



PRESENTATION DU PROJET D'AMENAGEMENT GARE DE LYON DAUMESNIL PARIS 12^e

SOMMAIRE

1. PREAMBULE.....	3
2. LE MAITRE D’OUVRAGE DU PROJET	3
3. PRESENTATION DU SITE DE L’OPERATION	3
4. PHASAGE DU PROJET	10
5. MONTAGE DE L’OPERATION.....	11
6. CALENDRIER GENERAL DE L’OPERATION	12
7. LES CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DE L’OPERATION	13
7.2 Un quartier (ou) vert	13
7.4 Un projet mixte	16
7.5 Un projet engagé pour relever le défi de la transition écologique.....	18

1. PREAMBULE

Cette note de présentation du projet résume les principales caractéristiques de l'opération d'aménagement Gare de Lyon – Daumesnil Paris 12^e.

Cette pièce, non obligatoire dans le cadre de la présente enquête publique, permet de présenter les éléments essentiels relatifs au projet.

Le projet, son site d'insertion et ses impacts sont détaillés dans l'étude d'impact, pièce 3.2 du dossier d'enquête publique. L'étude d'impact comporte, conformément à la législation, un résumé non technique permettant au public de s'approprier de manière complète les éléments essentiels relatifs au projet et à ses impacts sur l'environnement.

2. LE MAITRE D'OUVRAGE DU PROJET

La Société Nationale d'Espaces Ferroviaires (SNEF), ou commercialement dénommée Espaces Ferroviaires est une filiale du Groupe Public Ferroviaire (SNCF).

Espaces Ferroviaires est aménageur urbain et promoteur immobilier. Elle achète et aménage des terrains qui ne sont plus exploités ni utiles au développement ferroviaire afin de les réinsérer dans la ville.

La SNCF est un EPIC : Etablissement Public Industriel et Commercial.

En 1983, la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (Loti) a créé l'EPIC SNCF. Par la suite, la loi du 4 août 2014 a donné naissance au nouveau groupe public ferroviaire unifié, aujourd'hui constitué de 3 EPIC :

- SNCF
- SNCF Mobilités
- SNCF Réseau

Le Groupe Public Ferroviaire est détenu par l'Etat, actionnaire unique.

Il associe à ses 3 EPIC des filiales ou activités, réparties en 6 métiers. Ces filiales assurent leur propre développement :

- **SNCF Réseau** assure la gestion et l'exploitation du réseau ferroviaire français ;
- **SNCF Voyageurs** est en charge du transport en Ile-de-France, du transport public régional et interrégional et du transport grande vitesse en France et en Europe ;
- **SNCF Gares et Connexions** administre la gestion et le développement des gares
- **SNCF Logistics** est chargée du transport et de la logistique de marchandises au niveau mondial ;
- **Keolis** gère les activités de mass-transit et de transports publics en Europe et dans le monde ;
- **SNCF immobilier** assure la gestion et la valorisation des biens immobiliers des différentes entités du groupe (hormis les biens dévolus aux gares et aux infrastructures).

Espaces Ferroviaires est une filiale de l'EPIC SNCF Mobilités au sein de l'activité SNCF Immobilier.

3. PRESENTATION DU SITE DE L'OPERATION

Le périmètre global du projet se situe à Paris dans le 12^e arrondissement à proximité du faisceau ferré de Gare de Lyon. Il est délimité :

- Au nord par la rue de Rambouillet ;
- A l'est par la rue du Charolais et la rue Jorge Semprun (voie nouvelle qui irrigue l'opération Charolais Rotonde en voie d'achèvement) ;
- Au sud par le plan de voies de la gare de Lyon depuis la place Henri Frenay jusqu'au boulevard de Bercy.

Longé par le faisceau ferroviaire du nord-ouest au sud-ouest, il est accolé au récent lotissement Charolais-Rotonde, également développé par Espaces Ferroviaires. A proximité se situent également la Promenade Plantée, bordant le boulevard Daumesnil, la gare de Bercy et la Place Frenay.

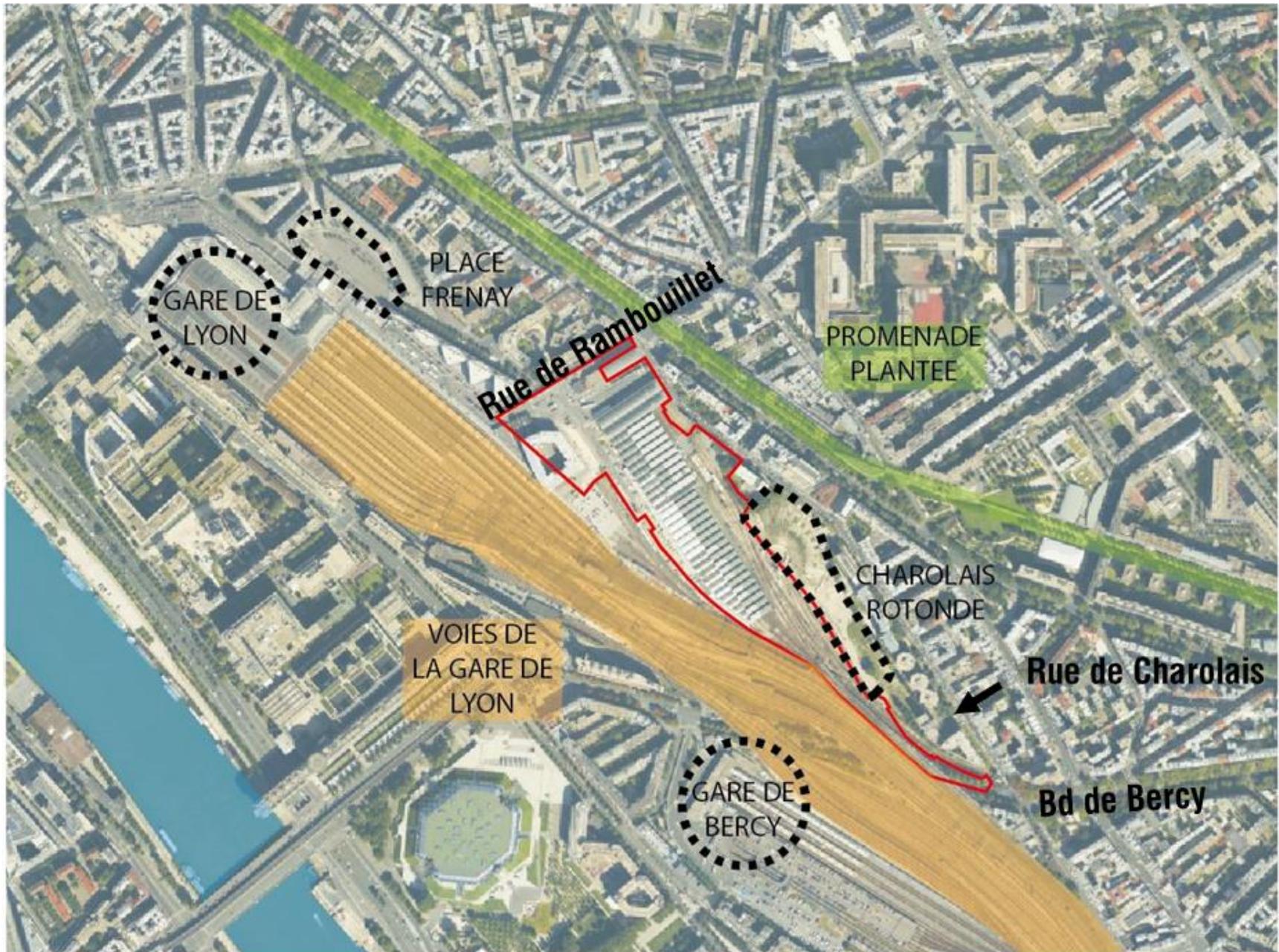
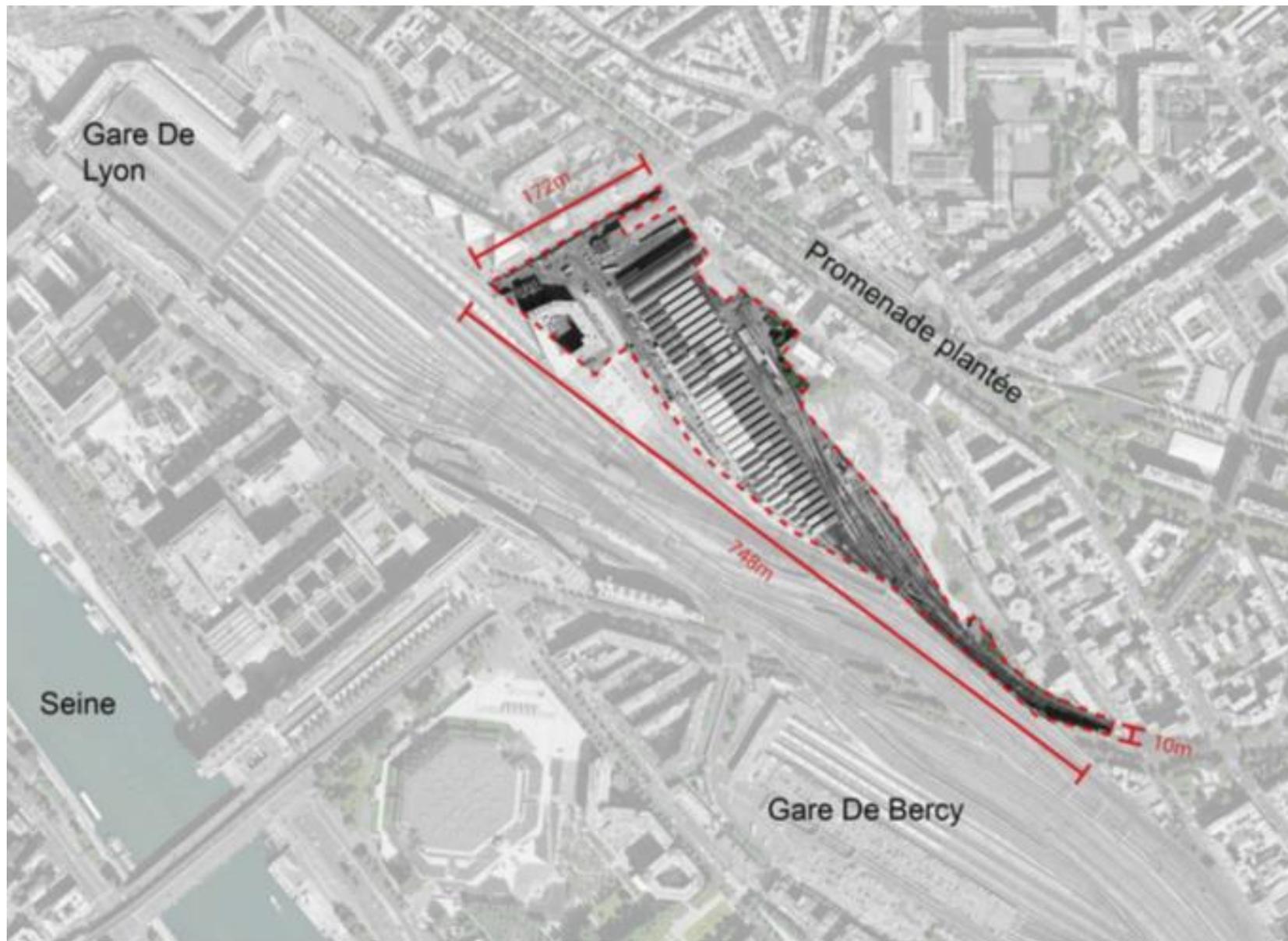


Figure 1 : Abords immédiats du site
Source : Cartographie réalisée par Franck Boutté Consultants

Le site Gare de Lyon-Daumesnil constitue une emprise d'environ 6ha le long du faisceau ferré de la gare de Lyon.



La zone ferroviaire dite du « Charolais », au sein de laquelle s'inscrit le projet Gare de Lyon - Daumesnil, fut très active entre 1850 et 1950 avant de connaître une mutation depuis les années 1980 lorsque les installations ferroviaires ont commencé à être déplacées à l'extérieur de Paris. Plusieurs installations techniques ont été démolies au profit de la création de logements cheminots puis de logements privés.

Le site se trouve ainsi à proximité d'opérations d'urbanisme des années 1990 (ZAC Chalon, ZAC Reuilly, promenade plantée) et d'autres en cours de réalisation (Caserne de Reuilly). Cette opération s'inscrit dans la continuité du projet Charolais Rotonde, réalisé par Espaces Ferroviaires, prémisses de l'opération Gare de Lyon Daumesnil. Ces projets urbains transforment en profondeur l'image, les fonctions et les usages de cette partie du 12ème arrondissement.

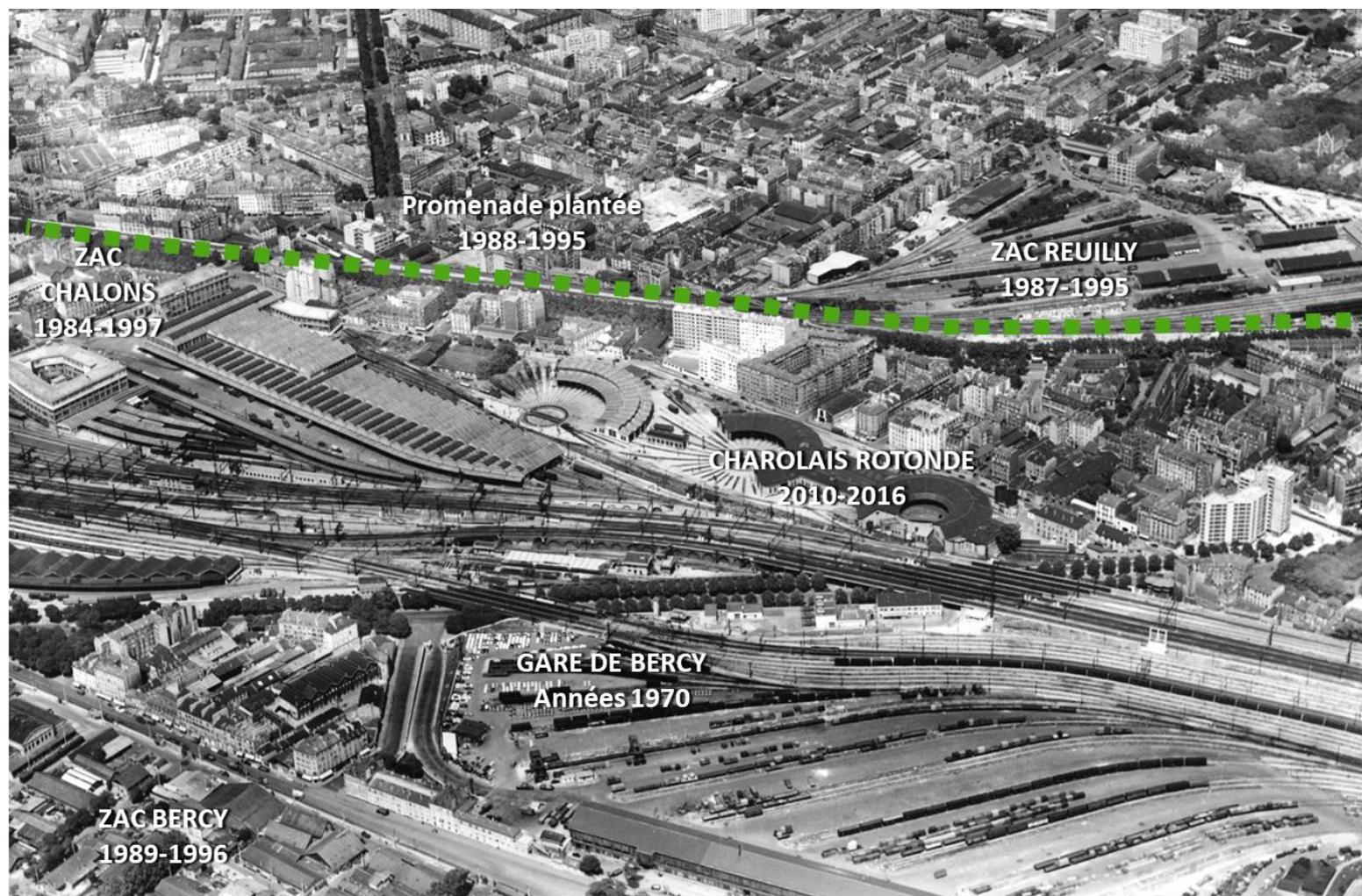


Photo aérienne du site Charolais Rotonde en 1965



Vue aérienne du site en 2018 google maps

Périmètre du projet en pointillé blanc

Jusqu'en 2015, le site du Charolais accueillait principalement :

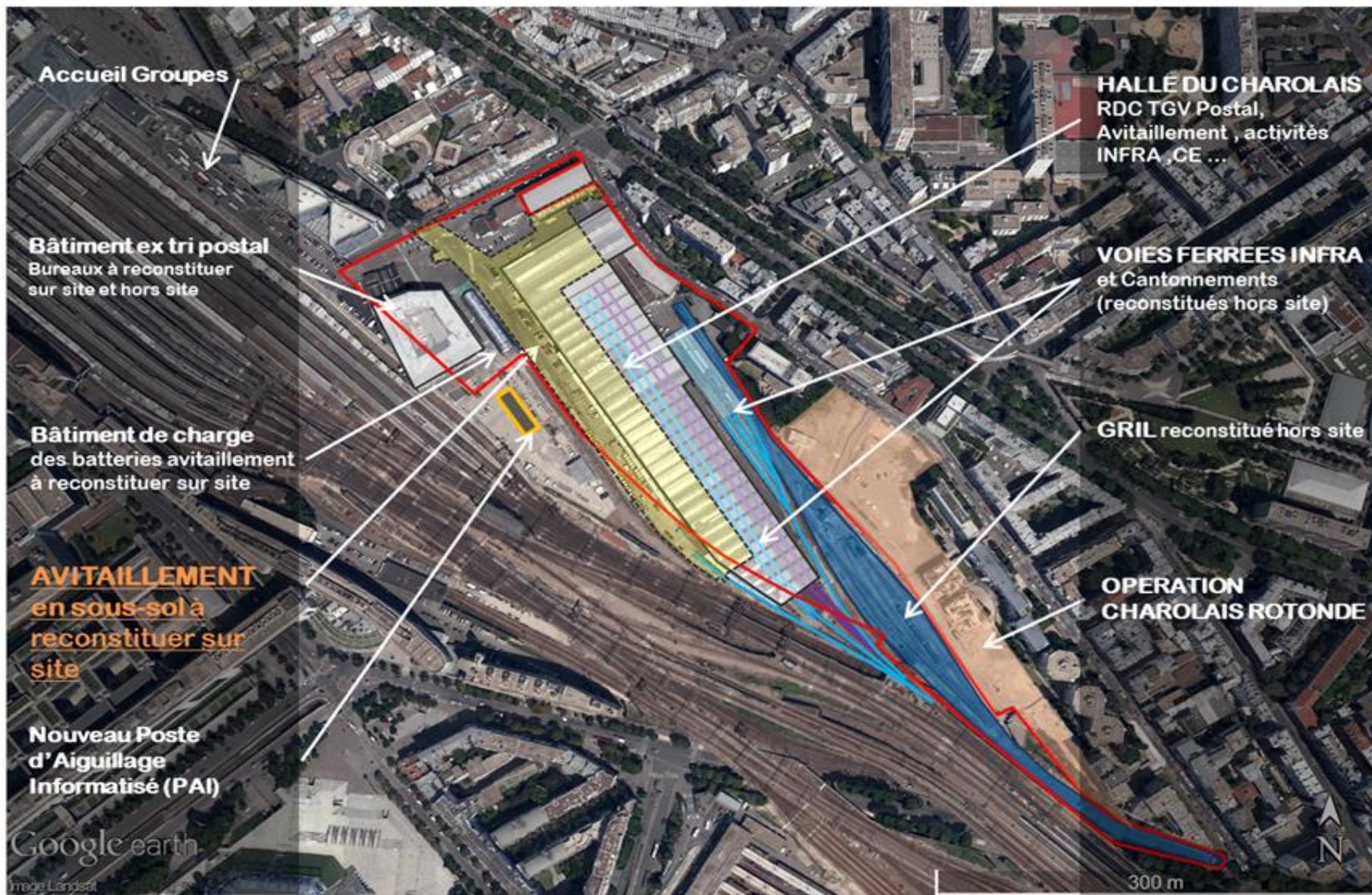
- des activités de messagerie avec le TGV postal qui arrivait dans la halle des messageries et le centre de tri postal,
- des activités de maintenance et de garage de locomotives (voies ferrées Infra et gril sur le schéma ci contre).
- le centre d'avitaillement de la gare de Lyon, qui assure l'approvisionnement en produits alimentaires des trains et de certains commerces de la gare. Il se trouve sous une partie du plateau ferroviaire et de la Halle des Messageries occupant une surface d'environ 15 000 m².

Diverses évolutions dans les activités ferroviaires ont conduit la SNCF à réfléchir sur une évolution globale du site :

- L'arrêt du TGV postal et la délocalisation du centre de tri en RdC de la Halle du Charolais fin 2015,.
- Le vieillissement du centre d'avitaillement peu fonctionnel,
- Le projet de création de deux nouvelles voies pour absorber l'augmentation du trafic de la gare, nécessitant la démolition du bâtiment ex-tri postal

la mise en service du PAI (plan d'aiguillage informatisé) et le déménagement des voies de maintenance et de garage vers un nouveau site coté Bercy en 2017 ont marqué le démarrage de la transformation de ce site. Cette mutation se concrétise aujourd'hui avec la reconversion du site Gare de Lyon Daumesnil en un nouveau quartier mixte du 12e arrondissement de Paris, aux activités ferroviaires renouvelées.

Enfin, le site se caractérise par la présence de bâtiments distinctifs de l'architecture ferroviaire des années 1925 dont une partie sera conservée dans le cadre du projet.



Vue aérienne et schéma décrivant les activités présentes sur le site de l'opération

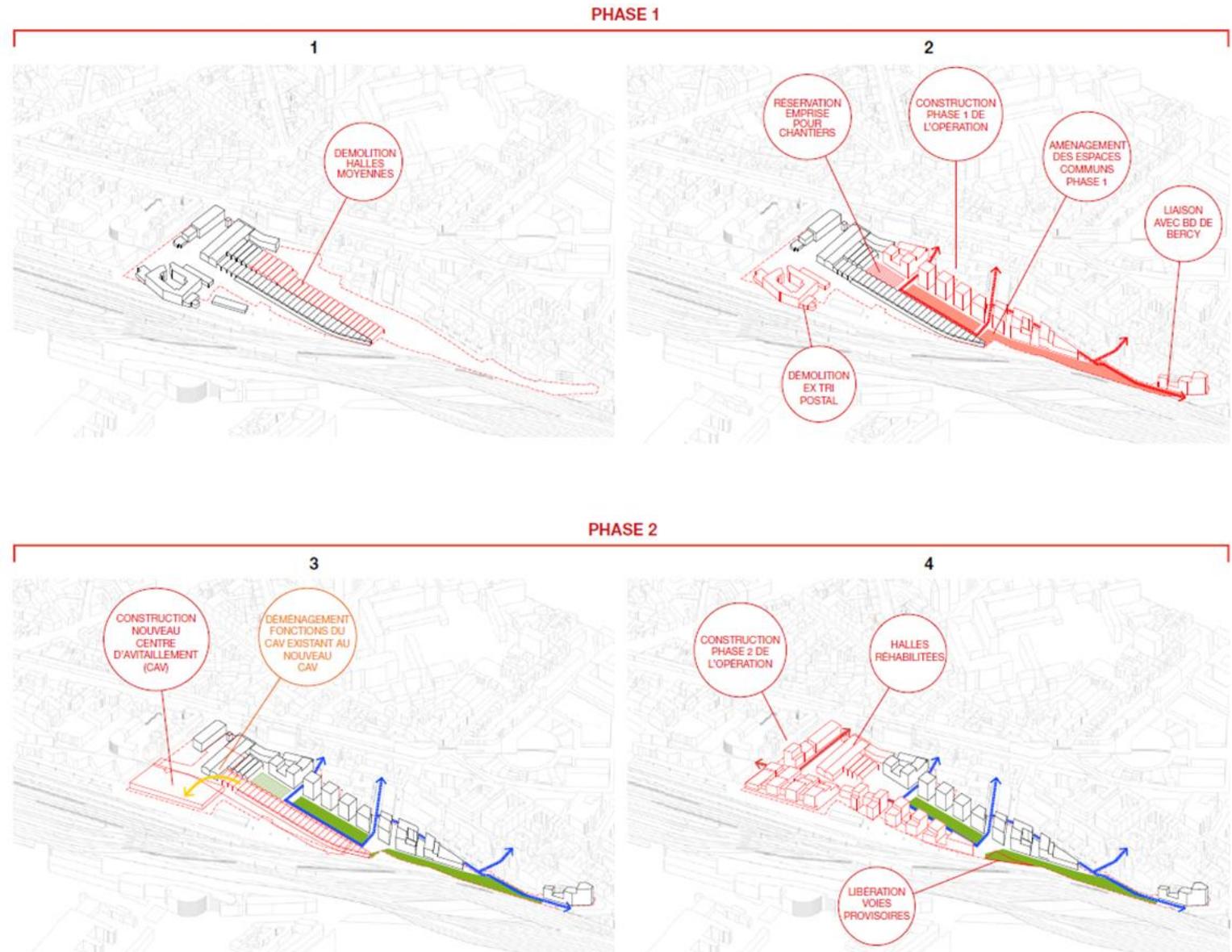
4. PHASAGE DU PROJET

Compte tenu de la complexité du terrain et des contraintes techniques imposées par la présence de fonctions ferroviaires sur site, l'opération sera réalisée en deux phases.

La première phase de l'opération concerne les terrains qui sont actuellement libre d'occupation.

La deuxième phase de l'opération est conditionnée par la reconstitution préalable du centre d'avitaillement de la Gare de Lyon. Son implantation actuelle limite les potentialités de réaménagement du site. En outre, cet équipement est vétuste et doit être modernisé. La relocalisation sur site de cet équipement dans une configuration optimisée s'impose.

Le nouveau centre d'avitaillement de la Gare de Lyon sera l'élément clé de la deuxième phase. Il sera construit sur une emprise libre afin de maintenir en fonction le centre d'avitaillement existant pendant les travaux: ceci permettra le déménagement des fonctions depuis le centre d'avitaillement existant et par conséquent la libération de l'emprise du terrain qui accueillera la phase 2 de l'opération.



Chacune des phases du projet a été conçue comme pouvant être réalisée de façon autonome. Les deux phases font d'ailleurs chacune l'objet d'autorisation d'urbanisme distinctes.

5. MONTAGE DE L'OPERATION

Espaces Ferroviaires, en tant qu'aménageur privé, projette d'engager une opération d'aménagement sur des terrains actuellement propriétés de SNCF Mobilités (92%) et SNCF Réseau (8%), et destinés à lui être cédés.

La vente des terrains de SNCF Réseau et SNCF Mobilités à Espaces Ferroviaires a été encadrée par la signature d'accords fonciers globaux sur les deux phases de l'opération, approuvés par les instances des deux EPIC propriétaires en 2017.

Préalablement à la cession des terrains à Espaces Ferroviaires, la SNCF réalise et finance des travaux de déséquipement du site (suppression des voies ferrées, des caténaires, du ballast, dévoiement de réseaux divers).

L'opération d'aménagement privée a également fait l'objet d'accords avec la ville de Paris, signés le 5 avril 2018, après délibérations du Conseil de Paris les 20, 21 et 22 novembre 2017 :

- Un protocole foncier pour l'acquisition par la ville de Paris auprès d'Espaces Ferroviaires du foncier nécessaire à la réalisation des équipements publics qui seront réalisés par la Ville :
 - o Réalisation d'une école 8 classes et d'une crèche de 68 berceaux
 - o Élargissement de la rue de Rambouillet, inscrit en emplacement réservé au PLU
 - o Aménagement d'un jardin public dans la partie sud du site

Il est précisé que le jardin public sud et l'élargissement de la rue de Rambouillet ne répondent pas à des besoins générés par l'opération d'aménagement, et sont donc à la charge financière exclusive de la Ville de Paris.

- Une convention de Projet Urbain Partenarial pour la participation de l'aménageur (Espaces Ferroviaires) au financement de l'école et de la crèche au prorata des besoins générés par la programmation de la phase 1 ; étant précisé qu'une deuxième convention de PUP sera signée dans le cadre de la phase 2.
- Une convention de transfert dans le domaine de la ville de Paris de la totalité des voies et équipements communs de la phase 1, une fois les travaux achevés par l'aménageur.

Pour mener à bien les travaux d'aménagement, Espaces Ferroviaires a déposé une demande de permis d'aménager en vue de diviser le terrain en plusieurs lots à bâtir et de réaliser les travaux d'aménagement nécessaires à la viabilisation des lots (création de voie de desserte et amenée des réseaux divers).

Conformément au chapitre précédent relatif au phasage, l'opération est scindée en deux temps et fera l'objet de permis d'aménager distincts.

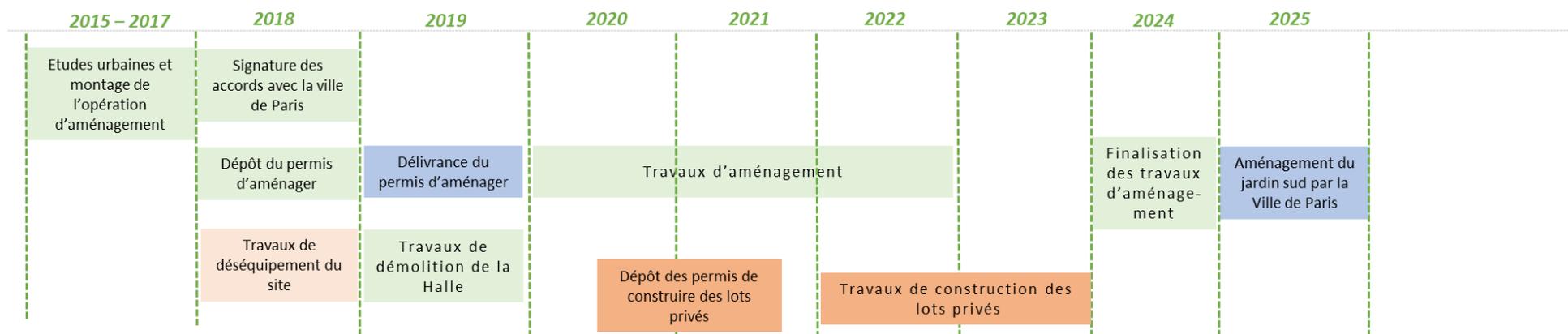
Une fois les travaux d'aménagement réalisés, Espaces ferroviaires cèdera les lots à bâtir à des opérateurs privés pour la réalisation des programmes de logements libres et de bureaux et des bailleurs sociaux pour la réalisation des programmes de logements sociaux.

Ces ventes de terrains à bâtir sont encadrées par un cahier des charges imposant le suivi des prescriptions urbaines, architecturales, paysagères, environnementales et techniques, en vue de garantir la qualité des constructions et la cohérence à l'échelle du projet.

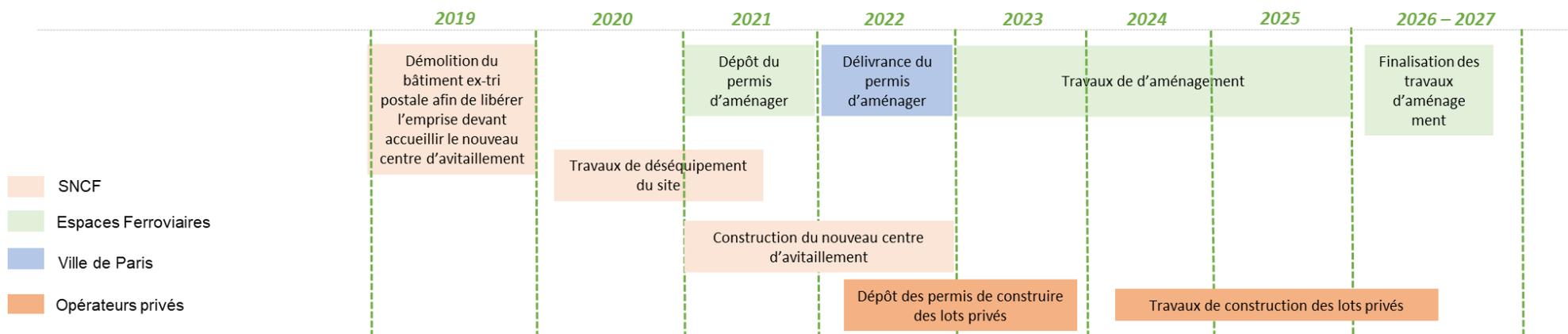
Ces ventes de terrains à bâtir constituent l'unique source de recettes pour l'aménageur privé, lui permettant de financer l'opération, à savoir principalement : l'achat du terrain, la réalisation des travaux d'aménagement, et le versement de la participation au financement des équipements publics générés par l'opération (école et crèche).

6. CALENDRIER GENERAL DE L'OPERATION

PREMIERE PHASE



DEUXIEME PHASE



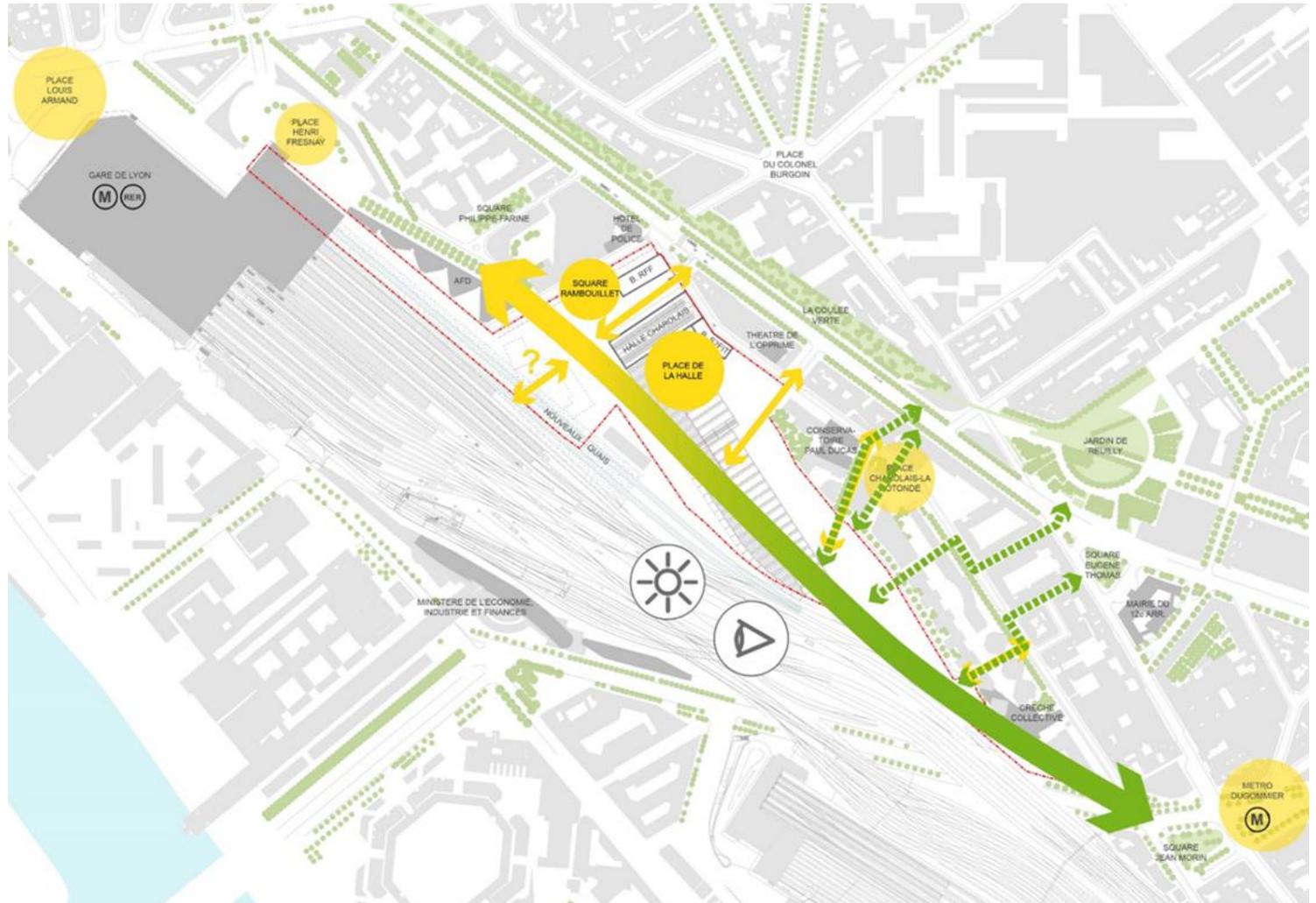
7. LES CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DE L'OPERATION

7.2 Un quartier (ou) vert

Le projet vise à désenclaver le site, dont la configuration actuelle crée des ruptures dans les parcours piétons entre la Gare de Lyon et le sud du 12^{ème} arrondissement:

- en gommant l'effet de dalle, présent aujourd'hui en raison de l'adossement du site au plateau ferroviaire, soit 5 mètres environ au-dessus du sol naturel, en remodelant le terrain et en le remettant au niveau de la ville.
- en créant de nouvelles liaisons transversales vers le quartier Charolais par le prolongement des rues existantes et par la création d'une grande liaison longitudinale nord-sud permettant de relier la gare de Lyon au bd de Bercy.

Une véritable continuité urbaine sera ainsi constituée.



7.3 Le patrimoine ferroviaire réhabilité comme assise du projet

Compte-tenu de l'important patrimoine ferroviaire parisien détruit au cours des XXème et XXIème siècles, le projet porte une forte ambition sur la conservation d'un patrimoine industriel témoin de l'histoire des chemins de fer parisiens et plus particulièrement celle des "dépendances" : ensembles de bâtiments annexes au fonctionnement d'une gare.

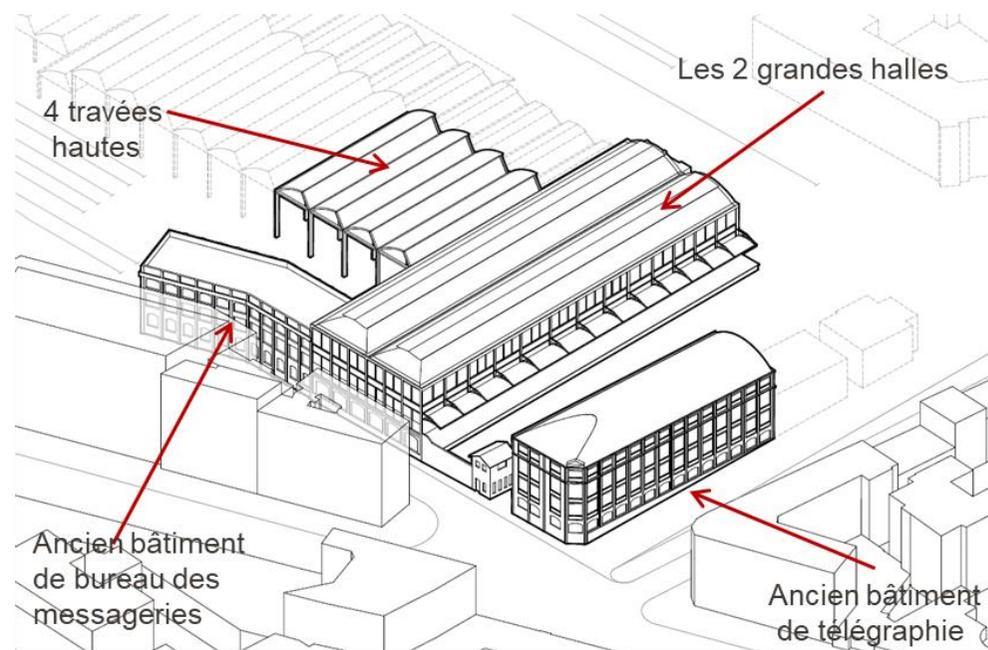
De l'ensemble des bâtiments construits entre 1849 et 2010, il ne reste aucune des trois rotondes à locomotives, aucun des ateliers de réparation de voitures, aucune des halles à marchandises, mais il reste plusieurs bâtiments liés aux activités postales, formant un ensemble architectural cohérent, datant des années 1925.

Un diagnostic patrimonial a été mené sur le site. L'intérêt architectural, l'état de conservation, la conformité par rapport au bâtiment d'origine, la représentativité de l'histoire du site ont été analysés pour identifier les bâtiments qui seraient conservés.

Le dialogue avec les architectes des bâtiments de France (ABF) a confirmé la conservation de 3 bâtiments:

- La Halle des messageries. Les deux grandes travées les plus spectaculaires ainsi que quatre travées moyennes sont conservées dans le cadre du projet. Les autres travées de la Halle sont démolies pour laisser place au jardin central.
- Le bâtiment des messageries
- Le bâtiment de télégraphie

Ces trois bâtiments forment un ensemble cohérent du patrimoine ferroviaire des années 1920 et de l'histoire du site principalement dédié aux activités de messagerie.



Bâtiment des télégraphies situé à l'angle rue de Rambouillet et rue du Charolais, Paris 12^e



7.4 Un projet mixte

La programmation du quartier a pour objectif l'intégration d'une mixité appropriée aux besoins de la Ville de Paris et aux opportunités commerciales offertes par l'emplacement central et stratégique du site vis-à-vis de la gare de Lyon. Elle intègre une majorité d'habitations et d'espaces de travail, ainsi que des équipements publics, des activités et des loisirs.

La programmation prévisionnelle de l'opération (phases 1 et 2) représente ainsi un total d'environ **97 000 m²** de surface de plancher (SDP) et 15 100 m² de surfaces reconstruites et réhabilitées :

- Environ 44 300 m² de bureaux ;
- Environ 44 600 m² de logements soit environ 650 logements ;
- Une école polyvalente (maternelle et élémentaire) de 8 classes (environ 2 600 m²) ;
- Une crèche de 68 berceaux (environ 900 m²) ;
- Des commerces de proximité en RDC d'immeuble (environ 3 050 m²) ;
- Un espace de logistique urbaine et des ateliers (environ 1 500 m²) ;
- Le centre d'avitaillement reconstitué (environ 8 300 m²) ;
- La Halle des messageries conservée et ses 3 ou 4 premières travées (environ 6 800 m²) dont la programmation reste à définir (commerces, loisirs...).

La programmation de la phase 1 de l'opération prévoit environ 42 000 m² SDP répartis comme suit :

- Une offre résidentielle mixte (logements libres et logements locatifs sociaux et intermédiaires) pour 26 800 m²
- Un immeuble de bureaux de 9600 m²
- Un espace de logistique urbaine de 600 m²
- Des commerces et services de proximité en pied d'immeuble pour environ 1500 m²
- Une école et une crèche pour environ 3500 m²

La représentation graphique des futures constructions (à la page suivante) est donnée ici à titre indicatif. Les volumes des constructions représentent des gabarits-enveloppe, c'est-à-dire les volumes capables pouvant être construits

en appliquant les règles du Plan Local de l'Urbanisme (PLU) de la ville de Paris. Ce ne sont pas les projets architecturaux des futures constructions.



Axonométrie du projet et de son environnement urbain RSHP 2018

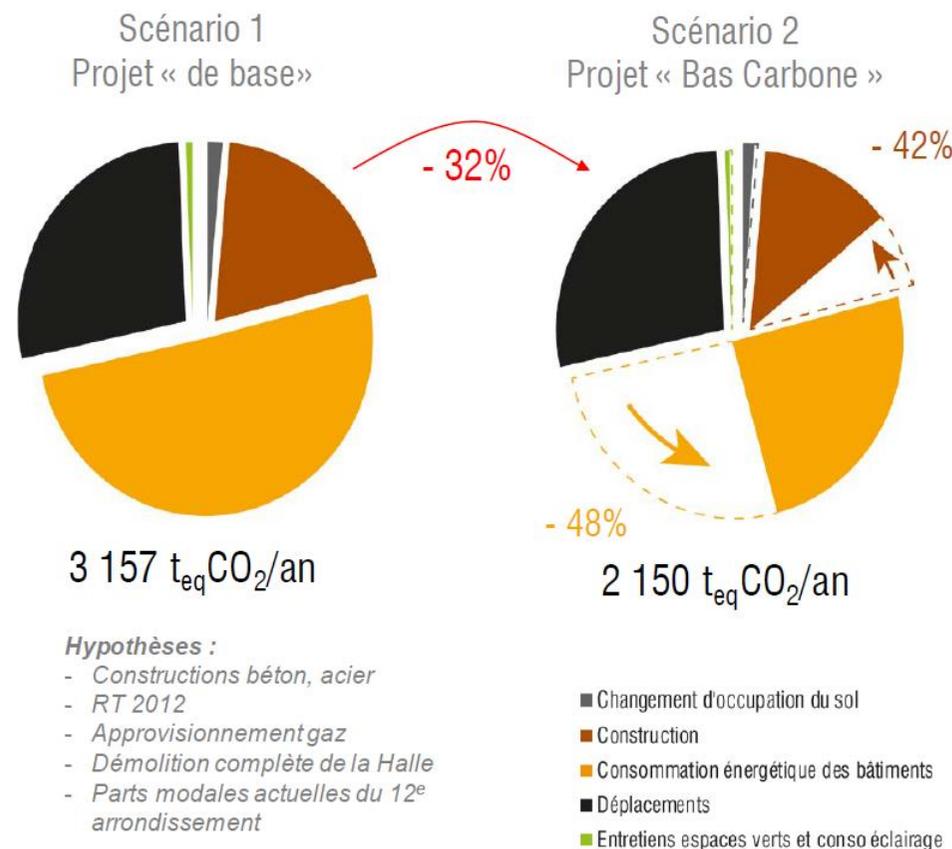
7.5 Un projet engagé pour relever le défi de la transition écologique

⇒ Un quartier bas carbone

L'ambition du projet est de limiter les émissions de Co2 de 30% en moyenne par rapport à un projet urbain classique se limitant à la simple RT 2012, comprenant une réduction des émissions CO2 de la **consommation énergétique des constructions proche de 50%** et une réduction des émissions CO2 de la **construction proche de 40%**)

. Pour ce faire, le projet met en place une stratégie complète qui va de l'échelle du quartier à celle du bâti :

- Remploi : avec la reconversion d'une partie de la Halle des messageries, la réutilisation d'une partie des déchets de démolition, la mise en place de pavés recyclés pour les voiries, la réutilisation de terres in situ
- Approche énergétique : Objectif de 50% d'énergie renouvelable à l'échelle du quartier, s'appuyant notamment sur le raccordement au réseau de chaleur urbain de la Ville à l'échelle du quartier (qui utilise 50% d'énergie renouvelable pour l'eau chaude et le chauffage, et tend à se verdir davantage), avec l'utilisation de panneaux solaires photovoltaïques pour la production d'électricité en toiture,
- Approche constructive : l'utilisation de matériaux bio-sourcés dans la construction et l'intégration de l'évolutivité et la gestion des bio-déchets dans la conception des bâtiments¹



¹ Espaces Ferroviaires, en tant qu'aménageur du quartier, imposera aux constructeurs et promoteurs immobiliers des prescriptions architecturales, paysagères et environnementales. Ce cahier des charges sera rendu contractuel lors de la cession des lots privés.

⇒ Un quartier bioclimatique

Le dessin bioclimatique du quartier vise à faire profiter à tous des qualités du site et à en atténuer les contraintes.

La forme urbaine retenue, deux bandes bâties poreuses de part et d'autre d'un grand jardin central (voir schéma page 12) est issue des études bioclimatiques du plan masse.

Cette morphologie permet de limiter les nuisances acoustiques et les couloirs de vent, de protéger les vues pour les riverains avec des bâtiments implantés en forme de peigne, comprenant des espaces vides entre les bâtiments d'environ 15m et de favoriser également un ensoleillement maximal pour le jardin mais aussi pour les constructions.

Le rapport espace construit/espace libre permet d'offrir 10 m² d'espaces verts publics par habitants, soit bien au-dessus de la moyenne parisienne qui est de 2.5 m² d'espaces verts / habitants.

⇒ Un quartier éponge

La lutte contre l'îlot de chaleur urbain passe par des sols perméables qui permettent l'infiltration et l'écoulement naturel des eaux de pluie.

Sur l'emprise totale de 6ha du futur quartier, 3 ha sont libres dont plus de la moitié seront perméables avec une maximisation de la pleine terre. Les pluies courantes ne seront pas rejetées au réseau (qui sont saturés) mais seront infiltrées naturellement dans le sol, dans le jardin, dans les fosses d'arbres, sur les toitures des bâtiments.

⇒ Un quartier à biodiversité positive

Aujourd'hui le site se caractérise par un milieu sec, drainant, vecteur d'îlot de chaleur urbain et très peu propice à la biodiversité.

Les ambitions du projet consistent à recréer une diversité de milieux et à maximiser les surfaces végétalisées.

Le jardin central d'1 ha développe plusieurs strates végétales (plus de 300 arbres plantés, des arbustes, des grandes pelouses et des plantes couvre-sol) et offre ainsi des refuges divers à la biodiversité. Les bâtiments ont également leur rôle à jouer pour épaissir le jardin par la mobilisation des espaces extérieurs, des façades et des toitures.