

Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation éventuelle d'une évaluation environnementale

Article R. 122-3 du code de l'environnement

*Ce formulaire sera publié sur le site internet de l'autorité environnementale
Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative*

Cadre réservé à l'autorité environnementale		
Date de réception :	Dossier complet le :	N° d'enregistrement :

1. Intitulé du projet

Projet "Reprendre racines", gare des Gobelins, Paris 13ème

2. Identification du (ou des) maître(s) d'ouvrage ou du (ou des) pétitionnaire(s)

2.1 Personne physique

Nom

Prénom

2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale

SNC IP2T

Nom, prénom et qualité de la personne
habilitée à représenter la personne morale

Guillaume PITON, directeur régional icade promotion tertiaire IDF

RCS / SIRET

8 4 4 1 6 8 0 5 4 0 0 1 4

Forme juridique

SNC

Joignez à votre demande l'annexe obligatoire n°1

3. Catégorie(s) applicable(s) du tableau des seuils et critères annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement et dimensionnement correspondant du projet

N° de catégorie et sous-catégorie	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la catégorie <i>(Préciser les éventuelles rubriques issues d'autres nomenclatures (ICPE, IOTA, etc.))</i>
39. a) Travaux, constructions et opérations d'aménagement	Le projet global prévoit de créer environ 19 851 m ² de surface de plancher dont environ 19 801 m ² pour Icade et environ 50 m ² pour Segro.
1. b) Autres installations classées pour la protection de l'environnement soumises à enregistrement	Le projet SEGRO prévoit de réaménager un entrepôt logistique existant d'une surface de soumis à enregistrement ICPE.

4. Caractéristiques générales du projet

Doivent être annexées au présent formulaire les pièces énoncées à la rubrique 8.1 du formulaire

4.1 Nature du projet, y compris les éventuels travaux de démolition

Le projet propose d'intégrer un nouvel ensemble au sein de l'ancienne gare de marchandises des Gobelins avec une programmation mixte qui comprend :

- le réaménagement par SEGRO de 2 niveaux souterrains d'entrepôts SNCF de la gare des Gobelins (niveau gare et niveau halle, superficie cumulée : 74 000 m²) en un centre de logistique du dernier kilomètre avec une sortie dédiée aux vélos cargos rue Baudricourt. Environ 600 m² de surfaces commerciales et de service de proximité seront aménagés dans les locaux donnant sur la rue de Tolbiac ;
- un programme mixte développé par ICADE comprenant 2 nouveaux bâtiments, 1 passerelle de 100 m de long assurant une connexion entre les rues Nationale, Renault et la dalle basse afin de pouvoir traverser la dalle des Olympiades du nord au sud. Le bâtiment « Los Angeles », situé sur la partie sud de la dalle des Olympiades proposera 17 121 m² de SDP dont 12 250 m² de bureaux répartis sur 7 niveaux sur RDC, 4 610 m² d'équipements sportifs sur 3 niveaux dans le socle et des circulations. Le bâtiment « Melbourne », implanté le long de la rue Nationale développe 2 680 m² de SDP sur 7 niveaux (R+6) dont 2 450 m² d'espaces dédiés au coworking et à la formation ainsi que 150 m² de commerces (au RDC). Cette programmation s'accompagne d'une requalification des espaces libres qui comprendront un jardin paysagé avec environ 2 700 m² de surface de pleine terre.

4.2 Objectifs du projet

Le projet "Reprenre Racines " fait suite à l'appel à projets urbains innovants "Réinventer Paris- les dessous de Paris" pour transformer les souterrains de Paris et révéler tout leur potentiel. Ses objectifs :

- Valoriser le sous-sol de la gare des Gobelins en donnant un nouveau souffle innovant et vertueux à la logistique urbaine. Il s'agit de transformer un mode de logistique internationale en une plateforme locale où les acteurs utiliseront principalement des modes doux et non polluants (mise en place d'un dernier kilomètre uniquement réalisé par des véhicules propres). Cette transformation permettra d'améliorer des conditions d'exploitation des stockages et la sécurité des installations ;
- Développer de nouveaux usages en apportant de la mixité au quartier aujourd'hui principalement résidentiel. Le projet permet une dynamique économique nouvelle grâce aux emplois créés. Des espaces de respirations, et des lieux d'expression de nouvelles pratiques agrémenteront ce quartier, renforçant ainsi son attractivité et améliorant le cadre de vie des habitants ;
- Augmenter les interactions entre le dessus et le dessous de la dalle.

Le projet vise donc à faire des Olympiades un nouveau lieu de destination (café, jardin...) et à réaffirmer le rôle structurant du site entre la rue de Tolbiac et la porte d'Ivry. Le 13ème arrondissement deviendra ainsi un lieu accueillant des fonctions logistiques vitales pour la métropole. La démarche de projet est guidée par une haute exigence environnementale avec notamment le renforcement de la végétation et de la biodiversité, la limitation de l'empreinte des nouvelles constructions et activités à travers une démarche bas carbone globale et la prise en compte du cycles de vie des matériaux. Il permet également de conserver la jonction vers la Petite Ceinture et tient compte de la réversibilité de l'usage des rails.

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase travaux

D'après le planning prévisionnel global, les travaux devraient débuter en 2024 et s'achever à la fin de l'année 2026, soit une durée d'environ 36 mois. Trois grandes phases de travaux peuvent être distinguées :

1. Les travaux d'aménagement des niveaux halle et gare de la dalle des Olympiades. Il s'agit de réaménager les espaces de stockage afin de disposer de cellules de 3000 m² au maximum. Ainsi, le niveau gare devrait comporter une douzaine de cellules et le niveau halle une dizaine. Ces travaux ne nécessiteront pas de terrassement et correspondent à des travaux de second œuvre, générant des nuisances moindres pour les riverains.
2. Les travaux de construction des 2 bâtiments débuteront au même moment et comprendront les étapes suivantes : les terrassements pour les fondations des deux bâtiments, les travaux de gros œuvre de la superstructure et les travaux TCE (Tous Corps d'État).
3. Les travaux d'aménagement concerneront : la réalisation de la passerelle, la modification des voiries du site (comprenant la réfection de la chaussée en bitume absorbant les bruits de roulement et leur requalification paysagère), la végétalisation du site (création du Jardin des Rails, végétalisation des lisières et talus attenants, végétalisation des rampes d'accès). A noter que le faisceau ferroviaire restant propriété de la SNCF est exclu du périmètre contractuel du projet. Cependant, à l'aide d'une convention qui sera établie, ce faisceau sera inclus dans le périmètre opérationnel de l'aménagement.

Les travaux seront réalisés selon une "Charte Chantier propre" ou/et une "Charte Chantier faibles nuisances" qui cadre les bonnes pratiques à mettre en place sur le chantier en terme de maîtrise des risques de pollution, de limitation des nuisances pour les riverains comme en terme d'engagement social et sociétal. La valorisation des déchets est également prévue.

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

En phase exploitation, le site accueillera environ 2 400 employés supplémentaires créés par les 2 bâtiments (les actifs des bureaux, des commerces et des activités) ainsi que des riverains et des visiteurs auxquels s'ajouteront les employés de la plateforme logistique. Il contribue à créer une nouvelle centralité dans ce secteur. La requalification et la reprogrammation des espaces libres permettra de mieux répartir les flux en modes doux et d'offrir une plus grande lisibilité des parcours sur et au sein de la dalle. La création de la passerelle assure une connexion entre les rues Nationale, Renault, la dalle basse (galerie Oslo, rue du Javelot et du Disque) et les deux constructions projetées. Cette liaison douce, naturelle permettra aux piétons de traverser la dalle des Olympiades et s'ouvrira sur une nouvelle placette. Le jardin du rail offrira une nouvelle aménité paysagère et participant ainsi au verdissement du quartier.

La conception des deux bâtiments du projet suit une démarche bas carbone globale (limitation du béton au profit du bois, utilisation de matériaux biosourcés, d'éléments préfabriqués en structure bois, réemploi de matériaux, mise en œuvre de parements via la Fabrique Cycle Terre ou autre, etc) et découle d'une logique bioclimatique visant à assurer le confort des usagers de la manière la plus naturelle possible et à limiter les besoins et consommations énergétiques : Pour Los Angeles, morphologie en V avec façades peu développées sur les faces les plus exposées - Pour Melbourne : orientation est-ouest et morphologie assez fine - Terrasses et toitures végétalisées - Panneaux photovoltaïques). Les programmes des bâtiments sont conçus de façon à être flexibles. Ils visent la performance thermique RE2020 et pour le bâtiment Los Angeles, les labels BBCA, E2C2, et les niveaux excellent des certifications HQE BD et BREEAM ; pour le bâtiment Melbourne, les labels BBCA, E3C2, certifications BBE tertiaire neuf et BREEAM Excellent. Au niveau du centre de logistique locale, le projet permettra de diminuer le flux de véhicules actuels de 25 à 35 % et celui des Poids Lourds de 50 à 75 %. Les véhicules seront progressivement remplacés par des véhicules électriques ou bio GNV, trolleys, vélos-cargos. De plus, l'exploitation de l'activité sera certifiée CERTIBRUIT. La qualité de vie des riverains sera améliorée par cette logistique décarbonnée et multimodale qui permet une réduction des nuisances.

4.4 A quelle(s) procédure(s) administrative(s) d'autorisation le projet a-t-il été ou sera-t-il soumis ?

La décision de l'autorité environnementale devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).

Pour les 2 bâtiments qui seront créés : permis de construire, agrément relatif à l'immobilier d'entreprise en Île-de-France, autorisations et avis relatifs aux établissements recevant du public (ERP).

L'entrepôt de la gare des Gobelins actuellement exploité par la SNCF est soumis à autorisation pour la rubrique 1510 des ICPE. Un porter à connaissance est en cours d'instruction pour assurer le transfert de l'autorisation préfectorale ICPE à SEGRO. Le projet SEGRO prévoit de transformer la plateforme en centre de logistique urbaine du dernier kilomètre. Au regard du volume de l'entrepôt (480 000 m³), son activité est soumise à enregistrement au bénéfice de l'antériorité depuis le 1er janvier 2021. Les aménagements des locaux donnant rue de Tolbiac sont également susceptibles d'être soumis à permis de construire.

4.5 Dimensions et caractéristiques du projet et superficie globale de l'opération - préciser les unités de mesure utilisées

Grandeurs caractéristiques	Valeur(s)
Terrain d'assiette sis 13, 13B et 15 rue Nationale à Paris 13ème arrondissement	52 064 m ²
Bâtiment "Los Angeles" Surface de plancher créée (et hauteur)	17 121 m ² (R+8 et 3 niv. dans le socle)
Surface de plancher créée bâtiment "Melbourne" (et hauteur)	2 680 m ² (R+6)
Emprise au sol : Bâtiment Los Angeles/Bâtiment Melbourne	3 599 m ² /528 m ²
Surface espace libre :	3 352 m ²
Surfaces végétalisées créées (incluant les toitures végétalisées) :	3 584 m ²
Passerelle : longueur, largeur, dénivelé, pente	100 m ; 3,5 m ; 3 m ; 3%
Places de stationnement créées :	0

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s)
d'implantation

Coordonnées géographiques¹

Long. 02° 17' 15" E Lat. 48° 51' 45" N

Plateforme logistique : 105 rue Tolbiac
Bâtiments : 110, Rue Regnault / 13, Rue Nationale
75013 Paris

Pour les catégories 5° a), 6° a), b) et c), 7° a), b) 9° a), b), c), d), 10°, 11° a) b), 12°, 13°, 22°, 32°, 34°, 38° ; 43° a), b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement :

Point de départ :

Long. ___° ___' ___" Lat. ___° ___' ___"

Point d'arrivée :

Long. ___° ___' ___" Lat. ___° ___' ___"

Communes traversées :

Joignez à votre demande les annexes n° 2 à 6

4.7 S'agit-il d'une modification/extension d'une installation ou d'un ouvrage existant ? Oui Non

4.7.1 Si oui, cette installation ou cet ouvrage a-t-il fait l'objet d'une évaluation environnementale ? Oui Non

4.7.2 Si oui, décrivez sommairement les différentes composantes de votre projet et indiquez à quelle date il a été autorisé ?

Le projet est concerné en partie par une modification d'une ICPE (centre logistique développé par SEGRO), aujourd'hui soumise à enregistrement au bénéfice de l'antériorité pour la rubrique 1510 de la nomenclature ICPE.

Cet entrepôt fait l'objet d'une procédure de porter à connaissance de modification des conditions d'exploiter auprès des services du Préfet d'Île de France. Ce porter-à-connaissance est conduit par la SNCF, exploitant titulaire de l'autorisation actuelle.

Aucune décision du Préfet n'est connue à ce jour.

¹ Pour l'outre-mer, voir notice explicative

5. Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

Afin de réunir les informations nécessaires pour remplir le tableau ci-dessous, vous pouvez vous rapprocher des services instructeurs, et vous référer notamment à l'outil de cartographie interactive CARMEN, disponible sur le site de chaque direction régionale.

Le site Internet du ministère en charge de l'environnement vous propose, dans la rubrique concernant la demande de cas par cas, la liste des sites internet où trouver les données environnementales par région utiles pour remplir le formulaire.

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
Dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La ZNIEFF de type I la plus proche du projet correspond aux « Prairies et Fiches du parc des Lilas » (ID. national 110030006) située à Vitry-sur-Seine à près de 5 km au sud du site. La ZNIEFF de type II la plus proche correspond au « Bois de Vincennes » (ID. National 110001701) située à près de 2,5 km à l'est du site.
En zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans une zone couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le plus proche « Glacis Du Fort de Noisy-le-Sec » (ID. National FR3800418) se situe à près de 9 km au nord-est du site.
Sur le territoire d'une commune littorale ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (nationale ou régionale), une zone de conservation halieutique ou un parc naturel régional ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le Parc Naturel Régional le plus proche du projet est celui de « La Haute Vallée de Chevreuse », localisé à un peu plus de 20 km du site. La réserve naturelle la plus proche est celle de « l'Etang de Saint Quentin en Yvelines » localisée à plus de 25 km du site.
Sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le PPBE de la métropole du Grand Paris a été approuvé le 4 décembre 2019. Selon les cartes stratégiques du bruit des transports routiers, le site est exposé au bruit des rues Regnault, Nationale et de l'avenue d'Ivry. Le niveau sonore le plus important est relevé le long de la rue Nationale à 65 - 70 dB (A) alors que l'ambiance sonore au cœur du site est plus calme à 55 - 60 dB (A), ce qui correspond à un bruit urbain modéré de centre-ville qui a été pris en compte dans le cadre des études acoustiques
Dans un bien inscrit au patrimoine mondial ou sa zone tampon, un monument historique ou ses abords ou un site patrimonial remarquable ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le site de la Gare des Gobelins se situe à l'intérieur de deux périmètres de protection de 500 m autour de bâtiments ou partie de bâtiments inscrits au titre des monuments historiques : - La Boulangerie du 34 rue de Choisy dans le 13ème inscrite le 23 mai 1994 ; - La Maison Planeix localisée au 24 bis à 26 bis boulevard Masséna dans le 13ème inscrite le 16 Aout 1976.
Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site est quasi-entièrement imperméabilisé et anthropisé. Il n'est pas identifié dans les enveloppes d'alerte potentiellement humides de la Région Île-de-France.

Dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRN) ou par un plan de prévention des risques technologiques (PPRT) ? Si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	- Plan de Prévention des Risques Inondations (PPRI) du département de Paris approuvé le 19 avril 2007 sur le risque d'inondation par débordement de la Seine => la zone d'étude n'est pas située en zone inondable par crue de la Seine. - PPRN R111.3 - Anciennes carrières approuvé le 19/03/1991=> Projet situé dans le zonage - PPRN R111.3 - Dissolution de gypse approuvé le 25/02/1977 => Projet non situé dans le zonage Il n'y a pas de PPRT qui concerne le site.
Dans un site ou sur des sols pollués ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Suite aux investigations de terrain réalisées (14 sondages jusqu'à 2/3 m de profondeur au droit des sources de pollutions potentielles identifiées lors de la visite de site et de l'étude historique), les analyses ont mis en évidence des anomalies en métaux dans les horizons de surface, des teneurs diffuses en HCT et des teneurs ponctuelles en PCB dans des concentrations typiques de remblais type industriel. Aucun impact significatif des activités du site n'a été mesuré dans le sols.
Dans une zone de répartition des eaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet est situé dans la zone de répartition (ZRE) de l'Albien, comme l'ensemble de la région Ile-de-France.
Dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à la consommation humaine ou d'eau minérale naturelle ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	5 captages AEP sont recensés sur Paris en latéral hydraulique et rive opposé. Aucun de ces captages n'a de périmètre de protection rapproché en raison de la protection naturelle de la nappe de l'Albien localisée à 600 m de profondeur. Seules les installations (fontaines publiques) constituent le périmètre de protection immédiat. Le captage le plus proche du site d'étude est la "Fontaine Verlaine" située Place Paul Verlaine 75 013 Paris à 840 m au nord ouest en latéral hydraulique. Aucun puits d'eau domestique n'est présent dans les alentours du site.
Dans un site inscrit ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site inscrit le plus proche du site de projet est « l'ensemble urbain à Paris » inscrit de 6 Aout 1975 dont le périmètre se situe à environ 1 km au nord au niveau de la place d'Italie et couvre notamment les 11 premiers arrondissements dans leur quasi-totalité.
Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :	Oui	Non	Lequel et à quelle distance ?
D'un site Natura 2000 ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site Natura 2000 le plus proche du projet est : « Sites de Seine Saint Denis » retenu au titre de la Directive Oiseaux qui est divisé en plusieurs ensembles. L'ensemble le plus proche se situe à environ 5,8 km au Nord-Est du projet, les autres étant à plus de 10 km. Pas de site lié à la directive habitat dans un rayon de 20 km.
D'un site classé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site classé le plus proche se situe à près de 2 km à l'Ouest, il s'agit du Parc Montsouris.

6. Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine au vu des informations disponibles

6.1 Le projet envisagé est-il susceptible d'avoir les incidences notables suivantes ?

Veillez compléter le tableau suivant :

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? <i>Appréciez sommairement l'impact potentiel</i>
Ressources	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ? Si oui, dans quel milieu ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Les réseaux d'eau potable de la ville de Paris desservent déjà le site du projet. Aucun prélèvement (création de forage) n'est nécessaire pour l'alimentation en eau potable du projet. Concernant la modernisation de l'entrepôt, l'alimentation en eau potable existante sera équipée d'un dispositif de disconnexion empêchant tout phénomène de retour vers le réseau public. L'adduction en eau potable des 2 bâtiments qui seront construits sera réalisée par un raccordement au réseau.
	Impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet de modernisation de la gare des Gobellins concerne l'intérieur de la dalle des Olympiades et consiste au réaménagement des espaces existants. Il n'implique pas de drainage des eaux souterraines. Les études G2AVP réalisées indiquent que le bâtiment Los Angeles ne comporte pas de niveaux enterrés par rapport au niveau actuel du sol ; le niveau de sous-sol partiel (local vélo et technique) du bâtiment Melbourne ne recoupe pas la nappe phréatique. Le projet n'est donc pas susceptible de générer des modifications prévisibles des masses d'eaux souterraines.
	Est-il excédentaire en matériaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	A ce stade des études de conception, le volume des futurs déblais est estimé à 600 m3. Au regard des analyses de sol effectuées, ils sont considérés comme des terres non inertes et seront évacués, conformément à la réglementation en Installation de Stockage des Déchets Non Dangereux (ISDND).
	Est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	A ce stade de la conception, le projet n'est pas considéré comme déficitaire en matériaux. Seuls les aménagements paysagers sont susceptibles de nécessiter l'amenée de terre végétale sur le site. Même si les besoins ne sont pas quantifiés actuellement, les quantités devraient être minimales.
Milieu naturel	Est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site se trouve dans une trame urbaine dense et présente un intérêt limité d'un point de vue écologique selon les conclusions de l'écologue ayant effectué 3 visites du site. (sur 3 saisons). Le projet conserve et met en valeur les surfaces végétalisées notamment les surfaces de pleine terre et permet la déminéralisation du site. De plus, les toitures des bâtiments seront végétalisées (1 820 m ²).
	Si le projet est situé dans ou à proximité d'un site Natura 2000, est-il susceptible d'avoir un impact sur un habitat / une espèce inscrit(e) au Formulaire Standard de Données du site ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site d'étude ne présente aucun lien avec les sites Natura 2000 situés à plus de 5 km. Ainsi, le projet n'est pas susceptible de porter atteinte aux objectifs de conservation du réseau Natura 2000.

	Est-il susceptible d'avoir des incidences sur les autres zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site est quasi-entièrement imperméabilisé et anthropisé. Il permet de rétablir un peu plus de 1000 m ² d'espaces perméables. Le projet apporte ainsi une plus-value en apportant des espaces semi-naturels supplémentaires au quartier.
Risques	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet logistique de la gare des Gobelins va permettre le réaménagement et modernisation de l'entrepôt actuellement soumis à autorisation au titre des ICPE (rubrique 1510-1). Dans le cadre du projet, une amélioration des conditions d'exploitation des stockages et de la sécurité des installations est prévue. La capacité des entrepôts étant de 480 000 m ³ , il est soumis à enregistrement depuis le 1er janvier 2021. Un PAC est en cours d'instruction. Il comprend une analyse des risques et une modélisation 3D d'incendies qui montre que les flux thermiques restent dans les limites de propriété du projet.
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le site de la Gare des Gobelins se situe en zone d'aléa nul vis-à-vis du risque mouvement de terrain, très faible pour le risque sismique, n'est pas concerné par le risque retrait gonflement des argiles. D'après la feuille n°29-53 de l'Inspection Générale des Carrières, le terrain est situé au-dessus d'une ancienne exploitation souterraine de Calcaire Grossier (étage supérieur). D'après la carte de sensibilité aux « remontées de nappes », la moitié nord du projet se situe en zone d'aléa fort et la moitié sud en zone d'aléa moyen.
	Engendre-t-il des risques sanitaires ? Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	Au vu des résultats du diagnostic de la qualité des sols, l'Analyse des Risques sanitaires Résiduels prédictive aboutit à des niveaux de risques inférieurs aux seuils de la méthodologie nationale. Ces résultats et les mesures mises en œuvre permettent de conclure à la compatibilité du site avec l'usage futur.
Nuisances	Engendre-t-il des déplacements/des trafics	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les bâtiments Los Angeles et Melbourne ne prévoient pas de parking, le site bénéficiant d'une très bonne couverture par les transports en commun (M14 : 4mn, M7 : 2mn, Tram T3a, 1 ligne de bus) et dispose de pistes cyclables. Le projet génère des déplacements : mode doux pour le programme de bureaux ; vélos cargos et trafic routier pour l'entrepôt. Le trafic routier journalier engendré par l'entrepôt (projet) diminue par rapport à la situation actuelle : - 25 à -35% avec une diminution des PL d'au moins 50%.
	Est-il source de bruit ? Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	Les principales sources de nuisances sonores à proximité du site sont liées au trafic routier dont les flux de la plateforme logistique. Le projet permet de les réduire et prévoit l'utilisation de véhicules propres, électriques et de vélos. Les bâtiments feront l'objet d'isolation acoustique vis-à-vis du bruit extérieur et respecteront la réglementation en matière de bruit sur le voisinage. En phase travaux, un maximum d'éléments seront préfabriqués en structure bois afin de réduire les nuisances sonores du chantier.

	<p>Engendre-t-il des odeurs ? Est-il concerné par des nuisances olfactives ?</p>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<p>Le projet n'est pas susceptible de générer des nuisances olfactives en phase travaux. En phase d'exploitation, les principales sources d'odeur susceptibles d'être générées par le projet correspondent aux odeurs de cuisine du RIE du projet ICADÉ. Pour éviter leur propagation, des filtres actifs seront implantés au niveau des hottes d'extraction et les rejets en toiture seront équipés de filtration en sortie. Ces rejets seront positionnés à plus de 8 m des bâtiments voisins.</p>
	<p>Engendre-t-il des vibrations ? Est-il concerné par des vibrations ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<p>Seuls certains travaux en phase chantier sont susceptibles de créer ce type de nuisances. Elles ne seront a priori pas perceptibles ou significatives pour les riverains. Pour le bâtiment Melbourne, des dispositions constructives simples seront mises en œuvre en raison du passage de la boucle de desserte routière. Elles pourront être renforcées par des coupures vibratoires si les études complémentaires prévues le proposent, notamment en vue d'une éventuelle remise en service des voies ferroviaires.</p>
	<p>Engendre-t-il des émissions lumineuses ? Est-il concerné par des émissions lumineuses ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<p>Localisé en contexte urbain, le projet est situé dans un environnement lumineux dégradé. En phase chantier, les éclairages seront limités au strict besoin (période hivernale selon la météo, lever et coucher du soleil). Le projet a été étudié de manière à ne pas dégrader la situation existante pour les riverains : éclairage orienté vers l'intérieur du projet, intensité lumineuse adaptée aux activités. La gestion de l'éclairage de l'immeuble de bureau sera appliquée conformément aux réglementations de la Ville de Paris.</p>
Emissions	<p>Engendre-t-il des rejets dans l'air ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<p>En phase travaux, les rejets dans l'air proviendront des poussières émises pendant les phases démolitions et terrassement ainsi que des émissions liées au trafic des engins de chantier. Ces effets seront limités à la durée des travaux. Le recours au préfabriqué, à la " filière sèche" et l'utilisation d'engins homologués limiteront les rejets. En phase exploitation, les principales sources de rejet atmosphériques seront liées au trafic des véhicules. L'utilisation de véhicules propres (électriques, bio GNV) pour l'entrepôt et l'usage des modes doux pour les usagers des bâtiments limiteront ces rejets.</p>
	<p>Engendre-t-il des rejets liquides ? Si oui, dans quel milieu ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<p>La gestion des eaux pluviales sera optimisée la création d'espaces de pleine terre et de toitures végétalisées. Les eaux pluviales des espaces imperméabilisés seront collectées dans un bassin de rétention dont le trop-plein sera raccordé au réseau de la Ville de Paris. La réutilisation des eaux pluviales pour l'arrosage du jardin du rail et le nettoyage des espaces extérieurs comme les terrasses et parvis ou les parties communes est également prévue.</p>
	<p>Engendre-t-il des effluents ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<p>Les eaux usées seront rejetées au réseau d'assainissement public existant en conformité avec le règlement d'assainissement collectif en vigueur.</p>
	<p>Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<p>Les déchets de chantier, générés en quantités réduites par la préfabrication en usine (méthode constructive "hors site") seront triés puis pris en charge et recyclés par une entreprise spécialisée, selon la charte de chantier propre imposée par le Maître d'Ouvrage. Les déchets proviennent des activités créées. Il s'agira de déchets ménagers et assimilés durant la phase exploitation pour les bureau et la plateforme logistique qui générera également en très faible quantité des DD (emballages souillés, piles et batteries, etc).</p>

Patrimoine / Cadre de vie / Population	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le respect des logiques pré-existantes du quartier des Olympiades (alignements et décalages, vues lointaines et espaces libres) figure parmi les objectifs du projet. Le site se trouve à l'intersection de 2 périmètres de protection de MH. Toutefois, en l'absence de co-visibilité avec un bâtiment inscrit au titre des monuments historiques, le projet n'est pas susceptible de porter atteinte au patrimoine culturel. La DRAC sera consultée dans le cadre de l'instruction du PC.
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme, aménagements), notamment l'usage du sol ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet prend place sur un site déjà urbanisé. - L'entrepôt logistique de la gare des Gobelins sera maintenu et l'activité modernisée : il n'y a pas de modifications sur les activités existantes. - les deux bâtiments vont créer de nouveaux usages d'activités tertiaires (bureaux) et de loisirs. Cette modification est faible, Le bâtiment Los Angeles prend place sur le parking extérieur de l'entrepôt et achève le site des Olympiades; le bâtiment Melbourne au droit d'un espace enherbé et au droit de la sortie de l'entrepôt actuel.

6.2 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'être cumulées avec d'autres projets existants ou approuvés ?

Oui Non Si oui, décrivez lesquelles :

D'après les avis de l'autorité environnementale (AE) disponibles sur les sites de la DRIEE Île-de-France, du conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable, seul le projet d'aménagement du secteur Bédier-Oudiné dans le cadre de la création d'une ZAC située dans le 13^e arrondissement de Paris est susceptible d'avoir des effets cumulés avec le projet "Reprendre Racines". Sur Ivry-sur-Seine, les projets sont situés soit dans le secteur de la ZAC Ivry-Confluences qui est éloignée du quartier des Gobelins et en est séparée par le faisceau ferré soit pour la ZAC Gagarine-Trouillot à plus de 2 km du site des Gobelins.

Le secteur Bédier-Oudiné d'une superficie de 17 ha, est notamment délimité au sud par le boulevard périphérique, entre les portes d'Ivry et de Vitry (secteur Bédier). Il intègre également l'îlot Oudiné au nord du boulevard Masséna. Les interventions projetées prévoient la démolition de 17 150 m² de surface de plancher, la construction de 55 300 m² de surface de plancher nouvelle, ce qui représente notamment la création nette de 500 logements. Par ailleurs, les équipements publics sont reconstruits ou valorisés. Enfin, le projet porte également sur la voirie, les espaces publics et les continuités végétales.

Les impacts cumulés potentiels pourraient concerner :

- le développement urbain au sud-est de Paris, notamment l'amélioration du cadre de vie ;
- le développement de la trame verte (biodiversité urbaine, espaces verts).

6.3 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'avoir des effets de nature transfrontière ?

Oui Non Si oui, décrivez lesquels :

6.4 Description, le cas échéant, des mesures et des caractéristiques du projet destinées à éviter ou réduire les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine (pour plus de précision, il vous est possible de joindre une annexe traitant de ces éléments) :

En phase exploitation :- Energie : application de la RE 2020 ; labels BBCA Certivea et E+C- niveau E3C2 pour Melbourne et E2C2 pour Los Angeles, conception bioclimatique des bâtiments, - Matériaux : noyau et socle des bâtiments en béton (ciment décarboné, granulats issus de recyclage), emploi de matériaux biosourcés et large utilisation du bois(ossature et superstructures) - Eaux pluviales de l'opération seront gérées conformément aux prescriptions du PLU de la Ville de Paris et avec mise en œuvre de récupération, - Confort et santé : dispositions vis-à-vis des gênes acoustiques et des vibrations, - Déchets : adaptation des locaux de collecte au tri sélectif, - Risques : suivi des recommandations de l'étude géotechnique et des études de pollution des sols - Paysage : mesures d'intégrations paysagères et végétalisation du site - Transport : utilisation de véhicules moins émissifs
 Une note d'accompagnement cible les principaux enjeux du projet et les réponses apportées par les maîtres d'ouvrage (annexe 7) Pour les travaux, une "charte chantier à faibles nuisances" sera applique par les maîtres d'ouvrages (annexe 8). Elle prévoit un ensemble de mesures destinées à réduire les impacts associés aux travaux de construction et d'aménagement. La désignation d'un Responsable Chantier Propre général (RCPG) et d'un Contrôleur Chantier Propre (RCP) garantiront la bonne mise en œuvre de cette charte. Les mesures concernent, entre autres, les accès, la limitation des pollutions et nuisances (acoustiques, vibratoires, olfactives), la protection de la biodiversité, la gestion des déchets, des ressources et des matériaux.

7. Auto-évaluation (facultatif)

Au regard du formulaire rempli, estimez-vous qu'il est nécessaire que votre projet fasse l'objet d'une évaluation environnementale ou qu'il devrait en être dispensé ? Expliquez pourquoi.

Les risques identifiés dans le dossier ont été pris en compte dès la conception du projet. Les porteurs de projet prendront toutes les dispositions pour préserver l'environnement et garantir la santé et la sécurité des résidents et du voisinage. Le projet aura une incidence positive sur le secteur en développant la mixité de ce quartier principalement résidentiel (plus de 2000 emplois créés), en favorisant l'accessibilité de la dalle grâce à la réalisation de la passerelle, en végétalisant le site avec la création du jardin des rails notamment, ce qui contribue à l'amélioration de la biodiversité et à la création d'un îlot de fraîcheur. De plus, la plateforme logistique sera transformée en centre de logistique urbaine du dernier kilomètre nécessitant moins de véhicules et intégrant des véhicules moins émissifs comme les véhicules électriques ou biocarburant, les vélos cargos et trolleys.

La réalisation d'une étude d'impact n'apparaît donc pas nécessaire.

8. Annexes

8.1 Annexes obligatoires

Objet		
1	Document CERFA n°14734 intitulé « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - non publié ;	<input checked="" type="checkbox"/>
2	Un plan de situation au 1/25 000 ou, à défaut, à une échelle comprise entre 1/16 000 et 1/64 000 (Il peut s'agir d'extraits cartographiques du document d'urbanisme s'il existe) ;	<input checked="" type="checkbox"/>
3	Au minimum, 2 photographies datées de la zone d'implantation, avec une localisation cartographique des prises de vue, l'une devant permettre de situer le projet dans l'environnement proche et l'autre de le situer dans le paysage lointain ;	<input checked="" type="checkbox"/>
4	Un plan du projet <u>ou</u> , pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux catégories 5° a), 6°a), b) et c), 7°a), b), 9°a), b), c), d), 10°, 11°a), b), 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement un projet de tracé ou une enveloppe de tracé ;	<input checked="" type="checkbox"/>
5	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux 5° a), 6°a), b) et c), 7° a), b), 9°a), b), c), d), 10°, 11°a), b), 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement : plan des abords du projet (100 mètres au minimum) pouvant prendre la forme de photos aériennes datées et complétées si nécessaire selon les évolutions récentes, à une échelle comprise entre 1/2 000 et 1/5 000. Ce plan devra préciser l'affectation des constructions et terrains avoisinants ainsi que les canaux, plans d'eau et cours d'eau ;	<input checked="" type="checkbox"/>
6	Si le projet est situé dans un site Natura 2000, un plan de situation détaillé du projet par rapport à ce site. Dans les autres cas, une carte permettant de localiser le projet par rapport aux sites Natura 2000 sur lesquels le projet est susceptible d'avoir des effets.	<input checked="" type="checkbox"/>

8.2 Autres annexes volontairement transmises par le maître d'ouvrage ou pétitionnaire

Veillez compléter le tableau ci-joint en indiquant les annexes jointes au présent formulaire d'évaluation, ainsi que les parties auxquelles elles se rattachent

Objet
Annexe 7 : Note d'accompagnement Annexe 8 : Charte chantier faibles nuisances des ouvrages neufs Cahier des charges de chantier à faibles nuisances pour l'entrepôt logistique

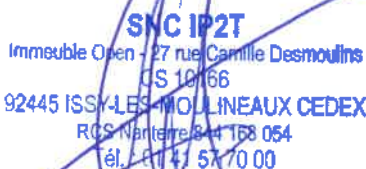
9. Engagement et signature

Je certifie sur l'honneur l'exactitude des renseignements ci-dessus

Fait à ISSY LES MOULINEAUX

le, 08/04/2022

Signature


SNC IP2T
Immeuble Open - 27 rue Camille Desmoulins
CS 10166
92445 ISSY-LES-MOULINEAUX CEDEX
RCS Nanterre 844 168 064
tél. : 01 41 57 70 00

ICADE - SEGRO
Projet RE-PRENDRE RACINES, Gare des
Gobelins
Paris – 13ème

Dossier d'examen au cas par cas

Avril 2022

Annexes 1 à 8



Antea Group
Antony Parc
2-6, Place du Général de Gaulle
92160 ANTONY

Pour :

ICADE
27, rue Camille Desmoulins
92 445 Issy-les-Moulineaux

SEGRO
20, rue Brunel
75 017 Paris

Sommaire

ANNEXE 1 : INFORMATIONS NOMINATIVES RELATIVES AU MAÎTRE D'OUVRAGE

ANNEXE 2 : PLAN DE SITUATION

ANNEXE 3 : REPORTAGE PHOTOGRAPHIQUE

ANNEXE 4 : ILLUSTRATION EN COUPE DE LA GARE DES GOBELIN (LOCALISATION DES NIVEAUX DE LA PLATEFORME LOGISTIQUE RÉAMÉNAGÉE DANS LE CADRE DU PROJET)

PRINCIPES DE RÉAMÉNAGEMENT DE L'ENTREPÔT DE LA GARE DES GOBELINS, NIVEAU GARE ET NIVEAU HALLE

ANNEXE 5 : PLAN DES ABORDS

ANNEXE 6 : PLAN DE SITUATION DÉTAILLÉ DU PROJET PAR RAPPORT AU SITE NATURA 2000

ANNEXE 7 : NOTE D'ACCOMPAGNEMENT

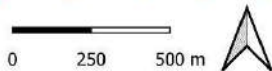
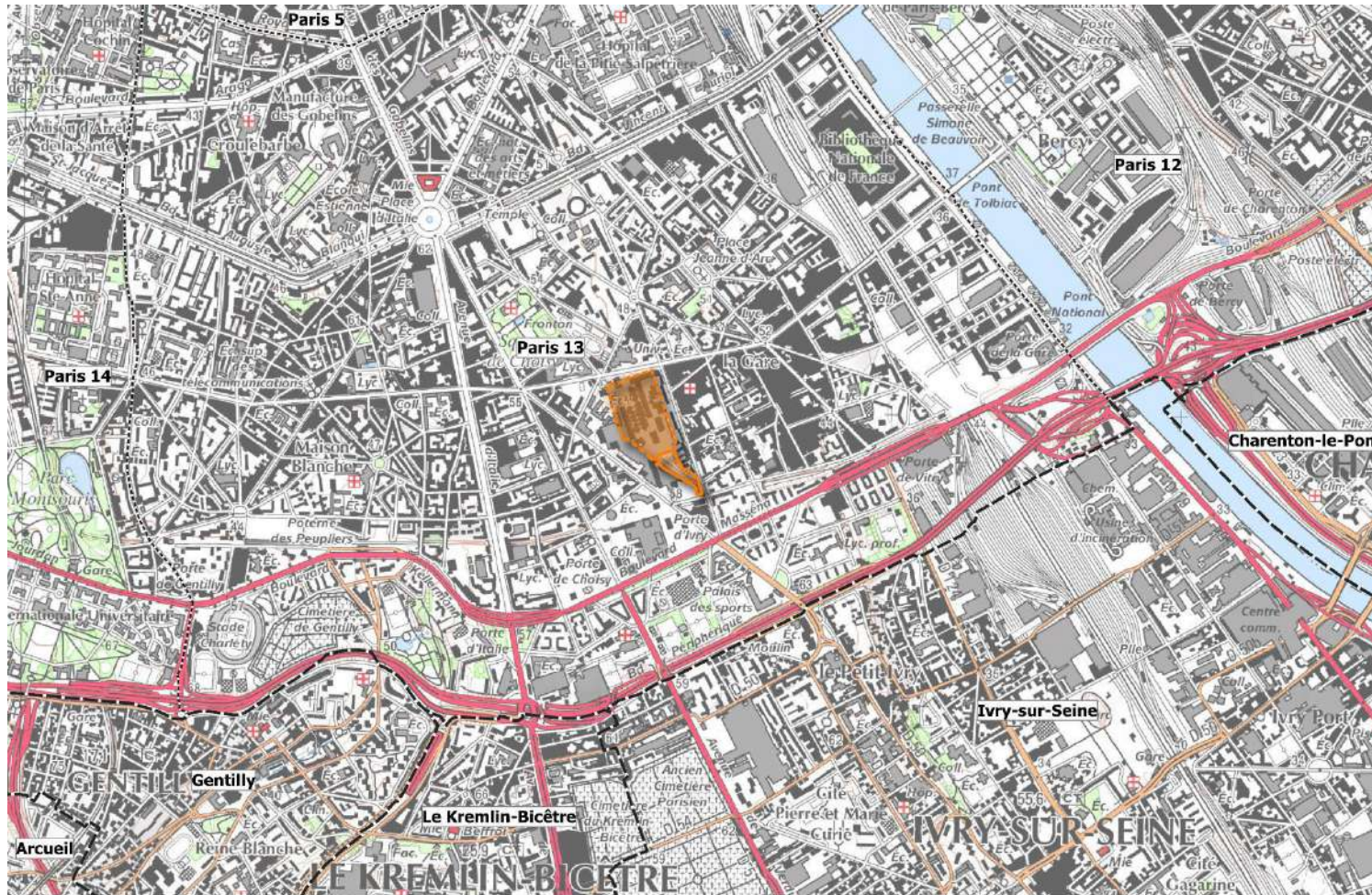
ANNEXE 8 : CHARTE CHANTIER FAIBLES NUISANCES

Annexe 1 : Informations nominatives relatives au maître d'ouvrage

Voir fichier joint

Annexe 2 : Plan de situation

ICADE - SEGRO
Projet RE-Prendre Racines, Gare des Gobelins
Paris – 13^{ème} arrondissement



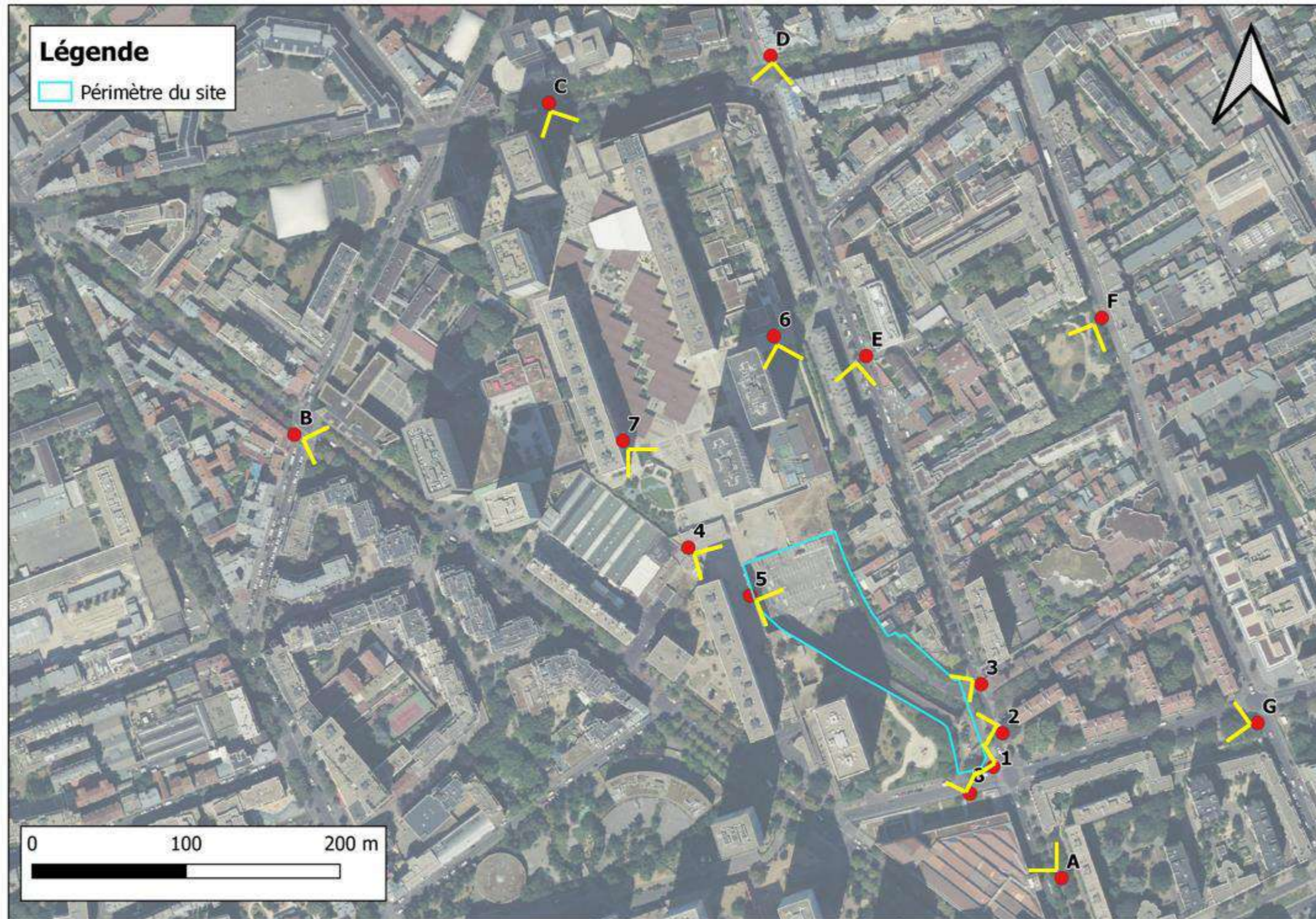
1:16 000 pour impression en format A4, cartouche comprise

Projet

- Entrepôt de la Gare des Gobelins SEGRO (souterrain)
- Projet ICADE (surface)

Projet : IDFP210601
source : fonds de carte IGN 1:25000
20220208_LOC

Annexe 3 : Reportage photographique





1

*Vue depuis le croisement de la rue Regnault et la rue Nationale, au pied du futur immeuble Melbourne (qui sera à l'emplacement des panneaux publicitaires).
Il masquera le futur bâtiment Los Angeles.*



2

*Vue depuis la rue Nationale au niveau de l'arrêt de Bus de la ligne 83, au pied du futur immeuble Melbourne (qui sera à l'emplacement des panneaux publicitaires).
Le futur bâtiment Los Angeles sera au fond à droite*

*Vue depuis la rue Nationale au niveau de l'accès à l'entrepôt logistique SEGRO que l'on distingue en contrebas.
La future passerelle partira d'ici.
Au fond se trouvera le bâtiment Los Angeles*

3

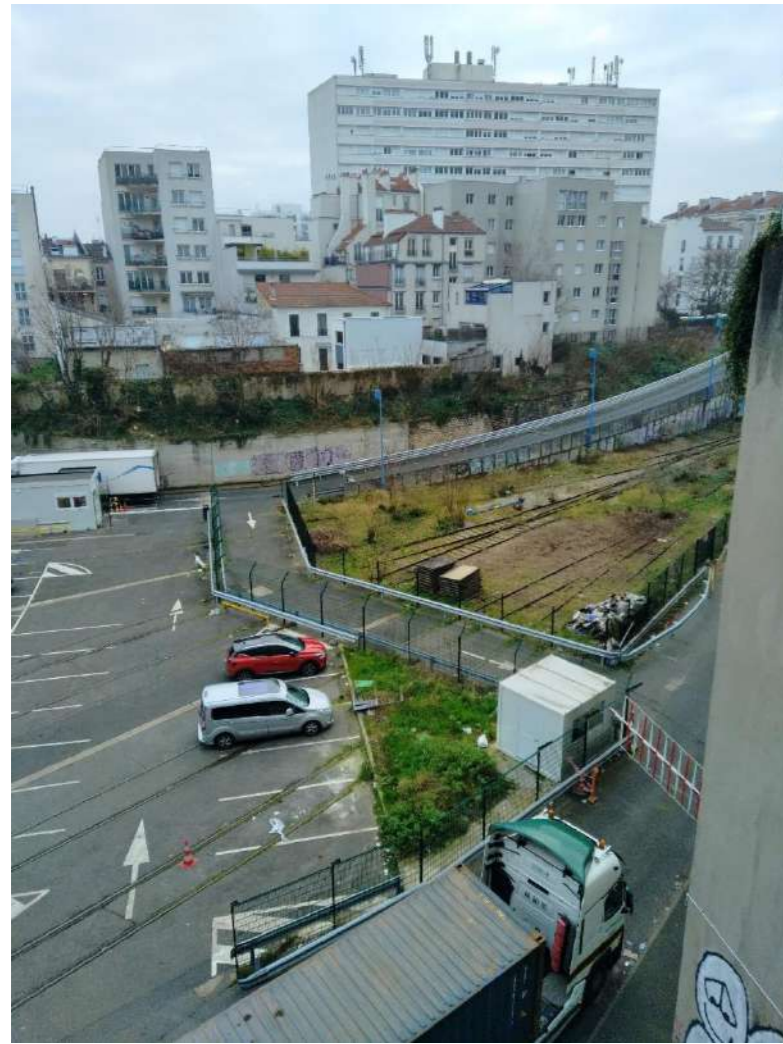


*Vue depuis la dalle haute des Olympiades.
Le bâtiment Los Angeles sera au centre de la photo au niveau de la rambarde précédant le vide sur le parking de l'entrepôt logistique SEGRO*

4



5



Vue depuis la dalle haute des Olympiades sur le parking de l'entrepôt logistique SEGRO et les deux voies ferrées aujourd'hui désaffectées.

La photo a été prise à quelques mètres de la façade Ouest du bâtiment Los Angeles



Vue depuis l'entrée Est sur la dalle des Olympiades depuis la rue Nationale (après la sortie de l'ascenseur extérieur)

Le bâtiment Los Angeles sera au centre de l'image entre le bâtiment carroyé rouge et rose et l'ensemble qui se situe juste derrière. Seules les parties hautes du bâtiment Los Angeles seront visibles et s'intercaleront entre les deux autres bâtiments cités.

Le bâtiment Melbourne sera plus sur la gauche de la photo et seules ses étages supérieurs devraient dépasser.

6

Vue depuis la dalle centrale des Olympiades au niveau de la rue du Javelot.

Le bâtiment Los Angeles viendra se placer au centre de la photo entre les grands ensembles actuellement présents.

Il sera cependant moins prédominant car moins haut.

7



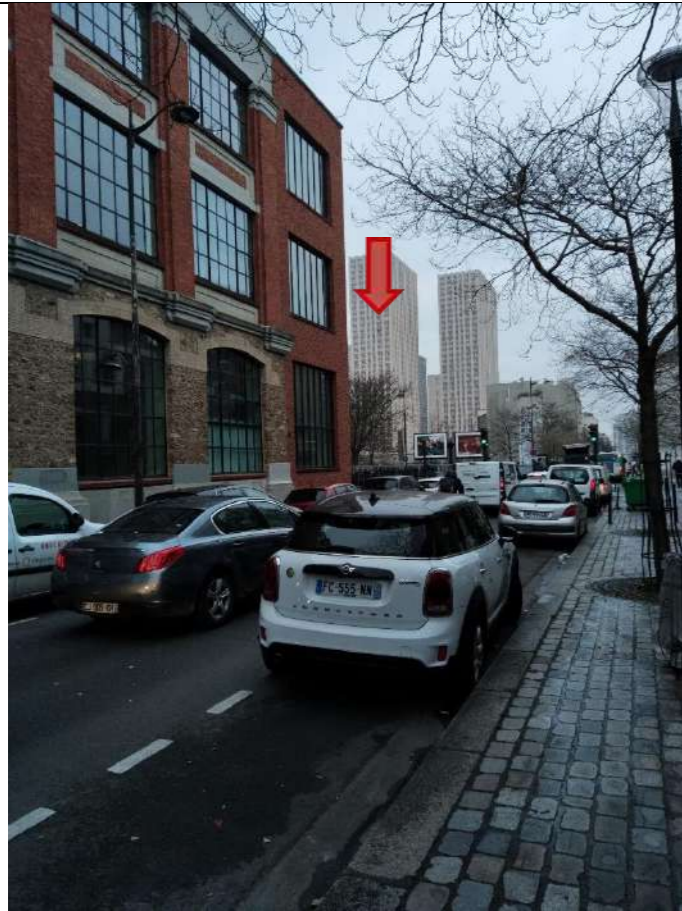
Vue depuis la rue Regnault, au niveau de la bretelle de sortie de l'entrepôt logistique qui longe le square Ulysse Trélat. Le bâtiment Melbourne viendra se positionner au-dessus de cette voie de sortie et à droite.

Derrière le square apparait le bâtiment Los Angeles, d'une hauteur moindre que les ensembles actuellement présents.

8



A



*Vue depuis la rue Nationale,
150 m avant le croisement avec
la rue Regnault.
Le bâtiment Melbourne
apparaîtra au niveau des
panneaux publicitaires, dans la
continuité des ensembles de
bureaux qui existent sur la
droite de la photo.*

B



*Vue depuis le croisement de
l'avenue d'Ivry avec la rue
Baudricourt.
Les bâtiments ne devraient pas
être visibles dans l'ouverture au
centre de la photo.*

C



*Vue depuis la rue de Tolbiac en
bas de la dalle et de son accès
par les escalators/escaliers.*

*Les bâtiments Melbourne et Los
Angeles ne devraient pas être
visibles.*

D



*Vue depuis le croisement de la
rue Tolbiac et la rue Nationale.*

*Les bâtiments Melbourne et Los
Angeles ne devraient pas être
visibles au fond de la rue
Nationale.*



E

Vue depuis la rue Nationale.

*Les bâtiments présents
masqueront toutes vue vers les
bâtiments Melbourne et Los
Angeles.*



*Vue depuis la rue du Château
des Rentiers derrière le Square
des Chamillards.*

*Les bâtiments Melbourne et Los
Angeles ne devraient pas
dépasser et être visibles.*

F

*Vue depuis le croisement de la
rue Regnault et la rue du
Château des Rentiers.*

*Le bâtiment Melbourne viendra
se positionner au-fond de la
rue.*

*L'été la végétation des arbres
d'alignement devrait le rendre
peu visible.*



G

Vue aérienne Situation actuelle



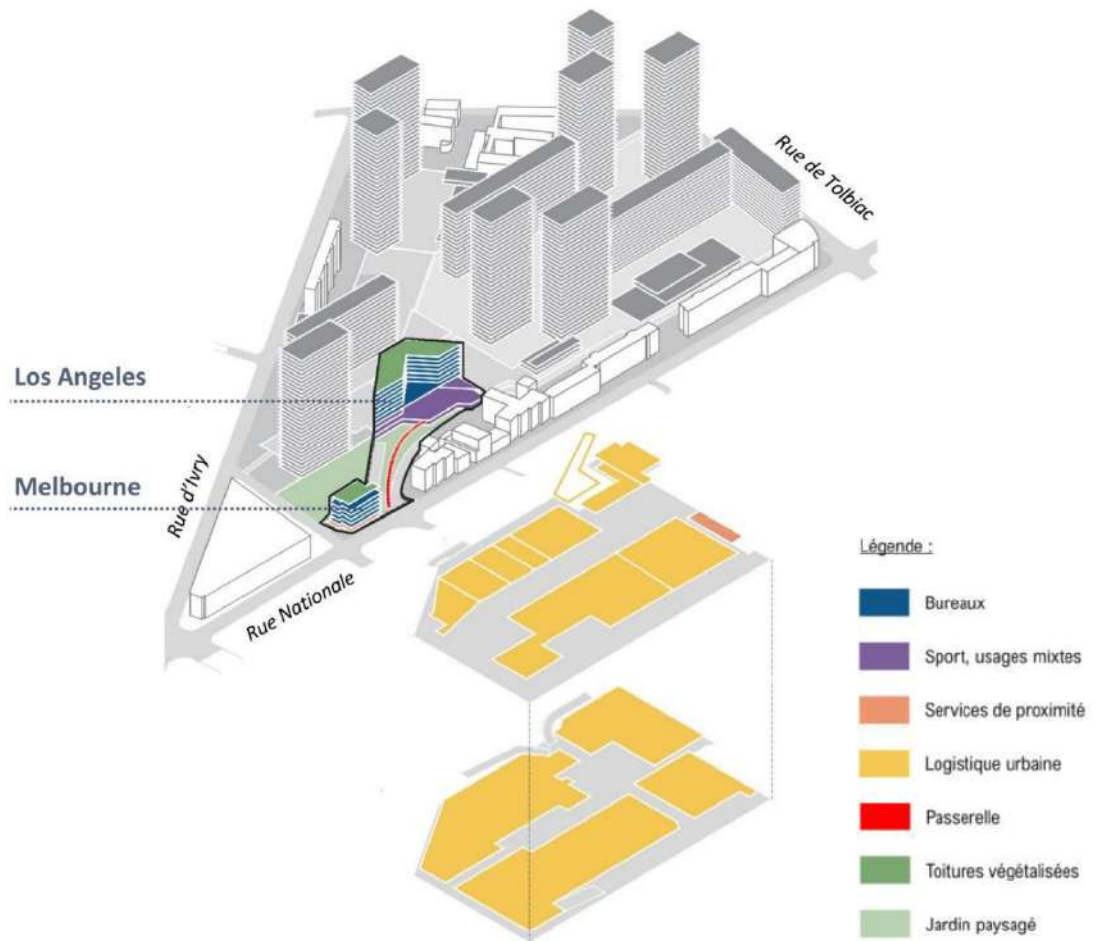
Annexe 4 : Axonométrie programmatique

Plan de masse

**Illustration en coupe de la gare des Gobelins
(localisation des niveaux de la plateforme logistique
réaménagée dans le cadre du projet)**

**Principes de réaménagement du centre logistique de
la gare des Gobelins, niveau gare et niveau halle**

Axonométrie programmatique



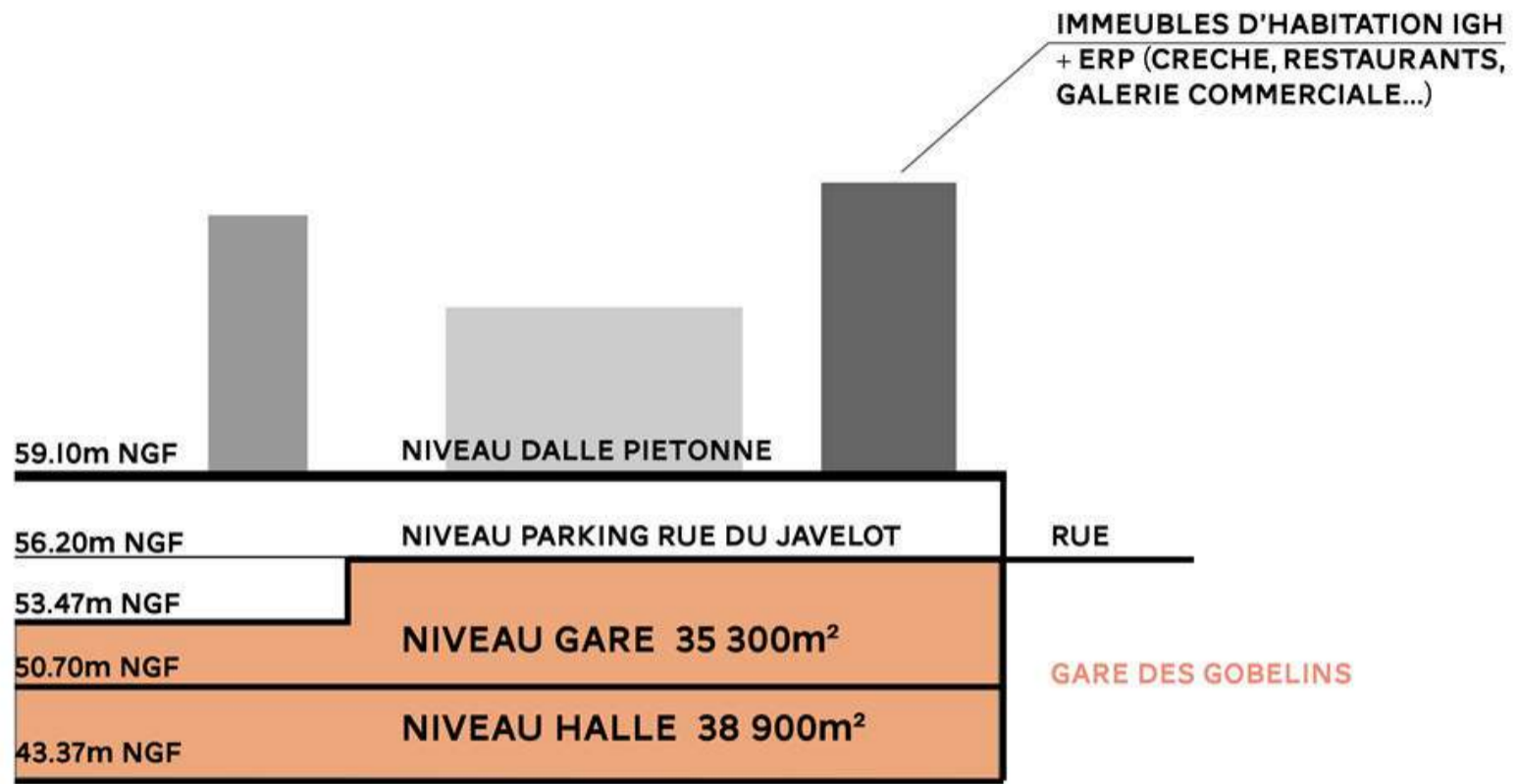
ICADE - SEGRO
 Projet RE-PRENDRE RACINES, Gare des Gobelins
 Paris – 13^{ème} arrondissement

Plan masse (1/1500)

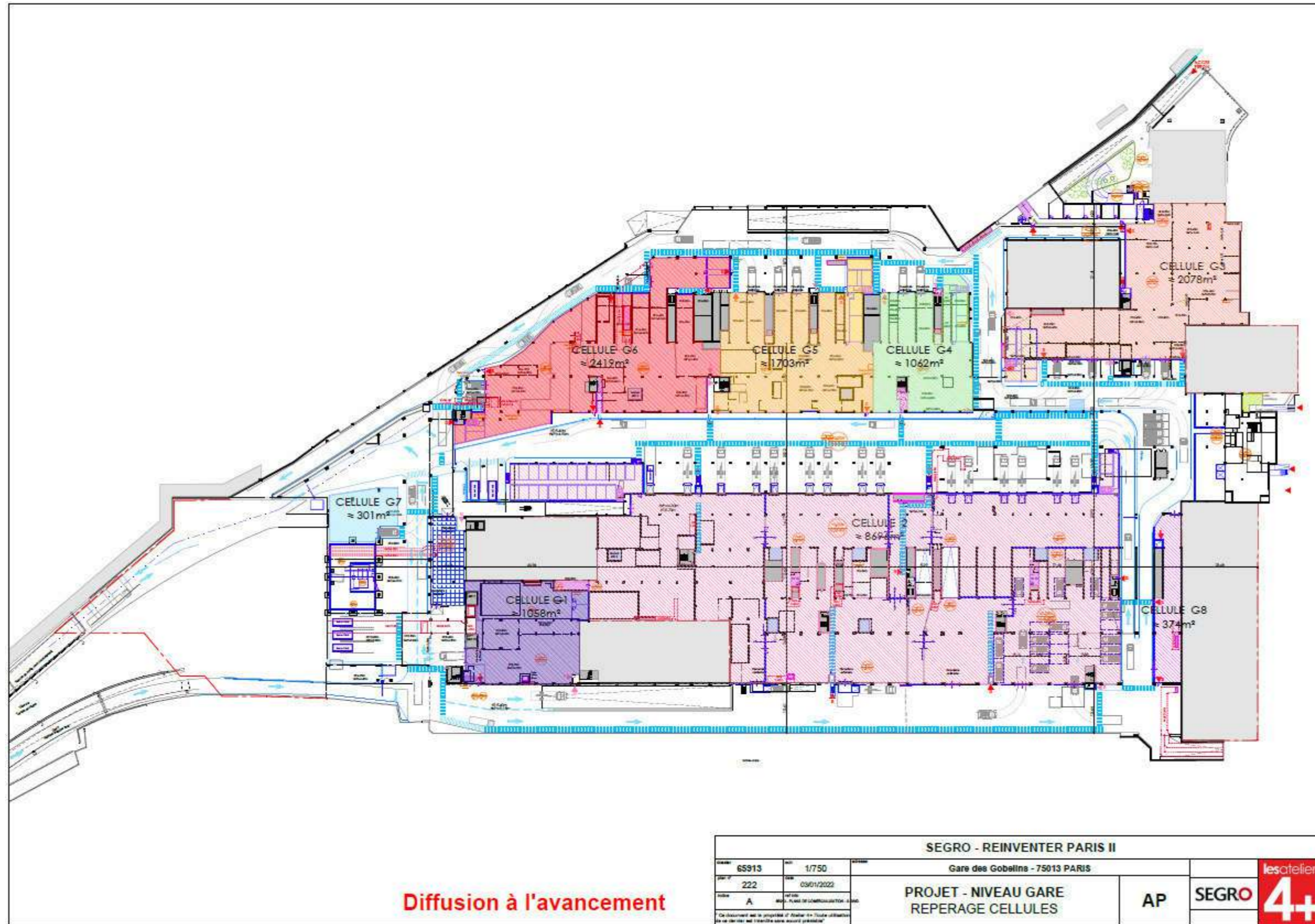


Opération réinventer Paris II Gare des Gobelins, Paris 13	Plan masse	Date 22/10/2021	plan ESQ	échelle 1:1500	format A3	maître d'ouvrage Icade Promotion 2 rue Corbié 75013 Paris 01 47 33 40 00 M. Le Maître	maître d'œuvre du concept et architecte d'opérations Anjay Bellarbi 2 rue de Valenciennes 75013 Paris	maître d'œuvre de conception DATA architectes 15 rue de Valenciennes 75013 Paris	WINGON 12 rue de Valenciennes 75013 Paris	ARTELIA 12 rue de Valenciennes 75013 Paris	interlocuteurs CASBO 12 rue de Valenciennes 75013 Paris M. Duvall M. Gao M. Fale
--	------------	--------------------	-------------	-------------------	--------------	--	---	---	---	--	--

Illustration en coupe de la gare des Gobelins (localisation des niveaux de la plateforme logistique réaménagée dans le cadre du projet)

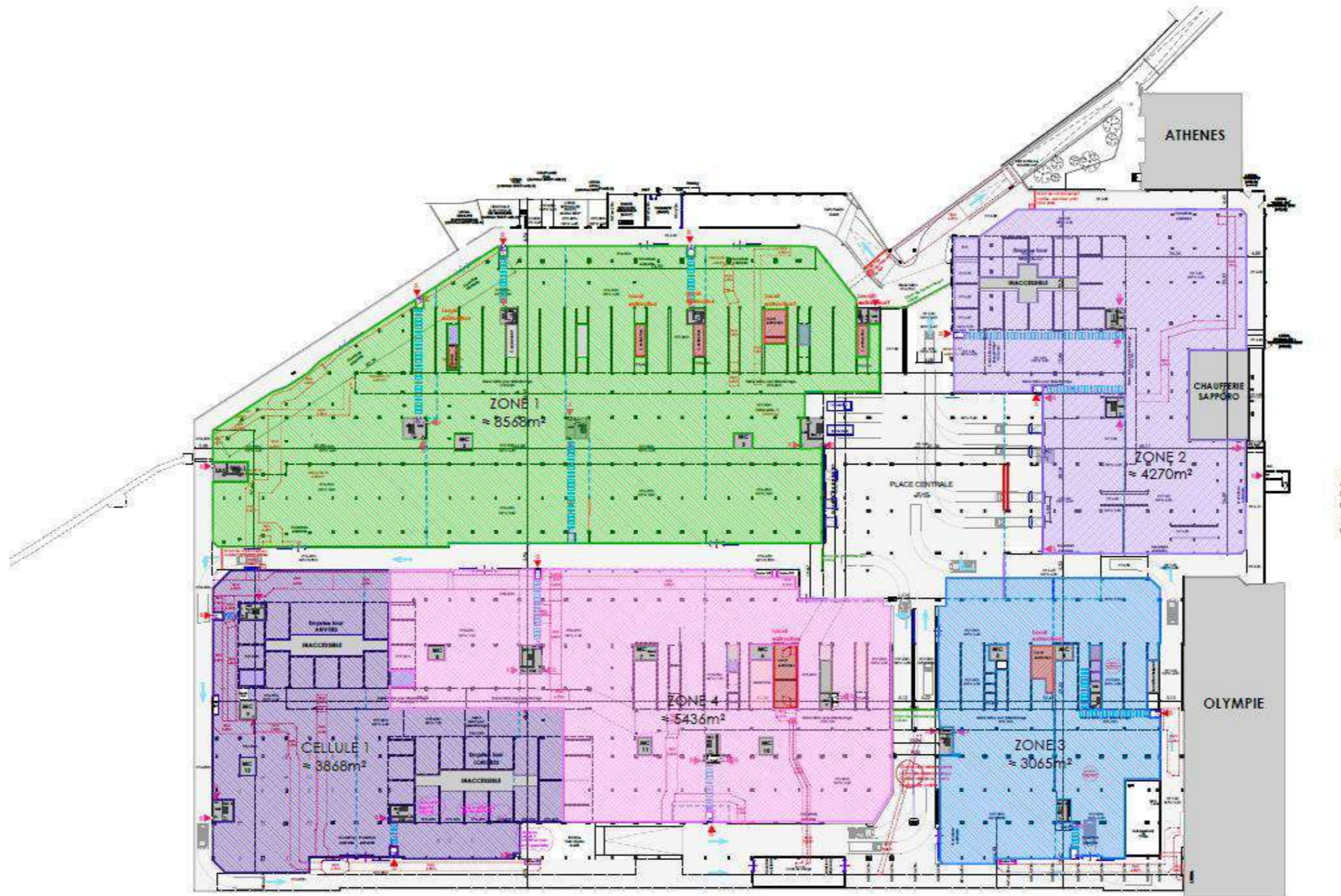


Plan de principe de réaménagement de l'entrepôt de la gare des Gobelins



Diffusion à l'avancement

SEGRO - REINVENTER PARIS II			
Gare des Gobelins - 75013 PARIS			
numéro 65913	échelle 1/750	date 03/01/2022	
numéro 222	version A	PROJET - NIVEAU GARE REPERAGE CELLULES	AP
<small>ce document est la propriété d'Atelier et toute utilisation ou réimpression sans autorisation préalable est formellement interdite</small>			lesateliers 4+

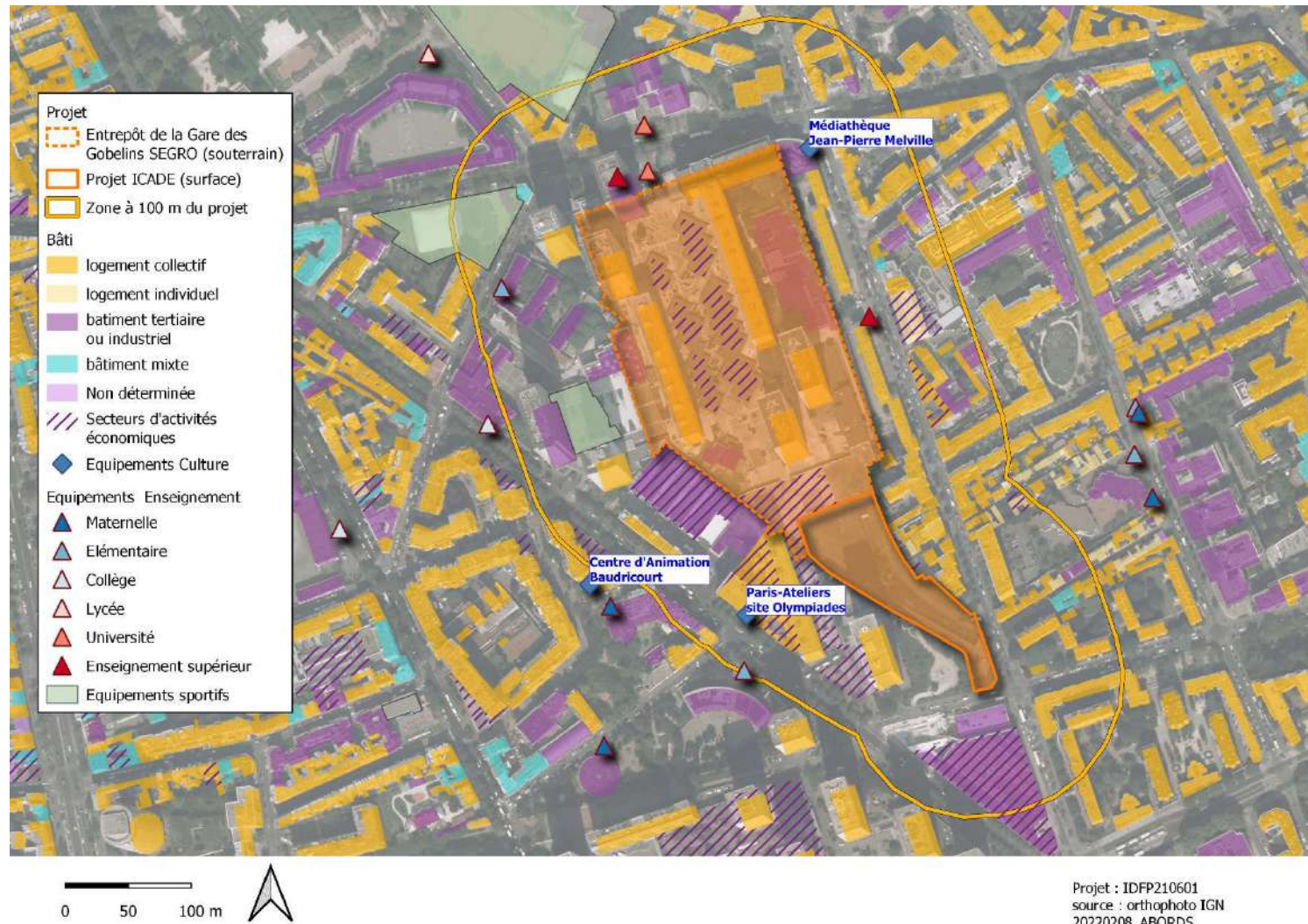


Diffusion à l'avancement

SEGRO - REINVENTER PARIS II			
COISSY	65913	ACP	1/750
PROJET	Gare des Gobelins - 75013 PARIS		
DATE V	223	DATE	10/12/2021
DISP	0	REF (0)	
MISE EN PLACE DE COMMERCIALISATION - COM			
* Ce document est la propriété d'Abelvi 4+. Toute utilisation de ce document est interdite sans accord préalable.			
PROJET - NIVEAU HALLE PLAN DE REPERAGE CELLULES		AP	

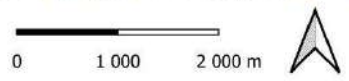
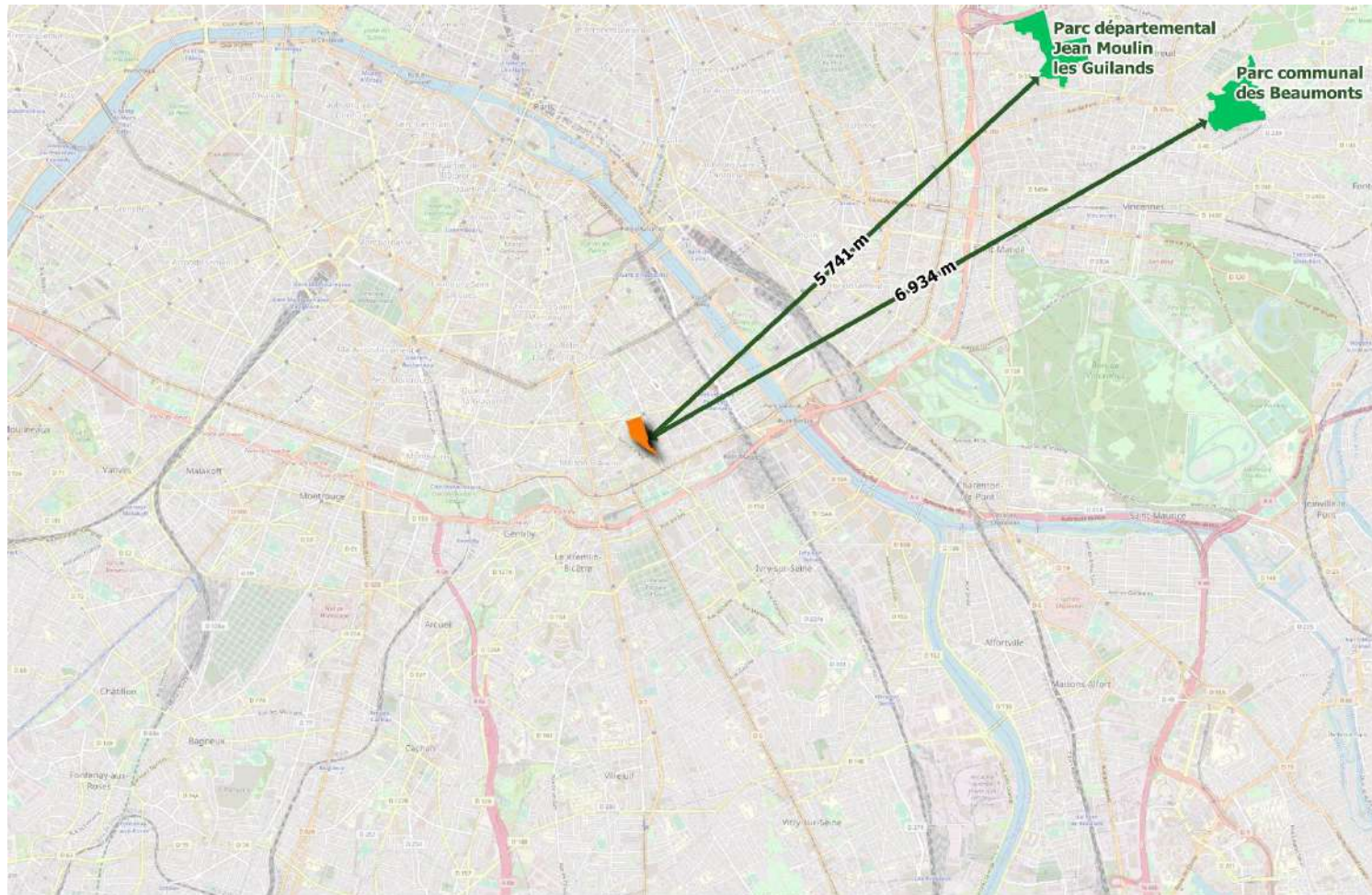
Annexe 5 : Plan des abords

ICADE - SEGRO
Projet RE-Prendre Racines, Gare des Gobelins
Paris – 13^{ème} arrondissement



Annexe 6 : Plan de situation détaillé du projet par rapport au site Natura 2000

ICADE - SEGRO
Projet RE-Prendre Racines, Gare des Gobelins
Paris – 13^{ème} arrondissement



Orange square: Projet
Green square: Zones de Protection Spéciale

Projet : IDFP210601
source : fonds de carte OSM
20220208_N2000

Annexe 7 : Note d'accompagnement



SEGRO

Projet RE-PRENDRE RACINES de la Gare des Gobelins à Paris 13

Note d'accompagnement – Demande de cas-par-cas



anteagroup

Antea Group
Immeuble Antony Parc
2/6, Place du Général de Gaulle
92160 ANTONY
www.anteagroup.fr/fr

Sommaire

1. Qualité des sols	8
1.1. Diagnostic de l'état du Milieu Sol.....	8
1.1.1. Diagnostic de l'état des sols.....	8
1.1.2. Schéma conceptuel et préconisations	8
1.2. Analyses sur les gaz du sol.....	9
1.3. Analyse des risques sanitaires résiduels (ARR) prédictive	10
1.3.1. Calcul des risques sanitaires	10
1.3.2. Mesures de gestion.....	10
1.3.3. Conception et suivi des travaux	11
1.4. Gestion des terres excavées.....	11
2. Prise en compte des zones carrière et des avoisinants dans les dispositions constructives	12
2.1.1. Risque carrière	12
2.1.2. Précaution vis-à-vis des riverains / ouvrages tiers.....	12
3. Les risques potentiels du projet de réaménagement de la plateforme logistique sur le voisinage	13
3.1. Les risques potentiels de danger en situation actuelle.....	13
3.2. Les risques potentiels de danger en situation projetée.....	13
3.3. Mesures prises pour assurer la sécurité.....	16
3.3.1. Dispositions constructives.....	16
3.3.2. Rénovation du système de désenfumage existant	16
3.3.3. Moyens de lutte contre l'incendie	16
3.4. Conclusion sur la maîtrise des risques dans le cadre du projet	17
4. L'imperméabilisation et la gestion des eaux pluviales	18
4.1. La diminution des surfaces imperméabilisées	18
4.2. Modalités de gestion des eaux pluviales.....	18
5. Accessibilité et déplacements	20
5.1. Les transports en commun.....	20
5.2. Les mobilités douces	21
5.3. L'accessibilité routière et le trafic	23
5.3.1. Les accès.....	23
5.3.2. Le trafic routier	25
6. Environnement sonore	28
6.1. Impact du projet de modernisation de la plateforme logistique sur l'environnement sonore du site	28
6.1.1. Sources de bruit identifiées au cours des campagnes de mesures.....	29

6.1.2.	Modélisation acoustique de la situation actuelle	29
6.1.3.	Modélisation acoustique de la situation future	31
6.1.4.	Analyse qualitative de la situation projetée	34
6.2.	Isolation des bâtiments vis-à-vis du bruit extérieur	36
7.	Qualité de l'air	38
7.1.	Les résultats de la campagne de mesure	38
7.2.	Bilan des émissions en situation projet	39
7.3.	Calcul des concentrations et Indice Pollution Population	39
8.	Paysage urbain et architectural	42
8.1.1.	Le contexte immédiat du projet	42
8.1.2.	Insertion urbaine du projet	42
8.1.3.	Végétalisation du site	48
9.	Climat Local	57
9.1.	Ensoleillement et ombre portée	57
9.2.	Conditions de vent	58
10.	Les travaux et la gestion du chantier	61

Liste des figures

Figure 1 : Schéma Conceptuel (Source : SOLER Environnement)	9
Figure 2 : Localisation du mur coupe-feu 3 heures (REI 180). (Source : Efectis).....	13
Figure 3 : Flux thermiques au niveau des parois situées à l'extérieur de l'entrepôt – Scénario 1 (Source : Efectis)	14
Figure 4 : Flux thermiques perçus en dehors de l'entrepôt à 2 mètres du sol– Scénario 1 (Source : Efectis)	15
Figure 5 : Flux thermiques au niveau des parois situées à l'extérieur de l'entrepôt – Scénario 2 (Source : Efectis)	15
Figure 6 : Flux thermiques perçus en dehors de l'entrepôt à 2 mètres du sol– Scénario 2 (Source : Efectis)	16
Figure 7 : Occupation du sol en situation actuelle (en haut) future (en bas) (Source : Note de gestion des eaux pluviales, Artelia)	19
Figure 8 : L'accessibilité du site par les TC et les modes doux	21
Figure 9 : Accès piétons (Source : Dossier de Porter à Connaissance).....	22
Figure 10 : Accessibilité piétonne dans le cadre du projet	22
Figure 11 : Localisation des accès au site. À gauche : Situation actuelle, à droite : Situation future (Source : Dossier de Porter à Connaissance).....	24
Figure 12 : Évolution du trafic moyen journalier suite à la mise en œuvre du projet (source : CDVIA)	26
Figure 13 : Localisation des points de mesures de la campagne du 1 ^{er} avril 2021 (Source : ORFEA)	28
Figure 14 : Localisation des points de mesures de la campagne de la campagne du 10 au 12 janvier 2022 (Source : ORFEA)	29
Figure 15 : Position des ZER (Source : ORFEA)	30
Figure 16 : Évaluation des niveaux sonores de la situation existante sur les bâtiments voisins en périodes diurne (gauche) et nocturne (droite) (Source : ORFEA)	31
Figure 17 : Évaluation des niveaux sonores de la situation future sur les bâtiments voisins en périodes diurne (gauche) et nocturne (droite) (Source : ORFEA)	33
Figure 18 : Vue 3D du site avant (en haut) et en situation projet après couverture partielle par le socle du nouvel immeuble Los Angeles (en bas) (Source : ORFEA).....	34
Figure 19 : Cartographie 2 D des réductions sonores des camions GNV en période diurne (en haut) et en période nocturne (en bas) (Source : ORFEA)	35
Figure 20 : Exigences d'isolement des façades (Source : Notice acoustique, LASA)	37
Figure 21 : Localisation des points de mesure de la qualité de l'air (Source : Ispira)	38
Figure 22 : Évolution des émissions par rapport à l'état initial 2020 selon le scénario (Source : Ispira)	39
Figure 23 : Cartographie des concentrations en dioxyde d'azote en situation actuelle (Source : Ispira)	40
Figure 24 : Cartographie des concentrations en dioxyde d'azote – Horizon 2024 sans projet (Source : Ispira) ..	40
Figure 25 : Cartographie des concentrations en dioxyde d'azote – Horizon 2024 avec projet (Source : Ispira) ..	41
Figure 26 : Indice Pollution Population (Source Ispira)	41
Figure 27 : Vues sur le site – état existant (haut) et état projeté (bas)	43
Figure 28 : Coupe schématique montrant la connexion entre les rues Renault et Nationale et le niveau dalle basse, à travers la passerelle créée.....	45
Figure 29 : Implantation du projet et gabarits	45
Figure 30 : Vue du site depuis la rue Nationale en situation actuelle.....	46
Figure 31 : Vue du site depuis la rue Nationale avec le bâtiment Melbourne et la passerelle, en second plan la tour Tokyo et le bâtiment Los Angeles	46
Figure 32 : Vue depuis la passerelle projetée, de la rue Nationale vers le bâtiment Los Angeles	47
Figure 33 : Vue depuis la dalle des Olympiades sur le bâtiment Los Angeles, à droite, le bâtiment Squaw Valley	47
Figure 34 : Contexte paysager du projet en situation actuelle	48
Figure 35 : Les grands principes du projet paysager (Source : Esquisse paysagère).....	48
Figure 36 : Stratégie végétale du projet ((Source : Esquisse paysagère)	49
Figure 37 : l'aménagement du jardin des rails (Source : Esquisse paysagère).....	50
Figure 38 : Illustrations de la rampe descendante. En haut : interface trottoir/voie carrossable et en bas la bande plantée le long de la chaussée	51
Figure 39 : Vue de la rampe Renault. Situation existante à gauche et état projeté à droite	51
Figure 40 : La lisière du square. Situation actuelle à gauche et situation future à droite	52
Figure 41 : Coupe des aménagements paysagers	53

Figure 42 : Vue du périmètre de projet, depuis la dalle haute – état existant	55
Figure 43 : Vue du périmètre de projet, depuis la dalle haute – état projeté : les rampes reconfigurées et végétalisées, la passerelle créée, le jardin des rails mis en valeur – en pointillés : le socle du bâtiment Los Angeles.....	55
Figure 44 : Plan schématique des espaces libres et des espaces végétalisés	56
Figure 45 : Nouvelles ombres portées créées par le projet (source : ALTO Ingénierie).....	57
Figure 46 : Localisation des points retenus pour l'analyse des conditions de vent (Source : Alto Ingénierie)	58
Figure 47 : Vitesses d'air à l'échelle du quartier pour un vent de secteur sud-ouest à 4 m/s (illustration du haut : situation actuelle et illustration du bas après réalisation du projet). (Source : Alto Ingénierie)	59

Liste des tableaux

Tableau 1 : Synthèse des distances maximales d'effets de flux thermiques à 2 m pour chaque scénario (Source : Efectis).....	14
Tableau 2 : Résultats diurnes en Zone à Émergence Réglementée (bruits dus au trafic) – Situation existante. Source : ORFEA)	30
Tableau 3 : Résultats nocturnes en Zone à Émergence Réglementée (bruits dus au trafic) – Situation existante. Source : ORFEA)	30
Tableau 4 : Résultats diurnes en Zone à Émergence Réglementée (bruits dus au trafic) – Situation future. Source : ORFEA)	31
Tableau 5 : Résultats nocturnes en Zone à Émergence Réglementée (bruits dus au trafic) – Situation future. Source : ORFEA)	31
Tableau 6 : Évolution des niveaux sonores (bruits dus au trafic). Source : ORFEA	32
Tableau 7 : Évolution des émergences (bruits dus au trafic) Source : ORFEA	32
Tableau 8 : Résultat des mesures de la qualité de l'air extérieur au cours de la campagne (Source : Ispira)	38
Tableau 9 : Vitesses moyennes mesurées actuellement et après la construction des bâtiments (vent de sud-ouest, 4 m/s). (Source : Alto Ingénierie)	59

Préambule

Cette note d'accompagnement développe les principaux enjeux du projet et les réponses apportées par les maîtres d'ouvrage respectifs pour prévenir et réduire les effets du projet sur l'environnement et la santé humaine.

Elle est basée sur les principales thématiques de la rubrique 6.1. du Cerfa pour lesquelles la case « oui » a été cochée. En complément de ces rubriques, le climat local est également traité ainsi que les mesures particulières liées à la phase chantier en raison du caractère particulier de la dalle des Olympiades.

Cette note aborde successivement :

- la gestion des sols au regard de la qualité des sols en place, du point de vue du risque sanitaire et du point de vue de la destination des terres mobilisées ;
- la prise en compte des risques naturels, notamment du risque lié à la présence d'anciennes carrières ;
- les risques potentiels de danger provenant de l'exploitation la plateforme logistique ;
- l'imperméabilisation et la gestion de eaux pluviales ;
- l'accessibilité et les déplacements (trafic routier) ;
- l'environnement sonore ;
- la qualité de l'air ;
- le paysage urbain et la végétalisation du site ;
- les modifications du climat local (ensoleillement et ombrage – aéraulique) ;
- la gestion du chantier en lien avec les constructions riveraines.

Le projet Reprendre Racines est porté par SNC IP2T et Segro Gobelins, lauréats à l'été 2019 de la consultation lancée par la Ville de Paris dans le cadre du concours « Réinventer Paris II - Les dessous de Paris ». Afin de renforcer la pertinence du projet, son acceptabilité et son appropriation par les principaux acteurs et usagers, il a fait l'objet d'une concertation associant les habitants, les riverains et usagers, les acteurs économiques et les associations locales. Cette concertation s'est déroulée sur toute l'année 2021 et a pris la forme de rendez-vous mensuels de présentation d'avancement du projet, de points d'étapes, de Comités de Pilotage, de réunions d'information, etc. Ces rendez-vous ont permis d'optimiser la conception du projet, notamment :

- L'insertion du projet Reprendre Racine au sein des Olympiades ;
- La programmation potentielle de nouvelles offres d'animation aux Olympiades en adéquation avec les attentes des acteurs.

1. Qualité des sols

L'analyse de la qualité des sols est présentée à partir d'une synthèse des études menées par SOLER Environnement dans le cadre du projet : l'étude diagnostic du milieu sol (mars 2021), l'analyse sur les gaz du sol (novembre 2021) et l'ARR ou Analyse des Risques sanitaires Résiduels (janvier 2022).

Une note technique relative à l'estimation des volumes de terres excavées et à leur destination complète cette partie traitant de la qualité des sols.

1.1. Diagnostic de l'état du Milieu Sol

1.1.1. Diagnostic de l'état des sols

Afin de connaître la qualité des sols au droit de la zone d'étude et d'appréhender l'ensemble des risques liés à une pollution éventuelle de ce milieu, un « Diagnostic de l'état du Milieu Sol » a été réalisé en mars 2021 par le bureau d'études SOLER Environnement. Les parcelles investiguées correspondent aux parcelles cadastrales n°14, 40 et 42 de la section CR.

Les investigations de terrain, consistant en la réalisation de 14 sondages entre 1 et 3m de profondeur ont permis de décrire une succession lithologique composée de remblais jusqu'à 2 mètres de profondeur, reposant ponctuellement sur des limons sableux, puis sur des marnes calcaires.

Les analyses sur la qualité du sol ont mis en évidence :

- **des anomalies en métaux sur brut** (cadmium, cuivre, mercure, plomb et zinc), essentiellement sur les horizons de surface ;
- **des teneurs quasi-diffuses en hydrocarbures** et ponctuelles en PCB ;
- **des teneurs supérieures aux critères d'acceptation ISDI** (installation de stockage de déchets inertes) sur lixiviats, relativement ponctuelles en fraction solubles associée aux sulfates et sur un échantillon en antimoine.

1.1.2. Schéma conceptuel et préconisations

Un schéma conceptuel a été établi pour le projet qui porte sur la réalisation de 2 bâtiments à usage essentiellement de bureaux, de cafétaria et d'établissement recevant du public. Un des bâtiments (Melbourne) comportera un niveau de sous-sol partiel dédié uniquement aux locaux techniques.

Le schéma conceptuel permet de présenter sous forme graphique, un état factuel de l'état de pollution des milieux et des voies d'exposition potentielles aux pollutions détectées.

Sur la base des investigations menées, les sources de pollution identifiées sont :

- les sols en raison de la présence de métaux (dont teneurs importantes en mercure), des teneurs quasi-diffuses en hydrocarbures et ponctuelles en PCB ;
- les gaz du sol avec la présence de teneurs importantes en hydrocarbures aliphatiques volatils et faibles en hydrocarbures aromatiques et en composés chlorés volatils.

Par conséquent, les voies de transfert considérées sont les sols et les gaz du sol.

Dans le cadre du projet, les cibles sont les futurs employés et les usagers du site (adultes et enfants).

Deux voies d'exposition potentielles des cibles ont été retenues :

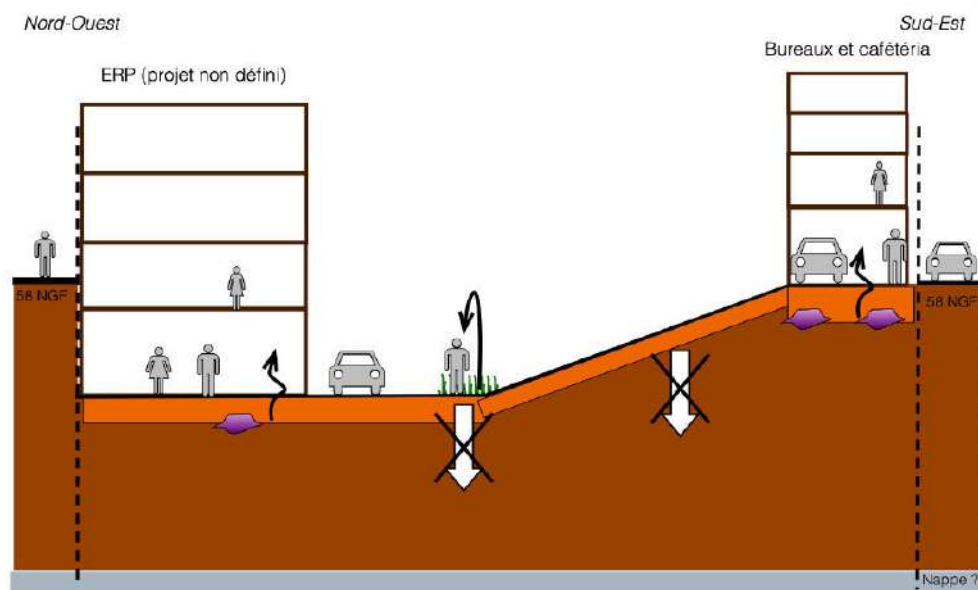
- la voie d'exposition par ingestion ou par contact direct prolongé avec les sols en cas d'absence de recouvrement des futurs espaces verts en pleine terre ;
- la voie d'ingestion par inhalation en raison de la présence de composés potentiellement volatils dans les sols.

Au droit des futurs bâtiments, la présence d'une pollution résiduelle par des composés volatils pourrait engendrer un risque sanitaire par inhalation dans la mesure où ils pourraient être à l'origine d'une contamination de l'air intérieur des espaces clos fréquentés. En l'absence d'impact significatif et au regard des teneurs mesurées, la présence des anomalies sur les sols ne devrait pas engendrer de risque sanitaire par inhalation pour

le projet. Toutefois, en raison des incertitudes concernant le potentiel de dégazage du mercure dans les sols, des mesures sur les gaz du sol ont été préconisées afin de confirmer la compatibilité du site avec le projet d'aménagement.

Dans les zones éventuelles du site restant en pleine terre, si des terres présentant des anomalies sont laissées en place, il sera envisagé comme mesure de gestion la réalisation d'un simple recouvrement par des terres saines sur au minimum 30 cm (avec grillage avertisseur).

Schéma conceptuel : Etat projet
Bâtiments sans niveau de sous-sol



Légende :

Sources de pollutions :

- Présence de remblais avec anomalies en métaux et teneurs diffuses en hydrocarbures
- Teneurs significatives en hydrocarbures volatils dans les gaz du sol

Voies d'exposition/transfert :




-  Possibilité d'ingestion et contact
-  Possibilité de volatilisatoin et inhalation
-  Possibilité de migration vers la nappe
-  Absence de transfert d'exposition

Figure 1 : Schéma Conceptuel (Source : SOLER Environnement)

Enfin, la réalisation d'une **Analyse des Risques Résiduels** a également été préconisée.

1.2. Analyses sur les gaz du sol

Pour donner suite aux résultats des analyses et aux recommandations effectuées, SOLER Environnement a réalisé des analyses sur les gaz du sol conformément à la méthodologie nationale de gestion des sites et sols pollués mise à jour en avril 2017 dont la codification est donnée par les séries des normes NF31-620-1 à 5 de décembre 2018.

Cette campagne d'investigation effectuée en octobre 2021 a mis en évidence :

- l'absence de volatilisatoin du mercure au droit de la zone d'étude ;
- la présence d'hydrocarbures volatils à des teneurs notables.

Au regard des concentrations mesurées sur les gaz du sol, les teneurs théoriques calculées dans l'air intérieur présentent des dépassements du seuil R1 en hydrocarbures au droit d'un ouvrage situé en partie sud du futur bâtiment Triangle.

Les impacts en hydrocarbures volatils sont donc considérés comme significatifs. **La réalisation d'une Analyse des Risques Résiduels (ARR) prédictive a également été préconisée afin de vérifier la compatibilité du site avec le projet d'aménagement.** L'ARR effectuée au mois de janvier 2022 fait l'objet du paragraphe 1.3. ci-dessous.

En complément, conformément aux recommandations émises par SOLER Environnement, une deuxième campagne de prélèvement sur les gaz du sol sera menée au printemps 2022 dans une période climatique différente.

1.3. Analyse des risques sanitaires résiduels (ARR) prédictive

Au regard du contexte environnemental, notamment des teneurs quantifiées et du projet (bâtiments de bureaux et cafétéria et ERP sans sous-sol), SOLER ENVIRONNEMENT a procédé à l'Analyse des Risques sanitaires Résiduels (ARR) prédictive pour les futurs usagers du site au mois de janvier 2022.

1.3.1. Calcul des risques sanitaires

Les milieux et modes d'exposition retenus sont l'air intérieur des bâtiments par inhalation de composés volatils en provenance des gaz du sol.

Les cibles potentiellement exposées seront les personnes qui fréquenteront le site :

- employés (adultes) : bureaux et cafétéria en rez-de-chaussée ;
- Usagers (adultes et enfants) : pour l'Établissement Recevant du Public en rez-de-chaussée.

Les teneurs maximales retenues sont celles qui ont été détectées dans les gaz du sol lors des investigations du mois d'octobre 2021.

Les résultats des calculs de risques montrent :

- des niveaux de risques sanitaires prédictifs évalués avant travaux inférieurs aux seuils recommandés selon la méthodologie nationale (ERI <10-5et QD<1) ;
- des concentrations prédictives à l'intérieur des futurs bâtiments inférieures aux Valeurs d'Analyse de la Situation (seuils R1, R2, R3).

L'ensemble de ces éléments et les mesures de gestion présentées dans le paragraphe suivant permettent de conclure à la compatibilité de l'état environnemental du site avec l'usage prévu.

1.3.2. Mesures de gestion

Afin de maîtriser les impacts environnementaux résiduels, les dispositions suivantes seront respectées par le maître d'ouvrage :

- Évacuer en filières spécifiques les terres impactées dans le cadre de la réalisation du projet ;
- Recouvrir les terrains restant en place au droit des éventuelles zones non construites par un horizon sain (30 à 50 cm de terres saines) avec pose d'un grillage avertisseur ;
- Maintenir un bon état de recouvrement des sols au droit des zones en extérieur ;
- Éviter le passage des réseaux d'eau potable dans des terres polluées du site. Il s'agira de protéger les canalisations existantes par un fourreau limitant la perméation des composés organiques ou de mettre en place des canalisations d'alimentation en eau neuves, avec remblaiement des tranchées par des terres saines drainantes ;
- Assurer un renouvellement d'air des bâtiments d'un minimum de 0,5 vol/h ;
- Interdire la plantation d'arbre fruitier ou la réalisation de jardin potager en pleine terre au droit des zones impactées en métaux et/ou composés organiques ;
- Mettre en mémoire le maintien de terres non-conformes sur le terrain par la transmission des études dans les actes notariés.

En cas de modification du projet et dès la définition précise de l'usage de l'ERP, il y aura lieu de mettre à jour l'Analyse des Risques sanitaires Résiduels par la réalisation d'un nouveau calcul.

Par ailleurs, en phase travaux, des contrôles des sols et gaz du sol en fond de fouille seront réalisés en vue de caractériser les matériaux résiduels et de confirmer l'absence de risque sanitaire pour les futurs usagers par la réalisation d'une Analyse des Risques sanitaires Résiduels (ARR) Finale.

1.3.3. Conception et suivi des travaux

Dans le cadre de la réhabilitation du site, le maître d'ouvrage fera appel à un Maître d'Œuvre spécialisé pour les sites pollués. Celui-ci aura pour missions :

- d'assister le Maître d'Œuvre pour une consultation d'entreprises (Rédaction d'un Cahier des Charges spécifique) ;
- de valider les techniques de traitement / les filières pour les prises en charge des terres polluées ;
- de contrôler les travaux de dépollution et le tri des terres lors des terrassements ;
- de valider la fin des travaux en fonction des objectifs fixés.

1.4. Gestion des terres excavées

Au regard du projet, des terres feront l'objet d'excavation pour la réalisation des fondations, bassin de rétention et autres ouvrages ponctuels. Les possibilités de réutilisation sur site étant limitées, ces déblais devraient faire l'objet d'une évacuation hors site.

SOLER Environnement a réalisé une évaluation des volumes de terres excavés et de leur filière d'acceptation par référence à l'arrêté ministériel du 12/12/2014 qui fixe les valeurs limites d'acceptation en installations de stockages de déchets inertes (ISDI) sur sol brut et sur éluât après essai de lixiviation.

Les terres présentant des dépassements à ces critères ne pourront pas être acceptées en ISDI, et devront être évacuées en filière spécifique, ce qui engendrera très probablement un surcoût.

Ainsi, en première approche sur la base de l'emprise des futurs bâtiments, les volumes de déblais présentant des anomalies et n'étant pas conformes aux critères d'acceptation en ISDI sont évalués à 600 m³. Ces terres seront évacuées en Installation de Stockage des Déchets Non Dangereux (ISDND).

2. Prise en compte des zones carrière et des avoisinants dans les dispositions constructives

2.1.1. Risque carrière

D'après la feuille n°29-53 de l'Inspection Générale des Carrières, le terrain est situé en totalité au-dessus d'une ancienne exploitation souterraine de Calcaire Grossier (étage supérieur). Le PPRN R111.3 - Anciennes carrières a été approuvé le 19/03/1991.

Les deux études géotechniques de type G2 AVP établies par SOLER CONSEIL pour les bâtiments Los Angeles et Melbourne, datées respectivement des 16/04/21 et 06/04/21 établissent les dispositions constructives pour la réalisation des fondations des deux bâtiments.

La présence d'une ancienne carrière implique le comblement des vides souterrains par injections préalablement à la réalisation des infrastructures ainsi que la réalisation de fondations profondes par des pieux ancrés dans le plancher de la carrière souterraine.

Le comblement des vides résiduels de la carrière souterraine se fera par injection gravitaire et injection de clavage. Un traitement des éventuels fontis qui seraient découverts par les forages d'injection pourrait également être réalisé.

Ces travaux devront être conformes à la notice de l'Inspection Générale des Carrières intitulée « Notice technique d'injection gravitaire, clavage et traitement des fontis préalables à la mise en œuvre de fondations profondes » en date du 06/01/2003.

Une maîtrise d'œuvre spécialisée sera missionnée par la maîtrise d'ouvrage dans le but de définir les conditions spécifiques de réalisation des forages d'injection (maillage, quantités à injecter, ...).

2.1.2. Précaution vis-à-vis des riverains / ouvrages tiers

Melbourne

Le bâtiment Melbourne ne présente pas d'interfaces avec les riverains, sauf en ce qui concerne la partie limitée de superstructure située au-dessus du tunnel ferroviaire ; les dispositions seront prises pour éviter que les fondations profondes aient un impact sur l'ouvrage :

- les fondations seront écartées de 3 fois la valeur de leur diamètre et la structure du bâtiment sera conçue en conséquence ;
- la zone de superstructure au-dessus du tunnel sera conçue en console ou suspendue pour éviter tout appui sur l'extrados du tunnel.

Los Angeles

Le bâtiment présente des interfaces avec les bâtiments voisins, notamment les infrastructures des parkings (Squaw Valley / Paris StoreR-4) et un mur de soutènement du talus des parcelles mitoyennes côté rue Nationale. Ainsi, dans le cadre des études géotechniques G2PRO qui seront effectuées, des reconnaissances complémentaires seront menées sur les fondations mitoyennes existantes afin d'identifier les éventuels débords pouvant gêner la réalisation des pieux.

3. Les risques potentiels du projet de réaménagement de la plateforme logistique sur le voisinage

3.1. Les risques potentiels de danger en situation actuelle

Le dossier de porter-à-connaissance instruit par l'inspection des installations classées présente une analyse des potentiels de dangers relatifs à l'activité actuelle de la plateforme logistique (exploitant SNCF) et à l'activité future (exploitant SEGRO).

Actuellement, les potentiels de dangers sont liés aux produits et aux équipements, à l'exploitation des installations, aux phases de travaux et de maintenance et aux pertes des utilités. L'analyse des potentiels de dangers fait ressortir que le risque incendie lié au caractère combustible ou inflammable des produits majoritairement stockés dans l'entrepôt, constitue le risque principal à prendre en compte.

3.2. Les risques potentiels de danger en situation projetée

Le projet maintient et développe les activités présentes actuellement et apporte une nouvelle activité : la charge des véhicules électriques dont le classement ICPE relève de la rubrique 2925-2.

Dans le cadre du projet, l'analyse des potentiels de dangers montre que risque incendie demeure le principal risque en exploitation. Ce risque est lié :

- au caractère combustible ou inflammable des produits majoritairement stockés dans l'entrepôt ;
- à des dysfonctionnements de véhicules électriques et de leurs équipements, y compris de leur batterie.

Pour s'assurer du maintien des conséquences d'un incendie de l'entrepôt dans les limites de la propriété de l'exploitant, le projet SEGRO prévoit la mise en place d'une fermeture de l'accès du centre logistique qui est aujourd'hui ouvert, par une paroi et des portes coupe-feu 3 heures.

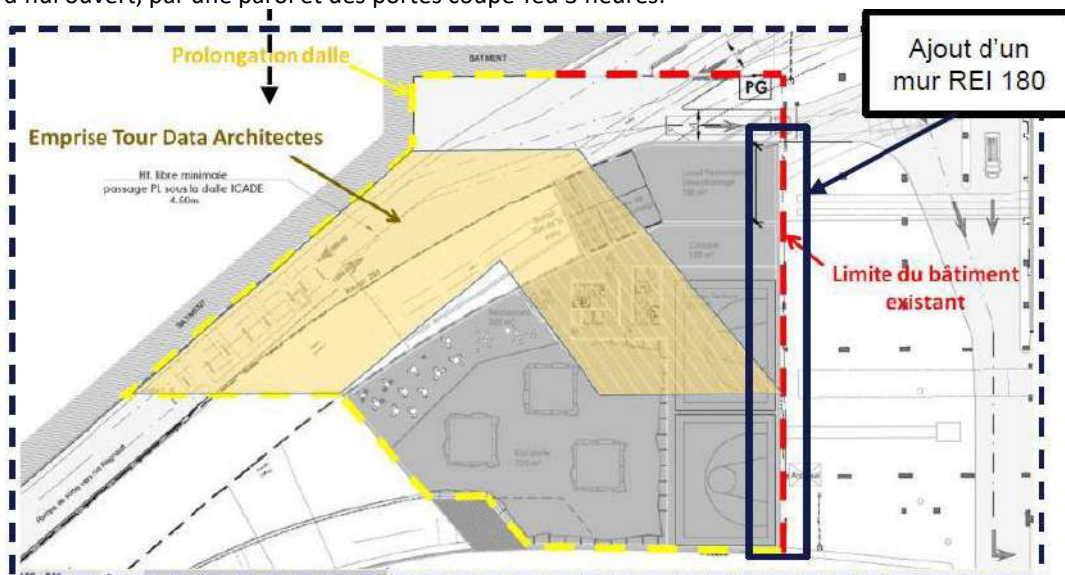


Figure 2 : Localisation du mur coupe-feu 3 heures (REI 180). (Source : Efectis)

La société Efectis a mené, pour le compte de SEGRO, une modélisation permettant d'évaluer les sollicitations thermiques perçues par les tiers en situation projet. Les simulations utilisant le modèle FDS de champs tridimensionnels permettent de déterminer les sollicitations thermiques (températures et flux de chaleur) et les comparent aux seuils relatifs à la sécurité des personnes, des services d'intervention et du risque de propagation. Deux scénarios ont été modélisés :

- un incendie dans la cellule 9 au niveau N-1 (niveau gare) de l'ouvrage projeté ;
- un incendie dans l'allée de circulation centrale également située au niveau N-1 de l'ouvrage projeté.

Le tableau ci-dessous présente une synthèse des distances maximales d'effets de flux thermiques évalués à 2 m du sol en dehors de l'ouvrage pour chaque scénario.

Tableau 1 : Synthèse des distances maximales d'effets de flux thermiques à 2 m pour chaque scénario (Source : Efectis)

Localisation du foyer	Températures en sortie de façade (°C)	Distance d'effets maximale de l'atteinte du critère de flux thermiques par rapport à l'entrée de l'entrepôt (m)		
		≥ 3 kW/m ²	≥ 5 kW/m ²	≥ 8 kW/m ²
Feu généralisé dans la cellule 9	Environ 40°C	Non-atteint	Non-atteint	Non-atteint
Feu généralisé dans la rue intérieure	Varie entre 60 et 100°C	Non-atteint	Non-atteint	Non-atteint

Les puissances maximales de feu sont obtenues par la limitation en apport d'air que constituent les façades. Les simulations numériques montrent que les puissances maximales développées sont estimées à 349 MW dans le cas de la configuration projet.

Dans le cas d'un feu généralisé dans une cellule, aucun flux thermique supérieur ou égal à 3 kW/m² (seuil des effets irréversibles délimitant la zone des dangers significatifs pour la vie humaine) ne sort des limites de propriété pour la configuration de l'ouvrage projeté, les tiers à proximité de l'entrée de l'ouvrage ne sont donc pas impactés. Le constat est le même pour un feu généralisé dans l'allée de circulation centrale : aucun flux thermique supérieur ou égal à 3 kW/m² ne sort des limites de propriété et aucun tiers identifié n'est impacté par les sorties de flammes et les fumées chaudes.

Les figures suivantes présentent les flux thermiques au niveau des parois situées à l'extérieur de l'entrepôt ainsi que les flux thermiques perçus en dehors de l'entrepôt à 2 m du sol respectivement pour le scénario 1 (incendie dans la cellule 9) et le scénario 2 (incendie dans l'allée de circulation centrale).

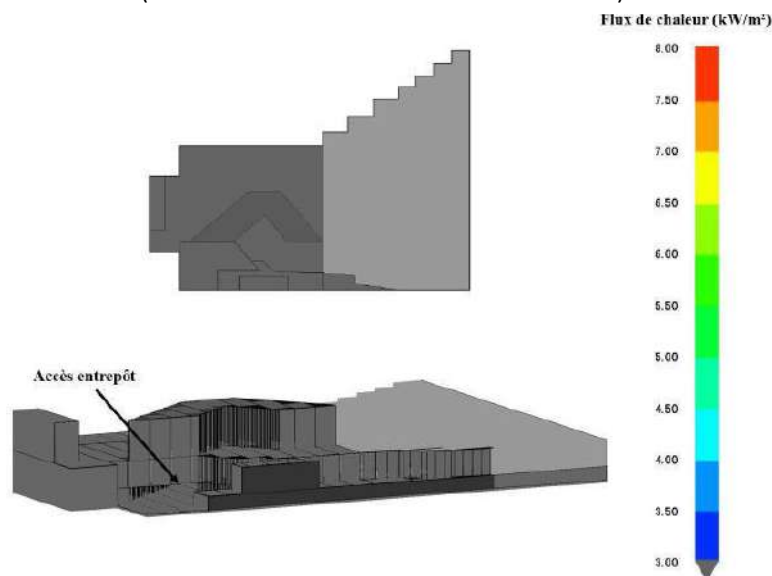


Figure 3 : Flux thermiques au niveau des parois situées à l'extérieur de l'entrepôt – Scénario 1 (Source : Efectis)

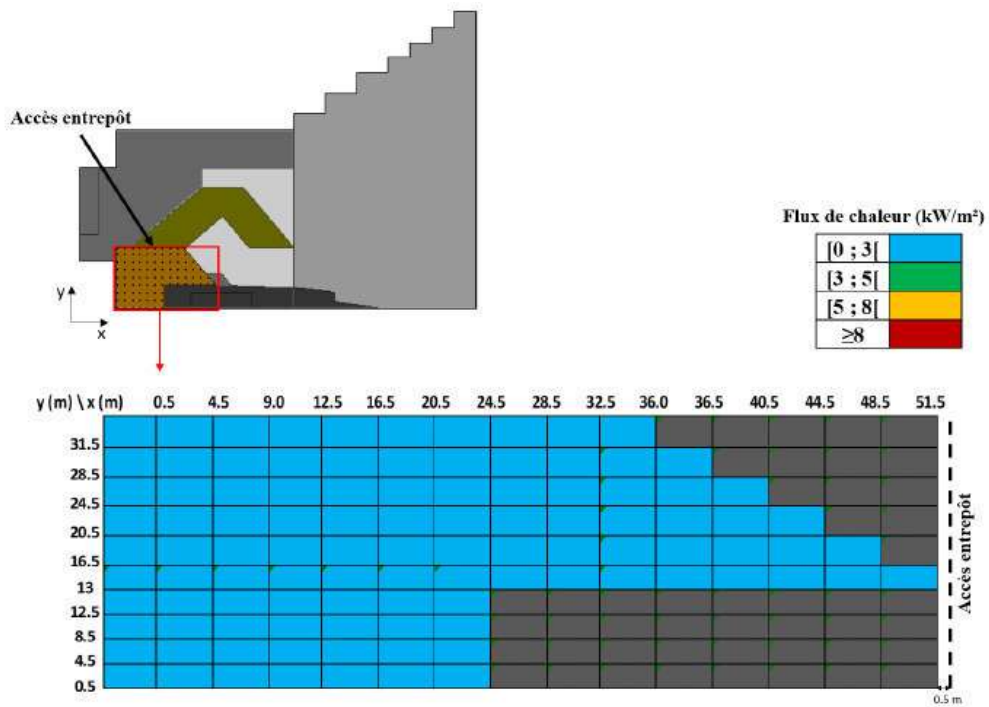


Figure 4 : Flux thermiques perçus en dehors de l'entrepôt à 2 mètres du sol – Scénario 1 (Source : Efectis)

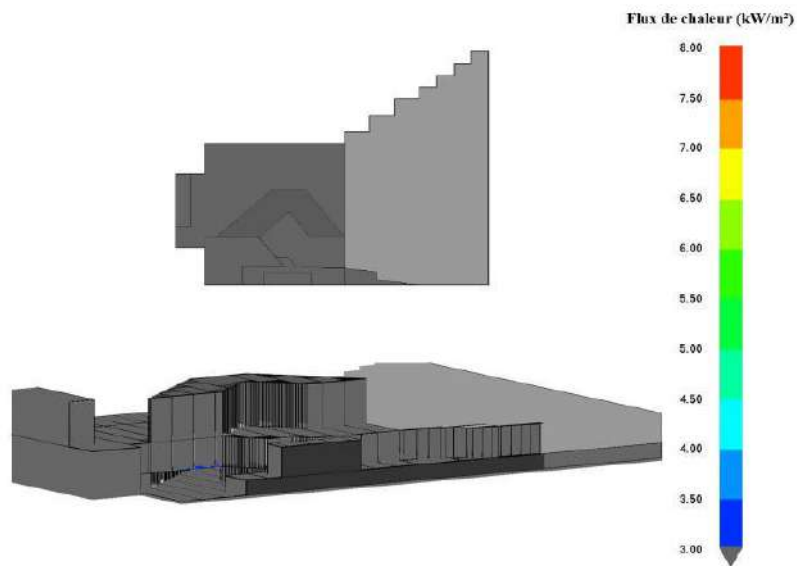


Figure 5 : Flux thermiques au niveau des parois situées à l'extérieur de l'entrepôt – Scénario 2 (Source : Efectis)

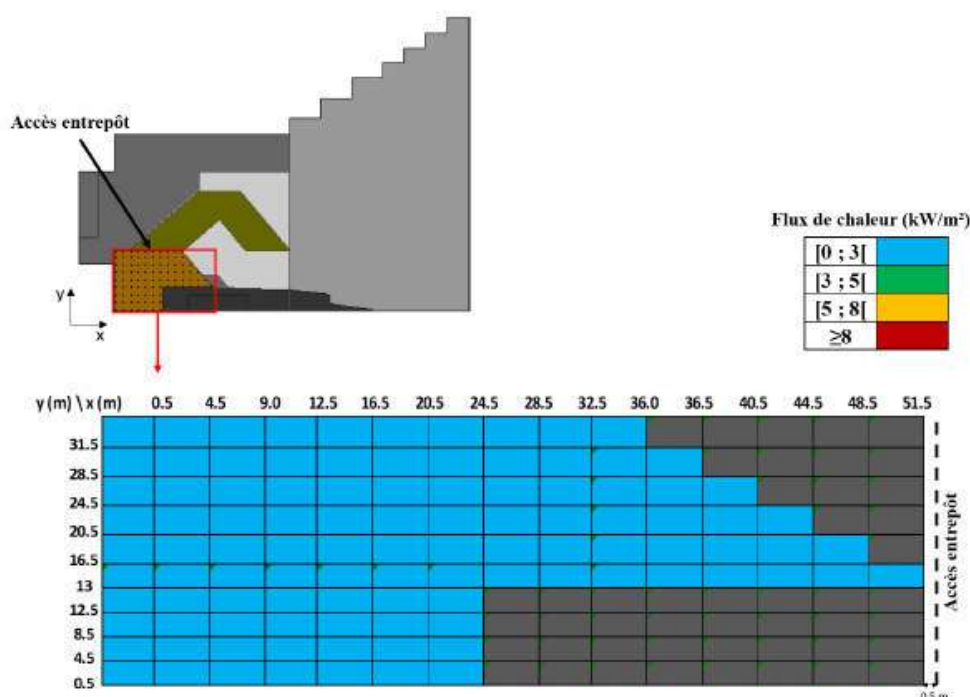


Figure 6 : Flux thermiques perçus en dehors de l'entrepôt à 2 mètres du sol– Scénario 2 (Source : Efectis)

3.3. Mesures prises pour assurer la sécurité

Plusieurs mesures sont prévues par le maître d'ouvrage pour assurer la sécurité. Elles ont été présentées à la BSPP lors d'une réunion le 1^{er} juillet 2020, en présence de l'UD75 de la DRIEAT en charge des ICPE.

3.3.1. Dispositions constructives

Les murs coupe-feu et les maçonneries existantes seront conservés et SEGRO prévoit de fermer l'entrée principale du site par une paroi coupe-feu 3 h. De façon générale, les aires de charge de batterie seront éloignées des marchandises stockées. Les portes des cellules seront équipées de dispositifs de fermeture automatique.

3.3.2. Rénovation du système de désenfumage existant

Le système de désenfumage des cellules et de circulation par extraction mécanique à travers un réseau de gaines et l'extraction au sommet de la tour Grenoble sera maintenu et rénové. L'interdiction de stockage en dehors des cellules permet de supprimer le potentiel calorifique (et de fumées) dans les circulations. L'installation d'une paroi de degré coupe-feu de 3 h vise à protéger les tiers ;

3.3.3. Moyens de lutte contre l'incendie

- **Sprinklage** : le dispositif de sprinklage présent sur le site sera associé à une nouvelle réserve souterraine de 600 m³ afin de disposer d'une réserve d'eau disponible à tout moment. Dans les cellules où des liquides inflammables seront stockés, il est prévu des têtes de sprinklage en rack et l'utilisation d'un additif d'extinction.
- **RIA et extincteurs** : le réseau RIA existant sera entièrement rénové. Des dispositions seront prises pour que chaque point d'une cellule puisse être attaqué par deux lances en simultané. Le nombre et la nature des extincteurs seront revus en fonction des risques selon les règles en vigueur.
- **Détection incendie par système CO₂ de type transcritique**. En salle des machines, le système sera renforcé par des capteurs à plusieurs niveaux de détection.
- **Bouches incendie** : 16 bouches incendie alimentées par le réseau public sont réparties au niveau du rez de voirie (rue du Javelot).

- **Accès pompiers** : tous les accès pompiers sont maintenus et la signalétique extérieure sera renouvelée.

Par ailleurs, l'espace de « click & collect », des boutiques et des services de proximité aux riverains seront aménagés dans les locaux donnant rue de Tolbiac. Ils sont exclus du périmètre ICPE (environ 600 m²) et séparés de l'entrepôt par un mur coupe-feu 3 heures existant, en conformité avec l'article CO7 du règlement sécurité incendie ERP (Arrêté du 25 juin 1980).

En outre, le Plan d'Opération Interne sera mis à jour et un Plan de Défense Incendie sera élaboré.

3.4. Conclusion sur la maîtrise des risques dans le cadre du projet

Les modifications ne sont pas de nature à entraîner de nouveaux dangers et inconvénients significatifs (ni d'augmenter les dangers existants). En effet, ces modifications ne seront pas à l'origine de phénomènes dangereux pouvant générer des effets en dehors des limites de l'établissement.

La maîtrise des risques du site sera sensiblement améliorée par rapport à la situation actuelle par la mise en place :

- d'une réserve d'eau incendie suffisante sur le site, avec un sprinklage ESFR mis à neuf ;
- d'un désenfumage en cohérence avec les usages ;
- d'une ventilation suffisante ;
- de la fermeture de l'entrée principale par mur coupe-feu 3 heures.

Ces mesures permettent une réduction du risque vis-à-vis des tiers y compris les futurs bâtiments Los Angeles et Melbourne projetés par ICADE.

4. L'imperméabilisation et la gestion des eaux pluviales

4.1. La diminution des surfaces imperméabilisées

Dans le cadre du projet global, les modifications de la gestion des eaux pluviales par rapport à la situation actuelle concernent essentiellement le projet ICADE, le projet de réaménagement et de modernisation de la gare des Gobelins intéressant uniquement les niveaux souterrains de la dalle des Olympiades.

Le site du projet est occupé actuellement par deux rampes d'accès (rues Nationale et Regnault) et un parc de stationnement à ciel ouvert encadrant une friche ferroviaire sur une surface de 7 479 m² (hors gare). Actuellement, la surface imperméabilisée s'élève à **5 615m² correspondant à un coefficient d'imperméabilisation de 75,08%**. Les surfaces imperméabilisées comprennent notamment 4 903m² d'enrobé imperméables ou encore des voies ferrées (276 m²).

Le projet paysager prévoit la végétalisation du site et favorise la désimperméabilisation par :

- la réduction de l'emprise des voies de livraison des rampes afin de créer des bandes plantées pour chaque rampe ;
- l'augmentation de la surface d'espaces verts au niveau du Jardin des Rails qui sera situé à l'emplacement des friches ferroviaires ;
- la création de terrasses végétalisées.

Ainsi les surfaces imperméabilisées diminuent de 5 615m² à 4 603,4m², ce qui représente un gain de 1 012m² et une diminution du coefficient d'imperméabilisation : il est de 62% dans le cadre du projet.

4.2. Modalités de gestion des eaux pluviales

D'après le zonage du PLU de la ville de Paris, les exigences relatives à la gestion des eaux pluviales correspondent à un abattement de 8 mm ou 55% d'une pluie de 16mm.





Le site étant dans une zone d'anciennes carrières, les dispositifs d'infiltration ne sont pas envisageables. L'optimisation de la gestion des eaux pluviales repose sur la large place faite aux espaces de pleine terre et sur la création de toitures végétalisées. Aussi, les dispositifs mis en œuvre pour atteindre l'objectif abattement de 55% d'une pluie de 16mm imposé par le PLU sont les suivants :

- Création d'un bassin de rétention dont le trop-plein sera raccordé au réseau d'eaux de la ville de Paris ;
- Récupération des eaux pluviales pour l'arrosage du jardin des rails et le nettoyage des espaces extérieurs minéralisés (terrasses d'agrément, parvis) et des parties communes.

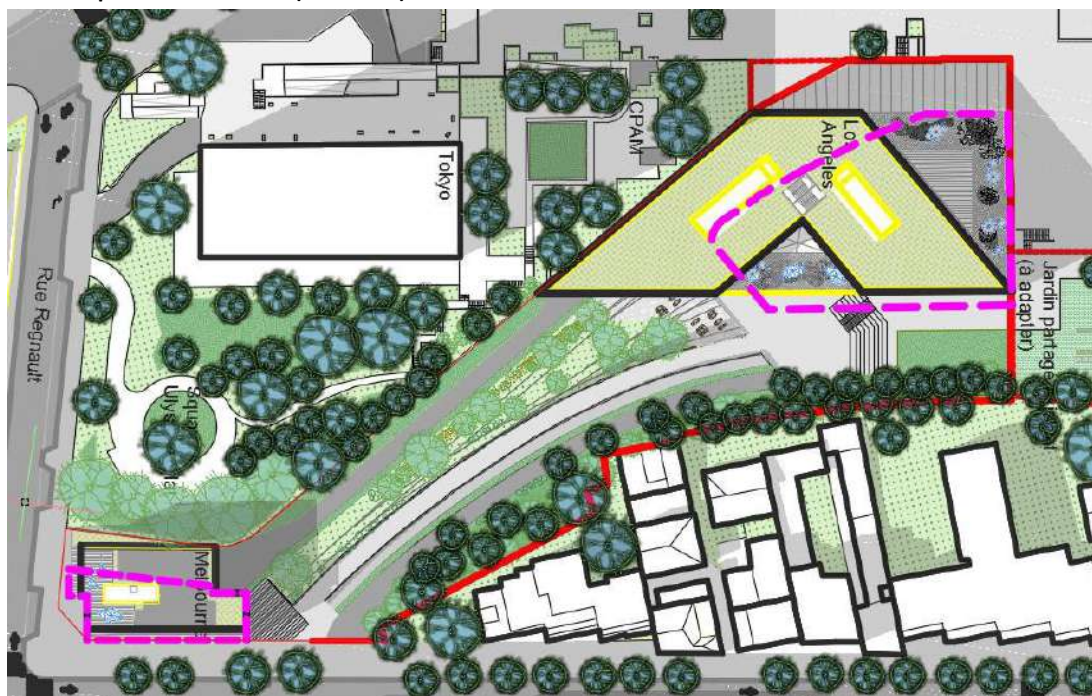
Le projet est ainsi conforme au zonage pluvial ainsi qu'au SAGE.

Surface parcelle à l'air libre (hors Gare) : 7 479 m²



- | | |
|--|---|
|  Enrobé (voierie, parkings, trottoirs) : 4 903 m ² |  Terre-plein haut : 393 m ²
(Stationnement VL), dont
emprise tunnel ferroviaire : 64
m ² |
|  Friche ferroviaire niveau bas : 1 630 m ²
dont emprise voies ferrées (ballast) : 460 m ² | |
|  Talus : 553 m ² | |

Surface parcelle à l'air libre (hors Gare) : 7 479 m²




- | | |
|---|--|
|  Enrobé à l'air libre : 2 163 m ² | Talus : 553 m ² |
|  Jardin des rails : 1 630 m ² | Emprise tunnel ferroviaire : 34 m ² |
|  Bandes végétalisées créées : 469 m ² | Terrasses : 3 099 m ² dont 2 326 m ² végétalisés |

Figure 7 : Occupation du sol en situation actuelle (en haut) future (en bas) (Source : Note de gestion des eaux pluviales, Artelia)

5. Accessibilité et déplacements

CD-Via a mené une étude de trafic-déplacement incluant deux campagnes de comptage (du 1^{er} au 7 avril puis du 28 juin au 5 juillet 2021) visant à analyser l'impact du projet sur les conditions de circulation.

Dans le cadre du projet, c'est l'activité du centre logistique qui est génératrice d'un trafic de véhicules, la programmation des bâtiments de bureaux ne prévoyant pas de parkings de stationnement.

5.1. Les transports en commun

Le projet bénéficie d'une desserte optimale en transports en commun avec une offre complète (métro, bus, tramway) qui permet de relier différents points stratégiques intermodaux (les gares d'Austerlitz, de Lyon et de Saint-Lazare avec la ligne 14) ainsi que toutes les portes parisiennes via le tramway T3a notamment, ou encore le centre parisien via la ligne 7. Ainsi, 10 stations de bus et 3 stations de métro sont situées à moins de 10 min de marche.

Les lignes de métro desservant la zone de projet sont :

- la ligne 14, qui relie Olympiades à Mairie de Saint-Ouen. Il s'agit de la ligne la plus récente du métro, qui sera prolongée dans le cadre du Grand Paris Express jusqu'Orly.
- la ligne 7 (desservant les stations de métro des Porte d'Ivry et de Choisy), qui relie les Mairies d'Ivry et de Villejuif (Proche banlieue sud) à La Courneuve (Proche banlieue Nord) en passant par le centre de Paris.

Comme tous les métros, la fréquence de passage aux heures de pointe de trafic varie entre 1 min et 3 min par passage.

Le site bénéficie également du passage du Tramway T3a, passant par le boulevard des Maréchaux et reliant tous les arrondissements au Sud de Paris et par le Tramway T9, permettant de relier Orly. Aux périodes de pointe de circulation il faut compter entre 3 min et 6 min d'attente par passage.

Enfin, 5 lignes de bus sont présentes à proximité, et permettent relier des gares centrales de Paris (Gare Saint-Lazare, Denfert Rochereau) à d'autres portes (Porte de France/de Saint Cloud/ des Lilas). Les temps d'attentes aux heures de pointes varient entre 4 min et 10 min par passage, et il faut compter 10 à 20 min par passage aux heures creuses.

La figure suivante présente les liaisons modes doux existantes à proximité du projet.

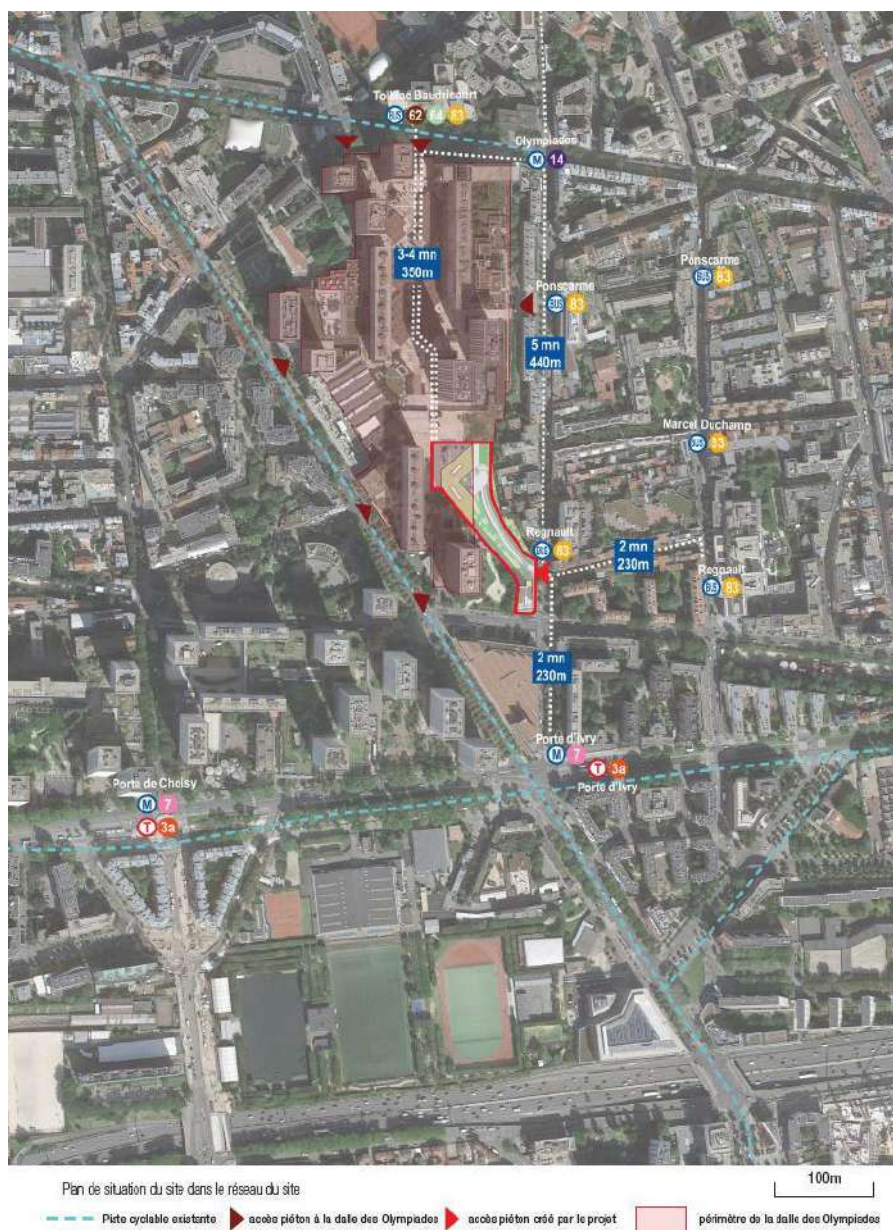


Figure 8 : L'accessibilité du site par les TC et les modes doux

5.2. Les mobilités douces

Plusieurs aménagements et/ou pistes cyclables sont situées sur les rues qui bordent le projet, notamment sur le boulevard Masséna et l'avenue d'Ivry. Des stations Vélib sont également présentes à proximité dont les deux plus proches se trouvent rue Nationale et avenue d'Ivry.

L'accès piétons se fait au 105 rue de Tolbiac.



Figure 9 : Accès piétons (Source : Dossier de Porter à Connaissance)

Le projet vise à développer l'usage des modes doux :

- le vélo : les usagers des bâtiments bénéficieront de places de stationnements vélos ou encore le centre logistique du dernier kilomètre dans la gare des Gobelins qui prévoit l'utilisation de vélos et de vélos cargos pour les livraisons ;
- les déplacements piétons seront favorisés par la création de la passerelle qui permettra d'accéder à la dalle des Olympiades et sa traversée selon un axe nord/sud.

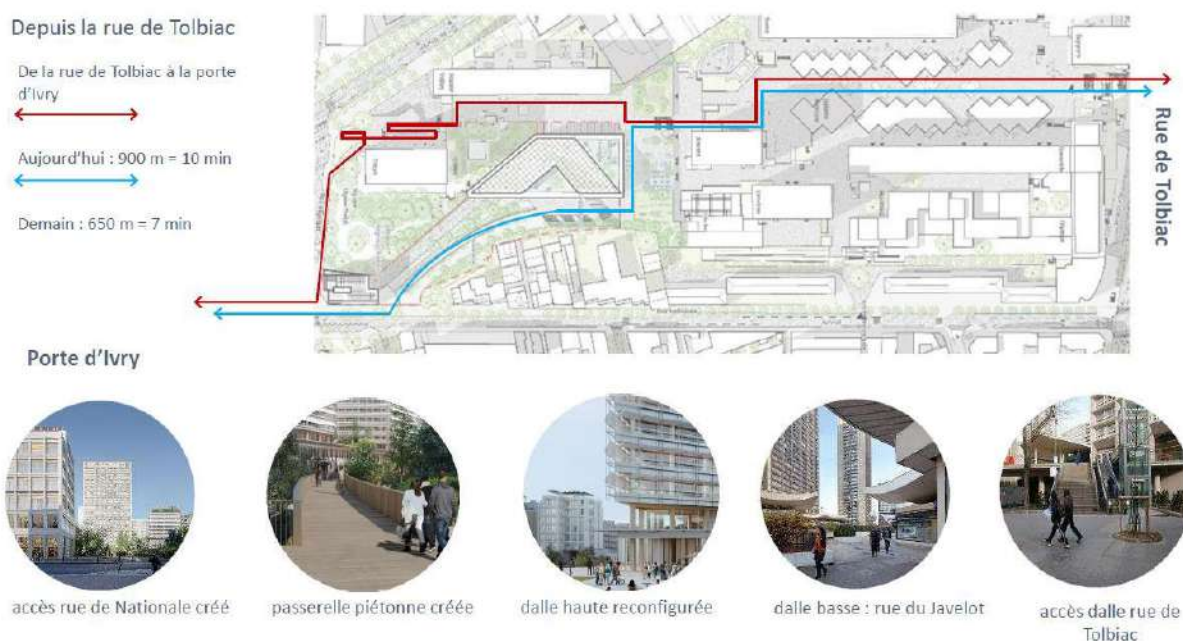


Figure 10 : Accessibilité piétonne dans le cadre du projet

Le projet prévoit de nombreux stationnements vélos qui seront intégrés au sein de l'immeuble Los Angeles en accord avec les services instructeurs. La surface totale du local vélo calculée sur le ratio de 3 % de la SDP de bureaux conformément aux règles administratives sera d'environ 423 m² (pour les 2 bâtiments). Le local vélo sera accessible depuis la rue du disque. En complément, des arceaux vélos sont prévus pour les visiteurs au droit de l'immeuble Melbourne.

5.3. L'accessibilité routière et le trafic

5.3.1. Les accès

Le projet est bien desservi par le réseau routier :

- les autoroutes A4 et A6B sont accessibles à moins de 5 km de l'entrée du site ;
- des axes routiers importants ceinturent le site : la rue Tolbiac au nord, la rue Nationale à l'est et l'avenue d'Ivry à l'ouest. Ces axes supportent des trafics supérieurs à 8 000 véhicules par jour.

Plusieurs accès desservent le site des Gobelins :

- un accès au parking souterrain du centre commercial par la rue Nationale (non concerné par le projet) ;
- des accès par voie sous dalle situés rue du Javelot et rue du Disque (entrée et sortie). Situés au niveau rez de voirie, ils ont pour fonction principale la desserte des parkings de la dalle des Olympiades, la desserte des locaux de stockage du centre commercial OSLO et l'accessibilité aux services de préventions pour l'ensemble de la dalle des Olympiades (en rez de voirie ou en sous-sol de la dalle) destinés aux usagers des tours existantes ;
- la plateforme logistique est desservie au niveau gare par la tranchée à ciel ouvert qui se situe au sud du site : l'entrée se fait par le 23 rue Nationale et la sortie par la rue Regnault.



Dans le cadre du projet, les accès à l'ensemble des parkings souterrains ne sont pas modifiés. Les locaux vélos du projet situés dans le bâtiment Los Angeles seront accessibles par la rue du disque. Les accès rue du disque serviront également aux services de prévention pour rejoindre les tours échelles du bâtiment Los Angeles.

L'accès au centre logistique pour l'ensemble des poids lourds, des véhicules utilitaires et des véhicules légers sera maintenu : l'entrée se fera depuis la rue Nationale à proximité du bâtiment Melbourne et la sortie par la rue Regnault. Toutefois, le projet prévoit de réduire significativement la largeur des voies (par rapport à 7 m actuellement) afin de permettre leur végétalisation partielle, la création d'un cheminement piéton et sa sécurisation. Le point de contrôle d'accès au centre logistique sera situé au niveau bas de la rampe à l'entrée de la Gare.

La voie pompiers du niveau gare depuis la rue Tolbiac pourra être rendue accessible pour les livraisons piétons, trolleys et vélos-cargo, celle du niveau halle depuis la rue Baudricourt pour les véhicules utilitaires. Elles seront laissées libre d'accès pour une intervention éventuelle des services de secours.

En outre, la vitesse maximale autorisée sera minorée par rapport à la situation actuelle : elle sera de 30 km/h dans le cadre du projet afin de réduire les nuisances sonores et d'améliorer la sécurisation du site.

La figure suivante permet de comparer les accès en situation actuelle et en situation avec projet.

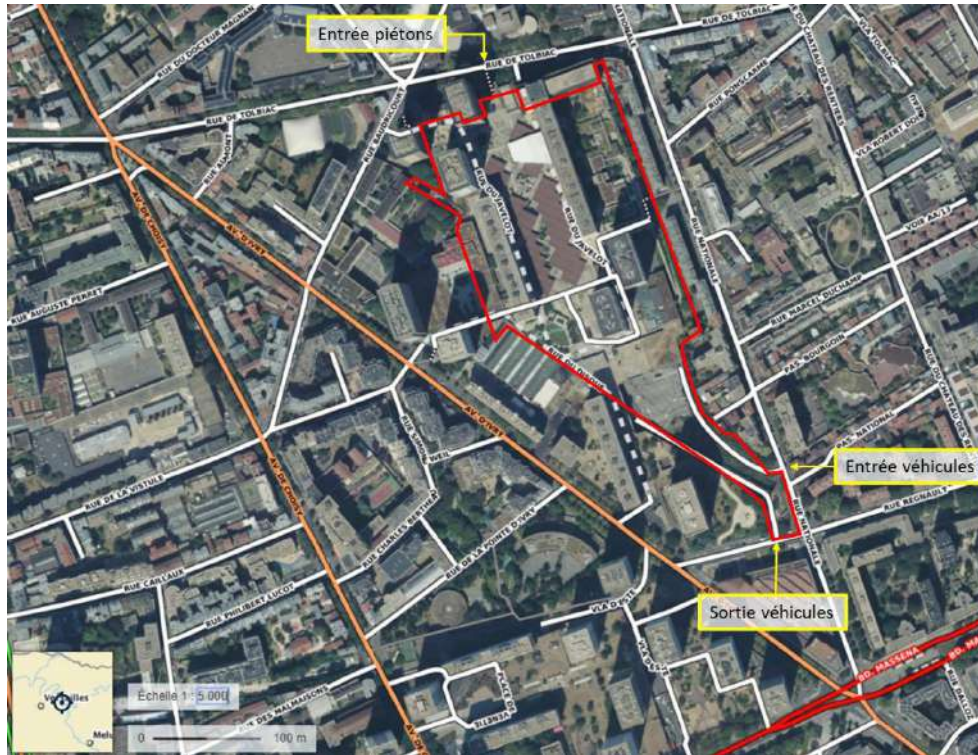


Figure 11 : Localisation des accès au site. À gauche : Situation actuelle, à droite : Situation future (Source : Dossier de Porter à Connaissance)

5.3.2. Le trafic routier

Le site bénéficie d'une bonne desserte en Transport en Commun, l'un des objectifs du projet étant de développer l'usage des modes doux, aucun parking ne sera construit dans les sous-sols des bâtiments Los Angeles et Melbourne. C'est donc essentiellement l'activité du centre logistique modernisé qui sera génératrice d'un trafic de véhicules.

5.3.2.1. Situation actuelle

La plateforme génère actuellement 1 200 véhicules par jour ouvré dont 240 PL, qui se répartissent principalement depuis/vers le Boulevard Périphérique. L'essentiel de ces flux est généré en première partie de journée : 60 à 65% du flux est généré entre 5h00 et 13h00).

Aux heures de pointe du matin et du soir, les conditions de circulation sur le secteur sont ralenties, à cause de la forte demande de trafic. Les carrefours desservant le site ne sont cependant jamais saturés. En effet, ils profitent du fait que les saturations importantes sont souvent en amont sur le secteur (Boulevard Périphérique, boulevard des Maréchaux, Avenue d'Italie).

La grande majorité des flux générés par l'activité de la plateforme logistique emprunte le boulevard Périphérique pour les trajets depuis/vers les destinations moyenne ou longue distance.

5.3.2.2. Situation future : diminution du trafic journalier et du trafic Poids Lourds

Le réaménagement de la gare et la réorganisation de l'activité de la logistique urbaine va engendrer une baisse des trafics générés par le site comprise entre -25% et -35% du trafic actuel, soit un flux total entre 600 et 750 véhicules/jour.

Avec 60 poids lourds, le projet va aussi enregistrer une baisse de ce trafic comprise entre -50% et -75%. De plus, le projet prévoit le remplacement des moteurs thermiques par des véhicules décarbonés, électriques ou GPL. Le développement du transport en cycles et cargo-cycles complétera la part des livraisons en mode doux (notamment le dernier kilomètre très polluant habituellement), avec un effet global positif sur le trafic routier local.

Les diminutions du trafic routier lié au projet sont principalement concentrées sur les axes depuis/vers le Sud et le Boulevard Périphérique. La baisse du trafic sera de l'ordre de 30 à 330 véhicules/jour selon les axes et les sections considérés.

Seule l'avenue d'Ivry pourrait voir le trafic journalier légèrement augmenter (moins de 1 %). Par conséquent, les conditions de circulation routières devraient à minima rester équivalentes voire seront très probablement améliorées par rapport à la situation actuelle.

Les impacts du projet sur les conditions de circulation sont négligeables, voire positifs :

- les flux prévisionnels de véhicules du centre logistique seront inférieurs aux flux actuels grâce à l'utilisation de vélos et de vélos cargos pour assurer la logistique du dernier kilomètre ;
- en l'absence de parkings dans les deux immeubles projetés, leurs activités ne sont pas susceptibles d'avoir des incidences sur le trafic routier.

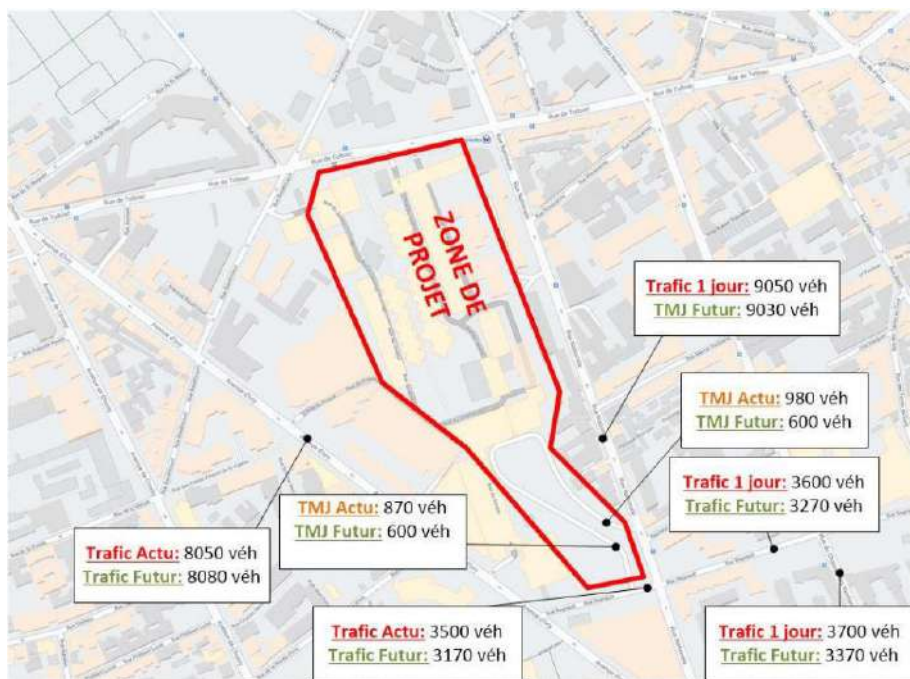
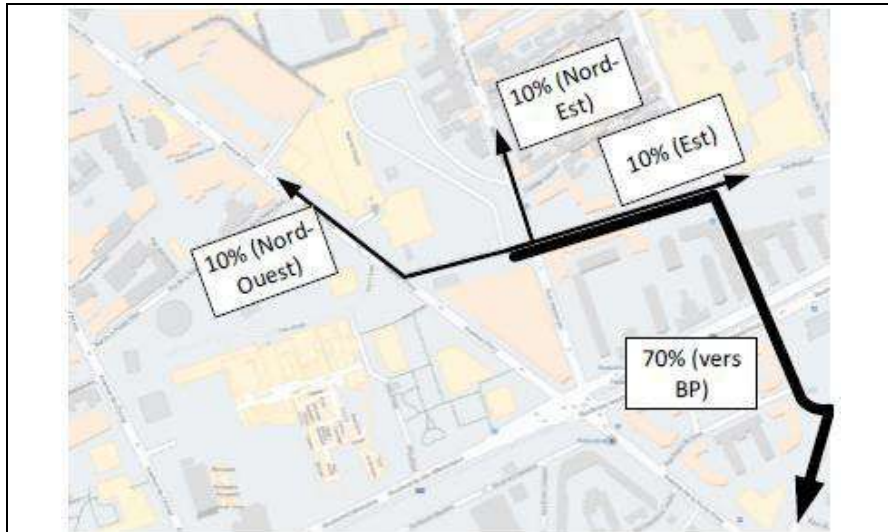
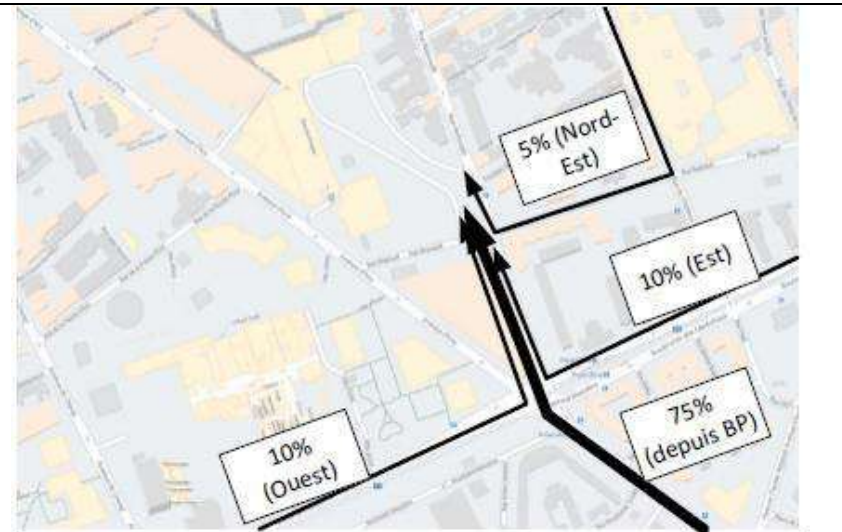


Figure 12 : Évolution du trafic moyen journalier suite à la mise en œuvre du projet (source : CDVIA)

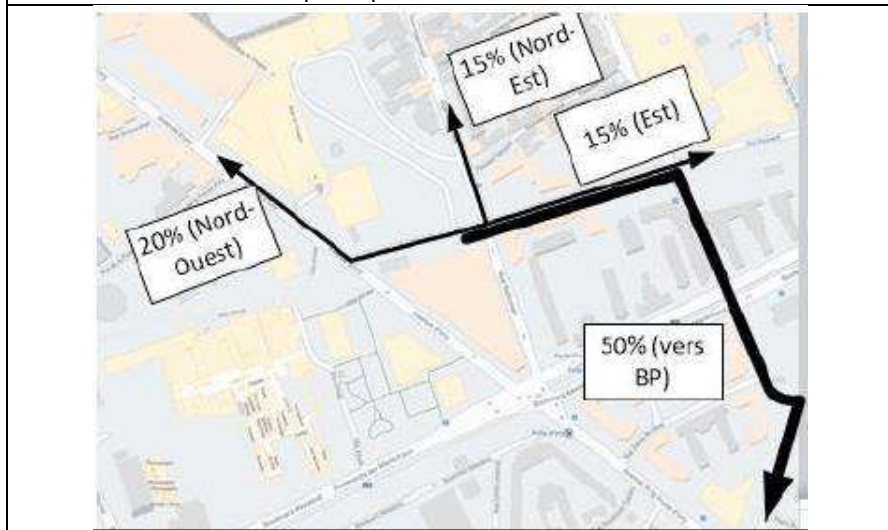
La figure suivante schématise les origines/destinations des flux entrants et sortants de la plateforme en situation actuelle et en situation future.



Flux émis par la plateforme – Situation actuelle



Flux reçus par la plateforme – Situation actuelle



Flux émis par la plateforme – Situation future



Flux reçus par la plateforme – Situation future

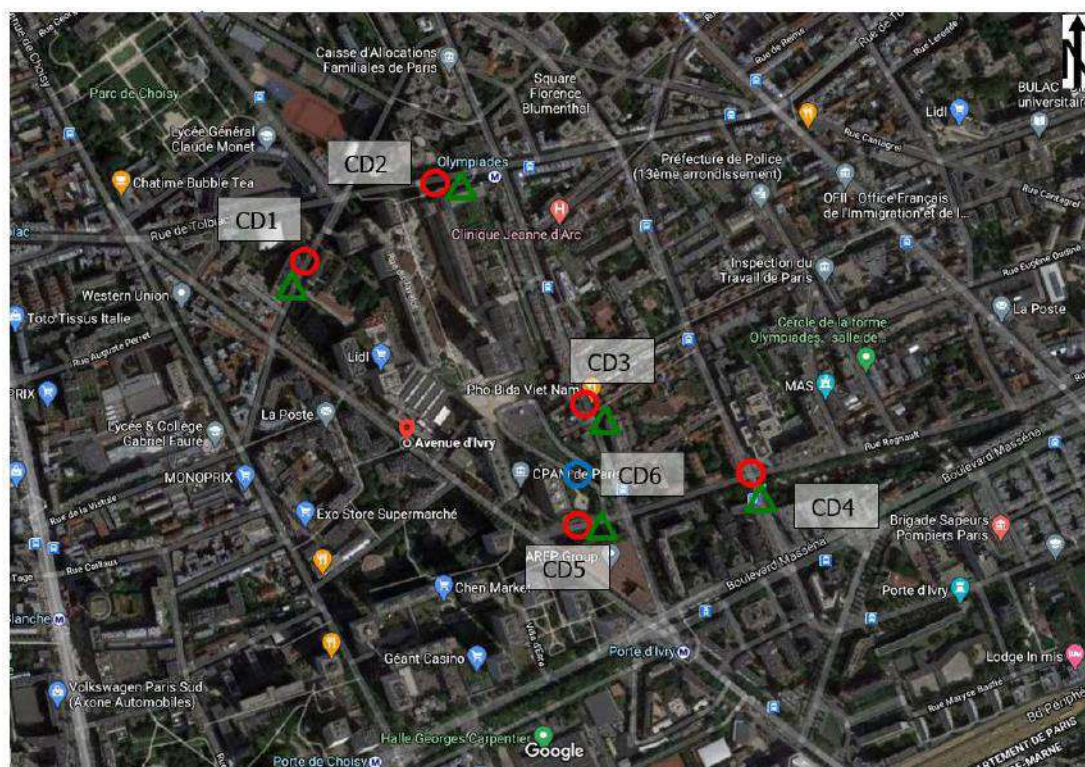
6. Environnement sonore

6.1. Impact du projet de modernisation de la plateforme logistique sur l'environnement sonore du site

ORFEA acoustique a mené une étude visant d'une part à caractériser l'environnement sonore actuel sur la base de deux campagnes de mesures de bruit couplées à une modélisation et d'autre part à modéliser les impacts acoustiques du projet.

Les campagnes de mesures acoustiques se sont déroulées respectivement le 1^{er} avril 2021 puis du 10 au 12 janvier 2022.

L'objectif de la première campagne était de vérifier que les sources de bruit environnantes étaient majoritairement dues au trafic routier. La seconde campagne a permis d'identifier les sources de bruit en provenance de la plateforme logistique pouvant impacter l'environnement sonore.






-  Comptage routier CDVIA (1 semaine)
-  Mesure acoustique CD (1h) en périodes jour et nuit, à proximité des voies routières
-  Mesure acoustique CD (1h) en période jour dans le cœur du périmètre

Figure 13 : Localisation des points de mesures de la campagne du 1^{er} avril 2021 (Source : ORFEA)



Figure 14 : Localisation des points de mesures de la campagne de la campagne du 10 au 12 janvier 2022 (Source : ORFEA)

6.1.1. Sources de bruit identifiées au cours des campagnes de mesures

Les mesures acoustiques réalisées au cours de la première campagne traduisent une prépondérance des bruits de trafic routier dans le secteur d'étude.

D'après les mesures de la deuxième campagne, la principale source de bruit sur le site du projet est constituée par les mouvements des véhicules entrants et sortants de la plateforme logistique. Toutefois, d'autres sources de bruit issues des activités de la plateforme sont perceptibles à l'extérieur :

- les transpalettes et les chariots de transport lors du franchissement des rails de chemin de fer et sur les secteurs où le revêtement de sol présente des irrégularités ;
- les camions frigorifiques lorsqu'ils sont stationnés à proximité des entrées à l'intérieur du site ;
- les équipements de Chauffage, Ventilation Climatisation (CVC), en période nocturne et qui fonctionnent de façon cyclique ;
- les ralentisseurs en entrée et sortie du site.

6.1.2. Modélisation acoustique de la situation actuelle

Les résultats des modélisation acoustiques en situation actuelle indiquent que l'activité de trafic routier de l'activité de la plateforme logistique engendre des dépassements des seuils réglementaires applicables au droit des Zones à Émergences réglementées (ZER) en période diurne et en période nocturne.



Figure 15 : Position des ZER (Source : ORFEA)

Les tableaux suivants présentent les calculs des émergences théoriques en situation diurne et nocturne.

Tableau 2 : Résultats diurnes en Zone à Émergence Réglementée (bruits dus au trafic) – Situation existante. Source : ORFEA)

JOUR 07h – 22h	Indices	Bruit résiduel en dB(A) (réf : point LD)	Bruit particulier simulé en dB(A)	Bruit ambiant théorique en dB(A)	Emergence théorique en dB(A)	Seuil réglementaire en dB(A)
ZER7	L _{Aeq}	47,5	49,5	51,5	4,0	5,0
ZER8	L _{Aeq}	47,5	58,0	58,5	11,0	5,0
ZER9	L _{Aeq}	47,5	57,5	58,0	10,5	5,0
ZER10	L _{Aeq}	47,5	59,5	60,0	12,5	5,0
LD	L _{Aeq}	47,5	58,5	59,0	11,5	-

Tableau 3 : Résultats nocturnes en Zone à Émergence Réglementée (bruits dus au trafic) – Situation existante. Source : ORFEA)

NUIT 22h – 07h	Indices	Bruit résiduel en dB(A)	Bruit particulier simulé en dB(A)	Bruit ambiant théorique en dB(A)	Emergence théorique en dB(A)	Seuil réglementaire en dB(A)
ZER7	L _{Aeq}	45,0	46,0	48,5	3,5	3,0
ZER8	L _{Aeq}	45,0	57,0	57,5	12,5	3,0
ZER9	L _{Aeq}	45,0	52,0	53,0	8,0	3,0
ZER10	L _{Aeq}	45,0	57,0	57,5	12,5	3,0
LD	L _{Aeq}	45,0	56,5	57,0	12,0	-

Les deux cartes suivantes illustrent les niveaux de pression acoustique (bruit particulier) en dB(A) sur les bâtiments d'habitations les plus proches du projet (ZER8 et ZER10) en situation actuelle.



Figure 16 : Évaluation des niveaux sonores de la situation existante sur les bâtiments voisins en périodes diurne (gauche) et nocturne (droite) (Source : ORFEA)

Il ressort de l'évaluation sur les bâtiments proches du site actuel, que les niveaux sonores en façades sont compris entre 55,0 et 58,0 dB(A) en période diurne et entre 53,0 et 57,0 dB(A) pour la période nocturne. Les modélisations mettent en évidence des dépassements des seuils réglementaires applicables (émergences en ZER) pour la plateforme actuelle.

6.1.3. Modélisation acoustique de la situation future

Pour la simulation de la situation projetée il a été considéré les hypothèses suivantes :

- Trafic issu des projections de flux calculés par CDVia ;
- Les vitesses sont soit celles réglementaires soit celles relevées par CDVia lors des comptages ;
- Des points de calculs ont été considérés au droit des habitations les plus proches du site ;
- Heures d'activité de la future plateforme : 24h/24h ;
- Les sources de bruit autres que le trafic ne sont pas modélisées (bruit de claquements, équipement de ventilation etc.) ;
- L'intégration de nouveaux bâtiments du projet ICADE ainsi que la partie partiellement couverte du parking ne sont pas modélisées.

Les tableaux suivants présentent les calculs des émergences théoriques en situation diurne et nocturne.

Tableau 4 : Résultats diurnes en Zone à Émergence Réglementée (bruits dus au trafic) – Situation future. Source : ORFEA)

JOUR 07h – 22h	Indices	Bruit résiduel en dB(A) (réf : point LD)	Bruit particulier simulé en dB(A)	Bruit ambiant théorique en dB(A)	Emergence théorique en dB(A)	Seuil réglementaire en dB(A)
ZER7	L _{Aeq}	47,5	48,5	51,0	3,5	5,0
ZER8	L _{Aeq}	47,5	54,0	55,0	7,5	5,0
ZER9	L _{Aeq}	47,5	56,5	57,0	9,5	5,0
ZER10	L _{Aeq}	47,5	57,0	57,5	10,0	5,0
LD	L _{Aeq}	47,5	56,0	56,5	9,0	-

Tableau 5 : Résultats nocturnes en Zone à Émergence Réglementée (bruits dus au trafic) – Situation future. Source : ORFEA)

NUIT 22h – 07h	Indices	Bruit résiduel en dB(A)	Bruit particulier simulé en dB(A)	Bruit ambiant théorique en dB(A)	Emergence théorique en dB(A)	Seuil réglementaire en dB(A)
ZER7	L _{Aeq}	45,0	43,5	47,5	2,5	3,0
ZER8	L _{Aeq}	45,0	54,0	54,5	9,5	3,0
ZER9	L _{Aeq}	45,0	49,5	51,0	6,0	3,0
ZER10	L _{Aeq}	45,0	54,0	54,5	9,5	3,0
LD	L _{Aeq}	45,0	52,5	53,5	8,0	-

Les tableaux suivants présentent respectivement les écarts des niveaux sonores et des émergences au niveau des ZER entre la situation existante et la situation projetée dans la journée et la nuit.

Tableau 6 : Évolution des niveaux sonores (bruits dus au trafic). Source : ORFEA

Point de calcul	Localisation	Niveau sonore simulé en dB(A)		Ecart niveaux sonores Situation projetée - Situation existante en dB(A)	
		Jour (7h-22h)	Nuit (22h-7h)	Jour (7h-22h)	Nuit (22h-7h)
ZER7	Tour Squaw Valley – Rue du Disque	48,5	43,5	-1,0	-2,5
ZER8	Impasse Bourgouin	54,0	54,0	-4,0	-3,0
ZER9	Tour Tokyo - Rue Regnault	56,5	49,5	-1,0	-2,5
ZER10	Rue Nationale	57,0	54,0	-2,5	-3,0
LD	Gare des Gobelins	56,0	52,5	-2,5	-4,0

Tableau 7 : Évolution des émergences (bruits dus au trafic) Source : ORFEA

Point de calcul	Localisation	Ecart émergences Situation projetée - Situation existante en dB(A)	
		Jour (7h-22h)	Nuit (22h-7h)
ZER7	Tour Squaw Valley – Rue du Disque	-0,5	-1,0
ZER8	Impasse Bourgouin	-3,5	-3,0
ZER9	Tour Tokyo - Rue Regnault	-1,0	-2,0
ZER10	Rue Nationale	-2,5	-3,0
LD	Gare des Gobelins	-2,5	-4,0

Les niveaux sonores modélisés pour la période jour de la situation projetée varient entre 48,5 et 57,0 dB(A) pour les habitations les plus proches du projet (ZER7 à ZER10). Les émergences théoriques calculées sont comprises entre 3,5 et 10,0 dB(A) pour cette période.

Les niveaux sonores modélisés pour la période nuit de la situation projetée varient entre 43,5 et 54,0 dB(A) pour les habitations les plus proches du projet (ZER7 à ZER10). Les émergences théoriques calculées sont comprises entre 2,5 et 9,5 dB(A) pour cette période.

Les niveaux sonores ambiants attendus sont inférieurs à 70 dB(A) en période diurne et à 60 dB(A) en période nocturne. **Ainsi, les niveaux sonores en Limites de Propriété (confondues ZER) sont respectés.**

D'une manière générale, les bruits dus au trafic routier seul sont susceptibles d'engendrer des dépassements des seuils réglementaires applicables de jour comme de nuit, au sens de la réglementation acoustique ICPE. Cependant, par rapport à la situation existante, il est attendue **une réduction des émergences engendrées par le trafic seul au droit des ZER comprise entre 0,5 et 3,5 dB(A) en période jour et ente 1,0 et 4,0 dB(A) en période nuit.**

Les deux cartes suivantes illustrent les niveaux de pression acoustique (bruit particulier) en dB(A) sur les bâtiments d'habitations les plus proches du projet (ZER8 et ZER10) en situation future.

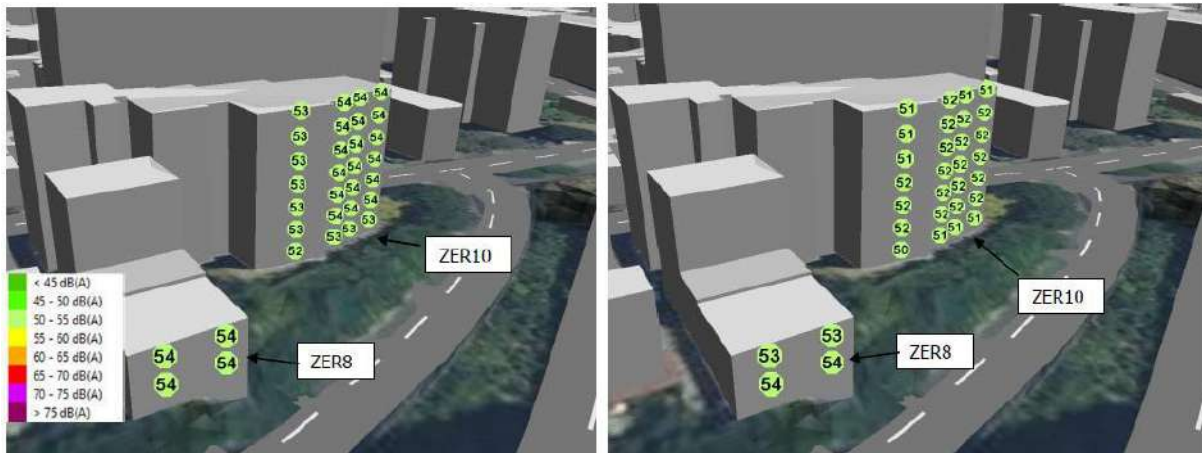


Figure 17 : Évaluation des niveaux sonores de la situation future sur les bâtiments voisins en périodes diurne (gauche) et nocturne (droite) (Source : ORFEA)

6.1.4. Analyse qualitative de la situation projetée

Cette analyse qualitative concerne les éléments du projet qui ne peuvent pas être modélisés actuellement mais qui vont participer à l'évolution de l'ambiance sonore du site :

- Couverture partielle de la zone de parking par le socle du nouvelle immeuble Los Angeles qui va réduire certains bruits notamment le bruit des transpalettes (claquement) et le bruit des équipements techniques de CVC. Les deux figures suivantes illustrent, à titre indicatif, le gain acoustique permis par la couverture du parking existant.

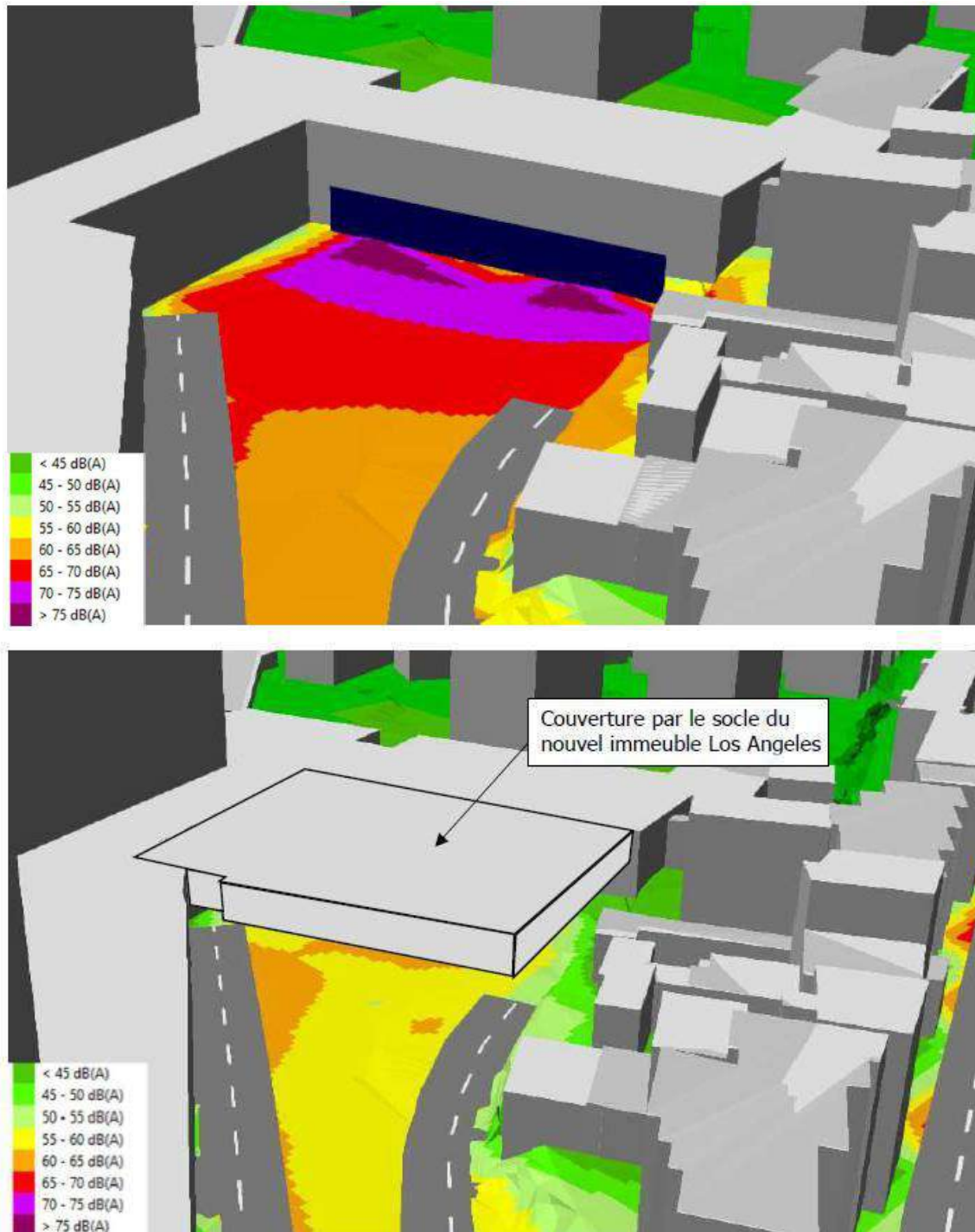


Figure 18 : Vue 3D du site avant (en haut) et en situation projet après couverture partielle par le socle du nouvel immeuble Los Angeles (en bas) (Source : ORFEA)

- Remplacement des Poids Lourds diesel par les Poids Lourds de type GNV qui sont moins bruyants. Les niveaux d'émissions des camions GNV sont réduits :
 - jusqu'à 2,5 dB(A) par rapport à un camion diesel à l'arrêt ;
 - de 3 à 5 dB(A) par rapport à un camion diesel en circulation.

Le remplacement des véhicules diesel par des véhicules GNV permettra une diminution des niveaux de bruit sonores à la source et l'impact du projet sur le voisinage. Les figures ci-dessous présentent à titre indicatif, une cartographie 2D des réductions sonores liées à l'utilisation de camions GNV (en remplacement des poids lourds diésel).

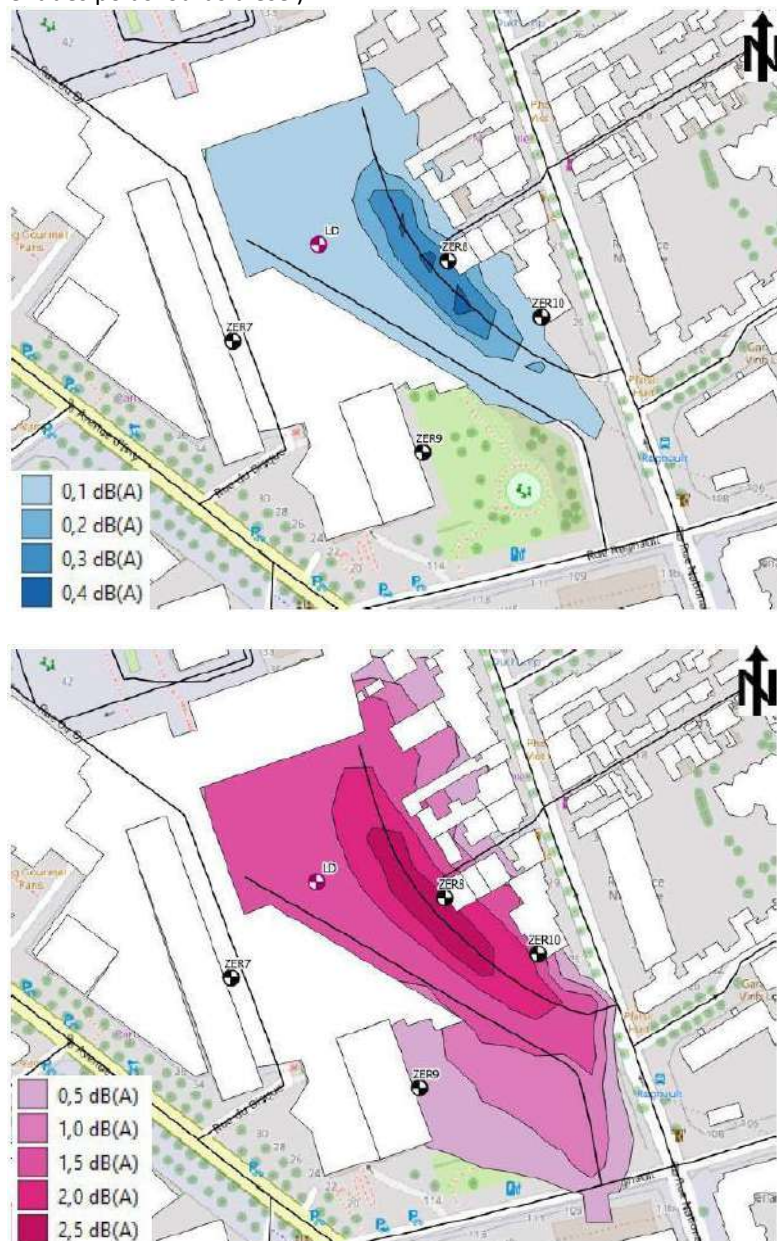


Figure 19 : Cartographie 2 D des réductions sonores des camions GNV en période diurne (en haut) et en période nocturne (en bas) (Source : ORFEA)

De plus, le maître d'ouvrage s'engage à suivre les recommandations suivantes afin de limiter l'inconfort acoustique des riverains :

- Bips de recul minimisés grâce au choix de camions équipés de dispositif d'avertissement sonore large bande (« cri du lynx ») et à un plan de circulation judicieux évitant les manœuvres ;
- Arrêt des moteurs lors du stationnement des Poids Lourds (sauf contraintes pour groupe frigorifique par exemple), notamment pendant des chargements et déchargements en extérieur ;

- Réfection des voiries et mise en œuvre d'un revêtement absorbant les bruits ;
- Obtention de la Labellisation CERTIBRUIT qui favorise une charte livraison en adéquation avec les ambitions traduites dans le PPBE de la Ville de Paris.

À l'issue de la réorganisation des flux du futur centre logistique et de la mise en place des recommandations, il est attendu que les éventuels désagréments sonores pouvant être ressentis actuellement par les riverains proches soient réduits et limités.

6.2. Isolation des bâtiments vis-à-vis du bruit extérieur

La société LASA a réalisé une notice acoustique (phase APS) pour ICADE afin de notamment déterminer les objectifs d'isolation pour les façades des 2 bâtiments. Ces objectifs ont été établis en tenant compte :

- des exigences issues des référentiels et certifications environnementales visées pour les 2 bâtiments. Pour rappel, il s'agit des certifications BREEAM excellent et HQE BD niveau excellent pour le bâtiment Los Angeles et certifications BREEAM excellent et BEE Tertiaire neuf pour le bâtiment Melbourne ;
- du classement sonore des infrastructures de transport qui bordent le site, la rue Nationale et l'avenue d'Ivry étant classée catégorie 3 par l'arrêté du 23 juillet 2013 modifiant l'arrêté du 30 mai 1996 relatif au classement sonore des infrastructures de transport terrestre ;
- des bruits du trafic routier lié à la desserte de la plateforme logistique en situation projet. Deux scénarios ont été considérés pour la boucle de desserte de la gare des Gobelins : dans le scénario (a), cette boucle n'est pas classée voie bruyante au regard de l'arrêté du 23 juillet 2013 et dans le scénario (b), la boucle est classée en catégorie 5, ce qui constitue une situation majorante.

Les figures suivantes illustrent les exigences d'isolement des façades pour le scénario (b) avant application de la pondération -3 dB. Actuellement, les véhicules desservant le site sont bruyants, particulièrement lorsqu'ils sont amenés à remonter la côte avec un chargement. Le caractère ponctuel des passages, cumulés sur les périodes réglementaires (diurne / nocturne) induit un niveau de bruit équivalent inférieur aux seuils requis (65 dB(A)) pour justifier d'un classement de la voie soit au sens de l'arrêté du 23 juillet 2013. Le projet de modernisation de la plateforme logistique engendrera un flux routier moins important qu'en situation actuelle et le parc de véhicules sera moins bruyant car composé en grande partie de véhicules électriques.

Pour atteindre les exigences d'isolement vis-à-vis des bruits extérieurs, il sera mis en place :

- pour les parties opaques, des séparatifs lourds associés à des doublages thermiques et acoustiques permettront de réaliser cet isolement ;
- pour les façades vitrées, des murs de rideaux ou de châssis menuiseries vitrés assureront la performance acoustique.

De plus, tous les équipements en communication avec l'extérieur ou directement placés à l'extérieur seront traités de façon à garantir le strict respect des exigences réglementaires relatives à la protection du voisinage, de l'environnement et au-delà pour préserver le calme aux abords du projet.

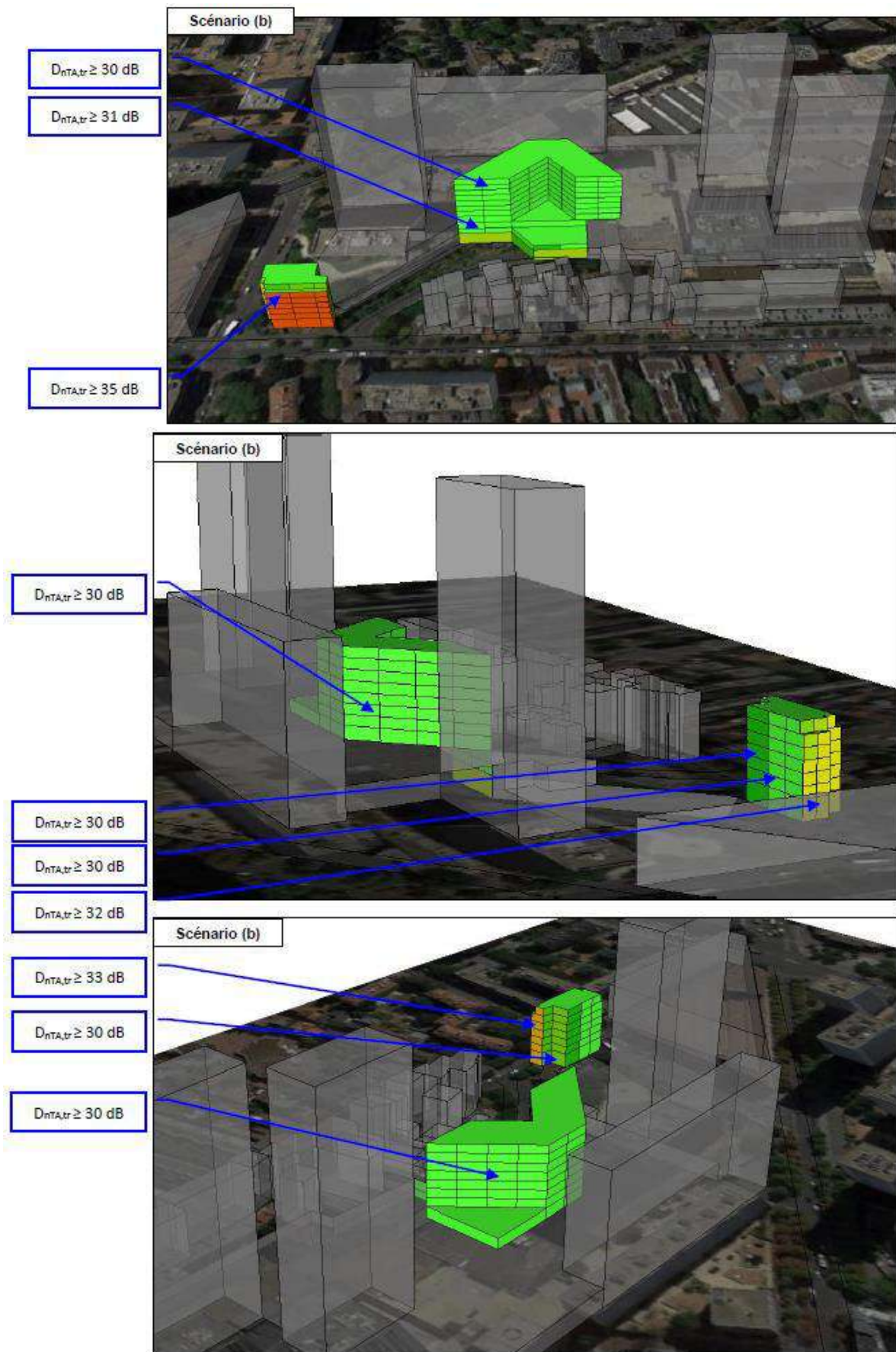


Figure 20 : Exigences d'isolement des façades (Source : Notice acoustique, LASA)

7. Qualité de l'air

La société ISPIRA a été mandatée par SEGRO pour réaliser une étude afin de caractériser la qualité de l'air sur la zone du projet et d'évaluer les impacts du projet sur la qualité de l'air.

7.1. Les résultats de la campagne de mesure

Onze points de mesure du dioxyde d'azote (NO₂), deux points de mesure de benzène et un point de mesure de PM₁₀ ont été répartis sur la zone du projet à l'extérieur de la gare des Gobelins (figure suivante). Les prélèvements ont duré deux semaines, du 15 au 29 juin 2021.

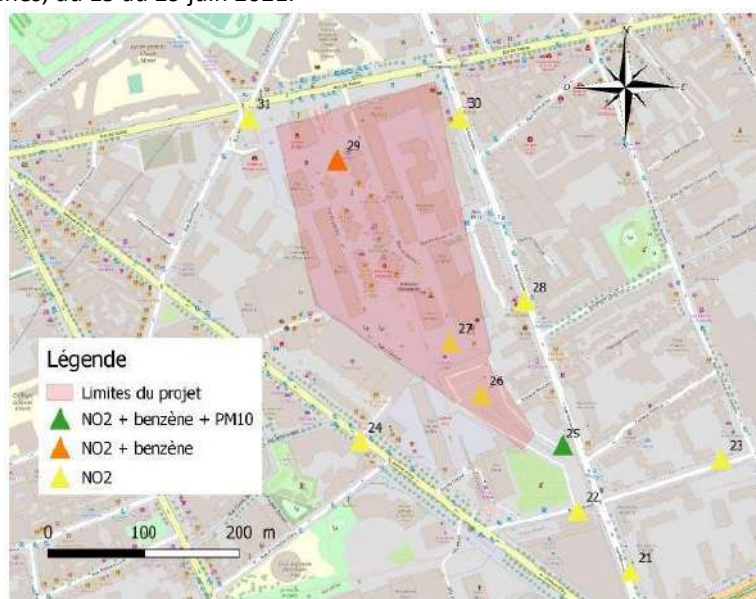


Figure 21 : Localisation des points de mesure de la qualité de l'air (Source : Ispira)

Le tableau suivant présente les concentrations moyennes, médianes, minimales et maximales des paramètres analysés au cours de la campagne de mesures.

Tableau 8 : Résultat des mesures de la qualité de l'air extérieur au cours de la campagne (Source : Ispira)

Polluant	Concentration (µg/m ³)				Valeur limite comparable	Valeur OMS
	Moyenne	Médiane	Maximum	Minimum		
NO ₂ (en µg/m ³)	23,5	24,8	28,4	16,0	40 µg/m ³ (annuelle)	40 µg/m ³
PM ₁₀ (en µg/m ³)	23,6				40 µg/m ³ (annuelle)	20 µg/m ³
Benzène (en µg/m ³)	0,3	0,3	0,2		5 µg/m ³ (annuelle)	-

Les résultats de la campagne de mesures ont été comparés à titre indicatif aux valeurs limites établies sur une année complète pour l'air extérieur. Cette comparaison met en évidence :

- Pour le dioxyde d'azote, tous les points de mesure présentent des concentrations inférieures à la valeur limite annuelle en vigueur de 40 µg/m³ pour le NO₂. Au regard des données mises à disposition par Airparif, le respect de la valeur limite en moyenne annuelle de 40 µg/m³ est très probable sur la zone du projet.
- Pour le **benzène**, les valeurs relevées inférieures à l'objectif de qualité en moyenne annuelle de 2 µg/m³ sont caractéristiques d'un milieu urbain. Au regard de ces concentrations et des données mises à disposition par Airparif, le respect de la valeur limite et de l'objectif de qualité pour ce composé est vraisemblablement assuré sur la zone ;

- Pour les **PM10** qui ont été mesurées à l'entrée du site par la rue Nationale. La comparaison aux données Airparif amène à conclure qu'il est très probable que la valeur limite annuelle de $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ est respectée au droit de la zone du projet.

Cette campagne de mesure ne met pas en évidence de problématique liée à la qualité de l'air extérieur sur la zone du projet.

7.2. Bilan des émissions en situation projet

Le bilan des émissions a été réalisé en situation actuelle, puis à l'horizon 2024 pour le scénario de référence (sans que le projet se fasse) et pour le scénario projet. L'inventaire des émissions a porté sur les polluants à considérer dans une étude de niveau II.

La figure suivante montre l'évolution des émissions en 2024 par rapport à l'état initial 2020 avec et sans projet.

L'ensemble de polluants devrait voir leurs émissions diminuer avec le temps, que le projet soit mis en service ou pas. Cette baisse, comprise entre -3 % (pour les métaux lourds) et -35 % (pour les NOx) à l'horizon 2024 par rapport à 2020, est à relier à l'amélioration du parc automobile.

En complément de cette évolution, la mise en service du projet à l'horizon 2024 entraîne une baisse des émissions autour de -2 % quel que soit le composé considéré par rapport au scénario 2024 de référence.

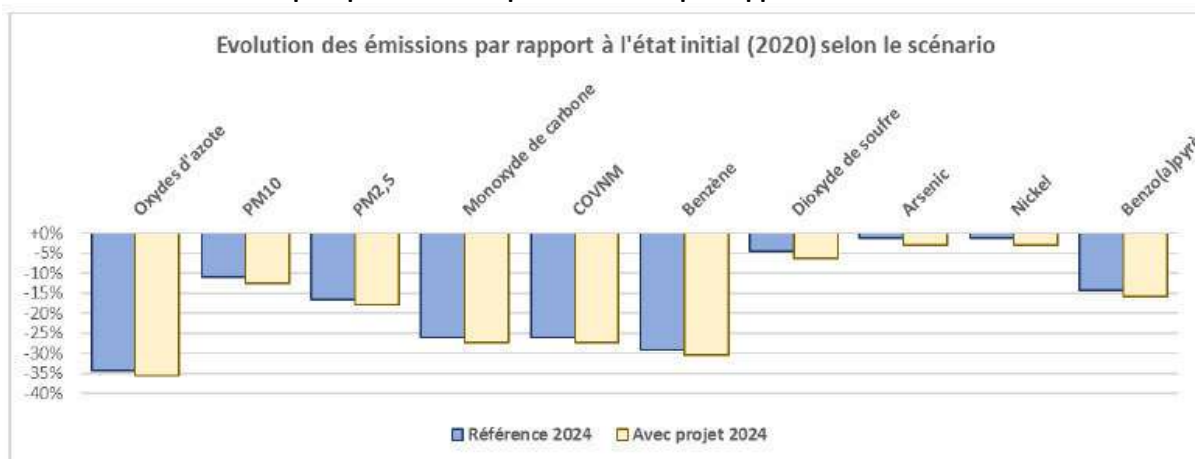


Figure 22 : Évolution des émissions par rapport à l'état initial 2020 selon le scénario (Source : Ispira)

7.3. Calcul des concentrations et Indice Pollution Population

Les concentrations modélisées en NO_2 , principal traceur des émissions du trafic routier, montrent un respect de la valeur limite de $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ en moyenne annuelle sur l'ensemble des points récepteurs et des scénarios considérés. Un dépassement de celle-ci est modélisé au niveau des intersections d'axes principaux à proximité du projet en situation actuelle. Cette tendance devrait diminuer en 2024, avec un respect de cette valeur réglementaire.

La mise en service du projet n'entraîne pas de modifications majeures sur la qualité de l'air par rapport au scénario de référence au même horizon d'étude.

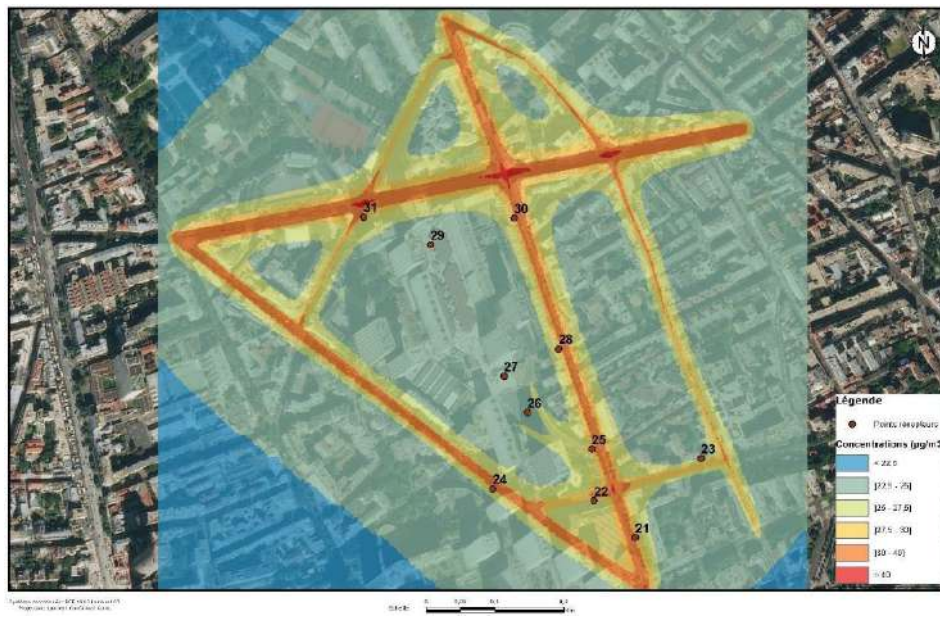


Figure 23 : Cartographie des concentrations en dioxyde d'azote en situation actuelle (Source : Ispira)



Figure 24 : Cartographie des concentrations en dioxyde d'azote – Horizon 2024 sans projet (Source : Ispira)



Figure 25 : Cartographie des concentrations en dioxyde d'azote – Horizon 2024 avec projet (Source : Ispira)

Les calculs d'IPP, croisant densité de population et concentration en NO₂ dans la bande d'étude, indiquent une diminution, de l'ordre de 3,5 % à l'horizon 2024 par rapport à la situation actuelle de 2020. De plus, au regard des IPP calculés, la mise en service du projet sera sans impact négatif sur les populations situées aux alentours de l'aménagement.

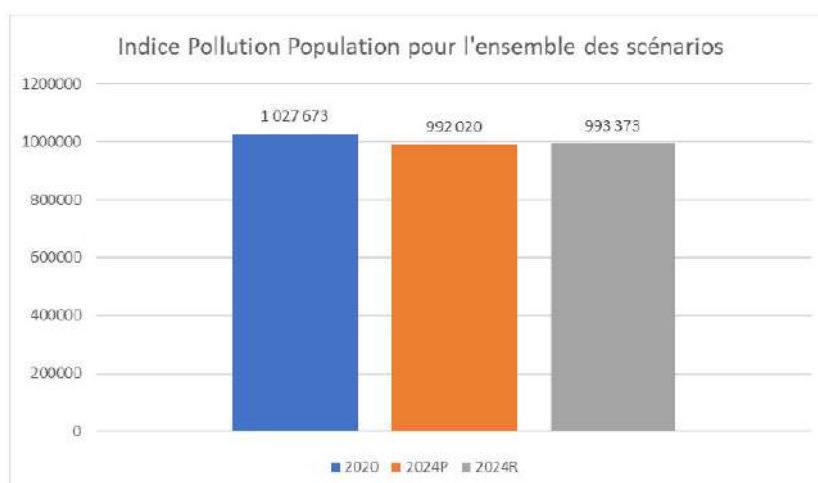


Figure 26 : Indice Pollution Population (Source Ispira)

Il est à noter que les calculs d'émissions ont été conduits en se basant sur les modèles actuels qui tiennent compte des véhicules thermiques et hybrides, véhicules émettant à l'échappement. En revanche, les véhicules électriques qui n'entrent pas dans cette catégorie ne sont pas pris en compte dans ce parc roulant. Ainsi il est très probable que les émissions futures soient encore en diminution, en particulier pour les oxydes d'azote, et que les hypothèses de calcul prises soient majorantes.

L'impact du projet sur la qualité de l'air et la santé peut être qualifié de négligeable.

8. Paysage urbain et architectural

8.1.1. Le contexte immédiat du projet

Ce projet s'inscrit dans le prolongement de la dalle des Olympiades située à Paris 13^{ème} arrondissement. Edifiée dans le courant des années 1970, la dalle des Olympiades est l'héritage d'un urbanisme moderne porté par des principes de verticalisation et de stratification des fonctions urbaines. Elle dépend d'un statut privé mais dispose d'un usage largement public. Un coup d'arrêt donné en 1975 à l'entreprise de transformation de ce quartier laissera un trou béant dans la partie Sud du quartier, située Rue Regnault et Nationale. **C'est à cet endroit qu'ont été imaginés et conçus les deux immeubles du projet porté par Icade : Los Angeles et Melbourne.**

La dalle des Olympiades comprend onze immeubles résidentiels, tous emblématiques de la période de réalisation des grands ensembles de logements et de l'urbanisme de dalle. Les avoisinants directs du périmètre de projet sont :

- la tour Tokyo, un ensemble immobilier de logements ;
- Squaw Valley, un immeuble de logements sociaux HLM ;
- Anvers, un immeuble de logements ILN ;
- Londres, un immeuble de logements ILN ;
- le centre commercial **OSLO**, accessible depuis l'avenue d'Ivry et le niveau intermédiaire de la dalle des Olympiades, toujours en activité. Il dispose d'une offre de restauration importante et bénéficie de sa proximité avec les grossistes du quartier asiatiques (Tang Frère, Paris Store), en offrant des programmations complémentaires et non concurrentielles

8.1.2. Insertion urbaine du projet

Le projet s'insère dans une trame urbaine fracturée et très minéralisée. Il a pour objectifs de **respecter et de valoriser les logiques préexistantes** aux Olympiades : alignements et décalages, vues lointaines et espaces libres **tout en répondant à ses carences** (espaces résiduels non affectés) **et son caractère inachevé.**

Le projet **s'intègre également au tissu urbain existant au sud-est du site, le long de la dalle des Olympiades, sur la rue Nationale.** Cette partie du quartier est majoritairement composée d'immeubles d'habitation de 4 à 5 niveaux, avec la présence d'un immeuble de grande hauteur. Il s'agit, à cette extrémité Sud du périmètre de projet, d'une part, **d'assurer la transition entre ce tissu urbain varié et la dalle**, et d'autre part de **renforcer la mixité fonctionnelle et l'animation de ce secteur.**



Figure 27 : Vues sur le site – état existant (haut) et état projeté (bas)

Ainsi, les nouvelles constructions et les espaces libres sont organisés en bande du sud vers le nord :

- au sud, le bâtiment Melbourne créé une nouvelle accroche bâtie à **l'angle des rues Regnault et Nationale**. Elle a pour objectif de marquer l'ouverture de la dalle vers le sud-est et de renforcer l'animation urbaine grâce à un local commercial d'angle à rez-de-chaussée. Le bâtiment s'insère harmonieusement dans le tissu existant à travers un gabarit similaire à ceux des immeubles voisins. Il développe un langage architectural sobre et contemporain. La régularité de sa façade fait écho aux Olympiades et à la tour Tokyo ;
- la **passerelle** assure la connexion entre les rues Nationale et Regnault, la dalle basse et les deux constructions projetées. Cette liaison, douce (pente d'environ 3%) et naturelle permettra aux piétons de traverser la dalle des Olympiades du nord au sud. La traversée sur la passerelle sera sécurisée au moyen d'un garde-corps ;
- **le bâtiment Los Angeles** s'implante en limite de la dalle existante, à proximité des bâtiments Squaw Valley, Anvers et Londres. Il offre des espaces permettant d'accueillir des programmes complémentaires à ceux de la dalle (bureaux et services), un ou deux accès à la galerie OSLO, des liaisons entre une plateforme extérieure « Placette » et la dalle basse qui permettent un parcours continu du nord au sud, ainsi qu'une nouvelle liaison extérieure via des emmarchements entre la dalle haute et la dalle basse. Les différentes terrasses, balcons et retraits créés au sein du bâtiment donnent à voir le site des Olympiades.

Cette implantation permet :

- **une insertion harmonieuse et cohérente des constructions projetées par rapport aux constructions existantes** sur la dalle des Olympiades. Elle préserve les percées visuelles actuelles : du nord vers le sud (axe principal des Olympiades – galerie Mercure) et du sud vers le nord (depuis la rue Regnault vers la tour Londres) ;
- **une implantation également respectueuse des bâtiments existants sur la frange est** du site (rue Nationale) : le **talus existant est conservé et sa végétation est renforcée**, l'implantation du bâtiment Los Angeles se fait **nettement en retrait du bâti existant** et le bâtiment Melbourne s'inscrit **dans un gabarit similaire à ceux des immeubles voisins** sur cette partie du site. ;
- **la préservation d'un maximum d'espaces libres et d'espaces de pleine terre et le renforcement du végétal** : la friche ferroviaire, les talus boisés, les rampes...

Le projet étant situé dans deux périmètres de protection de monument historique, l'avis des Architectes des Bâtiments de France sera sollicité au cours de l'instruction du Permis de Construire. Toutefois, il est possible de noter l'absence de co-visibilité avec un bâtiment inscrit au titre des monuments historiques en raison du contexte urbanisé. Le projet n'est pas susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural et culturel.

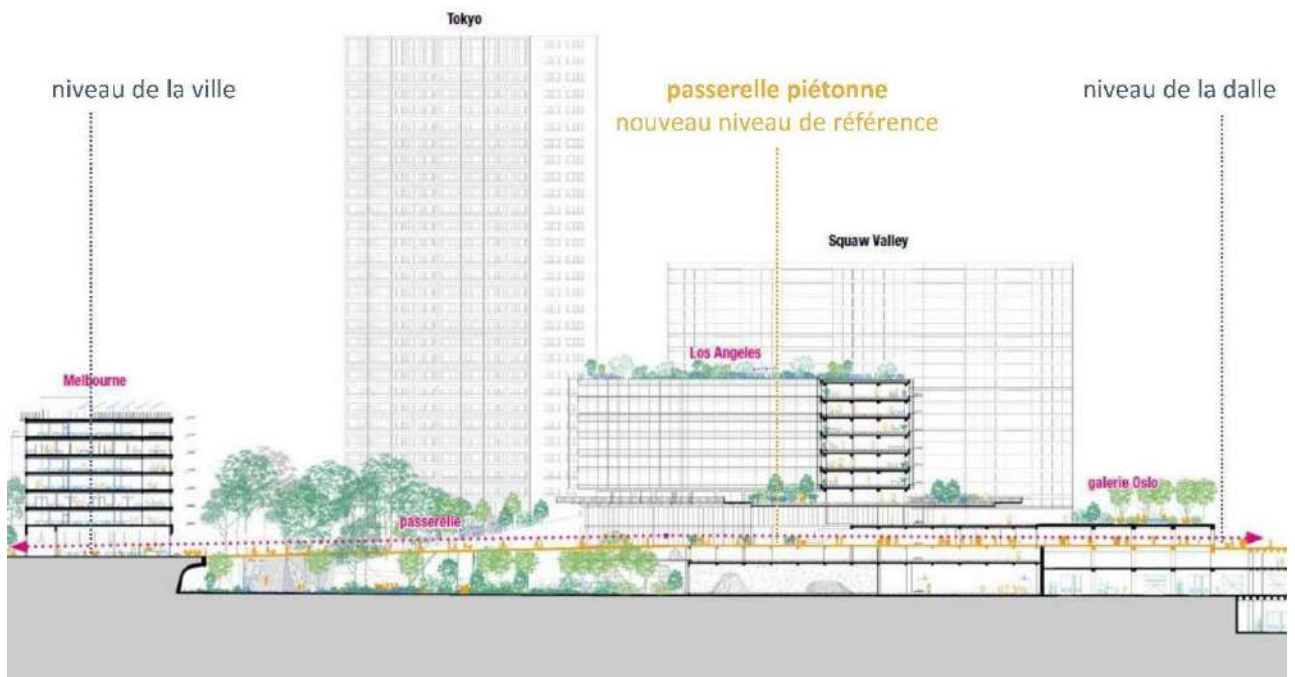


Figure 28 : Coupe schématique montrant la connexion entre les rues Renault et Nationale et le niveau dalle basse, à travers la passerelle créée

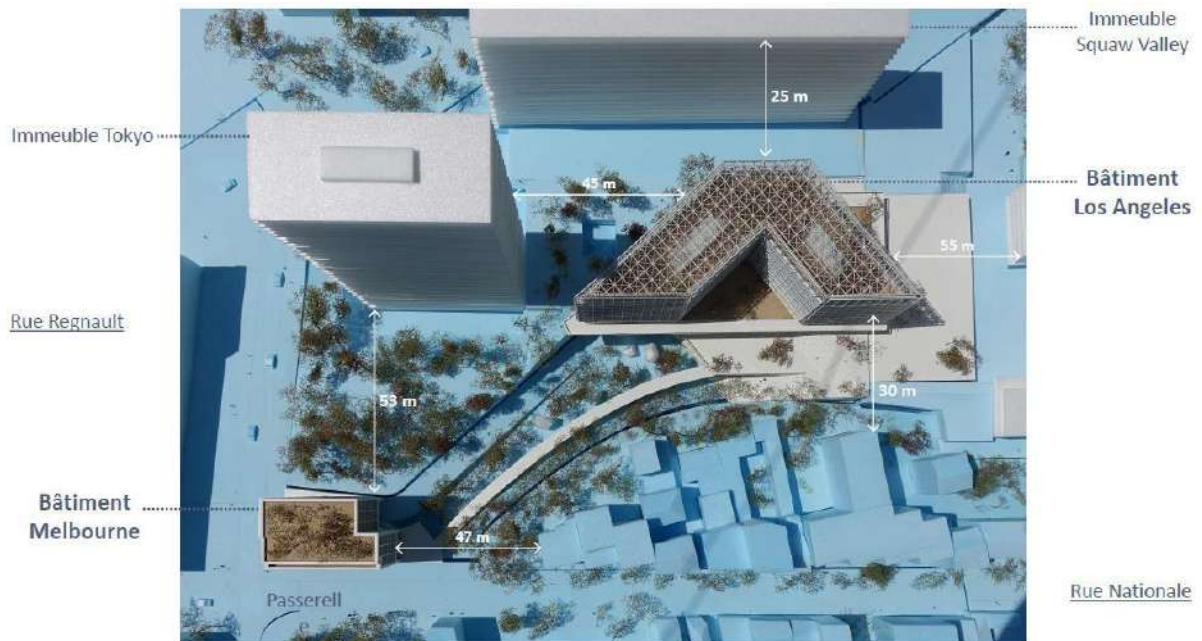


Figure 29 : Implantation du projet et gabarits



Figure 30 : Vue du site depuis la rue Nationale en situation actuelle



Figure 31 : Vue du site depuis la rue Nationale avec le bâtiment Melbourne et la passerelle, en second plan la tour Tokyo et le bâtiment Los Angeles



Figure 32 : Vue depuis la passerelle projetée, de la rue Nationale vers le bâtiment Los Angeles



Figure 33 : Vue depuis la dalle des Olympiades sur le bâtiment Los Angeles, à droite, le bâtiment Squaw Valley

8.1.3. Végétalisation du site

Le parti pris paysager est de considérer l'ensemble des espaces plantés - en pleine terre ou sur dalles - comme des composants d'un écosystème complexe au cœur du quartier et de la ville. Ainsi, le projet s'appuie sur l'armature préexistante (friche ferroviaire connectée à la Petite Ceinture, alignements d'arbres sur rue, square Ulysse Trélat, talus, espaces végétalisés sur dalle) pour créer de nouvelles continuités paysagères.



Figure 34 : Contexte paysager du projet en situation actuelle

L'objectif du projet paysager est d'intégrer harmonieusement la dalle des Olympiades, inachevée, à la ville dans un contexte de fret modernisé. Pour cela, la rampe permet un accès indépendant au centre logistique. Les voies de logistiques seront requalifiées pour une meilleure intégration à leur environnement urbain (largeur diminuée par 2) et végétal. Le projet valorise la friche ferroviaire tout en conservant le gabarit SNCF. Il s'intègre au square adjacent et propose un déploiement des jardins partagés sur la dalle haute. L'attention portée au talus permet de gérer une lisière naturelle avec les habitations situées à proximité.



Figure 35 : Les grands principes du projet paysager (Source : Esquisse paysagère)

La figure suivante illustre la stratégie végétale choisie pour répondre aux enjeux : une bande plantée restreinte, une présence végétale en toute saison, des expositions variées, un entretien extensif, un arrosage minimal au démarrage, la pollution de la voirie.

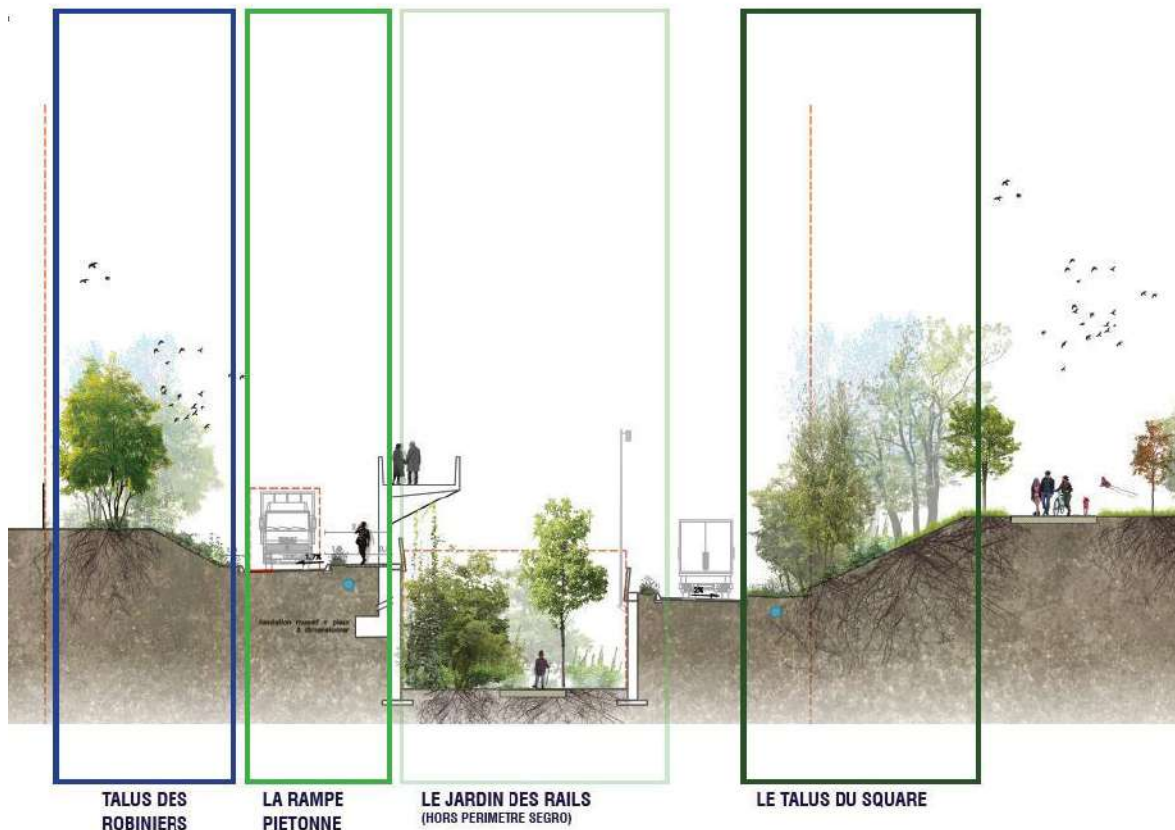


Figure 36 : Stratégie végétale du projet ((Source : Esquisse paysagère)

La palette végétale mise en œuvre sera très variée. Composée de plantes ornementales et régionales, elle est conçue pour être facile d'entretien, accueillante pour la biodiversité, sobre en eau, et s'adapter dans le temps au nouveau régime climatique. En fonction des situations, des palettes végétales différentes seront développées : plantes de garrigue, plantes d'ombre sèche, plantes de friches ferroviaires, plantes de lisière.

8.1.3.1. Le « jardin des rails » : nouvelle identité paysagère du site

Le **jardin des rails** est un **jardin d'agrément d'environ 1 285 m²** qui se développe sur l'ancien parking extérieur, la friche ferroviaire et le gabarit ferroviaire (hors périmètre contractuel du projet car conservé par la SNCF). Il peut être utilisé par les programmes du socle du bâtiment Los Angeles, **par lesquels il est directement accessible depuis le niveau gare.**

Le "jardin des rails" sera composé par un cortège floristique très riche caractéristique des abords des voies et des friches ferroviaires. Pour cela, différents milieux représentatifs des abords des voies (ballast, bas-côté plus riche, fossé) seront créés par un travail du sol et par le recyclage des éléments non pollués du site. La dynamique végétale sera renforcée, si nécessaire, par des semis de plantes sauvages permettant de maximiser l'expression de la biodiversité. L'entretien consistera notamment à garder la qualité d'une prairie afin d'éviter un enrichissement arboré irréversible et contraire à la remise en service potentielle des voies ferrées. La grande majorité des arbres spontanés existants sera conservée. Une stratégie de gestion des petits ligneux spontanés sera définie dans le plan de gestion pour maintenir le gabarit ferroviaire et la luminosité du lieu.

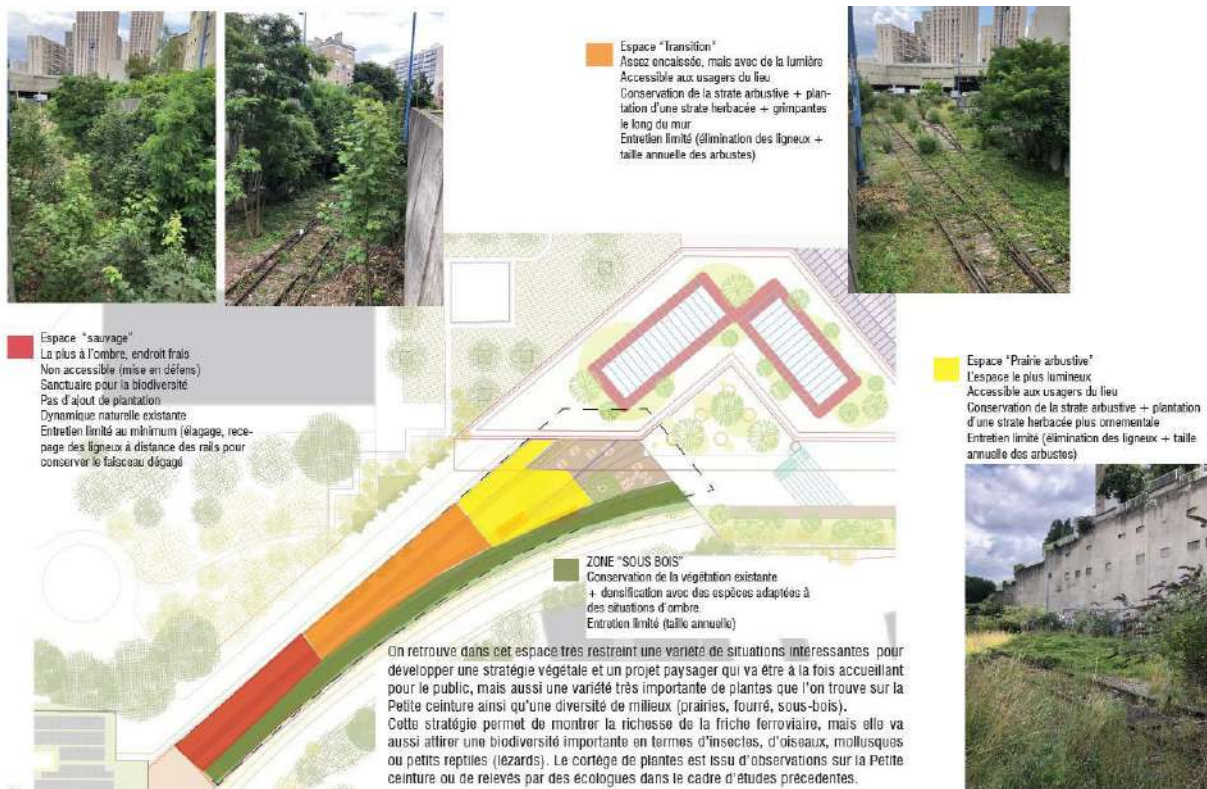


Figure 37 : l'aménagement du jardin des rails (Source : Esquisse paysagère)

8.1.3.2. La requalification paysagère des deux rampes d'accès à l'entrepôt

Les deux rampes d'accès à l'entrepôt sont conservées et requalifiées à travers un traitement paysager, limitant ainsi le bilan carbone de l'opération. Les chaussées, d'une largeur de 7 m aujourd'hui seront réduites d'environ de moitié, ce qui permet de créer de larges fosses plantées de part et d'autre des parties circulées :

- la rampe est (**Nationale**), **descendante depuis la rue Nationale**, permet également aux piétons d'accéder au socle du bâtiment Los Angeles et au jardin des rails en contrebas de la rue et de la dalle, grâce à **la création d'un trottoir piéton sécurisé** et mis à distance de la chaussée par une fosse plantée d'une largeur d'environ 80 cm. Une bande plantée d'une largeur d'environ 60 cm sera créée à l'Est de la rampe, le long le talus des Robiniers ;

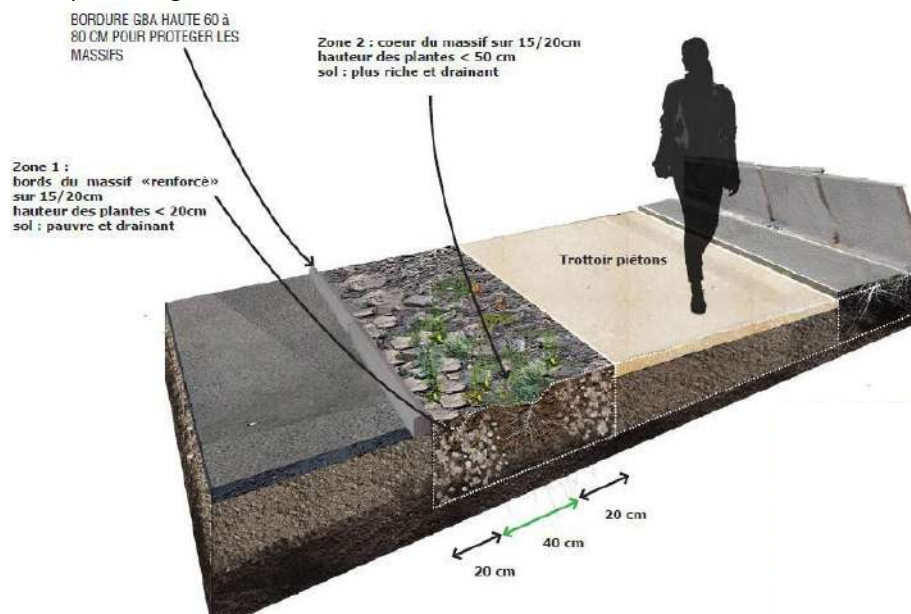




Figure 38 : Illustrations de la rampe descendante. En haut : interface trottoir/voie carrossable et en bas la bande plantée le long de la chaussée

- la rampe ouest (**Regnault**), **ascendante depuis le niveau gare**, permet aux véhicules de regagner la rue Regnault depuis l'entrepôt logistique. **De larges fosses plantées sont créées** de part et d'autre de la chaussée (largeur de 1m à l'Est et de 2,9 m à l'Ouest, au pied du mur pignon de la CPAM et du square Ulysse Trélat). La haie de chênes verts du square sera gérée différemment (arrêt de la taille régulière) et une strate arbustive sera plantée côté rampe. La bande côté jardin des rails sera composée d'une strate herbacée avec une palette végétale associée à la Petite Ceinture.



Figure 39 : Vue de la rampe Regnault. Situation existante à gauche et état projeté à droite

8.1.3.3. La végétalisation des lisières / talus attenants

La végétation du talus boisé attenant, "**le talus des Robiniers**" sera régénérée et densifiée pour créer une nouvelle lisière absorbante avec le voisinage.

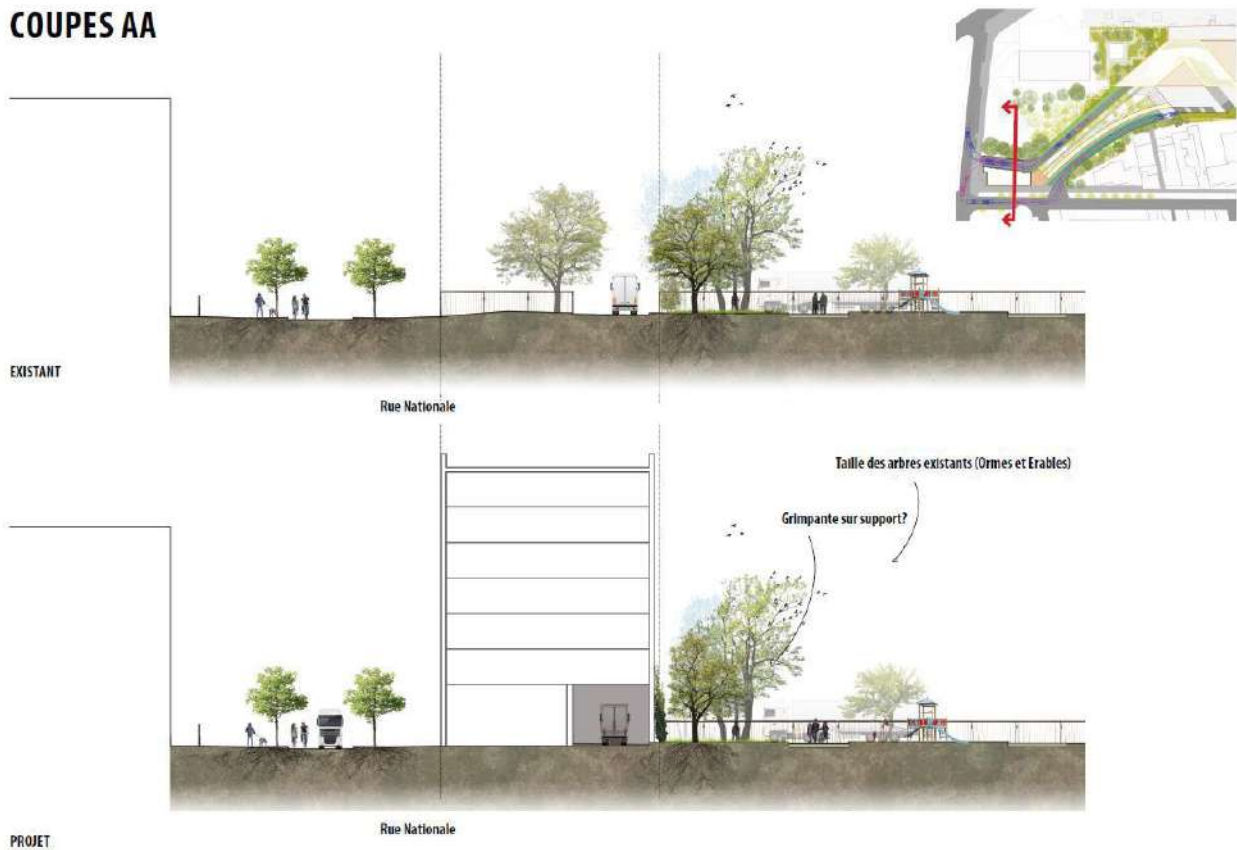
De même, le long de la rampe Regnault, "**la lisière avec le square Ulysse Trélat**" sera retravaillée avec une strate herbacée en première ligne, suivi d'un ourlet arbustif qui se prolongera par les arbres du square en retrait. Cette lisière sera prolongée sur le mur de la CPAM qui sera végétalisé par des plantes grimpantes.



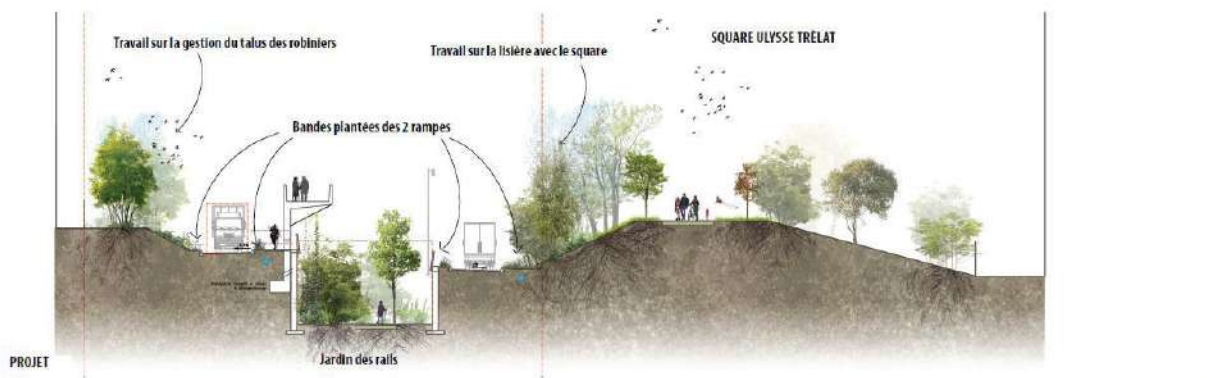
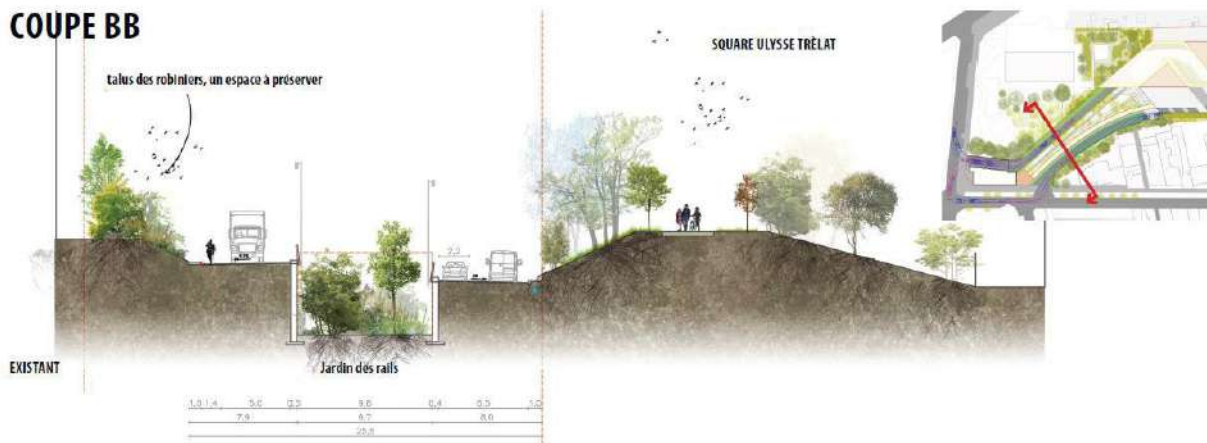
Figure 40 : La lisière du square. Situation actuelle à gauche et situation future à droite

Les coupes présentées ci-dessous permettent de visualiser les évolutions des voies logistiques et de leur végétalisation par comparaison de la situation actuelle et la situation projetée.

COUPES AA



COUPE BB



COUPES CC

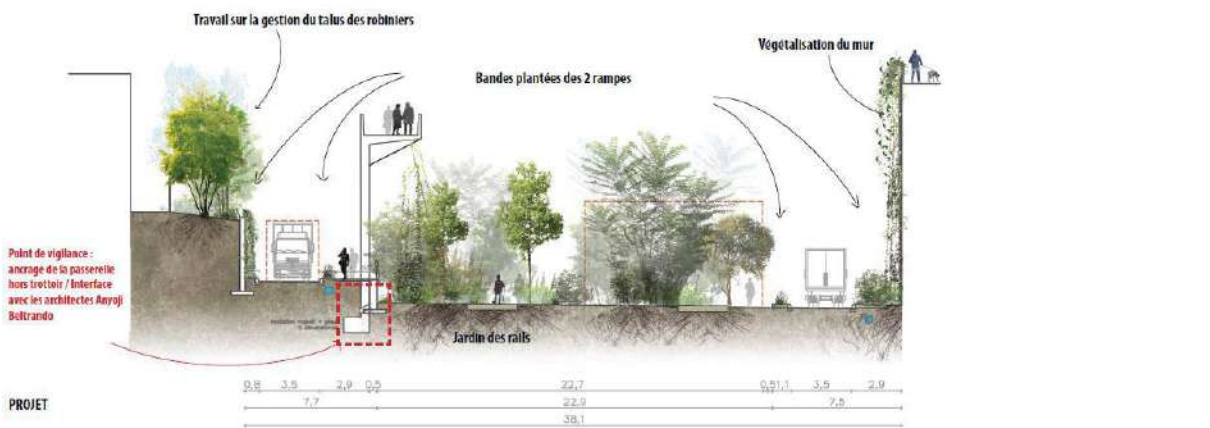
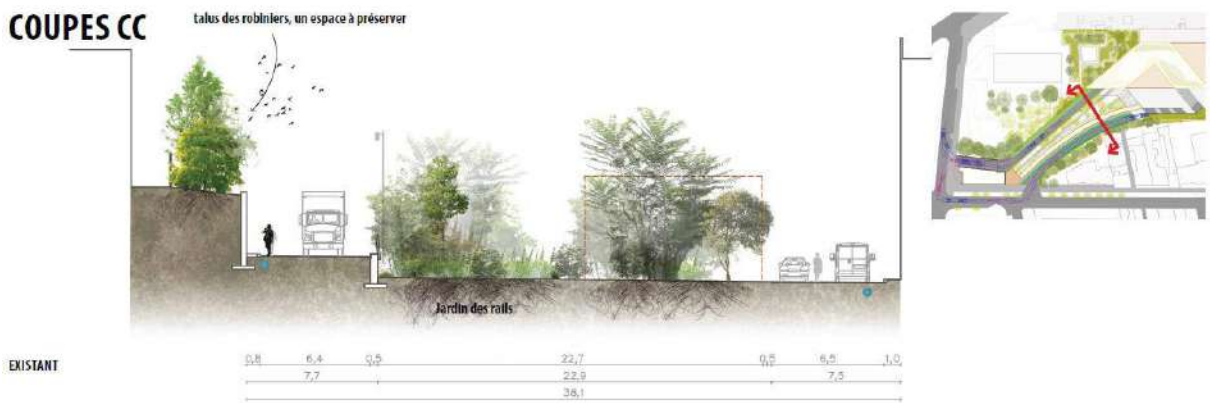


Figure 41 : Coupe des aménagements paysagers

8.1.3.4. La création de toitures végétalisées

En alternative au tout sedum, une palette riche et diversifiée, inspirée des plantes des jardins alpins ou des prairies héliophiles sera mise en œuvre sur les toitures végétalisées. Ces plantes adaptées à un substrat pauvre et d'une faible épaisseur (entre 15 et 30 cm de terre), supportent des situations extrêmes sans arrosage.

Des variations d'épaisseur (selon les surcharges admises par la structure du bâtiment) combinées à la mise en œuvre de substrats différents permettent de créer des buttes et une diversité de micro-milieus en terme : autant d'occasions de colonisation de la biodiversité sur les toits.

8.1.3.4.1. Bâtiment Los Angeles

La toiture au R+6 sera accessible aux personnes travaillant dans les bureaux. Quatre types de milieux ont été définis sur cette toiture :

- au sud-ouest, une terrasse ombragée par des bosquets composés de trois strates accueillera des tables pour les repas de midi ;
- à l'ouest, une terrasse triangulaire réservée aux fins de journées. Elle sera agrémentée par des plantes ornementales en bac qui fleuriront une bonne partie de l'année et des arbustes en cépée ;
- au nord-ouest, un espace de co-working sera aménagé en plein air. Il sera orné d'arbustes ponctuels en cépée et de graminées ;
- entre ces lieux, des bosquets arbustifs offriront des alcôves intimistes. Les strates arbustives des lisières ainsi que les plantes vivaces qui les accompagnent seront adaptées à l'exposition : elles seront différentes au nord et au sud.

La toiture biodiversité désigne les espaces non accessibles seront également végétalisés avec une palette diversifiée et florissante, notamment pour les immeubles qui surplombent les toitures.

8.1.3.4.2. Bâtiment Melbourne

Le toit vert du bâtiment Melbourne composé d'une pelouse de plantes adaptées aux sols squelettiques, caillouteux et très drainant sera couplé avec des panneaux solaires.

Cette nouvelle présence du végétal apporte une plus-value à cet espace très minéral, permet de créer un îlot de fraîcheur et par conséquent de lutter contre les effets d'îlot de chaleur. Le parti pris paysager permet une amélioration de la diversité écologique et s'inscrit également dans une trame verte, en lien avec les espaces végétalisés existants à proximité du projet, notamment le square Ulysse Trélat et à une échelle plus large, largement la petite ceinture.



Figure 42 : Vue du périmètre de projet, depuis la dalle haute – état existant



Figure 43 : Vue du périmètre de projet, depuis la dalle haute – état projeté : les rampes reconfigurées et végétalisées, la passerelle créée, le jardin des rails mis en valeur – en pointillés : le socle du bâtiment Los Angeles



Figure 44 : Plan schématique des espaces libres et des espaces végétalisés

9. Climat Local

La construction de nouveaux bâtiments est susceptible modifier les conditions d'ensoleillement et d'ombrages sur les façades des bâtiments existants d'une part et d'autre part, les conditions d'écoulement des vents dans les espaces extérieurs.

9.1. Ensoleillement et ombre portée

Le bureau d'études ALTO Ingénierie a réalisé une étude d'ombrage aux solstices d'hiver, d'été et aux équinoxes d'automne et de printemps aux horaires suivants : à 10h, 12h, 14h, 16h. Les conclusions de cette étude sont les suivantes :

Pour le bâtiment « Los-Angeles » :

- aux équinoxes, pas de création d'ombre portée sur les bâtiments existants ;
- au solstice d'hiver (21décembre) à 10h : création d'un ombrage partiel sur certaines façades situées dans la zone 1 (voir figure ci-dessous) ;
- au solstice d'hiver (21décembre) à 14h et à 16h : création d'un ombrage complet sur certaines façades situées dans la zone 2 (voir figure ci-dessous) ;
- au solstice d'été (21juin) à 16h : création d'un ombrage partiel sur certaines façades situées dans la zone 2 (voir figure ci-dessous).

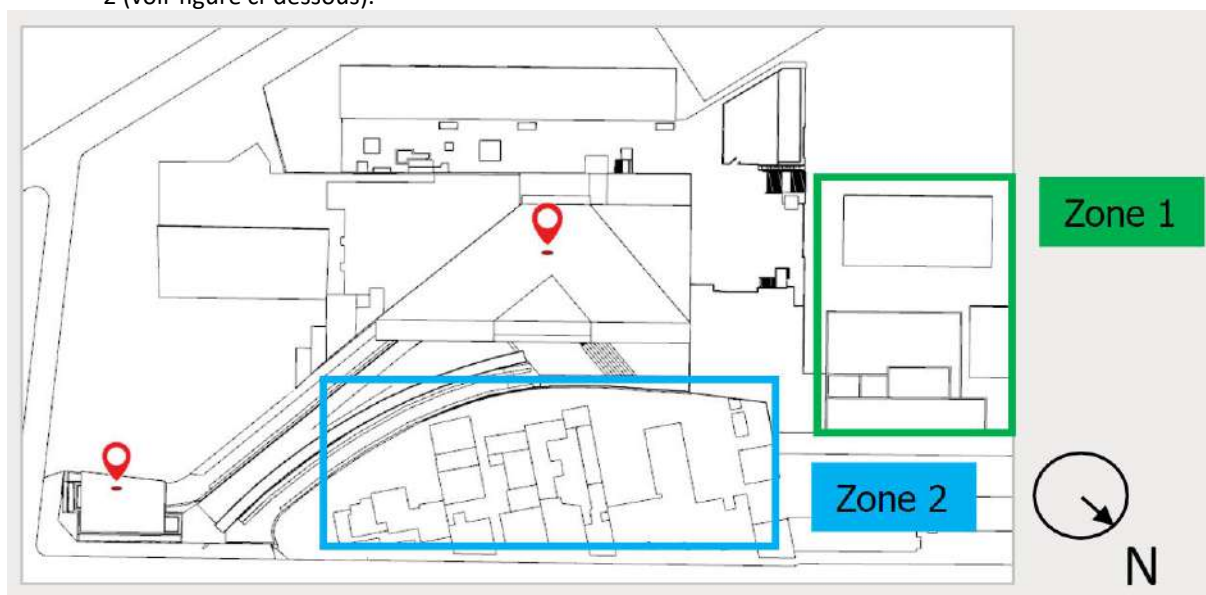


Figure 45 : Nouvelles ombres portées créées par le projet (source : ALTO Ingénierie)

Pour le bâtiment Melbourne :

- au solstice d'hiver (21décembre) à 12h : création d'un ombrage partiel sur certaines façades situées dans la zone 2 (voir figure ci-dessous) ;
- en équinoxe d'automne et de printemps (21sept/21mars) : création d'un ombrage partiel sur certaines façades situées dans la zone 2 (voir figure ci-dessous).

Ainsi la construction des nouveaux bâtiments « Los-Angeles » et « Melbourne » aura un impact faible sur l'ombrage des façades des bâtiments existants riverains.

9.2. Conditions de vent

Alto Ingénierie a réalisé une étude aéraulique analysant le comportement d'écoulement d'air en situation actuelle et en situation projet. Les conditions et vitesses de vent analysées sur 8 points répartis autour des 2 bâtiments projetés sont les suivantes :

- quatre directions de vent : nord, nord-est, est et sud-ouest à une vitesse de 4 m/s qui représente la vitesse de vent la plus courante ;
- vent de secteur sud-ouest à 6 m/s.

La localisation des points étudiés est présentée sur la figure ci-dessous. Leur répartition vise à évaluer respectivement :

- P1, P2, P3 et P4 : impact direct du bâtiment Melbourne sur la voirie ;
- P5 : Mesure au niveau du sous-sol ouvert sur l'extérieur ;
- P6, P7 et P8 : impact direct du bâtiment Los Angeles sur les terrasses voisines.

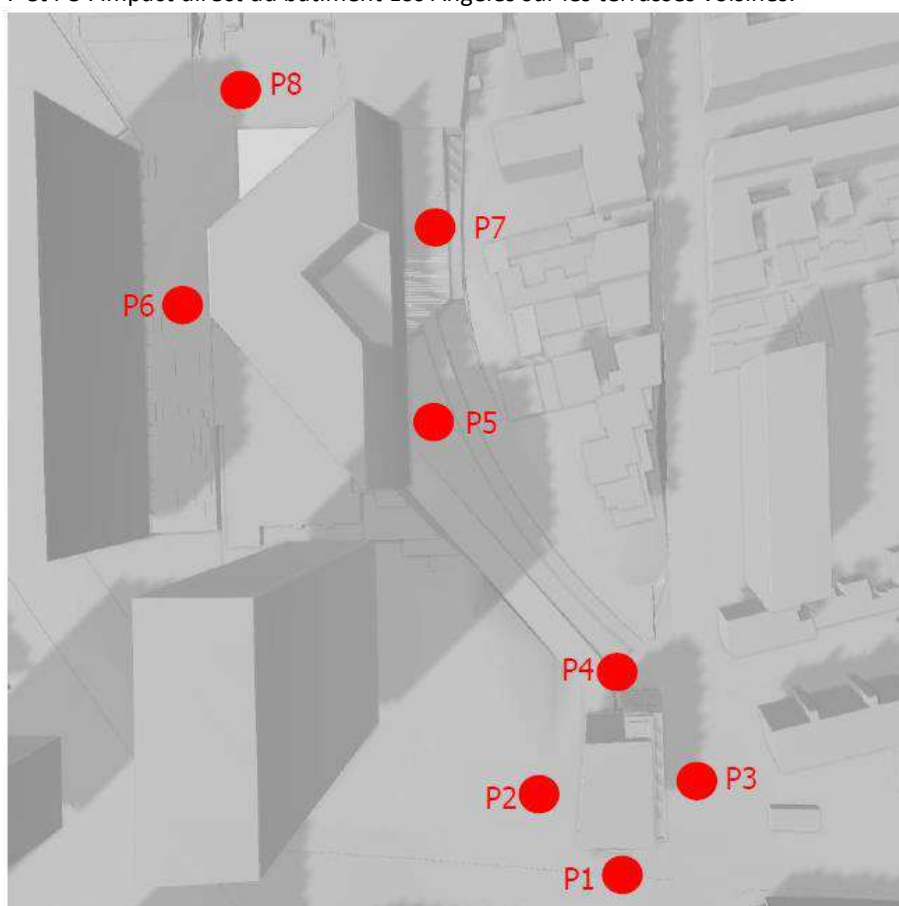


Figure 46 : Localisation des points retenus pour l'analyse des conditions de vent (Source : Alto Ingénierie)

À titre d'exemple, pour les vents dominants de secteur sud-ouest à 4 m/s, les figures suivantes permettent de comparer les vitesses d'air à l'échelle du quartier en situation actuelle et après réalisation du projet.

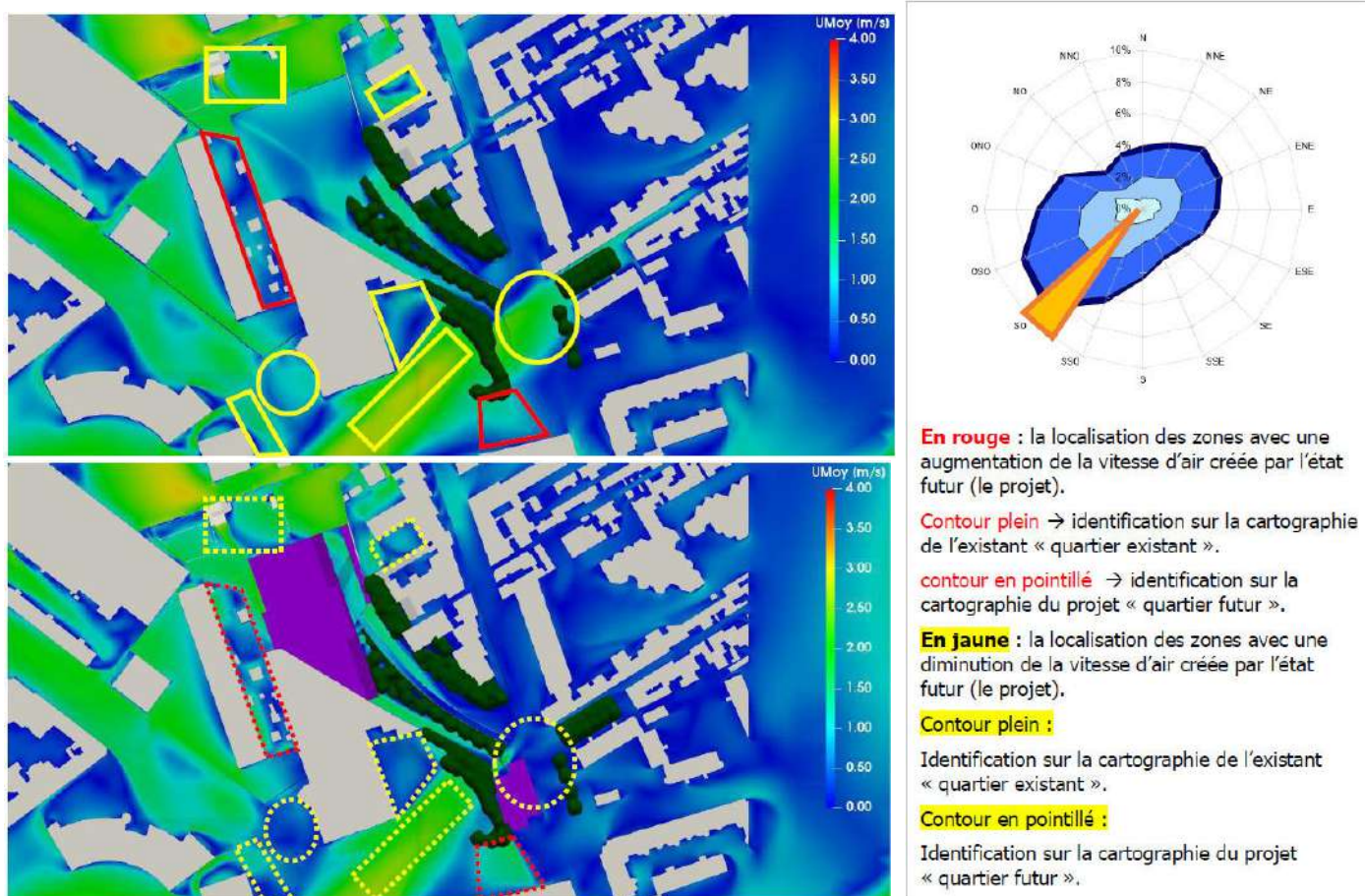



Figure 47 : Vitesses d'air à l'échelle du quartier pour un vent de secteur sud-ouest à 4 m/s (illustration du haut : situation actuelle et illustration du bas après réalisation du projet). (Source : Alto Ingénierie)

Le tableau suivant regroupe les vitesses moyennes pour chaque point étudié en situation existante et après la construction des bâtiments.



	Direction Sud-Ouest _4m/s		
	Existant	Projet	Ecart (Projet-Existant)
P1	0.50 m/s	0.21 m/s	-0.30 m/s ↓
P2	2.18 m/s	0.97 m/s	-1.22 m/s ↓
P3	1.55 m/s	0.24 m/s	-1.31 m/s ↓
P4	0.71 m/s	1.53 m/s	+0.82 m/s ↑
P5	1.10 m/s	0.18 m/s	-0.93 m/s ↓
P6	0.19 m/s	0.32 m/s	+0.13 m/s ↑
P7	0.45 m/s	0.98 m/s	+0.53 m/s ↑
P8	1.74 m/s	1.02 m/s	-0.72 m/s ↓

- ↑ Augmentation de la vitesse d'écoulement d'air liée à la création du projet : Accélération du vent.
- ↓ Diminution de la vitesse d'écoulement d'air liée à la création du projet : Ralentissement du vent.

Tableau 9 : Vitesses moyennes mesurées actuellement et après la construction des bâtiments (vent de sud-ouest, 4 m/s). (Source : Alto Ingénierie)

La perturbation des écoulements d'air du fait de la construction des deux bâtiments Los Angeles et Melbourne reste relativement faible quelles que soient les conditions de vitesse et de direction de vent étudiées. Lorsque les vitesses moyennes de l'air diminuent par rapport à l'état existant, cela signifie un ralentissement du vent et le ressenti des usagers est plus agréable pour le voisinage particulièrement en période hivernale. Lorsque les vitesses d'air moyennes augmentent par rapport à l'état existant, cela signifie une accélération du vent ce qui est plus agréable pour le voisinage durant la période estivale.

Ainsi la construction des nouveaux bâtiments « Los-Angeles » et « Melbourne » aura un impact faible sur l'écoulement d'air sur les espaces environnants.

10. Les travaux et la gestion du chantier

Compte tenu de l'environnement direct de la parcelle (logements et commerces proches), une attention particulière sera portée à la gestion du chantier **allant au-delà des exigences de la charte chantier à faibles nuisances qui sera imposée aux entreprises en charge des travaux.**

Les dispositions suivantes seront mises en œuvre :

- La continuité de l'activité des commerces de la galerie OSLO sera assurée par la limitation des interventions depuis la dalle ;
- Le maintien des accès aux logements est garanti sur toute la durée du chantier ;
- La limitation des nuisances liées au trafic : le trafic associé au chantier sera dirigé vers l'accès actuel aux entrepôts (rampe Renault) et un homme trafic sera présent durant les horaires d'ouverture du chantier pour gérer le flux de véhicules. Le retournement des camions se fera sur la parcelle afin de ne générer aucune nuisance liée aux manœuvres ;
- Le mode constructif privilégiera les solutions de préfabrication et le recours aux filières sèches afin de restreindre le recours au béton coulé en place source de nuisances de trafic et de bruit. À noter l'absence d'infrastructure et donc de terrassements ;
- La limitation des nuisances acoustiques se fera par la mise en place d'une surveillance renforcée en phase chantier durant les phases les plus bruyantes avec définition d'un seuil d'alerte.

Par ailleurs, une attention particulière sera portée au risque pyrotechnique lors des travaux de terrassement. En effet, l'étude historique et technique de pollution pyrotechnique a conclu à un risque faible de découverte des bombes de l'aviation allemande datant de la seconde guerre mondiale sur la moitié sud du site du projet. Ce risque est négligeable sur la moitié nord, les terrains ayant été significativement remaniés depuis la seconde guerre mondiale, notamment pour la construction de la dalle des Olympiades.

Préalablement aux travaux de terrassement dans la moitié sud du site, les prescriptions seront suivies.