorisés</li> <li>- Surface de plancher autorisée pour des logements intermédiaires neufs</li> </ul>
<p><b>Évaluation de la servitude « logement social » à l'intérieur de la zone de déficit en logement social</b></p>	<p><b>UG.2.2.3</b> – Conditions particulières relatives à l'habitation et à la création de logements locatifs sociaux</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nombre de logements sociaux neufs autorisés dans la zone de déficit en logement social, en application de la servitude « logement social »</li> <li>- Surface de plancher autorisée de logements sociaux neufs dans la zone de déficit en logement social, en application de la servitude « logement social »</li> </ul>

Thèmes à évaluer	Règles du PLU concernées	Indicateurs
<p>Production de logements sociaux en application de la servitude « logement social »</p> <p><b>Evaluation de la servitude « logement intermédiaire » dans la zone non déficitaire en logement social</b></p> <p>Production de logements sociaux et intermédiaires en application de la servitude « logement intermédiaire »</p>	<p><b>UG.2.2.4</b> – Conditions particulières relatives à l’habitation et à la création de logements locatifs intermédiaires</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Nombre de logements sociaux neufs autorisés dans la zone non déficitaire en logement social, en application de la servitude « logement intermédiaire »</li> <li>– Surface de plancher autorisée de logements sociaux neufs dans la zone non déficitaire en logement social, en application de la servitude « logement intermédiaire »</li> <li>– Nombre de logements intermédiaires neufs autorisés dans la zone non déficitaire en logement social, en application de la servitude « logement intermédiaire »</li> <li>– Surface de plancher autorisée de logements intermédiaires neufs dans la zone non déficitaire en logement social, en application de la servitude « logement intermédiaire »</li> </ul>
<p><b>Evaluation des emplacements réservés pour logements, logements sociaux et logements intermédiaires</b></p>	<p><b>UG.2.2.3 § 2°</b> – Les emplacements réservés en vue de la réalisation de logements et de logements locatifs sociaux</p> <p><b>UG.2.2.4 § 2°</b> - Les emplacements réservés en vue de la réalisation de logements et de logements locatifs intermédiaires</p> <p><b>Tome 2 du règlement, annexe V</b> – emplacements réservés en vue de la réalisation de logements, logements locatifs sociaux et logements locatifs intermédiaires inscrits au bénéfice de la Ville de Paris</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Nombre d’emplacements réservés pour logements, logements sociaux et logements intermédiaires mis en œuvre</li> <li>– Nombre total de logements neufs autorisés dans les emplacements réservés inscrits au PLU</li> <li>– Nombre total de logements sociaux neufs autorisés dans les emplacements réservés inscrits au PLU</li> <li>– Nombre total de logements intermédiaires neufs autorisés dans les emplacements réservés inscrits au PLU</li> </ul>
<p><b>Stationnement des véhicules à moteur</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Production de places de stationnement automobile sans excès malgré l’absence de normes dans les opérations de logement</li> <li>- Respect des normes plafonds de stationnements</li> </ul>	<p><b>UG.12.1</b> - Stationnement des véhicules à moteurs</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- absence de normes dans les constructions destinées à l’habitation</li> <li>- normes maximales dans les constructions à destination de bureaux</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Nombre de places affectées au stationnement des véhicules à moteur</li> <li>– Nombre de places affectées au stationnement des véhicules à moteur dans les opérations neuves à dominante logement</li> <li>– Nombre de places affectées au stationnement des véhicules à moteur dans les opérations neuves à dominante bureaux</li> </ul>

Thèmes à évaluer	Règles du PLU concernées	Indicateurs
<p>dans les opérations de bureaux</p> <p><b>Aires de livraison et aires de dépôt pour autocars</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Production d'aires de livraison dans les bureaux, commerces, artisanat, industrie, entrepôts, CINASPIC</li> <li>- Production d'aires de dépôt pour autocars dans les hôtels</li> </ul>	<p><b>UG.12.2</b> – Aires de livraison et aires de dépôt pour autocars</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Nombre d'aires de livraison réalisées pour les constructions neuves à destination de bureaux, commerce, artisanat, industrie, entrepôt et CINASPIC</li> <li>– Nombre d'aires de dépôt pour autocars réalisées dans les hôtels construits en dehors des secteurs d'interdiction de circulation fixés par arrêtés</li> </ul>
<p><b>Stationnement des vélos et poussettes</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Respect des normes, destinées à assurer une production de places de stationnement pour les vélos suffisante pour répondre à la demande, en lien avec la politique globale en faveur de ce mode</li> </ul>	<p><b>UG.12.3</b> – Stationnement des vélos et poussettes</p> <p>Normes pour les habitations et bureaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 3% de la surface de plancher créée, dont au moins 1/3 doit être réalisée dans les locaux clos et couverts.</li> </ul>	<p>Surface aménagée pour le stationnement des vélos et poussettes en m<sup>2</sup> : à l'intérieur des bâtis, sur les espaces libres :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- en logement ;</li> <li>- en bureau.</li> </ul>
<p><b>Espaces verts</b></p> <p>Mise en œuvre des espaces verts ouverts au public programmés</p>	<p><b>Tome 2 du règlement : Annexe III</b> – 1<sup>ère</sup> partie : les emplacements réservés pour équipements, ouvrages publics ou installations d'intérêt général et les emplacements réservés pour espaces verts publics</p> <p><b>Annexe IV</b> : Périmètres de localisation des voies et ouvrages publics, installations d'intérêt général et espaces verts à créer ou à modifier</p> <p><b>Orientations d'aménagement et de programmation</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Nombre d'espaces verts mis en œuvre</li> <li>– Surface d'espaces verts mis en œuvre</li> </ul>
<p><b>Espaces libres et plantations</b></p>	<p><b>UG.13.1</b> – Obligations en matière de réalisation d'espaces libres, de plantations et de végétalisation du bâti</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Surface d'espaces libres végétalisés en pleine terre</li> <li>– Surface des espaces libres végétalisés sur dalle</li> <li>– Surface des toitures végétalisées</li> </ul>

Thèmes à évaluer	Règles du PLU concernées	Indicateurs
<p>Evaluer les règles relatives à la végétalisation des espaces libres et du bâti</p> <p><b>Équipements</b> Production d'équipements par catégorie</p> <p>Évaluation des emplacements réservés, périmètres de localisation et orientations d'aménagement pour équipements</p>	<p><b>UG.13.2</b> – Plantations</p> <p><b>Tome 2 du règlement :</b> <b>Annexe III</b> – 1<sup>ère</sup> partie : les emplacements réservés pour équipements, ouvrages publics ou installations d'intérêt général et les emplacements réservés pour espaces verts publics</p> <p>- <b>Annexe IV</b> : Périmètres de localisation des voies et ouvrages publics, installations d'intérêt général et espaces verts à créer ou à modifier</p> <p><b>Orientations d'aménagement et de programmation</b></p>	<p>– Surface des murs végétalisés</p> <p>– Nombre d'emplacements réservés mis en œuvre pour équipements, par catégorie</p> <p>– Nombre d'équipements, par catégorie, mis en œuvre dans les périmètres de localisation</p> <p>– Nombre d'équipements, par catégorie, mis en œuvre dans les orientations d'aménagement</p> <p>(Catégories : <i>Petite enfance, autre action sociale et de santé, Enseignement, Jeunesse et Sports, Culturel, autres</i>)</p>

## VIII. ANALYSE DES INCIDENCES SUR LE RÉSEAU NATURA 2000

### VIII.1 Contexte Natura 2000

Le site Natura 2000 le plus proche correspond au site "Sites de Seine-Saint-Denis" (FR1112013) » à 3 km au Nord du site d'étude.

Cette Zone de Protection Spéciale (ZPS) est composée de 14 entités réparties sur l'ensemble de la Seine-Saint-Denis : Parc départemental de la Courneuve, Parc départemental de l'Île Saint-Denis, Parc départemental du Sausset, Bois de la Tussion, Parc départemental de la Fosse Maussoin, Parc départemental Jean Moulin les Guilands, Futur parc départemental de la Haute Isle, Promenade de la Dhuis, Plateau d'Avron, Parc des Beaumont à Montreuil, Bois de Bernouille à Coubron, Forêt de Bondy, Parc national de Sevrans, Bois des Ormes.

Le site a été classé en Zone de Protection spéciale en 2006. Son document d'objectif a été élaboré et l'animation est assurée par le conseil général de Seine-Saint-Denis. La superficie totale de la zone Natura 2000 "Sites de Seine-Saint-Denis" (FR1112013) est de 1157Ha.

**Les sensibilités naturelles de ce site Natura 2000 sont principalement définies vis-à-vis des capacités d'accueil et de conservation des oiseaux. Toutefois, le site d'étude ne recèle pas le même type de milieux (espaces ferroviaires, milieux artificialisés et friches urbaines), n'entretient pas de relation écologique fonctionnelle (terrestre ou aquatique) avec le site Natura 2000 « Sites de Seine Saint Denis».**

**Les sensibilités du site vis-à-vis du réseau Natura 2000 restent donc faibles, en dehors du déplacement potentiel des oiseaux. Toutefois, la distance entre le site d'étude et le site Natura 2000, ainsi que la présence d'espaces proches plus favorables, limitent fortement ces sensibilités.**

### VIII.2 Présentation des enjeux du projet

La zone du projet n'a pas d'emprise directe sur le site Natura 2000 présenté ci-dessus.

Les inventaires réalisés sur les années 2014 et 2015 ont compris, outre les espèces terrestres et aquatiques, l'identification de l'ensemble des populations d'oiseaux pouvant avoir un lien avec le site, c'est-à-dire les espèces locales (en période printemps été), les espèces migratrices (à l'automne) et les espèces hivernantes (pendant l'hiver). Toutes les espèces observées ont été notées, même celles qui ne faisaient que passer.

La distance entre le site d'étude et le site Natura 2000 écarte tout lien fonctionnel entre les milieux. En effet, les milieux rencontrés au droit du projet ne concordent pas avec ceux identifiés au droit

du site Natura 2000 précité. De plus, le site Natura 2000 se situe en amont hydrologique du site d'étude, en particulier vis à vis de la Seine présente en limite du site.

Le présent projet d'aménagement peut toutefois être susceptible d'entretenir des relations fonctionnelles avec le site Natura 2000 au travers du risque d'altération d'habitats potentiellement exploités par les populations avicoles des sites NATURA 2000, notamment au niveau des friches du triangle ferroviaire et de la petite ceinture. On notera toutefois qu'aucune espèce mentionnée à l'article 4 de la directive 79/409/CEE et figurant à l'annexe II de la directive 92/43/CEE déterminante pour le Site Natura 2000 étudié n'a été contactée sur le site d'étude lors des inventaires.

### **VIII.3 Analyse des effets directs et indirects, temporaires et permanents du projet sur les sites Natura 2000**

#### **VIII.3.1 Risque de pollution des eaux**

Le site d'étude se situe en aval hydraulique du site Natura 2000 mentionné. Il n'existe donc pas de risque de pollution des eaux à son égard.

#### **VIII.3.2 Risque d'altération d'habitats potentiellement exploités**

La zone d'étude ne présente pas d'habitats en relation avec ceux rencontrés sur la zone Natura 2000.

#### **VIII.3.3 Synthèse sur l'incidence Natura 2000**

**Dans ces conditions, le projet n'aura pas d'incidence significative sur les habitats et espèces d'intérêt communautaire de ces sites Natura 2000. En effet, aucune des espèces déterminantes du site Natura 2000 "Sites de Seine-Saint-Denis" (FR112013)» n'a été contactée au sein du site d'étude.**

## IX. RÉSUMÉ NON TECHNIQUE

### IX.1 Diagnostic et enjeux du site

Le secteur Bercy-Charenton se situe au sud-est du 12<sup>e</sup> arrondissement, entre le quartier sud de Bercy et le centre commercial Bercy 2 à Charenton-Le-Pont. Ce site concerne principalement le milieu urbain intramuros de Paris, sur une superficie d'environ 80 hectares. Il s'inscrit par ailleurs face à la plus grande opération urbaine de la capitale : le projet Paris Rive gauche.

Le site présente des particularités liées à l'histoire de son aménagement :

- Du fait de l'aménagement urbain en général, en bordure de la Seine, qui ont entraînés d'importantes modifications de la topographie, et la création de plusieurs « terrasses ».
- Du fait du développement des infrastructures, le site s'inscrivant au cœur de 2 axes : celui de pénétrante dans Paris (Autoroute, voie fluviales, faisceau ferroviaire), mais également celui de ceinture (Boulevard des Maréchaux, Boulevard Périphérique).
- Du fait du développement des activités spécifiques, activités logistiques et activités ferroviaires, avec notamment la présence de grandes « halles » d'activités qui marquent le site.
- Du fait de l'ensemble de ces particularités, le site offre à la fois de grands espaces ouverts, sources de perméabilités visuelles (notamment depuis les « balcons », et vers les grands monuments parisiens), mais également de nombreuses « ruptures », qui limitent les déplacements à travers le site.

En dépit de ces caractéristiques fortement « urbaines », le site présente cependant un intérêt écologique à plusieurs titres. En effet, il s'insère en continuité du plus grand espace vert parisien, le Bois de Vincennes au nord-ouest du site, et de la Seine au Sud. À ce titre, il constitue un « chaînon manquant » des continuités écologiques, en dépit de la présence de la petite ceinture qui constitue un corridor notable à travers le site. Bien que la plupart des terrains au sein du site soient minéralisés, voir artificialisés, le site offre quelques espaces « refuges » pour la biodiversité locale : Le triangle ferroviaire, le Bastion n°1, ainsi que quelques talus résiduels, mais préservés car non accessibles. En outre les zones de ballast ferroviaires constituent des milieux spécifiques, et sur lesquelles le déplacement des espèces est facilité.

Au-delà de ces spécificités, le site présente également des caractéristiques plus « classiques » du milieu urbain, notamment sur ses franges. Ainsi, le site est entouré de quartiers de logements (Quartiers de Bercy, Porte de Charenton), dont le tissu plus « traditionnel » génère des enjeux d'intégration urbaine. De ce fait, le site est d'ailleurs marqué par la présence ou la proximité de nombreux éléments du patrimoine parisiens : monuments historiques, sites classés et inscrits... mais également par la présence de « grands équipements », en particulier le plateau sportif Léo Lagrange.

La présence des activités identifiées au sein du site (logistiques, entrepôts, petites activités industrielles) est également à noter, tant vis-à-vis de la compatibilité des usages et des fonctions avec les secteurs de logements environnants, que vis-à-vis des risques de pollutions des sols, liés à la fois aux activités en elles même qu'aux déplacements générés sur le site.

En effet, son inscription à proximité de plusieurs grands axes de déplacements, principalement routiers de Paris, et notamment de l'échangeur du boulevard Périphérique avec l'autoroute A4, influe sur la qualité de l'ambiance urbaine du site, avec une ambiance sonore et une qualité de l'air qui se dégrade à l'approche de ces grandes infrastructures.

Les enjeux du site de Bercy-Charenton relèvent du croisement des spécificités et des interactions entre les différentes thématiques environnementales qui y prennent place :

- Un enjeu de densification et d'optimisation du foncier,

- Un enjeu du maintien des activités ferroviaires, essentielles pour la desserte de la première Gare parisienne
- Un enjeu de préservation du patrimoine existant, tant naturel en lien avec les Grandes entités naturelles proches, que bâti, avec les éléments constitutifs de l'histoire du site.
- Un enjeu d'intégration paysagère, au sein d'un site ouvert et constituant une « porte d'entrée » de la capitale.

## IX.2 Présentation du projet et justification des objectifs du document

La mise en compatibilité du PLU de Paris portera sur la modification du rapport de présentation, et notamment du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD), la modification du règlement de la zone UG, ainsi que la modification de plusieurs pièces graphiques du PLU :

- Le plan de zonage
- La carte d'équilibre entre destinations et limitation du stationnement
- La carte du logement social et protection du commerce
- La carte de sectorisation végétale de la zone UG
- Le Plan général des Hauteurs

Ainsi que les feuilles de l'atlas correspondant à la zone concernée. Elle entraîne également la modification de l'Orientation d'Aménagement et de programmation « Bercy Charenton »

### IX.2.1 Présentation du projet

Le projet s'inscrit sur un périmètre opération d'environ 80 ha, correspondant au périmètre du projet de ZAC, délimité principalement par :

- Au Sud-est par le Boulevard Périphérique
- Au Sud-Ouest par la Seine
- Au Nord-ouest par le quartier de Bercy (avenue des terroirs de France, Rue Baron-Le- Roy et Place Lachambaudie)
- Au Nord-est par la rue de Charenton et le Boulevard Poniatowski

Le site concerné est constitué d'une multitude de parcelles, inscrites au PLU actuel principalement en zone « UGSU », mais également sur ses franges au sein de la zone UG et UV.

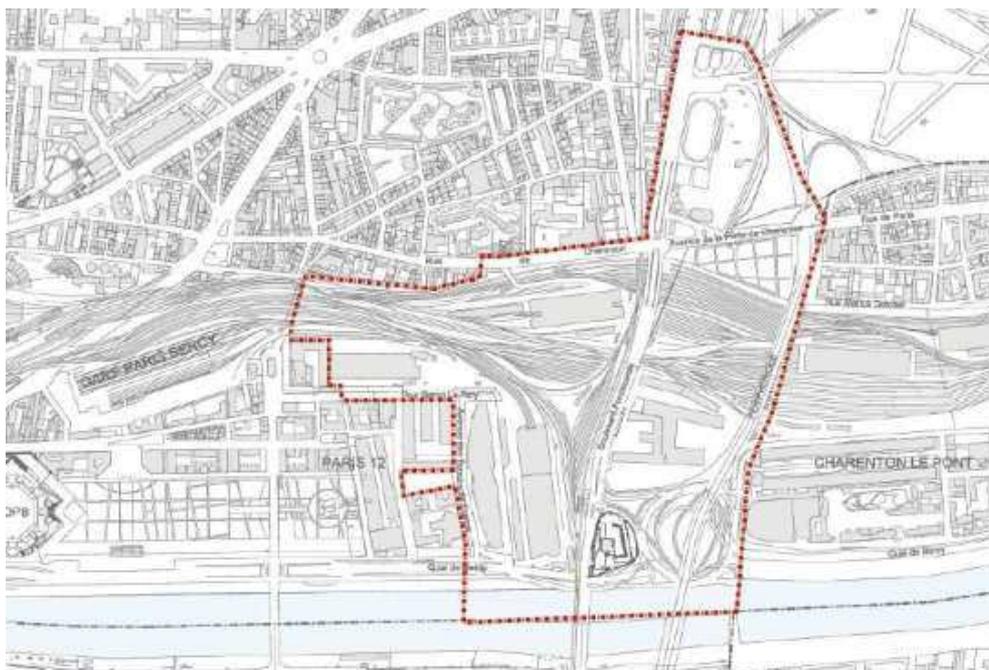


FIGURE 16 : PÉRIMÈTRE DU PROJET DE ZAC

LE PROJET DOIT RÉPONDRE AUX OBJECTIFS APPROUVÉS PAR LE CONSEIL DE PARIS (DÉLIBÉRATION 2014DU1097 DES 17,18 ET 19 NOVEMBRE 2014), À SAVOIR :

- Améliorer les liaisons entre les communes de Paris et de Charenton-le-Pont ;
- Proposer une programmation urbaine mixte
- Faciliter l'accueil de nouveaux modes de transports en commun
- Transformer l'environnement du site et les espaces publics.

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 580 000 m<sup>2</sup> comprenant au moins 4 000 logements représentant conformément au PLH 50% de la programmation globale, (hors hôtel logistique et gare de la Râpée 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 m<sup>2</sup> de logements
- 210 000 m<sup>2</sup> de bureaux
- 12 000 m<sup>2</sup> de programmes hôteliers
- 25 000m<sup>2</sup> d'équipements publics de superstructure qui répondent notamment aux besoins des usagers
- 45 000 m<sup>2</sup> de programmes spécifiques (Hôtel logistique et Rapée inférieure)
- 18 000 m<sup>2</sup> 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 11 800 emplois.

Le projet permet ainsi la création d'au moins 4 000 logements représentant conformément au PLH 50% de la programmation globale hors programmes spécifiques (Hôtel logistique et Rapée inférieure). Le programme des équipements publics de superstructure, d'environ 25 000m<sup>2</sup> répond aux besoins des futurs usagers et participent à l'animation du quartier

Le projet développe un nouveau sol continu avec des pentes accessibles à tous (pentes inférieures à 4%). Le réseau viaire s'organise autour de deux voies structurantes en croix : le boulevard Poniatowski, au profil inchangé et la rue Baron-le-Roy, prolongée jusqu'à la rue Escoffier sous le Boulevard Périphérique.

Ce réseau est complété par la création de voies nouvelles permettant la desserte des futures programmes, ainsi que par la création de cheminements dédiés et des espaces partagés pour les modes doux, qui dépassent les limites du site et rétablissent des continuités avec les tissus urbains existants. Ces cheminements permettent de connecter un réseau de placettes de quartier qui complètent les espaces publics et animent le quartier, en ancrant chacun des sous-quartiers de Bercy Charenton. 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.

Enfin, le projet intègre le maintien et le développement d'une logistique durable, notamment par la relocalisation de la halle embranchée au réseau ferré, mais également par le biais des possibilités

d'implantation d'un un espace de logistique urbaine et d'un espace-tri et d'une ressourcerie au sein du futur quartier.



FIGURE 17 : PLAN GUIDE DU PROJET \_ 2018, SOURCE : ÉQUIPE DE MAITRISE D'ŒUVRE URBAINE

### IX.2.2 Mise en compatibilité du PLU

Le choix de la mise en compatibilité du PLU du projet correspondant est justifié par la réponse apportée par le projet aux principaux enjeux de développement communaux et régionaux identifiés pour ce secteur, en matière :

- D'amélioration du cadre de vie quotidien de tous les parisiens, par la mise en valeur du paysage architectural et urbain de Paris, par le développement de la trame verte de Paris et la mise en valeur de la Seine, par l'amélioration de la qualité des espaces publics et la sécurité des déplacements, par la mise en œuvre de la nouvelle politique de déplacement.
- De promotion du rayonnement de Paris et de la stimulation de la création d'emploi, par un rééquilibrage de l'emploi et la création d'un nouveau pôle économique,
- De la réduction des inégalités, par la mise en œuvre de la politique de l'habitat sur le site et la création de logements sociaux.

La modification du plan de zonage permet d'adapter le PLU au projet urbain :

- En étendant la zone UG ( passage de UGSU en UG sur les secteurs Lamé, Rapée, Triangle, et Poniatowski (à l'exception de la nouvelle emprise de la petite ceinture ferroviaire qui reste en zone UGSU) et passage de UV en UG de la partie du TEP Lavigerie destinée à accueillir le futur collègue
- En étendant la zone UV est pour couvrir tout le secteur Léo Lagrange, ~~hormis la bande destinée à accueillir de nouvelles constructions le long du boulevard.~~

Les autres éléments graphiques du PLU sont également modifiés afin d'assurer la cohérence du document d'urbanisme avec les objectifs du projet :

- Les cartes de synthèse et de zonage
- La carte d'équilibre entre destinations, modifiée afin de permettre le développement de la mixité habitat/emploi
- La carte de logement social et protection du commerce, pour définir les nouvelles zones correspondant aux secteurs en déficit de logement social.
- la carte de sectorisation végétale, afin de renforcer les secteurs de mise en valeur du végétal et de renforcement du végétal sur le site
- Le plan général des hauteurs, afin de permettre le relèvement du plafond des hauteurs des constructions sur le site, selon le principe d'une progressivité des hauteurs de constructions au sein du site.

Le projet est encadré par un Schéma d'Orientations d'Aménagement et de programmation qui exprime toute sa diversité et définit les principes et les conditions dans lesquels il doit se réaliser.

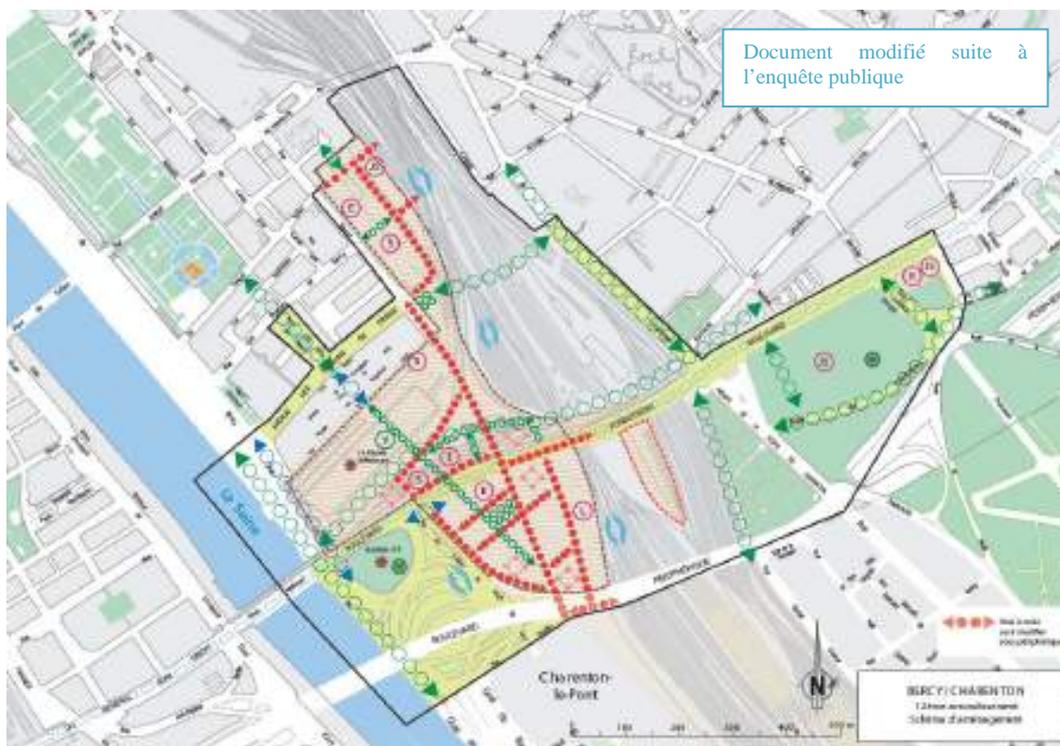


FIGURE 18 : SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION DU SECTEUR BERCY CHARENTON

### **IX.3 Compatibilité et articulation avec les documents supra communaux**

La présente déclaration de projet entraînant mise en compatibilité du PLU est compatible avec :

- Le schéma directeur de la région d'Ile-de-France, approuvé par l'État par décret n°2013-1241 du 27 décembre 2013.
- Le programme local de l'habitat de Paris 2011-2016, dans sa version modifiée de Février 2015
- Les dispositions du Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France (PDUIF) approuvé par vote du Conseil régional d'Île-de-France le 19 juin 2014
- Les orientations fondamentales d'une gestion équilibrée de la ressource en eau et les objectifs de qualité et de quantité des eaux définis par le SDAGE Seine Normandie 2016-2025 approuvé le 20 décembre 2015 par le Préfet de la Région Ile-de-France.
- Le plan de gestion des risques d'inondation approuvé le 7 décembre 2015 par le Préfet de région Ile-de-France
- Le plan de prévention des risques Inondations de Paris approuvé par arrêté préfectoral le 15 juillet 2003 et révisé le 19 Avril 2007

En outre, le présent document prend en compte le Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE) d'Ile-de-France et le Plan Climat-Énergie Territorial (PCET) de Paris.

### **IX.4 Analyse des incidences sur l'environnement de la mise en œuvre des évolutions règlementaires du PLU et mesures envisagées pour éviter, réduire et compenser les conséquences dommageables**

#### **IX.4.1 Principales incidences sur l'environnement physique, topographique et climatiques et mesures associées**

Le développement de la trame viaire et des espaces publics prévus par la présente déclaration de projet permettra la résorption des ruptures topographiques et coupures physiques du site. Les intentions de liens avec les quartiers environnants sont notamment identifiées et renforcées dans les orientations d'aménagement et de programmation.

La réalisation des chantiers afférents à la constructibilité du site rendu possible par la mise en compatibilité entraînera des mouvements de terres notables : brassages des terres, déblais, remblais. Le PLU ne modifie toutefois pas les périmètres identifiés liés aux anciennes carrières souterraines.

L'aménagement envisagé pour le secteur est compatible avec les niveaux de pollution des sols identifiés, sous réserve des travaux nécessaires. Le PLU permet l'adaptation de la localisation des équipements sensibles pour éviter les impacts des points de pollutions sur ces équipements.

Les aménagements réalisés sur le site, et notamment les fondations et réalisations en sous-sol, peuvent présenter des risques d'interaction. Les évolutions du PLU respectent les règles du PPRi, et ne concernent pas les zones les plus exposées, mais peuvent entraîner des impacts potentiels sur le champ d'expansion des crues. Cependant, le projet entraînera une imperméabilisation des sols, et une augmentation potentielle du ruissellement. Le PLU met en œuvre des règles et des orientations

visant à assurer les principes de gestion des eaux pluviales sur le site, en évitant les incidences sur le réseau d'assainissement de Paris.

L'aménagement du site entrainera des besoins supplémentaires en eau potable (environ 900 000m<sup>3</sup> par an), ainsi qu'en évacuation des eaux usées (20 000 équivalents habitants par an). Ces besoins sont réputés acceptables par les réseaux actuels.

L'aménagement du site modifiera les conditions bioclimatiques du site : îlot de chaleur urbain, ombres portées etc. Les modalités de développement de l'urbanisation limitent les effets liés à la grande hauteur sur les bâtiments riverains. Des problématiques « classiques » d'urbanisation subsistent aux franges du site, notamment sur le front urbain au Nord du boulevard Poniatowski, sur le bâtiment Lumière et sur les immeubles de logements qui bordent la rue Baron le Roy dans le secteur Lamé. Les orientations d'aménagement et de programmation traduisent la forme urbaine du projet, pensée selon les principes bioclimatiques.

#### **IX.4.2 Principales incidences sur La biodiversité, la faune et la flore et mesures associées**

La mise en compatibilité du PLU ne comporte aucune modification dans le périmètre de la ZNIEFF et sur les EBC. Il étend globalement la superficie de la zone UV.

Les objectifs déclinés dans les orientations d'aménagement et de programmation précisent la volonté de renforcer la biodiversité à l'échelle de l'ensemble du site, notamment en mettant en relation le patrimoine naturel de la Seine et le bois de Vincennes. L'évolution de la carte de sectorisation végétale sur le site favorisera le développement de la trame verte et des continuités écologiques.

Aucune espèce floristique protégée n'est présente au droit du site, mais on recense deux espèces patrimoniales qui pourraient être impactées par l'aménagement du site. En outre, le projet pourrait entrainer la disparition de zones d'habitat, de nourrissage ou de reproduction pour la faune notamment des reptiles, petits mammifères et des oiseaux, potentiellement protégées, et notamment durant la phase de chantier. À contrario, la programmation et la densification du secteur situé au cœur de l'agglomération parisienne, rendues possible par la mise en compatibilité du PLU, contribuent à limiter la consommation d'espaces agro-naturels par des extensions urbaines sur la région Ile de France.

Les orientations d'aménagement et de programmation précisent les objectifs visant à renforcer la végétalisation des espaces publics et privés et les traduits à travers le schéma d'aménagement.

#### **IX.4.3 Principales incidences sur le patrimoine existant (monuments, sites et grand paysage urbain) et mesures associées**

La présente mise en compatibilité du PLU entraine de profonds changements vis-à-vis de l'ensemble des éléments de cette thématique, notamment du fait de profondes mutations du bâti et du cadre de vie. Ces modifications entraineront la mutation de l'ambiance paysagère. L'orientation d'aménagement et de programmation encadre toutefois les modifications du cadre de vie, notamment en définissant la trame viaire et par mise en avant des objectifs de porosités urbaines et de dialogue avec les quartiers riverains, ainsi que pour la requalification et la mise en valeur d'espaces publics.

Le site est concerné par deux zones archéologiques mentionnées au PLU, ainsi que par la présence de plusieurs monuments historiques et leur périmètre de protection. Les évolutions engagées ne sont pas incompatibles avec ces périmètres, mais impliquent des attentions particulières. Le changement de destination d'une partie du faisceau ferroviaire est également susceptible de

remettre en cause tout ou partie du patrimoine ferroviaire. Les orientations d'aménagement et de programmation identifient les éléments patrimoniaux à mettre en valeur.

Le principal impact paysager du projet, à l'échelle de Paris et de son agglomération, porte sur le relèvement du plafond des hauteurs au cœur du site. Toutefois, le site Bercy-Charenton s'inscrit dans le "cluster" composé avec Masséna Bruneseau, marquant l'horizon à l'Est, signe de volonté politique d'affirmer une masse critique pour renforcer le dynamisme économique. L'axe du ruban d'aménagement, suivant l'axe du faisceau ferroviaire, s'étend depuis le cœur de la Ville vers la Périphérie. Un travail collaboratif avec l'APUR a permis d'illustrer le volume maximal autorisé par l'adaptation des règles du PLU : c'est dans ce gabarit théorique que s'exprimeront les constructions qui devront intégrer certaines contraintes et principes rappelés dans les orientations d'aménagement et de programmation.

Le projet est susceptible d'occasionner des effets de masques sur certains immeubles riverains les plus proches par l'implantation de nouveaux bâtiments et de limiter les dégagements visuels dont ils bénéficient aujourd'hui, notamment sur le Boulevard Poniatowski, la rue de Charenton et le secteur Lamé le long de la rue Baron-Le-Roy.

#### **IX.4.4 Principales incidences sur la démographie et mesures associées**

Le potentiel d'aménagement permis par la présente déclaration de projet permettra la création de 4000 logements, soit environ 9000 nouveaux habitants, et la création de près de 11 800 emplois.

#### **IX.4.5 Principales incidences sur les équipements de quartier et mesures associées**

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. L'arrivée de famille au sein du futur quartier générera des besoins en matière de garde pour la petite enfance, écoles maternelles et primaires, collège et lycée. Ces besoins sont précisés dans les orientations d'aménagement et de programmation.

#### **IX.4.6 Principales incidences sur les réseaux de déplacements de quartier et mesures associées**

Le principe d'une desserte par le prolongement de la rue Baron-Le-Roy est maintenu dans les orientations d'aménagement et de programmation. La desserte du site en lui-même nécessitera des connexions au réseau existant. Les trafics attendus du fait de la réalisation de la programmation sont réputés acceptables par le réseau, notamment du fait de l'aménagement des cheminements modes doux et de la présence de lignes de transports collectifs efficaces, et de règles de stationnements adaptées. Les orientations d'aménagement et de programmation affinent les principes de desserte du secteur en précisant l'organisation de la trame viaire du site.

La réduction de la zone UGSU sur les terrains ferroviaires suscite une modification du fonctionnement des activités présentes au droit du site mais ne concernent pas d'activités liées au fonctionnement ferroviaire. Le linéaire de la Petite Ceinture est dévié, mais sa continuité est préservée, afin de permettre une future remise en service, conformément au SDRIF. La mise en place d'un emplacement réservé au bénéfice de la SNCF et de la Ville permet de maintenir une évolution possible du réseau ferroviaire.

#### **IX.4.7 Principales incidences sur la logistique urbaine et mesures associées**

Afin de maintenir et de développer une logistique durable et propre au sein du quartier, l'hôtel logistique embranché fer prévu au programme d'aménagement est cité dans les orientations d'aménagement et de programmation et localisé sur le secteur Poniatowski, en bordure du faisceau ferré.

L'augmentation de la population résidente représente un gisement supplémentaire de déchets ménagers d'environ 4000 tonnes/an. La déclaration de projet entraîne la suppression, au sein des orientations d'aménagement et de programmation, de l'objectif de localisation d'un centre de tri des déchets au sein du site (sur le secteur Poniatowski), suite au renoncement du SYCTOM d'implanter cet équipement au sein du site.

#### **IX.4.8 Principales incidences sur les commodités de voisinage et mesures associées**

Le site est exposé principalement au bruit des infrastructures de transport existantes, routier et ferroviaire, avec certains secteurs en multi-exposition. Le projet urbain entraînera la construction de bâtiments et l'accueil de population dans des secteurs exposés aux nuisances acoustiques. Le projet n'entraînera toutefois pas d'incidences significatives sur l'ambiance sonore des quartiers existants. Les orientations d'aménagement et de programmation précisent que l'aménagement du site devra prendre en compte les nuisances acoustiques, et que les formes urbaines développées participeront à protéger des nuisances acoustiques.

De même, le site est fortement 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 mise en compatibilité des documents ne modifie pas cette situation générale. La définition de la nouvelle trame viaire et des espaces présentée dans les orientations d'aménagement et de programmation permettra de limiter les effets de canyons urbains et de faciliter la dispersion des polluants atmosphériques.

La valorisation et la densification d'un secteur en cœur d'agglomération, permise par la mise en compatibilité du PLU, constitue une réponse quant à l'efficacité urbaine et la limitation des consommations d'énergie, mais la programmation urbaine rendue possible s'accompagne d'une hausse des consommations énergétiques globales de l'agglomération.

### **IX.5 Analyse des incidences sur le réseau Natura 2000**

Le projet n'aura pas d'incidence significative sur les habitats et espèces d'intérêt communautaire de ces sites Natura 2000. En effet, aucune des espèces déterminantes du site Natura 2000 «2000 "Sites de Seine-Saint-Denis" (FR1112013)» n'a été contactée au sein du site d'étude.

## **X. METHODOLOGIE SUIVIE POUR CONDUIRE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE**

Compte tenu de l'avancement des études opérationnelles liées à la création de la ZAC « Bercy-Charenton », l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLU s'est basée sur les données et analyses déjà réalisées dans ce cadre, notamment les études conduites dans le cadre de la constitution du dossier d'étude d'Impact.

Cette approche a constitué une base solide pour fournir les éléments nécessaires à la bonne compréhension des incidences de la procédure de mise en compatibilité. L'enjeu a porté sur la déclinaison de ces analyses, à partir d'une base fortement opérationnelle, afin de les faire correspondre aux enjeux plus stratégiques correspondant au document d'urbanisme qu'est le PLU.

La mise en œuvre concrète de l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLU a reposé sur plusieurs étapes :

- Une première lecture des éléments présentés dans la déclaration de projet, définissant les contours des éléments propres à la mise en compatibilité du PLU
- Une lecture de la traduction de ces éléments à travers les éléments montrant la mise en compatibilité du PLU, tant sur le plan du choix du zonage et du règlement que dans la traduction dans les pièces graphiques et à travers la définition de l'OAP

A partir de ces éléments, une traduction des incidences environnementales de la mise en compatibilité du PLU a été produite.

