



**MEMOIRE EN REPONSE A L'AVIS DU CONSEIL DE PARIS SUR L'ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL
PROJET GARE DE LYON DAUMESNIL PARIS 12^E**

Le Conseil de Paris en formation de conseil municipal en date des 24, 25 et 26 septembre 2018 a émis un avis favorable sur l'étude d'impact environnemental du projet Gare de Lyon Daumesnil telle qu'elle figure dans le dossier du permis d'aménager de la première phase du projet, tout en relevant que les points suivants mériteraient d'être détaillés :

- la gestion de la phase chantier et les mesures prises pour éviter, réduire ou compenser toute forme de nuisances ;
- les mesures prises pour valoriser les gravats et inscrire davantage le projet dans une économie circulaire ;
- l'évacuation des déblais et déchets de chantier par voie ferrée ;

et que la Ville de Paris restera vigilante sur les points suivants :

- l'implantation du mur anti-bruit le long du faisceau ferroviaire au regard de son efficacité sur les nuisances sonores constatées ;
- le fonctionnement du nouveau centre d'avitaillement et notamment les entrées/sorties et les flux générés sur la rue de Rambouillet ;
- l'anticipation de la relocalisation de l'accueil cars groupes qui permettrait potentiellement de définir un nouvel itinéraire aux cars afin d'éviter le nouveau quartier aménagé.

Le présent mémoire en réponse apporte des éléments aux points soulevés dans l'avis du Conseil de Paris. Afin de faciliter le suivi des réponses, le document reprend les points listés dans l'ordre ci-dessus.

1. Approfondir la gestion de la phase chantier et les mesures prises pour éviter, réduire ou compenser toute forme de nuisances

Espaces Ferroviaires a établi une charte chantier faibles nuisances. Cette charte est signée par les entreprises de travaux et est annexée à leurs marchés, elle devient ainsi contractuelle. Ce document définit, au-delà des exigences réglementaires, les cibles à atteindre, les moyens de contrôle et

les pénalités qui seront appliquées durant toute la phase travaux de l'opération.

Cette charte prévoit les dispositions suivantes de manière à réduire les nuisances du chantier pour les riverains et pour l'environnement.

▪ Dénomination d'un Responsable chantier faible nuisance

Un responsable chantier à faible nuisance est nommé au sein de l'équipe dédiée au chantier pour veiller à la bonne application de la charte. Ce responsable est chargé avant le démarrage du chantier d'assurer la formation et la sensibilisation du personnel aux exigences du chantier.

▪ Limitation des nuisances sonores

En matière de nuisance sonores et vibratoires, durant la phase d'exécution des travaux, les dispositions suivantes seront appliquées:

- Utilisation d'engins et matériels insonorisés, homologués et conformes à la réglementation en vigueur ;
- L'entreprise devra fournir les procès-verbaux de contrôle des émissions sonores des engins de chantiers ;
- Application d'un plan d'utilisation des engins bruyants (vibreurs, marteaux-piqueurs, BRH, etc.) indiquant les emplacements de ces engins afin d'éviter les réverbérations. Le doublement des engins et matériels sera envisagé car cela réduit les durées d'utilisation en augmentant peu le niveau sonore ;
- Réduction des nuisances sonores générées par la diminution des émissions à la source ;
- Gestion du trafic et des horaires de livraison en fonction de l'environnement du chantier ;
- Extinction des moteurs lors des livraisons ;
- Circulation, autant que possible, des engins en sens unique pour éviter le retentissement des avertisseurs de recul ;

Outre les mesures ci-dessus, est prévue la mise en place d'un système de mesure des nuisances sonores permettra :

- A la mesure de l'état initial (« état zéro »), relatant les niveaux acoustiques des abords du chantier,
 - A l'estimation lors de la phase de préparation du chantier du niveau sonore des engins.
 - Au suivi continu journalier des mesures sonores par des mesures comparatives par rapport à l'état zéro en continu.
- **Préservation de la qualité de l'air**

L'élimination des déchets par brûlage est interdite sur le chantier. S'il est constaté que le Titulaire réalise des feux, celui-ci sera sujet à des pénalités

▪ **Emission de poussières**

Les entreprises devront prendre les dispositions nécessaires pour limiter les sources de poussières :

- Nettoyage journalier des voiries et du chantier ;
- Aspersion des sols poussiéreux ou collecte dans la benne de déchets inertes ;
- Vitesse limitée à 10 km/h à l'intérieur du chantier pour limiter les soulèvements de poussière. Les pistes de chantier devront être recouverte d'un matériau limitant la propagation des poussières à l'extérieur du chantier.

▪ **Pollution de l'air**

Les entreprises devront prendre les dispositions nécessaires pour limiter les sources de pollution de l'air :

- Entretien du matériel ;

- Utilisation d'engins de nouvelle génération et renouvellement du parc ;
- Contrôle des contrats d'homologation, des dates de contrôle technique et des plannings de maintenance.

▪ **Réduction des nuisances visuelles et propreté**

La pollution visuelle d'un site est liée à la dégradation des abords (salissures sur la voirie, mobilier urbain dégradé, arbres cassés ou meurtris, etc.), à l'absence ou au mauvais entretien des clôtures, à la dispersion de déchets à l'intérieur et à l'extérieur du chantier.

Le chantier et ses abords devront être en parfait état de propreté. Le constat d'huissier, ou par défaut, l'état des lieux contradictoire préalable au démarrage du chantier, servira de référence à la bonne tenue du chantier.

Un suivi journalier de l'état des abords est exigé par la Maître d'Ouvrage. Le constat de la dégradation des abords sera fait par le Maître d'Ouvrage ou son représentant sur simple rapport photographique, ou sur constat d'huissier en cas de contestation.

Les palissades devront être entretenues tout au long du chantier (réparation des panneaux endommagés, redressement et réaligement, désaffichage, enlèvement des tags).

Un nettoyage journalier des abords et de l'accès au chantier est imposé aux entreprises de travaux.

Le chantier sera équipé d'aires de lavage pour véhicules et engins de chantier, bétonnées et équipées d'un bassin de rétention pour boue d'une dimension suffisante pour permettre la décantation des éléments fins et éviter ainsi toute pollution du sol et sous-sol. Les eaux de ruissellement des aires de chantier devront passer dans ce bassin de rétention avant leur rejet au réseau d'eaux pluviales. Les laitances et les eaux de lavage des bennes de « béton prêt à l'emploi » seront obligatoirement recueillies dans une fosse spéciale non raccordée au réseau d'assainissement. Il en sera de même des huiles de vidange qui seront recueillies dans des containers et évacuées vers un centre de récupération.

▪ **Gestion des déchets**

Les entreprises de travaux devront veiller, en premier lieu, à la limitation à la source de la production des déchets, notamment par le choix des systèmes constructifs.

Un diagnostic déchets devra être réalisé afin d'évaluer les quantités et les types de déchets engendrés en vue de prévoir les filières de valorisation adaptées. Le tri des déchets est envisagé d'abord in situ, puis hors du chantier où des solutions d'élimination de proximité sont recherchées, soit par des plateformes intermédiaires de regroupement et de stockage des déchets, soit par des filières de traitement et de valorisation des déchets.

▪ **Circulation et stationnement**

La circulation de camions ou engins de chantier et l'augmentation ponctuelle du trafic peuvent constituer une gêne pour les riverains. Pour limiter ces nuisances, un plan de gestion logistique sera mis en œuvre. Il comprendra :

- Les itinéraires poids lourds et engins de chantier ;
- L'organisation de la circulation sur la voie publique (modification ponctuelle et temporaire du plan de circulation) ;
- La méthode d'identification des engins du chantier (signalétique propre, badge, etc.)

Les dispositions suivantes seront garanties :

- Respect des réglementations locales en ce qui concerne les horaires et la circulation des véhicules (livraisons, camions, engins de chantier) ;
- Gestion des livraisons et des enlèvements (horaires, accès) ;
- Information des riverains.

Le stationnement des véhicules du personnel s'effectuera sur les aires prévues à cet effet dans l'enceinte du chantier, afin de ne produire aucune gêne ou nuisance sur les voies publiques alentours.

2. Les mesures prises pour valoriser les gravats et inscrire davantage le projet dans une économie circulaire

Le projet consiste à réintégrer une emprise ferroviaire au sein d'un tissu urbain dense.

Les équipements ferroviaires in situ (voies ferrées, ballast, caténaires, wagons, etc.) ont été déplacés par la SNCF, qui réutilise les matériaux pouvant l'être dans pour d'autres sites ferroviaires.

Concernant la démolition des bâtiments dans l'emprise du site, un diagnostic déchets avant démolition a été réalisé pour les bâtiments démolis lors de la phase 1. Comme indiqué dans la partie « 4.1.4.1 Démolitions et désamiantages » du chapitre 4 de l'étude d'impact, les déchets issus de ces démolitions en phase 1 ont été estimés pour 89% inertes, 6% non dangereux et 4.7% dangereux.

Environ 16 000 tonnes de béton seront générées par ces démolitions. Une partie de ces bétons concassés sera réutilisée sur place pour réaliser les sous-couches de voirie nécessaires au projet (environ 3000 m3).

La valorisation des autres déchets sera déterminée dans les phases ultérieures des études de la maîtrise d'œuvre du projet.

3. L'évacuation des déblais et déchets de chantier par voie ferrée

La possibilité d'évacuation par le rail des matériaux de démolition et des déblais issus des terrassements a été examinée mais s'est heurtée à de nombreuses impossibilités techniques.

Pour pouvoir le rendre à l'urbanisation, le site du Charolais a été déconnecté du réseau ferroviaire, dont il ne fait plus partie. Préalablement aux travaux de démolition des halles, les différents équipements ferroviaires du site seront désinstallés (caténaires, voies ferrées, ballast...). Ainsi déséquipé

pour développer le projet urbain, le site n'est plus embranché sur le faisceau ferroviaire, aucune évacuation par voie ferrée ne peut se faire depuis l'intérieur du site.

Une évacuation par le rail nécessiterait donc de procéder depuis l'extérieur du site, via le réseau ferré toujours en activité en limite du site. Or les altimétries des voies longeant le site (en surplomb ou encaissées par rapport à lui) ou leur nature (Lignes à Grande Vitesse) sont pour la plupart incompatibles avec des activités de chargement/déchargement de matériaux ou stockage d'engins. Seule une partie d'une voie technique longeant le site dans sa partie centrale pourrait éventuellement être utilisée, mais elle est actuellement occupée par la rame caténaire et d'autres engins liés à l'exploitation de la gare et des voies, qui ne peuvent être déportés ailleurs.

Pour rendre à l'urbain des emprises ferroviaires, la SNCF optimise la place et les besoins de ses services techniques. Il n'y a donc plus de voie disponible en limite du site pour procéder à une évacuation des matériaux de chantier par le rail.

Enfin, même si une voie technique était disponible, toutes les voies techniques se rebranchent ensuite sur le faisceau principal LGV Sud Est au niveau pont-rail du Bd de Bercy. Or le faisceau de la gare de Lyon est aujourd'hui saturé et il n'y a pas de sillons de circulation disponibles pour des convois de matériaux.

4. L'implantation du mur anti-bruit le long du faisceau ferroviaire au regard de son efficacité sur les nuisances sonores constatées

Il est convenu d'implanter une protection phonique au droit du faisceau ferré sur un linéaire d'environ 140 mètres afin de réduire les nuisances sonores pour la cour de l'école et le jardin sud.

Un écran de 2 mètres de hauteur permet de gagner 3 dB(A) au niveau de la cour de l'école et 3.5 dB(A) au niveau des espaces publics.

L'étude de faisabilité d'implantation de cette protection phonique est en cours dans le cadre des études au stade Projet de la phase 1 des études de maîtrise d'œuvre.

5. Le fonctionnement du nouveau centre d'avitaillement et notamment les entrées/sorties et les flux générés sur la rue de Rambouillet

Ce point a été analysé dans l'étude de trafic annexée à l'étude d'impact. Il en ressort que la relocalisation du centre d'avitaillement n'entraîne pas de flux supplémentaires mais une modification des flux autour du site.

« Les camions de l'avitaillement n'emprunteront plus la rue du Charolais mais rentreront directement par la rue de Rambouillet [...] Sur une heure de pointe classique (ici 8h30-9h30), la diminution (NDLR : diminution sur la rue de Charolais et report de trafic vers la rue de Rambouillet) est de l'ordre d'une quinzaine de véhicules. A l'échelle de la fréquentation générale de ces rues, l'impact est négligeable (un camion toutes les quatre minutes) [...] Une attention particulière est à porter au carrefour Rambouillet-Daumesnil car, même en y ajoutant un trafic faible lié au projet, sa saturation actuelle ne permet pas d'accueillir un trafic supplémentaire.

Les pistes relativement simples et peu coûteuses à mettre en place sont les suivantes

- *La durée du cycle de feu est courte, elle pourrait être portée à 90 secondes ce qui permettrait d'écouler davantage de voitures à chaque cycle. Une augmentation plus importante risquerait par contre de déplacer le problème en générant des temps d'attente très longs entre chaque vert.*
- *Avec un contrôle poussé du stationnement sur l'avenue Daumesnil, aux abords du carrefour, il serait possible de faire passer davantage de voitures sur le même temps de vert et donc de diminuer la capacité utilisée.*

Dans l'optique d'un travail approfondi sur le carrefour en lien avec la ville de Paris, il serait également possible de travailler les points suivants :

- *Revoir intégralement le plan de feu pour rééquilibrer la saturation entre Rambouillet et Daumesnil.*

- *Créer une voie supplémentaire sur la rue de Rambouillet : il faudrait alors prévoir le réaménagement de l'ensemble de la rue et la suppression du stationnement. Or le secteur étant déjà saturé en termes de stationnement, cela risque d'encourager le stationnement sauvage et de gêner le carrefour d'une autre façon. De plus, la moitié du stationnement de la rue est actuellement réservé à la police, cela demanderait donc de déplacer ces places. »*

Ainsi il apparaît que l'impact du projet en terme de report de trafic sur la rue de Rambouillet sera négligeable. Cependant le carrefour Rambouillet-Daumesnil étant déjà embouteillé aujourd'hui, une attention particulière est à y porter. « *Seule une reprise de la stratégie de régulation de l'axe Daumesnil (ville de Paris) pourrait rééquilibrer la situation entre la rue de Rambouillet et l'avenue Daumesnil. »*

6. L'anticipation de la relocalisation de l'accueil cars groupes qui permettrait potentiellement de définir un nouvel itinéraire aux cars afin d'éviter le nouveau quartier aménagé.

Le sujet de la relocalisation de l'accueil cars Groupes n'est pas lié au projet urbain Gare de Lyon Daumesnil.

Dans le cadre du projet urbain, l'accès à l'accueil cars Groupes est simplement modifié et reconstitué en transitant à travers le futur quartier pour permettre l'élargissement de la rue de Rambouillet prévu au PLU.

La relocalisation de l'Accueil des cars Groupes ne sera rendue nécessaire et financée que dans le cadre de la mise en œuvre du projet des nouvelles voies ferrées 25 et 27 en Gare de Lyon (créées sur l'emprise de l'Accueil Groupes actuel), dont la réalisation n'est à ce jour ni programmée ni financée.

Par ailleurs, la relocalisation de cette fonctionnalité ne supprime pas les flux liés à celle-ci, qui seraient simplement reportés du futur quartier aux quartiers existants, ce qui ne semble pas présenter un bénéfice évident.

Ainsi l'anticipation de la relocalisation de cet équipement ne peut et n'a à ce jour pas de raison objective de se faire avant l'arrivée des nouvelles voies 25 et 27.