



## **Autorité environnementale**

### **Avis délibéré de l’Autorité environnementale sur la zone d’aménagement concerté (Zac) Charenton-Bercy (94) – 2<sup>e</sup> avis**

**n°Ae : 2022-52**

**Avis délibéré n° 2022–52 adopté lors de la séance du 8 septembre 2022**

# Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Ae<sup>1</sup> s'est réunie le 8 septembre 2022 en visioconférence. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur la zone d'aménagement concerté Charenton-Bercy (94) – 2<sup>ème</sup> avis.

Ont délibéré collégalement : Sylvie Banoun, Karine Brulé, Barbara Bour-Desprez, Marc Clément, Virginie Dumoulin, Bertrand Galtier, Louis Hubert, Christine Jean, Philippe Ledenvic, François Letourneux, Serge Muller, Jean-Michel Nataf, Michel Pascal

En application de l'article 4 du règlement intérieur de l'Ae, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

Étaient absents : Nathalie Bertrand, Alby Schmitt, Véronique Wormser

\* \*

L'Ae a été saisie pour avis par la préfète du Val-de-Marne le 16 juin 2022, l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 24 juin 2022.

Cette saisine étant conforme aux dispositions de l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R. 122-7 du même code, l'avis a vocation à être fourni dans un délai de deux mois.

Conformément aux dispositions de ce même article, l'Ae a consulté par courriers en date du 30 juin 2022 :

- la préfète de département du Val-de-Marne,
- le directeur général de l'Agence régionale de santé (ARS) d'Île-de-France, qui a transmis une contribution en date du 3 août 2022,

En outre, sur proposition des rapporteurs, l'Ae a consulté par courrier en date du 30 juin 2022 la direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports d'Île-de-France.

Sur le rapport de Sylvie Banoun et Virginie Dumoulin, qui se sont rendues sur site le 28 août, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit.

**Pour chaque projet soumis à évaluation environnementale, une autorité environnementale désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.**

Cet avis porte sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent. L'avis ne lui est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité.

La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis. Une synthèse des consultations opérées est rendue publique avec la décision d'octroi ou de refus d'autorisation du projet (article L. 122-1-1 du code de l'environnement). En cas d'octroi, l'autorité décisionnaire communique à l'autorité environnementale le ou les bilans des suivis, lui permettant de vérifier le degré d'efficacité et la pérennité des prescriptions, mesures et caractéristiques (article R. 122-13 du code de l'environnement).

Conformément à l'article L. 122-1 V du code de l'environnement, le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L. 123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L. 123-19.

Le présent avis est publié sur le site de l'Ae. Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public.

<sup>1</sup> Formation d'autorité environnementale de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD)

# Synthèse de l'avis

Grand Paris Aménagement et Bouygues–UrbanEra sont respectivement aménageur et maître d'ouvrage de la zone d'aménagement concerté (Zac) Charenton–Bercy dans le Val-de-Marne.

Enfermé sur trois côtés par des infrastructures autoroutières et ferroviaires bruyantes qui sont autant de coupures urbaines, ce site minéral, où se trouvent principalement des entrepôts logistiques et une résidence refermée sur elle-même derrière des hauts murs, se trouve en bonne part dans le lit majeur de la Seine.

Les aménageurs ambitionnent d'y bâtir un « *quartier résilient* », bien relié à Paris et aux aménités de proximité aujourd'hui inaccessibles : la Seine et le bois de Vincennes. Sa programmation mixte prévoit 300 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher qui comprend locaux d'activité, bureaux, commerces, hôtels, résidences et logements, dont une tour signature de 200 mètres de hauteur, organisés autour d'espaces publics créés ou fortement reconfigurés pour mailler le quartier de places et d'avenues et le relier à son homologue parisien, la Zac de Bercy–Charenton. Un premier [avis de l'Ae](#) a été rendu en décembre 2020 sur le dossier de création de la Zac Charenton–Bercy (2020–66). Un deuxième avis est sollicité au regard des modifications intervenues dans le dossier, notamment d'adaptation du plan de prévention des risques d'inondation.

Les aménageurs ont choisi une « procédure intégrée dans le cadre de la création d'une grande opération d'urbanisme » (Pigou), issue de la loi portant évolution du logement, de l'aménagement et du numérique (Elan), emportant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme et adaptation du plan de prévention des risques d'inondation, alors que l'arrêté de création de la Zac n'est pas encore intervenu).

Selon l'Ae, les principaux enjeux pour l'environnement et la santé humaine portent à la fois sur la résilience du quartier, notamment à l'égard des inondations, et sur la qualité de vie des habitants et occupants en son sein, ainsi que sur l'exposition de nouvelles populations à une pollution de l'air et des nuisances sonores élevées

Les principales recommandations de l'Ae visent dès lors à une réduction accrue des risques naturels et sanitaires pour les occupants de la Zac et à veiller au caractère indissociable de l'ensemble du programme pour ce qui est des équipements publics de désenclavement du quartier et de la restauration de ses liens à la Seine et au bois de Vincennes. Les résultats attendus des actions en faveur de la fonctionnalité des écosystèmes urbains et de réduction des îlots de chaleur, comme les dispositions destinées à en garantir la pérennité, sont également essentielles.

L'ensemble des observations et recommandations de l'Ae est présenté dans l'avis détaillé, qui constitue un 2<sup>e</sup> avis de l'Ae, notamment du fait de l'adaptation du plan de prévention des risques d'inondation.

# Avis détaillé

## 1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

Représentant près d'un dixième du territoire de la commune de Charenton-le-Pont située dans le Val-de-Marne, la zone d'aménagement concerté (Zac) Charenton-Bercy est portée par Grand Paris Aménagement (GPA) avec l'État, la commune et l'établissement public territorial Paris Est Marne et Bois (EPTMB) sur la base d'un contrat d'intérêt national signé le 24 novembre 2016<sup>2</sup>, puis d'un projet partenarial d'aménagement adopté le 16 mars 2021, et d'une grande opération d'urbanisme le 29 juin 2021<sup>3</sup>. Elle a fait l'objet d'un premier [avis de l'Ae](#), délibéré le 23 décembre 2020, dans le cadre de l'adoption de son arrêté de création, qui n'est pas encore intervenue à la date de rédaction de cet avis. Lauréat du concours « Inventons la métropole du Grand Paris », le groupement UrbanEra (Bouygues) a été chargé de réaliser le volet immobilier de l'opération.

### 1.1 Contexte et périmètre du projet

Situé pour une bonne part dans le lit majeur de la Seine, non loin de l'aval de sa confluence avec la Marne, ce secteur est enserré sur trois côtés par des infrastructures autoroutières (autoroute A4, boulevard périphérique parisien (dit Périphérique) et échangeur de Paris-Bercy avec ses 19 bretelles) ou ferroviaires (très grand site de maintenance ou « technicentre » SNCF, dont l'emprise est d'environ 300 m de large), qui constituent autant de coupures urbaines et interdisent l'accès tant au bois de Vincennes qu'aux berges de la Seine, qui longe l'autoroute. C'est aujourd'hui un quartier mixte résidentiel et tertiaire, très minéral, bruyant, mal desservi par les transports en commun, qui comprend environ 3 000 habitants, pour la plupart dans un ensemble sur dalle construit autour du jardin du Cardinal de Richelieu (« quartier résidentiel » sur la figure 2).

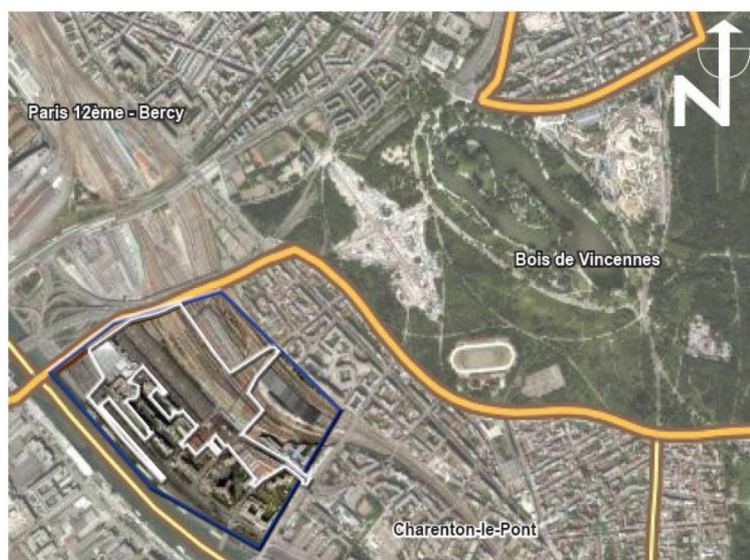


Figure 1 - Localisation du projet : périmètres de réflexion (en bleu) et de la Zac (en blanc) – Source : dossier

<sup>2</sup> Un contrat d'intérêt national (CIN) permet de formaliser un partenariat entre l'État, les collectivités et des acteurs économiques publics et privés pour faciliter la réalisation de projets complexes. Pour la Zac Charenton-Bercy les signataires sont l'État (préfet de département), les collectivités locales (Ville de Charenton-le-Pont, EPTMB) et GPA. Les partenaires en sont, côté public, l'AP-HP, la SNCF l'établissement public foncier d'Île-de-France, la Société nationale immobilière (CDC habitat), Grand Paris Habitat et, côté privé, la Compagnie du Parc de Bercy, l'Immobilière Carrefour, Tikéhou, I3F, Résidence le Logement des fonctionnaires (Batigère).

<sup>3</sup> Au sens de la loi 2018-1021 portant évolution du logement, de l'aménagement et du numérique (dite Elan)

Le périmètre de réflexion dans lequel s'inscrit la Zac (une vingtaine d'hectares), compte environ 600 entreprises et 4 200 salariés. Douze des vingt hectares de la Zac sont constitués d'emprises mutables ; s'y ajoutent des emprises SNCF au-dessus desquelles un sursol<sup>4</sup> est programmé, ainsi que des espaces publics, un ensemble immobilier appartenant à l'Assistance publique – Hôpitaux de Paris (AP-HP) et le site du centre commercial Bercy 2. Ce dernier, ouvert en 1990, qui couvre près de 3 ha, est en déclin et comprend au moins un tiers de surfaces vacantes malgré un hypermarché qui en occupe également un tiers. Sa mutation est nécessaire mais les modalités restent à en définir. Le déménagement de l'établissement de l'AP-HP, dédié à la logistique de l'hospitalisation à domicile, est envisagé, mais le dossier ne donne pas davantage d'éléments à ce sujet, ni sur le calendrier supposé de l'opération<sup>5</sup>.

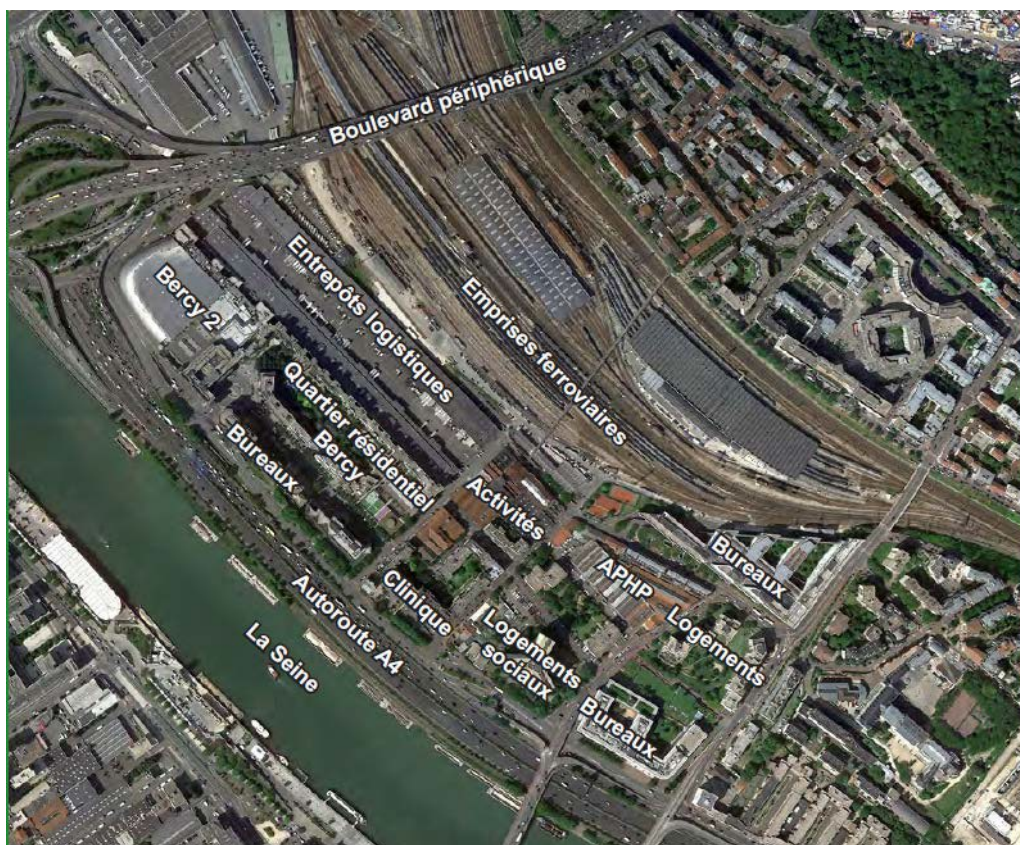


Figure 2– Morphologie du secteur – Source : dossier

Le projet de Zac Charenton-Bercy s'inscrit dans un contexte très dynamique avec, outre la Zac de Bercy-Charenton<sup>6</sup> (80 ha), qui la jouxte au nord-ouest de l'autre côté du Périphérique mais dont les aménagements sont en cours de redéfinition, plus de 200 ha en mutation : Zac Paris Rive Gauche dans le 13<sup>e</sup> arrondissement, Zac Ivry Confluences à Ivry (94), Zac Gare des Ardoines à Vitry-sur-Seine (94), etc.). Il ambitionne à terme de désenclaver le quartier et de le connecter avec Paris et la Seine, grâce à la réalisation d'infrastructures viaries : prolongement de la rue Baron-Le-Roy jusque dans Paris en lien avec la Zac Bercy-Charenton, franchissement de l'autoroute et réaménagement des berges de Seine. Ces réalisations, qui conditionnent la réussite du projet en tant que projet urbain ainsi que son premier objectif, celui de couture urbaine, ne sont pas de la compétence des

<sup>4</sup> Relief du terrain situé au-dessus du sol, constitué de la végétation, des bâtiments et des ouvrages d'art. » (le dictionnaire) <https://www.le-dictionnaire.com/definition/sursol>

<sup>5</sup> Lors de leur visite sur site, les rapporteuses ont été informées que l'AP-HP était moins présent dans la poursuite du dossier depuis 2020. La parcelle lui appartient toujours et la relocalisation de l'activité n'est pas arbitrée.

<sup>6</sup> Projet de grande ampleur (280 000 m<sup>2</sup> de logements et 215 000 m<sup>2</sup> de bureaux), porté par la Ville de Paris sur une aire d'environ 80 ha, dont à peu près 30 ha d'emprises ferroviaires, dans le 12<sup>e</sup> arrondissement, à proximité immédiate de la commune de Charenton-le-Pont.

aménageurs de la Zac. Elles tiennent cependant une grande place dans les attentes exprimées lors de la concertation conduite en 2018 et 2019 en amont de la création de la Zac et sont présentées dans le résumé non technique comme des invariants du projet.



Figure 3 – Bilan de la concertation (en nombre de contributions par thématique) – Source : dossier

Le contexte dans lequel s'inscrit la Zac est en effet celui d'une commune de 31 000 habitants dont les 185 ha sont artificialisés en quasi-totalité. Si l'habitat, essentiellement collectif, y occupe 65 ha et les activités 38 ha, plus de la moitié du territoire est dédiée aux infrastructures routières et ferroviaires (52 ha). La place de la nature en ville, malgré l'emprise de la Seine et de la Marne (16,5 ha), est réduite du fait de la faible surface des espaces verts (13,2 ha). S'agissant d'un projet d'aménagement pour une grande part sur dalle, la végétalisation y tient une place importante. Sont intégrés à l'aménagement de la Zac d'une part le remplacement de l'actuelle passerelle (Valmy), un ouvrage technique exigü qui permet le franchissement des voies ferrées<sup>7</sup> et donc l'accès au métro (ligne 8, station Liberté), par une passerelle très soignée accessible aux personnes à mobilité réduite (PMR) et aux vélos, d'autre part le « mail Seine » (en jaune sur la figure 4), avenue nord-sud en gradins, même s'il ne prendra sens qu'après réalisation d'un franchissement de l'autoroute, dont la programmation est subordonnée à des réflexions de réduction des nuisances de l'A4 traitées dans un autre cadre.

## 1.2 Présentation du projet et des aménagements projetés

La topographie contribue à isoler le site : à l'important dénivelé entre le centre-ville de Charenton et le site de la Zac (environ 12 m) se conjugue la pente générale du secteur entre un point bas (au niveau de la confluence entre Marne et Seine) et un point haut – l'écart étant d'environ 4 mètres – au niveau des voies ferrées, elles-mêmes en net contrebas par rapport à la partie haute de Charenton (côté métro L8). Ce dénivelé conduit à configurer l'accès à la passerelle Valmy en lacets depuis la rue du nouveau Bercy (en rose sur la figure 4) pour permettre le passage des piétons à mobilité réduite, et de ce fait à allonger le trajet (déjà conséquent) jusqu'au métro.

<sup>7</sup> Les escaliers étroits permettent de rattraper une dizaine de mètres.

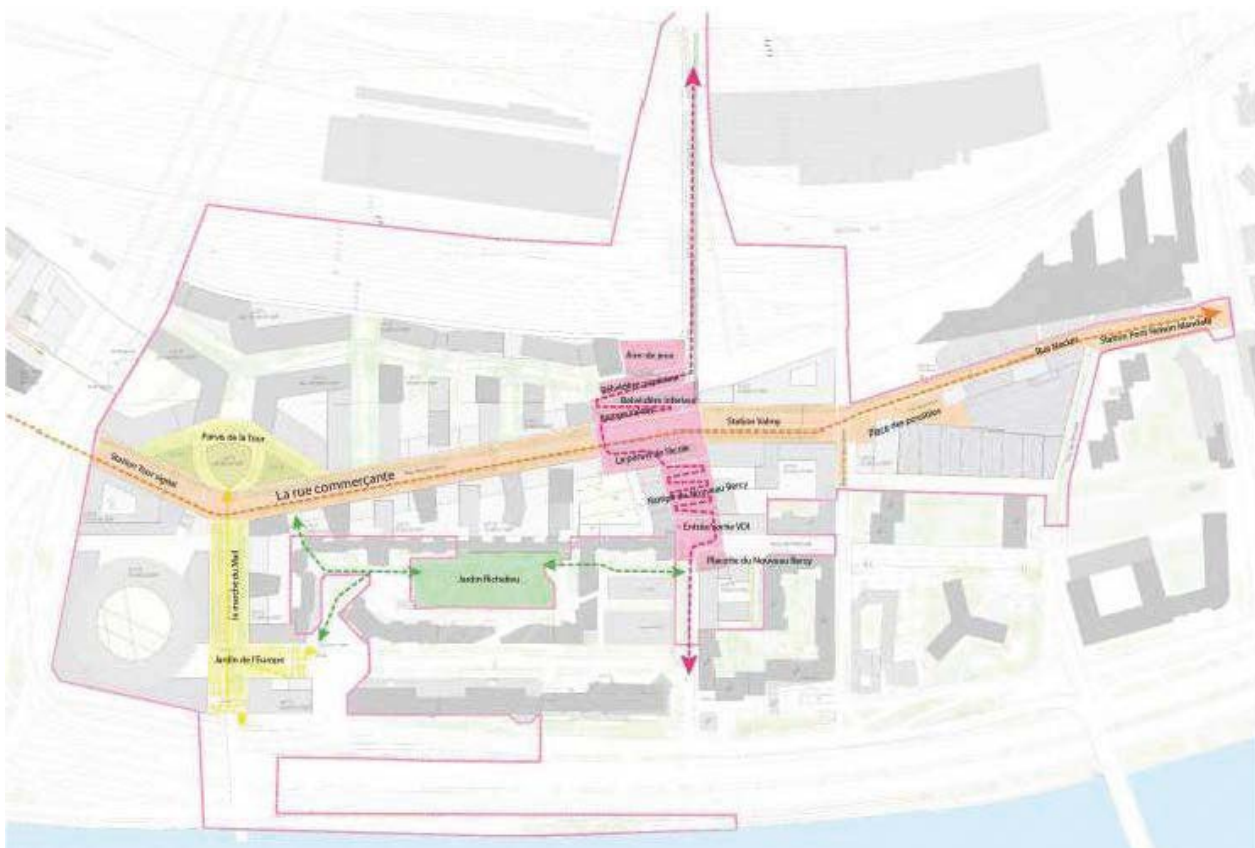


Figure 4- Voiries et espaces publics créés (en rose la passerelle Valmy remplacée, en jaune, le « mail Seine » et le Parvis de la tour) ou réaménagés (en orange, la rue Baron-Le-Roy accès au jardin Richelieu) dans le cadre de la Zac – source : dossier

Le projet présente une répartition en surface de plancher (SDP) : 180 000 m<sup>2</sup> d'activités tertiaires, 135 000 m<sup>2</sup> de logements et résidences, 60 000 m<sup>2</sup> de commerces et hôtellerie et 7 000 m<sup>2</sup> d'équipements publics (une crèche publique de 40 à 50 berceaux, un groupe scolaire (écoles maternelle et élémentaire) de 17 classes). Il est prévu que « le bilan d'aménagement de la Zac finan[ce] totalement les aménagements urbains permettant le fonctionnement du quartier reconfiguré et ses développements immobiliers, ainsi qu'un groupe scolaire et une crèche ».

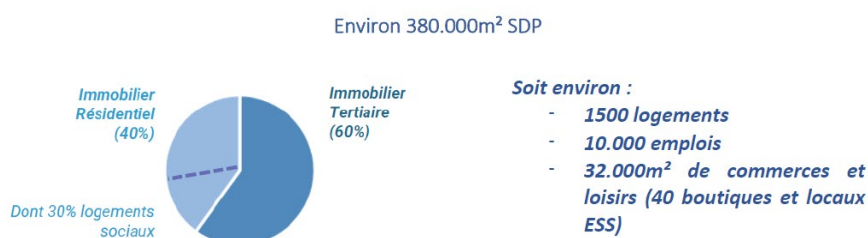


Figure 5 – Présentation de l'opération (ESS : économie sociale et solidaire) – Source : dossier

Le programme prévoit la construction d'une tour de logements de 200 m de haut, dont il est précisé qu'elle constitue la clef de voûte de l'équilibre financier de l'opération et de l'organisation des espaces publics au sein de la Zac. Le dossier précise que la proportion de logements sociaux est calculée sans prendre en compte les espaces de *coliving*<sup>8</sup>. Leur nombre, absent du dossier, est d'environ 400 pour la première phase et sans doute d'un millier pour l'ensemble des trois phases, selon les informations recueillies lors de l'entretien avec les rapporteuses.

<sup>8</sup> Concept venu d'outre-Atlantique, le *coliving* mêle colocation, le service hôtelier et le *coworking* ; il est considéré comme une évolution du principe de la colocation, qui ne se limite plus uniquement aux étudiants. Source [Coliving.com](http://Coliving.com)

Le projet est organisé en trois phases. La première est précisément définie (2025–2030), les deux suivantes (à compter de 2030 et 2035), éventuellement permutable, sont indicatives. En phase 1 interviennent le réaménagement de la rue Baron–Le–Roy au sein de la Zac avec relocalisation des commerces de Bercy 2, la réalisation de la nouvelle passerelle Valmy et la construction de la tour. Elle suppose la maîtrise foncière de l'emprise de « la Martiniquaise » et celle d'un sursol sur une partie des voies ferrées. La phase 2 concerne l'aménagement de la rue Baron–le–Roy à l'est, lorsqu'elle rejoint le quartier dans lequel est situé la Martiniquaise et le bâtiment de l'AP–HP et donc le niveau actuel du sol. Elle relie le nouveau quartier au centre–ville de Charenton–le–Pont (Charenton École). La phase 3 nécessite d'avoir statué sur le devenir du bâtiment abritant Bercy 2. La durée totale du chantier n'est pas indiquée dans le dossier. Elle serait de l'ordre de 15 à 20 ans. Lors de la concertation, il avait été demandé que cette durée soit la plus réduite possible.

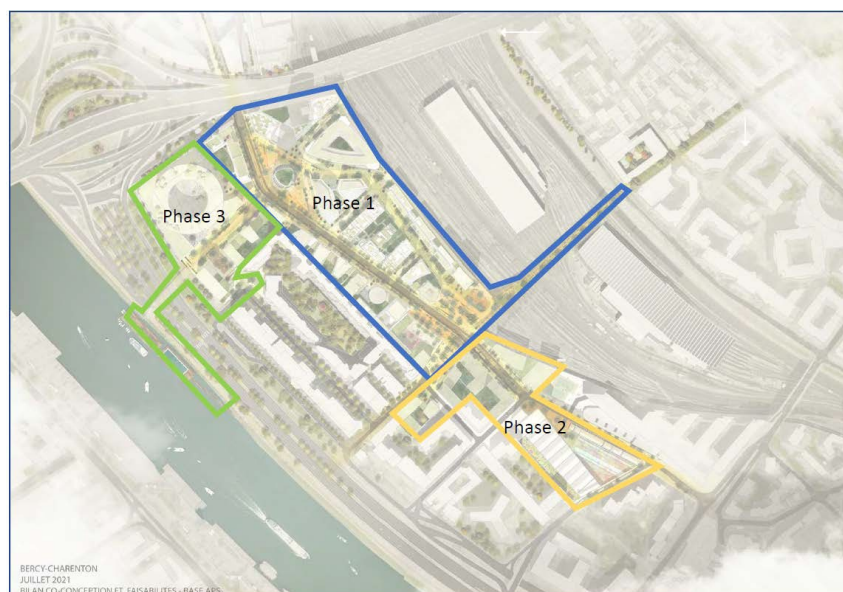


Figure 6 – Phasage du projet – Source : dossier

Le budget indiqué dans le dossier, hors logements et constructions économiques, est d'environ 300 millions d'euros, dont presque la moitié pour les travaux préparatoires et plus d'un tiers pour les acquisitions foncières. Les frais d'études, diagnostics et frais financiers représentent près de 40 millions d'euros.

### 1.3 Procédures relatives au projet

Grand Paris Aménagement, à l'initiative de la Zac, est un établissement public sous tutelle du ministre chargé de l'urbanisme. L'autorité compétente pour donner un avis sur l'étude d'impact, l'analyse des incidences environnementales des dispositions de mise en compatibilité ou d'adaptation des documents d'urbanisme et de prévention des risques est l'Ae.

La procédure choisie pour le projet est originale. Le dossier adressé à l'Ae pour avis est constitué de ce fait de pièces nombreuses, parfois identiques sous des titres différents : il comprend un dossier « Pigou » (procédure intégrée dans le cadre de la création d'une « grande opération d'urbanisme » (Gou) au sens de l'article L. 312–3 du code de l'urbanisme, présentant un caractère d'intérêt général) et un dossier de demande de déclaration d'utilité publique (Dup). L'étude d'impact, réputée actualisée en avril 2022, est commune aux deux dossiers. Le grand nombre de documents présentés dans les dossiers aboutit à des petites incohérences qui résultent sans doute de la superposition de variantes et d'adaptations. Une relecture fine du dossier s'impose avant l'enquête publique.



Une demande d'autorisation environnementale unique a été déposée en février 2022. En outre, Grand Paris Aménagement ne maîtrisant pas la totalité du foncier nécessaire à la réalisation du projet, une déclaration d'utilité publique est nécessaire pour permettre des expropriations. Il est prévu une enquête publique unique pour les deux procédures Pigou et Dup. Il a été indiqué aux rapporteuses qu'elle pourrait être organisée en octobre ou novembre 2022<sup>9</sup>.

Le projet de Zac étant incompatible avec les documents de planification en vigueur, le dossier Pigou comprend les dossiers de mise en compatibilité des documents d'urbanisme (notamment le plan local d'urbanisme de Charenton-le-Pont) et d'adaptation du plan de prévention des risques d'inondation<sup>10</sup> ; le dossier comporte en particulier une évaluation environnementale de cette adaptation. Une concertation a été mise en œuvre depuis mars 2021 ; son bilan a été approuvé par le conseil d'administration de GPA le 14 mars 2022.

Les principales questions posées dans ce cadre portent sur l'aménagement jusqu'aux berges de Seine, les risques sanitaires, le devenir du prolongement de la rue Baron-Le-Roy en cas de remise en cause de la Zac Bercy-Charenton, Zac parisienne homologue (voir § 2.8), la nature en ville et une demande forte d'aménagements cyclables et de stationnements vélo généreux.

L'étude d'impact tient lieu d'évaluation des incidences Natura 2000<sup>11</sup>. Ses conclusions sur l'absence d'incidences du projet quant à l'état de conservation des habitats naturels et des espèces ayant justifié la désignation, au titre de Natura 2000, des sites situés à proximité du projet, n'appellent pas d'observation de l'Ae : le parc départemental Jean Moulin/les Guilands à Montreuil et Bagnolet et le parc des Beaumonts à Montreuil, qui appartiennent à la zone de protection spéciale Sites de Seine-Saint-Denis, se situent respectivement à 4 et 5 km et ne présentent pas de continuité écologique avec le site de la Zac.

#### ***1.4 Principaux enjeux environnementaux du projet relevés par l'Ae***

Selon l'Ae, les principaux enjeux du projet pour l'environnement et la santé humaine sont :

- la réalisation d'un projet urbain ambitieux destiné à désenclaver un quartier et à restaurer une continuité urbaine et la qualité de vie des habitants et usagers du quartier,
- la vulnérabilité du site au risque d'inondation et l'aggravation du risque par des aménagements urbains dans le lit majeur de la Seine,
- l'exposition de nouvelles populations à des nuisances sonores et des valeurs élevées de pollution de l'air,
- l'adaptation des réseaux d'eaux pluviales et d'eaux usées compte tenu des nouveaux occupants,
- l'intégration paysagère du nouveau quartier dans un contexte d'incertitude portant sur les contenus du projet de Zac Bercy-Charenton, en lien étroit avec la Zac Charenton-Bercy,
- la nécessaire évolution des voies de circulation jouxtant le quartier d'une part et des voies nouvelles de circulation en son sein d'autre part.

---

<sup>9</sup> Dans le dossier, l'enquête publique est prévue au troisième trimestre 2022.

<sup>10</sup> La procédure permet à une autorité compétente de mener conjointement la modification de différents documents d'urbanisme et l'adaptation de documents de rang supérieur (dont les plans de prévention des risques naturels prévisibles relatifs aux risques d'inondation à cinétique lente) lorsque cette modification est rendue nécessaire par la réalisation d'un d'une grande opération d'urbanisme, au sens de l'article L. 312-3, présentant un caractère d'intérêt général (article L. 300-6-1).

<sup>11</sup> Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « habitats » sont des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

## 2. Analyse de l'étude d'impact

L'étude d'impact est compréhensible et bien présentée, très illustrée. Mais les modifications consécutives à l'actualisation n'apparaissent pas clairement, même si un tableau (p. 659) indique les pages sur lesquelles elles ont été apportées. En outre, la mise en cohérence de l'ensemble des données n'a pas été effectuée.

***L'Ae recommande de faire apparaître clairement les modifications apportées à l'étude d'impact initiale et d'y mettre en cohérence l'ensemble des informations et données.***

L'Ae ayant rendu un avis le 23 décembre 2020 sur un premier dossier comprenant un état initial détaillé et l'étude d'impact n'ayant été actualisée que sur quelques aspects, il n'a pas paru utile de procéder à nouveau à un état initial complet. L'avis se concentre sur les aspects du projet qui ont évolué.

### ***2.1 Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu***

Selon le dossier, deux types d'évolutions se conjugueraient en l'absence de Zac (scénario de référence) : une évolution au fil de l'eau (désaffectation progressive des locaux de Bercy 2 et du site de l'AP-HP...) et une transformation par opération, au fur et à mesure de la désaffectation des locaux, sans cohérence d'ensemble et sans restructuration des espaces et équipements publics. Le site resterait enclavé. La situation des occupants actuels du site au regard du risque d'inondation, des nuisances sonores et de la pollution de l'air ne serait pas modifiée.

Le scénario avec projet augmente la population en zone inondable et exposée à des niveaux sonores importants et à une qualité de l'air dégradée, mais améliore la connexion, au moins partielle, avec les transports en commun (passerelle Valmy), même en l'absence de réalisation des autres liaisons vers Paris et la Seine.

La transformation proposée du quartier fait suite à celle intervenue entre 1970 et 1993 pour faire évoluer un secteur portuaire dédié au commerce des vins et spiritueux en un quartier mixte, comprenant une résidence fermée sur elle-même en vue de préserver les habitants des nuisances routières et ferroviaires. Elle s'appuie sur une étude de 2008 de l'atelier parisien d'urbanisme dont quelques fondamentaux sont repris dans le projet de Zac : prolongement de la rue Baron-Le-Roy entre Bercy-Paris et Bercy-Charenton et création d'un tissu mixte le long de cette rue à la place des entrepôts et en sursol sur les voies ferrées avec répartition spatiale de l'offre commerciale.

En vue de rétablir un lien avec Paris, un scénario mixte a été préféré à un scénario centré sur la logistique urbaine et aussi à un scénario de densification commerciale. Le projet présenté par Bouygues/UrbanEra, lauréat de l'appel à projets « Inventons la métropole du Grand Paris », différait de celui des deux autres candidats par sa gestion des hauteurs par un plan d'épannelage<sup>12</sup> et le remplacement de la passerelle Valmy, opération dont le coût important était équilibré par la réalisation d'une tour de grande hauteur, nécessairement entourée d'espace libre.

---

<sup>12</sup> Document d'urbanisme définissant l'enveloppe des volumes susceptibles d'être construits (source : Larousse) – forme simplifiée des masses bâties d'un tissu urbain – source : FranceTerme

Bien que la commune de Charenton-le-Pont possède déjà un parc tertiaire important (100 000 m<sup>2</sup>), ce qui fait d'elle une des communes les mieux dotées, le projet prévoit de l'augmenter de 180 000 m<sup>2</sup>. Cette augmentation n'est pas étayée dans le dossier par une étude des besoins.

La concertation publique a conduit à confirmer et affiner les orientations : protection du logement des nuisances par l'implantation en cœur de quartier et activités tertiaires en front, transformation de Bercy 2 et conservation de la façade des entrepôts patrimoniaux Byrrh (AP-HP).

L'appréciation des incidences environnementales a conduit à des adaptations du projet : remodelage des sols pour retisser des liens avec les secteurs voisins, prise en compte du risque inondation par la réutilisation des volumes d'expansion des crues de la Seine, mesures d'évitement ou de réduction des incidences sur les milieux naturels et amélioration de la biodiversité, prise en compte des nuisances liées aux infrastructures routières et ferroviaires.

La suite de l'avis se concentre sur ces aspects, les réponses apportées par le projet ayant pour partie évolué depuis l'avis de l'Ae en 2020.

## ***2.2 Prise en compte du risque d'inondation, réseaux et résilience***

Le dossier estime que l'endiguement des bords de Seine au droit du site, notamment pour y implanter l'autoroute A4, a réduit le risque de débordement de la Seine sur ce site et note que l'exutoire du lac de Daumesnil, qui recueille les eaux de ruissellement du bois de Vincennes, est proche de la Zac. Il n'en reste pas moins que la moitié sud-ouest de la Zac se trouve en zone inondable pour la crue centennale (1910), qui correspond en général au niveau des plus hautes eaux connues (PHEC), la hauteur de submersion allant jusqu'à plus de 2 m avec des vitesses d'écoulement faibles. Le projet de Zac n'est dès lors pas compatible avec l'actuel plan de prévention du risque d'inondation (PPRI) de la Marne et de la Seine en Val-de-Marne qui concerne 24 communes. La commune est située sur le territoire du programme d'action de prévention des inondations (Papi) de la Seine et de la Marne franciliennes. Ce secteur est couvert par une stratégie locale de gestion des risques d'inondation (SLGRI), puisqu'il est inclus dans le territoire à risque important d'inondation de la métropole francilienne.

Sont en zone « bleue »<sup>13</sup> une bande de 150 m le long de l'autoroute, y compris Bercy 2 et les ensembles résidentiels du quartier. Les entrepôts Escoffier (aménagés en phase 1) sont en zone « violet clair »<sup>14</sup>. Pour ces deux zones, le PPRI précise que les constructions en sous-sol sont interdites pour un usage autre que le stationnement, les travaux d'endiguement interdits et que les bâtiments doivent résister aux inondations et les équipements sensibles installés au-dessus de la cote des PHEC. En zone violette, l'emprise au sol maximale des constructions doit être inférieure à 50 %.

L'opération d'aménagement modifie ce nivellement, en créant un nouveau sol de référence, développé sur une infrastructure, au-dessus de la cote des PHEC. L'adaptation du PPRI présentée par le dossier se traduit par la création d'une zone « rose »<sup>15</sup> conditionnée à des critères permettant la résilience du quartier en cas de crue : accès piétons hors d'eau en cas de crue centennale, résilience des réseaux, fonctionnement alternatif des réseaux de collecte des ordures... Une

<sup>13</sup> Centre urbain, quel que soit l'aléa.

<sup>14</sup> Zone urbaine dense en aléa moins fort, hauteur de 1 m maximum, sans risque pour la sécurité des personnes.

<sup>15</sup> Emprise des opérations d'aménagement résilientes face au risque d'inondation.

information des populations est prévue. Un lot, en limite de Zac, reste en zone bleue (lot N<sup>16</sup>) : il est intégré dans un tissu urbain déjà construit, ce qui, selon le dossier « *ne permet pas de modifier la topographie des voiries existantes* ».

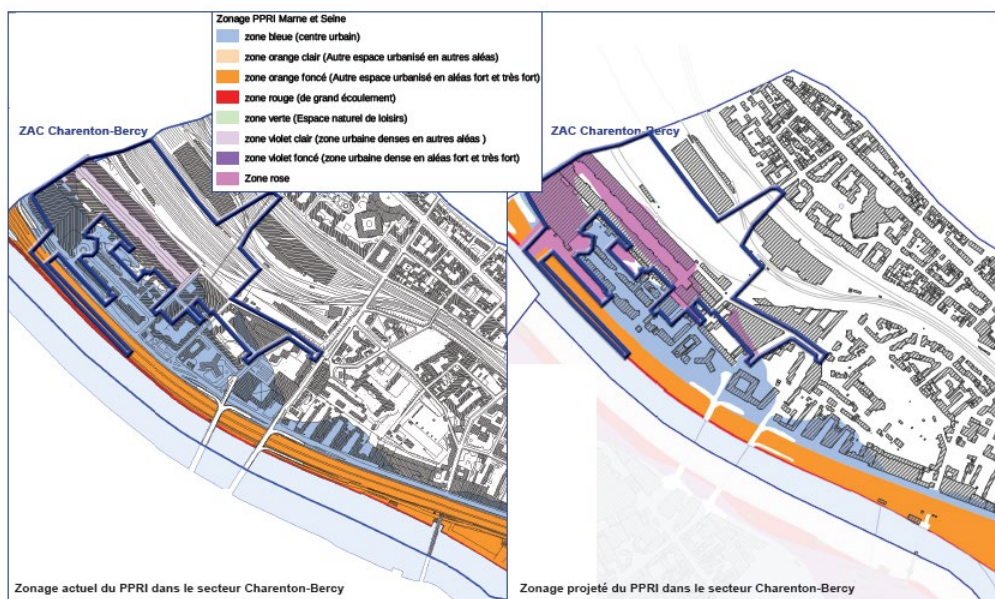


Figure 7 – Extrait du zonage réglementaire du PPRI avec la nouvelle zone rose – source : dossier

### 2.2.1 Transparence hydraulique et résilience

La question de l'exposition au risque d'inondation a fait l'objet d'un travail très précis et elle est essentielle pour la possibilité d'aménagement du site. Plusieurs études ont été réalisées : une étude de transparence hydraulique du secteur inondable à Charenton-le-Pont d'octobre 2020, une étude de vulnérabilité du site, actuelle et avec projet, au risque inondation par crue de la Seine (de même date) et une étude de résilience du site avec projet ainsi qu'une étude portant sur l'ensemble du casier hydraulique comprenant les deux Zac homologues (Charenton-Bercy et Bercy-Charenton).

L'étude de vulnérabilité est conduite selon trois axes, repris des objectifs du plan de gestion des risques d'inondation Seine-Normandie : augmenter la sécurité des personnes exposées, stabiliser à court terme et réduire à moyen terme le coût des dommages liés à une inondation, raccourcir beaucoup le délai de retour à la normale des territoires sinistrés.

L'étude de transparence hydraulique est précise et convaincante. Selon sa modélisation, conduite pour une crue décennale (de type 1982), cinquantennale (1924), centennale et « extrême » (1,3 fois le débit de la crue centennale), le projet n'aggrave pas le risque inondation par crue de la Seine, ni pour la Zac, ni pour le secteur en amont ou en aval, hormis un obstacle à l'écoulement dans la zone du projet du fait des nouvelles constructions dans la zone Escoffier. Le projet ne modifie pas les vitesses d'écoulement, inférieures à 0,2 m/s, et le dossier en déduit que la Zac est en zone de stockage de crue. Ces dispositions sont conformes au schéma d'aménagement et de gestion des eaux (Sdage) 2022-2027 Seine-Normandie<sup>17</sup>. La conclusion sur la transparence hydraulique du projet n'appelle pas de remarque de l'Ae.

<sup>16</sup> Un local dédié au stockage d'une passerelle amovible à mettre en œuvre en cas de crue pour maintenir un accès PMR hors d'eau est prévu.

<sup>17</sup> S'agissant du Sdage 2022-2027, une seule référence a été mise à jour dans le dossier. Il conviendra de le faire pour l'ensemble.

Avant réalisation du projet, le périmètre de la Zac est exposé à partir d'une crue équivalente à 0,9 fois celle de 1910, les hauteurs d'eau étant localement supérieures à un mètre ; 200 personnes sont exposées. Sur le fondement de l'étude de transparence hydraulique, il apparaît que 9 ha de la Zac restent inondables et 600 personnes seraient exposées : les deux-tiers de la population de la commune exposée à une inondation se trouveront dans le périmètre de la Zac. Selon le dossier, le projet n'aggrave ainsi pas l'aléa mais se traduit par l'accroissement des enjeux en zone inondable : augmentation tant de la population que des emplois (2 500 aujourd'hui, 9 000 à terme).

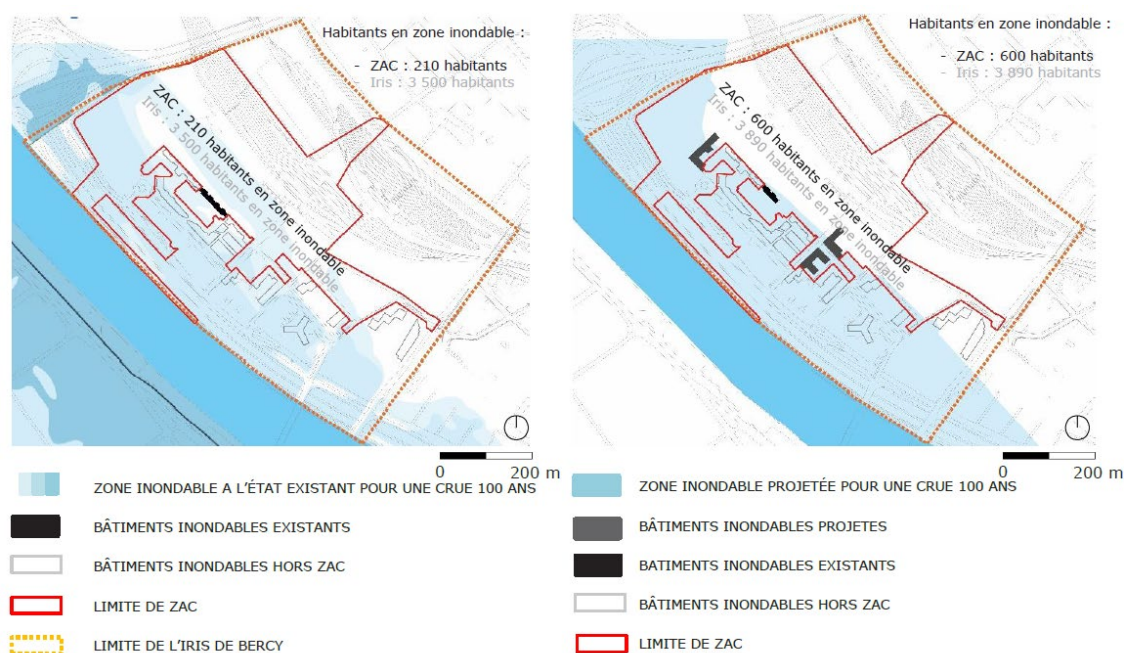


Figure 8 – Population en zone inondable avant et après réalisation de la Zac – Source : dossier

L'adaptation du PPRI comprend également une remise en cause du principe de limitation du coefficient d'emprise au sol qui n'est pas compatible avec une construction en majeure partie sur dalle : elle résulte de la nouvelle réglementation proposée par les services de l'État pour la zone « rose », compte tenu des résultats des études hydrauliques.

En crue centennale, Bercy 2 et un secteur non modifié seraient inondés. Les surfaces de logements inondés sont évaluées à 20 500 m<sup>2</sup> (SDP), les surfaces commerciales à 15 500 m<sup>2</sup> et les infrastructures tertiaires à 91 000 m<sup>2</sup>. Les deux écoles sont affectées. En crue millénale, les surfaces inondées augmentent (incluant le secteur de l'AP-HP) et les hauteurs d'eau sont supérieures.

En situation avec projet, l'étude fait apparaître que 70 % des enjeux se trouvent au-dessus de la cote des PHEC, ce qui est de nature à limiter la vulnérabilité du site, et que l'accès au secteur autour de la Zac est amélioré grâce à de nouvelles voies hors d'eau. Le dossier indique en outre que l'autoroute au niveau de la Zac est la première zone d'expansion des crues de la Seine. Les deux étages inférieurs des nouveaux parkings automobiles (ceux des salariés et visiteurs<sup>18</sup>) sont inondés. Le coût des dommages serait en valeur absolue réduit d'un tiers par rapport à la situation sans projet. Les conditions de retour à la normale devraient également être améliorées. Dans un contexte de crues lentes, le temps de retour à la normale peut prendre plusieurs semaines, ce qui suppose que les modalités de fonctionnement du quartier soient assurées dans la durée (eau potable, électricité, déchets...).

<sup>18</sup> C'est-à-dire que leur évacuation n'est pas nécessaire puisque salariés et visiteurs ne viendraient pas en cas de crue.

L'analyse de la conformité des aménagements prévus avec la [Charte « Quartiers résilients »](#) est effectuée au travers de la déclinaison de la Charte à l'échelle de la Zac. Elle intervient dès lors seulement au travers de quatre axes : « *adapter la morphologie urbaine, permettre la mobilité intra et extra site, autonomiser les ressources, les services et les impacts ; sensibiliser, former et informer.* » Cette déclinaison comprend des dispositions constructives mais ne précise pas si l'implantation des services de secours (pompiers, police...) est effectivement hors d'eau en cas de crue centennale et surtout elle n'indique pas si tous les équipements publics seront conçus comme multifonctionnels, de sorte à pouvoir être utilisés dans le cadre d'une gestion de crise.

En outre, du fait de l'aggravation des enjeux, le projet a pour conséquence une aggravation du risque, ce qui nécessite, au-delà de l'étude de résilience, de prévoir des mesures de compensation adaptées : surfaces d'infiltration, volumes de stockage supplémentaires, etc. En cas d'aggravation du risque, la Charte « Quartiers résilients » prévoit des mesures de compensations alternatives aux parkings souterrains : désimperméabilisation des sols, stockage de l'eau dans des espaces publics surfaces d'infiltration, volumes de stockage supplémentaires, etc.

***L'Ae recommande à l'aménageur de s'engager à respecter l'ensemble de la Charte « Quartiers résilients » et d'intégrer explicitement au cahier des charges des équipements publics une dimension de multifonctionnalité ainsi que de prévoir des mesures de compensation complémentaires aux parkings souterrains, adaptées à l'augmentation du risque induite par la réalisation du projet.***

Les travaux de création de sous-sol et de remaniement de la topographie se traduiront par un volume important de déblais<sup>19</sup>. Le dossier présente plusieurs évaluations de la quantité de déblais générés par le projet, non cohérentes entre elles, d'une part pour l'ensemble du projet (175 200 m<sup>3</sup>), d'autre part pour le site Escoffier, et enfin pour l'aménagement des espaces publics (222 000 m<sup>3</sup>). Pour le site Escoffier (156 000 m<sup>3</sup>), ils sont analysés par type : environ 100 000 m<sup>3</sup> sont des déchets inertes à évacuer en installation de stockage, 50 000 m<sup>3</sup> sont inertes mais non conformes, et destinés à du comblement de carrières, les déchets non dangereux non inertes représentent 11 000 m<sup>3</sup>, les déchets dangereux moins d'une centaine de m<sup>3</sup>. Le volume des déblais de terrassement est estimé à 110 000 m<sup>3</sup>, dont 14 000 sont susceptibles d'être réemployés sur site. L'excédent des matériaux est estimé à 120 000 m<sup>3</sup> pour les seules opérations d'aménagement des espaces publics.

***L'Ae recommande de procéder à une évaluation actualisée et cohérente des volumes de déblais et remblais et de préciser les modalités de leur gestion.***

Les travaux de creusement des sous-sols ne devraient pas donner lieu à rabattement de nappe et les sous-sols seront cuvelés. Toutefois, en cas de débordement de rivière jusqu'à une crue décennale, un pompage temporaire sera effectué.

### 2.2.2 Réseaux

Avant réalisation de la Zac, le site, très imperméabilisé, permet peu l'infiltration des eaux pluviales. L'exutoire est une canalisation unitaire située quai de Bercy. Plusieurs réseaux d'assainissement sont présents sur l'emprise ou aux abords : ceux de la section assainissement de Paris (SAP) rue Escoffier, du Département (CD94) quai de Bercy, de l'EPTMB et du syndicat interdépartemental pour l'assainissement de l'agglomération parisienne (Siaap). La collecte est parfois unitaire, parfois séparative ; les eaux collectées sont traitées par la station Seine-Amont (Valenton) du Siaap.

<sup>19</sup> La présence d'anciennes carrières en limite du site conduit la maîtrise d'ouvrage à associer l'inspection générale des carrières pour éviter tout mouvement de sol.

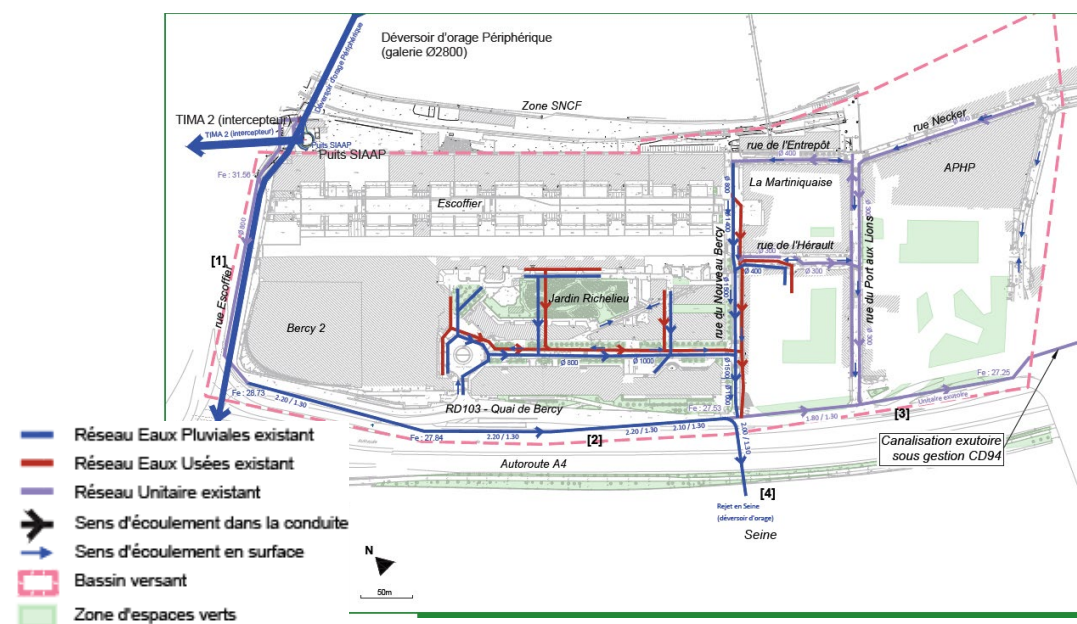


Figure 9 – Réseaux existants : eaux pluviales, eaux usées, unitaire – Source : dossier

Le déversoir d'orage du SIAAP permet d'intercepter les eaux de ruissellement du Périphérique, de les stocker et de les envoyer pour traitement à Valenton. La présence de ce puits, qu'il faut éviter de fragiliser, est une contrainte pour les travaux de la Zac. Le réseau unitaire géré par la SAP est connecté avec le réseau pluvial du CD94 ; il collecte les eaux pluviales de la rue Escoffier et les eaux usées des emprises Escoffier et Bercy 2 et se déverse dans la canalisation principale ou, en cas de fortes pluies, dans une canalisation pour rejet en Seine. Enfin, la canalisation unitaire du CD94 est l'exutoire des eaux de l'ensemble du secteur, y compris celles des canalisations des voies internes.

Le projet permet la mise en place d'un réseau séparatif pour les pluies courantes (10 mm en 24 h) en gestion gravitaire – elles sont acheminées dans les espaces plantés ; pour celles d'occurrence vicennale (20 ans), des bassins de rétention à ciel ouvert avec un débit de fuite régulé à 10 l/s/ha sont prévus. Les pluies supérieures rejoindront les exutoires.

Jusqu'à une crue cinquantennale, selon le dossier, les réseaux d'assainissement (SAP, CD94, SIAAP), de chaleur et de froid (malgré la défaillance du réseau de chauffage urbain de la CPCU dès une crue de type 2016), de téléphonie fixe et de collecte des déchets (EPTMB), sous réserve d'avoir prévu des points d'apport volontaire<sup>20</sup>, fonctionnent. La mise en place d'une station anti-crue permettrait d'améliorer le fonctionnement au-delà ; elle comprendrait un bassin de rétention doté de vannes de fermeture de la communication entre le réseau d'eaux pluviales et la Seine et d'une station de pompage des eaux pour en ramener le niveau à celui de la crue cinquantennale. Il a été indiqué aux rapporteurs lors de leur visite que cette possibilité est envisagée par l'aménageur, mais elle ne figure pas au dossier.

La sécurité de l'alimentation en eau potable est assurée jusqu'à une crue centennale, de même sans doute que le fonctionnement du réseau téléphonique mobile.

**L'Ae recommande de prévoir explicitement la mise en place d'une station de stockage et de pompage pour améliorer le fonctionnement du réseau d'eaux pluviales au-delà du niveau d'une crue cinquantennale.**

<sup>20</sup> La collecte des déchets ménagers en surface ne pourrait être maintenue sur la rue Baron-Le-Roy, pour laquelle la collecte et les livraisons seraient effectuées habituellement par une voie souterraine. Le ramassage des déchets ne serait pas modifié pour le reste de la Zac.

## 2.3 Déplacements et mobilité

### 2.3.1 Trafic automobile individuel et transports en commun

Des études de mobilité ont été réalisées pour évaluer le trafic au sein du quartier et l'impact du projet. Celui-ci conduit dans tous les cas à un accroissement du trafic, tant pour l'accès au quartier qu'en interne du fait d'une part de l'activité nouvelle créée et d'autre part de la mise en place de nouvelles voies structurantes, notamment la rue Baron-Le-Roy qui fait le lien entre Charenton-le-Pont et Paris.

Les trafics automobiles se concentrent à la périphérie du quartier (autoroute A4 sur les quais de Seine, Périphérique, échangeur de Bercy<sup>21</sup>) et sur quelques-unes de ses voiries structurantes (avenue de la Liberté, quai de Bercy, rue de l'Arcade) où ils atteignent jusqu'à 10 000 véhicules en moyenne par jour ouvré. Ces voiries ont également un taux de saturation élevé aux heures de pointe<sup>22</sup>.



Figure 10 – Réseau viaire de la Zac – Source : dossier

Bien qu'enclavé entre ces infrastructures routières et la coupure ferroviaire au nord, le quartier ne bénéficie pourtant pas, dans sa configuration actuelle, de liaison directe avec le Périphérique ou l'autoroute A4, sauf au travers de l'échangeur de Bercy et un système de contre-allées développé essentiellement pour la desserte du centre commercial de Bercy 2.

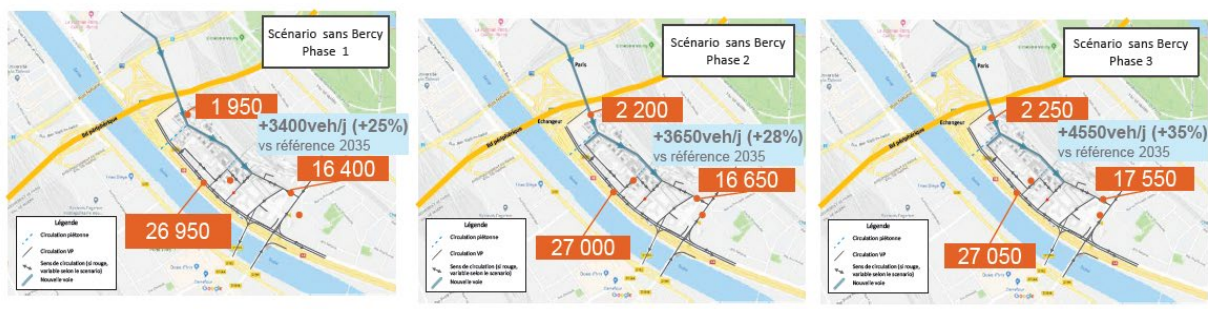
L'étude de mobilité réalisée sur la situation existante démontre le poids des équipements commerciaux ou tertiaires dans la mobilité, du fait d'un nombre important d'employés (9 000) auxquels s'ajoutent les 3 000 habitants du site. Les pôles générateurs sont principalement Bercy 2, Natixis et le Crédit foncier, chacun disposant de parkings automobiles souterrains.

Selon la projection réalisée pour les trois phases du projet, l'augmentation du trafic sur la rue Baron-Le-Roy, immédiate dès la phase 1, reste faible, même en phases 2 et 3 mais la saturation des voies d'accès au quartier, déjà importante, s'accroît.

<sup>21</sup> Dont les flux de trafic ne sont pas chiffrés dans le dossier.

<sup>22</sup> Taux de saturation = 0,9 pour 1 sur la rue de l'arcade, 0,8 à 0,9 sur l'avenue de la liberté





**Veh/jour en TV (TMJ)** Peu d'évolution significative des trafics journaliers sur les axes Baron Leroy, sur les quais de Bercy ou sur la rue de l'Arcade entre les phases 1, 2, et 3.

Figure 11 – Trafics moyens journaliser à l'horizon 2035 avec et sans projet – Source : dossier

Les études présentées dans l'étude d'impact ne prennent pas en compte la Zac Bercy-Charenton, pourtant considérée comme un des aspects majeurs du projet par l'Ae dans ses avis précédents (voir § 2.8). La réalisation de la prolongation parisienne de la rue Baron-Le-Roy serait décidée et le point de jonction sous le Périphérique déterminé. En phase 1 de la Zac Bercy-Charenton, un cheminement piéton serait mis en place, à vocation temporaire. En phase 2, le tracé circulaire serait ouvert, avec la mise en service de la ligne de bus à haut niveau de service (LHNS ou BHNS). La phase 3 permettrait la réalisation – à ce stade non décidée – du franchissement de la Petite ceinture afin de garantir sa possible réouverture à une circulation ferroviaire. Ces éléments d'information ont été indiqués aux rapporteurs lors de leur visite sur place. Le décalage de programmation entre les deux projets de Zac ne permet pas à ce stade d'y voir plus clair.



Figure 12 – Tracé du projet de BHNS sur les Zac Bercy-Charenton et Charenton-Bercy – Source : dossier

La circulation des poids-lourds, notamment pour les livraisons du quartier, sera importante, en particulier pour desservir l'hypermarché (relocalisé de Bercy 2 à une surface située sur la rue Baron-le-Roy) et en général le carrefour Escoffier, avec des flux entrants et sortants élevés, malgré la relocalisation hors de la Zac d'une partie importante des activités logistiques (Geodis, UPS).

Le développement des mobilités actives est présenté par l'étude d'impact comme l'un des points structurants du projet : « du bois de Vincennes à la Seine sans descendre de vélo ». Le projet vise à limiter le trafic automobile à l'intérieur du quartier et à y privilégier les modes actifs afin d'améliorer son maillage et de contribuer à son désenclavement. Les infrastructures majeures sont la nouvelle passerelle Valmy (cycles, piétons et PMR), qui reliera le quartier à la station de métro Liberté (ligne

8), la nouvelle jonction (accessible aux PMR) entre la rue Baron-Le-Roy (et donc la passerelle) et la rue du Nouveau Bercy, le mail Seine, qui reliera la rue Baron-Le-Roy et le franchissement « Seine » de l'A4 qui devrait relier le quartier aux berges de Seine et sera accessible aux cycles et PMR (pour rejoindre la piste cyclable existante), le passage du Général de Gaulle (cycles, piétons et PMR) qui reliera le Mail Seine à l'avenue du général de Gaulle. Ce maillage sera complété par des cheminements privés, ouverts au public.

L'accessibilité actuelle du quartier en transports en commun est présentée dans l'étude d'impact comme malaisée. Ainsi l'accessibilité au métro ligne 14 Cour Saint-Émilien est aujourd'hui très difficile à pied et en vélo, du fait de la nécessité de traverser l'échangeur de Bercy, puis le Périphérique lui-même. Rejoindre la L8 du métro nécessite d'emprunter la passerelle Valmy, inaccessible aux PMR et aux vélos du fait d'un côté d'un ascenseur dont les rapporteurs ont pu constater la fermeture lors de leur visite sur place, et à l'autre extrémité d'un escalier sans alternative. L'amélioration de l'accès aux transports en commun constitue donc un des points forts du projet comme l'avait recommandé l'Ae dans son avis précédent.

Le projet n'intègre pas à ce stade de nouvelle gare de RER D, dont le projet de création a été ajourné par la Région Île-de-France<sup>23</sup>. L'aménagement en préserve cependant la possibilité à plus long terme. La création du bus à haut niveau de service est validée par Île-de-France Mobilités mais dépend de la réalisation en territoire parisien d'une voirie prolongeant la rue Baron-Le-Roy. Il est prévu que le terminus en soit la station de métro Charenton-Liberté. Même sans gain de temps, l'accessibilité à cette station de métro sera grandement améliorée par la nouvelle passerelle Valmy, avec un confort nettement accru pour les usagers, et la possibilité de l'emprunter en vélo sans porter le vélo dans un escalier. Celle à la ligne 14 et au tramway T3A le sera par la rue Baron-Le-Roy.

### 2.3.2 Stationnement

Même si le secteur comporte actuellement une part importante d'activités tertiaire et commerciale, l'offre de stationnement automobile y est décrite par l'étude d'impact comme largement excédentaire : en plus du stationnement sur voirie en zone verte (gratuit et de longue durée pour les résidents), du stationnement sur voirie de courte durée (4 h), on trouve des poches de stationnement à proximité des grands pôles tertiaires et commerciaux qui totalisent 3 555 places (dont un tiers ne sont pas utilisées). Le projet prévoit l'utilisation des parkings existants (Escoffier et Bercy 2).

Le PLU prévoit un nombre maximum de places de stationnement automobile et un nombre minimal pour les deux-roues motorisés et les vélos (il s'agit en bonne part d'une reprise des obligations légales en la matière). Le dossier indique que le PLU exige « au minimum » un nombre de places automobiles. Il conviendra de rectifier cette erreur de fait dans le dossier.

Le projet prévoit de nouvelles places de parking, pour répondre à la croissance du nombre d'habitants, et à la demande exprimée lors de la consultation du public, mais surtout pour occuper les espaces créés en sous-sols par la surélévation sur dalle du quartier en raison du risque inondation (voir 2-2).

---

<sup>23</sup> La Région Île-de-France ne souhaite pas programmer l'implantation d'une nouvelle gare RER D dans ou à proximité du projet ce qui aurait permis de renforcer l'usage des transports en commun.

Les besoins en parkings ont été estimés sur la base des ratios « bruts » (avant mutualisation) suivants : 0,75 place par logement libre, 0,6 place par logement social, 1 place par logement de la tour, 1 place pour 100 m<sup>2</sup> de bureaux<sup>24</sup>. Une mutualisation par foncier est envisagée, réduisant d'environ 30 % le besoin « brut » et conduisant : à un parking de 2 100 places sous l'emprise Escoffier (disponible en phase 1) ; à un parking de 120 places sous la Martiniquaise (phase 2) ; au maintien du parking de 1 100 places sous Bercy 2 (phase 3). Le total des places de stationnement prévues en ouvrage est donc de 3 320, soit légèrement moins qu'actuellement. Pour les deux-roues motorisés, environ 450 places sont annoncées<sup>25</sup>. Du stationnement vélos sera organisé sur l'ensemble de la Zac, conformément au PLU et au PDUIF. Environ 3 800 places vélo seront construites lors de la phase 1, dont 2 100 seront situées dans la Centrale des mobilités (socle, à destination des visiteurs et salariés) et le reste en rez-de-chaussée et rez-de-jardin. L'application des ratios du PLU aurait abouti à un total un peu supérieur à celui retenu dans le projet.

La moitié des places de stationnement automobile sont équipées de bornes de recharge, les autres pouvant être équipées à terme.

Enfin, le projet ne prévoit que trois accès aux parkings souterrains, reliés entre eux (« poche de parkings ») afin de limiter la circulation au sein du quartier pour la recherche de places. Le projet propose également une offre de location de véhicules variés dans la Centrale des mobilités, afin d'accompagner la baisse de la possession de véhicules individuels.

***L'Ae recommande de ne pas aménager immédiatement en parkings automobiles la totalité des espaces souterrains.***

## ***2.4 Enjeux sanitaires du projet***

Les enjeux sanitaires sont majeurs dans ce projet, qui accroît la population exposée (nouveaux habitants et occupants) aux nuisances sonores et de pollution de l'air consécutives aux infrastructures autoroutières et ferroviaires décrites. Ces enjeux ont été soulignés par l'Ae dans ses avis précédents sur la Zac Bercy-Charenton ([avis n°2016-77](#)) comme sur la Zac Charenton-Bercy), dans lequel l'Ae recommandait de « *conditionner la réalisation de la programmation des deux ZAC à une reconfiguration du réseau routier (A4 et boulevard périphérique) et à des mesures de réduction de la présence de la voiture, de la pollution et du bruit liés aux circulations routières* ».

Les rapporteuses ont été informées lors de leur visite sur site que la reconfiguration du trafic sur l'A4 fait l'objet d'une étude prospective qui vise à apaiser la circulation et répondre aux nuisances sonores et pourrait aboutir d'ici 2025. Le mail Seine est inclus dans la phase 3 du projet pour pouvoir en tenir compte ; l'aménagement des quais de Seine devrait suivre. Ce décalage de calendrier met toutefois en cause l'un des aspects majeurs du projet, à savoir la reconnexion entre la ville de Charenton-le-Pont et les quais de Seine alors que la reconquête de l'accès aux aménités – telles la Seine et le bois de Vincennes – est une des justifications des objectifs de végétalisation du PLU.

---

<sup>24</sup> Le PLU prévoit au maximum 1 place par logement libre, 0,5 place par logement dans l'habitat social, 1 pour 70 m<sup>2</sup> de SDP de bureaux, et 1 pour 100 m<sup>2</sup> pour les commerces (jusqu'à 3 000 m<sup>2</sup>), l'artisanat, l'industrie, la logistique et 1 pour 4 chambres d'hôtel ou de résidence... Le total semble donc supérieur au maximum notamment à cause du logement social.

<sup>25</sup> Soit environ ¼ des places VL ; cela correspond à un ratio classique

Les rapporteuses n'ont pas été informées de travaux similaires concernant les sections du Périphérique jouxtant le projet<sup>26</sup>.

L'implantation des établissements sensibles a fait l'objet d'une analyse multicritères incluant toutes les sources de pollution. Ce point apparaît donc traité pour l'Ae.

En revanche l'étude d'impact justifie la localisation de la tour par une moindre exposition aux nuisances sonores : éloignement suffisant de l'A4 (185 m), et du Périphérique (75 m). Elle se trouve néanmoins dans un secteur affecté par le bruit des infrastructures de transport terrestres relevant de [l'arrêté du 30 mai 1996](#). De même, le choix a été fait d'implanter une résidence étudiante au bord des voies ferrées au motif que les résidences ne bénéficient pas des mêmes protections réglementaires.

***L'Ae recommande de reconsidérer l'implantation de résidences étudiantes en bordure d'infrastructures de transport terrestre bruyantes.***

Des perspectives encore incertaines, telles l'implantation sur l'emprise SNCF « *entre le boulevard Poniatowski et le Périphérique* » d'une « *halle de logistique urbaine* » à dominante fret ferroviaire côté Paris (intégrée au Contrat d'intérêt national Bercy-Charenton) avec création de trois voies fret sous le sursol, pourraient également avoir des incidences importantes sur l'ensemble du bâti le long de la voie ferrée. Celles-ci ne figurent pas au dossier.

Cette interrogation est corroborée par l'adoption par le Conseil de Paris en juillet 2022 d'une délibération approuvant, dans le dossier de modification de la Zac Bercy-Charenton, au titre de l'objectif de désenclavement du territoire et de son inscription dans une logique métropolitaine « *renforçant les liens avec le projet urbain limitrophe de Charenton-le-Pont* » le « *prolongement de la rue Baron Le Roy jusqu'à la commune de Charenton-Le-Pont* », l'aménagement « *des espaces publics pour permettre un développement coordonné de la desserte en transport en commun entre Paris et Charenton-Le-Pont* » et la continuité des parcours en modes actifs, la « *requalification des abords des infrastructures routières lourdes et anticipation de leur évolution à venir (boulevard périphérique, échangeur, quai de Bercy)* » et enfin le « *développement d'une logistique urbaine mettant à profit une excellente desserte routière et l'opportunité de la présence du fer (...) dans le respect de la préservation des ressources et de l'environnement* »<sup>27</sup>. Si cette délibération conforte le désenclavement du site de la Zac, il est difficile d'apprécier l'impact du trafic ferroviaire.

Dans ce contexte, l'état des lieux et les recommandations de l'Ae faites dans ses précédents avis restent d'actualité et sont examinées dans les paragraphes suivants (2.4.1 à 2.4.3).

#### **2.4.1 Pollution de l'air**

Dans le département du Val-de-Marne, les valeurs limites pour les oxydes d'azote et les particules sont fréquemment dépassées à proximité des axes à fort trafic.

Compte tenu du contexte particulier de ce projet, une étude [Air et Santé](#) de niveau I<sup>28</sup> a été réalisée en octobre 2019 et actualisée en décembre 2019, puis en janvier 2022. Elle se fonde sur une campagne de mesures réalisée du 11 au 18 avril 2019, doublée d'une nouvelle campagne ciblée sur

<sup>26</sup> Depuis 2014, la vitesse du Périphérique a été baissée de 80 km/h à 70 km/h. La diminution à 50 km/h fait partie des mesures examinées ainsi que la suppression d'une voie de circulation mais aucune décision n'a été arrêtée à ce stade.

<sup>27</sup> Cette information a été portée à la connaissance des rapporteuses par la direction de l'urbanisme de la ville de Paris.

<sup>28</sup> Appréciation des effets sur la pollution atmosphérique des infrastructures routières et de leur impact sur la santé humaine

le benzène en septembre 2021 suite aux résultats affichant une concentration particulièrement élevée et considérée comme aberrante. Cette nouvelle campagne de mesures a constaté une baisse des valeurs d'exposition par rapport à l'étude de 2019, à laquelle elle s'est dès lors substituée.

Les dépassements des valeurs limites (NO<sub>2</sub>, benzène et poussières PM<sub>10</sub> et PM<sub>2,5</sub><sup>29</sup>) se concentrent à proximité des axes de trafic, non seulement près de l'échangeur (point le plus affecté par la pollution de l'air tous polluants), mais également dans la rue de Bercy, témoignant de l'impact des activités actuelles au sein du quartier (entrepôts logistiques UPS et Géodis).

Comme demandé par l'Ae dans son avis précédent, une analyse de la pollution de l'air a été faite à chaque étape du projet.

Scénario	NOx	PM10	PM2.5	Benzène	SO <sub>2</sub>
	kg/jour	g/jour	g/jour	g/jour	g/jour
Scénario Actuel - 2018	325	23700	16790	3434	2630
Scénario Futur sans Projet - 2028	149	18952	11863	2858	2545
<b>Variations au Fil de l'Eau - 2028</b>	<b>-54.00%</b>	<b>-20.03%</b>	<b>-29.34%</b>	<b>-16.78%</b>	<b>-3.24%</b>
Scénario Futur avec Phase 1 du projet - 2028	152	19258	12053	2910	2583
<b>Impact du projet - 2028 (%)</b>	<b>1.50%</b>	<b>1.61%</b>	<b>1.60%</b>	<b>1.82%</b>	<b>1.50%</b>
Scénario Futur sans Projet - 2029	138	18721	11634	2827	2522
<b>Variations au Fil de l'Eau - 2029</b>	<b>-57.56%</b>	<b>-21.00%</b>	<b>-30.71%</b>	<b>-17.67%</b>	<b>-4.10%</b>
Scénario Futur avec Phase 1 + 2 du projet - 2029	140	19061	11845	2886	2565
<b>Impact du projet - 2029 (%)</b>	<b>1.69%</b>	<b>1.82%</b>	<b>1.81%</b>	<b>2.06%</b>	<b>1.69%</b>
Scénario Futur sans Projet - 2035	93	17935	10879	2808	2352
<b>Variations au Fil de l'Eau - 2035</b>	<b>-71.49%</b>	<b>-24.38</b>	<b>-35.20</b>	<b>-18.64%</b>	<b>-10.64%</b>
Scénario Futur avec Projet - 2035	94	18334	11121	2880	2400
<b>Impact du projet - 2035 (%)</b>	<b>2.02%</b>	<b>2.22%</b>	<b>2.22%</b>	<b>2.55%</b>	<b>2.05%</b>

Figure 13 – Comparaison des valeurs de polluants atmosphériques avec et sans projet – Source : dossier

Le scénario avec projet conduit à une augmentation de l'Indice de pollution des populations de 55 % par rapport au scénario sans projet, principalement du fait de l'exposition des nouvelles populations à une pollution significative.

Le scénario futur sans projet à l'horizon 2035<sup>30</sup> conduit à des concentrations de pollution dans l'air en deçà des valeurs limites du fait des améliorations escomptées des véhicules automobiles. Le projet conduirait, à chaque étape, à leur augmentation, sans dépasser la valeur limite réglementaire ailleurs qu'à proximité de l'A4 et du Périphérique. L'Ae rappelle que les seuils au-delà desquels des effets de santé sont documentés sont bien inférieurs. Ils ont fait l'objet de [lignes directrices de l'Organisation mondiale de la santé](#) en septembre 2021. Il conviendra, pour la bonne information du public de rapporter les valeurs mesurées aux cibles préconisées par l'Organisation mondiale de la santé.

**L'Ae recommande de comparer les niveaux mesurés pour les principaux polluants atmosphériques aux valeurs cibles de l'Organisation mondiale de la santé.**

Il était également demandé par l'Ae de conduire une évaluation spécifique des concentrations pour les logements de la tour, au voisinage et à l'aplomb du Périphérique. La seule réponse apportée<sup>31</sup> –

<sup>29</sup> La qualité de l'air est notamment qualifiée par les particules en suspension (*particulate matter* ou PM en anglais) de moins de 10 micromètres (noté µm soit 1 millième de millimètre), respirables, qui peuvent pénétrer dans les alvéoles pulmonaires. On parle de particules fines (PM<sub>10</sub>), très fines (PM<sub>5</sub>) et ultrafines (PM<sub>2,5</sub>).

<sup>30</sup> Les dates du projet dans ce tableau n'apparaissent pas en cohérence avec le calendrier exprimé par ailleurs.

<sup>31</sup> Justification apportée aux rapporteurs lors de la visite sur site ; il conviendra de joindre le document au dossier.

qui concerne également les nuisances sonores – est que les étages inférieurs seront consacrés à l'hôtellerie.

*Même si les dépassements mis en exergue à proximité des axes routiers ont conduit à exclure de ces zones toute programmation de logements, l'Ae recommande de conduire une évaluation spécifique des concentrations pour les logements de la tour et des immeubles de bureaux aux alentours, au voisinage ou à l'aplomb du boulevard périphérique parisien.*

*L'Ae rappelle la recommandation formulée dans l'avis de 2020 d'éviter en tout état de cause tout dépassement d'excès de risque individuel de cancer de  $10^{-5}$  pour les populations futures ou, à défaut, d'adapter la programmation de la Zac pour obtenir ce résultat.*

Les mesures d'évitement et de réduction mentionnées par l'étude d'impact, outre l'évolution technique des motorisations automobiles, sur laquelle le projet n'a pas d'influence, se fondent principalement sur : le développement des transports alternatifs à la voiture (équipements favorisant les modes de transports actifs, BHNS) ; la limitation du trafic automobile sur les voies internes et l'apaisement des voiries Necker et Baron-Le-Roy, circulées en sens unique avec une vitesse limitée à 30 km/h ; la prise en compte de la pollution de l'air comme critère prioritaire pour l'implantation des équipements sensibles (école et crèche) ; une attention particulière apportée à la qualité de l'air intérieur ; la végétalisation du quartier et la prise en compte du risque allergique lors de la conception des palettes végétales des espaces publics et privés.

#### 2.4.2 Bruit

Le site de la Zac est identifié, dans le plan de protection contre le bruit dans l'environnement (PPBE) de la métropole du Grand Paris, comme un des huit secteurs multi exposés au bruit, qui doivent faire l'objet d'actions prioritaires. L'autoroute A4 est considérée comme point noir de bruit dans le PPBE du Val de Marne<sup>32</sup>. Dans ce cadre, des actions ont été engagées par les collectivités : pose de revêtements acoustiques sur l'A4 à Charenton-le-Pont (réalisée en 2017-2018) et programme d'aménagement et d'entretien du réseau routier du Département. Les mesures figurant dans l'état initial de l'étude d'impact intègrent ces dispositifs.

Eu égard à ce contexte, trois campagnes de mesures du bruit sur le secteur de la Zac ont été menées en décembre 2018 et janvier 2019. Il résulte de la modélisation fondée sur ces mesures des niveaux de bruit importants pour la Zac à l'exception de la zone du jardin Richelieu. Dans la figure 13, les données diurnes semblent dupliquées au lieu d'être comparées aux données nocturnes. Les niveaux de bruit les plus élevés sont observés le long des voies ferrées d'une part et du Périphérique d'autre part. Les constructions situées le long de l'A4 constitueraient un « écran acoustique efficace » selon l'étude d'impact.

<sup>32</sup> 30 habitations sont affectées ainsi qu'un établissement d'enseignement et un établissement de santé.

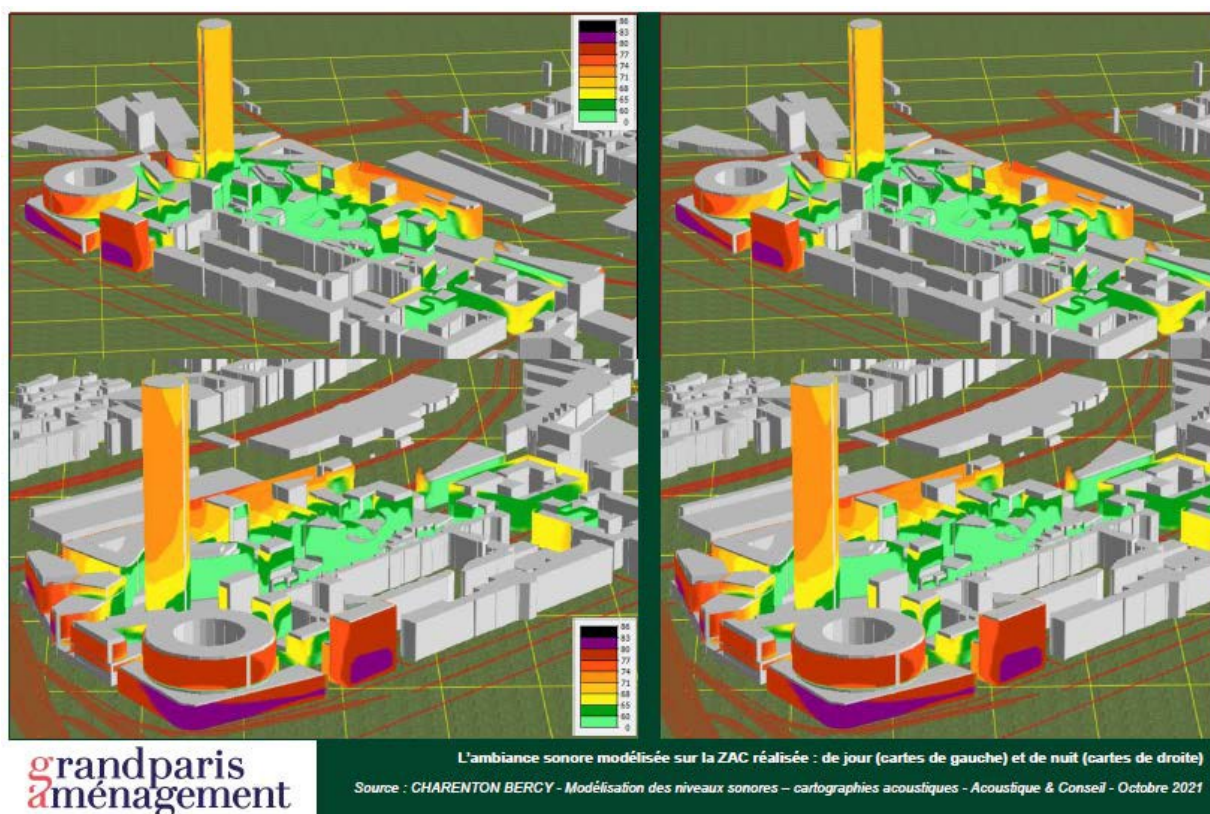


Figure 14 – Ambiance sonore modélisée de jour (à gauche) et de nuit (à droite) – Source : dossier

Pour certains nouveaux logements (notamment dans la tour et les résidences étudiantes à proximité<sup>33</sup> de la voie ferrée), les valeurs limites pour la période nocturne de 65 dB(A) et diurne de 70 dB(A) sont dépassées. Dans son dernier avis, l'Ae rappelait que des niveaux de 70 dB(A) de jour et de 65 dB(A) de nuit caractérisent des « points noirs de bruit » que les politiques nationales visent à réduire et que « *la création de nouveaux points noirs de bruit n'est en aucun cas concevable* ».

Les premières modélisations des niveaux sonores effectuées à 15 m de hauteur affichent moins de 65 dB(A) de jour en façades nord et est, et moins de 60 dB(A) en façade ouest, les valeurs passant à 55 dB(A) et 60 dB(A) de nuit. Les mesures ne figurent pas pour la façade est. Il conviendra de compléter le dossier.

***L'Ae recommande de présenter effectivement la modélisation pour les nuisances sonores en période nocturne et de faire figurer l'ensemble des façades dans les modélisations présentées.***

L'étude d'impact envisage des mesures d'évitement et de réduction. Le projet considère que le déplacement de bâtiments de logements pour éviter ou réduire l'exposition à la pollution de l'air vaut pour les nuisances sonores. Une étude particulière de chaque bâtiment permettra selon le dossier d'adopter des mesures de réduction des nuisances sonores adaptées à sa configuration propre (dispositifs d'ordre architectural, orientation du bâtiment, dimensionnement des baies vitrées, création d'espaces tampons et/ou de retrait des façades concernées). Il est également prévu de limiter les percées urbaines côté Périphérique, côté quai de Bercy/A4 et côté voies ferrées. L'ouverture du jardin Richelieu, demandée fortement dans le cadre de la concertation préalable, se traduira par un accès via un porche côté nord-est, c'est-à-dire du côté du Périphérique.

<sup>33</sup> Le dossier indique que « *les nuisances sonores seraient compensées par la proximité avec les transports en commun, les possibilités de développement de services destinés aux résidents en rez-de-chaussée, ou d'animation nocturne sur le toit du bâtiment sans déranger d'autres résidents* », qui ne sauraient être considérées comme des compensations d'incidences environnementales augmentant les risques pour la santé.

Conformément à la demande de l'Ae, l'étude d'impact évalue les incidences vibratoires du projet. Néanmoins, les hypothèses relatives au développement du fret étant en suspens, l'étude d'impact se limite à préciser que « *des modélisations plus poussées seront réalisées dès que le projet SNCF de voies créées sous le sursol de la ZAC sera précisé* ». Sont cependant envisagées la désolidarisation des voies nouvellement créées par interposition d'un tapis « résilient » (amortisseur) sous ballast, et l'atténuation des vibrations en fonction de la distance des bâtiments soit par désolidarisation antivibratile par boîtes à ressorts (sursol, de 0 à 50 m), ou par plots élastomères ou polyuréthane (de 50 à 80 m), soit sans désolidarisation. Pour la tour, une coupure vibratoire verticale dans le sol est proposée, compte tenu de la difficulté à désolidariser cet ouvrage de très grande hauteur. Ces mesures paraissent en tout état de cause nécessaires, même à titre conservatoire.

***L'Ae recommande de mettre en œuvre les mesures envisagées pour prévenir les vibrations, même dans un contexte d'incertitude relative au développement du fret ferroviaire.***

### 2.4.3 Sites et sols pollués

Si aucun site pollué n'est présent dans le secteur de la Zac, 11 sites industriels ou activités de service historiques se situent hors Zac à proximité des emprises Escoffier, Bercy 2, la Martiniquaise et AP-HP. Notamment suite à l'avis de l'Ae de 2020, un approfondissement des études sur la qualité des sols a été réalisé dans la nouvelle étude d'impact sur les parcelles Escoffier, SNCF et Bercy 2, déjà sous maîtrise foncière des aménageurs. Une pollution de surface a été trouvée sur la parcelle Escoffier dans le 1<sup>er</sup> mètre de profondeur. Aucun impact lié à une pollution n'a été mis en évidence dans les sols ou les gaz du sol sur le site prévisionnel d'implantation des établissements sensibles (école et crèche) au sein du site Escoffier. On peut néanmoins s'étonner que la localisation des établissements sensibles ne considère pas la qualité des sols comme un critère discriminant.

Le maître d'ouvrage annonce que des analyses du même type seront réalisées sur les autres parcelles considérées dès lors que la maîtrise foncière le permettra. Par ailleurs, l'évacuation des déchets des sites identifiés comme contaminés est bien prévue.

La contribution de l'agence régionale de santé d'Île-de-France relève que le diagnostic des sols ne figure plus en annexe de l'étude d'impact actualisée et que la valeur très élevée de trichloréthylène (concentration égale à 1 760 µg/m<sup>3</sup>), dépassant largement tant la valeur repère de 10 µg/m<sup>3</sup> que la valeur d'action rapide de 50 µg/m<sup>3</sup> en air ambiant<sup>34</sup>, n'est plus mentionnée sans qu'il soit expliqué si l'information initiale était erronée ou si elle a seulement disparu du dossier.

***L'Ae recommande d'annexer à l'étude d'impact actualisée le diagnostic des sols et d'explicitier les raisons ayant conduit à ne plus présenter la concentration en trichloréthylène.***

---

<sup>34</sup> La présence de trichloréthylène dans l'air intérieur des bâtiments résulte dans le cas général de la pénétration de composés volatils émis par des sites et sols pollués, liés parfois à d'anciennes activités industrielles. Il a des effets sanitaires aigus et chroniques, les systèmes nerveux, cardiaque et hépatique étant affectés tant à court terme qu'après des expositions de longue durée, avec une augmentation du risque de cancer du rein. Le Haut-conseil de la santé publique recommande pour le trichloréthylène dans l'air intérieur deux valeurs de gestion, immédiatement applicables et respectées dans tous les bâtiments : une valeur repère de l'air intérieur et une valeur d'action rapide fixant des délais de mise en œuvre de dispositions correctives dans les situations où ces valeurs sont dépassées. (Source Qualité de l'air intérieur : valeurs repères pour le trichloréthylène, Haut-conseil de la santé publique, 2020)



#### 2.4.4 Ondes électromagnétiques

Le champ magnétique basses fréquences maximal relevé au niveau du site initialement retenu pour la crèche est 2,1 fois au-dessus de la préconisation de [l'instruction du 15 avril 2013 relative à l'urbanisme à proximité des lignes de transport d'électricité](#) qui recommande aux gestionnaires d'établissements et aux autorités compétentes en matière d'urbanisme de ne pas implanter de nouveaux établissements sensibles (crèche, écoles, maisons de retraite, etc.) dans des zones exposées à un champ basses fréquences supérieur à 0,8 A/m<sup>35</sup>. Il a donc été décidé, en mesure d'évitement, de relocaliser la crèche sur un autre site, non exposé au champ électromagnétique.

Les valeurs du rayonnement hautes fréquences se rapprochent des valeurs limites d'exposition du public données par le décret n°2002-775. Les aménageurs ont donc prévu de se rapprocher des opérateurs de téléphonie pour anticiper un changement de positionnement ou d'azimut des émetteurs en question.

### 2.5 Aspects paysagers et patrimoniaux

#### 2.5.1 Paysage

Bien que la commune soit située à proximité d'éléments naturels majeurs du paysage de l'agglomération parisienne (la Seine, le bois de Vincennes, et en son sein le lac Daumesnil), ces éléments sont absents du paysage de la Zac, sa frontière physique sud butant sur la large emprise de l'autoroute A4 et les parcs situés au nord étant peu accessibles à ses populations, du fait de l'emprise ferroviaire. La Seine n'est pas visible depuis le centre urbain de Charenton-le-Pont et ses rives sont quasi interdites d'accès par l'autoroute. Contrairement à ce qui figure au dossier, il a été dit aux rapporteuses que les quelques passages permettant l'accès aux rives sont fermés. La piste cyclable qui longe la Seine n'est accessible que bien en amont du secteur de la Zac.

Malgré un cœur de quartier protégé des nuisances sonores (jardin Richelieu d'un demi-hectare) par des bâtiments organisés en remparts, le quartier diffuse une image minérale et fermée, surtout marquée par les infrastructures de transports. Il ne dispose pas de cohérence et d'identité paysagère en raison de son morcellement et de l'empilement des constructions qui l'occupent. La forte présence des infrastructures de transport nuit à son image.

L'approche paysagère du projet comprend deux angles : interne au quartier et vu de l'extérieur.

Au sein du quartier, la quasi-totalité du projet étant sur dalle, la question paysagère peut être intégrée très en amont, dans la conception des espaces publics et privés, afin de répondre aux attentes des collectivités et de la consultation citoyenne, et d'améliorer la qualité de vie dans le quartier (fraîcheur, ombre, espaces de loisirs...). Cette végétalisation accrue permet également de limiter le problème d'îlots de chaleur urbains par rapport à la situation actuelle où l'ensemble du site est imperméabilisé et minéral à l'exception du jardin Richelieu. Le projet de Zac est supposé recréer des paysages ouverts, des liaisons et des continuités avec les autres quartiers, y compris vers la Seine, en utilisant prioritairement des cheminements en modes actifs (passerelle Valmy, mail Seine). Le choix est fait d'alterner des bâtiments hauts et bas pour dégager des vues, ouvrir des perspectives et constituer un front bâti discontinu (hormis le socle commerçant), rythmant le

---

<sup>35</sup> L'étude d'impact utilise de façon inhabituelle pour caractériser le champ électromagnétique l'excitation magnétique ( $H$ ) exprimée en Ampères (A) par mètre et non la grandeur usuelle, à savoir le champ d'induction magnétique ( $B$ ), exprimée en Tesla (T). Les deux sont reliés : un  $\mu T$  correspond à 0,8 A/m. L'Anses préconise pour sa part 0,4  $\mu T$ .

parcours du piéton déambulant sur la rue Baron–Le–Roy. Il est par ailleurs prévu une végétalisation du quartier sur les éléments publics structurants (passerelle Valmy, rue Baron–Le–Roy, mail Seine, parvis, place belvédère, jardin amphithéâtre et à terme la replantation du quai de Bercy) et préconisé de faire de même dans les espaces privés<sup>36</sup> ainsi que de végétaliser la moitié de la surface des toitures (sachant que l'implantation de photovoltaïque est également souhaitée). Une stratégie paysagère est ainsi mise en place. Eu égard à la réalisation sur dalle des plantations, il conviendra de tenir compte de la nature des espèces implantées afin à la fois de respecter la cohérence écologique et l'adaptation au changement climatique. Il est cependant surprenant dans cette perspective que l'un des aspects principaux de la mise en compatibilité du PLU soit la disparition des obligations relatives à la limitation de l'emprise au sol des constructions et surtout la disparition des quotas obligatoires d'espaces verts, notamment en pleine terre, remplacés par un coefficient de biotope par surface<sup>37</sup> porté à 20 %, estimé en fonction de l'épaisseur de terre des espaces végétalisés<sup>38</sup>. L'équivalence fonctionnelle entre le coefficient de biotope et des espaces verts n'est pas donnée dans le dossier.

***L'Ae recommande de justifier par un calcul d'équivalence fonctionnelle le choix de remplacement dans le plan local d'urbanisme des quotas obligatoires d'espaces verts au profit d'un coefficient de biotope par surface.***

La perception du quartier de l'extérieur est largement traitée dans l'étude d'impact. L'examen est particulièrement étudié pour la tour de 200 mètres dont l'aire de visibilité dans le grand paysage va jusqu'à 10 km. Son impact paysager depuis Paris (différents monuments)<sup>39</sup>, le périmètre protégé de l'Unesco et le bois de Vincennes, est détaillé dans l'étude d'impact, avec et sans les tours de la Zac Bercy–Charenton. L'enjeu du projet dépasse l'échelle communale. Les covisibilités du projet avec les monuments historiques les plus proches (anciens châteaux de Bercy et de Conflans ainsi que la Grande Pagode) sont également analysées : leur visibilité propre ne sera pas affectée par le projet, mais la visibilité de la tour depuis ces monuments est forte.

Comme indiqué par l'Ae dans son avis n°2020–66, la création d'une tour emblématique constitue, depuis le début, un invariant du projet. L'Ae demandait de justifier la réalisation de la tour même en cas d'absence de réalisation du projet Bercy–Charenton. L'étude d'impact justifie la tour de grande hauteur par le besoin de création de logements et d'une implantation hôtelière dans le cadre d'une politique de densification, qui impose pour des raisons d'équilibre économique du projet de construire en hauteur pour préserver des espaces publics au sol. La tour s'intègre également dans une logique de développement de tours de grande hauteur dans le périmètre de l'agglomération parisienne et de sa proche banlieue (nouveau « *skyline parisien* » selon le dossier) : indépendamment des cinq tours prévues dans le projet de Zac Bercy–Charenton, deux tours de grande hauteur viennent d'être réalisées dans le 13<sup>ème</sup> arrondissement de Paris (tours Duo du quartier Masséna–Bruneseau). La visibilité de l'ensemble des nouvelles tours chute au-delà d'un rayon de 1 km, et deviendrait insignifiante à partir de 3 à 4 km. Un belvédère–jardin accessible au public est projeté au dernier étage de la tour.

<sup>36</sup> Il est prévu un *Cahier des prescriptions architecturales, urbaines, paysagères et environnementales*.

<sup>37</sup> Proportion entre toutes les surfaces « favorables à la nature » et la surface totale de la parcelle.

<sup>38</sup> Il est par exemple prévu une épaisseur d'1,30 m de terre sous les rues dans la perspective d'un aménagement réversible, sur terrasses de 80 cm, de 60 cm sur les toitures accessibles...

<sup>39</sup> « *La tour Charenton–Bercy sera visible depuis les grandes hauteurs de Paris comme le Trocadéro, la butte Montmartre, le cimetière du Père Lachaise et quelque collines et plateau alentour tel que le fort d'Ivry, Montreuil, la Forêt de Meudon.* » source : étude d'impact

La reconfiguration du centre commercial Bercy 2, projet emblématique également, n'apparaît que dans la phase 3 et semble moins avancée. Le dossier mentionne tantôt une destruction, tantôt une réutilisation ou une transformation. De même, la conservation du bâtiment Byrrh (AP-HP) devrait jouer un rôle dans l'impact paysager.

### 2.5.2 Patrimoine

L'approche patrimoniale du dossier se concentre sur l'ancien entrepôt Byrrh, actuellement occupé par l'AP-HP, dont au moins la façade sera préservée, et qui ferait l'objet d'une occupation mixte (activités, bureaux et logements). Néanmoins, le lieu de déménagement de l'activité de l'AP-HP n'est pas déterminé et l'achat de la parcelle immobilière n'est pas réalisé. Si dans sa réponse à l'avis de l'Ae le maître d'ouvrage affirme que « *la mutation de cet ensemble pourra intervenir selon un calendrier indépendant du reste de l'opération* », les rapporteuses ont pu constater sur place que la réflexion sur cette phase du projet est peu avancée<sup>40</sup>.

L'autre aspect patrimonial pourrait être le centre commercial Bercy 2, œuvre de l'architecte Renzo Piano. Bercy 2 souffre d'une situation économique délicate dont témoignent les nombreuses vitrines fermées. De sa fermeture apparemment décidée en tant que centre commercial (des bureaux devant être créés sur cette emprise pour créer le "Cluster de la réalité virtuelle et de la création numérique"), dépend également l'équilibre économique des nouveaux commerces implantés le long de la rue Baron-Le-Roy. Néanmoins, le sort du bâtiment lui-même n'est pas encore arrêté<sup>41</sup>. Pourtant la transformation du centre commercial Bercy 2 est fondamentale pour la création du mail Seine et l'accès au fleuve, qui constitue un autre élément structurant du projet.

## 2.6 Biodiversité et nature en ville

Le site de la Zac, très fortement artificialisé, présente de grandes surfaces imperméables (22,8 ha), et est pauvre en matière de biodiversité. Il n'est pas identifié par le schéma régional de cohérence écologique comme susceptible de contribuer à ses objectifs. Il n'y a pas de site Natura 2000 dans le projet de Zac ou à proximité, ni de liaison avec les espaces naturels sensibles développés par le Val-de-Marne ni avec la Znieff du bois de Vincennes<sup>42</sup>.

En son sein, la principale emprise végétalisée est un parc urbain de petite taille (0,56 ha), le jardin du Cardinal de Richelieu, totalement enclavé au sein d'un groupe d'immeubles d'habitation, très riche en végétation et notamment en arbres, grâce à l'aménagement de buttes. Une zone présumée humide borde le périmètre de la Zac, le long du lit mineur de la Seine, mais les quais étant hauts et très artificialisés, les potentialités de cette zone humide sont faibles. Les autres habitats présentant une valeur naturelle expertisée dans le cadre de l'étude d'impact sont des friches (sèches pour certaines, arbusive et sciaphile<sup>43</sup> pour d'autres) dans les emprises SNCF ou à leur voisinage immédiat, contenant quelques espèces patrimoniales<sup>44</sup> qui seront directement affectées par le projet

<sup>40</sup> Des logements de fonction sont actuellement occupés dans le bâtiment en sus de l'activité d'hébergement du matériel pour l'hospitalisation à domicile.

<sup>41</sup> L'étude d'impact dit à la fois que des contacts sont en cours avec l'architecte Renzo Piano pour cette phase de déconstruction (p. 415) et ailleurs qu'il a donné son accord.

<sup>42</sup> Lancé en 1982 à l'initiative du ministère chargé de l'environnement, l'inventaire des zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique (Znieff) a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs présentant de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation. On distingue deux types de Znieff : les Znieff de type I : secteurs de grand intérêt biologique ou écologique ; les Znieff de type II : grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes. La Znieff la plus proche du site est le bois de Vincennes.

<sup>43</sup> Végétation qui a besoin d'ombre pour se développer

<sup>44</sup> Espèces visées : Lézard des murailles, Cœdipode turquoise, Mante religieuse, Pipistrelle commune.

mais disposent d'un potentiel d'évitement pour la phase travaux. Concernant les chauves-souris, une attention particulière sera portée en phase travaux à la pollution lumineuse, notamment dans le secteur de réalisation de la passerelle Valmy.

De façon permanente, un traitement particulier des chauves-souris est prévu dans l'étude d'impact (alignement d'arbres favorables à ces espèces, réduction de la pollution lumineuse).

Néanmoins, le site de la Zac se trouve entre la trame bleue, matérialisée par la Seine et la Marne, et la trame verte (bois de Vincennes). La requalification des berges de la Seine fait partie des objectifs de renforcement de la trame bleue. Les enjeux de biodiversité du projet se confondent donc avec ceux de continuité écologique et de renforcement de la biodiversité en son sein, ainsi que la protection des espèces identifiées comme patrimoniales, notamment pendant la phase chantier.

Dans son avis précédent, l'Ae avait noté que « *la réflexion [était] pour l'instant peu avancée sur l'amélioration des continuités écologiques, essentiellement entre le bois de Vincennes et la Seine, [et] devrait être complétée à l'occasion de l'affinement des options de végétalisation, tout particulièrement pour la passerelle Valmy et pour la trame arborée de la phase 1 de la Zac* » et indiquait qu'elle serait particulièrement attentive dans l'actualisation de l'étude d'impact, aux résultats attendus en matière d'actions en faveur de la biodiversité en ville (et de fonctionnalité des écosystèmes urbains) et de réduction des îlots de chaleur dans la ville minérale, comme aux dispositions prises pour en garantir la pérennité.

Si les efforts de végétalisation dans les espaces publics du quartier sont confirmés dans cette nouvelle version de l'étude d'impact (passerelle Valmy, rue Baron-Le-Roy, mail Seine, parvis, place belvédère, jardin amphithéâtre), les effets en matière de renforcement de la biodiversité sont peu traités.

Le maillon essentiel du lien entre le quartier et la Seine souffre également du manque d'aboutissement du projet. Enfin, l'ouverture du jardin du Cardinal de Richelieu apparaît finalement très complexe à réaliser et sera réduite à deux accès par un porche.

***L'Ae recommande de renforcer la continuité écologique et la restauration de la biodiversité dans la végétalisation du projet.***

## ***2.7 Climat, énergie, GES***

Le projet se caractérise par une aéraulique plutôt active en raison de sa topographie et des choix architecturaux (immeuble de grande hauteur, passerelle Valmy). Ce dynamisme induit des zones d'inconfort, notamment la passerelle Valmy et la place haute qui y conduit, qui seront traitées au cas par cas.

Le projet se présente comme en recherche de la performance environnementale (pas de climatisation dans les logements, conception bioclimatique soignée des bâtiments) mais l'étude d'impact, rédigée avant la publication de la RT 2020, prend comme base de réflexion un niveau de performance correspondant à celui de la réglementation RT 2012 diminuée de 30 % sur les usages thermiques. Ici aussi l'actualisation s'impose. En outre, dans son avis précédent, l'Ae encourageait à la fourniture d'analyses plus approfondies en matière de consommations énergétiques et d'émission de gaz à effet de serre.

Le tableau fourni dans l'étude d'impact est lapidaire et n'indique pas ses hypothèses de calcul. Selon l'étude d'impact, les émissions de gaz à effet de serre ont été déterminées avec le logiciel TREFIC. Le projet induit une augmentation de la consommation énergétique et des émissions de GES totales de 2 % en 2035 (différence entre les scénarios « futur avec projet – 2035 » et « futur sans projet – 2035 ») liée notamment à l'augmentation des distances parcourues. L'évaluation de la consommation énergétique de la tour n'est pas fournie.

En matière de fourniture d'énergies renouvelables, deux scénarios sont retenus s'appuyant sur de la géothermie basse énergie qui alimente un ou deux réseaux de chaleur et de froid, complété par le déploiement d'énergie photovoltaïque en couverture des nouveaux bâtiments, en concurrence avec la végétalisation des toitures.

***L'Ae recommande d'évaluer précisément la consommation énergétique de la tour par mètre carré de logement et de bureau et les émissions de GES induites.***

## ***2.8 Effets cumulés – Articulation avec la Zac Bercy–Charenton***

Compte tenu de leur proximité géographique, mais également de la mise en place de certains équipements structurants communs (notamment la rue Baron–Le–Roy et le projet de ligne à haut niveau de service commun aux deux projets), les deux projets de Zac Bercy–Charenton et Charenton–Bercy sont en interaction, même s'il s'agit de deux projets distincts, portés par des maîtres d'ouvrage différents (Grand Paris Aménagement et Bouygues pour Charenton–Bercy et la ville de Paris et SEMAPA pour Bercy–Charenton). Le lien entre les deux projets avait été mis en avant par l'Ae dans ses avis précédents sur les dossiers de création des deux Zac. Au-delà du prolongement de la rue Baron–Le–Roy, les effets cumulés des deux projets concernent cependant également les impacts paysagers (construction de tours de grande hauteur dans les deux projets) et sanitaires, les deux projets étant confrontés à des risques analogues en matière de pollution de l'air et de bruit et pouvant engager des décisions de même nature quant à l'exposition des populations.

La compatibilité avec une modification éventuelle du PPRI sur le territoire de Paris du fait du projet de la Zac Bercy–Charenton n'est pas analysée, faute de projet d'adaptation du PPRI de la Seine dans le secteur. L'étude de novembre 2021 confirme toutefois, à l'échelle du casier hydraulique, qui comprend les deux Zac homologues, l'absence d'aggravation de l'aléa et leur transparence hydraulique jusqu'à la crue centennale. En revanche, le projet se traduirait par des vitesses plus élevées sur certaines portions de l'A4 hors de la zone des projets étudiés.

Le projet de la Zac Bercy–Charenton fait l'objet d'une nouvelle réflexion depuis les élections municipales de 2020, notamment sur son programme et la réalisation des cinq tours envisagées.

Lors de leur visite sur site, les rapporteuses ont interrogé les maîtres d'ouvrage sur la programmation de la réalisation de la prolongation de la rue Baron–Le–Roy et de la mise en œuvre du projet de LHNS sur sa partie parisienne. En effet, dans sa réponse à l'avis n°2020–66 de l'Ae<sup>45</sup>, le maître d'ouvrage de la ZAC Charenton–Bercy reconnaît que « *la suppression du prolongement de la rue Baron–Le–Roy, qui a vocation à contribuer significativement au désenclavement du site, serait de nature à questionner le projet charentonnais* ». Il leur a été indiqué que des études d'aménagements provisoires de la rue Baron–Le–Roy côté Charenton sont menées pour anticiper un

<sup>45</sup> Annexe 8 du dossier PIGOU

éventuel décalage de calendrier de la réalisation du prolongement de la rue Baron–Le–Roy côté Paris, projet qui reste à ce stade programmé au PLU de Paris, dans l’OAP1 du secteur Bercy/Charenton, figure également comme une priorité d’aménagement dans le contrat d’intérêt national signé le 24 novembre 2016 et a été réaffirmé par le Conseil de Paris en juillet 2022. Seule resterait en question la troisième phase prévoyant le franchissement de la Petite ceinture qui nécessite des ouvrages d’art spécifiques, un compromis pour le report de cette phase ayant été agréé entre la SNCF et les maîtres d’ouvrage de la Zac Bercy–Charenton.

Par ailleurs, un dialogue qualifié d’« étroit et constant » serait mené entre la ville de Charenton, la ville de Paris et les aménageurs SEMAPA et Grand Paris Aménagement, au sujet des interfaces entre les deux projets.

Néanmoins, même si la question de la rue Baron–Le–Roy n’était plus débattue, alors que l’Ae recommandait dans son avis de « *prendre en compte les incertitudes concernant la programmation de la ZAC Bercy Charenton dans la justification des choix du projet, et en particulier de réinterroger celui d’une tour de 200 mètres* », la question reste posée de la compatibilité de la tour avec les risques sanitaires auxquelles elle est exposée tant que la Zac sera bordée d’infrastructures bruyantes et polluantes, et de sa bonne intégration dans le grand paysage.

Enfin, le secteur des Zac Bercy–Charenton et Charenton–Bercy comprend plusieurs installations ferroviaires pour lesquelles des chantiers sont envisagés par la SNCF. Le projet Bercy–Charenton prévoit ainsi le déplacement de la halle ferroviaire Gabriel Lamé sur le terrain actuellement exploité par Geodis et appartenant au groupe SNEF, attenant au domaine ferroviaire situé entre le boulevard Poniatowski et le Périphérique, pour créer une halle de logistique urbaine qui nécessitera la création de nouvelles voies fret pour sa connexion. En parallèle, dans le cadre de la rationalisation et de la modernisation de son système de maintenance, la SNCF souhaite réorganiser ses différents sites et adapter ses installations en vue de l’arrivée du TGV du futur en 2023 ce qui aura un impact sur le faisceau de « remisage banlieue Conflans » (RBC) qui jouxte le projet de Zac Charenton–Bercy. Le Technicentre Sud Est Européen (TSEE), centre SNCF de maintenance et de préparation des trains avant leur mise à quai en gare de Lyon, est en effet situé sur le territoire charentonnais. Il comprend des voies de remisage, des quais de nettoyage et un atelier de maintenance. L’ensemble de ces projets de la SNCF doivent être intégrés dans le projet de Zac, mais suivent des calendriers qui pourraient être relativement disjoints.

## **2.9 Suivi**

Les mesures de suivi prévues sont succinctes et devraient être complétées par axe de résilience pour chaque engagement avec détermination d’un coordonnateur. Par exemple un plan de gestion de crise est rendu obligatoire pour l’exploitant des futurs sous-sols sans que son suivi soit prévu.

## **2.10 Résumé non technique**

Le résumé non technique est clair et bien illustré. Il n’a cependant pas été actualisé complètement et présente les mêmes défauts et qualités que l’étude d’impact.

***L’Ae recommande de prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis.***