

ENQUÊTE PUBLIQUE  
PREALABLE A LA DELIVRANCE D'UN PERMIS DE CONSTRUIRE  
POUR LA CONSTRUCTION D'UN IMMEUBLE DE  
**BASE LOGISTIQUE URBAINE FERROVIAIRE**  
DANS LA ZAC CLICHY-BATIGNOLLES  
DU 17ème ARRONDISSEMENT DE PARIS

**RAPPORT**  
**DU COMMISSAIRE ENQUETEUR**

ENQUÊTE PUBLIQUE  
DU 20 JUIN AU 4 AOUT 2017

Commissaire enquêteur : François WELLHOFF  
Suppléante : Monique TURLIN

4 septembre 2017



## SOMMAIRE

1	PRESENTATION.....	5
2	PROCEDURE .....	7
2.1	Enquête publique préalable au permis de construire.....	7
2.2	Désignation des commissaires enquêteurs .....	7
2.3	Modalités d'organisation de l'enquête .....	8
2.3.1	Arrêté d'organisation de l'enquête publique .....	8
2.3.2	Organisation matérielle de l'enquête publique .....	8
2.4	Formalités de publicité.....	9
2.4.1	Avis publiés dans les journaux habilités.....	9
2.4.2	Affichage.....	9
2.4.3	Site internet.....	9
2.4.4	Composition du dossier d'enquête publique .....	10
2.4.5	Formalités liées au déroulement de l'enquête publique .....	13
3	OBJET DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE.....	15
3.1	Le projet objet de l'enquête publique.....	15
3.2	L'étude d'impact .....	16
4	OBSERVATIONS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE ET REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE.....	18
5	OBSERVATIONS DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIEES .....	48
6	PHASE PREALABLE A L'ENQUÊTE PUBLIQUE .....	50
6.1	Réunions préparatoires .....	50
6.2	Visite du site .....	51
7	INTERET COLLECTIF DU PROJET .....	51

8	PRESENTATION ET ANALYSE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC .....	54
8.1	Les permanences .....	54
8.2	Les observations orales.....	54
8.3	Les observations écrites.....	54
8.4	Synthèse des observations .....	55
8.5	Synthèse des observations par thème .....	59
8.6	Procès-verbal de synthèse des observations .....	62
8.7	Réponses au procès-verbal de synthèse .....	63
8.8	Analyse par thème.....	63
9	CONCLUSIONS DU RAPPORT .....	67
10	ANNEXES.....	69
10.1	Désignation des commissaires enquêteurs.....	70
10.2	Arrêté d'ouverture de l'enquête .....	72
10.3	Plan d'affichage.....	75
10.4	Résumé de l'étude d'impact .....	76
10.5	Lettre de renoncement SNCF (2011) .....	84
10.6	Lettre Direction de l'Urbanisme à HEXAGONA.....	85
10.7	Réunion STEF, HEXAGONA, SNCF, Ville de Paris.....	87
10.8	Lettre de relance DU-HEXAGONA.....	88
10.9	Schéma d'exploitation des produits.....	90
10.10	Registre matériel d'enquête .....	91
10.11	Registre dématérialisé d'enquête .....	114
10.12	Procès-verbal de synthèse des observations.....	146
10.13	Réponses de la Ville de Paris au procès-verbal de synthèse.....	149
10.14	Réponses d'HEXAGONA au procès-verbal de synthèse .....	160

# 1 PRESENTATION

L'enquête publique est préalable à la décision sur un permis de construire permettant la construction d'un immeuble à usage de base logistique urbaine ferroviaire (BLUF) surmonté de locaux d'artisanat et d'industrie au 19, boulevard de Douaumont, à Paris 17<sup>ème</sup>.

Dès 2002 une délibération du Conseil de Paris indiquait sur ce secteur de Clichy-Batignolles l'objectif de développer le transport de marchandises par la voie ferroviaire, permettant l'arrivée de marchandise par train et leur distribution finale par véhicules propres.

La création en février 2007 de la Zone d'Aménagement Concertée (ZAC) Clichy-Batignolles prévoyait ainsi la reconstitution d'installations fret. Le projet de base logistique ferroviaire a ensuite été confirmé en octobre 2011, avec une taille réduite pour permettre l'implantation de la Cité judiciaire de Paris.

Mais par courrier du 8 décembre 2011, la SNCF annonçait à la Ville de Paris qu'elle renonçait à réaliser ce projet de base logistique ferroviaire, pour des raisons de viabilité économique et d'attractivité commerciale.

En accord avec la Ville de Paris, souhaitant conserver son objectif de développer le transport de marchandise par voie ferroviaire, une consultation fut lancée par la SNCF en 2013. Un seul opérateur a répondu, nommé CIEH puis à ce jour HEXAGONA, maître d'ouvrage du projet et pétitionnaire du permis de construire.

L'immeuble proposé par HEXAGONA et soumis à enquête publique prévoit la construction en rez-de-chaussée de la base logistique ferroviaire.

En complément, afin d'améliorer la rentabilité économique du projet, le dossier de permis de construire comprend en superstructure trois niveaux d'ateliers à destination artisanale et industrielle, totalisant environ 25 000 m<sup>2</sup>. Le projet comprend en outre deux niveaux de parking en sous-sol.

La base logistique ferroviaire serait dédiée aux produits d'alimentation frais ou froids, dont la société STEF assurerait l'exploitation à partir d'un quai de transfert route/fer (hub bimodal arrière) aujourd'hui prévu à Valenton (Val-de-Marne).

Le dossier de permis de construire porte sur une emprise de 1,56 hectare et prévoit la construction de 30 836 m<sup>2</sup>.

Ce dossier a été déposé en mairie le 30 juin 2015 puis finalisé jusqu'au 17 mai 2017. Ce long délai a permis au commissaire enquêteur de prendre connaissance du dossier, de suivre son évolution, de demander des compléments, comme de questionner les parties concernées sur la viabilité économique et environnementale de la base logistique ferroviaire.

L'enquête publique s'est déroulée du 20 juin au 4 août 2017. Cinq permanences ont été tenues dans la mairie du 17<sup>ème</sup> arrondissement de Paris. En parallèle le dossier sous forme numérique et un registre dématérialisé sécurisé ont été mis à la disposition du public.

L'enquête publique a été réalisée conformément aux dispositions du chapitre III du titre II du livre I<sup>er</sup> du code de l'environnement.

## **2 PROCEDURE**

### **2.1 Enquête publique préalable au permis de construire**

Le projet de base logistique urbaine ferroviaire est soumis à étude d'impact.

En effet, en application de l'article L122-1 du code de l'environnement les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements publics et privés qui, par leur nature, leurs dimensions ou leur localisation sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement ou la santé humaine, sont précédés d'une étude d'impact.

Or le projet de base logistique urbaine ferroviaire entre dans le champ d'application de l'article R122-2 annexe 5° b) « construction de gares et haltes, plateformes et de terminaux intermodaux ».

L'article R123-1 du même code de l'environnement définit les catégories de projets qui doivent être soumis à enquête publique après réalisation d'une étude d'impact. C'est le cas de ce projet de base logistique urbaine ferroviaire qui doit donc être soumis à enquête publique préalablement à la délivrance d'un permis de construire en application de l'article L421-1 du code de l'urbanisme.

L'article L123-1 du code de l'environnement indique que l'enquête publique a pour objet d'assurer l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers lors de l'élaboration des décisions susceptibles d'affecter l'environnement mentionnées à l'article L. 123-2. Les observations et propositions parvenues pendant le délai de l'enquête sont prises en considération par le maître d'ouvrage et par l'autorité compétente pour prendre la décision.

### **2.2 Désignation des commissaires enquêteurs**

Par lettre du 3 mars 2016, Madame la Maire de Paris demande au Tribunal administratif de Paris la désignation d'un commissaire enquêteur en vue de procéder à l'enquête publique préalable à la délivrance d'un permis de construire d'un immeuble de base logistique urbaine ferroviaire dans la ZAC Clichy-Batignolles.

Par décision n° E1600006 / 75 en date du 18 mars 2016, Monsieur le vice-président du Tribunal administratif de Paris (annexe 11.1) a désigné pour cette enquête :

François WELLHOFF : commissaire enquêteur titulaire

Monique TURLIN : commissaire enquêteur suppléante

## **2.3 Modalités d'organisation de l'enquête**

### **2.3.1 Arrêté d'organisation de l'enquête publique**

La maire de Paris, autorité compétente pour ouvrir et organiser l'enquête et autorité compétente pour prendre la décision sur le permis de construire, a pris un arrêté en date du 18 mai 2017 portant ouverture de l'enquête préalable à la délivrance d'un permis de construire portant sur le projet de Base Logistique Urbaine Ferrée au 19, boulevard de Douaumont à Paris 17<sup>ème</sup> dont le maître d'ouvrage est la société HEXAGONA et fixant l'organisation de ladite enquête (annexe 11.2).

L'arrêté est paru dans le Bulletin municipal officiel de la Ville de Paris n° 43 en date du mardi 30 mai 2017.

### **2.3.2 Organisation matérielle de l'enquête publique**

Chaque page de trois exemplaires du dossier soumis à enquête a été paraphée par le commissaire enquêteur le 12 juin 2017. De même pour les cahiers paginés et cotés du registre matériel destiné à recueillir les observations ou propositions du public.

L'enquête s'est déroulée du 20 juin au 4 août 2017 aux heures habituelles d'ouverture de la mairie du 17<sup>ème</sup> arrondissement de Paris, siège de l'enquête, soit 46 jours consécutifs, conformément à l'article R123-9 du code de l'Environnement

Le dossier d'enquête publique, le registre de l'enquête et la console informatique ont été mis à disposition public au « bureau des affaires générales » de la mairie du 17<sup>ème</sup> arrondissement de Paris

Cinq permanences se sont déroulées en mairie du 17<sup>ème</sup> arrondissement de Paris aux dates et heures suivantes :

- mardi 20 juin de 9 à 12 h : salle d'attente des Mariages (1er étage)
- samedi 1<sup>er</sup> juillet 2017 de 9h à 12h : salle Maillot (sous-sol)
- jeudi 6 juillet de 16 h 30 à 19 h 30 : salle Cardinet (sous-sol)
- lundi 17 juillet de 14 à 17 h : salle Cardinet (sous-sol)
- vendredi 4 août de 14 à 17 h : salle Cardinet (sous-sol)

Le choix de ces heures et dates a été fait pour assurer une variété maximale de possibilités notamment vis-à-vis des personnes travaillant dans la journée.



## **2.4 Formalités de publicité**

### **2.4.1 Avis publiés dans les journaux habilités**

Un avis au public, reprenant les indications contenues dans l'arrêté de la Ville de Paris portant ouverture de l'enquête, a été publié dans trois journaux diffusés localement 15 jours au moins avant le début de l'enquête, à savoir le 2 juin 2017, dans « Le Parisien 75 », « Libération » et « La Croix ».

Un deuxième avis a été également publié dans les huit jours suivant le début de l'enquête, à savoir le 26 juin 2017, dans les mêmes trois journaux.

### **2.4.2 Affichage**

Une affiche portant à la connaissance du public l'avis d'enquête publique été apposée 15 jours avant le début de l'enquête et pendant toute la durée de celle-ci au tableau d'affichage extérieur et dans le couloir d'accueil de la mairie du 17<sup>ème</sup> arrondissement.

Cet affichage a été contrôlé à chaque passage du commissaire enquêteur pendant le déroulement de l'enquête.

La même affiche sur papier jaune a été exposée sur le site aux emplacements relevés sur le plan joint en annexe 11.3.

Ces affiches ont été apposées du 1<sup>er</sup> juin au 4 août 2017 inclus par la société PUBLILEGAL et contrôlées quatre fois par la même société, les 2 juin, 4 et 24 juillet et 7 août 2017.

### **2.4.3 Site internet**

En application de l'article R123-11 du Code de l'environnement, l'avis d'ouverture de l'enquête et la totalité du dossier d'enquête publique ont été déposés à partir du 20 juin 2017 sur le site internet de la Ville de Paris : [www.paris.fr](http://www.paris.fr), où ils sont restés accessibles pendant toute la durée de l'enquête.

En outre, en application de l'article 4 du décret n° 2017-626 du 25 avril 2017, pour le recueil via internet des observations et propositions, un registre dématérialisé sécurisé a été ouvert à l'adresse : <http://enquetepublique-bluf-paris.fr/>, adresse indiquée sur l'arrêté d'ouverture d'enquête, sur les avis d'enquête affichés comme sur les insertions d'annonces légales dans les trois quotidiens et sur le site de la Ville de Paris.

Ce registre dématérialisé a été mis en place le 1<sup>er</sup> juin puis contrôlé quatre fois par la société PUBLILEGAL les 15 juin, 4 et 24 juillet et 7 août 2017.

Ce registre électronique était en plus accessible sur une borne informatique dédiée dans la mairie du 17<sup>ème</sup> arrondissement pendant la durée de l'enquête.

#### 2.4.4 Composition du dossier d'enquête publique

Le dossier soumis à l'enquête publique se compose des pièces suivantes :

DESIGNATION DES PIECES		Date des documents
1-1	Arrêté d'ouverture de l'enquête publique	18/05/2017
1-2	Avis d'enquête publique	30/05, 01/06 et 02/06/2017
1-3	Notice de procédure d'enquête publique, intégrant l'information sur la consultation du public avant l'enquête.	17/05/2017
2-01	PC 00 – Formulaire Cerfa de demande de Permis de Construire	07/07/2016
2-02	PC 00 – Lettre HEXAGONA de demande d'enregistrement par le service du permis de construire de la société HEXAGONA venant aux droits de la société CIEH	26/07/2016
2-03	PC 00 – Formulaire Cerfa de déclaration pour le calcul de la redevance relative à la création en Région Ile-de-France	20/07/2016
2-04	PC 00 – Localisation des destinations	15/02/2016
2-05	Récépissé de dépôt d'une demande de certificat d'urbanisme	11/07/2016
2-06	Lettre Mairie de Paris, Direction de l'Urbanisme confirmant le caractère tacite du CU n°075 117 16 V 0250	17/08/2016
2-07	PC 01.1 – Plan de situation	30/06/2015
2-08	PC 01.2 – Emprise de la parcelle	30/06/2015
2-09	PC 01.3 – Plateaux de nivellement	30/06/2015
2-10	PC 02.B – Plan de masse	10/02/2016
2-11	PC 03 – Plan en coupe du terrain	30/06/2015
2-12	PC 04 – Notice de présentation générale	28/01/2016
2-13	PC 04 Annexe : Note de synthèse abatement des eaux pluviales	23/06/2015
2-14	PC 05.01 – Façades Nord et Ouest	12/02/2016
2-15	PC 05.02 – Coupes DD et Façade Est	12/02/2016
2-16	PC 05.03 – Façade Sud et Coupe BB	12/02/2016
2-17	PC 05.04 – Coupes CC et AA	12/02/2016
2-18	PC 05.05 – Toiture Niveau +56.67 nvp	12/02/2016

<b>2-19</b>	PC 06.00 – Repérage des vues	30/06/2015
<b>2-20</b>	PC 06.01 – Insertion (depuis pont de la révolte)	30/06/2015
<b>2-21</b>	PC 06.02 – Insertion (depuis bâtiment N4)	30/06/2015
<b>2-22</b>	PC 06.03 – Insertion (depuis parking autocars)	30/06/2015
<b>2-23</b>	PC 06.04 – Insertion (depuis palais de justice)	30/06/2015
<b>2-24</b>	PC 07.01 – Photographie, paysage proche	30/06/2015
<b>2-25</b>	PC 07.02 – Photographie, paysage proche	30/06/2015
<b>2-26</b>	PC 07.03 – Photographie, paysage proche	31/03/2017
<b>2-27</b>	PC 08.01 – Photographie, paysage lointain	30/06/2015
<b>2-28</b>	PC 08.02 – Photographie, paysage lointain	31/03/2017
<b>2-29</b>	PC 08.03 – Photographie, paysage lointain	31/03/2017
<b>2-30</b>	PC 11 – Etude d'impact sur l'environnement	02/10/2015
<b>2-31</b>	PC 11 – Réponse à l'avis de l'Autorité Environnementale	16/05/2017
<b>2-32</b>	Annexes à la réponse à l'avis de l'AE : - Carnet plans (pièce 2-32-1) - Etude acoustique (pièce 2-32-2)	12/02/2016 12/02/2016
<b>2-33</b>	PC 14 – Arrêté n°2015-266-0049 délivré à CIEH	23/09/2015
<b>2-34</b>	PC 14 – Arrêté n°IDF 2016-07-22-030 modifiant l'agrément au profit d'HEXAGONA	22/07/2016
<b>2-35</b>	PC 16 – Etude de sureté et de sécurité publique, page de garde (document confidentiel et non communicable)	30/06/2015
<b>2-36</b>	PC 16-1-a – Formulaire d'attestation de la prise en compte de la réglementation thermique	30/06/2015
<b>2-37</b>	PC 16-1-b – Etude d'approvisionnement en énergies	18/07/2016
<b>2-38</b>	PC 25 – Justification du dépôt de la demande relative aux Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE)	30/06/2015
<b>2-39</b>	PC 25 – Lettre CIEH d'engagement d'exploitation du local « stockage frigorifique ».	12/01/2016
<b>2-40</b>	PC 25 – Lettre HEXAGONA informant de l'abandon de l'emplacement de véhicules électriques PL hors gabarits en sous-sol.	07/03/2017
<b>2-41</b>	PC 31 – Convention fixant la participation d'HEXAGONA au coût des équipements de la ZAC Clichy Batignolles	17/01/2017
<b>2-42</b>	PC 41-S2 – Servitudes contractuelles d'implantation n°S2 entre l'Etat et la Ville de Paris (pièces 2-42-1 à 2-42-5)	29/01/2016
<b>2-43</b>	PC 41-S3– Servitudes contractuelles d'implantation n°S3, S4 et S5 vis-à-vis de l'Etat (pièces 2-43-1 et 2-43-2)	13/09/2016
<b>2-44</b>	PC 41-S6 – Servitudes contractuelles d'implantation n°S6 vis-à-vis de la SNCF (pièces 2-44-1 à 2-44-6)	22/03/2017

<b>2-45</b>	PC 41-A1– Servitudes de passage de réseaux et véhicules et écoulement des eaux n°A1, SNCF réseau au profit de la Base Logistique (pièces 2-45-1 et 2-45-2)	07/02/2017
<b>2-46</b>	PC 41-A2 – Servitudes de passage de réseaux et véhicules n°A2, au profit de la Base Logistique (pièces 2-46-1 à 2-46-2)	07/02/2017
<b>2-47</b>	PC 41-A3 – Servitudes de passage de réseaux et véhicules n°A3 au profit de la Base Logistique (pièces 2-47-1 et 2-47-2)	12/07/2016
<b>2-48</b>	PC A1_ARC.01 – Niveau 26.85 NVP	10/02/2016
<b>2-49</b>	PC A1_ARC.02 – Niveau 31.85 NVP	10/02/2016
<b>2-50</b>	PC A1_ARC.03 – Niveau 34.35 NGF	10/02/2016
<b>2-51</b>	PC A1_ARC.04 – Niveau 36.85 NVP	10/02/2016
<b>2-52</b>	PC A1_ARC.05 – Niveau 40.35 NVP	10/02/2016
<b>2-53</b>	PC A1_ARC.06 – Niveau 43.87 NVP	10/02/2016
<b>2-54</b>	PC A1_ARC.07 – Niveau 47.77 NVP	10/02/2016
<b>2-55</b>	PC A1_ARC.08 – Niveau 51.67 NVP	10/02/2016
<b>2-56</b>	PC A1_ARC.09 – Niveau 56.67 NVP	10/02/2016
<b>2-57</b>	PC A2_Sé.01 – Notice de sécurité incendie	12/02/2016
<b>2-58</b>	PC A2_Sé.02 – Coupes DRPJ / Base logistique	26/01/2016
<b>2-59</b>	PC A2_Sé – Lettre CIEH d'engagement d'exploitation du local « stockage frigorifique »	12/01/2016
<b>2-60</b>	PC A2_Sé – Lettre CIEH d'engagement d'exploitation du parking véhicules hors gabarit.	12/01/2016
<b>2-61</b>	PC A3_pmr.01 – Notice d'accessibilité	30/06/2015
<b>2-62</b>	PC A4_01 – Etude acoustique QCS service	12/02/2016
<b>2-63</b>	PC A5_Géo – Lettre CIEH du 06 janvier 2016 à l'Inspection des Carrières	06/01/2016
<b>2-64</b>	PC A5_Géo.01 _ Rapport d'étude géotechnique préliminaire de site, portant sur le secteur Sud Est du site de Batignolles	05/02/2013
<b>2-65</b>	PC A5_Géo 02 _ Rapport G2 AVP Bet Géo Est réalisé pour le compte de la SNCF : création d'un pont rail et d'une rampe d'accès	Octobre 2014
<b>2-66</b>	PC A5_Géo 03_Etude géotechnique d'Avant-projet (mission G12), Bet Géosond, zone fret Nord (pièces 2-66-1 à 2-66-3)	19/05/2009
<b>2-67</b>	Délib 01 : Délibération du Conseil de Paris n°2015-DU-16	29/06, 30/06, 01/07 et 02/07/2015
<b>2-68</b>	Délib 02 : Délibération du Conseil de Paris n°2015-DU-181	23/11/2015
<b>2-69</b>	Avis de la Direction Régionale des Affaires Culturelles (DRAC), Service archéologie préventive	10/07/2015
<b>2-70</b>	Avis de la Mairie de Paris, (eau), Direction de la propreté et de l'eau, Service technique de l'eau et de l'assainissement	07/07/2016

<b>2-71</b>	Avis de la Préfecture de Police, (sécurité incendie), Direction des transports et de la protection du public, Sous-direction de la sécurité du public	06/04/2016
<b>2-72</b>	Avis de la Mairie de Paris (propreté), Direction de la Propreté et de l'Eau, Service Technique de la propreté de Paris	10/09/2015
<b>2-73</b>	Avis du Ministère de la Culture et de la Communication (ABF), Architecte des Bâtiments de France	22/02/2016
<b>2-74</b>	Avis de la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie d'Ile de France (DRIEE), Autorité Environnementale (AE)	21/09/2015
<b>2-75</b>	Avis de la Mairie de Paris, (espaces verts), Direction des Espaces verts et de l'Environnement, Agence d'Ecologie Urbaine	11/03/2016
<b>2-76</b>	Avis de la Mairie de Paris, (voirie), Direction de la Voirie et des Déplacements, Service du Patrimoine de Voirie	30/12/2015
<b>2-77</b>	Avis ErDF,	16/07/2015
<b>2-78</b>	Avis de la Préfecture de Police, (ICPE), Direction des Transports et de la protection du Public, Sous-direction de la Protection sanitaire et de l'Environnement, Bureau de l'Environnement et des Installations Classées	03/04/2017
<b>2-79</b>	Avis de la Mairie de Paris, (Carrières), Direction de la Voirie et des Déplacements, Inspection Générale des Carrières	18/03/2016
<b>2-80</b>	Avis de la Mairie du 17eme	04/04/2016
<b>2-81</b>	Avis de la Préfecture de Police, (sureté ESSP), Direction des Transports et de la protection du Public, Sous-direction de la sécurité du Public, Bureau des permis de Construire et Ateliers	04/09/2015

Le commissaire enquêteur constate que le dossier soumis à l'enquête est complet. Il ne peut que remarquer quelques défauts formels du dossier : documents visés par la CIEH mais postérieurs à la substitution d'HEXAGONA à ce dernier (comme c'est le cas pour la Notice de Procédure Enquête Publique datée du 17 mai 2017), scorie signalée préalablement mais non corrigée dans la version finale de ce document (page 32 « voir Rémy pour les nouveaux chiffres »). Ces imperfections semblent mineures eu égard à l'intérêt du projet.

#### **2.4.5 Formalités liées au déroulement de l'enquête publique**

Pendant toute la durée de l'enquête publique, un exemplaire du dossier d'enquête et le registre d'enquête ont été mis à la disposition du public à la mairie du 17<sup>ème</sup>

arrondissement de Paris au Service des Affaires Générales. Il est à noter qu'un second exemplaire identique du dossier d'enquête ainsi que le registre d'enquête ont été mis à disposition dans les salles de permanence lors de celles-ci, à l'exception du samedi 1<sup>er</sup> juillet.

Deux cahiers du registre matériel d'enquête ont été côtés et paraphés par le commissaire enquêteur, mis à la disposition du public. Un seul a été utilisé jusqu'à la page 15. Chaque personne a pu consigner ses observations et propositions aux jours ouvrables et horaires habituels d'ouverture au public de la mairie.

Le public a pu également s'adresser par écrit à l'attention du commissaire enquêteur, pendant toute la durée de l'enquête, à la mairie du 17<sup>ème</sup> arrondissement – 16/20 rue des Batignolles, 75017 Paris et ces observations adressées par courrier ont été annexées aux registres d'enquête publique ouverts et ont été ensuite consultables sur place pendant toute la durée de l'enquête.

Conformément aux dispositions du 4<sup>ème</sup> alinéa de l'article R.123-13 du code de l'environnement, les observations du public déposées sur le registre d'enquête matériel, ont été consultables par tous et plusieurs visiteurs ont feuilleté et lu les registres. De même les observations déposées sur le registre dématérialisé sécurisé ont été consultables par le public pendant la durée de l'enquête. Personne n'en a demandé communication comme le permet la réglementation.

### **3 OBJET DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE**

#### **3.1 Le projet objet de l'enquête publique**

Le projet soumis à enquête publique consiste en la construction d'un immeuble de quatre niveaux au-dessus du sol et de deux niveaux de parkings souterrains.

Le projet, objet de la demande de permis de construire, vise d'abord à construire une messagerie partiellement réfrigérée appelée centre de distribution urbaine. Cette base logistique ferroviaire, fonctionnant six jours sur sept, s'axera autour du transport massif de produits agro-alimentaires frais ou froids, acheminés par train à partir d'une base logistique arrière jusqu'à l'intérieur de l'éco-quartier de Clichy-Batignolles (Paris 17<sup>ème</sup>). Après avoir été répartis par destinataires, la livraison (« dernier kilomètre ») jusqu'au client localisé dans Paris intramuros et dans la petite couronne Nord devant être effectuée par porteurs routiers « propres » (véhicules électriques, Gaz Naturel pour Véhicules, hybrides).

En complément cette base ferrée est destinée à permettre l'expédition par trains de balles de papiers, après tri par le centre du SYCTOM contiguë.

Au rez-de-chaussée se localise la composante ayant donné son nom au projet, la base logistique ferroviaire urbaine elle-même.

D'un côté cette plateforme est bordée par un faisceau ferroviaire composé de deux voies ferrées parallèles, chacune d'une longueur d'environ deux cents mètres (soit onze wagons), permettant d'accueillir l'un l'arrivée quotidienne des produits alimentaires frais, l'autre le départ de déchets de papiers provenant du SYCTOM. Pour l'arrivée des produits alimentaires, il est prévu une moyenne d'un train par jour de 20-22 wagons arrivant vers deux heures du matin.

Pour le départ des balles de papiers, il est envisagé quarante demi-trains par an.

De l'autre côté de la plateforme sont notamment installés les vingt-six quais prévus pour l'accostage des véhicules de distribution.

L'ensemble de la plateforme est entouré d'une voie de circulation pour les camions du SYCTOM.

Les trois niveaux en étages sont distribués autour d'un patio central. Ils sont consacrés à l'installation, sur environ 25 000 m<sup>2</sup>, d'activités artisanales et industrielles dites « très haut de gamme » destinées à regrouper des unités de confection et de fabrication (verrerie, cristallerie, maroquinerie, joaillerie...). La toiture est végétalisée.

Le premier sous-sol est un parking pour véhicules légers et une aire de stockage et de manutention.

Le second sous-sol permet le stationnement sur une soixantaine de places d'autocars, véhicules RATP, bennes à ordures et camions.

Le programme est soumis à des servitudes d'implantation avec ses voisins directs : palais de Justice de Paris, direction régionale de la police judiciaire, centre de tri des déchets (SYCTOM) et parking pour autocars de tourisme. Il est en outre proche du terminal de collecte des ordures ménagères et de la centrale à béton desservie par le fer.

Les objectifs du projet sont triples :

- Objectifs environnementaux : réduire les effets négatifs du transport routier de marchandises dans la zone dense de l'agglomération parisienne et, prioritairement, les émissions de polluants, de gaz à effet de serre et de bruit.
- Objectifs sociaux : offrir de nouveaux emplois, notamment basse qualification, à l'intérieur de la Ville de Paris.
- Objectifs économiques : améliorer l'attractivité économique de la Ville de Paris et des communes limitrophes avec un meilleur fonctionnement logistique du territoire.

Le calendrier prévisionnel du projet indique la réalisation du chantier entre janvier 2018 et janvier 2020 pour une livraison de la BLUF au premier trimestre 2020.

### **3.2 L'étude d'impact**

Le contenu de l'étude d'impact sur l'environnement est défini par le Code de l'Environnement à l'article R.122-5.

Le Dossier d'enquête publique présente l'étude d'impact du projet au chapitre 2.30.

Cette étude d'impact est décomposée en plusieurs parties présentées ci-après et conformes à la législation en vigueur quant à leur définition et leur contenu :

Chapitre 1 : Objet du document

Chapitre 2 : Contexte réglementaire

Chapitre 3 : Résumé non technique

Chapitre 4 : Présentation du projet

Chapitre 5 : Etat initial de l'environnement du projet

Chapitre 6 : Raisons du choix du projet retenu

Chapitre 7 : Impacts prévisibles du projet en phase de travaux et mesures associées

Chapitre 8 : Impacts prévisibles du projet en phase d'exploitation et mesures associées



Chapitre 9 : Suivi des mesures environnementales et estimation du coût des mesures en faveur de l'environnement

Chapitre 10 : Compatibilité du projet avec les documents réglementaires et articulation avec les plans, schémas et programmes

Chapitre 11 : Evaluation des effets propres aux infrastructures de transport

Chapitre 12 : Analyse des effets cumulés avec d'autres projets connus

Chapitre 13 : Analyse des méthodes et des difficultés rencontrées

Chapitre 14 : Glossaire

Chapitre 15 : Annexes

Le résumé non technique de l'étude d'impact est présenté en annexe 11.4.

## 4 OBSERVATIONS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE ET REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE

Le Préfet de la région d'Ile-de-France (Direction régionale et interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie d'Ile-de-France) a rendu son avis en tant qu'Autorité Environnementale le 21 septembre 2015.

Le maître d'ouvrage (HEXAGONA) a répondu à cet avis le 16 mai 2017.

Le tableau ci-dessous présente la réponse du pétitionnaire à chaque remarque de l'Autorité Environnementale.

AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE	REPONSE DU PETITIONNAIRE
<p><b><u>1. L'évaluation environnementale</u></b></p>	<p>Une erreur de rédaction en page 9/171 a été constatée : le permis de construire est bien délivré par la Maire de Paris.</p>
<p><b><u>2. L'analyse des enjeux environnementaux</u></b>  L'étude d'impact aborde l'ensemble des thématiques environnementales et inclut une analyse des enjeux, une évaluation des impacts du projet, et la définition de mesures de réduction de ces impacts. Un tableau de synthèse (p 95) qualifie les enjeux (de faible à fort), ce qui est appréciable.  L'état initial du projet est décrit principalement à partir de bibliographies et d'études existantes réalisées dans le cadre du projet d'aménagement du secteur «Clichy-Batignolles» (ZAC, palais de justice). Certaines données, reprises dans l'état initial de la présente étude d'impact, auraient gagné à être actualisées et davantage adaptées au site du projet.  Pour une plus grande clarté de l'étude, les enjeux environnementaux auraient gagné à être présentés de manière plus concise et leur hiérarchisation davantage justifiée. De même, les interactions entre les différentes problématiques environnementales auraient pu être davantage analysées à l'échelle du présent projet.  Enfin, l'autorité environnementale apprécie</p>	<p>Les éléments extraits des études d'impact de la ZAC de Clichy-Batignolles (2011) et du Futur Palais de Justice de Paris (2012) ont permis de dresser un premier état initial. Celui –ci a ensuite été enrichi par la consultation de sites internet publics, qui fournissent des données mises à jour régulièrement.  Compte tenu du contexte local dans lequel se situe le projet (emprise occupée jusqu'à juillet 2016 par la base travaux du chantier en cours d'exécution du FPJP) et considérant les sensibilités environnementales du projet, il a été retenu de réaliser des études spécifiques dont certaines sont postérieures à l'étude d'impact - Etude acoustique réalisée en 2015 et partie intégrante de l'étude d'impact (§5.8, §8.6 et §14.2). Cette étude a permis d'identifier l'incidence de l'ensemble des activités liées à l'exploitation de la base logistique ;  - Etude acoustique et vibratoire effectuée en 2016 afin de proposer des dispositions constructives permettant de minimiser l'impact acoustique et vibratoire du projet sur son environnement (étude annexée au présent rapport).</p>

<p>que l'étude d'impact comporte des conclusions par thématiques, tout en regrettant leur caractère non systématique ou insuffisamment étayé.</p>	<p>Un tableau de synthèse au § 5.10 assure une présentation des enjeux par composante environnementale et met en évidence le niveau d'enjeu d'un point de vue local. De ce tableau, il ressort que les enjeux les plus forts portent sur les thématiques du sous-sol (géologie, risques naturels), du patrimoine culturel, des déplacements et de la qualité de vie (ambiance sonore et air).</p>
<p><u>Eaux et sols</u> La description de l'état initial n'est pas optimale, et sur certains enjeux approximative, car elle est fondée sur des données bibliographiques et les diagnostics de sols et eaux souterraines issus des études d'impact de la ZAC Clichy-Batignolles et du projet de Palais de justice, dont elle transpose les conclusions sur le site du présent projet. A titre d'illustration, l'analyse de la pollution des sols réalisée au droit du Palais de Justice a conclu que l'état environnemental des sols au droit du site était compatible avec l'aménagement prévu. Le périmètre étant contiguë à celui de la base logistique, le pétitionnaire en déduit que la conclusion est similaire au droit de la base logistique. L'étude d'impact mentionne bien des concentrations en métaux lourds identifiées (cadmium, cuivre, mercure, plomb et zinc), parfois supérieures aux concentrations observées dans les sols ordinaires et une pollution ponctuelle aux hydrocarbures. Néanmoins, elle ne caractérise pas la qualité globale des eaux et des sols. Aucun relevé ni aucun état des lieux ne semblent avoir été effectués sur le site du projet.</p>	<p>Un diagnostic approfondi de pollution sur quatre zones de l'ancien site ferroviaire des Batignolles (Paris 17<sup>ème</sup>) a été réalisé en 2006 par la société ATI Services pour la Direction de l'Immobilier de la SNCF. Ce diagnostic approfondi fait suite à un diagnostic préliminaire mené en 2003 par GRS pour RFF. Parmi les quatre zones, la zone 2 correspond au site d'implantation de notre future base logistique ferroviaire. Historiquement cette zone 2 correspondait à une partie des terrains de l'ancienne gare de marchandises, puis à une zone de transbordement et de stockage de marchandises. L'étude de sols avait pour objectif de dresser une cartographie de la qualité des sols et des eaux souterraines afin de disposer du détail des contraintes environnementales. Ce diagnostic approfondi a été constitué par des investigations de terrain sous forme de 45 sondages en différents points du site (voir plan d'implantation ci-après), pour une profondeur variant de 3 m à 6 m. Quatre forages ont été équipés de piézomètres afin d'avoir une vision complète de la qualité des eaux de la nappe sur l'ensemble de la zone. Les résultats des analyses menées lors du diagnostic ont montré la présence de métaux (essentiellement plomb, cuivre et plus rarement arsenic et zinc) répartis sur l'ensemble de la zone et principalement sur des remblais. Concernant les hydrocarbures, aucune anomalie dans le milieu sol n'a été détectée au niveau de notre zone de projet. Les résultats du diagnostic ont mis en évidence la contamination des eaux de la nappe par des hydrocarbures (hydrocarbures totaux et HAP) sur P2-2 (en limite Est de notre futur projet selon</p>

	<p>le plan ci-après) qui reste toutefois localisée au droit de ce piézomètre. Des investigations complémentaires ont été menées en 2007 afin d'identifier l'origine de la contamination en hydrocarbures. Les résultats n'ont pas permis de définir la source de la contamination, mais ont mis en évidence des valeurs plus faibles en HAP et l'absence de trace de métaux. En termes de préconisations, le diagnostic précisait qu'en dehors de certaines zones (F2-46, F2-7, F2-1, F2-2 et F2-11), la gestion des futurs déblais ne devrait pas entraîner de contraintes spécifiques. Toutes les teneurs en hydrocarbures et métaux mesurées sur sols bruts ou sur lixiviats indiquent qu'ils peuvent être considérés comme des déchets inertes avec deux issues possibles: soit être réutilisés sur site, comme l'encourage le guide de bonne pratique relatif aux déchets inertes issus des BTP, soit être envoyés en centre de stockage de déchet de Classe 3. Dans ce contexte, un bordereau de suivi des déchets inertes sera obligatoirement effectué.</p> <p>Les principales conclusions à retenir de ces diagnostics sont les suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- le projet de base logistique se situe en dehors des zones où des sources de pollution ont été identifiées en 2003 et 2006 ;</li> <li>- aucune préconisation particulière n'avait été formulée sur la gestion des futurs déblais au droit du projet de la base logistique.</li> </ul> <p>Depuis 2006, le site du projet est constitué par une friche suite à la démolition d'anciens bâtiments en 2008.</p> <p>En effet, les derniers occupants du site ont évacué les lieux en 2005. Il s'agissait de SERNAM et de Ooshop qui avaient des activités de stockage et de messagerie. Depuis ce départ, le site n'a été occupé par aucun exploitant.</p> <p>Les seules activités qui s'y sont déroulées sont les suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Travaux de construction du mur périphérique entre le site de la Base Logistique et l'emprise du Nouveau Palais de Justice et de la DRPJ. Ces travaux ont été diligentés par la SNCF et ont généré un trafic de véhicules en bordure de la parcelle aux abords de la construction de ce mur.</li> <li>- Installation de chantier de l'entreprise</li> </ul>
--	--

	<p>Bouygues Construction pour la mise en œuvre du projet du Nouveau Palais de Justice. Une partie de la Base Vie ainsi que certains magasins de matériaux et ensembles témoins ont été installés sur le site avec une libération des lieux en 2016.</p> <p>- Accès véhicules aux différents chantiers voisins depuis le boulevard de Douaumont.</p> <p><i>En conclusion, aucune activité en dehors de travaux du bâtiment n'a pris pied sur le site depuis le départ en 2005 de SERNAM et de Ooshop.</i></p> <p><i>Nous pouvons donc conclure qu'aucune forme de pollution nouvelle n'est à recenser sur le site depuis les études de pollution des sols menées par la SNCF en 2006/2007, du fait de l'absence de nouvelles activités ayant pu générer de la pollution.</i></p> <p><i>Conformément à la demande de l'Inspection générale des Carrières, une fois le site libéré des remblais, Il sera réalisé une campagne géotechnique qui intégrera un volet diagnostic de sol permettant d'identifier la présence de produits polluants.</i></p>
<p><u>Milieux naturels et continuités écologiques</u></p> <p>L'état initial réalisé par le pétitionnaire repose sur des ressources bibliographiques concernant le 17<sup>ème</sup> arrondissement, sur des investigations de terrain réalisées en 2012 sur le périmètre de la ZAC «Clichy-Batignolles» notamment dans le cadre de l'étude d'impact du Palais de justice, et sur une visite de site réalisée en 2015. Ces éléments ne permettent pas de caractériser précisément la faune et la flore présentes sur le site.</p> <p>Le site est une zone de remblais, actuellement occupée par les installations de chantier de deux bâtiments prévus à proximité (le futur Palais de justice de Paris, et la future Direction Régionale de la Police Judiciaire). L'étude d'impact mentionne que le site ne forme pas de continuité écologique avec son environnement (chapitre 7.2.2.1.) Les enjeux en termes de biodiversité semblent donc en effet modérés. La présence à proximité du site d'un secteur et d'une liaison reconnus pour leur intérêt écologique dans le schéma régional de cohérence écologique (SRCE) d'Ile-de-France aurait néanmoins pu être prise en considération.</p> <p>L'étude d'impact souligne que les terrains</p>	<p>Les prospections faune-flore qui ont été menées en 2012 par le bureau d'étude Alise Environnement dans le cadre du projet du Futur Palais de Justice de Paris couvrait le terrain du FPJP et ses environs (notamment le terrain de la future base logistique), ainsi que sur le parc Martin Luther King.</p> <p>Ci-dessous un extrait de l'étude faune-flore de 2012 :</p> <p><i>« Les habitats identifiés sur l'aire d'étude ne présentent aucune sensibilité. La forte anthropisation des milieux ne permet qu'un développement limité de la flore. Les potentialités d'accueil d'espèces rares sont très réduites.</i></p> <p><i>L'ensemble des espèces floristiques inventoriées sur l'aire d'étude (47 au total) sont communes.</i></p> <p><i>Les potentialités d'accueil d'espèces sensibles sont extrêmement réduites.</i></p> <p><i>L'étude du peuplement avien a mis en évidence la présence de 14 espèces sur le secteur étudié. Elles sont communes et la plupart niche dans le secteur d'étude.</i></p> <p><i>D'après l'atlas des oiseaux nicheurs de Paris (MALHER F. et al., 2010) 21 espèces nichent de façon probable ou certaine sur ce secteur. Toutes sont communes à assez communes.</i></p>

<p>(friches, emprises ferroviaires) sont particulièrement favorables à la présence du Lézard des murailles (<i>Podarcis muralis</i>), espèce protégée au niveau national.</p>	<p><i>Concernant les autres groupes (mammifères, amphibiens, reptiles, papillons, libellules et demoiselles, sauterelles et criquets), même si l'évaluation reste incomplète du fait de la période de prospection, les potentialités d'accueil restent très réduites. A priori aucune espèce rare n'est à attendre sur ces milieux.</i></p> <p><i>Cependant, les habitats liés au réseau ferroviaire situé à proximité et sont souvent appréciés par le Lézard des murailles qui de ce fait, est potentiellement présent. »</i></p> <p>Au moment des prospections en 2012, le site d'étude était constitué par une friche complètement ouverte où les groupements de végétation présents étaient nettement sous influence directe ou indirecte de l'Homme. Depuis 2012, le site est occupé par la base travaux du chantier en cours d'exécution du FPJP et les milieux présents sont fortement perturbés par les chantiers en activité. Les habitats se limitent aux alignements d'arbres le long des voies de communication encadrant le site du projet et aux espaces verts régulièrement entretenus (parc Martin Luther King).</p> <p>La sensibilité écologique du site de la base logistique est donc considérée comme faible. Depuis 2012, l'installation de chantier nécessaire à la construction du Palais de Justice et les mouvements de terre conséquents constatés en reprofilage du merlon de remblais représentant un volume de plus de 35.000 m<sup>3</sup> au-delà de la cote de nivellement 31.85 nvp ne laisse pas envisager une évolution favorable à l'accueil et à l'implantation de nouvelles espèces</p> <p>L'autorité Environnementale souligne la présence à proximité du site d'un secteur et d'une liaison reconnus pour leur intérêt écologique dans le schéma régional de cohérence écologique (SRCE) d'Ile-de-France.</p> <p>D'après le SRCE d'Ile-de-France, dont un extrait est présenté ci-après :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- l'ancienne voie ferrée de la petite ceinture parisienne (située au Sud de notre projet) est une liaison reconnue pour son intérêt écologique en contexte urbain.</li> <li>- le cimetière de Batignolles (situé au Nord-Est) est un secteur reconnu pour son intérêt écologique en contexte urbain avec présence d'une diversité biologique supérieure aux</li> </ul>
---	--

	<p>territoires urbanisés environnants et formant un îlot pouvant être interconnecté avec d'autres sites.</p> <p>Le secteur et la liaison reconnus pour leur intérêt écologique d'après le SRCE ne seront pas touchés par les travaux d'aménagement de la base logistique urbaine ferroviaire. Au contraire, le projet va apporter une nouvelle biodiversité dans le secteur à terme, avec l'implantation d'une toiture végétalisée composée de graminées et de plantes vivaces à fleurs.</p> <p>D'un point de vue écologique, une telle surface constituée d'un seul et même milieu, non-perturbé par un passage humain régulier permet d'assurer l'accueil d'une biodiversité fonctionnelle et spécifique considérable, notamment en ce qui concerne la faune avicole, les butineurs et les pollinisateurs. La situation géographique du site, au carrefour du boulevard périphérique et du faisceau ferré Saint- Lazare, autorise à imaginer la toiture comme une zone de halte ou de nichage favorable à différentes espèces d'oiseaux.</p>
<p><u>Risques</u></p> <p>Le site de la base logistique urbaine ferroviaire présente une sensibilité très forte à l'aléa « remontées de nappe », en raison de la présence d'une nappe d'eau souterraine sub-affleurante. Il est par ailleurs situé dans le périmètre de risque de mouvements de terrain liés à la dissolution du gypse antéludien défini par arrêté inter-préfectoral du 25 février 1977 et dont les dispositions valent plan de prévention des risques approuvé.</p> <p>Le lien entre le risque d'inondation par remontée de nappe et le risque de mouvements de terrain liés à la dissolution du gypse antéludien n'est néanmoins pas analysé à l'échelle du projet. Or, ces deux risques sont fortement liés et une variation de la nappe peut aggraver le risque de mouvements de terrain liés à la dissolution du gypse antéludien.</p>	<p>Le site de la base logistique urbaine ferroviaire est concerné par deux types de risques naturels que sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- les risques naturels de remontée des eaux souterraines : d'après les cartes d'aléas publiées par le BRGM, la zone à étudier se situe sur un secteur à sensibilité très élevée vis-à-vis du risque de remontée de la nappe dans les sédiments (nappe sub-affleurante).</li> <li>- les risques de mouvements de terrain liés à la dissolution du gypse antéludien : le site est inclus dans une zone comportant des poches de gypse antéludien. Sous l'effet de circulations d'eau ou de variations du niveau des nappes, le gypse présent peut se dissoudre et créer des vides souterrains. Le risque associé à ces poches de gypse est donc celui de mouvements terrains de type effondrement, en général rapides et discontinus.</li> </ul> <p>Un rapport géotechnique d'avant-projet (Mission G12) a été réalisé en 2009 par Géosond au droit de la zone fret Nord, à la demande de la SNCF Direction de l'Immobilier. L'objectif était de réaliser des investigations géotechniques afin notamment</p>

	<p>de déterminer la nature et les caractéristiques mécaniques des sols rencontrés et de donner des préconisations générales vis-à-vis des dispositifs de protection contre l'eau. Dans le cadre de cette étude, il a été prévu la mise en place de 4 piézomètres au droit du site (sondages SC1, SC2, SC5 et SC7) en plus de 4 anciens piézomètres sur le site du SERNAM.</p> <p>Les niveaux d'eau observés au droit du site varient entre 22,7 et 24,8 NGF avec un abaissement de ce niveau vers la zone Nord-Est du projet. Selon toute vraisemblance, les niveaux d'eau au sein des formations des Sables de Beauchamp, du Marnocalcaire de Saint-Ouen et des Alluvions anciennes sont en communication.</p> <p>Le niveau d'eau au droit du site est donc fortement influencé par le niveau de la nappe des Alluvions anciennes, en relation avec le niveau de la Seine et les conditions météorologiques. Des remontées de nappes brutales et importantes sont donc possibles dans cette formation.</p> <p>Parallèlement, des mesures de diagraphie gamma-ray ont montré l'existence de petits bancs gypseux ou marnogypseux décimétriques. Des décompressions au sein des Marno-calcaires de Saint-Ouen ont été observées ; ces anomalies sont à relier à l'altération de cette formation par les circulations d'eau de la nappe des Alluvions anciennes.</p> <p>L'étude n'a pas permis de déterminer l'importance de ces anomalies au sein des Marnes et caillasses et de trancher sur la nécessité ou non de la réalisation de travaux de comblement de ces niveaux de dissolutions.</p> <p>Les problématiques de circulations d'eau dans les terrains seront traitées par des solutions techniques adaptées. Celles-ci seront précisées dans le cadre d'une nouvelle campagne de sondages géotechniques qui sera entreprise par le pétitionnaire une fois l'emprise du projet libérée des remblais de terre, et ce conformément aux prescriptions du service de l'Inspection Générale des Carrières.</p>
<p><u>Nuisances sonores</u> L'état initial de l'ambiance sonore repose sur les diagnostics réalisés dans le cadre du</p>	<p>L'état initial de l'ambiance sonore est une compilation des données existantes (ZAC de Clichy et FPJP). Les bilans sonores des deux</p>



<p>projet de ZAC. Ces diagnostics montrent qu'une majorité de riverains sont déjà en zone d'ambiance non modérée(&gt; 65dB de jour, 60dB de nuit), voire en point noir acoustique(&gt; 70dB de jour, 65dB de nuit). L'état initial est globalement satisfaisant. Il n'inclut cependant ni agrégation des résultats de l'ensemble de ces données, ni conclusion sur les nuisances au droit du terrain.</p>	<p>études se rejoignent et concluent à la situation suivante : les niveaux sonores globaux à proximité des terrains de la base logistique sont dus principalement aux circulations ferroviaires sur le faisceau Saint-Lazare et aux circulations routières sur le Périphérique Parisien. Les autres sources sonores (circulations routières sur l'Avenue de la Porte de Clichy, l'Avenue de Clichy, le Boulevard Berthier et le Boulevard Bessières) contribuent dans une moindre mesure à l'ambiance sonore globale du site. L'état initial de l'ambiance sonore est en évolution permanente et il faut mentionner que les bâtiments de la DRPJ et du FPJP dont le gros œuvre a été réalisé et achevé constituent des écrans acoustiques avec l'environnement urbain.</p> <p>Il est important de rappeler que le contexte actuel dans le lequel se retrouve les riverains est fortement influencé par les différents chantiers en cours, qui ne font qu'augmenter les nuisances sonores générées par le trafic routier.</p>
<p><u>Transports</u> L'étude d'impact note des flux intenses sur les axes routiers alentours, des difficultés sur la gare ferroviaire de Pont Cardinet (à 800m au sud du site), et une pression importante sur la capacité de stationnement du secteur. Des améliorations de la capacité de stationnement sont prévues dans le cadre du projet de ZAC.</p>	<p>Avis n'appelant pas de réponse</p>
<p><u>Air</u> En termes de qualité de l'air, l'étude d'impact s'appuie sur des mesures effectuées par Airparif en 2011 et 2014 sur une station située à 2,7 km de distance du projet. Ces résultats ont été corroborés par une campagne de mesures in situ datant de 2007. Le seuil national de risque sanitaire est dépassé pour ce qui concerne le dioxyde d'azote. L'étude mentionne par ailleurs des données sur l'ozone, mais sans les commenter. Aucune conclusion n'est donnée sur l'acceptabilité de la qualité de l'air globale sur le site. Des précisions étaient attendues, le projet étant susceptible d'impacter la qualité de l'air.</p>	<p>L'analyse des mesures effectuées par Airparif en 2011 et 2014 sur la station du 18<sup>ème</sup> arrondissement à 2,7 km du projet met en évidence que les critères nationaux de la qualité et les objectifs de qualité :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ont été dépassés pour les dioxydes d'azote depuis 2011 ;</li> <li>- ont été dépassés pour l'ozone en 2011 ;</li> <li>- sont en dessous pour les particules fines ;</li> </ul> <p>Ces dépassements peuvent être imputés en grande partie au trafic routier proche (proximité des grands axes comme le boulevard périphérique notamment). On retiendra donc que la qualité de l'air actuelle au droit du secteur d'étude est potentiellement impactée par les émissions du trafic routier à l'origine de concentrations significatives en dioxydes d'azote et en ozone. Concernant l'impact du projet sur la qualité</p>

	<p>de l'air, les diverses activités développées sur le site tendent à réduire la pollution de l'air :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- développement d'une offre de stationnement de véhicules électriques léger.</li> <li>- création d'une base logistique fret, avec traction électrique des trains, réduisant le transport par poids lourds.</li> <li>- utilisation d'une flotte de porteurs à traction hybride ou électrique liée à la base logistique.</li> <li>- Accès au site favorisé pour les piétons et les vélos du fait du renforcement de l'offre de transport en commun à proximité immédiate (métro et tramway).</li> </ul>
<p><u>Énergie et changement climatique</u> Le réseau de chaleur de la Compagnie Parisienne de Chauffage Urbain (CPCU) alimente le secteur : il existe donc un potentiel de développement de réseaux de chaleur dont la ressource peut être géothermique sur une nappe superficielle.</p>	<p>Le chauffage se fera par chauffage urbain. Le bâtiment sera raccordé au réseau de chauffage urbain de la Ville (CPCU) basse température qui sera connecté au forage Dogger (85% énergie renouvelable). La sous station CPCU sera implantée au niveau 31.85 nvp au plus proche de l'entrée depuis la desserte N4.</p>
<p><b><u>3. L'analyse des impacts environnementaux</u></b></p>	
<p><u>3.1. Justification du projet retenu</u> L'étude d'impact rappelle utilement les étapes de l'élaboration du projet urbain des Batignolles. Il aurait été intéressant de démontrer comment le projet s'inscrit dans la démarche de labellisation d'éco-quartier du secteur Clichy-Batignolles. La compatibilité du projet avec les documents de planification d'échelle supérieure est présentée. L'étude aurait néanmoins pu rappeler de manière plus claire et pédagogique les grands objectifs d'aménagement et de développement durable auxquels peut répondre la reconstitution d'un pôle dédié à la logistique urbaine raccordé au réseau ferré, en matière notamment d'approvisionnement de la capitale, de préservation d'emploi, de maîtrise des consommations énergétiques, de la pollution, etc. Enfin, il est indiqué, en début de chapitre sur les impacts, que des mesures d'évitement, de réduction, de compensation et leur budget sont développées au sein de chaque thématique néanmoins, aucune variante ni mesure d'évitement n'est décrite dans l'étude.</p>	<p>La circulation des véhicules et le réapprovisionnement logistique des centres urbains ont toujours été des problématiques essentielles dans le développement des villes et ont orienté bon nombre de schémas directeur pour redéfinir le rôle des portes de la cité mais aussi la hiérarchie des rues dans la vie quotidienne des quartiers. <b>Réinventer la logistique</b> Si la logistique urbaine d'aujourd'hui concentre encore des enjeux cruciaux de ravitaillement confrontés à des impératifs toujours plus forts de la tenir loin de nos centres urbains, elle est aussi au cœur des débats fondamentaux sur le fonctionnement de la cité. Ainsi les pouvoirs publics, les acteurs économiques mais aussi les institutions et les habitants participent activement à la faire évoluer depuis des décennies et ce, à toutes les échelles de la Métropole urbaine. Un dénominateur commun semble malgré tout s'être dégagé dans l'intérêt de tous : structurer les infrastructures de ravitaillement tout en les rendant de plus en plus discrètes au cœur de nos villes et par-dessus tout, leur donner des moyens d'exploitation plus écologiques.</p>

	<p>Car le constat est sans appel : la logistique urbaine est composée de plus de 50% de tournée supérieures à 60 km provoquant ainsi depuis l'après-guerre une croissance exponentielle du trafic routier dans les aires métropolitaines. C'est donc le risque de congestion des réseaux, mais aussi la transformation des flux logistiques de plus en plus soumis aux fluctuations de la consommation ou encore la prise de conscience collective des enjeux environnementaux qui ont notamment poussé le ravitaillement des villes à prendre un nouveau virage depuis la fin du XX<sup>ème</sup> siècle.</p> <p><b>Au service des métropolitains</b>  En cela la Base Logistique de Paris Batignolles répond profondément à la nécessité de disposer d'un acheminement plus propre des denrées, et améliore considérablement son impact sur l'environnement. Sa conception s'inscrit plus précisément dans la volonté de la Mairie de Paris de conserver des sites multimodaux dans la ville en appliquant la charte marchandises votée par le Conseil de Paris. La mise en œuvre d'un tel projet dans Paris intra-muros est aussi issue des réflexions menées par l'APUR notamment sur une plateforme dédiée aux produits frais pour plusieurs utilisateurs / destinataires. Enfin ce projet se tourne résolument vers l'avenir en augurant des nouveaux comportements citadins et institutionnels, mettant en œuvre le concept de la livraison du dernier kilomètre au moyen de véhicules hybrides et bientôt tout électriques. Car en définitive cette nouvelle base logistique sera un formidable laboratoire pour étudier le bilan carbone des ravitaillements d'une part et pour développer d'autre part de nouveaux réseaux mieux dimensionnés pour nos rues, pour nos façons d'habiter et de consommer (e-commerce par exemple).</p> <p><b>Remplacer la Route par le Fer</b>  La base logistique de Batignolles jouera le rôle de la porte d'entrée de Paris et de sa proche banlieue pour des activités logistiques liées à l'agroalimentaire principalement, secteur de la distribution particulièrement en souffrance dans la capitale. La base agira réellement en tant que plaque tournante des denrées</p>
--	--

	<p>alimentaires, au carrefour des flux longue distance et de ceux de proximité. Une telle plateforme permettra d'organiser le trafic vers les points de distribution avec les moyens les plus adaptés au contexte urbain dense : petits porteurs, camionnettes, véhicules hybrides ou électriques...</p> <p>Ainsi, dans le cadre de la livraison au plus proche des habitants, les impacts négatifs sur l'environnement en termes de bruit, d'émissions de polluants et de gaz à effet de serre se verront diminuer de façon très conséquente.</p> <p>Aussi, la base étant embranchée au réseau ferroviaire elle ne pâtira d'aucune baisse en apport des marchandises mais bien au contraire autorisera une arrivée massive des denrées par train, empruntant un réseau sécurisé (horaires), propre (électrifié) et existant (pas d'impact nouveau).</p> <p><b>Un projet durable</b></p> <p>En effet l'opération s'appuie sur les 3 principes du développement durable que sont les enjeux environnementaux, sociaux et économiques, en vue de s'inscrire dans la détermination politique aujourd'hui à Paris et en Ile-de-France d'améliorer la qualité de vie des habitants :</p> <p><b>Les objectifs environnementaux</b></p> <p>L'opération a pour premier objectif de réduire les impacts nuisibles du fret et du transport de marchandise à savoir : la pollution, les gaz à effet de serre, les nuisances sonores etc... L'acheminement des marchandises par train à motrice électrique et les livraisons par véhicules propres pour le dernier kilomètre constituent une réponse efficace en réduisant drastiquement l'usage de véhicules à énergie fossile et en libérant les voies de circulation.</p> <p><b>Les objectifs sociaux</b></p> <p>Le projet propose des emplois nombreux et aux qualifications diverses (activité logistique, artisanat, industrie) :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 1.200 emplois pour les ateliers,</li> <li>- 100 emplois pour la base logistique.</li> </ul> <p><b>Les objectifs économiques</b></p> <p>Le projet aura un rayonnement économique certain lié à ses deux activités principales :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La logistique apportera une meilleure efficacité des réseaux de distribution locaux et donc une meilleure rentabilité de ses destinataires ;</li> </ul>
--	--

	<p>- Les ateliers d'artisanat et d'industrie sonnent le retour dans la ville de ces corps de métier qui ont participé au rayonnement de Paris (artisans, manufacturiers, etc...). Ces activités pourront revendiquer un savoir-faire unique et inestimable qui pourra être à nouveau estampillé « <i>fabriqué à Paris</i> ».</p> <p>L'autorité environnementale souligne l'absence de variantes et de mesure d'évitement.</p> <p>Le projet de base logistique urbaine de Paris Batignolles est une réponse de la SNCF et de la ville de Paris à la problématique relative à la conservation des sites multimodaux dans Paris et à l'amélioration des conditions économiques et sociales de la livraison des marchandises en ville.</p> <p>Le site dans lequel s'insère la base logistique est particulièrement contraint en termes d'altimétrie, d'accès et de circulation. Par ailleurs, il est enserré par de grands projets urbains: le futur palais de justice, la direction régionale de la police judiciaire (DRPJ), le Sycotm et un parking d'autocars. Ce voisinage contraignant a imposé de réfléchir à des solutions acceptables par l'ensemble des parties prenantes notamment en terme de sécurité, de compatibilité des activités le tout avec des prix de revient possibles pour les activités développées.</p> <p><b>L'ensemble de ces contraintes a rendu la recherche de solution de variante et de mesures d'évitement quasiment impossible.</b></p> <p>Dès la conception du projet de la base logistique urbaine ferroviaire, des mesures visant à une suppression ou une réduction à la source des impacts, ainsi que des mesures d'atténuation ont toutefois été prises. Parmi les mesures prises, on peut citer :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- l'utilisation des ressources locales (CPCU) ;</li> <li>- la réalisation d'une toiture végétalisée afin d'obtenir l'objectif d'abattement des eaux pluviales et la suppression à minima d'un rejet à l'égout. Cette toiture est également favorable à la biodiversité ;</li> <li>- la mise en place d'un écran acoustique le long de la voie (côté DRPJ) ;</li> <li>- la mise en place d'un revêtement de sol spécifique au droit des quais de déchargement et la désolidarisation des</li> </ul>
--	---

	voies ferrées de la structure du bâtiment permettant de limiter le niveau de bruit aérien et les transmissions de bruit solidiens.
<u>3.2. Les impacts du projet et les mesures proposées par le pétitionnaire</u>	
<p><u>Eaux et sols</u>  Une partie des activités étant de nature industrielle, la gestion des eaux usées doit faire l'objet d'une attention particulière. Il est prévu de rejeter l'ensemble des eaux usées (liées aux activités industrielles et à la présence de 1500 personnes du site) et une partie des eaux pluviales au réseau unitaire. Toutefois, l'étude ne précise pas la capacité du système d'assainissement concerné.</p> <p>La totalité du terrain du projet sera imperméabilisée. Selon le pétitionnaire, cela entraînera une « légère modification de l'écoulement et de l'infiltration des eaux de pluie dans le sol ». Cette affirmation mériterait d'être argumentée.  Par ailleurs, le pétitionnaire estime au paragraphe 8.1.5.2. que l'imperméabilisation permettra d'éviter la pollution des eaux souterraines, sans démonstration pour étayer cette conclusion.</p> <p>Le zonage pluvial de Paris définit deux conditions possibles de dimensionnement du système de gestion des eaux pluviales. Dans le cas d'espèce, le pétitionnaire a choisi de garantir la suppression du rejet vers l'égout de 30% de la pluie de 16 mm de hauteur d'eau, à l'aide d'une toiture végétalisée. L'étude aurait pu préciser que cet abattement est issu du règlement d'assainissement de la ville de Paris et constitue un minima pour pouvoir se raccorder au réseau. Le dispositif proposé permet donc à l'aménageur de se conformer strictement aux exigences du gestionnaire de réseau, sans recherche de meilleur résultat</p>	<p>Concernant les <b>eaux usées</b>, le bâtiment sera raccordé au réseau d'assainissement de la Ville de Paris par un ou deux branchements sur le Bd de Douaumont, situés au droit de la desserte N4 et au droit de l'entrée ferroviaire (desserte Ouest du pont de la révolte).  Desserte N4 : la galerie d'assainissement sera réalisée par PBA (Paris Batignolles Aménagement). Cette galerie récupérera les Eaux Usées de la Base logistique et sera implantée sous la voie de desserte pour rejoindre le réseau du Boulevard de Douaumont.  Desserte Ouest : Les eaux usées rejoindront un ouvrage d'assainissement sous la placette de la desserte Ouest, avant de rejoindre le réseau du Boulevard de Douaumont. Cet ouvrage est dimensionné et réalisé par la SNCF.  Les deux ouvrages sont dimensionnés pour accueillir le débit annoncé de l'activité sur site de 1.500 personnes (750 EH + RIE de 600 couverts), le réseau d'assainissement de Douaumont étant en capacité d'accueillir ces rejets.</p> <p>Concernant la gestion des <b>eaux pluviales</b> :  Actuellement, les eaux de pluie ruisselant sur les terrains de la future base logistique sont infiltrées par les sols mis à nu. Dans la configuration actuelle, le projet sera imperméabilisé et les eaux pluviales seront rejetées au réseau.  La Ville de Paris développe un zonage pluvial exigeant des dispositions spécifiques en matière de gestion des eaux pluviales dans le cadre des projets de construction ou d'aménagement.  La gestion des eaux pluviales se fera conformément à ces dispositions :  <b>1. Zonage pluvial de Paris</b>  Les deux objectifs fixés par la Ville de Paris sont la réduction des débordements sur chaussée et la réduction des rejets d'eau unitaire dans la Seine. La carte suivante présente le zonage défini et les objectifs associés à chaque zone.</p>

	<p>Les objectifs associés sont les suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Suppression du rejet vers l'égout de la pluie de 4 mm.</li> </ul> <p><i>Ce point correspond à une parcelle entièrement perméable ou dans laquelle les surfaces imperméables seraient toutes raccordées à une surface perméable. Pour une pluie de 4 mm, rien n'est renvoyé au réseau,</i></p> <p>OU</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Suppression du rejet vers l'égout de 30% de la pluie de 16 mm</li> </ul> <p><i>Ce second point s'applique, lorsque pour des raisons architecturales, il subsiste des parties imperméables renvoyées directement au réseau. Une capacité d'infiltration est définie pour chaque zone du plan masse en fonction qu'il s'agit d'une zone en pleine terre, d'une toiture végétalisée, etc. puis le pourcentage de la pluie 16 mm renvoyé au réseau sera alors calculé.</i></p> <p>La pluie de 16 mm correspond à une pluie d'occurrence 6 mois, soit 16 mm de lame d'eau en 4 heures</p> <p><b>2. Gestion des eaux pluviales sur la parcelle</b></p> <p><b>2.1 Objectif retenu</b></p> <p>La surface totale de terrain pour ce projet est de 15 621 m<sup>2</sup>.</p> <p>Dans sa configuration actuelle, le projet ne dispose d'aucun espace libre de pleine terre. Les surfaces libres au sol correspondent à des voiries, notamment pour les PL desservant le site. Le projet présente donc des zones imperméabilisées dont les eaux pluviales seront rejetées au réseau. L'objectif retenu est donc le suivant : suppression du rejet vers l'égout de 30% de la pluie de 16 mm.</p> <p><b>Il s'agit donc de supprimer le rejet vers l'égout d'au minimum 74,98 m<sup>3</sup> lors d'une pluie de 16 mm.</b></p> <p><b>2.2 Végétalisation et infiltration des eaux pluviales</b></p> <p>L'abattement des eaux pluviales sera réalisé par infiltration et évapotranspiration grâce à la mise en place d'espaces végétalisés, principalement situés en toiture, ou dans le patio. La végétalisation sera de type semi-intensif, avec un substrat d'épaisseur comprise entre 10 et 30 cm.</p> <p><b>2.3 Principes retenus</b></p>
--	---

	<p>La toiture du bâtiment, horizontale, sera entièrement végétalisée. La végétalisation sur la toiture s'étend sur une surface de 8560 m<sup>2</sup></p> <p>Lors d'une pluie de 16 mm, on obtient donc une rétention d'eau de <b>95,87 m<sup>3</sup></b>, ce qui permet de répondre aux objectifs du plan pluvial de Paris.</p> <p>L'autorité environnementale demande de préciser pourquoi l'imperméabilisation permettra d'éviter la pollution des eaux souterraines.</p> <p>Les principaux risques de pollution des sols sur le site proviendraient de l'écoulement des eaux d'extinction d'un incendie chargées principalement de matières en suspension (poussières de combustion) ou des eaux de lavage. Afin de réduire les conséquences d'un écoulement accidentel, le sol du local de charge sera étanche, incombustible et équipé de façon à pouvoir recueillir ou traiter les eaux de lavage et les produits répandus accidentellement. Pour cela un seuil surélevé par rapport au niveau du sol le séparera de l'extérieur ou d'autres aires ou locaux. Les produits recueillis seront de préférence récupérés et recyclés.</p> <p><b>En phase d'exploitation, le risque de pollution des eaux souterraines (infiltration de produit polluant dans les sols) n'est pas envisagé, en particulier pour la nappe de l'Albien qui est une ressource de secours pour l'alimentation en eau potable qui exploite la nappe à plus de 900 m de profondeur.</b></p> <p>Par ailleurs, les eaux de parking subiront un traitement avant rejet par un séparateur d'hydrocarbures.</p>
<p>Concernant la <u>qualité des sols</u> au droit du site, l'étude d'impact considère que le projet est compatible avec l'état des sols, aux motifs que les sols du futur Palais de Justice, contiguës au présent site, sont compatibles avec cet équipement public. Seules des analyses complémentaires au droit du site du projet auraient pu permettre de tirer une telle conclusion. L'étude d'impact précise par ailleurs que, compte tenu des pollutions identifiées, un programme de dépollution devra être réalisé de manière à définir le devenir des terres polluées (soit traitement sur site, soit recours aux centres de</p>	<p>Concernant la qualité des sols :</p> <p>En ce qui concerne la qualité des sols en place, les diagnostics de pollution réalisés en 2003 et 2006 sur le site de la base logistique concluent que :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- le projet de base logistique se situe en dehors des zones où présence de sources de pollution ;</li> <li>- aucune préconisation particulière n'avait été formulée sur la gestion des futurs déblais au droit du projet de la base logistique.</li> </ul> <p>Aucune activité n'ayant pris pied sur le site depuis 2005 et le départ de SERNAM et de Ooshop, les études menées par la SNCF sur</p>



<p>stockages de déchets non dangereux). L'autorité environnementale recommande de préciser les modalités de gestion des sols pollués. L'autorité environnementale rappelle qu'il appartient au maître d'ouvrage de s'assurer de cette compatibilité avec l'usage projeté et du respect des recommandations indiquées dans l'avis de l'ARS du 12 novembre 2013 émis dans le cadre d'une évaluation quantitative des risques sanitaires pour l'ensemble de la ZAC.</p>	<p>la qualité des sols et leur pollution éventuelle sont supposées valides et en cohérence avec l'état des sols à ce jour. Aucune activité polluante depuis lors n'a été recensée sur le site. <b>Une nouvelle campagne de reconnaissance de sol sera réalisée dès que le terrain sera libéré des activités actuelles (été 2016) et des remblais, et précisera si une dépollution des sols sera nécessaire.</b> <b>La réutilisation sur site des matériaux inertes et naturels sera privilégiée. Sinon, ils seront évacués en centre de stockage de déchet de Classe 3.</b></p>
<p><u>Milieux naturels et continuités écologiques</u> : Le pétitionnaire conclut à l'absence d'impact du projet sur les continuités écologiques. La présence à proximité du site d'un secteur et d'une liaison reconnus pour leur intérêt écologique dans l'Île-de-France aurait pu être prise en considération dans l'analyse. Le pétitionnaire estime que l'aménagement d'une toiture végétalisée va améliorer les potentialités d'accueil de la faune et la flore. Cette affirmation aurait eu être davantage étayée. Le pétitionnaire ne prévoit pas de mesures de protection concernant la présence éventuelle du lézard des murailles, espèce protégée, le site étant fortement urbanisé. L'autorité environnementale rappelle que le lézard des murailles est une espèce ubiquiste qui résiste en effet plutôt bien à des perturbations de son habitat.</p>	<p>Le secteur et la liaison reconnus pour leur intérêt écologique d'après le SRCE ne seront pas touchés par les travaux d'aménagement de la base logistique urbaine ferroviaire. Au contraire, le projet va apporter une nouvelle biodiversité dans le secteur à terme, avec l'implantation d'une toiture végétalisée composée de graminées et de plantes vivaces à fleurs. D'un point de vue écologique, une telle surface constitué d'un seul et même milieu, non-perturbé par un passage humain régulier permet d'assurer l'accueil d'une biodiversité fonctionnelle et spécifique considérable, notamment en ce qui concerne la faune avicole, les butineurs et les pollinisateurs. La situation géographique du site, au carrefour du boulevard périphérique et du faisceau ferré Saint- Lazare, autorise à imaginer la toiture comme une zone de halte ou de nichage favorable à différentes espèces d'oiseaux. Vis-à-vis du Lézard des murailles, la visite d'un <b>écologue</b> avant le démarrage des travaux permettra de vérifier de la présence ou non de cette espèce.</p>
<p><u>Paysages et patrimoine</u> Les documents graphiques (représentations, plan avec localisation des vues correspondantes) sont appréciés dans l'analyse des impacts paysagers. Compte tenu des objectifs ambitieux de la ZAC en matière de qualité urbaine, une vue de dessus en 3D isométrique aurait permis de s'assurer de l'exhaustivité des points de vue. Le pétitionnaire estime que, depuis la base logistique, l'horizon est fermé et que les perspectives paysagères sont quasi</p>	<p>La base logistique urbaine ferroviaire est située à l'arrière des ateliers de l'Opéra et du théâtre de l'Odéon (ne présentant pas d'ouverture sur l'arrière) ; notre projet n'aura pas un impact paysager significatif pour ces éléments. En effet, les bâtiments de la DRPJ et du FPJP masquent totalement la volumétrie de la base logistique. Vis à vis de la zone résidentielle située de l'autre côté du faisceau ferroviaire, des vues sur le bâtiment existent mais seront tout de même limitées. Elles porteront</p>

<p>inexistantes du fait de sa localisation et de la présence alentour de bâtiments de plus grande hauteur, notamment le futur Palais de Justice de Paris. Or, les projets évoqués ne sont pas mitoyens : il existe des espaces de séparation, notamment vers une zone résidentielle et vers les ateliers de l'Opéra de Paris.</p> <p>L'analyse de l'insertion architecturale et paysagère du futur bâtiment dans la ZAC aurait ainsi pu être davantage développée, d'autant que le projet est situé dans le champ de visibilité de 500 m du monument historique des ateliers de l'Opéra de Paris. A ce titre, les prescriptions de l'Architecte des Bâtiments de France devront être respectées.</p>	<p>essentiellement sur la toiture végétalisée qui a été imaginée comme la cinquième façade, car elle est ici une pièce paysagère unique. La base logistique urbaine ferroviaire est incluse dans le site inscrit de l'Ensemble Urbain de Paris. Il est également limitrophe aux Ateliers de décors de l'Opéra inscrits au titre des monuments historiques.</p> <p>A ce titre, l'Architecte des Bâtiments de France a été consulté. Après examen du projet, l'Architecte des Bâtiments de France a donné (le 10/07/2015) son accord au titre du champ de visibilité du monument historique et a émis un avis favorable au titre du site inscrit, sans aucune prescription. Il est par ailleurs à noter que la hauteur des bâtiments (cote d'arase à 56.67 nvp) est largement en retrait du plafond de 31m de hauteur autorisé au PLU, limitant ainsi la hauteur du bâti.</p> <p>Les vues du bâtiment depuis le monument historique des ateliers de l'Opéra de Paris, situé en contrebas de la rue du Bastion, sont masquées par l'épannelage du bâtiment de la DRPJ, de l'aile en retour sur la rue du Bastion du Palais de Justice, et des nombreux équipements techniques nécessaires au fonctionnement du Palais de Justice et implantés dans l'entre deux derrière un haut mur de clôture.</p>
<p><u>Risques naturels et technologiques</u></p> <p>L'étude d'impact mentionne une étude géotechnique réalisée en 2009 sur le site du projet qui recommande de réaliser des études complémentaires (essais d'injection) afin de définir la nécessité ou non de réaliser des travaux de comblement des poches de dissolutions. L'étude d'impact ne donne aucune information sur la réalisation de ces études complémentaires.</p> <p>L'autorité environnementale recommande de réaliser ces études, qui permettront de justifier de la prévention des risques. Concernant le risque lié au transport de matières dangereuses sur des voies à proximité du site, le pétitionnaire prévoit des « dispositions de sécurité » notamment « vis-à-vis des risques d'explosion ou d'intrusion dans le bâtiment ». Ces mesures auraient pu être détaillées. Par ailleurs, l'étude d'impact ne se prononce pas sur le possible transport de matières dangereuses engendré par le projet.</p>	<p>L'étude géotechnique de 2009 n'a pas permis de déterminer précisément l'existence de zones de décompressions au droit du site, pouvant être liées à la dissolution du gypse.</p> <p><b>Une nouvelle campagne de sondages géotechniques sera entreprise par le pétitionnaire une fois l'emprise du projet libérée. Cette étude de sol permettra notamment de préciser les dispositions constructives à prévoir au regard notamment des problématiques de circulations d'eau.</b></p> <p>Conformément à l'avis de l'Inspecteur Général des Carrières en date du 8/03/2016, la campagne de reconnaissance de sol devra comporter au minimum 27 forages dont 13 mesures gamma ray descendus jusqu'au toit du calcaire grossier, soit 50 m de profondeur environ.</p> <p>En fonction de cette nouvelle étude et des conclusions du géotechnicien, l'Inspecteur Général des Carrières pourra revenir sur sa prescription de travaux de consolidations</p>

<p>Le site abritera des installations classées soumises à déclaration et à déclaration avec contrôle, classées sous les rubriques 2925 (D) et 4802 (DC), qui font l'objet de déclarations en application des articles R. 512-47 à R. 512-54 du Code de l'Environnement. L'étude aurait pu ainsi préciser et détailler les enjeux ou mesures inhérentes à ces installations (installations de charge de véhicules électriques prévues dans le projet par exemple), et plus largement sur les différents risques induits par le projet.</p> <p>L'autorité environnementale rappelle que si d'autres installations classées devaient être exploitées dans le futur bâtiment, elles devraient faire l'objet d'un signalement à la Préfecture de Police avant leur mise en service.</p> <p>L'étude d'impact rappelle toutefois les prescriptions en termes de sécurité, de sûreté et de prévention des nuisances vis-à-vis du futur Palais de Justice de Paris et de la future Direction Régionale de la Police Judiciaire, classés d'importance vitale par la préfecture de police de Paris. Ces prescriptions concernent la conception de la base logistique (couverture, ouverture sur les façades,...) et les modalités de réalisation du chantier.</p>	<p>souterraines qu'il avait formulée.</p> <p>Concernant le transport de matières dangereuses ; <b>aucun transport de matières dangereuses ne sera engendré par le projet.</b></p> <p>Ces dispositions sont exposées dans la notice de sûreté et de sécurité publique (ESSP) qui constitue la pièce PC16 de la demande de Permis de Construire. Pour des raisons de sécurité cette étude n'est pas rendue publique et les dispositions qui y sont détaillées ne sont pas communicables.</p> <p>Vis-à-vis des risques d'explosion, le poste de charge des engins de manutention est la principale activité génératrice de potentielles atmosphères explosives. En terme de dispositions prises pour limiter l'occurrence d'une explosion, une ventilation suffisamment dimensionnée sera mise en place au niveau du local de charge afin de diminuer le confinement du local et le risque de formation d'une zone potentiellement explosive.</p> <p>La Préfecture de Police a émis un avis favorable le 6/04/2016 sous réserve du respect de nombreuses mesures au titre de la sécurité incendie.</p> <p>En termes de sécurité publique, une étude de sûreté publique (ESP) a été réalisée et remplit les objectifs définis par l'article R.111-49 du code de l'urbanisme. La Préfecture de Police a émis un avis favorable en date du 04/09/2015, assorti de huit recommandations.</p> <p>Afin de respecter les contraintes de sûreté édictées par la Préfecture de Police, et les recommandations en découlant, des portails d'accès seront implantés systématiquement aux entrées du site, avec contrôle d'accès.</p> <p>En limite Sud Est et Nord Est, le long de la DRPJ et du Palais de Justice, un mur est implanté d'une hauteur de 8.00m. Les façades Sud Est et Nord Est, face à la DRPJ et au Palais de Justice, sont, à la demande de la Préfecture, aveugles sans possibilité de vue.</p> <p>Au titre de la réglementation des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement, un dossier déclaration a été établi. Les ICPE concernées (2925 et 4802) sont liées</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- au local de charge de 180 m<sup>2</sup> où la puissance maximale de courant continu de</li> </ul>
--	---

	<p>charge sera supérieure à 50 kW. Il comprendra également des postes de charge pour les véhicules électriques ;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- aux deux groupes froids et installations de climatisation des ateliers fonctionneront avec plus de 300 kg de fluides frigorigènes.</li> </ul> <p>Le <b>local de charge</b> sera équipé en partie haute de dispositifs permettant l'évacuation des fumées et gaz de combustion dégagés en cas d'incendie (lanterneaux en toiture, ouvrants en façade ou tout autre dispositif équivalent). Les commandes d'ouverture manuelle seront placées à proximité des accès. Le système de désenfumage sera adapté aux risques particuliers de l'installation. Le local de charge sera implanté à une distance d'au moins 5 m des limites de propriété.</p> <p>Bien que non concernée réglementairement, la conception des postes de charges des véhicules électriques sera envisagée selon les prescriptions du « Cahier des charges relatif à l'installation d'infrastructures de charge pour les véhicules électriques ou véhicules hybrides rechargeables dans les parc de stationnement couverts recevant du public ou intégrés à un immeuble de grande hauteur – 2 février 2012 ». La mise en place d'infrastructure de charge de véhicules électriques respectera simultanément les deux conditions suivantes</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 20 points de charge maximum par compartiment ;</li> <li>- 125 kVA de puissance maximum simultanément délivrable par compartiment.</li> </ul> <p>Les parcs de stationnement disposeront d'une installation d'extinction automatique à eau de type sprinkler qui couvrira l'ensemble des points de charge.</p> <p>Nous avons décidé l'abandon des 60 emplacements de véhicules hors gabarits électriques.</p> <p>Dans le cadre du dossier d'étude d'impact, la problématique des véhicules électriques apparait à deux endroits:</p> <p>Dans la version V2 de l'étude d'impact réalisée en 2015 par le bureau d'étude SETEC, il était prévu la mise à disposition de 130 places pour les VL, dont 30% pour des véhicules électriques (chapitre 4.2.3.5 en page 30).</p> <p>Suite à la demande de la DRIEE relatif au</p>
--	--

	<p>stationnement des véhicules hors gabarits électriques, le pétitionnaire a opté pour le choix d'abandonner le stationnement de véhicules électriques PL en sous-sol.</p> <p><b>Il n'y aura donc pas de stationnement de véhicules électriques hors gabarit en sous-sol.</b></p> <p>Cette solution ne remet en aucune façon l'étude d'impact de 2015, dans la mesure où le stationnement de véhicules hors gabarits électriques n'y était pas détaillé.</p> <p>Au sein de <b>l'étude acoustique</b>, les véhicules électriques considérés dans les hypothèses de trafic sont destinés à assurer le transit des marchandises depuis ou vers la base et n'ont pas à vocation à stationner dans les parkings.</p> <p><b>Pour conclure, l'abandon des 60 emplacements de véhicules hors gabarits électriques n'entraîne aucune modification de l'étude d'impact ni de l'étude acoustique.</b></p> <p>La version de 2015 de cette étude est cohérente avec les autres pièces du permis de construire et peut être présentée en enquête publique.</p> <p>Les principaux risques identifiés concernent :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>le risque incendie/explosion</b> : le risque incendie sur le site est dû au stockage de matières combustibles et aux postes de charge. Le poste de charge des engins de manutention est la principale activité génératrice de potentielles atmosphères explosives ;</li> <li>- <b>les risques de pollutions accidentelles et risque toxicologique</b> : le risque de pollution accidentelle des sols sur le site proviendrait de l'écoulement des eaux d'extinction d'un incendie chargées principalement de matières en suspension (poussières de combustion) ou des eaux de lavage. Les risques toxicologiques et de pollutions accidentelles de l'air viendront également essentiellement des gaz de combustion formés lors d'un incendie.</li> </ul> <p>Les <b>dispositions prises pour éviter l'occurrence d'un incendie</b> visent à limiter l'apparition d'une source d'ignition ou d'une élévation anormale de température et limiter le risque de malveillance. Il s'agit notamment d'interdire de provoquer ou d'apporter un dépôt de feu sous une forme quelconque, de fumer, de mettre en place des installations</p>
--	--

	<p>électriques conformes faisant l'objet de vérifications périodiques réglementaires par un organisme agréé, etc.</p> <p>La réduction du risque de malveillance sera quant à elle réalisée par le contrôle strict de l'accès à l'entrée du site.</p> <p>Les mesures prises pour limiter le risque d'incendie permettent également de <b>limiter le risque d'explosion</b> car permettent de limiter l'apparition d'une source d'inflammation.</p> <p>Au niveau du local de charge, une ventilation suffisamment dimensionnée sera mise en place afin de diminuer le confinement du local et le risque de formation d'une zone potentiellement explosive.</p> <p>Les <b>dispositions prises pour réduire les conséquences d'un incendie ou d'une explosion</b> concernent notamment des dispositions constructives au niveau du local de charge et la mise en place d'équipements spéciaux (appareils d'incendie, extincteurs, etc.).</p> <p>Les <b>dispositions prises pour réduire les conséquences d'un écoulement accidentel</b> concernent le local de charge qui sera étanche et incombustible et équipé de façon à pouvoir recueillir ou traiter, les eaux de lavage et les produits répandus accidentellement.</p>
<p><u>Nuisances</u></p> <p>Le projet générera des nuisances sonores du fait de la <b>circulation</b> des trains et camions, mais aussi du fonctionnement d'équipements électromécaniques comme les groupes de froid.</p> <p>Le pétitionnaire prévoit une augmentation locale des flux de déplacements mais une réduction globale de la circulation de camions, en considérant le report modal de la route vers le chemin de fer. Ces conclusions auraient pu être davantage étayées (d'autant plus que le projet est susceptible d'impacter fortement le trafic local), notamment en présentant un bilan des flux de déplacements évités et induits par le projet. Aucune étude de déplacement ne semble avoir été réalisée, ce qui est regrettable compte tenu des recommandations déjà formulées par l'autorité environnementale pour approfondir l'analyse des effets des projets de la ZAC sur la circulation.</p> <p>De même, le fonctionnement du réseau ferré</p>	<p>Concernant les circulations et les déplacements :</p> <p>Les éléments suivants sont issus de travaux menés avec la SNCF en 2015, sous la direction de l'aménageur Paris Batignolles Aménagement (PBA), dans le cadre du dimensionnement de la placette (H1) commune aux programmes du centre de tri des déchets du SYCTOM (B), de la Base Logistique Urbaine ferroviaire (C), de la base travaux de la SNCF (E) et de la centrale à béton EQIOM (F).</p> <p>Cette placette se situe au droit de la desserte Ouest au pied du pont de la Révolte.</p> <p>Placette basse H1  <b>Géométrie</b></p> <p>La géométrie de la placette basse H1 est en cours de finalisation par CIEH / SNCF Réseau / SYCTOM / PBA / Ville de Paris et les autres partenaires de la zone. Ce point se précise entre les</p>

<p>aurait pu être caractérisé. In fine, les effets directs ou induits du projet, qui peuvent être positifs, ne sont pas détaillés.</p> <p><i>L'autorité environnementale recommande donc d'approfondir l'analyse des nuisances générées par le projet, notamment celles liées aux déplacements.</i></p>	<p>différentes parties du secteur au cours du mois d'octobre 2015 et devrait être arrêté pour novembre 2015.</p> <p><b>Nivellement</b> La placette basse devra permettre un écoulement des eaux de H1 vers le Boulevard de Douaumont.</p> <p><b>Réseaux :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Assainissement et écoulement des eaux</li> </ul> <p>La conception de la placette basse (H1) devra permettre aux eaux s'écoulant depuis H3 et depuis H2 d'être évacuées en direction du Boulevard de Douaumont et/ou éventuellement d'être absorbé sur H1.</p> <p>Des réservations pour les réseaux d'assainissement de la BLUF, de H2, de H3 et de H4 doivent être prévues sur la placette basse.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Autres réseaux</li> </ul> <p>La placette H1 permettra le passage de réseaux CFO et CFA dans la structure de chaussée. Les réservations seront disposées en bordure intérieur de H1 entre H2 et le Boulevard de Douaumont.</p> <p><b>Fonctionnement et exploitation</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· <b>Trafic sur H1</b></li> </ul> <p>La « placette basse » accueillera de très nombreux flux de véhicules.</p> <p><b>Pour la BLUF, les flux sont les suivants :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· <b>75 Porteurs/jour</b> · <b>3x25 Porteurs pour STEF (Base logistique).</b></li> <li>· <b>10 Porteurs / jour</b> · <b>livraison des ateliers.</b></li> </ul> <p><i>Nota : le porteur possède sur le même châssis rigide la cabine et le volume de chargement. Ces véhicules ont un tonnage oscillant entre 12 et 19 tonnes.</i></p> <p>Pour le SYCTOM, les flux sont les suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· 70 PL/jour.</li> </ul> <p>Pour Centrale à béton (EQIOM), les flux sont les suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· 150 PL/jour.</li> <li>· <b>De Douaumont vers H1</b></li> </ul> <p>La placette basse est un espace partagé entre plusieurs exploitants (SNCF, EQIOM, BLUF, SYCTOM). En période non exploitée</p>
---	--

	<p>elle sera fermée et non accessible des espaces publics et du boulevard de Douaumont par le biais un système de portails.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· <b>De H1 vers RFN</b></li> </ul> <p>Un accès piéton dénivelé relie directement la placette basse au RFN. Ainsi les agents arrivant du Boulevard de Douaumont peuvent cheminer sur un espace identifié sur la placette basse jusqu'à cet accès en escalier. Il est clos en partie basse par un portillon (ht.3m, avec fermeture par gravité). Il devra être fermé en période plein et creuse et il sera équipé d'un badge ou d'un tabulateur digital.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· <b>De H1 vers Syctom :</b></li> </ul> <p>Il y a 2 accès véhicules double flux (en entrée et en sortie) permettant le passage de 45PL/jour pour SYCTOM, incluant une période de pointe le matin + 25 PL. Ces accès sont clos par des portails.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· <b>De H1 vers Rampes BLUF (H2) :</b></li> </ul> <p>Il y a 2 accès véhicules double flux (en entrée et en sortie) permettant le passage de 75 PL/jour · 3x25 PL pour STEF vers la BLUF et de 5 PL/jour (moyenne) pour la livraison des ateliers. Cet espace sous MOA SNCF DI et sous promoteur CIEH est partiellement occupé par 2 accès :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Une route carrossable partant de H1 et restant à niveau jusqu'au bâti BLUF. Elle permet la livraison des ateliers et la livraison de matériaux.</li> <li>· Une rampe partant de H1 et accédant à la BLUF au niveau de l'altimétrie des voies ferroviaires. Elle permet également de desservir le SYCTOM.</li> </ul> <p>Cet espace est également constitué d'un cheminement à N+37 avec une traversée de voies ferrées pour ITE (Installation Terminale Embranchée). Cette traversée ne se situe plus dans le RFN (Réseau Ferré National). Ce cheminement permet d'accéder à H4 directement à niveau. Cependant une délimitation physique (portail) permettra de rendre étanche les 2 espaces. Le franchissement de ce portail sera uniquement accessible à la BSPP. Les 2 rampes d'accès possèdent :</p>
--	---



	<ul style="list-style-type: none"> <li>· un système de fermeture physique empêchant les intrusions piétonnes et véhicules, de type « portail ».</li> <li>· un système de contrôle d'accès lors des horaires d'ouverture de la BLUF.</li> </ul> <p>· <b>De H1 vers Tunnel SNCF (H3) :</b>  <b>Un portail</b> régule l'accès vers le tunnel « SNCF ». En jour ouvrable il reste ouvert, de nuit/W-E il est commandé au moyen d'un badge ou d'un tabulateur digital. Vu les flux générés par EQIOM, il paraît difficile d'envisager sa fermeture en période d'activité de cette entreprise. La fermeture de cet accès devra par contre être active en période creuse.  Cet accès est équipé d'un système en partie basse empêchant l'intrusion de piéton et/ou de véhicule non autorisé par la SNCF. Les piétons auront un cheminement identifié au sol de telle sorte qu'ils soient en sécurité sur l'ensemble du linéaire H3. Ce cheminement permettra d'aller vers H4, vers la Centrale à Béton EQIOM et vers le Centre Voie (E) par un marquage au sol identifié. En revanche les piétons entreront sur H3 en bas de rampe par le portail. Il n'est pas prévu de trafic piéton par cet accès lorsque le portail bas est fermé. Il n'est pas envisagé de portillon à côté immédiat du portail.  DESSERTE DITE « N4 »</p> <p><b>Géométrie</b>  La voie de desserte N4 est en cours d'étude par Paris Batignolles Aménagement. Cette voie desservira notamment la BLUF ainsi que le Parking Autocar et le parking du bâtiment N4.</p> <p><b>Nivellement</b>  La placette basse devra permettre un écoulement des eaux vers le Boulevard de Douaumont. Le point haut au droit de BLUF est à 31.85 NVP et le point bas sur Douaumont est relevé à 31.78 NVP.</p> <p><b>Réseaux :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· <b>Assainissement et écoulement des eaux</b>  Un égout de type ovoïde sera mis en place sous la voirie pour assurer l'écoulement des eaux et l'assainissement des programmes vers le boulevard de Douaumont.</li> </ul>
--	---

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Autres réseaux</b> Les réseaux HTA ou BT, Télécom, CPCU et ENVAC (tri sélectif pneumatique) seront enfouis également sous la voirie avec les regards d'accès nécessaires à leur entretien.</li> </ul> <p><b>Fonctionnement et exploitation :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Trafic sur la voie</b> Pour le programme BLUF, la voie de desserte N4 accueillera les véhicules suivants :</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 158 VL /jour • Parking ateliers et Base logistique.</li> </ul> <p><i>Nota : Seuls les véhicules légers auront accès à cette voie. Aucun porteur ou PL ne pourra s'y engager ou recevra un refus du chef d'établissement.</i></p> <p><b>CONCLUSION :</b> En dehors du trafic des véhicules particuliers, le trafic sur la zone est alors estimé à ce jour à :</p> <p>BLUF = 85 véhicules / jour ; SNCF = 56 véhicules / jour (moyenne) ; EQIOM = 150 véhicules / jour ; SYCTOM = 70 véhicules / jour. TOTAL = 361 véhicules / jour (hors véhicules particuliers)</p> <p>En 2008, l'étude menée par EGIS Mobilité faisait état d'un trafic de 600 véhicules / jour (hors véhicules particuliers) et comprenant les activités de la centrale à béton, de GEODIS CALBERSON, de SERNAM et de certains concessionnaires installés sur le site (cf. extrait étude EGIS page suivante). Le bilan de trafic est donc largement favorable et cela sans compter que la flotte de véhicules associés à BLUF sont à majorité hybrides et seront bientôt à moteurs électriques.</p> <p><b>L'impact du projet sur son environnement direct apparaît donc largement positif au regard de l'état existant.</b></p> <p>Pour ce qui concerne les déplacements ferrés générés par la base fret (un ou deux trains par jour), <b>l'impact est négligeable</b> au regard du faisceau ferré voyageurs de la Gare St Lazare, considéré comme un des plus chargés d'Europe.</p>
<p><u>Nuisances sonores :</u> Le pétitionnaire a réalisé pour le projet, une modélisation acoustique des impacts de la base, intégrant la présence des projets</p>	<p>Concernant les nuisances sonores : En complément de la modélisation acoustique réalisée en 2015 et intégrée dans le dossier d'étude d'impact, une étude</p>

<p>alentours. La méthodologie est présentée de manière satisfaisante. L'étude conclut à un respect des émergences admissibles sur les bâtiments et les niveaux sonores en limite de site. Le pétitionnaire prévoit, par ailleurs, des mesures de réduction d'impact en cas de nécessité. Toutefois, deux mesures au droit du palais de Justice et de la Direction Régionale de la Police Judiciaire dépassent légèrement le seuil de bruit fatiguant (60 dB) défini dans l'étude d'impact (p89). Par ailleurs, les nuisances sonores au sein du bâtiment de la base logistique ne sont pas étudiées.</p> <p>Compte tenu des enjeux liés aux nuisances sonores sur ce secteur, l'étude d'impact aurait pu également intégrer les cartes stratégiques du bruit en vigueur (publiées par arrêté préfectoral en 2010).</p>	<p>acoustique a été réalisée en février 2016 par QCS Services sur la demande du pétitionnaire. Cette étude avait pour objectif de proposer des dispositions constructives permettant de minimiser l'impact acoustique et vibratoire du projet sur son environnement et plus particulièrement vis-à-vis du futur bâtiment mitoyen appartenant à la DRPJ. Parmi les préconisations de principes qui ont été proposées, il a été retenu dans la conception du projet :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la mise en place d'un écran acoustique le long de la voie (côté DRPJ) ;</li> <li>- la mise en place d'un revêtement de sol spécifique au droit des quais de déchargement et la désolidarisation des voies ferrées de la structure du bâtiment permettant de limiter le niveau de bruit aérien et les transmissions de bruit solidiens ;</li> </ul> <p>Les nuisances sonores au sein du bâtiment de la base logistique n'ont pas étudiées. L'étude d'impact porte uniquement sur les effets sur l'environnement, conformément à l'article R122-5 II 3° l'étude d'impact présente : <i>« une analyse des effets négatifs et positifs, directs et indirects, temporaires (y compris pendant la phase des travaux) et permanents, à court, moyen et long terme, <b>du projet sur l'environnement</b>, en particulier sur les éléments énumérés au 2° et sur la consommation énergétique, la commodité du voisinage (bruits, vibrations, odeurs, émissions lumineuses), l'hygiène, la santé, la sécurité, la salubrité publique, ainsi que l'addition et l'interaction de ces effets entre eux ; »</i>.</p> <p>Les niveaux sonores dans les bâtiments seront conformes au Code du travail et aux règlements en vigueur.</p> <p>Les cartes de bruit stratégiques permettent de renseigner le bruit issu des infrastructures de transport dans l'environnement suivant les indicateurs de bruit Lden et Ln qui ne correspondent pas aux indicateurs réglementaires LAeq (6h-22h) et LAeq (22h-6h). L'état initial tel qu'il est présenté dans l'étude d'impact compile des données qui sont beaucoup plus fines que les CBS.</p>
<p>Concernant la <u>qualité de l'air</u>, le pétitionnaire a repris une étude réalisée pour la ZAC qui modélise la dispersion des polluants atmosphériques sur la base d'hypothèses</p>	<p>Concernant la qualité de l'air : Compte tenu des caractéristiques du site, en tissu urbain dense, à proximité d'artères à grande circulation et présentant une pollution</p>

<p>intégrant notamment le progrès technique envisageable à moyen terme en matière de véhicules propres.</p> <p>L'étude conclut à une diminution globale de la pollution de l'air à moyen terme malgré une augmentation relative de la pollution de l'air local par rapport à la situation sans ZAC jusqu'à 9% selon les polluants concernés). Or l'échelle et l'objet des projets de la base logistique et de la ZAC sont différents, ce qui rend peu pertinente l'extrapolation des résultats au présent projet.</p>	<p>importante due au trafic routier soutenu, l'incidence du projet sur la qualité de l'air sera faible.</p> <p>En effet, l'apport des flux de circulation motorisée n'aura avec peu d'incidence sur la qualité de l'air :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- les circulations générées par la base de logistique limiteront les pollutions en raison du recours à des véhicules électriques pour la livraison ;</li> <li>- l'approvisionnement du site par transport ferroviaire ;</li> <li>- le renouvellement du parc automobile et les progrès technologiques (évolution des carburants)</li> </ul> <p>conduiront à une baisse des émissions de polluants à l'avenir.</p> <p>Par ailleurs, la conception urbaine et architecturale du bâtiment vise :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la réalisation d'un bâtiment économe en énergie (branchement au CPCU qui permet de limiter les sources de combustions individuelles), limitant ainsi les émissions de gaz dans l'atmosphère ;</li> <li>- l'augmentation de l'espace végétalisé, qui peut également être un facteur de diminution de la pollution.</li> </ul>
<p>Le risque de <u>nuisances vibratoires</u> engendrées par les activités logistiques est également bien pris en compte et des mesures constructives de réduction de ces impacts envisagées. Une étude spécifique est d'ailleurs programmée en vue de dimensionner ces mesures constructives. Mais l'étude d'impact aurait gagné à inclure une conclusion claire sur l'absence de nuisance vibratoire au sein du bâtiment.</p>	<p>Concernant les nuisances vibratoires : Parmi les préconisations de principes qui ont été proposées dans l'étude vibratoire réalisée par QCS en 2016, il a été retenu dans la conception du projet la mise en place d'un revêtement de sol spécifique au droit des quais de déchargement et la <b>désolidarisation</b> des voies ferrées de la structure du bâtiment permettant de limiter les transmissions de bruit solidiens.</p>
<p>En ce qui concerne les <u>déchets</u>, l'étude pourrait présenter les filières locales de traitement des déchets produits par le chantier ou par l'activité du projet.</p>	<p>Concernant la collecte des déchets : Les déchets produits par l'activité seront constitués :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- des déchets associés aux opérations de logistique (films plastiques, cartons, palettes cassées, déchets organiques) ;</li> <li>- des déchets d'entretien du site ;</li> <li>- des déchets de maintenance des équipements ;</li> <li>- des déchets liés à la présence humaine et l'activité de bureau.</li> </ul> <p>Le tri sélectif sera effectué sur ce site. Un local déchet sera prévu. Chaque type de déchets est stocké sur une aire ou dans un conteneur spécifique.</p>

	<p>L'enlèvement des déchets issus de l'exploitation du site sera effectué chaque fois que nécessaire par des sociétés agréées.</p> <p>Les Déchets Industriel Spéciaux feront l'objet d'un bon de suivi de déchet et seront éliminés dans des installations agréées.</p> <p>La ZAC des Batignolles est équipée d'une collecte des déchets ménagers par voie souterraine dite «collecte pneumatique» par référence au procédé d'aspiration qu'elle met en œuvre.</p> <p>Il est prévu le raccordement de la base logistique urbaine ferroviaire à ce réseau de collecte.</p> <p><b>En phase chantier</b>, les déchets de chantiers seront valorisés au maximum par un tri des matériaux.</p> <p>L'entrepreneur à la charge des travaux privilégiera dans ses choix de filières, les unités de traitement et les filières les plus proches du site des travaux.</p> <p>Pour cela l'Entrepreneur soumettra son Schéma d'Organisation et de Gestion de l'Evacuation des Déchets (SOGED) du Maître d'Œuvre dès la période de préparation. Le SOGED précisera notamment les éléments suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Les centres de stockage ou centres de regroupement ou unités de recyclage vers lesquels seront acheminés les différents déchets à évacuer ;</li> <li>- Les méthodes de réalisation, de dépose ou de stockage appliquées pour limiter le mélange des matériaux et en faciliter ainsi le réemploi ;</li> <li>- Les moyens de contrôle, de suivi et de traçabilité qui seront mis en œuvre pendant les travaux ;</li> <li>- Les quantités de déchets estimées par type de déchet.</li> </ul> <p>Dans le cas particulier des déchets spéciaux (substance réputée dangereuse au titre de la nomenclature des déchets), il sera utilisé des Bordereaux de Suivi des Déchets. Ces documents seront correctement renseignés avant utilisation et signature du Maître d'ouvrage.</p> <p>En fonction des différentes phases du chantier, la production de déchets est très variable. L'organisation du chantier prendra en compte ces variations en réservant des surfaces adaptées au besoin de stockage</p>
--	--

	lors des différentes étapes des travaux. La démarche du chantier limitera la production des déchets à la source et assurera leur valorisation optimale.
<p><u>Énergie et changement climatique</u> Le pétitionnaire prévoit un impact du projet par une consommation nouvelle d'énergie. Outre l'isolation, il prévoit, comme mesures de réduction, la recherche d'un ensoleillement naturel (bien qu'il soit admis dans l'étude que les bâtiments plus élevés vont créer des ombres portées importantes), et des choix techniques et architecturaux « autorisant le développement des énergies renouvelables telles que le chauffage par géothermie ». A ce stade d'avancement du projet, ces choix auraient dû être arbitrés et justifiés.</p> <p>Le pétitionnaire rappelle que le Code de l'urbanisme impose pour les opérations d'aménagement faisant l'objet d'une étude d'impact, la réalisation d'une étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables de la zone, tout en ne la joignant pas. L'autorité environnementale recommande de la joindre, pour respecter le contenu réglementaire des études d'impacts.</p>	<p>Le projet de la base logistique urbaine ferroviaire vise à réduire doublement les consommations d'énergie non renouvelables ou génératrices d'émission de gaz à effet de serre :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- en réduisant au maximum les besoins de consommation (matériel à basse consommation d'énergie, entretien des équipements, etc.) ;</li> <li>- en ayant recours aux énergies renouvelables : raccordement au réseau de chauffage CPCU</li> </ul> <p>Pour des raisons de rentabilité mais aussi de sécurité des avoisinants (TGI, DRPJ), le projet de centrale photovoltaïque sur la toiture de l'édifice n'a pas pu être mis en œuvre.</p>
<p><u>Effets cumulés</u> L'étude inclut une analyse des effets cumulés entre le projet et les autres projets situés à proximité, dans les conditions définies par l'art. R.122-5 du code de l'environnement. Cette analyse, qui se traduit par une liste «d'enjeux et impacts identifiés» et de «mesures et évaluation des effets cumulés» aurait pu être davantage étayée.</p>	<p>En termes d'impacts cumulés entre le projet et les autres projets situés à proximité, le principal effet concerne les effets sur les <b>déplacements</b>.</p> <p>Au regard de l'état existant en 2008 qui statuait sur un trafic de 600 véhicules / jour dans la zone d'étude, les opérations en cours de développement dans le sous-secteur Nord Berthier améliorent considérablement l'impact du trafic routier sur son environnement direct : le trafic estimé aujourd'hui est de 361 véhicules / jour <b>ce qui représente une réduction de 40%</b> du trafic routier de poids lourds et assimilés.</p> <p>Il faut aussi noter que beaucoup de ces trafics empruntaient les voies urbaines telles que la rue Cardinet.</p> <p>Aujourd'hui les trafics routiers liés à la logistique seront tous rejetés sur le boulevard de Douaumont le long du périphérique et impacteront beaucoup moins la vie de quartier qui s'en trouvera que mieux préservée.</p>
5. Information. Consultation et participation du public	Avis n'appelant pas de réponse.

Ces réponses sont claires et bien étayées. Un point aurait mérité une réponse plus approfondie, selon la recommandation de de l'Autorité Environnementale et la lettre de relance de la direction de l'urbanisme à HEXAGONA (annexe 11.8). Il s'agit de l'impact du fonctionnement prévu de la BLUF, cumulé avec celui des autres projets situés à proximité, sur les déplacements routiers alentour du projet. La référence à l'étude de circulation réalisée en 2007 pour l'ensemble de la ZAC Clichy-Batignolles semble aujourd'hui insuffisante.

## **5 OBSERVATIONS DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIEES**

Lors de la préparation de sa demande de permis de construire, le pétitionnaire a obtenu des personnes publiques associées les accords suivants.

### **7.1 Architecte des Bâtiments de France**

Par un avis en date du 22 février 2016, l'Architecte des Bâtiments de France donne son accord au titre du champ de visibilité et émet un avis favorable au titre du site inscrit.

### **7.2 Service Régional d'Archéologique**

Par courrier en date du 10 juillet 2015, le Service Régional de l'Archéologie informe qu'aucune prescription d'archéologie préventive ne sera formulée concernant ce dossier.

### **7.3 Sécurité publique**

La sous-commission pour la sécurité publique de la Préfecture de Police, réunie en séance le 2 septembre 2015, a émis un avis favorable au projet assorti de recommandations.

### **7.4 Installations classées**

Par lettre en date du 3 avril 2017, le bureau de l'environnement et des installations classées de la Préfecture de Police émet un avis favorable à la réalisation du projet.

### **7.5 Sécurité incendie**

Par lettre en date du 6 avril 2016, le bureau des permis de construire et ateliers de la Préfecture de Police émet un avis favorable sous réserve du respect de mesures jointes en annexe de l'avis.

### **7.6 Agrément**

Par arrêté du 23 septembre 2015, le Préfet de la région d'Ile-de-France, Préfet de Paris accorde à CIEH l'agrément en vue de la construction d'un ensemble immobilier à usage principal de locaux d'activités techniques (artisanat) « en blanc », d'une surface de plancher totale soumise à agrément de 24 000 m<sup>2</sup>. Par arrêté modificatif du 22 juillet 2016, cet agrément est transféré à HEXAGONA.

### **7.7 Mairie du 17<sup>ème</sup> arrondissement**

Par lettre en date du 4 avril 2016 la Maire du 17<sup>ème</sup> arrondissement de Paris émet un avis favorable à la demande de permis de construire.



#### 7.8 Sous-sol

Par note en date du 18 mars 2016, l'Inspection Générale des carrières de la Mairie de Paris, dans l'attente d'une campagne de reconnaissance de sol, maintient la prescription d'injection formulée le 2 novembre 2015.

#### 7.9 Eaux et assainissement

Par note du 7 juillet 2016, le service technique de l'eau et de l'assainissement de la Mairie de Paris émet un avis favorable concernant ce projet.

#### 7.10 Propreté

Par note en date du 10 septembre 2015, le service technique de la propreté de la Mairie de Paris porte un jugement favorable au projet.

#### 7.11 Ecologie urbaine

Par note en date du 11 mars 2016, l'agence d'écologie urbaine de la Mairie de Paris transmet un avis favorable sur la demande.

#### 7.12 Voirie

Par note en date du 30 décembre 2015, la direction de la voirie et des déplacements de la Mairie de Paris émet un avis favorable sous réserve de prescriptions techniques.

En outre le dossier soumis à l'enquête contient les conventions suivantes.

#### 7.13 Convention aménageur

Par convention signée le 17 janvier 2017, le pétitionnaire s'engage à acquitter sa participation au coût des équipements publics de la ZAC Clichy-Batignolles.

#### 7.14 Servitudes d'implantation

En raison des équipements publics jouxtant le projet de BLUF et notamment compte tenu de la sensibilité particulière du siège de la Direction régionale de la police judiciaire comme du nouveau Palais de Justice de Paris, des servitudes contractuelles d'implantation spécifiques ont été signées entre les différents partenaires les 29 janvier, 12 juillet et 13 septembre 2016, les 7 février et 22 mars 2017.

## 6 PHASE PREALABLE A L'ENQUÊTE PUBLIQUE

### 6.1 Réunions préparatoires

Plus de quatorze mois ont séparé la désignation du commissaire enquêteur de la finalisation du dossier soumis à enquête. Ce délai a permis au commissaire enquêteur de suivre l'évolution du dossier et de demander des compléments lors d'échanges préparatoires à l'enquête.

Il importait d'obtenir des compléments d'information sur la viabilité du projet proposé par le pétitionnaire et soumis à enquête publique.

Rappelons que la SNCF en date du 8 décembre 2011 avait informé la Mairie de Paris qu'elle renonçait à réaliser ce projet de base logistique ferroviaire, ne parvenant pas « à établir les bases d'une exploitation viable économiquement et attractive commercialement, fondée sur une desserte majoritairement ferroviaire dès 2017 » (annexe 11.5). En 2013, suite à une consultation, avait alors été retenu un nouveau maître d'ouvrage nommé MULTIVEST puis CIEH, puis ITS et, depuis le 31 mai 2016, HEXAGONA.

Le maître d'ouvrage et son architecte ont présenté leur projet au commissaire enquêteur le 7 septembre 2016 à la direction de l'urbanisme de la Ville de Paris.

Le 23 septembre 2016, le commissaire enquêteur a exposé au Directeur de l'urbanisme de la Ville de Paris et à ses services ses interrogations sur la viabilité économique du schéma ferroviaire proposé comme sur son intérêt environnemental. La lettre du 5 octobre 2016 du Directeur de l'urbanisme de la Ville de Paris au Directeur Général d'HEXAGONA (annexe 11.6) reprend ces questions ainsi que la demande du commissaire enquêteur d'obtenir des éclaircissements sur les rapports contractuels entre HEXAGONA et la STEF permettant de mieux comprendre les garanties données sur l'effectivité de la base logistique ferrée.

Enfin une réunion a été tenue le 22 novembre 2016 au siège de la STEF, en présence d'HEXAGONA, de la SNCF, de la Ville de Paris et du commissaire enquêteur (annexe 11.7). Cette réunion a permis de présenter l'activité de la STEF et d'explicitier son intérêt pour le projet de BLUF. La STEF, par ce schéma prévisionnel d'exploitation, effectue « un pari sur l'avenir », anticipant une possible interdiction de la circulation des poids-lourds dans Paris.

En réponse à la question sur le peu d'intérêt économique et environnemental du transfert sur le train à partir d'une base arrière aussi proche de Paris que Valenton, il fut répondu que le choix du centre multimodal de transport de Valenton n'était pas définitif et que de nouveaux chantiers de transfert route-rail seraient étudiés à l'avenir. En outre il fut indiqué qu'un sillon ferré à partir de Valenton et passant par

Conflans-Sainte-Honorine permettrait d'éviter un rebroussement nocturne du convoi pour entrer sur le faisceau ferroviaire de la gare Saint-Lazare.

## 6.2 Visite du site

Le commissaire enquêteur a d'abord assisté le 22 mars 2016 à une réunion de concertation menée par l'aménageur de la ZAC Clichy-Batignolles, portant sur le projet de BLUF et celui du centre de tri de collecte collective.

Les commissaires enquêteurs ont ensuite effectué une visite du site, accompagnés du maître d'ouvrage et de la Ville de Paris, le 13 septembre 2016 permettant de prendre connaissance des constructions existantes et en travaux, de leur environnement ainsi que de l'organisation des activités de la future BLUF. En complément deux visites informelles ont été faites par le commissaire enquêteur pour appréhender les conditions de circulation sur les voiries d'accès au site, notamment aux Portes d'Asnières et de Clichy, visites au cours desquelles il a pu vérifier l'affichage sur le site et dans ses environs.

## 7 INTERET COLLECTIF DU PROJET

Le projet est d'intérêt collectif au sens du règlement du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la Ville de Paris. En effet la base logistique ferroviaire est localisée dans une zone urbaine consacrée aux Grands Services Urbains (UGSU). A ce titre la BLUF est considérée comme un service d'intérêt collectif, dans la rubrique «Constructions et Installations Nécessaires Aux Services Publics ou d'Intérêt Collectif (CINASPIC)».

Cet intérêt collectif découle de son objectif principalement environnemental. La BLUF s'inscrit dans l'orientation portée par la Ville de Paris de développer le transport de marchandises par la voie ferroviaire afin de réduire les trafics routiers dans Paris et l'Île-de-France, conformément au Plan de Déplacement Urbain de l'Île-de-France, à la Charte des bonnes pratiques des transports et des livraisons de marchandises dans Paris et au Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Paris.

Pour participer à cet objectif environnemental la BLUF doit remplir trois conditions. Elle doit d'abord être construite, objet de la demande de permis de construire d'HEXAGONA.

Elle doit ensuite être utilisée, fonction de la STEF futur exploitant.

Elle doit enfin disposer d'une base arrière de chargement des trains située hors zone agglomérée, afin de réduire le trafic des poids-lourds routiers en première couronne de l'Île-de-France.

La deuxième condition repose sur la viabilité du transport de marchandises par voie ferrée.

La partie du projet justifiant l'intérêt collectif est celle de la base logistique ferroviaire elle-même, située en rez-de-chaussée du projet. A cet objet principal le pétitionnaire a ajouté sur trois étages environ 25 000 m<sup>2</sup> destinés à accueillir des ateliers artisanaux et industriels « très hauts de gamme ».

Ce choix de programmation a été retenu pour trouver un équilibre financier entre les futures recettes de location de ces locaux d'activités et les coûts de construction du bâtiment comprenant la base de fret ferroviaire. Autrement dit, l'absence de perspective d'exploitation suffisamment rentable pour permettre la construction et l'exploitation de la base logistique ferroviaire, à l'origine du forfait de la SNCF, a conduit la Ville de Paris à accepter la proposition du maître d'ouvrage de construire en complément des locaux d'activités.

Cette logique est notamment présentée comme justifiant la compatibilité des locaux artisanaux et industriels en étage avec le règlement de la zone UGSU du PLU. En effet l'article UGSU 2.2.a) indique que « l'artisanat, la fonction entrepôt ou l'industrie ne sont admis que si les installations apportent un service au fonctionnement de l'agglomération en lien avec le caractère de la zone ou avec les CINASPIC existantes ou créées dans la zone ».

S'appuyant sur la définition réglementaire du « Caractère de la zone UGSU », le pétitionnaire indique que le lien entre les locaux d'artisanat ou industriels et la base logistique ferrée serait notamment à rechercher dans « les conditions dans lesquelles [cet équipements d'intérêt collectif] peut durablement s'installer ».

Mais, aux yeux du commissaire enquêteur, la problématique du dossier a pour origine le cahier des charges de la consultation de 2013 qui a permis de retenir le maître d'ouvrage, pétitionnaire du permis de construire. En effet la CIEH devenue HEXAGONA a répondu à cette consultation avec la STEF (futur exploitant de la base logistique) comme entreprise « partenaire » et non « co-contractante ». HEXAGONA et la STEF ne constituent donc pas un groupement au sens réglementaire d'une consultation. Dès lors, les acteurs publics à l'origine de cette consultation se sont privés de garanties quant à l'utilisation effective de la base logistique ferroviaire après sa construction.

Dans ces conditions il existe un risque de mise sur le marché de locaux artisanaux ou industriels sans exploitation réelle de l'activité de fret ferroviaire avant une possible restriction de la circulation des poids-lourds dans Paris anticipée par la STEF (voir chapitre 6.1). Comme il a été indiqué par ailleurs l'intérêt porté par la Ville de Paris à laisser circuler les poids-lourds dans Paris pour éviter la circulation d'une multitude de camionnettes, il est légitime de s'interroger sur l'effectivité de la BLUF en tant que service collectif.

La troisième condition tient à la localisation de la base arrière (dite hub bimodal) proposée à Valenton, au Sud-Est de Paris.

Cette localisation semble en contradiction avec l'étude d'impact, plus précisément avec le schéma d'exploitation des produits (source STEF) figurant page 31 de l'étude d'impact, comme page 25 de la notice de procédure de l'enquête publique (annexe 11.9).

Ce schéma représente un hub bimodal situé au Nord-Ouest de la capitale, permettant une zone de ramasse par camions hors de la zone dense (« à 1h30 de Paris ») puis une approche en train (« reverse logistique ») jusqu'à la ZAC des Batignolles. De même la Notice de Procédure Enquête Publique datée du 17 mai 2017 indique page 25 que le projet de BLUF a pour fonction de faire l'interface entre les flux massifiés « longues distances » et les flux urbains de proximité.

Or le site de Valenton, dans le Val-de-Marne (94), est situé à moins d'une quinzaine de kilomètres de Paris, en première couronne de Paris, en zone agglomérée, dans l'unité urbaine de Paris.

Il est indiqué que ce choix est guidé par les conditions économiques d'exploitation du centre multimodal de transport existant à Valenton, base logistique d'intérêt régional, minimisant ainsi les investissements nécessaires.

Mais la localisation de cette base arrière en banlieue de Paris ne participerait plus à la réduction de la circulation des poids-lourds dans l'agglomération parisienne, réduisant drastiquement l'intérêt environnemental du projet. Elle rend aussi peu rationnel, du moins dans les conditions réglementaires de circulation actuelles, le transfert de la route vers le rail pour parcourir une distance aussi réduite.

## **8 PRESENTATION ET ANALYSE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC**

### **8.1 Les permanences**

Préalablement à l'ouverture de l'enquête, le commissaire enquêteur a paraphé et coté deux exemplaires du registre destiné à recueillir les observations du public. Il a tenu les permanences en mairie du 17<sup>ème</sup> arrondissement de Paris aux dates et heures précisées par l'arrêté municipal d'organisation de l'enquête afin de recevoir le public et recueillir ses observations.

A l'issue de l'enquête, le commissaire enquêteur a clos et signé le registre d'enquête le 4 août 2017.

La copie du registre matériel d'enquête est présentée en annexe 11.10.

Celle du registre dématérialisé sécurisé est présentée en annexe 11.11.

Le commissaire d'enquêteur a ensuite rédigé le procès-verbal de synthèse des observations puis le présent rapport et les conclusions qui s'en suivent.

Les documents originaux - dossier d'enquête publique soumis à l'examen du public et registres des observations du public - seront remis à la Ville de Paris, autorité organisatrice de l'enquête, avec le rapport du commissaire enquêteur.

Au total vingt-neuf observations, critiques et propositions du public ont été recueillies, remplissant cinquante- quatre pages des registres.

### **8.2 Les observations orales**

Les personnes qui se sont présentées au cours des permanences ont demandé des précisions sur le contenu du dossier ainsi que sur le déroulement de la procédure. Le commissaire enquêteur les a invités à porter des observations écrites dans les registres. Cinq observations orales ont été recueillies.

### **8.3 Les observations écrites**

Vingt-quatre observations, courriers ou notes ont été consignées directement dans le registre d'enquête matériel ou celui dématérialisé.

Six associations ou personnes ont signé un courrier en termes quasi identiques.

Un courrier émane de la Mairie du 17<sup>ème</sup> arrondissement en complément à son avis daté du 4 avril 2016.

Les courriers reçus par la poste et les notes déposées en dehors des permanences au service des Affaires Générales de la Mairie, tous adressés au commissaire enquêteur ont été insérés et agrafés dans le registre matériel d'enquête.

La plupart des observations proviennent de personnes directement concernées, voisins immédiats de l'emprise et, notamment résidant à l'Ouest du projet, riverains de la Porte d'Asnières, qui se déclarent « oubliés » par l'étude d'impact.

## 8.4 Synthèse des observations

Le commissaire enquêteur a retenu cinq thèmes pour regrouper les observations et faciliter leur analyse :

- Thème 1 : Contenu et forme du Dossier d'Enquête Publique, conformité des procédures, respect des réglementations et du PLU
- Thème 2 : Circulation et déplacements
- Thème 3 : Viabilité de la base logistique, activités ferroviaires
- Thème 4 : Protection de l'environnement : Bruit, pollution, impact visuel
- Thème 5 : Autres avis, critiques des solutions choisies et propositions

Dans le tableau suivant les observations sont classées en fonction du mode de leur recueil :

- A : Observations orales
- B : Observations portées au registre dématérialisé y compris courriers
- C : Observations portées au registre matériel y compris courriers

### Tableau global de synthèse des observations

N°	Date dépôt	Auteur de l'observation	Synthèse de l'observation	Thème traité
A 1	01/07	Résidente proche du projet	Craint la congestion de la circulation et le bruit du train de nuit.	2-4
A 2	01/07	Guy PROTAT	Craint la congestion routière au débouché de la Porte d'Asnières.	2
A 3		M. PICCIOTO Association des usagers des transports IDF	Regrette la diminution des activités ferroviaires.	3
A 4	17/07	Henry d'AMBRIÈRES 6 rue Stéphane Grappelli	Redoute la congestion Porte d'Asnières, le bruit de la BLUF et l'impact visuel.	2-4

		75017		
A 5	04/08	Caroline DIEP Future résidente	Demande des informations sur la circulation des trains et craint la congestion routière du quartier	2-4
B 1	29/06	J. GAUTHIER 8 rue Pierre Girard 75019	Craint l'absence de stationnement pour les locaux artisanaux et industriels. Qualifie la base logistique ferroviaire de pari aléatoire car le fret ferroviaire intra-muros est microscopique. Propose l'intégration d'une rampe routière pour accéder à l'ensemble des niveaux du bâtiment.	2-3-5
B 2	21/07	Marc JOURDAIN 4 rue S. Grappelli 75017	Regrette que le projet de BLUF n'ait pas traité correctement ses conséquences en termes de nuisances sonores, de circulation et d'impact visuel pour le quartier des riverains de la Porte d'Asnières. Estime que les logements des Hauts de Malesherbes sont à la même distance de la BLUF que les habitations situées au Sud-Est de l'emprise. Demande des précisions sur les nuisances apportées par les ateliers. S'interroge sur les critères d'admissibilité de locaux artisanaux ou industriels. Demande une étude des impacts sonores cumulés pour les habitants des Hauts de Malesherbes, complétée par la préconisation de mesures correctives. Demande que des protocoles clairs soient établis avec le Palais de Justice et la Police Judiciaire pour interdire le recours intempestif aux sirènes deux tons. Demande une actualisation de l'étude de trafic de 2007. Estime le stationnement des visiteurs sous-évalué. Demande que l'aspect visuel de la BLUF soit traité pour les habitants des Hauts de Malesherbes.	1-2-4
B 3	23/07	J.GAUTHIER 8 rue Pierre Girard 75019	Indique l'absence de desserte ferroviaire dans la présentation vidéo du centre de tri du SYCTOM. Demande un plan global de desserte routière du secteur.	1-2
B 4 - 5 - 7 - 8	24/07	Marie-Claude CASSEGRAIN Coordination HDM 21 rue Albert Roussel 75017	Dans un courrier du 22/07/2017, déplore que l'enquête publique se tienne pendant la période des congés. Regrette que le projet de BLUF n'ait pas traité correctement ses conséquences en termes de nuisances sonores, de circulation et d'impact visuel pour le quartier des riverains de la Porte d'Asnières. Estime que les logements des Hauts de Malesherbes sont à la même distance de la BLUF que les habitations situées au Sud-Est de l'emprise. S'interroge sur l'étude de marché les ateliers de métiers d'art. Demande des précisions sur les nuisances apportées par les ateliers. S'interroge sur les critères d'admissibilité de locaux artisanaux ou industriels. Demande une étude des impacts sonores cumulés pour les habitants des Hauts de Malesherbes, complétée par la préconisation de mesures correctives. Demande que des protocoles clairs soient établis avec le Palais de Justice et la Police Judiciaire pour interdire le recours intempestif aux sirènes deux tons. Demande une actualisation de l'étude de trafic de 2007. Estime le stationnement des visiteurs sous-évalué. Demande que l'aspect visuel de la BLUF soit traité pour les habitants des Hauts de Malesherbes.	1-2-4-5
B 6	24/07	Joël MORVAN	Dans un courrier daté du 19/07/2017 signe une lettre	1-2-4-5



		Président Résidents Porte d'Asnières	qui reprend les termes de la lettre signée le 22/07/2017 par Madame Marie-Claude Cassegrain, Coordination HDM (voir ci-dessus).	
B 9	29/07	Henry d'AMBRIERES 6 rue Stéphane Grappelli 75017	Regrette que les impacts sur les riverains des projets de la ZAC Clichy-Batignolles ne soient pas examinés de manière combinée. Demande des précisions sur les nuisances apportées par les ateliers. S'interroge sur les nuisances d'une occupation alternative en cas d'impossibilité d'attirer uniquement des spécialistes des métiers d'art. Demande que l'impact visuel sur les riverains des Hauts de Maiesherbes soit mentionné dans le dossier. Demande une étude des impacts sonores cumulés pour les riverains de la Porte d'Asnières. Demande, à partir d'arguments détaillés, une étude globale de trafic prenant notamment en compte l'arrivée du tram T3. S'interroge sur les places de stationnement pour fournisseurs et clients des artisans.	2-4
B10	29/07	Henry d'AMBRIERES 6 rue Stéphane Grappelli 75017	Transmet un extrait de l'étude de trafic pour le franchissement du tramway T3 au niveau de la Porte d'Asnières et de la rue de Saussure (Systra, juin 2015)	2
B11	29/07	Jean GOBY Président de l'Union des Locataires du 164 (rue de Saussure)	Déplore que l'enquête publique se tienne pendant la période des congés. Reprend le courrier du 22/07/2017 de Marie-Claude Cassegrain, Coordination HDM. Transmet une lettre à la Maire du 17 <sup>ème</sup> demandant un mur anti-bruit de la rue Christine de Pisan au boulevard Berthier, protégeant l'école maternelle et la crèche Christine de Pisan.	1-4-5
B12	30/07	Elise ORTNER Boulevard Maiesherbes 75017	Souscrit aux observations faites par les Hauts de Maiesherbes. S'interroge sur les nuisances dues au trafic. Demande des éclaircissements sur les véhicules utilisés par l'installation.	2-4-5
B13 -14	31/07	Henry d'AMBRIERES 6 rue Stéphane Grappelli 75017	S'interroge sur la conformité de la construction de 25 000 m <sup>2</sup> d'ateliers de métiers d'art avec le programme de la ZAC et/ou le PLU de Paris.	1
B15 -16	02/08	Henry d'AMBRIERES 6 rue Stéphane Grappelli 75017	Transmet les lettres de la Mairie de Paris du 23 mai 2016 sur la baisse de capacité du carrefour de la porte d'Asnières et celle en réponse à la lettre des riverains de février 2016.	2
B17	03/08	M. LOURADOU RESIDACTIFS Collectif informel d'action du secteur N-O. Paris 17 <sup>ème</sup> 139 bis rue de Saussure 75017	Observe que les conséquences du projet en termes de nuisances sonores, de circulation et d'impact visuel négligent les immeubles d'habitations des HAUTS DE MAIESHERBES et SAUSSURE. Espère qu'une étude de marché a été effectuée pour les métiers d'art. Remarque que le nombre d'emplois prévus est variable selon les présentations. Craint que les conditions de livraison des matières premières et de départ des produits élaborés ne transforment les ateliers en friche. Demande une étude de trafic routier généré par la BLUF cumulé avec celui des autres équipements. Souhaite la création d'un accès au périphérique vers l'Ouest à la porte de Clichy.	4-5

B18	04/08	Noëlle MBIIM Association HdM 18 rue Albert Roussel 75017	Reprend les termes de la lettre Marie-Claude Cassegrain (voir B 4) en supprimant la référence à la période des congés pour l'enquête et la question sur l'étude de marché sur les ateliers de métiers d'art.	1-2-4-5
B19	04/08	Pierre BOCQUIAULT 30 rue des Haies 75020	Pour minimiser bruit et pollution, souhaite que la traction des rames de train se fasse exclusivement en mode électrique, notamment par locomotives caténaire/batteries. Préconise les écrans anti bruit en matériaux bio-sourcés. Propose un embranchement complémentaire vers Paris pour utiliser la petite ceinture.	4-5
C 1	28/07	M. CHAROUSSET 15 rue Albert Roussel 75017	Co-signe la lettre de Marie-Claude Cassegrain (voir B 4)	1-2-4-5
C 2	28/07	M. ROUSSET 10 rue Marguerite Long 75017	Co-signe la lettre de Marie-Claude Cassegrain (voir B 4)	1-2-4-5
C 3	03/08	C.PICCOTTO 95 rue Marcadet 75018 AUT IDF FNAUT	Qualifie l'aménagement des Batignolles de massacre des emprises ferroviaires par saucissonnage. Toutefois favorable à la BLUF. Propose une desserte bus sur le boulevard de Douaumont, la transformation locale du boulevard périphérique en boulevard urbain avec réimplantation de la voie ferrée. Dessine un schéma de raccordement de la BLUF au tramway reliant la porte Dauphine à Saint-Denis.	2-3-5
C 4	04/08	Geoffroy BOULARD Mairie du 17 <sup>ème</sup>	Complète l'avis initial de la mairie du 17 <sup>ème</sup> .  <i>Nuisances sonores</i> : souhaite que la façade ouest de la BLUF reçoive un revêtement absorbant les ondes sonores, que les véhicules de distribution soient silencieux, que des mesures de bruit soient réalisées ex-ante. <i>Circulation</i> : déplore la congestion actuelle, demande une étude de circulation, souhaite conditionner la réalisation de la BLUF à la création de la bretelle manquante d'accès au boulevard périphérique Porte de Clichy. <i>Energie frigorifique</i> : souhaite les mesures conservatoires permettant le raccordement à un futur réseau de froid urbain.	2-4-5
C 5	04/08	Non signée	Souhaite étendre l'usage de la BLUF à d'autres livraisons que l'alimentaire, élargir la zone de distribution, permettre l'utilisation du vélo cargo à assistance électrique, prévoir un accès pour le transport de marchandises par tramway. S'oppose au raccordement de la bretelle manquante au boulevard périphérique.	2-3-4

## 8.5 Synthèse des observations par thème

La dernière colonne indique la personne sollicitée pour la réponse (Rép) :

- HEX : HEXAGONA, maître d'ouvrage, est sollicité.
- VdP : La Ville de Paris, autorité organisatrice de l'enquête, est sollicitée.
- SRA : Sans réponse attendue dans le cadre de l'enquête.

Thème	Observations du public	Auteur	Rép
1 Contenu du dossier d'enquête	Regrette que le projet de BLUF n'ait pas traité correctement ses conséquences en termes de nuisances sonores, de circulation et d'impact visuel pour le quartier des riverains de la Porte d'Asnières. Estime que les logements des Hauts de Malesherbes sont à la même distance de la BLUF que les habitations situées au Sud-Est de l'emprise.	B2,B4, B6,B9, B11,B12 B17,B18 C1,C2	HEX
1 Conformité des procédures	Déplore que l'enquête publique se tienne pendant la période des congés.	B4,B6, B11, B12, B18, C1,C2,	VdP
1 Respect du PLU	S'interroge sur les critères d'admissibilité de locaux artisanaux ou industriels	B4,B6, B11,B18 B13,B18 C1,C2	VdP
	S'interroge sur la conformité de la construction de 25 000 m <sup>2</sup> d'ateliers de métiers d'art avec le programme de la ZAC et/ou le PLU de Paris.	B13,B14	VdP
2 Circulation et déplacements	Craint la congestion de la circulation.	A1	HEX
	Craint la congestion routière au débouché de la Porte d'Asnières.	A2	HEX
	Redoute la congestion Porte d'Asnières.	A4	HEX
	Craint la congestion routière du quartier.	A5	HEX
	Demande une actualisation de l'étude de trafic de 2007. Suggère un accès au périphérique extérieur Porte de Clichy.	B2,B3 B4,B6 B11,B12 B18,C1 C2	HEX
	Demande un plan global de desserte routière du secteur.	B3	HEX
	Demande, à partir d'arguments détaillés, une étude globale de trafic prenant notamment en compte l'arrivée du tram T3. Suggère un accès au périphérique extérieur Porte de Clichy.	B9	HEX
	Demande une étude de trafic routier généré par la BLUF cumulé avec celui des autres équipements.	B17	HEX
	Souhaite la création d'un accès au périphérique vers l'Ouest à la Porte de Clichy.	B17	SRA
	Propose une desserte bus sur le boulevard de Douaumont, la transformation locale du boulevard périphérique en boulevard urbain avec réimplantation de la voie ferrée.	C3	SRA
	Déplore la congestion actuelle, demande une étude de circulation.	C4	HEX
	Souhaite conditionner la réalisation de la BLUF à la création de la bretelle manquante d'accès au boulevard périphérique Porte de Clichy.	C4	SRA
S'oppose au raccordement de la bretelle manquante au boulevard périphérique.	C5	SRA	
Souhaite permettre l'utilisation du vélo cargo à assistance électrique pour la BLUF.	C5	HEX	

<b>3</b> Viabilité de la base logistique, activités ferroviaires	Regrette la diminution des activités ferroviaires.	A3	SRA
	Qualifie la base logistique ferroviaire de pari aléatoire car le fret ferroviaire intra-muros est microscopique.	B1	HEX
	Indique l'absence de desserte ferroviaire dans la présentation vidéo du centre de tri du SYCTOM.	B3	HEX
	Propose un embranchement complémentaire vers Paris pour utiliser la petite ceinture.	B19	HEX
	Qualifie l'aménagement des Batignolles de massacre des emprises ferroviaires par saucissonnage. Toutefois favorable à la BLUF	C3	SRA
	Dessine un schéma de raccordement de la BLUF au tramway reliant la porte Dauphine à Saint-Denis.	C3	HEX
	Souhaite étendre l'usage de la BLUF à d'autres livraisons que l'alimentaire, élargir la zone de distribution, prévoir un accès pour le transport de marchandises par tramway.	C5	HEX
<b>4</b> Protection de l'environnement	<i>Bruit et pollution</i>		
	Craint le bruit du train de nuit.	A1	HEX
	Redoute le bruit du train de nuit.	A4	HEX
	Demande une étude des impacts sonores cumulés pour les habitants des Hauts de Malesherbes, complétée par la préconisation de mesures correctives.	B2,B3 B4,B6 B11,B12 B18,C1 C2	HEX
	Demande que des protocoles clairs soient établis avec le Palais de Justice et la Police Judiciaire pour interdire le recours intempestif aux sirènes deux tons.	B2,B3 B4,B6 B11,B12 B18,C1 C2	SRA
	Demande une étude des impacts sonores cumulés pour les riverains de la Porte d'Asnières.	B9	HEX
	Transmet une lettre à la Maire du 17ème demandant un mur anti-bruit de la rue Christine de Pisan au boulevard Berthier, protégeant l'école maternelle et la crèche Christine de Pisan.	B11	SRA
	S'interroge sur les nuisances dues au trafic et demande des éclaircissements sur les véhicules utilisés par l'installation.	B12	HEX
	Pour minimiser bruit et pollution, souhaite que la traction des rames de train se fasse exclusivement en mode électrique, notamment par locomotives caténaire/batteries. Préconise les écrans anti bruit en matériaux bio-sourcés.	B19	HEX
	Souhaite que la façade ouest de la BLUF reçoive un revêtement absorbant les ondes sonores, que les véhicules de distribution soient silencieux, que des mesures de bruit soient réalisées ex-ante.	C4	HEX
	<i>Impact visuel</i>		
	Redoute l'impact visuel de la BLUF.	A4	HEX
	Demande que l'aspect visuel de la BLUF soit traité pour les habitants des Hauts de Malesherbes.	B2,B3 B4,B6 B11,B12 B18,C1 C2	HEX
<b>5</b>	Estime sous-évalué le stationnement des visiteurs pour les locaux artisanaux et industriels. Craint que les conditions de livraison des matières premières et de départ des produits élaborés ne transforment les ateliers en friche.	B1,B2, B4,B6, B9,B11, B12,B17	HEX

Autres avis, critiques des solutions choisies et propositions		B18 C1,C2	
	S'interroge sur l'étude de marché pour les artisans d'art et les nuisances d'une occupation alternative en cas d'impossibilité d'attirer uniquement des métiers d'art. Demande des précisions sur les nuisances apportées par les ateliers.	B2,B4, B6,B9, B11,B12 B17,B18 C1,C2	HEX
	Propose l'intégration d'une rampe routière pour accéder à l'ensemble des niveaux du bâtiment.	B1	HEX
	Remarque que le nombre d'emplois prévus est variable selon les présentations.	B17	HEX
	Souhaite les mesures conservatoires permettant le raccordement à un futur réseau de froid urbain.	C4	HEX

## 8.6 Procès-verbal de synthèse des observations

En date du 10 août 2017, le commissaire enquêteur a remis et présenté au maître d'ouvrage le procès-verbal de synthèse des observations. Copie de ce document a été adressée à la Ville de Paris.

Ce procès-verbal est présenté en annexe 11.12. Il comprend notamment le tableau global de synthèse des observations et le tableau de synthèse des observations par thème (voir ci-dessus).

Enfin, il était demandé au pétitionnaire de répondre spécifiquement sur trois points, pour lesquels des précisions ou des engagements pour l'avenir étaient sollicités.

### Question 1 : Etude de circulation et déplacements

La quasi-totalité des observations porte sur les risques de congestion des voiries avoisinantes, en raison des déplacements générés par le projet, cumulés avec ceux des autres projets ou réalisations situés dans le Nord de la ZAC Clichy-Batignolles. Plusieurs observations sont étayées, des solutions sont suggérées.

Le commissaire enquêteur demande au Maître d'ouvrage du projet, conformément à l'avis de l'Autorité Environnementale, s'il lui serait possible de compléter l'étude d'impact par la réalisation d'une étude de circulation sur les voiries desservant le projet.

### Question 2 : Viabilité de la base logistique ferroviaire

Le dossier du permis de construire engage le pétitionnaire à réaliser les installations de la BLUF en tant que destination d'une exploitation logistique ferroviaire. La Notice de Procédure Enquête Publique, datée du 17 mai 2017, présente en page 25 les prévisions d'exploitation ferroviaire en matière de produits alimentaires frais ou froids. Les réunions préparatoires à l'enquête ainsi qu'une observation du public questionnent sur la fiabilité de ces prévisions.

Le commissaire enquêteur demande au maître d'ouvrage du projet quelles garanties il peut apporter sur l'effectivité de cette exploitation ferroviaire, porteuse de l'intérêt collectif du projet.

### Question 3 : Localisation de la base arrière de chargement du train

Le commissaire enquêteur estime que la base arrière de chargement du train prévue à Valenton réduit l'intérêt environnemental du projet, quant à la réduction de la circulation des poids-lourds en zone agglomérée. De même cette localisation se révèle peu rationnelle quant au transfert des marchandises sur le train pour une si

courte distance, tant que le boulevard périphérique reste franchissable aux poids-lourds.

Le commissaire enquêteur demande au Maître d'ouvrage du projet les éléments dont il dispose sur l'indication donnée par la STEF lors de la réunion du 22 novembre 2016 concernant son intention d'étudier de nouveaux chantiers de transfert route-rail en tant que base arrière d'approvisionnement des marchandises.

Le procès-verbal de synthèse questionnait par ailleurs la Ville de Paris sur deux observations la concernant : le calendrier de l'enquête et la compatibilité des locaux d'artisanat d'art avec le PLU de Paris et la ZAC Clichy-Batignolles.

## **8.7 Réponses au procès-verbal de synthèse**

En date du 23 août 2017 la ville de Paris a répondu (voir annexe 11.13) aux questions de sa compétence, formulées dans le procès-verbal de synthèse. Est ainsi justifiée la période de l'enquête ainsi que la compatibilité de la construction de locaux artisanaux et industriels avec le PLU de la Ville de Paris et avec la ZAC Clichy-Batignolles

Malgré les relances, le maître d'ouvrage n'a adressé au commissaire enquêteur son mémoire en réponse qu'en date du 31 août 2017. Bien qu'arrivé hors délai, le commissaire enquêteur a jugé opportun d'intégrer ce document (voir annexe 11.14) et de modifier in extremis la rédaction de son rapport pour en tenir compte.

## **8.8 Analyse par thème**

- Thème 1 : Contenu et forme du Dossier d'Enquête Publique, conformité des procédures, respect des réglementations et du PLU

L'enquête publique a été ouverte le 20 juin, avant la période des congés. Elle a été prolongée au-delà du minimum réglementaire pour tenir compte de la période des vacances.

La Ville de Paris a explicité la compatibilité entre la construction de 25 000 m<sup>2</sup> de locaux artisanaux ou industriels et la Plan Local d'Urbanisme en vigueur ainsi qu'avec la Zone d'Aménagement Concertée (ZAC) de Clichy-Batignolles.

Par ailleurs HEXAGONA a complété le dossier d'enquête par un plan représentant les distances séparant le projet des trois groupes de logements existant autour du projet, montrant que l'immeuble des Hauts de Malesherbes est le plus éloigné.

- Thème 2 : Circulation et déplacements

Pour répondre aux nombreuses observations sur le risque de congestion des voiries avoisinantes, le maître d'ouvrage informe qu'il lui serait possible, « si cela s'avérait nécessaire », de compléter l'étude d'impact par la réalisation d'une étude de circulation sur les voiries desservant le projet.

En complément il indique que les observations portant sur la circulation et les déplacements sur l'ensemble de la ZAC Clichy-Batignolles relèvent de la compétence de l'aménageur de cette ZAC. C'est alors une réponse à l'échelle de la ZAC et plus particulièrement de son quartier Nord qui doit pouvoir être apportée, sans se fier au ressenti occasionné par le déroulement du chantier.

Le maître d'ouvrage persiste à demander de rapporter les chiffres du trafic généré, en nombre de porteurs, à la situation initiale de l'ensemble de la ZAC. *Sur ce point le commissaire enquêteur estime qu'il faudra tenir compte de la concentration du trafic généré sur le quartier Nord entourant le projet de BLUF.*

Par ailleurs HEXAGONA indique que rien ne s'oppose à l'utilisation de vélos cargos à assistance électrique en fonction des activités développées par les exploitants et occupants de l'immeuble.

- Thème 3 : Viabilité de la base logistique, activités ferroviaires

Le maître d'ouvrage rappelle qu'en tant que promoteur non exploitant il est le promoteur et non le futur exploitant du volet ferroviaire de la base logistique ferroviaire de Batignolles. A ce titre HEXAGONA répond qu'il n'a pas à apporter de garanties sur ce thème car il est le promoteur d'un projet bénéficiant, à cet égard, d'une autorisation administrative qui sera délivrée par la commune.

*Cette réponse ne garantit pas l'exploitation réelle de l'activité de fret ferroviaire et donc l'effectivité de la BLUF en tant que service collectif, comme développé par le commissaire enquêteur dans le chapitre 7 ci-dessus.*

De même quant à la localisation de la base arrière de chargement du train, HEXAGONA répond que toute exploitation ferroviaire privée, en France, dépend d'un ou plusieurs tiers formés par ou liés à la SNCF. Le projet dépend non seulement de la capacité d'acheminement liée aux infrastructures existantes, des sillons qui seront consentis, du chantier bimodal identifié à ce jour, mais aussi de la réglementation ferroviaire en vigueur au moment de l'exploitation.

*Cette réponse, incontestable, n'apporte pas d'élément de crédibilité au choix proposé de Valenton tel que mis en doute par le commissaire enquêteur dans le même chapitre 7 ci-dessus.*



En complément le maître d'ouvrage indique que le projet de base logistique urbaine ferroviaire n'est pas destiné à être raccordé ni à la petite ceinture ni aux réseaux du tramway (TramFret).

- Thème 4 : Protection de l'environnement : Bruit, pollution, impact visuel

Concernant le bruit, le maître d'ouvrage constate qu'il est indéniable que l'activité ferroviaire engendre des nuisances sonores ; cependant il estime les habitants pouvant être impactés par ces nuisances résident à une distance suffisamment éloignée de la zone de déchargement des quais et de la zone de manœuvre des véhicules, pour ne pas subir de désagrément insupportable. Des études acoustiques réalisées il ressort que les bruits générés jour et nuit par le périphérique sont, dans toutes les hypothèses, supérieurs à ceux d'un flux permanent de gros porteurs tournant en boucle à l'intérieur et autour de la base d'une façon continue.

*A ce stade il n'est donc pas répondu au seuil atteint par l'addition de ces différents bruits.*

Concernant la pollution et l'impact visuel, le maître d'ouvrage fait valoir que la toiture de l'immeuble sera entièrement végétalisée et couverte d'une pelouse uniforme sur toute la surface sans aucun édicule apparent.

*Les autres observations sur ce thème n'ont pas reçu de réponse.*

- Thème 5 : Autres avis, critiques des solutions choisies et propositions

Le maître d'ouvrage confirme que le nombre de places de stationnement correspond aux besoins futurs des occupants de l'immeuble en prenant en compte l'arrivée de la nouvelle ligne de métro 14 sur le site.

Concernant l'étude de marché sur l'occupation des locaux artisanaux ou industriels, le maître d'ouvrage fait valoir que les artisans parisiens représentent plus de 30 000 entreprises constituant la cible de clients potentiels intéressés par de tels locaux.

En réponse à la proposition d'une rampe d'accès routière pour accéder à l'ensemble des étages du bâtiment, le maître d'ouvrage informe que les niveaux du bâtiment sont accessibles par des monte-charges adaptés et dimensionnés.

Enfin à la demande de la Mairie du 17<sup>ème</sup> arrondissement, le maître d'ouvrage s'engage à prévoir les réservations permettant le raccordement à un futur réseau de froid urbain.



## 9 CONCLUSIONS DU RAPPORT

Le commissaire enquêteur constate le bon déroulement de l'enquête publique préalable au permis de construire permettant la construction d'un immeuble à usage de base logistique urbaine ferroviaire (BLUF) surmonté de locaux d'artisanat et d'industrie au 19, boulevard de Douaumont, à Paris 17ème.

Le commissaire a pu s'assurer de la bonne réalisation des opérations réglementaires de publicité autour de l'enquête publique.

L'enquête publique s'est déroulée conformément à l'arrêté municipal d'ouverture du 18 mai 2017.

Aucune difficulté matérielle n'a été constatée lors de l'enquête.

L'accès au registre et au dossier a été possible, tant sous leur formes matérielle que dématérialisée.

La participation du public a été fructueuse mais faible (vingt-neuf observations dont plusieurs redondantes) ce qui peut s'expliquer par l'aspect technique du dossier comme par l'ancienneté du projet, la BLUF s'encastant, presque en dernier, entre les équipements du Nord de la ZAC Clichy-Batignolles.

Le commissaire enquêteur considère que toutes les observations et propositions ont été intégrées dans les cinq thèmes d'analyse et que les principales observations du public ont été analysées dans les pages ci-dessus

La remise du présent rapport a été conditionnée par les précisions apportées le 23 août par la Ville de Paris ainsi que par la production le 31 août du mémoire de réponse du maître d'ouvrage au procès-verbal de synthèse du commissaire enquêteur remis le 10 août précédent.

Le commissaire enquêteur constate la prise en compte par le pétitionnaire de plusieurs demandes du public au cours de l'enquête, suite au procès-verbal de synthèse.

Il prend acte des réponses apportées sur les principales observations ou propositions formulées.

En résumé le projet, souhaité de longue date par la Ville de Paris, présente un intérêt général lié au fonctionnement d'une nouvelle base logistique urbaine ferrée dans Paris.

Pour financer la construction de cet équipement, le promoteur a prévu la construction de trois étages de locaux industriels et artisanaux. La compatibilité avec le PLU de ces locaux a été jugée acceptable par la Ville de Paris (voir ci-dessus chapitre 8.7).

Au stade de l'enquête publique il apparaît important que soient prises les meilleures garanties possibles quant à la réalisation de la base ferroviaire elle-même et quant à l'effectivité de sa future exploitation, justifiant ainsi son statut de service d'intérêt collectif tel que défini par le PLU de Paris.

Ces garanties peuvent prendre deux formes cumulables.

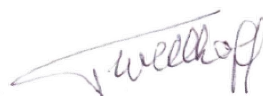
D'une part l'engagement par la Ville de Paris de contrôler, le moment venu, la déclaration d'attestation d'achèvement et de conformité des travaux (DAACT) pour vérifier les installations de la BLUF en tant que destination d'une exploitation logistique ferroviaire.

Ensuite, sauf à envisager que la plateforme puisse rester un équipement en attente d'utilisation voire un aménagement réversible, il serait opportun de prévoir, bien que tardivement, une contrepartie en cas d'exploitation insuffisante de sa fonction logistique ferroviaire. Le Conseil municipal s'est engagé en 2015 à céder à HEXAGONA un volume de tréfonds et une emprise de terrain pour un total de 111 145,5 € TTC. Serait ainsi recommandable la signature, avant délivrance du permis de construire, d'une convention, portant sur le prix de vente des terrains, entre la Ville de Paris et le pétitionnaire créant une clause financière de possible « retour à meilleure fortune » en faveur de la Collectivité. Cette clause jouerait dans un délai à déterminer, en cas d'exploitation ferroviaire nettement inférieure aux prévisions de livraison de produits alimentaires, exposées sous la responsabilité du maître d'ouvrage page 25 de sa Notice de Procédure Enquête Publique datée du 17 mai 2017. L'objectif de cette clause serait d'obtenir, par contrecoup, un engagement financier de la STEF à la réussite du projet.

En complément, le futur exploitant de la base ferroviaire pourrait en outre être incité par les pouvoirs publics à rechercher une base arrière éloignée de Paris, plus rationnelle en termes d'acheminement ferroviaire et surtout plus performante sur le plan environnemental que la base prévue à Valenton.

Enfin, conformément à la proposition du maître d'ouvrage, il reste à compléter l'étude d'impact par la réalisation d'une étude de circulation sur les voiries desservant le projet. En liaison avec la Ville de Paris et l'aménageur de la ZAC, il s'agit d'actualiser les études de déplacement datant de 2007, en prenant en compte le trafic routier généré par le projet de BLUF, cumulé à celui des autres projets situés à proximité.

Paris, le 4 septembre 2017



François WELLHOFF

## 10 ANNEXES

## 10.1 Désignation des commissaires enquêteurs

REPUBLIQUE FRANCAISE

DECISION DU

TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE PARIS

18/03/2016

N° E16000006 /75

LE VICE-PRESIDENT DU TRIBUNAL  
ADMINISTRATIF

### Décision désignation et provision

Vu enregistrée le 09/03/16, la lettre par laquelle Madame la Maire de la Ville de Paris demande la désignation d'un commissaire enquêteur en vue de procéder à une enquête publique préalable à la délivrance d'un permis de construire n° PC 075 117 15 V 0034 déposé le 30 juin 2015 par la CIEH pour la construction d'un immeuble de Base logistique Urbaine ferroviaire dans la ZAC Clichy- Batignolles.

Vu le code de l'urbanisme et notamment son article R.423-57 ;

Vu le code de l'environnement et notamment les articles L.123-4 et R.123-5 ;

Vu la décision, en date du 20 janvier 2016, par laquelle le président du tribunal administratif de Paris a donné délégation permanente à Monsieur Jacques Rouvière, vice-président du tribunal administratif de Paris, à l'effet de signer les décisions de désignation de commissaires enquêteurs, ainsi que les décisions relatives à leur indemnisation ;

### DECIDE

**ARTICLE 1 :** Monsieur François Wellhoff, ingénieur - économiste membre permanent du Conseil Général de l'Environnement et Développement Durable (CGEDD), retraité, demeurant 47, rue de l'Eglise 75015 Paris, est désigné en qualité de commissaire enquêteur titulaire pour l'enquête publique mentionnée ci-dessus.

**ARTICLE 2 :** Madame Monique Turlin, chargée de mission des sites au ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, retraitée, est désignée en qualité de commissaire enquêteur suppléant pour l'enquête publique mentionnée ci-dessus.

**ARTICLE 3 :** La Compagnie Immobilière Elysées Haussmann (CIEH) versera dans le délai de 30 jours, une provision d'un montant de 500 euros à la **Caisse des dépôts et consignations-Direction du bancaire réglementé (DBRM2) - Gestion du fonds d'indemnisation des commissaires enquêteurs, 15 quai Anatole France, 75700 Paris 07 SP.**

Le règlement devra être effectué sur le compte ouvert à cet effet dont le numéro est le suivant : **40031 00001 0000279168 T 64.**

**ARTICLE 4** : Pour les besoins de l'enquête publique, le commissaire enquêteur est autorisé à utiliser son véhicule, sous réserve de satisfaire aux conditions prévues en matière d'assurance, par la législation en vigueur.

**ARTICLE 5** : La présente décision sera notifiée à Madame la Maire de la Ville de Paris, à Monsieur François Wellhoff, à Madame Monique Turlin, à la Compagnie Immobilière Elysees Haussmann et à la Caisse des dépôts et consignations.

Fait à Paris, le 18/03/2016  
Par délégation

Le Vice-président,

  
Jacques Rouvière

Conformément à l'article R. 123-25 du code de l'environnement, cette décision est exécutoire dès son prononcé, et peut être recourée contre les personnes privées ou publiques par les voies du droit commun.

Pour exp...  
Elsa Villierme

## 10.2 Arrêté d'ouverture de l'enquête



DIRECTION DE L'URBANISME

1.1



La Maire de Paris,

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales ;

Vu le Code de l'Environnement, et notamment les articles L.123-1 et suivants, R.123-1 et suivants ;

Vu le Code de l'Urbanisme ;

Vu le Plan Local d'Urbanisme de Paris approuvé le 12 et 13 Juin 2006, ses modifications, mises en compatibilité, révisions simplifiées et mises à jour intervenues depuis cette date ;

Vu la demande de permis de construire n° PC 075 117 15 V 0034, déposée le 30 juin 2015 auprès des services de la Ville de Paris par la Société CIEH, nouvellement dénommée HEXAGONA par acte du 31 mai 2016, représentée par Monsieur Romain GUILBERT, domiciliée 28 rue Bayard, 75008 PARIS ;

Vu le dossier d'enquête relatif à la demande d'autorisation d'urbanisme susvisée portant sur le projet de construction d'une Base Logistique Urbaine Ferroviaire (BLUF) dans la ZAC Clichy Batignolles, au 19 boulevard de Douaumont, à Paris 17<sup>ème</sup> ;

Vu la décision du Président du Tribunal Administratif de Paris en date du 18 mars 2016 désignant le commissaire enquêteur titulaire et le commissaire enquêteur suppléant chargés de conduire l'enquête publique concernant la demande de permis de construire susvisée ;

Après concertation avec le commissaire enquêteur ;

### A R R Ê T E

**Article premier :** Pendant 46 jours consécutifs, du mardi 20 juin 2017 au vendredi 04 août 2017 inclus, il sera procédé à une enquête publique préalable à la délivrance du permis de construire portant sur le projet de construction d'une Base Logistique Urbaine Ferroviaire (BLUF) à Paris 17<sup>ème</sup>, dont le maître d'ouvrage est la Société HEXAGONA, représentée par Monsieur Romain GUILBERT, domiciliée 28 rue Bayard, 75008 PARIS ;

Le projet consiste à développer une base multimodale implantée en partie nord de la ZAC Clichy Batignolles dans le 17<sup>ème</sup> arrondissement de Paris, porte d'entrée pour des activités logistiques dans Paris. La base logistique permettra, par branchement sur le réseau ferroviaire, l'arrivée de marchandises puis leur distribution. Elle regroupera un centre de distribution urbaine, trois niveaux d'ateliers à destination artisanale et industrielle, et un parking véhicules légers.

1/3



**Article 2 :** L'enquête publique a pour objet la demande de permis de construire n° PC 075 117 15 V 0034, déposée le 30 juin 2015 par la Société CIEH, nouvellement dénommée HEXAGONA, pour la construction d'un immeuble R+3 à usage de base logistique urbaine ferroviaire en rez-de-chaussée, de locaux d'artisanat et d'industrie en étages avec toiture-terrasse végétalisée, l'ensemble sur deux niveaux de sous-sols (Surface créée : 30836 m<sup>2</sup>).

**Article 3 :** Ont été nommés Monsieur François WELLHOFF, Ingénieur économiste (E.R.), chargé des fonctions de commissaire enquêteur titulaire, et Madame Monique TURLIN, Chef du bureau des sites et espaces protégés au ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie (E.R.), en qualité de commissaire enquêteur suppléant.

**Article 4 :** Le dossier d'enquête comporte notamment une étude d'impact qui a fait l'objet d'un avis de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement sur le dossier. Cet avis est joint au dossier d'enquête qui sera mis à la disposition du public en Mairie du 17<sup>ème</sup> arrondissement, lequel pourra en prendre connaissance et consigner ses observations et propositions sur le registre d'enquête déposé à cet effet les lundis, mardis, mercredis et vendredis de 8 heures 30 à 17 heures, les jeudis 22 et 29 juin et 06 juillet 2017 de 8 heures 30 à 19 heures 30, les jeudis 13, 20 et 27 juillet et 03 août 2017 de 8 heures 30 à 17 heures, et le samedi 1<sup>er</sup> juillet 2016 de 9 heures à 12 heures (les bureaux sont habituellement fermés les samedis, dimanches et jours fériés).

Durant l'enquête, les observations pourront également être adressées par écrit, à l'attention de Monsieur François WELLHOFF, commissaire enquêteur, à l'adresse de la Mairie du 17<sup>ème</sup> arrondissement, 16/20 rue des Batignolles, 75017 PARIS, en vue de les annexer au registre.

**Article 5 :** Le dossier d'enquête publique, notamment l'avis de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement, sera en outre disponible en consultation sur le site internet de l'enquête publique à l'adresse électronique suivante : <http://enquetepublique-bluf-paris.fr>.

Pendant la durée de l'enquête publique, des observations et propositions pourront être déposées par voie électronique, sur le registre dématérialisé ouvert à cet effet sur le site de l'enquête à l'adresse susvisée.

**Article 6 :** Au cours de l'enquête, une borne informatique sera également mise à la disposition du public en Mairie du 17<sup>ème</sup> arrondissement, aux heures d'ouverture habituelles, afin de permettre un accès au dossier d'enquête sous forme numérique.

**Article 7 :** Afin d'informer le public et de recevoir ses observations orales ou écrites, le commissaire enquêteur assurera des permanences à la Mairie du 17<sup>ème</sup> arrondissement, de la manière suivante :

- Mardi 20 juin 2017 de 9h00 à 12h00
- Samedi 1<sup>er</sup> juillet 2017 de 9h00 à 12h00
- Jeudi 06 juillet 2017 de 16h30 à 19h30
- Lundi 17 juillet 2017 de 14h00 à 17h00
- Vendredi 04 août 2017 de 14h00 à 17h00

**Article 8 :** À compter de l'ouverture de l'enquête publique, des informations sur le dossier soumis à enquête peuvent être demandées auprès de la Mairie de Paris - Direction de l'Urbanisme - Service du Permis de Construire et du Paysage de la rue, 6, promenade Claude Lévi-Strauss - CS 51388 - 75639 PARIS CEDEX 13 ou à l'adresse électronique suivante : [du-instructeurpermisbluf@paris.fr](mailto:du-instructeurpermisbluf@paris.fr).

Article 9 : A l'expiration du délai fixé à l'article premier, le registre sera clos et signé par le commissaire enquêteur qui établira un rapport et rendra ses conclusions motivées sur la demande de permis de construire soumise à enquête publique, dans un délai de 30 jours à compter de la clôture de l'enquête, à la Mairie de Paris - Direction de l'Urbanisme - Sous-Direction des Ressources - Mission Juridique - 121 avenue de France CS 51388 - 75639 PARIS CEDEX 13. Le commissaire enquêteur transmettra simultanément une copie du rapport et des conclusions motivées au Président du Tribunal administratif de Paris.

Article 10 : Copies du rapport et des conclusions du commissaire enquêteur seront transmises par la Maire de Paris au Président du Tribunal administratif de Paris, déposées en Mairie du 17<sup>ème</sup> arrondissement, à la Préfecture de Paris - Direction Régionale et Interdépartementale de l'Equipement et de l'Aménagement d'Ile-de-France - Unité Territoriale de l'Equipement et de l'Aménagement de Paris - Service utilité publique et équilibres territoriaux - 5 rue Leblanc - PARIS 15<sup>ème</sup>, à la Mairie de Paris - Direction de l'Urbanisme - Pôle Accueil et Service à l'Usager (P.A.S.U.) - Bureau 1.56 RC (1<sup>er</sup> étage) - 6 promenade Claude Lévi-Strauss CS 51388 - 75639 PARIS CEDEX 13, et sur le site de la Mairie de Paris (paris.fr), pour y être tenues à la disposition du public pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête.

Par ailleurs, toute personne intéressée pourra en obtenir communication en s'adressant par écrit à la Mairie de Paris - Direction de l'Urbanisme - Sous-Direction des Ressources - Mission Juridique - 121 avenue de France CS 51388 - 75639 PARIS CEDEX 13.

Article 11 : L'autorité compétente pour prendre la décision sur la demande de permis de construire est la Maire de Paris.

Article 12 : La personne responsable du projet est la Société HEXAGONA, représentée par Monsieur Romain GUILBERT, domiciliée 28 rue Bayard, 75008 PARIS.

Article 13 : Un avis au public faisant connaître l'ouverture de l'enquête sera publié quinze jours au moins avant le début de l'enquête et rappelé dans les huit premiers jours de celle-ci dans deux journaux diffusés dans le département.

Cet avis sera également affiché à l'Hôtel de Ville de Paris, 2 rue Lobau, Paris 4<sup>ème</sup>, à la Mairie du 17<sup>ème</sup> arrondissement, 16/20 rue des Batignolles, Paris 17<sup>ème</sup>, et sur les lieux et au voisinage du projet. Cet affichage aura lieu quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête publique unique et pendant toute sa durée. L'avis sera également mis en ligne sur le site de la Mairie de Paris (paris.fr).

Article 14 : Le présent arrêté sera publié au « Bulletin Municipal Officiel de la Ville de Paris ». Copie du présent arrêté sera adressée à Madame le Président du Tribunal administratif de Paris, à Monsieur le Préfet de la Région d'Ile-de-France, Préfet de Paris, à Monsieur le commissaire enquêteur titulaire et Madame le commissaire enquêteur suppléant.

Fait à Paris, le **18 MAI 2017**

Pour la Maire de Paris et par délégation,  
Directeur de l'Urbanisme

La Directrice Adjointe de l'Urbanisme

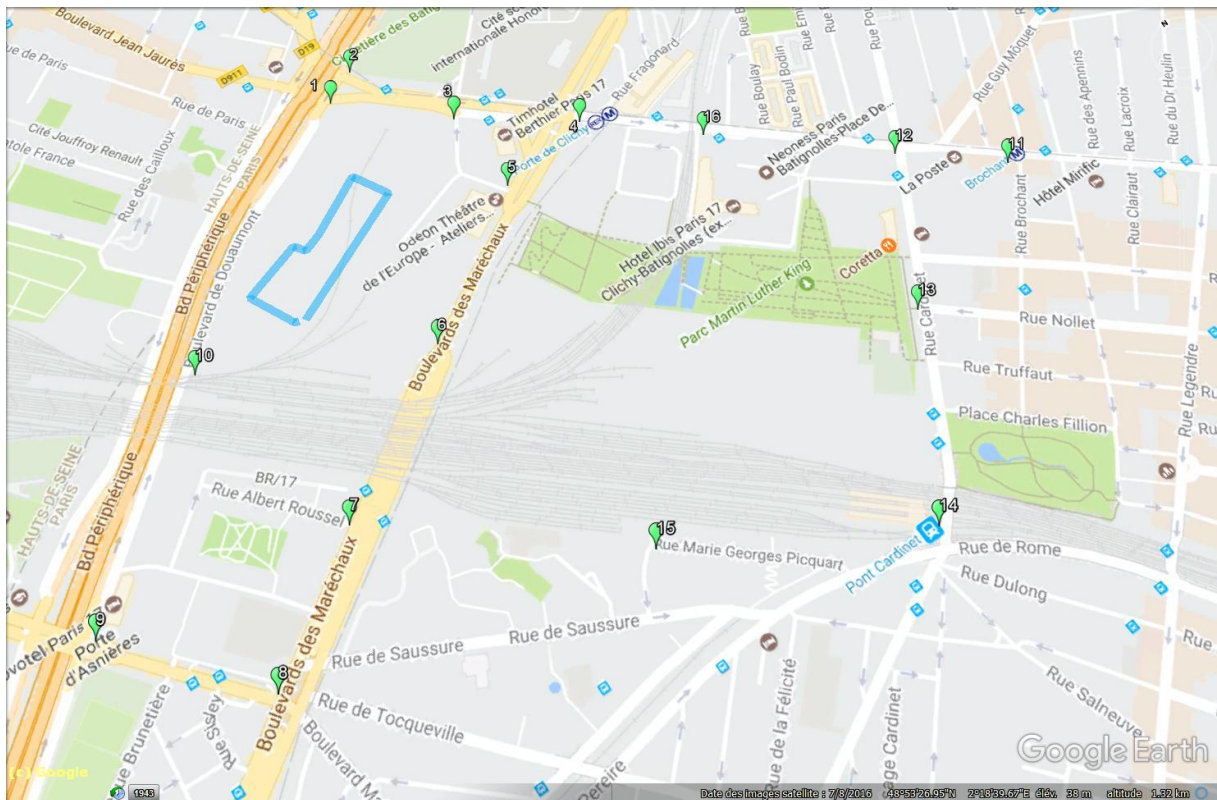
PO

Valérie MANCRET-TAYLOR

Claude PRALIAUD

3/3

## 10.3 Plan d'affichage



# 10.4 Résumé de l'étude d'impact

BASE LOGISTIQUE URBAINE FERROVIAIRE

ZAC CLICHY BATIGNOLLES

## 3 RESUME NON TECHNIQUE

### 3-1 ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT

#### 3-1.1 L'environnement physique

##### 3-1.1.1 Climat

Le climat du secteur d'étude présente les caractéristiques d'un climat océanique dégradé, présentant des températures douces, des amplitudes thermiques modérées, de 4,7°C à 20°C de moyenne et des précipitations moyennement abondantes (640,7 mm), bien réparties au cours de l'année avec 114 jours de pluie en moyenne par an. Les vents sont peu violents avec une prédominance de vent de sud-ouest et peu de jours de grêle et neige.

Le climat n'offre donc pas de contrainte particulière. Cependant, la prise en compte des dominantes de vent et d'ensoleillement doivent orienter certains choix architecturaux visant à améliorer le bilan énergétique des nouveaux aménagements en Ile-de-France.

##### 3-1.1.2 Qualité de l'air

La qualité de l'air au droit du secteur d'étude est principalement impactée par les émissions du trafic routier à l'origine de concentrations significatives en dioxydes d'azote, ozone et particules fines en suspension.

Les niveaux les plus forts sont constatés dans les premiers mètres en retrait des voies de circulation où le trafic est le plus intense (proximité du boulevard périphérique, axe avenue de la Porte de Clichy - avenue de Clichy et rue de Cardinet). Les niveaux d'exposition les plus critiques aux polluants s'observent au plus près des émissions dues au trafic sur le périphérique.

Toutefois, l'étude d'impact de la ZAC de Batignolles (2011) souligne que les niveaux de dépassements des seuils de références ont tendance à diminuer d'année en année, sur Paris, en intensité et en fréquence.

##### 3-1.1.3 Relief et sols

Le quartier des Batignolles est relativement plat dans son ensemble (35 m NGF) et résulte des aménagements humains successifs. Le terrain de la SNCF est constitué de remblais, nivelés pour les besoins ferroviaires et que le franchissement des voies ferrées induit des micro-reliefs importants.

Le secteur d'étude élargi appartient au vaste ensemble géologique du Bassin Parisien, constitué en surface de remblais d'alluvions anciennes (de 7 à 10m d'épaisseur), des calcaires de Saint-Ouen (environ 10 m d'épaisseur), des sables de Beauchamp (environ 20 m), des marnes et caillasses du Lutétien (environ 20 m) et du calcaire grossier du Lutétien inférieur (environ 15 m).

La particularité de l'aire d'étude repose sur la présence de niveaux de gypse et de vides de dissolutions dans ces couches géologiques. Sous l'effet de circulations d'eau ou de variations du niveau des nappes, le gypse présent peut se dissoudre et créer des vides souterrains. Le risque associé à ces poches de gypse est donc celui de mouvements terrains de type effondrement, en général rapides et discontinus.

Au niveau de la zone du projet, les sols sont constitués dans les premiers mètres de remblais (de 0 à 7 m) et ont été le siège de plusieurs activités industrielles au cours des deux derniers siècles.

En raison de la nature des activités ayant eu lieu sur la zone d'étude, des diagnostics de pollution des sols du milieu souterrain ont été réalisés lors :

- de l'étude d'impact de la ZAC Clichy - Batignolles réalisée en 2011 par Ingérop Conseil et Ingénierie,
- de l'étude d'impact du Futur Palais de Justice de Paris réalisée en 2012 par Antéa Group.

Les études ont montré la présence de remblais comportant ponctuellement une teneur en métaux lourds (cadmium, cuivre, mercure, plomb et zinc), parfois supérieure aux concentrations observées dans les sols ordinaires, publiées par l'INRA et à la valeur sur laquelle on se basait auparavant pour classer les sites et la nécessité de dépollution (les VCI, Valeurs de Constat d'Impact).

La présence de pollution ponctuelle aux hydrocarbures est également constatée avec une teneur supérieure dans certains secteurs à la VCI sensible et au bruit de fond urbain.

Du fait de la présence de niveaux perméables (remblais, sables) et de poches de dissolution du gypse, les sols rencontrés au droit du site apparaissent vulnérables à une pollution de surface.

#### 3-1.1.4 Contexte hydrogéologique

La première nappe exploitée susceptible d'être rencontrée au droit du site est la nappe de l'Éocène supérieur (entre 8 et 10 m), installée dans les calcaires de Saint-Ouen et les sables de Beauchamp. Cette nappe libre repose sur les marnes et caillasses du Lutétien. L'aquifère sous-jacent correspond à l'Éocène inférieur et moyen. Ce dernier est un aquifère multicouches installé dans les formations du Lutétien et les sables de l'Yprésien. En pression sous les marnes et caillasses, et reposant sur les marnes de Meudon, son alimentation est assurée essentiellement par drainage de la nappe sus-jacente des sables de Beauchamp.

L'aquifère sous-jacent du Dogger situé entre 1500 et 2000 m de profondeur est présent au niveau de l'aire d'étude et est exploité en Ile-de-France pour la géothermie.



Etude d'impact sur l'environnement

Page 13/171

Les premières nappes d'eaux souterraines rencontrées au droit du site apparaissent vulnérables aux pollutions de surface compte tenu de l'absence de formation géologique imperméable sus-jacente (essentiellement remblais perméables) et étant donné les relations hydrauliques potentielles (de par la dissolution du gypse). Les diagnostics de la qualité des eaux souterraines de 2011 mettent en évidence un impact très localement des HCT, HAP, métaux lourds, BTEX dus au passé industriel du site des Batignolles et une présence significative, mais localisée, en hydrocarbures dans les eaux.

### 3.1.1.5 Captages d'eau et usages

Il n'existe aucun captage d'alimentation en Eau Potable (AEP) dans le secteur d'étude selon l'Agence Régionale de Santé d'Ile-de-France (ARS), le plus proche étant situé à environ 3 km et ne possédant aucun périmètre de protection rapproché. Trois fontaines publiques, possédant un périmètre de protection immédiat, sont présentes mais situées également à une distance minimale de 3 km du site du projet.

Un seul forage avec prélèvements (n°01832D0463/F1) est situé à environ 300 m au nord-ouest. Il prélève dans la nappe du Lutétien, pour un usage industriel et est situé en aval hydraulique du site (écoulement de la nappe en direction nord-ouest de la Seine).

Les autres forages sont des forages de reconnaissance ou de surveillance de la nappe.

Pour distribuer le réseau de géothermie dans la ZAC Clichy-Batignolles, la CPCU (Compagnie Parisienne de Chauffage Urbain) pense installer le puits de production sous le parking autocar du lot N4 et le puits de réinjection dans le parc Martin Luther King à proximité de la centrale géothermique.

### 3.1.1.6 Contexte hydrologique

La Seine est le cours d'eau le plus proche du projet, toutefois distant d'environ 1,5 km.

La qualité des eaux du bassin hydrographique Seine-Normandie est altérée et la dégradation de la qualité de la Seine est maximale au fil de la traversée de Paris (présence de phosphore, HAP, phthalates, cuivre, zinc) puis continue à se dégrader sur les autres paramètres (notamment biologiques) à l'aval. Avec la pollution et les problèmes d'obstacles aux franchissements, 28 espèces de poissons sont présentes en densité faible dans la Seine à l'amont de Paris, et tous les poissons migrateurs ont disparu.

De manière générale, la pollution est en régression, mais le milieu demeure très dégradé.

Dans le quartier des Batignolles, la majeure partie des sols est imperméabilisée et les eaux de pluie percolent dans les sols et contribuent à recharger les nappes souterraines par infiltration d'eaux parfois polluées ou sont collectées par le réseau de type unitaire du système d'assainissement parisien.

### 3.1.1.7 Risques naturels

Selon le PPRI de Paris, révisé et approuvé le 19 avril 2007, l'aire d'étude n'est pas concernée par le risque inondation lié à la Seine, compte tenu de son éloignement à la Seine. En revanche, le site de la Base Logistique Urbaine Ferroviaire est soumis au risque potentiel de dissolution et d'effondrement des poches de gypse antégludien sous-jacentes mais présente également une sensibilité très forte à l'aléa remontée de nappe en raison de la présence d'une nappe d'eau souterraine sub-affleurante.

Le risque de séisme est, quant à lui, très faible sur l'ensemble de la ville de Paris (zone de sismicité 1, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> mai 2011 selon l'article D.563-8-1 du code de l'environnement) et le risque de foudroiement est modéré.

## 3.1.2 L'environnement naturel

### 3.1.2.1 Zonages environnementaux ou réglementaires

Les terrains du projet et leurs abords immédiats (250 m) ne sont pas localisés sur l'emprise de zones protégées ou inventoriées pour la richesse de leur patrimoine naturel (de type ZNIEFF, ZICO, site Natura 2000, Réserve, Parc etc.).

Les espaces naturels les plus proches du projet de Base Logistique Urbaine Ferroviaire sont localisés dans l'aire d'étude éloignée et correspondent aux sites Natura 2000 de Seine-Saint-Denis de l'île Saint-Denis et de la Courneuve respectivement à 6 et 7,2 km au nord.

### 3.1.2.2 Contexte écologique

Le contexte très urbain du projet présente toutefois quelques espèces végétales plantées dans le cadre des aménagements urbains tels que les arbres d'alignements et de petits espaces verts entretenus. Dans le secteur, la biodiversité est plus importante au niveau du parc Martin Luther King (oiseaux, amphibiens, insectes) par sa taille et la richesse de ses aménagements paysagers (plan d'eau...).

Le site du projet forme une enclave au sein même de la ZAC Clichy-Batignolles, dans laquelle la démolition des anciens bâtiments et la préparation des emprises a eu lieu dès 2008. Il constitue une zone de remblais entièrement remaniée où la terre est mise à nue servant aux installations de chantier de la future Cité de la Justice actuellement en construction.

Au sein de la ZAC, aucune présence d'espèce ni d'habitat protégé ou patrimonial n'a été identifiée au cours des investigations de terrain de 2012 mais certaines sont invasives, comme le Sénéçon du Cap (*Senecio inaequidens*), le Buddléia de David (*Buddleja davidii*), le Conize du Canada (*Coniza canadensis*) et le Robinier faux-acacia (*Robinia pseudacacia*).

### 3.1.3.3 Habitats

Les habitats au sein de la ZAC sont peu propices à l'accueil d'espèces à enjeu écologique (rare ou en déclin). 23 espèces d'oiseaux sont potentiellement présentes (5 espèces migratrices) sur la ZAC de Clichy-Batignolles, dont 14 sont protégées. Parmi elles, 14 sont considérées comme des oiseaux nicheurs certains, 7 comme nicheurs probables et 2 comme nicheurs possibles.

Selon l'expertise faune-flore de 2012 (Alise Environnement), le site du projet ne constitue pas un territoire de nidification ou de chasse privilégié (milieu strictement ouvert, espaces de nidification de type arbustes ou fourrés non présents sur le site) pour les oiseaux ou les chiroptères. Les potentialités d'accueil des autres groupes sont très faibles. En outre, aucun reptile ni amphibien n'a été contacté, même si le Lézard des murailles (*Podarcis muralis*), espèce protégée au niveau national, est très certainement présent, affectonnant les abords des voies ferrées. Ces abords sont d'ailleurs identifiés comme support pour le renforcement des continuités écologiques au sein du Plan Biodiversité de la Ville de Paris (adopté le 15 novembre 2011).

La sensibilité écologique du site du projet est considérée comme faible.

### 3.1.3 L'environnement humain

#### 3.1.3.1 Historique de cette partie de Paris

Jusqu'au milieu du XIX<sup>ème</sup> siècle, le territoire correspondant à l'actuel 17<sup>ème</sup> arrondissement de Paris est couvert par la forêt. A partir du Moyen Age puis au XIX<sup>ème</sup> siècle, le secteur s'urbanise progressivement au fur et à mesure de l'extension de Paris. La création de la première ligne Saint-Lazare / Le Pecq apparaît en 1835. En 1860, le quartier des Batignolles est intégré à Paris. De 1980 à 2012, le quartier assiste à une désindustrialisation progressive des terrains au profit de l'habitat collectif, des équipements et des bureaux.

#### 3.1.3.2 Populations

Le 17<sup>ème</sup> arrondissement de Paris présentait en 2012, une population de 171 945 habitants, soit 7,5 % de la population totale sur Paris. En 2009, la population du 17<sup>ème</sup> arrondissement de Paris était de 170 218 habitants, soit une augmentation de l'ordre de 1 % entre 2009 et 2012.

Toutes les tranches d'âges sont représentées. La part des 20 – 64 ans est la plus importante (autour de 65%), sans grande distinction entre les hommes et les femmes.

En 2011, 76,8 % de la population était constituée d'actifs et 8,9 % de chômeurs. Deux actifs sur trois travaillent principalement dans leur arrondissement (67,6 %) et le tiers restant dans un autre département d'Île-de-France (32,4 %). Concernant les communes limitrophes, les tendances sont les mêmes, excepté sur Saint-Ouen, Clichy et Levallois-Perret où plus de 2 actifs sur trois travaillent dans un autre département.

La délinquance sur le territoire de la ZAC de Clichy-Batignolles, en baisse, se matérialise en majeure partie par les atteintes aux biens et par l'importance des infractions à la Législation sur les Stupéfiants (L.5).

La densité moyenne du 17<sup>ème</sup> arrondissement de Paris était de 30 013 hab/km<sup>2</sup> en 2012. Elle était de 29 466 hab/km<sup>2</sup> en 2008, soit une augmentation de 1,8 % entre 2008 et 2012.

Les logements se concentrent sous formes d'îlots d'immeubles, avec quelques commerces en rez-de-chaussée. Les logements les plus proches seront situés de l'autre côté du boulevard Berthier à proximité du parc Martin Luther King.

Dans le cadre du programme d'aménagement de la ZAC Clichy-Batignolles, de nouveaux logements seront installés à proximité du site, permettant d'accueillir 6 500 nouveaux habitants dont 3 400 logements à caractère social (familles, étudiants, jeunes travailleurs, personnes âgées).

Côté Clichy, le projet d'aménagement de la ZAC Entrée de Ville, vise à développer environ 50 630 m<sup>2</sup> destinés à l'habitat afin d'éliminer l'insalubrité et l'habitat dégradé en rééquilibrant le parc de logements, de maintenir et développer la mixité activité / habitat et la mixité sociale, et d'améliorer globalement le cadre de vie des habitants.

#### 3.1.3.1 Equipements collectifs

A proximité immédiate du site étudié (250 m), se situent le centre sportif Léon Bianco (à 60 m à l'est), de l'autre côté de l'avenue de la Porte de Clichy) et le lycée Honoré de Balzac (à 120 m à l'est), tous deux de l'autre côté de l'avenue de la Porte de Clichy.

#### 3.1.3.2 Activités économiques

Selon les données INSEE, le 17<sup>ème</sup> arrondissement de Paris comptait 26 140 entreprises au 1<sup>er</sup> janvier 2010, principalement dans les secteurs du commerce, des transports et des services (81,8 % des entreprises). Le tertiaire génère 71,4 % des emplois de l'arrondissement et l'administration/enseignement/social 19,1% des emplois.

#### 3.1.3.3 Urbanisme

La ZAC Clichy-Batignolles, au sein de laquelle les terrains de la Base Logistique Urbaine Ferroviaire sont inscrits, est considérée comme « territoire stratégique » à l'échelle régionale, dans le Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF, approuvé le 27 décembre 2013). Celui-ci précise que la densification de l'urbanisation est prioritaire et doit permettre de développer un éco-quartier qui améliore l'offre de logements, de transports en commun, de bureaux et d'activités, et permet la reconquête d'une friche ferroviaire.

Les terrains du projet sont aussi intégrés, à l'échelle communale, à une Zone urbaine de grands services urbains (UGSU) qui soutient la préservation des équipements et des services nécessaires au fonctionnement de l'agglomération, au sein du Plan Local d'Urbanisme (PLU), adopté le 12 et 13 juin 2006 et modifié en juillet 2011).

### 3-1.3.4 Déplacements et accessibilité

Le secteur du projet est concerné par les dispositions du Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF, approuvé en juin 2014 par le Conseil régional) vise à atteindre un équilibre durable entre les besoins de mobilité des personnes et des biens et la préservation de la qualité de vie (environnement, santé).

Le site la Base Logistique Urbaine Ferroviaire est desservi actuellement par un réseau de voies magistrales (boulevard périphérique) et principales (avenues de la Porte de Clichy et de Clichy, boulevards Berthier et Bessières), qui ceinturent la ZAC Clichy-Batignolles sans la pénétrer, à l'exception du boulevard Berthier. Les emprises ferroviaires constituent une véritable coupure dans le tissu urbain constitué. Le projet prévoit d'améliorer la desserte viaire et améliorer celle des transports en commun (lignes 2 et 13 du métro, ligne C du RER, 1 ligne ferroviaire, 7 lignes de bus) avec la requalification des voies principales, du boulevard de Douaumont, de la rue Cardinet et avec une transformation de l'impasse Chalabre. Des voies publiques nouvelles seront également créées pour améliorer la voirie au sein de la ZAC. Le projet de prolongement du tramway T3 et de la ligne 14 et des circulations douces va également contribuer à l'amélioration de la desserte de la ZAC.

Sur le secteur de la Porte de Clichy, 254 places de stationnement autorisé et réglementé ont été comptabilisées. La pression sur le stationnement est importante à toute heure. Dans le cadre de la ZAC Clichy-Batignolles, trois stationnements sont prévus : un parking public et résidentiel (600 places) sous la rue Cardinet, un parc privé pour visiteurs (200 places) de la voie dite nord-sud et un parking visiteurs pour le FFPJ, le futur cinéma le théâtre de l'Odéon (250 places voitures et 100 motos).

### 3-1.3.5 Patrimoine culturel

Le projet de Base Logistique Urbaine Ferroviaire est limitrophe aux Ateliers de décors de l'Opéra, inscrits au titre des monuments historiques (bâtiment central et pavillon d'entrée inscrits le 9 avril 1990).

La ZAC Clichy-Batignolles dans son ensemble fait aussi partie du site inscrit « Ensemble Urbain de Paris » (n°7497 du 6 août 1975).

### 3-1.3.6 Paysage

Le projet est implanté dans une unité paysagère principalement urbaine et relativement peu sensible de par les liens visuels existants.

### 3-1.3.7 L'ambiance acoustique, vibratoire et lumineuse

Les résultats des mesures de 2006 et 2008, représentatifs du quartier des Batignolles, montrent que les niveaux sonores les plus élevés sont en bordure du boulevard périphérique, des grandes artères routières et des voies ferroviaires régulièrement circulées du faisceau Saint-Lazare. Une majorité des riverains est située en zone d'ambiance non modérée et certains sont en situation de point noir (seuils de 70 dB(A) de jour et 65 dB(A) de nuit dépassés). Les mesures des vibrations dues au passage des trains sur les voies SNCF proches de la ZAC en 2008 sont d'un impact négligeable pour les bâtiments. Les principales sources lumineuses nocturnes permanentes sont les éclairages publics des axes de transport routiers et ferroviaires, les éclairages des chantiers de la Cité de la Justice et les sources ponctuelles des phares des véhicules.

## 3.2 PROGRAMME D'AMENAGEMENT DE LA ZAC CLICHY-BATIGNOLLES

La ZAC Clichy-Batignolles présente la surface la plus importante des trois opérations du programme d'aménagement du secteur de Clichy-Batignolles. La Base Logistique Urbaine Ferroviaire sera visuellement masquée par les nouveaux bâtiments, plus élevés, composant la future Cité de la Justice (FPJP et DRPJ). Sur une surface totale d'environ 460 000 m<sup>2</sup> de Surface de Plancher, elle comprend :

- environ 177 000 m<sup>2</sup> de logements et de structure d'hébergement adaptées, comportant une part importante de logements pour étudiants et jeunes travailleurs. La part du logement social représentera au moins 50 % de la surface totale de logement, répartis autour d'un parc et le long de l'avenue de la Porte de Clichy ;
- environ 111 000 m<sup>2</sup> de bureaux et activités ;
- environ 28 000 m<sup>2</sup> de commerces et services en pied d'immeubles ;
- environ 144 000 m<sup>2</sup> pour les équipements publics en superstructure, dont :
  - 24 000 m<sup>2</sup> comprenant trois écoles, deux crèches, une PMI, un centre d'animation, un gymnase, deux salles de sport, un centre de tri des déchets ;
  - 120 000 m<sup>2</sup> environ à l'usage de la cité judiciaire (incluant le FPJP et la DRPJ).

BASE LOGISTIQUE URBAINE FERROVIAIRE  
ZAC CLICHY BATIGNOLLES

Le secteur nord de la ZAC prévoit également à proximité de la Base Logistique Urbaine Ferroviaire :

- le réaménagement d'une centrale à béton ;
- l'implantation :
  - o du Futur Palais de Justice de Paris ;
  - o de la Direction Régionale de la Police Judiciaire ;
  - o d'un centre de tri du Syctom pour l'évacuation de certains déchets ;
  - o d'un parking de remisage pour autocars de tourisme ;
  - o de bureaux (désignés N2, N3, N4 et N5) ;
  - o de logements (désignés N1) le long de l'avenue de la porte de Clichy ;
    - d'un espace vert dit du « Bastion ou de l'enceinte de Thiers » au droit des ateliers de l'Opéra.

Trois grands ensembles constituent la Base Logistique Urbaine Ferroviaire de Paris Batignolles :

- le Centre de Distribution Urbaine (CDU) exploité par STEF et se situant au niveau 37 NGF ;
- les Ateliers industriels de confection et de manufacture se situant aux 3 niveaux supérieurs : 44-20 NGF, 48-10 NGF et 52-00 NGF ;
- le parking des véhicules hors gabarits et porteurs au niveau 27.00 NGF.

3-3.2 Les objectifs

- **Objectifs environnementaux** : réduire les effets négatifs du transport de marchandises dans la zone dense de l'agglomération parisienne et, prioritairement, les émissions de polluants, de gaz à effet de serre et de bruit.
- **Objectifs sociaux** : offrir de nouveaux emplois, notamment basse qualification, dans la Ville de Paris.
- **Objectifs économiques** : améliorer l'attractivité économique de la Ville de Paris et des communes limitrophes avec un meilleur fonctionnement logistique du territoire.

3-3 PRESENTATION DE LA BASE LOGISTIQUE URBAINE FERROVIAIRE

3-3-1 Description du projet

Le projet de Base Logistique Urbaine Ferroviaire consiste à développer une base multimodale dans le secteur de Batignolles à Paris 17<sup>ème</sup> arrondissement, pouvant jouer le rôle de porte d'entrée pour des activités logistiques dans Paris. La base logistique s'axera autour de l'activité agroalimentaire et permettra, par branchement sur le réseau ferroviaire, l'arrivée massive de marchandises, puis la distribution en véhicules propres (véhicules électriques, GNV, hybrides).

3-4 IMPACTS EN PHASE CHANTIER ET MESURES ASSOCIEES

Thème	Impacts	Mesures
Milieu physique		
Climat	Pas d'impact significatif.	Sans objet.
Air	En phase travaux, augmentation des émissions de gaz à effet de serre (engins...) et des poussières, diminuant au fil du chantier.	Mesures pour diminuer les envois de poussières (confinement, arrosage...). Mesures d'hygiène et de sécurité lors de travaux en sols pollués, avec tri et évacuation. Interdiction de tout brûlage.
Topographie	Terrassements pour la création de 2 sous-sols. Impact possible sur les ruissellements d'eaux pluviales, circulation routière (évacuation)	Gestion d'eaux pluviales adaptée (voir hydrologie).





Thème	Impacts	Mesures
Géologie /Sols	des déblais) Terrassements dans zone de remblais d'alluvions anciennes. Risque de pollution des sols (sols perméables). Impact positif sur qualité des sols par évacuation des sols pollués.	Injection des poches de dissolution du gypse. Aucune disposition constructive après étude géotechnique réalisée en 2009. Interdiction de maintenance des véhicules sur le chantier. Zones de lavage aménagées, imperméabilisées, kits anti-pollution, gestion des déchets (collecte, tri, suivi, évacuation). Terrassements ne passant pas sous nappe. Mesures préventives contre la pollution. Suivi piézométrique recommandé en hiver.
Hydrogéologie	Risque de pollution des sols (sols perméables). Pas d'impact sur les forages.	Assainissement temporaire (collecte, bassins de décantation/infiltration et pompage si nécessaire)
Hydrologie	Risque de pollution des sols. Désorganisation temporaire du ruissellement, risque de transport de boues, hydrocarbures, déchets.	
Risques naturels	Risque de remontée de nappe (nappe subaffleurante) et de mouvement de terrain (poches de gypse antécludien).	Assainissement temporaire et injection des poches de dissolution du gypse.
<b>Milieu naturel</b>		
Patrimoine naturel	Pas d'impact sur les zonages environnementaux et réglementaires. Terrain du site fortement remanié par les travaux en cours. Risque de propagation d'espèces invasives.	Si présence d'espèces invasives. Délimitation des zones, sensibilisation, évitement ou évacuation des terres remaniées. Si développement important en phase travaux, arrachage et évacuation.
<b>Milieu humain</b>		
Occupation des sols	Impact non significatif en tissu urbain dense.	Sans objet.
Risques technologiques	Impact non significatif.	Sans objet.
Socio-économie	Impact positif par création d'emploi et d'une nouvelle zone de dynamisme (augmentation de consommation de biens et services).	Sans objet.
Santé, hygiène, sécurité publique	Risque sanitaire par manquement de substances polluantes et poussières. Augmentation du trafic : risque d'accident de la route mais augmentation non significative des émissions.	Mesures d'hygiène et sécurité avec protections individuelles quand nécessaire. Coordinateur SPS sur chantier. Véhicules aux normes d'émission. Vitesse réduite, arrosage, brumisateurs, confinement, lavage des véhicules...pour éviter les poussières. NPSF réalisée avec la SNCF. Interdiction de survol des voiries par les grues. Clôtures limitant l'accès au chantier.
Gestion des déchets, hygiène et salubrité publique	Nuisance par production de déchets (inertes, banals, industriels). Risque de découverte archéologique. Pas d'impact significatif sur le site inscrit « ensemble urbain de Paris ». Impact paysager cumulé aux autres travaux dans le quartier des Batignolles.	SOGED, collecte, tri, acheminement approprié des déchets. Les services d'archéologie seront contactés. Toutes les prescriptions imposées par l'ABF pour la phase chantier seront respectées.
Patrimoine culturel et paysager	Risque de dégradation salissures des voies publiques, impact sur déplacements doux et trafic. Pas d'impact sur accès au faisceau ferroviaire ni aux bâtiments. Pas d'impact significatif sur le trafic à l'extérieur de la ZAC ni sur transports en commun.	Remise en état après chantier des voiries si nécessaire. Coordinateur SPS sur chantier. Nettoyage et suivi de propreté des roues des camions et des voiries. Gestion centralisée du trafic camions dans la ZAC, trafic prévu en dehors des heures de pointe. Vitesse réduite et signalisation sur ZAC.
Déplacements et accessibilité		Travaux diurnes et en semaine, sauf dérogation exceptionnelle. Interdiction de tout brûlage, des sirènes et alarmes. Mesures dans le cadre de certification HQE du bâtiment. Information des riverains. Installation des engins le plus bruyants le plus loin du voisinage. Mesures acoustiques ponctuelles possibles.
Ambiance acoustique, vibratoire, visuelle, émissions lumineuses, odeurs et fumées	Nuisances sonores et vibratoires avec augmentation du trafic (engins...). Ajout éventuel d'émissions lumineuses en période hivernale. Emission d'odeurs fortes et fumées.	

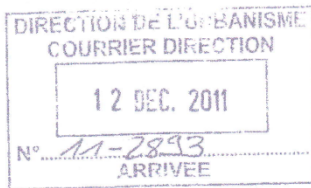
3-5 IMPACTS PERMANENTS ET MESURES ASSOCIEES

Thème	Impacts	Mesures
Milieu physique		
Climat	Impact par consommation d'énergies nouvelles, par rapport à l'état initial.	Mesures de réduction d'impact en phase conception (isolation, chauffage par géothermie)
Air	Impact négatif par augmentation du trafic routier avec la création de nouvelles activités. Impact positif global du projet par report d'une partie de l'approvisionnement de Paris par trafic routier, en trafic ferroviaire et en constituant un nouveau relai de transports en commun.	Au sein de la ZAC : développement des modes doux, mise en place d'une collecte pneumatique des déchets, réduisant le trafic routier des benne.
Topographie	Pas d'impact significatif.	Sans objet.
Géologie / Sols	Pas d'impact significatif.	Sans objet.
Hydrogéologie	Consommation supplémentaire d'eau potable. Risque de pollution des sols (sols perméables).	Réduction de la consommation d'eau par installation d'équipements sanitaires avec économiseurs d'eau, compteurs d'eau et choix d'équipements économes (groupes froids...)
Hydrologie	Risque d'infiltration et de pollution des sols. Risque de perturbation du réseau public par ruissellement des eaux pluviales sur les surfaces imperméabilisées augmentées.	Collecte des eaux pluviales sur l'ensemble de la toiture végétalisée du bâtiment et abatement des eaux rejetées dans le réseau public.
Risques naturels	Risque de remontée de nappe (nappe subaffleurante), de mouvement de terrain (poches de gypse antécludien) et risque très faible de séisme.	Préconisations antisismiques pour ce niveau de risque appliquées aux installations. Imperméabilisation des sous-sols pour éviter les remontées de nappe, gestion préalable par injection des poches de gypse en phase chantier.
Milieu naturel		
Patrimoine naturel	Pas d'impact sur les zonages environnementaux et réglementaires. Impact non significatif sur les habitats, flore et faune.	Impact positif du projet par création de toitures végétalisées et patio aménagé pour la faune anthropophile et la connectivité écologique.
Milieu humain		
Occupation des sols	Changement de vocation du site (d'un site d'emprises ferroviaires en nouveau quartier d'activités). Impact non significatif sur habitats, équipements collectifs.	Sans objet.
Risques technologiques	Impact par accès potentiel de camions de transport de matières dangereuses	Dispositions de sécurité prises vis-à-vis des risques d'explosion ou d'intrusion dans le bâtiment.
Socio-économie	Impact très positif par augmentation du nombre d'emploi, diversification des secteurs d'emplois et diminution potentielle des déplacements domicile-travail.	Mesures en phase conception, amélioration pour les exigences du PLU : accueil d'ateliers industriels très haute gamme permettant d'approvisionner Paris et de rayonner au-delà.
Santé, hygiène, sécurité publique	Impact positif en phase exploitation sur la pollution des sols réduite	Conception du projet pour favoriser le ferroutage et les transports

BASE LOGISTIQUE URBAINE FERROVIAIRE  
ZAC CLICHY BATIGNOLLES

Thème	Impacts	Mesures
	<p>en phase travaux. Modification des flux (augmentation du trafic routier par la création d'emplois) et redéfinition des espaces publics.</p>	<p>en commun, meilleur accès des interventions de secours sur site. Etude du raccordement au réseau viaire pour limiter les risques d'accidents routiers. Gardiennage, vidéo-surveillance. Sols pollués recouverts de 30 cm minimum de matériaux sains.</p>
Gestion des déchets, hygiène et salubrité publique	<p>Nuisance par production de déchets (inertes, banals, industriels). Impact positif du projet par diminution des camions bennes sur les routes.</p>	<p>Réseau pneumatique pour ordures ménagères et recyclage, papier collecté par le SYCTOM puis affrété par trains. Espace de stockage pour autres déchets et évaluation vers filières appropriées pour déchets potentiellement dangereux. Sans objet.</p>
Patrimoine culturel et paysager	<p>Pas d'impact significatif.</p>	<p>Accès séparé entre piétons/ véhicules légers / deux roues et véhicules de livraison / véhicules encombrants. Mesures d'évacuation du personnel et lutte contre incendie aux normes.</p>
Déplacements et accessibilité	<p>Augmentation des flux de circulation en zone urbaine dense.</p>	<p>Préconisations pour choix des installations et des engins pour conformité avec la réglementation. Eloignement des installations fixes complémentaires le plus loin des bâtiments sensibles. Vitesse réduite des camions dans la Base.</p>
Ambiance émissions lumineuses, odeurs et fumées acoustique, vibratoire, visuelle,	<p>Nuisances sonores par flux de véhicules roulants (trains, camions), opérations de chargement/déchargement de camions, fonctionnement des installations fixes (groupes froids, ventilation...).</p> <p>Nuisances vibratoires par les activités de la Base Logistique. Impact visuel très limité par l'enclavement de la Base au sein de bâtiments plus hauts (FPJP, DRPJ). Augmentation des nuisances lumineuses. Pas d'impact significatif sur les odeurs et fumées en phase exploitation.</p>	<p>Préconisations de mesures de réduction des vibrations (membrane anti-vibratile). Choix optimisé de l'éclairage urbain (vers le bas, puissance limitée). Sans objet pour les odeurs et fumées.</p>

## 10.5 Lettre de renoncement SNCF (2011)



34, rue du Commandant Mouchotte 75699 PARIS Cedex 14  
Tél. : +33(0)1 53 25 60 00 - Fax : +33(0)1 53 25 61 08

Madame Anne HIDALGO  
Adjointe au maire de Paris  
Hôtel de Ville  
Place de l'Hôtel de Ville  
75004 PARIS

LE PRÉSIDENT

Paris, le 08 DEC. 2011

Madame l'Adjointe au Maire, *chère amie*

Pour permettre la libération des emprises nécessaires à la ZAC Clichy-Batignolles, la Ville de Paris et SNCF s'étaient accordés, dès 2007, sur la reconstitution des installations ferroviaires Fret au nord de la ZAC.

En 2009, le programme de cette future base logistique a dû être adapté à la suite de la décision de l'État d'implanter la Cité judiciaire, ainsi que la police judiciaire de Paris, dans le secteur des Batignolles. La Ville de Paris a subordonné son financement, au titre des reconstitutions de la base Fret, à l'effectivité de son exploitation ferroviaire. Ce principe a été clairement repris dans les actes de cession.

Depuis, la Ville a demandé, à plusieurs reprises, des garanties sur le fait que l'approvisionnement de cette base Fret serait essentiellement ferroviaire et non mixte (i. e. rail/route).

Dans ces conditions, l'activité Fret SNCF ne parvient pas aujourd'hui à établir les bases d'une exploitation viable économiquement et attractive commercialement, fondée sur une desserte majoritairement ferroviaire dès 2017.

Compte tenu des enjeux d'investissement, SNCF Geodis souhaite renoncer à ce projet dès maintenant, avant que des dépenses significatives ne soient engagées. A ce stade, seules les études ont été réalisées conformément au calendrier prévisionnel.

Je vous propose que nos services se rencontrent au plus tôt afin d'envisager les modalités de ce retrait, ses conséquences sur les accords en cours et le bon déroulement de l'opération d'aménagement, l'une de ces conséquences pouvant être la mise à disposition du projet urbain d'une surface foncière complémentaire de deux hectares environ, le tout selon des modalités juridiques et financières à définir. Dans un second temps, et à l'initiative de vos services, il conviendra d'associer l'État et RFF à cette réflexion, ces deux entreprises étant concernées par les décisions à venir.

Je vous prie de croire, Madame l'Adjointe au Maire, à l'assurance de ma haute considération.

*Guillaume PePY*  
Guillaume PEPY

*Bien cordialement*

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS - R.C.S. PARIS 9 092 048 047

## 10.6 Lettre Direction de l'Urbanisme à HEXAGONA



Affaire suivie par : Yves BASSE  
Paris, le 05 OCT. 2016  
Objet : Préparation de la prochaine enquête  
publique sur le projet de Base Logistique  
Urbaine ferroviaire dans la ZAC Clichy  
Batignolles à Paris 17ème

Monsieur le Directeur Général,

Je tiens à vous informer que j'ai reçu à sa demande Monsieur WELLHOFF, commissaire enquêteur désigné le 24 mars 2016 par le Président du Tribunal Administratif pour l'enquête publique qui doit avoir lieu prochainement sur le projet de Base Logistique Urbaine Ferroviaire (BLUF) dont vous êtes le maître d'ouvrage.

Dans cette phase de préparation, Monsieur WELLHOFF étudie le dossier de demande de permis de construire que vous lui avez remis et prend différents contacts tant avec vous qu'avec les différents acteurs concernés par cette opération (principalement et notamment la SNCF et la Ville de Paris).

Lors d'un rendez-vous le 23 septembre 2016, le commissaire enquêteur a soulevé des questions sur la pérennité du circuit d'acheminement envisagé pour alimenter la BLUF en produit frais, sur la viabilité économique d'un schéma ferroviaire impliquant des manœuvres de rebroussements entre la plateforme de Valenton et la BLUF, et sur son intérêt environnemental. Monsieur WELLHOFF souhaite notamment avoir des éclaircissements sur ces sujets auprès de l'opérateur STEF ainsi que sur les rapports contractuels entre celui-ci et HEXAGONA qui lui permettraient de mieux comprendre les garanties qui sont données en faveur de la pérennité de cette opération.

J'ai indiqué à Monsieur WELLHOFF que, pour la Ville de Paris, l'intérêt d'une telle plateforme et la pérennité d'un usage ferroviaire sur le site de Clichy Batignolles s'inscrivaient dans le cadre d'un schéma directeur plus global ainsi que dans celui du PLU. Pour répondre de manière la plus exhaustive possible aux interrogations précitées, il me semble important que vous puissiez également apporter à M WELLHOFF toute information complémentaire sur la logistique du froid en lien avec l'entreprise STEF ainsi que sur le schéma de circulation agréé par la SNCF.

Monsieur Alain-Marie GERMAIN  
Directeur Général d'HEXAGONA  
28, rue Bayard  
75008 PARIS



121 avenue de France  
CS 51388 - 75639 PARIS CEDEX 13



- 2 -

Je vous prie de croire, Monsieur le Directeur Général, à l'assurance de ma considération distinguée.

Le Directeur de l'Urbanisme



Claude PRALIAUD

Copie à :

- Monsieur WELLHOFF, commissaire enquêteur
- Monsieur FAUSSURIER Directeur D.R.I.F SNCF RESEAU

10.7 Réunion STEF, HEXAGONA, SNCF, Ville de Paris

Participants	Phone Numbers	Emails
STEF	06.62.43.72.61	aug@rich.fr
STEF	06 98 36 41 99	pw@rich.fr
STEF	01 85 07 46 41	paris.veah@stef.fr
STEF	01 52 76 23 09	gves.veah@paris.fr
STEF	01.42.76.26.59	jean-francois.padosami@paris.fr
STEF	06.15.95.73.56	françois.wollhoff@gmail.com
STEF	06.81.51.96.02	emmanuel.fame@stef.com
STEF	06 03 53 73 97	philippe.dambier@stef.com
STEF	06 22 09 79 59	patricia.orion@stef.com
HEXAGONA		
HEXAGONA		
SNCF Immobilier		
Mairie Paris DU/SdA		
Ville de Paris / juv. 509A		
Communauté européenne		
Siema Architecture		
abcd advanced		
STEF		
STEF		
BERNARD		
WAGNER		
VHAT	Paris	
BOSSE	Yves	
Pargamini	Thierry Piau	
WELLADEF	François	
VIVIAN	BERNARD	
Emmanuel FANIE		
Gilles Sauter		
ORION Patricia		



Reunion du 22/11/2016

Stef STEF  
Non

Serats

to et d

## 10.8 Lettre de relance DU-HEXAGONA

<b>MAIRIE DE PARIS</b> 	<b>DIRECTION DE L'URBANISME</b> Sous-Direction des Ressources
Mission Juridique	
 D17DU-000463 10/05/2017	Affaire suivie par : Gladys CHASSIN
	Paris, le 11 MAI 2017
	Objet : Enquête publique Base logistique urbaine ferroviaire

Monsieur le Directeur Général,

En application de l'article R.423-57 du code de l'urbanisme, la demande de permis de construire n° PC 075 117 15 V 0034 que vous avez déposée le 30 juin 2015 pour la construction d'un immeuble devant accueillir une base logistique urbaine ferroviaire dans la ZAC Clichy-Batignolles, doit être soumise à enquête publique. Suite à un échange avec Monsieur François Wellhoff, commissaire enquêteur, je vous informe que l'enquête publique est prévue du lundi 19 juin au vendredi 4 août 2017.

Les pièces du dossier de permis de construire constituant une partie des documents soumis à enquête sont complètes. Toutefois, au regard du code de l'environnement, les dernières versions de la notice de procédure et du mémoire en réponse à l'avis de l'autorité environnementale qui ont été transmises à mes services au mois d'avril dernier, ne correspondent pas totalement aux exigences légales.


Or, comme cela vous a été indiqué lors des réunions du 28 juillet 2016, du 7 septembre 2016 et du 9 mars 2017, ces deux pièces obligatoires doivent permettre au public d'appréhender le projet et de répondre aux éventuelles questions notamment suite aux observations de l'autorité environnementale. Par ailleurs, les dernières évolutions législatives et réglementaires relatives aux études d'impact et aux enquêtes publiques (ordonnances de 2016 et décret de 2017) rendent nécessaires l'actualisation de la notice de procédure.

En conséquence, je souhaite attirer votre attention sur le fait qu'en vertu de l'article R.123-7 du code de l'environnement, le dossier soumis à enquête publique est établi sous la responsabilité du maître d'ouvrage. Entreprendre une enquête publique avec un dossier dont la notice explicative et le mémoire en réponse à l'autorité environnementale ne sont pas totalement en adéquation avec le dossier de permis pourrait amener le public à s'interroger sur la faisabilité du projet.

.../...

Monsieur Alain-Marie GERMAIN  
Directeur Général d'HEXAGONA  
28, rue Bayard  
75008 PARIS

121 avenue de France - CS 51388 - 75639 PARIS CEDEX 13  
Tel : 01 42 76 30 76  
e-mail : [gladys.chassin@paris.fr](mailto:gladys.chassin@paris.fr)





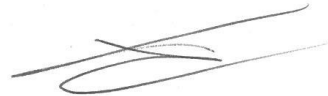
Auquel cas, le commissaire enquêteur remettra son rapport en tenant compte des éventuelles observations du public en ce sens.

L'enquête publique étant prévue à partir du 19 juin 2017, l'arrêté devrait être signé au plus tard le 17 mai 2017, date à laquelle le dossier devra être finalisé.

Dès lors, afin de respecter les exigences législatives et réglementaires, je vous saurai gré de bien vouloir nous fournir avant le 17 mai 2017, délai de rigueur, les éléments modifiés du mémoire en réponse à l'avis de l'autorité environnementale comme discuté dans les trois réunions précitées ainsi que la notice de procédure prenant en compte les dernières évolutions législatives. En l'absence de ces pièces, l'enquête s'ouvrira avec un dossier inadéquat, et ce, sous votre responsabilité.

Je vous prie de croire, Monsieur le Directeur Général, à l'assurance de ma considération distinguée.

Pour la Maire de Paris et par délégation  
Le Directeur de l'Urbanisme



Claude PRALIAUD

Copie : Joris VALAT, SNCF Immobilier  
François Wellhoff, Commissaire enquêteur

## 10.9 Schéma d'exploitation des produits

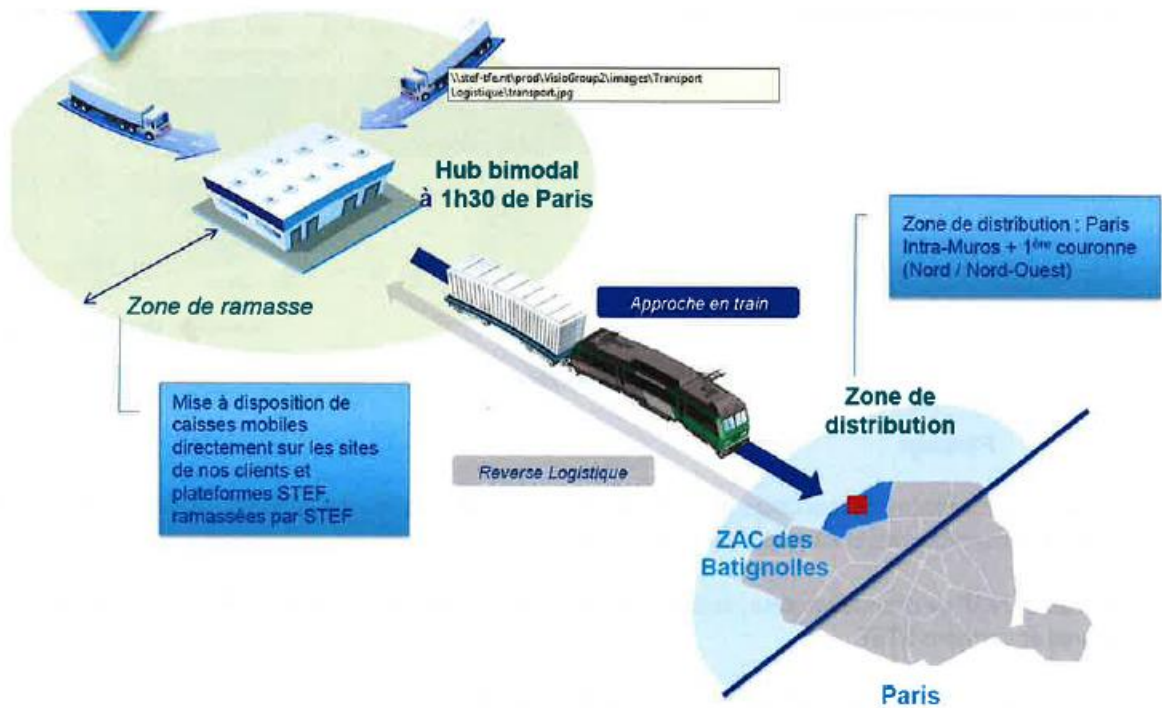


Figure 12 : Schéma d'exploitation des produits (source : STEF)

## 10.10 Registre matériel d'enquête



**DIRECTION DE L'URBANISME  
SOUS-DIRECTION DES RESSOURCES  
MISSION JURIDIQUE**

# Registre n° ①

**ENQUETE PUBLIQUE**  
**Demande de Permis de Construire**  
**n° PC 075 117 15 V 0034**  
**BASE LOGISTIQUE URBAINE FERROVIAIRE**  
**17<sup>ème</sup> arrondissement**  
**19 boulevard de Douaumont**

**Mairie du 17<sup>ème</sup> arrondissement de Paris**

*Tu*

**ENQUETE PUBLIQUE**  
**PROJET DE BASE LOGISTIQUE**  
**URBAINE FERROVIAIRE**  
**Paris 17<sup>ème</sup> arrondissement**

n° PC 075 117 15 V 0034

**Siège de l'enquête publique :** Mairie du 17<sup>ème</sup> arrondissement  
**Date de l'enquête :** du 20 juin 2017 au 04 août 2017 inclus  
**Commissaire Enquêteur :** Monsieur François WELLHOFF  
**Commissaire Enquêteur Suppléant :** Madame Monique TURLIN

**Dates des permanences du Commissaire Enquêteur en Mairie du 17<sup>ème</sup> arrondissement :**

<b>Mardi 20 juin 2017</b>	<b>de 09h00 à 12h00</b>
<b>Samedi 1<sup>er</sup> juillet 2017</b>	<b>de 09h00 à 12h00</b>
<b>Jeudi 06 juillet 2017</b>	<b>de 16h30 à 19h30</b>
<b>Lundi 17 juillet 2017</b>	<b>de 14h00 à 17h00</b>
<b>Vendredi 04 août 2017</b>	<b>de 14h00 à 17h00</b>

*TW*

En exécution de l'arrêté d'ouverture d'enquête publique de la Maire de Paris en date du 18 mai 2017,

Je soussigné(e) Monsieur *Pierre BOURRIAUD, Directeur Général*  
*des Services de la Mairie du 17<sup>ème</sup> arrondissement*

déclare avoir ouvert ce jour le présent registre contenant 25 feuillets (soit 50 pages numérotées de 3 à 52) non mobiles, cotés et paraphés par le commissaire enquêteur, et destiné à recevoir les observations du public durant l'enquête publique.

Le Directeur Général des Services  
de la Mairie du 17<sup>ème</sup> arrdt.

À Paris, le 20 JUIN 2017

*Pierre BOURRIAUD*  
**Pierre BOURRIAUD**

20 JUIN 2017

*de 8h30 à 17h00.*

*NEANT*

21 JUIN 2017

*de 8h30 à 17h00*

*NEANT*

*iw*

22 JUIN 2017	de 8h30 à 17h00 (Nocturne annulée décision DDET). de 8h30 à 19h30 (Nocturne maritime), NÉANT	3
23 JUIN 2017	de 8h30 à 17h00 NÉANT	
26 JUIN 2017	de 8h30 à 17h00 NÉANT	
27 JUIN 2017	de 8h30 à 17h00 NÉANT	
28 JUIN 2017	de 8h30 à 17h00 NÉANT	
29 JUIN 2017	de 8h30 à 19h30 NÉANT	
30 JUIN 2017	de 8h30 à 17h00 NÉANT	
-1 JUIL. 2017	de 9h00 à 12h00 NÉANT	
03 JUIL. 2017	de 8h30 à 17h00 NÉANT	
04 JUIL. 2017	de 8h30 à 17h00 NÉANT	
05 JUIL. 2017	de 8h30 à 17h00 NÉANT	

TW

06 JUIL. 2017	de 8h30 à 19h30 NEANT
07 JUIL. 2017	de 8h30 à 17h00 NEANT
10 JUIL. 2017	de 8h30 à 17h00 NEANT
11 JUIL. 2017	de 8h30 à 17h00 NEANT
12 JUIL. 2017	de 8h30 à 17h00 NEANT
13 JUIL. 2017	de 8h30 à 17h00 NEANT
17 JUIL. 2017	de 8h30 à 17h00 NEANT
18 JUIL. 2017	de 8h30 à 17h00 NEANT
19 JUIL. 2017	de 8h30 à 17h00 NEANT
20 JUIL. 2017	de 8h30 à 17h00 NEANT
21 JUIL. 2017	de 8h30 à 17h00 NEANT
24 JUIL. 2017	de 8h30 à 17h00 NEANT
25 JUIL. 2017	de 8h30 à 17h00 NEANT

TW

26 JUL. 2017 de 8<sup>H</sup>30 à 17<sup>H</sup>00 : NEANT

27 JUL. 2017 de 8<sup>H</sup>30 à 17<sup>H</sup>00 : NEANT

28 JUL. 2017 de 8<sup>H</sup>30 à 17<sup>H</sup>00  
à convenir parvenant à jour joints



CHAROUILLET  
15 Rue Albert Roussel  
75017 PARIS

Arrivé au Bureau  
des Affaires Générales  
Le 28 JUL. 2017

Commission d'Enquête Publique  
Base Logistique Urbaine Ferroviaire  
à l'attention de François WELLHOFF  
Mairie du 17<sup>ème</sup>  
16-20 rue des Batignolles  
75017 PARIS

Paris, 22/07/17

Monsieur le Commissaire Enquêteur

Soutenir le projet BLUF soumis à enquête publique ( durant la période des congés !) alors qu'il comporte de graves lacunes quant à ses conséquences pour les riverains de la Porte d'Asnières - qu'ils habitent rue de Saussure, dans les Hauts de Malesherbes ou à proximité - résulterait d'une irresponsabilité de notre part. Ce projet en termes de nuisances sonores, de circulation et d'impact visuel pour notre quartier est inacceptable en l'état.

L'étude d'impact indique que les habitations les plus proches de la BLUF sont situées au Sud-Est de l'emprise au-dessus du Timhotel Porte de Clichy. Elle passe sous silence les logements des Hauts de Malesherbes qui sont à la même distance mais à l'Ouest ! Alors que le Pôle Judiciaire isole la BLUF de l'immeuble Timhotel, seul le faisceau ferré de Saint Lazare, qui est une source de bruit, sépare la BLUF des Hauts de Malesherbes.

Nous avons bien noté que le projet inclut en plus d'une base logistique 26.000 m<sup>2</sup> d'ateliers pour des métiers d'art qui accueilleront 1.350 personnes. La Notice de Présentation mentionne que ces ateliers permettront de "regrouper les nuisances de ces activités pour éviter leur impact sur le tissu urbain habité de la ville", ce qui interpelle fortement les riverains du projet... Serait-il possible de nous préciser quelles sont ces nuisances dont nous allons hériter ? Par ailleurs, pourriez-vous nous expliquer ce que veut dire "L'artisanat, la fonction entrepôt ou l'industrie ne sont admis que si les installations apportent un service au fonctionnement de l'agglomération en lien avec le caractère de la zone ou avec les CINASPIC existants ou à créer" ? Est-ce que les critères d'admission de ces activités sont remplis ? Quelle étude de marché permet-elle d'affirmer que ces ateliers de métiers d'art sont attendus par des artisans ? Quelles catégories d'artisans ?

Comme cela apparait dans le dossier, les immeubles (rue de Saussure, rue Albert Roussel et rue Stéphane Grappelli) qui longent le faisceau ferroviaire Saint-Lazare supportent déjà une exposition au bruit supérieure aux niveaux d'alerte de 70 dB le jour et 65 dB la nuit.

**Nous demandons** que, comme cela a été fait pour l'immeuble Olympe à Clichy à l'occasion du projet Centre de Tri Paris 17, **une étude d'impact sonore** soit menée sur les conséquences pour les habitants des Hauts de Malesherbes qu'il s'agisse des

- conséquences individuelles de ce projet. Quel sera l'impact sonore des groupes froid prévus en

1

97

façade Sud-Ouest (près des voies ferrées) avec une puissance acoustique de 98,5 dB et en façade Nord-Est (près du FPJP) avec une puissance de 88,5 dB ? Quel sera l'impact en période nocturne des mouvements du train isolé prévu à 4 heures du matin et des camions prévus dès 5 heures ? Est-ce que l'augmentation de bruit dépassera 1 dB pour les habitants en bordure du faisceau ferré ?

- conséquences cumulées de ce projet avec le Futur Palais de Justice de Paris et l'immeuble de la Police Judiciaire, la Centrale Béton, le Centre de Tri, le Parking Autocars et le trafic ferroviaire. Si le FPJP, DRPJ, l'immeuble N4 et le Centre de Tri servent d'écrans aux bruits de la BLUF pour les immeubles le long de la rue André Suarez ou à Clichy, ils peuvent servir de réflecteur pour ceux des Hauts de Malesherbes. La Commission d'Enquête sur le Centre de de Tri a bien identifié une aggravation des nuisances sonores liée à ce projet mais son augmentation de moins de 1 dB ne justifiait pas de mesure correctrice. Est-ce que, si chaque projet a un faible impact individuel, leur impact cumulé dépasse ou non ce seuil de 1 dB ?

Cette étude devra être **complétée par la préconisation de mesures correctives éventuellement nécessaires si l'augmentation individuelle ou cumulée de bruit dépasse 1 dB**. Cette demande nous paraît cohérente avec l'avis du Préfet qui souligne que le rapport "ne contient ni agrégation des résultats de l'ensemble des données sur les nuisances sonores, ni conclusion sur ces nuisances au droit du terrain".

La création de la BLUF et le déplacement des activités qui étaient dans au Sud du boulevard Berthier (Géodis, centrale Béton) vers la zone Nord vont contribuer à réduire la circulation avenue de Clichy ou rue Cardinet, ce que le rapport souligne à juste titre. En revanche, la concentration nouvelle du trafic des camions sur le pôle Nord de la ZAC pourrait avoir des conséquences très fâcheuses sur la circulation sur le quadrilatère qui l'entoure (boulevard du Fort de Vaux/Boulevard de Douaumont, avenue de la Porte de Clichy, boulevard Berthier et avenue de la Porte d'Asnières. Le dossier mentionne que tous les projets de la zone Nord de Clichy Batignolles entraîneront une augmentation du trafic de 15% avenue de la Porte de Clichy. La hausse du trafic sur l'axe Fort de Vaux Fort de Douaumont, elle, n'est pas chiffrée.

La livraison du T3 va entraîner selon la Ville de Paris une baisse de capacité d'au moins 25% du carrefour de la Porte de Clichy et une baisse de capacité de 50% de celui de la Porte d'Asnières.

Comment concilier baisse de capacité aux carrefours et hausse des trafics, avec en plus des trafics prioritaires récurrents liés à la présence du Pôle Judiciaire ? Est-ce que notre quartier va devenir un lieu d'engorgements permanents (et donc de pollution élevée) du fait de l'accumulation de projets individuels qui pris isolément ont un impact additionnel parfois limité mais qui ajoutés les uns aux autres auront un fort impact additionnel cumulé ?

Alors que leur circulation y est interdite, est-ce que la rue Marguerite Long va devenir un axe de passage de camions voulant éviter la Porte d'Asnières ?

Une étude de trafic avait été réalisée en 2007 pour le lancement de la ZAC. Nous souscrivons à l'avis du Préfet sur l'absence d'une description précise des déplacements générés par le Projet. Ne faudrait-il pas enfin montrer aux riverains une étude de trafic actualisée en 2017 qui prenne en compte :

- les conséquences du développement depuis 2007 de la zone Nord de la ZAC Clichy-Batignolles (avec le Pôle Judiciaire annoncé en 2011, la Cité du Théâtre annoncée en 2016, un Centre de Tri avec une capacité augmentée de 45% depuis 2007) sans oublier la Centrale Béton, le parking Autocars (d'une

taille non précisée), la BLUF et les immeubles de bureaux N3, N5 et surtout N4 (avec 12.500 m<sup>2</sup> de bureaux à livrer boulevard de Douaumont).

- les conséquences de la livraison du T3, décidée en 2011
- les modalités de l'élargissement du boulevard du Fort de Vaux/Boulevard de Douaumont, qu'il serait techniquement impossible d'élargir sous le Pont de la Révolte

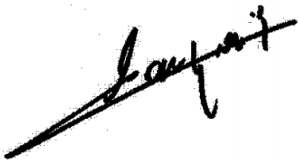
S'il s'avère nécessaire de créer un accès au périphérique extérieur Porte de Clichy pour des raisons de fluidité, liés aux besoins du Pole Judiciaire, il faudra peut-être le reconsidérer.

En ligne avec la circulaire du Préfet de Police du 15 mai 2017, nous demandons aussi que des protocoles clairs soient établis avec le Palais de Justice et la Police Judiciaire pour interdire le recours intempestif aux sirènes 2 tons qui polluent régulièrement notre quartier. Nous ne voulons pas perpétuer l'expérience que nous vivons en ce moment du fait des travaux du T3, qui bloquent régulièrement notre quartier. Nous refusons par avance d'être les victimes de concerts de sirènes générés par des encombrements récurrents dans notre quartier du fait d'un sous-dimensionnement des voiries aux confins de la ZAC Clichy-Batignolles !

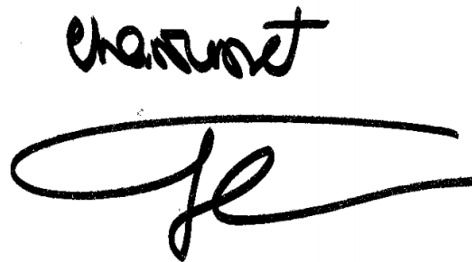
Par ailleurs, les aspects stationnement pour les visiteurs de la BLUF et de l'immeuble N4 ne semblent pas traités. Est-ce que les contraintes de sécurité imposées par le Pôle Judiciaire à ces immeubles vont limiter l'accès aux parkings aux seuls collaborateurs de ces ateliers ? Si oui, où se gareront les véhicules des fournisseurs et clients ? Si non, est ce que 130 places de stationnement sont suffisantes pour 1.350 artisans, leurs fournisseurs et leurs clients ?

Finalement, l'aspect visuel de ce dossier pour les habitants des Hauts de Malesherbes devra être traité. Le point 8.6.3 de l'étude d'impact devra être revu car il est erroné d'écrire que les seuls impacts visuels sont ceux des usagers et employés du FPJP, DRPJ et autres bâtiments alentours de la ZAC. Les riverains installés à l'Ouest de la BLUF ont été oubliés.

Nous demandons des réponses claires sur nos questions en matière de nuisances sonores, de circulation et de stationnement et l'imposition des mesures correctrices qui apparaîtraient alors nécessaires sur les impacts sonores et le dimensionnement de la voirie avant le lancement des travaux de ce projet.



Marie-Claude Cassegrain  
COORDINATION HDM  
21 rue Albert Roussel  
75017 PARIS



Arrivé au Bureau  
des Affaires Générales  
Le 28 JUL. 2017

Commission d'Enquête Publique  
Base Logistique Urbaine Ferroviaire  
à l'attention de François WELLHOFF  
Mairie du 17<sup>ème</sup>  
16-20 rue des Batignolles  
75017 PARIS

Paris, 22/07/17

Monsieur le Commissaire Enquêteur

Soutenir le projet BLUF soumis à enquête publique ( durant la période des congés !) alors qu'il comporte de graves lacunes quant à ses conséquences pour les riverains de la Porte d'Asnières - qu'ils habitent rue de Saussure, dans les Hauts de Malesherbes ou à proximité - résulterait d'une irresponsabilité de notre part. Ce projet en termes de nuisances sonores, de circulation et d'impact visuel pour notre quartier est inacceptable en l'état.

L'étude d'impact indique que les habitations les plus proches de la BLUF sont situées au Sud-Est de l'emprise au-dessus du Timhotel Porte de Clichy. Elle passe sous silence les logements des Hauts de Malesherbes qui sont à la même distance mais à l'Ouest ! Alors que le Pôle Judiciaire isole la BLUF de l'immeuble Timhotel, seul le faisceau ferré de Saint Lazare, qui est une source de bruit, sépare la BLUF des Hauts de Malesherbes.

Nous avons bien noté que le projet inclut en plus d'une base logistique 26.000 m<sup>2</sup> d'ateliers pour des métiers d'art qui accueilleront 1.350 personnes. La Notice de Présentation mentionne que ces ateliers permettront de "regrouper les nuisances de ces activités pour éviter leur impact sur le tissu urbain habité de la ville", ce qui interpelle fortement les riverains du projet... Serait-il possible de nous préciser quelles sont ces nuisances dont nous allons hériter ? Par ailleurs, pourriez-vous nous expliquer ce que veut dire "L'artisanat, la fonction entrepôt ou l'industrie ne sont admis que si les installations apportent un service au fonctionnement de l'agglomération en lien avec le caractère de la zone ou avec les CINASPIC existants ou à créer" ? Est-ce que les critères d'admission de ces activités sont remplis ? Quelle étude de marché permet-elle d'affirmer que ces ateliers de métiers d'art sont attendus par des artisans ? Quelles catégories d'artisans ?

Comme cela apparaît dans le dossier, les immeubles (rue de Saussure, rue Albert Roussel et rue Stéphane Grappelli) qui longent le faisceau ferroviaire Saint-Lazare supportent déjà une exposition au bruit supérieure aux niveaux d'alerte de 70 dB le jour et 65 dB la nuit.

Nous demandons que, comme cela a été fait pour l'immeuble Olympe à Clichy à l'occasion du projet Centre de Tri Paris 17, une étude d'impact sonore soit menée sur les conséquences pour les habitants des Hauts de Malesherbes qu'il s'agisse des

- conséquences individuelles de ce projet. Quel sera l'impact sonore des groupes froid prévus en

façade Sud-Ouest (près des voies ferrées) avec une puissance acoustique de 98,5 dB et en façade Nord-Est (près du FPJP) avec une puissance de 88,5 dB ? Quel sera l'impact en période nocturne des mouvements du train isolé prévu à 4 heures du matin et des camions prévus dès 5 heures ? Est-ce que l'augmentation de bruit dépassera 1 dB pour les habitants en bordure du faisceau ferré ?

- conséquences cumulées de ce projet avec le Futur Palais de Justice de Paris et l'immeuble de la Police Judiciaire, la Centrale Béton, le Centre de Tri, le Parking Autocars et le trafic ferroviaire. Si le FPJP, DRPJ, l'immeuble N4 et le Centre de Tri servent d'écrans aux bruits de la BLUF pour les immeubles le long de la rue André Suarez ou à Clichy, ils peuvent servir de réflecteur pour ceux des Hauts de Malesherbes. La Commission d'Enquête sur le Centre de de Tri a bien identifié une aggravation des nuisances sonores liée à ce projet mais son augmentation de moins de 1 dB ne justifiait pas de mesure correctrice. Est-ce que, si chaque projet a un faible impact individuel, leur impact cumulé dépasse ou non ce seuil de 1 dB ?

Cette étude devra être complétée par la préconisation de mesures correctives éventuellement nécessaires si l'augmentation individuelle ou cumulée de bruit dépasse 1 dB. Cette demande nous paraît cohérente avec l'avis du Préfet qui souligne que le rapport "ne contient ni agrégation des résultats de l'ensemble des données sur les nuisances sonores, ni conclusion sur ces nuisances au droit du terrain".

La création de la BLUF et le déplacement des activités qui étaient dans au Sud du boulevard Berthier (Géodis, centrale Béton) vers la zone Nord vont contribuer à réduire la circulation avenue de Clichy ou rue Cardinet, ce que le rapport souligne à juste titre. En revanche, la concentration nouvelle du trafic des camions sur le pôle Nord de la ZAC pourrait avoir des conséquences très fâcheuses sur la circulation sur le quadrilatère qui l'entoure (boulevard du Fort de Vaux/Boulevard de Douaumont, avenue de la Porte de Clichy, boulevard Berthier et avenue de la Porte d'Asnières). Le dossier mentionne que tous les projets de la zone Nord de Clichy Batignolles entraîneront une augmentation du trafic de 15% avenue de la Porte de Clichy. La hausse du trafic sur l'axe Fort de Vaux Fort de Douaumont, elle, n'est pas chiffrée.

La livraison du T3 va entraîner selon la Ville de Paris une baisse de capacité d'au moins 25% du carrefour de la Porte de Clichy et une baisse de capacité de 50% de celui de la Porte d'Asnières.

Comment concilier baisse de capacité aux carrefours et hausse des trafics, avec en plus des trafics prioritaires récurrents liés à la présence du Pôle Judiciaire ? Est-ce que notre quartier va devenir un lieu d'engorgements permanents (et donc de pollution élevée) du fait de l'accumulation de projets individuels qui pris isolément ont un impact additionnel parfois limité mais qui ajoutés les uns aux autres auront un fort impact additionnel cumulé ?

Alors que leur circulation y est interdite, est-ce que la rue Marguerite Long va devenir un axe de passage de camions voulant éviter la Porte d'Asnières ?

Une étude de trafic avait été réalisée en 2007 pour le lancement de la ZAC. Nous souscrivons à l'avis du Préfet sur l'absence d'une description précise des déplacements générés par le Projet. Ne faudrait-il pas enfin montrer aux riverains une étude de trafic actualisée en 2017 qui prenne en compte :

- les conséquences du développement depuis 2007 de la zone Nord de la ZAC Clichy-Batignolles (avec le Pôle Judiciaire annoncé en 2011, la Cité du Théâtre annoncée en 2016, un Centre de Tri avec une capacité augmentée de 45% depuis 2007) sans oublier la Centrale Béton, le parking Autocars (d'une

taille non précisée), la BLUF et les immeubles de bureaux N3, N5 et surtout N4 (avec 12.500 m<sup>2</sup> de bureaux à livrer boulevard de Douaumont).

- les conséquences de la livraison du T3, décidée en 2011
- les modalités de l'élargissement du boulevard du Fort de Vaux/Boulevard de Douaumont, qu'il serait techniquement impossible d'élargir sous le Pont de la Révolte

S'il s'avère nécessaire de créer un accès au périphérique extérieur Porte de Clichy pour des raisons de fluidité, liés aux besoins du Pôle Judiciaire, il faudra peut-être le reconsidérer.

En ligne avec la circulaire du Préfet de Police du 15 mai 2017, nous demandons aussi que des protocoles clairs soient établis avec le Palais de Justice et la Police Judiciaire pour interdire le recours intempestif aux sirènes 2 tons qui polluent régulièrement notre quartier. Nous ne voulons pas perpétuer l'expérience que nous vivons en ce moment du fait des travaux du T3, qui bloquent régulièrement notre quartier. Nous refusons par avance d'être les victimes de concerts de sirènes générés par des encombrements récurrents dans notre quartier du fait d'un sous-dimensionnement des voiries aux confins de la ZAC Clichy-Batignolles !

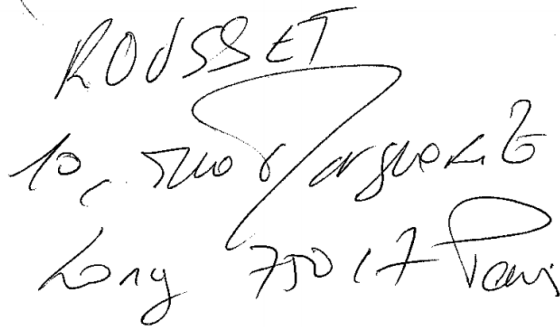
Par ailleurs, les aspects stationnement pour les visiteurs de la BLUF et de l'immeuble N4 ne semblent pas traités. Est-ce que les contraintes de sécurité imposées par le Pôle Judiciaire à ces immeubles vont limiter l'accès aux parkings aux seuls collaborateurs de ces ateliers ? Si oui, où se gareront les véhicules des fournisseurs et clients ? Si non, est ce que 130 places de stationnement sont suffisantes pour 1.350 artisans, leurs fournisseurs et leurs clients ?

Finalement, l'aspect visuel de ce dossier pour les habitants des Hauts de Malesherbes devra être traité. Le point 8.6.3 de l'étude d'impact devra être revu car il est erroné d'écrire que les seuls impacts visuels sont ceux des usagers et employés du FPJP, DRPJ et autres bâtiments alentours de la ZAC. Les riverains installés à l'Ouest de la BLUF ont été oubliés.

Nous demandons des réponses claires sur nos questions en matière de nuisances sonores, de circulation et de stationnement et l'imposition des mesures correctrices qui apparaîtraient alors nécessaires sur les impacts sonores et le dimensionnement de la voirie avant le lancement des travaux de ce projet.



Marie-Claude Cassegrain  
COORDINATION HDM  
21 rue Albert Roussel  
75017 PARIS



RODSSET  
10, rue d'Argueil  
long 75017 Paris



3

31 JUL. 2017 de 8<sup>H</sup> 30 à 17<sup>H</sup> 00

6

NEANT

- 1 AOUT 2017 de 8<sup>H</sup> 30 à 17<sup>H</sup> 00 : NEANT- 2 AOUT 2017 de 8<sup>H</sup> 30 à 17<sup>H</sup> 00 : NEANT

- 3 AOUT 2017 C. PICCIOTTO 95 r. Marcadet 75018 MONTMARTRE

Diction Médiéval : L'ENFER est pavé de bonnes intentions ...

Les beaux discours ne réussissent pas du tout à masquer le fait que l'aménagement des Batignolles reste le massacre 'éponge' des emprises ferroviaires du faisceau de sortie de la Gare Saint Lazare ; le projet de Base Logistique Urbaine Ferroviaire est le cancrière sur la jambe de bois du département Ville de Paris tant il s'apparente au vœu pieux : Nous y sommes toutefois favorable car soucieux de ne point blâmer les bonnes volontés. Néanmoins nous tenons à faire quelque remarque sur le caractère inabouti

- 4 AOUT 2017 de 8<sup>H</sup> 30 à 17<sup>H</sup> 00

voir un courrier de Monsieur BOUCARD (joint) →



Geoffroy BOULARD  
Maire du 17<sup>e</sup> arrondissement  
Conseiller de Paris  
Conseiller métropolitain

Arrivé au Bureau  
des Affaires Générales  
Le - 4 AOÛT 2017

Paris, le 3 août 2017

Monsieur François WELLHOFF  
Commissaire Enquêteur  
Base logistique urbaine ferroviaire  
16-20 rue des Batignolles  
75017 Paris

Réf : GB/EE – 17.28

Monsieur le Commissaire enquêteur,

La mairie du 17<sup>e</sup> soutient le projet de base logistique urbaine ferroviaire, ainsi qu'en atteste l'avis favorable donné par Mme Brigitte KUSTER figurant au dossier. La mairie du 17<sup>e</sup> a notamment apprécié que le porteur de ce projet prenne en compte les demandes qui avaient été exprimées lors de l'examen de la demande de permis de construire.

Néanmoins, après avoir pris connaissance du dossier d'enquête publique et échangé avec plusieurs habitants du 17<sup>e</sup> arrondissement, compte tenu de l'évolution du contexte dans ce secteur, j'ai l'honneur de vous faire part des observations suivantes, qui viennent compléter cet avis initial.

1) Sur les nuisances sonores

Le phénomène de réflexion sonore sur les parois des nouveaux immeubles bordant les voies ferrées du faisceau Saint Lazare semble ne pas avoir été pris suffisamment en compte, et inquiète particulièrement les habitants du quartier des Hauts de Malesherbes et du nord de la rue de Sausurre. Aussi, je formule le souhait que la **façade ouest** donnant sur les voies soit **modifiée afin de recevoir un revêtement absorbant les ondes sonores**.

Par ailleurs, il me semble nécessaire que les conditions d'exploitation de la base prévoient que les **véhicules** de distribution soient non seulement « propres », mais également « **silencieux** ».

Je souhaite enfin que des **mesures de bruit** soient réalisées ex ante au niveau des appartements les plus susceptibles de subir une dégradation de leur environnement, et que des mesures compensatoires soient prévues dans une telle hypothèse.

2) Sur la circulation

Avec les travaux simultanés du tramway, du métro et de la cité judiciaire, l'ensemble de l'arc nord ouest parisien subit actuellement une congestion d'une ampleur et d'une durée certainement jamais égalées. J'ai pu mesurer les conséquences funestes de cette situation à travers le nombre de doléances reçues sur les conséquences de ces embouteillages permanents, tant pour les riverains que les usagers de la route, mais aussi, ce qui est plus inquiétant, sur les difficultés d'approche des services de secours. Tel fut le cas par exemple de l'établissement de réinsertion par le travail

16, rue des Batignolles 75840 Paris Cedex 17 - Tél : 01 44 69 17 17



« Turbulences », qui a longuement attendu les pompiers alors qu'un incendie faisait rage et détruisait ses locaux.

Si les travaux en question devraient être achevés à l'horizon de livraison de la base ferroviaire, le tramway qui sera alors en service limitera la capacité des carrefours. Aussi, il semble que l'impact du trafic induit par les nouveaux équipements – dont la base fret - et les nouveaux habitants de la ZAC Clichy Batignolles, combinés à l'effet du tramway, ne soit pas connu avec suffisamment de certitude pour éliminer les risques d'une congestion chronique qui serait handicapante pour le fonctionnement même de ces équipements.

En tout état de cause, **je souhaite que la réalisation de la base logistique ferroviaire soit conditionnée à la création de la bretelle manquante d'accès au boulevard périphérique**, porte de Clichy, dont la réalisation ne pose aucune difficulté technique et dont le coût serait de seulement 6 M€, selon l'étude réalisée par la ville de Clichy.


3) Sur les besoins en énergie frigorifique

La nécessité de produire du froid pour la préservation des denrées alimentaires livrées à la base logistique impose la présence de groupes de production décentralisés, avec les inconvénients correspondants.

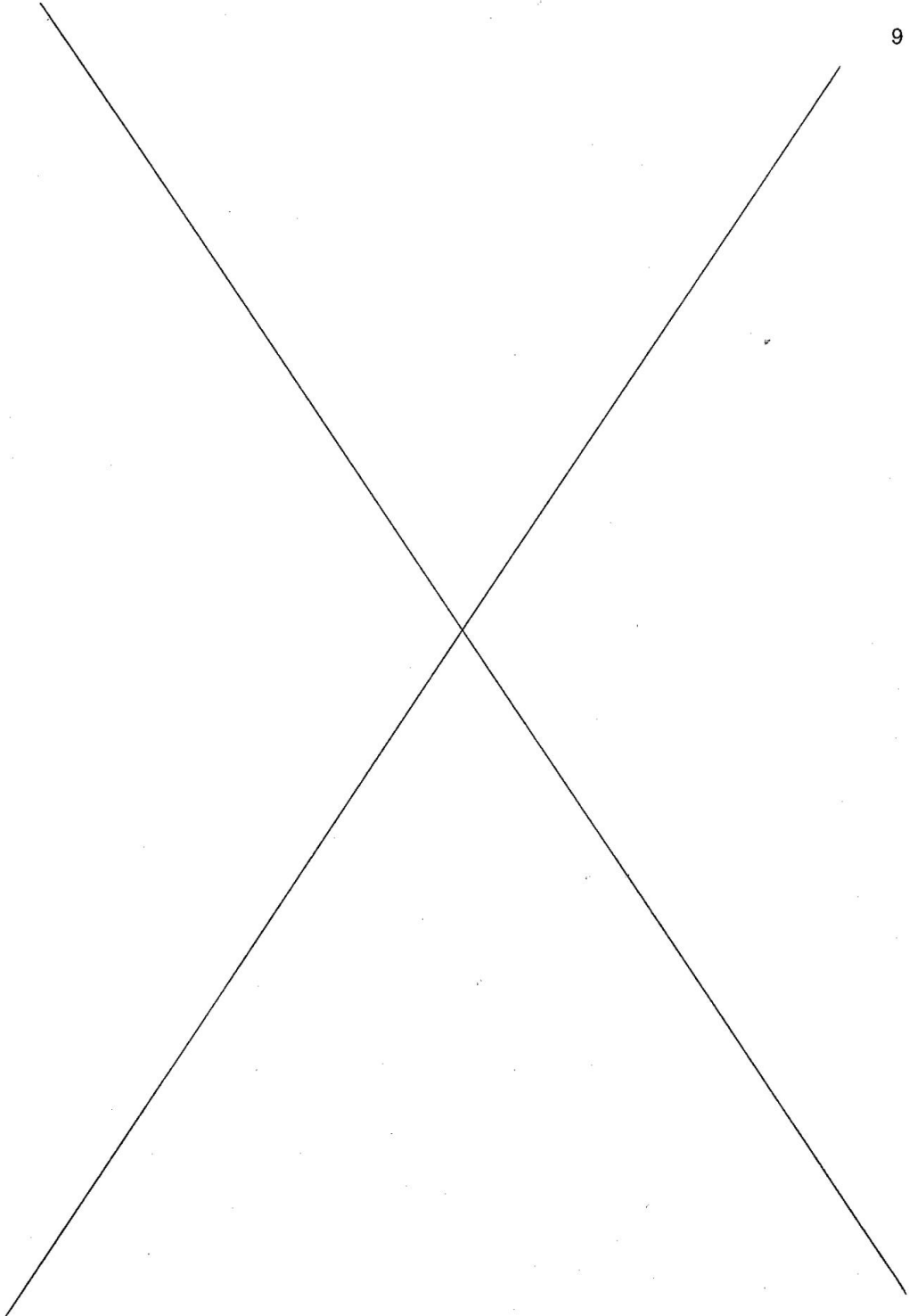
La puissance frigorifique requise justifie un raccordement de la base à un futur réseau de distribution d'énergie frigorifique, lorsqu'il sera étendu au 17<sup>e</sup> arrondissement. Aussi, je souhaite **que les mesures conservatoires soient prises pour permettre le raccordement de la base à un futur réseau de froid urbain.**

Restant à votre disposition pour toute précision, je vous prie de croire, Monsieur le Commissaire enquêteur, à l'expression de ma considération distinguée.

*Cordialement*



Geoffroy BOULARD



*ML*

77

10

+

+

C

C

76

Paris 17<sup>ème</sup>, le 4 Août 2017

11

Madame, Monsieur,

Voilà, enfin un projet digne de la transition indispensable au développement climatique. La fréquentation de la base logistique peut se faire en journée puisqu'il n'y aurait qu'un train par jour. Nous pourrions envisager d'autres livraisons par train que celui lié à l'agro-alimentaire. La zone de distribution pourrait être dans un secteur plus étendu s'il n'y a pas d'autres zones logistiques à Paris. Le vélo cargo à assistance électrique devrait aussi être prévu pour l'acheminement des marchandises en ville. Le vélo est silencieux et propre. J'en pense pas que les clients aient de grosses demandes pour que le vélo cargo ne soit pas envisageable. Un espace pour charger et décharger les vélos cargo doit être envisagé. Cette base logistique de fret ferroviaire réduira les nuisances liées à la présence de camions qui chaque jour bloquent les axes de Paris et aspiraient l'air par les va et vient nuisant sur les autoroutes et le boulevard périphérique. Pourquoi pas utiliser le tramway comme navette de transport de marchandises comme cela se fait aux Pays-Bas et notamment à Amsterdam. Bien entendu, il faudrait prévoir un accès pour que le tramway puisse pénétrer dans la zone de chargement - déchargement de la base logistique. Pas de raccordement de la bicyclette manquante d'accès au boulevard périphérique mais plutôt un aménagement ferroviaire. Cordialement à vous.

108

suite  
 de p 6 } Nous contestons la description de " l'état initial du terrain  
 12 avec l'assertion douteuse [ : les équipements liés à ces activités  
sont absolutes ? ] car la preuve n'en a jamais été apportée ; Aucune analyse  
 ou contre-expertise indépendante et impartiale n'ayant été produite :  
 pour cause les décideurs { gestionnaires et décisionnaires } étant à la fois  
 juge et partie ! De même l'affirmation " le terrain est libre de toute  
 construction et de toute infrastructure ferroviaire " = " Il aurait été  
 juste de dire qu'il en a été dénué : Depuis le début, nous avons  
 exprimé l'inquiétude de l'inadéquation de la procédure qui procédait  
 par saucissonnage rendant ainsi impossible l'évaluation HONNÊTE de  
 toute exploitation ferroviaire potentielle = Ainsi nulle trace de l'issue  
 de la trémie d'accès du faisceau ferré depuis le Pont Cardinet ! Mais  
 un peu "normal" puisque la VILLE de Paris s'est ingénierée depuis de nombreuses  
 années à tenter de faire disparaître le ferroviaire du paysage du Paris  
 Un exemple en est fourni avec l'élargissement du bd de Douaumont ( =  
 la nouvelle voirie traversant le bd Berthier (...), l'on pourrait continuer  
 -numération tant la liste s'apparente à celle des forçats de Don Juan  
 Tout cela permettant d'apporter le sens à l'usage interpestif de l'automobile  
 au sein de l'agglomération Parisienne en reculant la transition modale  
 Or on perçoit fort les séquelles de cette programmation erratique : au  
 multiples dues à la circulation routière dont la principale s'avère l'air  
 vicié qui donne lieu à contentieux avec l'UE par le fait du non-respect  
 de la réglementation environnementale : les coûts humains outre ceux sociaux  
 et financiers sont devenus intolérables et appellent à réponse courageuse .

Aussi proposons-nous comme recours à batterie de mesures additionnelles relative aux transports : Il s'agit au vu du retard - éminemment prévisible <sup>13</sup> - du METEOR (abusivement dénommée M... 14) ayant entraîné aussi celui du T3 b, créer la desserte autobus\* sur le boulevard de Douaumont dans le cadre de la restructuration liée à l'arrivée de tramevoie {français = tramway} sur le Cours des Marechaux.

- les conditions du déclassement de la route pour automobiles dite Bd périphérique entre les Portes d'Asnières et de Clignancourt avec la réimplantation de la voie ferrée sur l'artère, transformée en boulevard urbain. Ceci permettant l'accès tramvoiaire depuis la voirie et l'amélioration de la desserte du site par l'optimisation de son environnement ; En effet, si nous rappelons qu'il y eut chemin de fer sur route à l'emplacement de cette portion autoroutière, c'est pour signaler qu'il est possible d'envisager le développement de manière durable sous autre forme que celle du déplacement individuel et donc d'obtenir de l'activité économique de façon soutenable et pérenne. Ceci est parfait <sup>2</sup> pour modifier le schéma du GPE ] ici, le prolongement de Meteor <sup>au Nord</sup> de la mairie de ST Ouen (sur Seine) au quartier dit de Pleyzel à ST Denis et au Sud vers Morangis au vu de l'insoluble arrivée d'eau sous la Porte de Cligny [conduisant ainsi outre de sérieuses économies un renfort de l'efficacité du réseau existant ; De la sorte, qu'il y ait pour les JO2024 nouvelle [ligne de] tramvoie, en place du métro irréalisable car conçu en dépit de bon sens, desservant le BLUF équipé du raccord ferré sur le modèle du T3a ! de l'atelier ] schéma en page suivante [

\* Nous ne donnons plus de détails mais la ligne desservirait le reste du secteur.

<sup>2</sup> Ceci est rendu indispensable du fait de l'évolution des finances publiques.

TW

14 Il n'y a eu depuis le départ { abandon des emprises ferroviaires et de  
 gare des marchandises attenante } un manque criant de coordination dans  
 au raccordement de Courcelles }

conduite du projet certainement due à son déficit de logique, la seule cohe  
 de l'aménagement consistant en l'aliénation du patrimoine de la SNCF !  
 vastes parcelles foncières ont été dépecées en vue de ce pot-pourri de projets de  
 -rates et condamnant ainsi toute utilisation raisonnable de ces terrains. O  
 quit que déplorer l'absence de remise à jour des objectifs des ZAC depuis leur  
 L'évolution de la conjoncture s'avère plus vélocité que des orientations figées sur  
 papier, il faut déplorer la lourdeur de l'activité municipale brouillon  
 Il existe 1 forte demande d'éclaircissement de ses objectifs à échéance  
 L'harmonisation au sein de la Métropole, de la Région se révèle nécessaire  
 afin d'apporter le surcroît nécessaire d'efficacité des politiques publiques

Picciotto AUT IDF (FNAUT)

schéma de la desserte tramway du BLUF suggérée

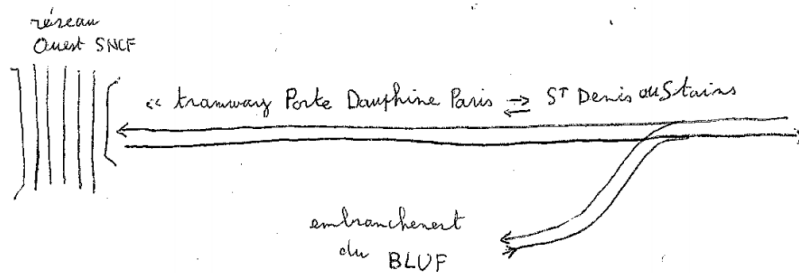
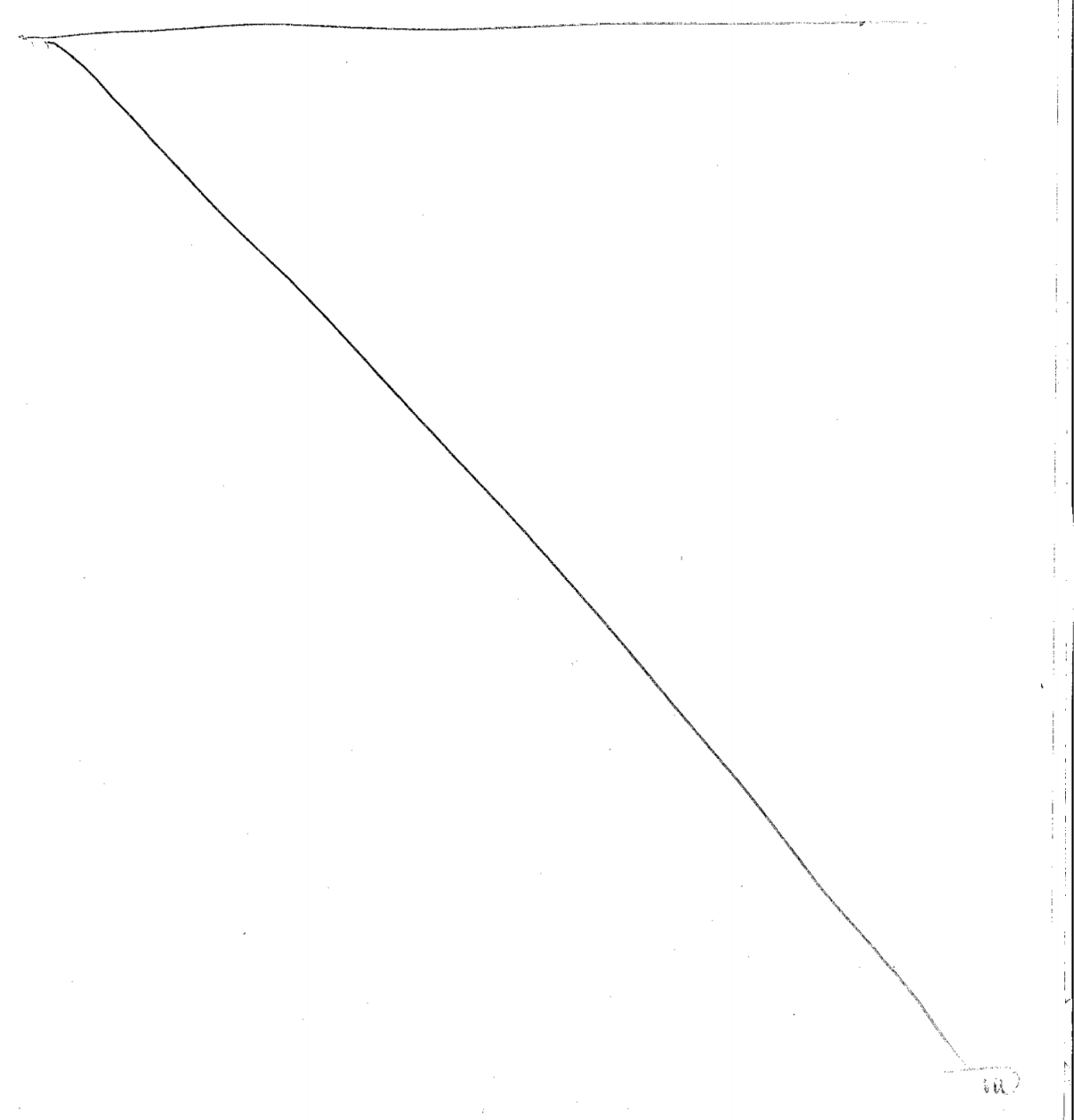


schéma non contractuel, uniquement suggestif qui toutefois  
 implique de changer l'affectation des lots immobiliers  
 ["parking" autocars, TCPOM, emprise...] afin d'autoriser l'accès  
 des voies du tram au BLUF ...

Je soussigné François WELLHOFF,  
commissaire enquêteur de l'enquête publique  
de la Mairie de Paris en date du 18 mai 2017,  
déclare clôturer le présent registre le 4 août 2017  
à 17h.

15

*F. Wellhoff*







## 10.11 Registre dématérialisé d'enquête



## Impression du registre électronique

29/06/2017

## PROJET DE BASE LOGISTIQUE URBAINE FERROVIAIRE

**Numéro :** 1 **Date de dépôt :** 29/06/2017 **Heure de dépôt :** 09:03 **Valide :**  **Modéré :**   
**Observation :** La faiblesse du projet consiste dans l'absence d'emplacement de stationnement au niveau des locaux artisanaux ou industriels ce qui en limitera l'attractivité. La ZI CAP 18 et l'entrepôt NEY dans le 18ème arrondissement offrent cet avantage. Quant à la base logistique, il s'agit d'un pari aléatoire car le fret ferroviaire intra-muros est microscopique. Il se limite à la gare Est-Pierres ( Ets Tafanel ) et à la centrale à béton des Batignolles ( Groupe Holcim ). Le projet mériterait d'être remanié avec l'intégration d'une rampe routière pour accéder à l'ensemble des niveaux du bâtiment.  
**Nom :** GAUTHIER  
**Adresse :** 8 rue Pierre Girard  
**Cedex :** 75019 **Ville :** PARIS  
**Email :** jgauthier7519@gmail.com **Téléphone :**  
**Profession :**  
**Nomfichier1 :** **Fichier1 modéré :**

EP17198

1/1



## Impression du registre électronique

22/07/2017

## PROJET DE BASE LOGISTIQUE URBAINE FERROVIAIRE

**Numéro :** 2 **Date de dépôt :** 21/07/2017 **Heure de dépôt :** 10:53 **Valide :**  **Modéré :**   
**Observation :** Commission d'Enquête Publique  
 Base Logistique Urbaine Ferroviaire  
 À l'attention de François WELLHOFF  
 Mairie du 17ème  
 16-20 rue des Batignolles  
 75017 PARIS

Monsieur le Commissaire Enquêteur

Soutenir le projet Clichy-Batignolles ne nous empêche pas de rester vigilants sur ses conséquences pour les riverains de la Porte d'Asnières, qu'ils habitent rue de Saussure, dans les Hauts de Malesherbes ou ailleurs à proximité.

Nous considérons que le projet de la Base Logistique Urbaine Ferroviaire (BLUF) actuellement soumis à enquête n'a pas traité correctement ses conséquences en termes de nuisances sonores, de circulation et d'impact visuel pour notre quartier.

L'étude d'impact indique que les habitations les plus proches de la BLUF sont situées au Sud-Est de l'emprise au-dessus du Timhotel Porte de Clichy. Elle passe sous silence les logements des Hauts de Malesherbes qui sont à la même distance mais à l'Ouest ! Alors que le Pôle Judiciaire isole la BLUF de l'immeuble Timhotel, seul le faisceau ferré de Saint Lazare, qui est une source de bruit, sépare la BLUF des Hauts de Malesherbes.

Nous avons bien noté que le projet inclut en plus d'une base logistique 26.000 m<sup>2</sup> d'ateliers pour des métiers d'art qui accueilleront 1.350 personnes. La Notice de Présentation mentionne que ces ateliers permettront de "regrouper les nuisances de ces activités pour éviter leur impact sur le tissu urbain habité de la ville", ce qui interpelle fortement les riverains du projet... Serait-il possible de nous préciser quelles sont ces nuisances dont nous allons hériter ? Par ailleurs, pourriez-vous nous expliquer ce que veut dire "L'artisanat, la fonction entrepôt ou l'industrie ne sont admis que si les installations apportent un service au fonctionnement de l'agglomération en lien avec le caractère de la zone ou avec les CINASPIC existants ou à créer" ? Est-ce que les critères d'admission de ces activités sont remplis ?

Comme cela apparaît dans le dossier, les immeubles (rue de Saussure, rue Albert Roussel et rue Stéphane Grappelli) qui longent le faisceau ferroviaire Saint-Lazare supportent déjà une exposition au bruit supérieure aux niveaux d'alerte de 70 dB le jour et 65 dB la nuit.

Nous demandons que, comme cela a été fait pour l'immeuble Olympe à Clichy à l'occasion du projet Centre de Tri Paris 17, une étude d'impact sonore soit menée sur les conséquences pour les habitants des Hauts de Malesherbes qu'il s'agisse des

- Conséquences individuelles de ce projet. Quel sera l'impact sonore des groupes froid prévus en façade Sud-Ouest (près des voies ferrées) avec une puissance acoustique de 98,5 dB et en façade Nord-Est (près du FPJP) avec une puissance de 88,5 dB ? Quel sera l'impact en période nocturne des mouvements du train isolé prévu à

EP17198

1/3

## PROJET DE BASE LOGISTIQUE URBAINE FERROVIAIRE

4 heures du matin et des camions prévus dès 5 heures ? Est-ce que l'augmentation de bruit dépassera 1 dB pour les habitants en bordure du faisceau ferré ?

- Conséquences cumulées de ce projet avec le Futur Palais de Justice de Paris et l'immeuble de la Police Judiciaire, la Centrale Béton, le Centre de Tri, le Parking Autocars et le trafic ferroviaire. Si le FPJP, DRPJ, l'immeuble N4 et le Centre de Tri servent d'écrans aux bruits de la BLUF pour les immeubles le long de la rue André Suarez ou à Clichy, ils peuvent servir de réflecteur pour ceux des Hauts de Malesherbes. La Commission d'Enquête sur le Centre de de Tri a bien identifié une aggravation des nuisances sonores liée à ce projet mais son augmentation de moins de 1 dB ne justifiait pas de mesure correctrice. Est-ce que, si chaque projet a un faible impact individuel, leur impact cumulé dépasse ou non ce seuil de 1 dB ?

Cette étude devra être complétée par la préconisation de mesures correctives éventuellement nécessaires si l'augmentation individuelle ou cumulée de bruit dépasse 1 dB. Cette demande nous paraît cohérente avec l'avis du Préfet qui souligne que le rapport "ne contient ni agrégation des résultats de l'ensemble des données sur les nuisances sonores, ni conclusion sur ces nuisances au droit du terrain".

La création de la BLUF et le déplacement des activités qui étaient dans au Sud du boulevard Berthier (Géodis, centrale Béton) vers la zone Nord vont contribuer à réduire la circulation avenue de Clichy ou rue Cardinet, ce que le rapport souligne à juste titre. En revanche, la concentration nouvelle du trafic des camions sur le pôle Nord de la ZAC pourrait avoir des conséquences très fâcheuses sur la circulation sur le quadrilatère qui l'entoure (boulevard du Fort de Vaux/Boulevard de Douaumont, avenue de la Porte de Clichy, boulevard Berthier et avenue de la Porte d'Asnières. Le dossier mentionne que tous les projets de la zone Nord de Clichy-Batignolles entraîneront une augmentation du trafic de 15% avenue de la Porte de Clichy. La hausse du trafic sur l'axe Fort de Vaux Fort de Douaumont, elle, n'est pas chiffrée.

La livraison du T3 va entraîner selon la Ville de Paris une baisse de capacité d'au moins 25% du carrefour de la Porte de Clichy et une baisse de capacité de 50% de celui de la Porte d'Asnières.

Comment concilier baisse de capacité aux carrefours et hausse des trafics, avec en plus des trafics prioritaires récurrents liés à la présence du Pôle Judiciaire ? Est-ce que notre quartier va devenir un lieu d'encombrements permanents (et donc de pollution élevée) du fait de l'accumulation de projets individuels qui pris isolément ont un impact additionnel parfois limité mais qui ajoutés les uns aux autres auront un fort impact additionnel cumulé ?

Alors que leur circulation y est interdite, est-ce que la rue Marguerite Long va devenir un axe de passage de camions voulant éviter la Porte d'Asnières ?

Une étude de trafic avait été réalisée en 2007 pour le lancement de la ZAC. Nous souscrivons à l'avis du Préfet sur l'absence d'une description précise des déplacements générés par le Projet. Ne faudrait-il pas enfin montrer aux riverains une étude de trafic actualisée en 2017 qui prenne en compte :

- Les conséquences du développement depuis 2007 de la zone Nord de la ZAC Clichy-Batignolles (avec le Pôle Judiciaire annoncé en 2011, la Cité du Théâtre annoncée en 2016, un Centre de Tri avec une capacité augmentée de 45% depuis 2007) sans oublier la Centrale Béton, le parking Autocars (d'une taille non précisée), la BLUF et les immeubles de bureaux N3, N5 et surtout N4 (avec 12.500 m<sup>2</sup> de bureaux à livrer boulevard de Douaumont).

- Les conséquences de la livraison du T3, décidée en 2011
- Les modalités de l'élargissement du boulevard du Fort de Vaux/Boulevard de Douaumont, qu'il serait techniquement impossible d'élargir sous le Pont de la Révolte

S'il s'avère nécessaire de créer un accès au périphérique extérieur Porte de Clichy pour des raisons de fluidité, liés aux besoins du Pôle Judiciaire, il faudra peut-être le reconsidérer.

En ligne avec la circulaire du Préfet de Police du 15 mai 2017, nous demandons aussi que des protocoles clairs soient établis avec le Palais de Justice et la Police Judiciaire pour interdire le recours intempêtif aux sirènes 2 tons qui polluent régulièrement notre quartier. Nous ne voulons pas perpétuer l'expérience que nous vivons en ce moment du fait des travaux du T3, qui bloquent régulièrement notre quartier. Nous refusons par avance d'être les victimes de concerts de sirènes générés par des encombrements récurrents dans notre quartier du fait d'un sous-dimensionnement des voiries aux confins de la ZAC Clichy-Batignolles !

EP17198

2/3

## PROJET DE BASE LOGISTIQUE URBAINE FERROVIAIRE

Par ailleurs, les aspects stationnement pour les visiteurs de la BLUF et de l'immeuble N4 ne semblent pas traités. Est-ce que les contraintes de sécurité imposées par le Pôle Judiciaire à ces immeubles vont limiter l'accès aux parkings aux seuls collaborateurs de ces ateliers ? Si oui, où se gareront les véhicules des fournisseurs et clients ? Si non, est ce que 130 places de stationnement sont suffisantes pour 1.350 artisans, leurs fournisseurs et leurs clients ?

Finalement, l'aspect visuel de ce dossier pour les habitants des Hauts de MALES devra être traité. Le point 8.6.3 de l'étude d'impact devra être revu car il est erroné d'écrire que les seuls impacts visuels sont ceux des usagers et employés du FPJP, DRPJ et autres bâtiments alentours de la ZAC. Les riverains installés à l'Ouest de la BLUF ont été oubliés.

Nous demandons des réponses claires sur nos questions en matière de nuisances sonores, de circulation et de stationnement et l'imposition des mesures correctrices qui apparaîtraient alors nécessaires sur les impacts sonores et le dimensionnement de la voirie avant le lancement des travaux de ce projet.

Par ailleurs aucune étude ne confirme le besoin d'une telle infrastructure pour l'artisanat ou autre activité. Aucun projet d'occupation ne semble avoir été étudié et nous n'avons aucune garantie sur l'usage futur de ces locaux et donc de des conséquences sur l'environnement du quartier tant pour la fréquentation (quantité, qualité) que pour les autres aspects.

Nom : Cordialement  
JOURDAIN

Adresse : 4 r. S. GRAPPELLI

Cedex : 75017 Ville : PARIS 17

Email : marcjrdn@gmail.com Téléphone : +33630086062

Profession : retraité

Nomfichier1 : Fichier1 modéré :

EP17198

3/3



## Impression du registre électronique

24/07/2017

## PROJET DE BASE LOGISTIQUE URBAINE FERROVIAIRE

**Numéro :** 3 **Date de dépôt :** 23/07/2017 **Heure de dépôt :** 08:17 **Valide :**  **Modéré :**   
**Observation :** La présentation vidéo du centre de tri par le SYCTOM montre l'absence de desserte ferroviaire du site ce qui remet en cause les données économiques qui fondent la création d'une desserte ferrée de la base logistique. La suppression de cette desserte ferrée permettrait de mutualiser la desserte routière des deux équipements. Le dossier d'enquête ne comporte aucun plan global de desserte routière du secteur.  
**Nom :** GAUTHIER  
**Adresse :** 8 rue Pierre Girard  
**Cedex :** 75019 **Ville :** PARIS  
**Email :** jgauthier7519@gmail.com **Téléphone :**  
**Profession :** retraité  
**Nomfichier1 :** **Fichier1 modéré :**

EP17198

1/1



## Impression du registre électronique

25/07/2017

## PROJET DE BASE LOGISTIQUE URBAINE FERROVIAIRE

**Numéro :** 4 **Date de dépôt :** 24/07/2017 **Heure de dépôt :** 07:50 **Valide :**  **Modéré :**   
**Observation :** CASSEGRAIN  
 A l'attention de Monsieur le Commissaire- projet BLUF  
 Ci-joint le courrier de l'association COORDINATION HDM  
 En espérant qu'il en sera tenu compte  
**Nom :** CASSEGRAIN  
**Adresse :** 21 rue albert rousset  
**Cedex :** 75017 **Ville :** PARIS 17ÈME  
**Email :** mccassegrain@free.fr **Téléphone :** 0613168043  
**Profession :** retraitée  
**Nomfichier1 :** **Fichier1 modéré :**

**Numéro :** 5 **Date de dépôt :** 24/07/2017 **Heure de dépôt :** 17:01 **Valide :**  **Modéré :**   
**Observation :** Voir document joint  
**Nom :** JOËL MORVAN  
**Adresse :** 12 rue Marguerite Long  
**Cedex :** 75017 **Ville :** PARIS  
**Email :** jmorvanconsult@gmail.com **Téléphone :** 01.42.55.68.29  
**Profession :** Président de l'association RPA (Résidents Porte d'Asnières)  
**Nomfichier1 :** **Fichier1 modéré :**

EP17198

1/2

## PROJET DE BASE LOGISTIQUE URBAINE FERROVIAIRE

<b>Numéro :</b>	6	Date de dépôt :	24/07/2017	Heure de dépôt :	17:39	Valide :	<input checked="" type="checkbox"/>	Modéré :	<input type="checkbox"/>
Observation :	voir document joint								
Nom :	ASSOCIATION RESIDENTS PORTE D'ASNIERES (RPA)								
Adresse :	6 RUE STEPHANE GRAPPELLI								
Cedex :	75017	Ville :	PARIS						
Email :	jmorvanconsult@gmail.com				Téléphone :	0142556829			
Profession :	ASSOCIATION DE RESIDENTS								
Nomfichier1 :	img756.pdf							Fichier1 modéré :	<input type="checkbox"/>
<b>Numéro :</b>	7	Date de dépôt :	24/07/2017	Heure de dépôt :	22:04	Valide :	<input checked="" type="checkbox"/>	Modéré :	<input type="checkbox"/>
Observation :	CASSEGRAIN								
	ci-joint la lettre qui n'a pas été enregistrée lors de mon dépôt de ce matin.								
Nom :	CASSEGRAIN								
Adresse :	21 rue albert roussel								
Cedex :	75017	Ville :	PARIS 17ÈME						
Email :	mccassegrain@free.fr				Téléphone :	0613168043			
Profession :	retraitee								
Nomfichier1 :	Lettre HDM a ` Commission d'Enque`te Publique.pdf							Fichier1 modéré :	<input type="checkbox"/>
<b>Numéro :</b>	8	Date de dépôt :	24/07/2017	Heure de dépôt :	22:16	Valide :	<input checked="" type="checkbox"/>	Modéré :	<input type="checkbox"/>
Observation :	Nous vous adressons un courrier en P.J.								
Nom :	ASSOCIATION CALPA 22 (90 LOCATAIRES)								
Adresse :	22? AVENUE DE LA PORTE D'Asnières								
Cedex :	75017	Ville :	PARIS						
Email :	associationcalpa22@yahoo.fr				Téléphone :				
Profession :									
Nomfichier1 :	2017.07.25 BLUF.pdf							Fichier1 modéré :	<input type="checkbox"/>

EP17198

2/2



**RÉSIDENTS PORTE D'ASNIÈRES**  
ASSOCIATION LOI 1901

Paris, le 19 juillet 2017

Commission d'Enquête Publique  
Base Logistique Urbaine Ferroviaire  
à l'attention de **François WELLHOFF**  
Mairie du 17<sup>ème</sup>  
16-20 rue des Batignolles  
75017 PARIS

Monsieur le Commissaire Enquêteur

Soutenir le projet Clichy-Batignolles ne nous empêche pas de rester vigilants sur ses conséquences pour les riverains de la Porte d'Asnières, qu'ils habitent rue de Saussure, dans les Hauts de Malesherbes ou ailleurs à proximité.

Nous considérons que le projet de la Base Logistique Urbaine Ferroviaire (BLUF) actuellement soumis à enquête<sup>1</sup> n'a pas traité correctement ses conséquences en termes de nuisances sonores, de circulation et d'impact visuel pour notre quartier.

L'étude d'impact indique que les habitations les plus proches de la BLUF sont situées au Sud-Est de l'emprise au-dessus du Timhotel Porte de Clichy. Elle passe sous silence les logements des Hauts de Malesherbes qui sont à la même distance mais à l'Ouest ! Alors que le Pôle Judiciaire isole la BLUF de l'immeuble Timhotel, seul le faisceau ferré de Saint Lazare, qui est une source de bruit, sépare la BLUF des Hauts de Malesherbes.

Nous avons bien noté que le projet inclut en plus d'une base logistique 26.000 m<sup>2</sup> d'ateliers pour des métiers d'art qui accueilleront 1.350 personnes. La Notice de Présentation mentionne que ces ateliers permettront de "regouper les nuisances de ces activités pour éviter leur impact sur le tissu urbain habité de la ville", ce qui interpelle fortement les riverains du projet... Serait-il possible de nous préciser quelles sont ces nuisances dont nous allons hériter ? Par ailleurs, pourriez-vous nous expliquer ce que veut dire "L'artisanat, la fonction entrepôt ou l'industrie ne sont admis que si les installations apportent un service au

<sup>1</sup> <http://enquetepublique-bluf-paris.fr/dossier/>

6 rue Stéphane Grappelli 75017 PARIS. *assoc.rpa@free.fr*

fonctionnement de l'agglomération en lien avec le caractère de la zone ou avec les CINASPIC existants ou à créer" ? Est-ce que les critères d'admission de ces activités sont remplis ?

Comme cela apparaît dans le dossier, les immeubles (rue de Saussure, rue Albert Roussel et rue Stéphane Grappelli) qui longent le faisceau ferroviaire Saint-Lazare supportent déjà une exposition au bruit supérieure aux niveaux d'alerte de 70 dB le jour et 65 dB la nuit.

**Nous demandons** que, comme cela a été fait pour l'immeuble Olympe à Clichy à l'occasion du projet Centre de Tri Paris 17, **une étude d'impact sonore** soit menée sur les conséquences pour les habitants des Hauts de Malesherbes qu'il s'agisse des

- conséquences individuelles de ce projet. Quel sera l'impact sonore des groupes froid prévus en façade Sud-Ouest (près des voies ferrées) avec une puissance acoustique de 98,5 dB et en façade Nord-Est (près du FPJP) avec une puissance de 88,5 dB ? Quel sera l'impact en période nocturne des mouvements du train isolé prévu à 4 heures du matin et des camions prévus dès 5 heures ? Est-ce que l'augmentation de bruit dépassera 1 dB pour les habitants en bordure du faisceau ferré ?
- conséquences cumulées de ce projet avec le Futur Palais de Justice de Paris et l'immeuble de la Police Judiciaire, la Centrale Béton, le Centre de Tri, le Parking Autocars et le trafic ferroviaire. Si le FPJP, DRPJ, l'immeuble N4 et le Centre de Tri servent d'écrans aux bruits de la BLUF pour les immeubles le long de la rue André Suarez ou à Clichy, ils peuvent servir de réflecteur pour ceux des Hauts de Malesherbes. La Commission d'Enquête sur le Centre de de Tri a bien identifié une aggravation des nuisances sonores liée à ce projet mais son augmentation de moins de 1 dB ne justifiait pas de de mesure correctrice. Est-ce que, si chaque projet a un faible impact individuel, leur impact cumulé dépasse ou non ce seuil de 1 dB ?

Cette étude devra être **complétée par la préconisation de mesures correctives éventuellement nécessaires si l'augmentation individuelle ou cumulée de bruit dépasse 1 dB**. Cette demande nous paraît cohérente avec l'avis du Préfet qui souligne que le rapport "ne contient ni agrégation des résultats de l'ensemble des données sur les nuisances sonores, ni conclusion sur ces nuisances au droit du terrain".

La création de la BLUF et le déplacement des activités qui étaient dans au Sud du boulevard Berthier (Géodis, centrale Béton) vers la zone Nord vont contribuer à réduire la circulation avenue de Clichy ou rue Cardinet, ce que le rapport souligne à juste titre. En revanche, la concentration nouvelle du trafic des camions sur le pôle Nord de la ZAC pourrait avoir des conséquences très fâcheuses sur la circulation sur le quadrilatère qui l'entoure (boulevard du Fort de Vaux/Boulevard de Douaumont, avenue de la Porte de Clichy, boulevard Berthier et avenue de la Porte d'Asnières. Le dossier mentionne que tous les projets de la zone Nord de Clichy Batignolles entraîneront une augmentation du trafic de 15% avenue de la Porte de Clichy. La hausse du trafic sur l'axe Fort de Vaux Fort de Douaumont ,elle, n'est pas chiffrée<sup>2</sup>.

La livraison du T3 va entraîner selon la Ville de Paris une baisse de capacité d'au moins 25% du carrefour de la Porte de Clichy et une baisse de capacité de 50% de celui de la Porte d'Asnières.

<sup>2</sup> Le Point de départ d'un trafic de 1.200 VP sur une voie unique cité sur le Projet Tri nous paraît étrange

Comment concilier baisse de capacité aux carrefours et hausse des trafics, avec en plus des trafics prioritaires récurrents liés à la présence du Pôle Judiciaire ? Est-ce que notre quartier va devenir un lieu d'encombrements permanents (et donc de pollution élevée) du fait de l'accumulation de projets individuels qui pris isolément ont un impact additionnel parfois limité mais qui ajoutés les uns aux autres auront un fort impact additionnel cumulé ?

Alors que leur circulation y est interdite, est-ce que la rue Marguerite Long va devenir un axe de passage de camions voulant éviter la Porte d'Asnières ?

Une étude de trafic avait été réalisée en 2007 pour le lancement de la ZAC. Nous souscrivons à l'avis du Préfet sur l'absence d'une description précise des déplacements générés par le Projet. Ne faudrait-il pas enfin montrer aux riverains une étude de trafic actualisée en 2017 qui prenne en compte :

- les conséquences du développement depuis 2007 de la zone Nord de la ZAC Clichy-Batignolles (avec le Pôle Judiciaire annoncé en 2011, la Cité du Théâtre annoncée en 2016, un Centre de Tri avec une capacité augmentée de 45% depuis 2007) sans oublier la Centrale Béton, le parking Autocars (d'une taille non précisée), la BLUF et les immeubles de bureaux N3, N5 et surtout N4 (avec 12.500 m<sup>2</sup> de bureaux à livrer boulevard de Douaumont).
- les conséquences de la livraison du T3, décidée en 2011
- les modalités de l'élargissement du boulevard du Fort de Vaux/Boulevard de Douaumont, qu'il serait techniquement impossible d'élargir sous le Pont de la Révolte

S'il s'avère nécessaire de créer un accès au périphérique extérieur Porte de Clichy pour des raisons de fluidité, liés aux besoins du Pole Judiciaire, il faudra peut-être le reconsidérer.

En ligne avec la circulaire du Préfet de Police du 15 mai 2017, nous demandons aussi que des protocoles clairs soient établis avec le Palais de Justice et la Police Judiciaire pour interdire le recours intempestif aux sirènes 2 tons qui polluent régulièrement notre quartier. Nous ne voulons pas perpétuer l'expérience que nous vivons en ce moment du fait des travaux du T3, qui bloquent régulièrement notre quartier. Nous refusons par avance d'être les victimes de concerts de sirènes générés par des encombrements récurrents dans notre quartier du fait d'un sous-dimensionnement des voiries aux confins de la ZAC Clichy-Batignolles !

Par ailleurs, les aspects stationnement pour les visiteurs de la BLUF et de l'immeuble N4 ne semblent pas traités. Est-ce que les contraintes de sécurité imposées par le Pôle Judiciaire à ces immeubles vont limiter l'accès aux parkings aux seuls collaborateurs de ces ateliers ? Si oui, où se gareront les véhicules des fournisseurs et clients ? Si non, est ce que 130 places de stationnement sont suffisantes pour 1.350 artisans, leurs fournisseurs et leurs clients ?

Finalement, l'aspect visuel de ce dossier pour les habitants des Hauts de Maiesherbes devra être traité. Le point 8.6.3 de l'étude d'impact devra être revu car il est erroné d'écrire que les seuls impacts visuels sont ceux des usagers et employés du FPJP, DRPJ et autres bâtiments alentours de la ZAC. Les riverains installés à l'Ouest de la BLUF ont été oubliés.

Nous demandons des réponses claires sur nos questions en matière de nuisances sonores, de circulation et de stationnement et l'imposition des mesures correctrices qui



apparaîtraient alors nécessaires sur les impacts sonores et le dimensionnement de la voirie avant le lancement des travaux de ce projet.

**Le Président  
Joël MORVAN**

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Joël Morvan', written over a faint circular stamp or watermark.

Commission d'Enquête Publique  
Base Logistique Urbaine Ferroviaire  
à l'attention de **François WELLHOFF**  
Mairie du 17<sup>ème</sup>  
16-20 rue des Batignolles  
75017 PARIS

Paris, 22/07/17

Monsieur le Commissaire Enquêteur

Soutenir le projet BLUF soumis à enquête publique ( durant la période des congés !) alors qu'il comporte de graves lacunes quant à ses conséquences pour les riverains de la Porte d'Asnières - qu'ils habitent rue de Saussure, dans les Hauts de Malesherbes ou à proximité - résulterait d'une irresponsabilité de notre part. Ce projet en termes de nuisances sonores, de circulation et d'impact visuel pour notre quartier est inacceptable en l'état.

L'étude d'impact indique que les habitations les plus proches de la BLUF sont situées au Sud-Est de l'emprise au-dessus du Timhotel Porte de Clichy. Elle passe sous silence les logements des Hauts de Malesherbes qui sont à la même distance mais à l'Ouest ! Alors que le Pôle Judiciaire isole la BLUF de l'immeuble Timhotel, seul le faisceau ferré de Saint Lazare, qui est une source de bruit, sépare la BLUF des Hauts de Malesherbes.

Nous avons bien noté que le projet inclut en plus d'une base logistique 26.000 m<sup>2</sup> d'ateliers pour des métiers d'art qui accueilleront 1.350 personnes. La Notice de Présentation mentionne que ces ateliers permettront de "regrouper les nuisances de ces activités pour éviter leur impact sur le tissu urbain habité de la ville", ce qui interpelle fortement les riverains du projet... Serait-il possible de nous préciser quelles sont ces nuisances dont nous allons hériter ? Par ailleurs, pourriez-vous nous expliquer ce que veut dire "L'artisanat, la fonction entrepôt ou l'industrie ne sont admis que si les installations apportent un service au fonctionnement de l'agglomération en lien avec le caractère de la zone ou avec les CINASPIC existants ou à créer" ? Est-ce que les critères d'admission de ces activités sont remplis ? Quelle étude de marché permet-elle d'affirmer que ces ateliers de métiers d'art sont attendus par des artisans ? Quelles catégories d'artisans ?

Comme cela apparait dans le dossier, les immeubles (rue de Saussure, rue Albert Roussel et rue Stéphane Grappelli) qui longent le faisceau ferroviaire Saint-Lazare supportent déjà une exposition au bruit supérieure aux niveaux d'alerte de 70 dB le jour et 65 dB la nuit.

**Nous demandons** que, comme cela a été fait pour l'immeuble Olympe à Clichy à l'occasion du projet Centre de Tri Paris 17, **une étude d'impact sonore** soit menée sur les conséquences pour les habitants des Hauts de Malesherbes qu'il s'agisse des

- conséquences individuelles de ce projet. Quel sera l'impact sonore des groupes froid prévus en

1

façade Sud-Ouest (près des voies ferrées) avec une puissance acoustique de 98,5 dB et en façade Nord-Est (près du FPJP) avec une puissance de 88,5 dB ? Quel sera l'impact en période nocturne des mouvements du train isolé prévu à 4 heures du matin et des camions prévus dès 5 heures ? Est ce que l'augmentation de bruit dépassera 1 dB pour les habitants en bordure du faisceau ferré ?

- conséquences cumulées de ce projet avec le Futur Palais de Justice de Paris et l'immeuble de la Police Judiciaire, la Centrale Béton, le Centre de Tri, le Parking Autocars et le trafic ferroviaire. Si le FPJP, DRPJ, l'immeuble N4 et le Centre de Tri servent d'écrans aux bruits de la BLUF pour les immeubles le long de la rue André Suarez ou à Clichy, ils peuvent servir de réflecteur pour ceux des Hauts de Maiesherbes. La Commission d'Enquête sur le Centre de de Tri a bien identifié une aggravation des nuisances sonores liée à ce projet mais son augmentation de moins de 1 dB ne justifiait pas de mesure correctrice. Est-ce que, si chaque projet a un faible impact individuel, leur impact cumulé dépasse ou non ce seuil de 1 dB ?

Cette étude devra être **complétée par la préconisation de mesures correctives éventuellement nécessaires si l'augmentation individuelle ou cumulée de bruit dépasse 1 dB**. Cette demande nous paraît cohérente avec l'avis du Préfet qui souligne que le rapport "ne contient ni agrégation des résultats de l'ensemble des données sur les nuisances sonores, ni conclusion sur ces nuisances au droit du terrain".

La création de la BLUF et le déplacement des activités qui étaient dans au Sud du boulevard Berthier (Géodis, centrale Béton) vers la zone Nord vont contribuer à réduire la circulation avenue de Clichy ou rue Cardinet, ce que le rapport souligne à juste titre. En revanche, la concentration nouvelle du trafic des camions sur le pôle Nord de la ZAC pourrait avoir des conséquences très fâcheuses sur la circulation sur le quadrilatère qui l'entoure (boulevard du Fort de Vaux/Boulevard de Douaumont, avenue de la Porte de Clichy, boulevard Berthier et avenue de la Porte d'Asnières. Le dossier mentionne que tous les projets de la zone Nord de Clichy Batignolles entraîneront une augmentation du trafic de 15% avenue de la Porte de Clichy. La hausse du trafic sur l'axe Fort de Vaux Fort de Douaumont ,elle, n'est pas chiffrée.

La livraison du T3 va entraîner selon la Ville de Paris une baisse de capacité d'au moins 25% du carrefour de la Porte de Clichy et une baisse de capacité de 50% de celui de la Porte d'Asnières.

Comment concilier baisse de capacité aux carrefours et hausse des trafics, avec en plus des trafics prioritaires récurrents liés à la présence du Pôle Judiciaire ? Est-ce que notre quartier va devenir un lieu d'encombrements permanents (et donc de pollution élevée) du fait de l'accumulation de projets individuels qui pris isolément ont un impact additionnel parfois limité mais qui ajoutés les uns aux autres auront un fort impact additionnel cumulé ?

Alors que leur circulation y est interdite, est-ce que la rue Marguerite Long va devenir un axe de passage de camions voulant éviter la Porte d'Asnières ?

Une étude de trafic avait été réalisée en 2007 pour le lancement de la ZAC. Nous souscrivons à l'avis du Préfet sur l'absence d'une description précise des déplacements générés par le Projet. Ne faudrait-il pas enfin montrer aux riverains une étude de trafic actualisée en 2017 qui prenne en compte :

- les conséquences du développement depuis 2007 de la zone Nord de la ZAC Clichy-Batignolles (avec le Pôle Judiciaire annoncé en 2011, la Cité du Théâtre annoncée en 2016, un Centre de Tri avec une capacité augmentée de 45% depuis 2007) sans oublier la Centrale Béton, le parking Autocars (d'une

taille non précisée), la BLUF et les immeubles de bureaux N3, N5 et surtout N4 (avec 12.500 m<sup>2</sup> de bureaux à livrer boulevard de Douaumont).

- les conséquences de la livraison du T3, décidée en 2011
- les modalités de l'élargissement du boulevard du Fort de Vaux/Boulevard de Douaumont, qu'il serait techniquement impossible d'élargir sous le Pont de la Révolte

S'il s'avère nécessaire de créer un accès au périphérique extérieur Porte de Clichy pour des raisons de fluidité, liés aux besoins du Pole Judiciaire, il faudra peut-être le reconsidérer.

En ligne avec la circulaire du Préfet de Police du 15 mai 2017, nous demandons aussi que des protocoles clairs soient établis avec le Palais de Justice et la Police Judiciaire pour interdire le recours intempestif aux sirènes 2 tons qui polluent régulièrement notre quartier. Nous ne voulons pas perpétuer l'expérience que nous vivons en ce moment du fait des travaux du T3, qui bloquent régulièrement notre quartier. Nous refusons par avance d'être les victimes de concerts de sirènes générés par des encombrements récurrents dans notre quartier du fait d'un sous-dimensionnement des voiries aux confins de la ZAC Clichy-Batignolles !

Par ailleurs, les aspects stationnement pour les visiteurs de la BLUF et de l'immeuble N4 ne semblent pas traités. Est-ce que les contraintes de sécurité imposées par le Pôle Judiciaire à ces immeubles vont limiter l'accès aux parkings aux seuls collaborateurs de ces ateliers ? Si oui, où se gareront les véhicules des fournisseurs et clients ? Si non, est ce que 130 places de stationnement sont suffisantes pour 1.350 artisans, leurs fournisseurs et leurs clients ?

Finalement, l'aspect visuel de ce dossier pour les habitants des Hauts de Malesherbes devra être traité. Le point 8.6.3 de l'étude d'impact devra être revu car il est erroné d'écrire que les seuls impacts visuels sont ceux des usagers et employés du FPJP, DRPJ et autres bâtiments alentours de la ZAC. Les riverains installés à l'Ouest de la BLUF ont été oubliés.

Nous demandons des réponses claires sur nos questions en matière de nuisances sonores, de circulation et de stationnement et l'imposition des mesures correctrices qui apparaîtraient alors nécessaires sur les impacts sonores et le dimensionnement de la voirie avant le lancement des travaux de ce projet.



Marie-Claude Cassegrain  
COORDINATION HDM  
21 rue Albert Roussel  
75017 PARIS



## Impression du registre électronique

30/07/2017

## PROJET DE BASE LOGISTIQUE URBAINE FERROVIAIRE

Numéro : 9 Date de dépôt : 29/07/2017 Heure de dépôt : 19:51 Valide :  Modéré :

Observation : La ZAC Clichy-Batignolles est une bonne initiative mais ses différents projets ne sont pas toujours coordonnés. Leurs impacts éventuels sur les riverains, s'ils sont en général étudiés de manière individuelle, sont rarement examinés de manière combinée.

L'étude d'impact de la BLUF ( Base Logistique Urbaine Ferroviaire) ignore les logements des Hauts de Malesherbes qui sont séparés de la BLUF par le faisceau ferré de Saint Lazare, qui est lui-même une source de bruit.

Le projet inclut en plus d'une base logistique 26.000 m<sup>2</sup> d'ateliers pour des métiers d'art qui accueilleront 1.350 personnes. La Notice de Présentation mentionne que ces ateliers permettront de "regrouper les nuisances de ces activités pour éviter leur impact sur le tissu urbain habité de la ville", ce qui interpelle fortement les riverains du projet... Serait-il possible de préciser quelles sont ces nuisances dont les riverains vont hériter ? Est-ce que le projet sera remis en cause s'il s'avère impossible d'attirer 1.350 spécialistes des métiers d'art ?

Ignorer l'impact visuel de la BLUF pour les riverains des Hauts de Malesherbes est cavalier. Cet impact devrait être mentionné dans le dossier.

Il sera nécessaire de nous confirmer que ce projet pris individuellement ou conjointement avec les autres projets de la partie Nord de Clichy Batignolles ne va pas créer une augmentation du bruit supérieure à 1 dB alors que certains immeubles du quartier (rue de Saussure, rue Albert Roussel et rue Stéphane Grappelli) supportent déjà une exposition au bruit supérieure aux niveaux d'alerte de 70 dB le jour et 65 dB la nuit. La zone de tri génère déjà un bruit proche de 1 dB pour ces immeubles (rapport d'enquête de Décembre 2016 - page 77) ; il serait étonnant que le Pole Judiciaire qui isole du bruit vers la Porte de Clichy ne reflète rien vers la Porte d'Asnières. Le Préfet d'Ile de France a déjà fait part dans son avis du 21 septembre 2015 (page 5 - Nuisances sonores) des lacunes du dossier sur ces points. Si les nuisances sont avérées, il faut que les mesures correctives nécessaires soient mises en place.

Le pôle Nord de Clichy-Batignolles va accueillir des activités nouvelles (104.000 m<sup>2</sup> pour le Palais de Justice, 32.000 m<sup>2</sup> pour la Police Judiciaire, la Cité du Théâtre, un centre de tri, un parking autocars, 26.000 m<sup>2</sup> de bureaux dans les immeubles N3, N4 et N5, 26.000 m<sup>2</sup> de zone artisanale) ou déplacées du Sud vers le Nord (centrale béton, base logistique).

En plus des 8.000 visiteurs quotidiens du Palais de Justice, au moins 3.000 autres personnes vont travailler dans cette zone.

Le trafic généré par le Pôle Judiciaire serait de 800 véhicules à l'heure de pointe dont seulement 190 pour le Palais de Justice (Dossier FPJP 2012 - Etude d'impact Volume 2 b - page 199). Le Palais de Justice a retenu comme hypothèse qu'il y aurait au moins autant de personnes qui utiliseraient les transports en commun pour aller Porte de Clichy que sur l'Ile de la Cité, ce qui reste à voir (et ne sera peut-être pas vérifié tant que le T3 et la M14 ne seront pas livrés). Il faudrait y ajouter 130 UVP liés à la logistique urbaine (version 2011) et au moins 18% des 850 mouvements liés aux bureaux (moins bien desservis que ceux de la zone Sud par les transports en commun) D'après les études faites en 2011 , tous les projets de la zone Nord de Clichy Batignolles entraîneraient une augmentation du trafic de 15% avenue de la Porte de Clichy, qui attendrait 3.500 véhicules à l'heure de pointe. La hausse du trafic sur l'axe Fort de Vaux Fort de Douaumont, elle, n'était pas chiffrée .

La livraison du T3 va entraîner une baisse de capacité d'au moins 25% du carrefour de la Porte de Clichy (soit ? 2.250 véhicules par heure par rapport aux 3.000 véhicules enregistrés en 2009 - page 88 de la pièce 2.30).

Pour la Porte d'Asnières, nous n'avons jamais eu connaissance des études de Systra sur le Scénario P2 qui a été retenu pour l'arrivée du T3 Porte d'Asnières. Nous avons

EP17198

1/3

## PROJET DE BASE LOGISTIQUE URBAINE FERROVIAIRE

demandé l'étude d'un scénario P2 bis en 2015 (avec une rue de Saussure en sortie de Paris). Cette étude suggère dans le Scénario P2 des encombrements réguliers en Heure de Pointe du Matin et du Soir avec des temps de parcours de 15 mn pour aller de la rue Suarez au carrefour Berthier . En parallèle, le Boulevard du Fort de Vaux Nord qui est un autre moyen pour rejoindre le Périphérique Extérieur depuis la Porte de Clichy est lui aussi très encombré.

La baisse de capacité de 50% du carrefour de la Porte d'Asnières nous avait interpellés mais est parfaitement assumée par la Mairie de Paris par sa lettre du 23 mai 2016 .

Est-ce que cette réduction de capacité des carrefours avait été prise en compte de manière anticipée dans les études de 2011 ? Comment les études de 2011 ont-elles pris en compte une activité Métiers d'Art de 26.000 m<sup>2</sup> qui n'existait pas dans le projet Géodis abandonné fin 2011, sachant que le projet actuel avec une zone artisanale n'a été ébauché qu'en 2013 ?

Il paraît donc normal de se demander comment concilier baisse de capacité aux 4 carrefours qui encadrent cette zone (Bvd Berthier Porte de Clichy et Porte d'Asnières / Boulevard du Fort de Vaux et de Douaumont) et hausse des trafics, dont certains trafics prioritaires récurrents liés à la présence du Pôle Judiciaire ? Est-ce que notre quartier va devenir un lieu d'encombrements permanents (et donc de pollution élevée liée aux gaz d'échappement, sirènes,...) du fait de l'accumulation de projets individuels qui pris isolément ont un impact additionnel parfois limité mais qui ajoutés les uns aux autres auront un fort impact additionnel cumulé ?

Le Préfet a écrit (page 7) qu'"aucune étude de déplacement ne semble avoir été réalisée", ce qui est regrettable "d'autant plus que le projet est susceptible d'impacter fortement le trafic local". Ne faudrait-il pas réaliser enfin cette étude de déplacements en prenant en compte :

- tous les projets revus de la zone Nord de la ZAC Clichy-Batignolles (avec la Cité du Théâtre à venir)
- les conséquences de la livraison du T3
- les modalités de l'élargissement du boulevard du Fort de Vaux/Boulevard de Douaumont, qu'il serait techniquement impossible d'élargir sous le Pont de la Révolte

S'il s'avère nécessaire de créer un accès au périphérique extérieur Porte de Clichy pour des raisons de fluidité, liés par exemple aux besoins du Pole Judiciaire, il faudra peut-être le reconsidérer.

Par ailleurs, les aspects stationnement pour les visiteurs de la BLUF et de l'immeuble N4 ne semblent pas traités. Est-ce que malgré les contraintes de sécurité imposées par le Pôle Judiciaire à ces immeubles l'accès aux parkings sera possible au-delà des seuls collaborateurs de ces ateliers ? Si oui, est ce que 130 places de stationnement sont suffisantes pour 1.350 artisans, leurs fournisseurs et leurs clients ? Si non, où se gareront les véhicules des fournisseurs et clients ? Comment les espaces éventuellement disponibles sur la voirie seront partagés avec les usagers du Palais de Justice ?

Le Palais de Justice estimait avoir besoin en 2012 d'un parking extérieur avec 300 places de voitures pour satisfaire les besoins de ses visiteurs et le seul parking public prévu dans la zone Nord (sous l'immeuble N5) aurait une capacité de 250 places de voitures...

Nom : Il me paraîtrait normal d'avoir des réponses claires sur ces questions en matière de nuisances sonores, de circulation et de stationnement. Il faudrait aussi imposer les ~~HENRI DAMBRIERES~~ qui apparaîtraient alors nécessaires sur les impacts sonores et le dimensionnement de la voirie avant le lancement des travaux de ce projet.

Adresse : 6 rue Stephane Grappelli

Cedex : 75017

Ville : PARIS

Email : henri.dambrieres@gmail.com

Téléphone : 06.11.58.12.91

EP17198

2/3

**PROJET DE BASE LOGISTIQUE URBAINE FERROVIAIRE**

Profession : Riverain  
Nomfichier1 : 1507xx Etude Systra Extraits.pdf Fichier1 modéré :

---

Numéro : 10 Date de dépôt : 29/07/2017 Heure de dépôt : 19:54 Valide :  Modéré :   
Observation : PJ  
Nom : HENRI D AMBRIERES  
Adresse :  
Cedex : Ville :  
Email : henri.dambrieres@gmail.com Téléphone :  
Profession :  
Nomfichier1 : Fichier1 modéré :

EP17198

3/3

Juin 2015

## Étude dynamique de trafic pour le franchissement de la plateforme de tramway du T3 au niveau de la Porte d'Asnières et de la rue de Saussure – Projet P2bis

MAIRIE DE PARIS



TSS  
TRANSPORT  
SIMULATION  
SYSTEMS

SYSTRA

### HYPOTHESES Projet P2bis

- Le projet P2bis :
  - Reprend le projet P2 effectué par TSS en 2013 :
    - Modification de l'infrastructure des Maréchaux au niveau des différentes Portes (Saint-Ouen, Clichy, Asnières) pour accueillir le tramway
    - Modification de la demande par rapport à la SA (réduction de 30% de la capacité sur les Maréchaux)
    - Fréquence tram : 4min en HPM/HPS, écart-type de 1 min
    - Conservation des lignes de bus hors PC3
  - Considère la conservation du sens de la rue de Saussure entrant
  - Considère la simulation des piétons avec une demande d'environ 6 piétons/cycle

## RESULTATS

## Projet P2bis – Temps de parcours et vitesses VL - Comparaison par rapport à P2 HPM

• Temps de parcours [mm:ss] et vitesses moyennes [km/h] (VL)

- Le temps de parcours et la vitesse sont considérablement impactés sur les Maréchaux et la rue de Saussure
- Les radiales sont aussi impactées dans une moindre mesure

Axe	Origine	Destination	Vitesse moyenne (km/h)	Temps de parcours moyen (mm:ss)
M	Maréchaux Ouest	Maréchaux Est (carrefour Suarès)	2 (-2 km/h)	27:55 (+13:08)
M	Maréchaux Est (carrefour Suarès)	Maréchaux Ouest	3 (-2 km/h)	23:24 (+9:58)
R	Boulevard Malesherbes	Avenue de la Porte d'Asnières	6 (=)	6:41 (+0:18)
R	Avenue de la Porte d'Asnières	Boulevard Malesherbes	3 (=)	10:13 (+0:10)
S	Rue de Saussure	Avenue de la Porte d'Asnières	1	30:02

## RESULTATS

## Projet P2bis – Temps de parcours et vitesses - Comparaison par rapport à P2 HPS

• Temps de parcours [mm:ss] et vitesses moyennes [km/h] (VL)

- Le temps de parcours et la vitesse sont considérablement impactés sur les Maréchaux et la rue de Saussure
- La radiale sud→nord est aussi impactée dans une moindre mesure, tandis que la radiale nord→sud est un peu améliorée

Axe	Origine	Destination	Vitesse moyenne (km/h)	Temps de parcours moyen (mm:ss)
M	Maréchaux Ouest	Maréchaux Est (carrefour Suarès)	3 (-2 km/h)	22:48 (+8:10)
M	Maréchaux Est (carrefour Suarès)	Maréchaux Ouest	3 (-1 km/h)	23:07 (+5:32)
R	Boulevard Malesherbes	Avenue de la Porte d'Asnières	5 (-1 km/h)	7:55 (+0:54)
R	Avenue de la Porte d'Asnières	Boulevard Malesherbes	6 (+2 km/h)	6:16 (-2:11)
S	Rue de Saussure	Avenue de la Porte d'Asnières	1	34:24



## RESULTATS

## Projet P2bis – Temps de parcours et vitesses VL - Comparaison par rapport à P2 HPM

○ Temps de parcours [mm:ss] et vitesses moyennes [km/h] (VL)

- Le temps de parcours et la vitesse sont considérablement impactés sur les Maréchaux et la rue de Saussure
- Les radiales sont aussi impactées dans une moindre mesure

Axe	Origine	Destination	Vitesse moyenne (km/h)	Temps de parcours moyen (mm:ss)
M	Maréchaux Ouest	Maréchaux Est (carrefour Suarès)	2 (-2 km/h)	27:55 (+13:08)
M	Maréchaux Est (carrefour Suarès)	Maréchaux Ouest	3 (-2 km/h)	23:24 (+9:58)
R	Boulevard Malesherbes	Avenue de la Porte d'Asnières	6 (=)	6:41 (+0:18)
R	Avenue de la Porte d'Asnières	Boulevard Malesherbes	3 (=)	10:13 (+0:10)
S	Rue de Saussure	Avenue de la Porte d'Asnières	1	30:02

## RESULTATS

## Projet P2bis – Temps de parcours et vitesses - Comparaison par rapport à P2 HPS

○ Temps de parcours [mm:ss] et vitesses moyennes [km/h] (VL)

- Le temps de parcours et la vitesse sont considérablement impactés sur les Maréchaux et la rue de Saussure
- La radiale sud→nord est aussi impactée dans une moindre mesure, tandis que la radiale nord→sud est un peu améliorée

Axe	Origine	Destination	Vitesse moyenne (km/h)	Temps de parcours moyen (mm:ss)
M	Maréchaux Ouest	Maréchaux Est (carrefour Suarès)	3 (-2 km/h)	22:48 (+8:10)
M	Maréchaux Est (carrefour Suarès)	Maréchaux Ouest	3 (-1 km/h)	23:07 (+5:32)
R	Boulevard Malesherbes	Avenue de la Porte d'Asnières	5 (-1 km/h)	7:55 (+0:54)
R	Avenue de la Porte d'Asnières	Boulevard Malesherbes	6 (+2 km/h)	6:16 (-2:11)
S	Rue de Saussure	Avenue de la Porte d'Asnières	1	34:24



## Impression du registre électronique

31/07/2017

## PROJET DE BASE LOGISTIQUE URBAINE FERROVIAIRE

**Numéro :** 11 **Date de dépôt :** 30/07/2017 **Heure de dépôt :** 19:08 **Valide :**  **Modéré :**   
**Observation :** Soutenir un projet soumis à enquête publique pendant la période de congés, est-ce bien démocratique.  
 Donc pour faire cour entre deux départs, je reprends le courrier du 22/07/2017 de Marie-Claude Cassegrain.  
 Coordination HDM  
 Et j'ajouterais également ma demande concernant l'installation d'un mur anti-bruit de la rue Christine de Pisan au bld Bertier.  
 Le bruit stop.  
 Jean Goby  
 Président de l'Union des Locataires du 164  
 Escalier 1  
 164 rue de Saussure  
 75017 Paris  
**Nom :** GOBY  
**Adresse :** 164 rue de Saussure  
 Esc: 3  
**Cedex :** 75017 **Ville :** PARIS  
**Email :** jeangy.ul164@gmail.com **Téléphone :** 06.08.42.07.92  
**Profession :** Retraité  
**Nomfichier1 :** 2017-06-03 Brigitte Kuster nuisances sonores.pdf **Fichier1 modéré :**

EP17198

1/2

## PROJET DE BASE LOGISTIQUE URBAINE FERROVIAIRE

**Numéro :** 12 **Date de dépôt :** 30/07/2017 **Heure de dépôt :** 20:36 **Valide :**  **Modéré :**   
**Observation :** Je souscris aux observations des Hauts de Malesherbes surtout en ce qui concerne le bruit. Par ailleurs Je m'interroge sur l'Observation de l'autorité de l'environnement en ce qui a trait aux nuisances dues au trafic qui découlera de l'installation surtout dans la mesure où je ne comprends pas quels seront les véhicules utilisés. Sur ce point les documents ne me semblent pas clairs. J'espère que la commission d'enquête fera le point sur ce sujet et pourra éclairer les riverains qui subissent déjà beaucoup.  
 Merci  
**Nom :** ORTNER  
**Adresse :** Bd Malesherbes  
**Cedex :** 75017 **Ville :** PARIS  
**Email :** elise.ortner@gmail.com **Téléphone :**  
**Profession :** retraite  
**Nomfichier1 :** **Fichier1 modéré :**

EP17198

2/2

L'Union des Locataires du 164  
Escalier 1  
164 rue de Saussure  
75017 Paris



Résidence Jacques BALMAT

Mairie du 17<sup>ème</sup> Arrondissement  
Madame Brigitte Kuster  
Maire du 17<sup>ème</sup>  
20, rue des Batignolles  
75017 Paris

Paris le 3 juin 2017

OBJET: Nuisances sonores.

Madame La Maire,

La réalisation des nouveaux immeubles dans le Park Martin Luther King, engendre pour les locataires de la résidence Jacques Balmat, une augmentation des nuisances sonores qui est due aux circulations ferroviaires.

En effet les immeubles en cours de construction côté parc, commencent à former une barrière en prenant de la hauteur et les bruits provoqués par les trains renvoient les ondes vers nos résidences.

Je vous prie de bien vouloir étudier la mise en place d'un mur anti-bruit de l'école maternelle rue Christine de Pisan, jusqu'au pont SNCF enjambant le boulevard Berthier, ce qui procurera également plus de calme et de tranquillité pour les bébés et enfants placés à la crèche Christine de Pisan.

Merci, de prendre cette demande en considération et de ne pas oublier les résidents de ce quartier.

En attendant de vous lire, je vous prie de recevoir, Madame la Maire, mes salutations respectueuses.

Jean Goby  
Président de L'UL-164  
 jeangy.ul164@gmail.com  
 06 08 42 07 92

Copie: Madame Annick Lepetit, Députée de la 3<sup>ème</sup> circonscription de Paris



## Impression du registre électronique

01/08/2017

## PROJET DE BASE LOGISTIQUE URBAINE FERROVIAIRE

**Numéro :** 13 **Date de dépôt :** 31/07/2017 **Heure de dépôt :** 23:04 **Valide :**  **Modéré :**   
**Observation :** Bonsoir  
 est ce que le projet de BLUF est bine inscrit dans le PLU qui régit la ZAC Clichy Batignolles ? si non, ne faut il pas réviser le PLU avant de lancer le projet de BLUF ?  
 je joins une note en Word sur ce sujet et un autre sur les aspects techniques du projet (impact visuel et surtout sonore, circulation et stationnement). comme le fait remarquer la Préfecture dans son avis technique, les aspects nuisances sonores et circulation ne paraissent pas traités de manière satisfaisante.  
**Nom :** Henri d AMBRIERES  
**Adresse :** HENRI D AMBRIERES  
 6 rue Stéphane Grappelli  
**Cedex :** 75017 **Ville :** PARIS  
**Email :** henri.dambrieres@gmail.com **Téléphone :** 06.11.58.12.91  
**Profession :** Riverain  
**Nomfichier1 :** 170730 Enquête Publique BLUF projet note HA.pdf **Fichier1 modéré :**

EP17198

1/2

## PROJET DE BASE LOGISTIQUE URBAINE FERROVIAIRE

**Numéro :** 14 **Date de dépôt :** 31/07/2017 **Heure de dépôt :** 23:08 **Valide :**  **Modéré :**   
**Observation :** Bonsoir  
 est ce que le projet de BLUF est bine inscrit dans le PLU qui régit la ZAC Clichy Batignolles ? si non, ne faut il pas réviser le PLU avant de lancer le projet de BLUF ?  
 je joins une note en Word sur ce sujet et un autre sur les aspects techniques du projet (impact visuel et surtout sonore, circulation et stationnement). comme le fait remarquer la Préfecture dans son avis technique, les aspects nuisances sonores et circulation ne paraissent pas traités de manière satisfaisante.  
**Nom :** Henri d AMBRIERES  
**Adresse :** HENRI D AMBRIERES  
 6 rue Stéphane Grappelli  
**Cedex :** 75017 **Ville :** PARIS  
**Email :** henri.dambrieres@gmail.com **Téléphone :** 06.11.58.12.91  
**Profession :** Riverain  
**Nomfichier1 :** 170731 Enquête Publique BLUF projet note 2 HA.pdf **Fichier1 modéré :**

EP17198

2/2

Henri d'AMBRIERES  
6 rue Stéphane Grappelli  
75017 PARIS  
henri.dambrieres@gmail.com

Paris, le 31 juillet 2017

Commission d'Enquête Publique  
Base Logistique Urbaine Ferroviaire  
à l'attention de **François WELLHOFF**  
Mairie du 17<sup>ème</sup>  
16-20 rue des Batignolles  
75017 PARIS

La ZAC Clichy Batignolles a entraîné une révision du PLU lors de son lancement en 2007. En mars 2011, une autre enquête publique a eu lieu pour réviser à nouveau le PLU afin d'autoriser :

- Le lancement du pôle judiciaire avec 120.000 m<sup>2</sup> de bureaux, à la place d'autres espaces de bureaux
- L'augmentation de la hauteur de certains immeubles de logements et bureaux, ce qui a permis de faire passer la superficie totale construite de 341.000 m<sup>2</sup> à 460.000 m<sup>2</sup> (dont 111.000 m<sup>2</sup> de bureaux, 177.000 m<sup>2</sup> de logements, 28.000 m<sup>2</sup> de commerces et services et 24.000 m<sup>2</sup> d'équipements de proximité et logistiques).

Cette modification a été approuvée le 13 juillet 2011 par le Conseil de Paris.

Sur son site (<http://www.clichy-batignolles.fr/un-futur-pole-economique-du-nord-ouest-parisien>), Clichy-Batignolles fait état en 2017 de la construction de :

- 136.000 m<sup>2</sup> pour le Pôle Judiciaire (qui a donc gagné 16.000 m<sup>2</sup> depuis la modification du PLU ; ceci peut donc interpellé sur sa conformité au PLU)
- 140.000 m<sup>2</sup> de bureaux hors Pôle Judiciaire. En intégrant les 24.500 m<sup>2</sup> sur la ZAC Saussure, on retrouve par différence à peu près ce qui était prévu pour Clichy Batignolles. Le site mentionne la construction de 43.900 m<sup>2</sup> sur 4 immeubles (N2, N3, N4 et N5) dans le Pôle Nord.

Rien n'est donc prévu pour les 26.000 m<sup>2</sup> d'ateliers de métiers d'art au-dessus de la BLUF. Il est normal que le PLU de 2011 n'est rien prévu à ce sujet car Geodis n'a renoncé à son projet de Base Logistique qu'à la fin de 2011. La Délibération 2015 DU 16-1 du Conseil de Paris rappelle que le projet final de CIEH avec la création de ces ateliers n'a été présenté qu'en octobre 2014.

Pourriez-vous confirmer que la révision simplifiée de 2011 nous donne la bonne version du PLU applicable à la ZAC ?

Si c'est bien le cas, est-il possible de construire ces ateliers qui ne sont pas prévus au PLU, ni dans la destination, ni dans les surfaces ? Si cela n'est pas possible, faut-il alors réviser le PLU avant de commencer les travaux de la BLUF ?

Si le PLU a été révisé depuis 2011, pourriez-vous nous indiquer quand cela aurait été fait et si ces ateliers sont bien inscrits dans ce PLU révisé ?

Bien cordialement

Henri d'AMBRIERES

Henri d'AMBRIERES  
6 rue Stéphane Grappelli  
75017 PARIS  
henri.dambrieres@gmail.com

Paris, le 30 juillet 2017

Commission d'Enquête Publique  
Base Logistique Urbaine Ferroviaire  
à l'attention de **François WELLHOFF**  
Mairie du 17<sup>ème</sup>  
16-20 rue des Batignolles  
75017 PARIS

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

La ZAC Clichy-Batignolles est une bonne initiative mais ses différents projets ne sont pas toujours coordonnés. Leurs impacts éventuels sur les riverains, s'ils sont en général étudiés de manière individuelle, sont rarement examinés de manière combinée.

L'étude d'impact de la BLUF ( Base Logistique Urbaine Ferroviaire) ignore les logements des Hauts de Maiesherbes qui sont séparés de la BLUF par le faisceau ferré de Saint Lazare, qui est lui-même une source de bruit.

Le projet inclut en plus d'une base logistique 26.000 m<sup>2</sup> d'ateliers pour des métiers d'art qui accueilleront 1.350 personnes. La Notice de Présentation mentionne que ces ateliers permettront de "regrouper les nuisances de ces activités pour éviter leur impact sur le tissu urbain habité de la ville", ce qui interpelle fortement les riverains du projet... Serait-il possible de préciser quelles sont ces nuisances dont les riverains vont hériter ? Est-ce que le projet sera remis en cause s'il s'avère impossible d'attirer 1.350 spécialistes des métiers d'art ?

Ignorer l'impact visuel de la BLUF pour les riverains des Hauts de Maiesherbes est cavalier. Cet impact devrait être mentionné dans le dossier.

Il sera nécessaire de nous confirmer que ce projet pris individuellement ou conjointement avec les autres projets de la partie Nord de Clichy Batignolles ne va pas créer une augmentation du bruit supérieure à 1 dB alors que certains immeubles du quartier (rue de Saussure, rue Albert Roussel et rue Stéphane Grappelli) supportent déjà une exposition au bruit supérieure aux niveaux d'alerte de 70 dB le jour et 65 dB la nuit. La zone de tri génère déjà un bruit proche de 1 dB pour ces immeubles (rapport d'enquête de Décembre 2016 – page 77) ; il serait étonnant que le Pole Judiciaire qui isole du bruit vers la Porte de Clichy ne reflète rien vers la Porte d'Asnières. Le Préfet d'Ile de France a déjà fait part dans son avis du 21 septembre 2015 (page 5 – Nuisances sonores) des lacunes du dossier sur ces points. Si les nuisances sont avérées, il faut que les mesures correctives nécessaires soient mises en place.

Le pôle Nord de Clichy-Batignolles va accueillir des activités nouvelles (104.000 m<sup>2</sup> pour le Palais de Justice, 32.000 m<sup>2</sup> pour la Police Judiciaire, la Cité du Théâtre, un centre de tri, un parking autocars, 26.000 m<sup>2</sup> de bureaux dans les immeubles N3, N4 et N5, 26.000 m<sup>2</sup> de zone artisanale) ou déplacées du Sud vers le Nord (centrale béton, base logistique).  
En plus des 8.000 visiteurs quotidiens du Palais de Justice, au moins 3.000 autres personnes vont travailler dans cette zone.

Le trafic généré par le Pôle Judiciaire serait de 800 véhicules à l'heure de pointe dont seulement 190 pour le Palais de Justice (Dossier FPJP 2012 – Etude d'impact Volume 2 b - page 199). Le Palais de Justice a retenu comme hypothèse qu'il y aurait au moins autant de personnes qui utiliseraient les transports en commun pour aller Porte de Clichy que sur l'île de la Cité, ce qui reste à voir (et ne sera peut-être pas vérifié tant que le T3 et la M14 ne seront pas livrés). Il faudrait y ajouter 130 UVP liés à la logistique urbaine (version 2011) et au moins 18% des 850 mouvements liés aux bureaux (moins bien desservis que ceux de la zone Sud par les transports en commun)

D'après les études faites en 2011<sup>1</sup>, tous les projets de la zone Nord de Clichy Batignolles entraîneraient une augmentation du trafic de 15% avenue de la Porte de Clichy, qui attendrait 3.500 véhicules à l'heure de pointe. La hausse du trafic sur l'axe Fort de Vaux Fort de Douaumont, elle, n'était pas chiffrée<sup>2</sup>.

La livraison du T3 va entraîner une baisse de capacité d'au moins 25% du carrefour de la Porte de Clichy (soit ? 2.250 véhicules par heure par rapport aux 3.000 véhicules enregistrés en 2009 – page 88 de la pièce 2.30).

Pour la Porte d'Asnières, nous n'avons jamais eu connaissance des études de Systra sur le Scénario P2 qui a été retenu pour l'arrivée du T3 Porte d'Asnières. Nous avons demandé l'étude d'un scénario P2 bis en 2015 (avec une rue de Saussure en sortie de Paris). Cette étude suggère dans le Scénario P2 des encombrements réguliers en Heure de Pointe du Matin et du Soir avec des temps de parcours de 15 mn pour aller de la rue Suarez au carrefour Berthier<sup>3</sup>. En parallèle, le Boulevard du Fort de Vaux Nord qui est un autre moyen pour rejoindre le Périphérique Extérieur depuis la Porte de Clichy est lui aussi très encombré.

La baisse de capacité de 50% du carrefour de la Porte d'Asnières nous avait interpellés<sup>4</sup> mais est parfaitement assumée par la Mairie de Paris par sa lettre du 23 mai 2016<sup>5</sup>.

Est-ce que cette réduction de capacité des carrefours avait été prise en compte de manière anticipée dans les études de 2011 ? Comment les études de 2011 ont-elles pris en compte une activité Métiers d'Art de 26.000 m<sup>2</sup> qui n'existait pas dans le projet Géodis abandonné fin 2011, sachant que le projet actuel avec une zone artisanale n'a été ébauché qu'en 2013 ?

Il paraît donc normal de se demander comment concilier baisse de capacité aux 4 carrefours qui encadrent cette zone (Bvd Berthier Porte de Clichy et Porte d'Asnières / Boulevard du Fort de Vaux et de Douaumont) et hausse des trafics, dont certains trafics prioritaires récurrents liés à la présence du Pôle Judiciaire ? Est-ce que notre quartier va devenir un lieu d'encombrements permanents (et donc de pollution élevée liée aux gaz d'échappement,

<sup>1</sup> Aussi citée dans le rapport d'enquête de Décembre 2016 sur le Centre de Tri (Page 59)

<sup>2</sup> Le Point de départ d'un trafic de 1.200 VP sur une voie unique cité sur le Projet Tri nous paraît étrange

<sup>3</sup> Voir PJ Extraits Etude Systra

<sup>4</sup> Cf lettre du 7 février 2016 avec un Document en annexe

<sup>5</sup> Voir PJ Lettre du 23 mai 2016

sirènes,...) du fait de l'accumulation de projets individuels qui pris isolément ont un impact additionnel parfois limité mais qui ajoutés les uns aux autres auront un fort impact additionnel cumulé ?

Le Préfet a écrit (page 7) qu'"aucune étude de déplacement ne semble avoir été réalisée", ce qui est regrettable" "d'autant plus que le projet est susceptible d'impacter fortement le trafic local". Ne faudrait-il pas réaliser enfin cette étude de déplacements en prenant en compte :

- tous les projets revus de la zone Nord de la ZAC Clichy-Batignolles (avec la Cité du Théâtre à venir)
- les conséquences de la livraison du T3
- les modalités de l'élargissement du boulevard du Fort de Vaux/Boulevard de Douaumont, qu'il serait techniquement impossible d'élargir sous le Pont de la Révolte

S'il s'avère nécessaire de créer un accès au périphérique extérieur Porte de Clichy pour des raisons de fluidité, liés par exemple aux besoins du Pôle Judiciaire, il faudra peut-être le reconsidérer.

Par ailleurs, les aspects stationnement pour les visiteurs de la BLUF et de l'immeuble N4 ne semblent pas traités. Est-ce que malgré les contraintes de sécurité imposées par le Pôle Judiciaire à ces immeubles l'accès aux parkings sera possible au-delà des seuls collaborateurs de ces ateliers ? Si oui, est ce que 130 places de stationnement sont suffisantes pour 1.350 artisans, leurs fournisseurs et leurs clients ? Si non, où se gareront les véhicules des fournisseurs et clients ? Comment les espaces éventuellement disponibles sur la voirie seront partagés avec les usagers du Palais de Justice ?

Dans son étude d'impact, le Palais de Justice estimait avoir besoin en 2012 d'un parking extérieur avec 300 places de voitures pour satisfaire les besoins de ses visiteurs (avocats, justiciables et public) et le seul parking public prévu dans la zone Nord (sous l'immeuble N5) aurait une capacité de 250 places de voitures... Par ailleurs, le parking intérieur du Palais de Justice ne serait accessible qu'aux seuls 1.671 fonctionnaires. Si certains des 709 auxiliaires de justice y travaillant viennent en voiture, ils devront trouver une solution en dehors du Palais de Justice.

Il me paraîtrait normal d'avoir des réponses claires sur ces questions en matière de nuisances sonores, de circulation et de stationnement. Il faudrait aussi imposer les mesures correctrices qui apparaîtraient alors nécessaires sur les impacts sonores et le dimensionnement de la voirie avant le lancement des travaux de ce projet.

Dans cette attente, je vous prie d'agréer, Monsieur le Commissaire-Enquêteur, l'expression de mes sentiments les meilleurs

Henri d'Ambrières





## Impression du registre électronique

03/08/2017

## PROJET DE BASE LOGISTIQUE URBAINE FERROVIAIRE

Numéro :	15	Date de dépôt :	02/08/2017	Heure de dépôt :	08:05	Valide :	<input checked="" type="checkbox"/>	Modéré :	<input type="checkbox"/>	
Observation :	Comme il n'est possible de ne joindre qu'une PJ à une observation, lettre de la Mairie de Paris du 23 mai 2016 sur la baisse de capacité du carrefour de la Porte d'Asnieres									
Nom :	D AMBRIERES									
Adresse :	6 rue Stephane Grappelli									
Cedex :	75017	Ville :	PARIS							
Email :	he	Téléphone :	06.11.58.12.91							
Profession :	Riverain									
Nomfichier1 :	160523 Mairie Paris T3 bis.pdf								Fichier1 modéré :	<input type="checkbox"/>
Numéro :	16	Date de dépôt :	02/08/2017	Heure de dépôt :	08:09	Valide :	<input checked="" type="checkbox"/>	Modéré :	<input type="checkbox"/>	
Observation :	et la lettre des riverains de février 2016 qui a suscité la réponse de la Ville									
Nom :	HENRI D AMBRIERES									
Adresse :	6 rue Stephane Grappelli									
Cedex :	75017	Ville :	PARIS							
Email :	henri.dambrieres@gmail.com	Téléphone :	06.11.58.12.91							
Profession :	Riverain									
Nomfichier1 :	160207 Lettre Anne Hidalgo.pdf								Fichier1 modéré :	<input type="checkbox"/>

EP17198

1/1

**MAIRIE DE PARIS** 

CABINET DE LA MAIRE  
LA CONSEILLERE  
CD/BR

Paris, le 23 MAI 2016

Mesdames, Messieurs,

Vous aviez bien voulu faire part à la Maire de Paris de votre inquiétude relative au plan de circulation mis en place dans votre quartier, s'agissant notamment des encombrements susceptibles d'intervenir du fait de l'inversion du sens de circulation de la rue de Saussure et de la livraison de la ZAC Clichy Batignolles.

Je suis en mesure de vous confirmer que selon les simulations de trafic effectuées par la Direction de la Voirie et des Déplacements, la réduction du trafic de l'avenue de la Porte d'Asnières sera effectivement proche de 50%.

La configuration du carrefour situé à l'angle des Maréchaux, qui est atypique et complexe, est à l'origine de cette réduction de trafic. En effet, à chaque passage du tramway, toutes les voies affectées à la circulation générale doivent être à l'arrêt pour des raisons de sécurité. Il est également à noter que la circulation de la rue de Saussure, en sortie de Paris, représentait une part importante du trafic de l'avenue de la Porte d'Asnières (environ 10 000 véhicules par jour). L'inversion du sens de circulation de la rue de Saussure, en février dernier, a réduit celui de l'avenue de la Porte d'Asnières et n'a d'ailleurs pas eu d'impact négatif sur la circulation du secteur.

S'agissant de la desserte de la ZAC Clichy Batignolles, une voirie nouvelle (voie Nord-Sud) a bien été dimensionnée, afin de desservir les différentes activités et logements et d'assurer la circulation de la ligne de bus, notamment aux abords de la nouvelle station de métro (extension de la ligne 14). Le plan de circulation a été élaboré en vue de favoriser la desserte du secteur tout en limitant la circulation de transit.

Il s'agit également de privilégier une alternative à l'usage de la voiture en mettant en place une offre performante de transports en commun et en favorisant l'usage du vélo. Ce sont là des priorités de la mandature.

.../...

Résidents Porte d'Asnières  
6 rue Stéphane Grappelli  
75017 PARIS

Hôtel de Ville - 3, rue Lobau - 75196 Paris Cedex  
Tél : 01 42 76 60 58

paris  
**info** Le 3975  
Paris.fr  
\*Site d'un reportage à partir d'un procès-verbal



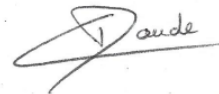
Quant aux alternatives de plan de circulation que vous proposez, elles ont déjà été étudiées et semblent peu envisageables.

En effet, le rétablissement du sens de circulation de la rue de Saussure, avec obligation de tourner à droite en direction de la Porte de Clichy, présente peu d'intérêt dans la mesure où la voie nouvelle Nord-Sud, qui traversera la ZAC Clichy Batignolles, permettra de rejoindre directement l'avenue de la Porte de Clichy via la rue André Suarès.

Pour ce qui est de l'inversion de la rue de Tocqueville, cela ajouterait une autre entrée au carrefour situé à l'angle des Maréchaux. De ce fait, ce carrefour déjà très complexe serait encore plus impacté avec une phase supplémentaire de feux tricolores et sa capacité en serait ainsi encore réduite.

Je souhaitais vous apporter ces précisions.

Je vous prie d'agréer, Mesdames, Messieurs, l'expression de ma considération distinguée.



Caroline DAUDE

Amicale des Impressionnistes  
du Quartier de la Porte d'Asnières

Coordination des Hauts de Malesherbes

Association des Hauts de Malesherbes (HDM)

RESIDACTIFS

CALPA 22

Résidents Porte d'Asnières (RPA)

Paris, le 7 février 2016

Anne Hidalgo, Maire de Paris  
Hotel de Ville  
75004 PARIS

Madame la Maire,

La réunion organisée le 21 janvier 2016 par la Mairie du 17<sup>ème</sup> avec la participation de la DVD, de la Mission Tramway et de la Préfecture de Police a été l'occasion d'annoncer publiquement aux habitants du 17<sup>ème</sup> la décision d'inverser le sens de circulation de la rue de Saussure dans la perspective de l'arrivée du T3 Porte d'Asnières fin 2017.

Nous prenons acte de cette décision, qui fait suite à la présentation de différentes études exposées par la Mission Tram au bureau du CCQ Pereire-Malesherbes le 24 juin 2015 et complétées par un mail de cette dernière en date du 27 juillet 2015, relatives au projet d'une traversée par les voitures de la ligne du T3 au débouché de la rue de Saussure. Ces études réalisées par SYSTRA laissent entendre que dans le scénario maintenant retenu d'une inversion de la rue de Saussure :

1. Le trafic passant par la Porte d'Asnières en 2018 baisserait de 55% par rapport à 2009, alors qu'ailleurs dans Paris le trafic a baissé de 25 à 30% suite à la livraison du T3 et que la livraison complète de la ZAC Clichy Batignolles va générer un trafic additionnel, dont celui généré par la présence du Palais de Justice et de la DRPJ (avec de nombreux convois prioritaires) non pris en considération dans les différentes approches.
2. Le quartier risque la thrombose permanente avec des temps de parcours aux heures de pointe de 17 minutes pour aller de la Porte de Clichy à la Porte d'Asnières par le boulevard Berthier ou de 13 mn pour aller en 341 de la place Léautaud à la Porte d'Asnières.

De plus, différentes nouvelles mesures ont été présentées. Certaines, d'ores et déjà retenues (maintien du couloir pour bus boulevard Malesherbes, ce qui est bien pour la circulation des bus 53 et 94) ou mises à l'étude (mise en sens unique entrant dans Paris de l'avenue de Clichy ou suppression de la circulation automobile avenue de Villiers au niveau de la Porte de Champerret si l'option Sud est retenue pour le T3 Porte de Champerret) pourraient aggraver cette thrombose.

Nous espérons sincèrement que ces études se trompent et que ce scénario noir ne se réalisera pas.

Si, malheureusement, l'inversion du sens de circulation de la rue de Saussure, qui sera effective le 18 février 2016, se traduit par des encombrements permanents empêchant un accès au quartier pour ceux qui y habitent ou y travaillent et par une pollution accrue (en contradiction avec les engagements pris dans le cadre de la COP21), nous vous demandons de nous confirmer dès maintenant que :

1. Vos services reprendront l'étude dès le printemps 2016 de solutions alternatives (le maintien de la rue de Saussure en sortie de Paris avec un tourne-à-droite vers la Porte de Clichy, l'inversion simultanée des rues de Saussure et de Tocqueville, , une refonte totale du plan de circulation du 17<sup>ème</sup>,...) pour créer une situation de vie normale dans notre quartier. Les services de la Ville ont refusé de faire cette ouverture lors cette réunion publique.
2. Des relevés réguliers des niveaux de pollution atmosphérique et sonore dans notre quartier seront effectués et communiqués aux riverains, afin d'en mesurer les évolutions.

Dans l'attente de vous lire, nous vous prions, Madame la Maire, d'agréer l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Amicale des Impressionnistes  
du Quartier de la Porte d'Asnières

François TRICOT  
[fr.tricot@wanadoo.fr](mailto:fr.tricot@wanadoo.fr)



Association des Hauts de Malesherbes (HDM)

Noëlle MBIIM  
[hautsdemalesherbes@gmail.com](mailto:hautsdemalesherbes@gmail.com)



CALPA 22  
Martine DELANOE  
[martinedelanoë@yahoo.fr](mailto:martinedelanoë@yahoo.fr)



Copies

Brigitte Kuster, Maire du 17<sup>ème</sup>  
Annick Lepetit, Députée de Paris

Coordination des Hauts de Malesherbes

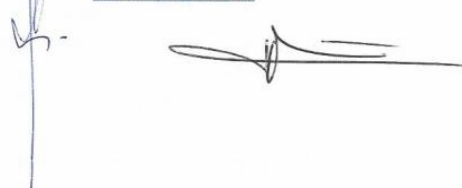
Albert ABITBOL  
[contact.coordination@free.fr](mailto:contact.coordination@free.fr)



RESIDACTIFS  
Michel LOURADOU  
[louradoumichel@bbox.fr](mailto:louradoumichel@bbox.fr)



Résidents Porte d'Asnières (RPA)  
Joël MORVAN                      Henri d'AMBRIERES  
[assoc.rpa@free.fr](mailto:assoc.rpa@free.fr)



Pour toute correspondance par lettre, merci de s'adresser à :  
RPA (Résidents Porte d'Asnières / 6 rue Stéphane Grappelli 75017 PARIS) qui fera suivre aux autres signataires.



## Impression du registre électronique

04/08/2017

## PROJET DE BASE LOGISTIQUE URBAINE FERROVIAIRE

Numéro : 17 Date de dépôt : 03/08/2017 Heure de dépôt : 17:12 Valide :  Modéré :

Observation :

PARIS le 3 août 2017

Commission d'Enquête Publique  
Projet Base Logistique Urbaine Ferroviaire  
Mairie du 17<sup>ème</sup> Arrondissement  
16, 20 rue des Batignolles  
75017 PARIS

A l'attention de Monsieur le Commissaire Enquêteur François WELHOFF

Monsieur,

Il est indéniable que l'aménagement de la ZAC Clichy-Batignolles est une évolution positive dans notre secteur géographique. Toutefois, les citoyens restent vigilants sur la crédibilité des différents programmes qui se programment en son sein, particulièrement en ce qui concerne les nuisances qu'ils peuvent générer tant lors de leur construction qu'au cours de leur destination future.

Les documents qui sont présentés lors de l'enquête publique du Projet de la Base Logistique Urbaine Ferroviaire (BLUF), qui a fait l'objet d'une présentation publique de l'avant-projet le 22 mars 2016, font ressortir que les conséquences des nuisances sonores, de circulation et d'impact visuel sur l'environnement se sont concentrées, quand elles ont été traitées, sur les zones Est et Sud-Est limitrophes de la BLUF, négligeant totalement les zones sises à l'Ouest qui sont occupées en totalité par des immeubles d'habitations (les HAUTS DE MALESHERBES et les immeubles SAUSSURE), certes nécessitant de franchir le faisceau ferré Saint-Lazare lui-même générateur de fortes nuisances sonores en particulier.

Outre la BLUF, d'une superficie de 4 500 m2 environ, le programme immobilier comportera 26 000 m2 de locaux d'activités dont l'occupation devrait être orientée vers des entreprises agissant dans les « Métiers d'art ». Espérons qu'une étude de marché a été effectuée en regard de loyers qui ne feront pas fuir les artisans qui trouvent des locaux à moins de 100 kms de Paris leur permettant d'être compétitifs y compris en intégrant les frais de transports dans leur prix de revient. On peut noter que le dossier

EP17198

1/3

## PROJET DE BASE LOGISTIQUE URBAINE FERROVIAIRE

actuel fait état d'une potentialité de 1 350 salariés dans ces locaux alors que le 22 mars 2016 il n'en avait été annoncé que 1000, soit un écart de 35% impliquant des contraintes complémentaires. La Notice de Présentation mentionne que ces ateliers permettront de « regrouper les nuisances de ces activités pour éviter leur impact sur le tissu urbain habité de la ville », ce qui interpelle fortement les riverains du projet... Il est indispensable que la nature des nuisances évoquées ici, dont les citoyens de notre quartier vont hériter sans aucun doute, tout ou partiellement, soit précisée voire être quantifiée avec indication des mesures envisagées pour y remédier. Par ailleurs, en page 9 de cette même notice on peut lire « L'artisanat, la fonction entrepôt ou l'industrie ne sont admis que si les installations apportent un service au fonctionnement de l'agglomération en lien avec le caractère de la zone ou avec les CINASPIC existants ou à créer » répondant aux exigences de la zone UGSU, sans adjonction d'aucune étude définissant ces exigences. Comme notifié lors de la réunion de mars 2016, les locaux d'activités ne sont pas accessibles aux véhicules tant pour les livraisons de matière première que pour le départ des produits élaborés, ce qui va engendrer des afflux de véhicules en grand nombre et de tonnage très divers, dont le positionnement « Parking Livraisons » au niveau 31,85 va nécessiter de nombreuses manutentions, voire une gestion affinée du local « Aire livraisons Ateliers », donc coûteuse. Il serait regrettable que des coûts locatifs et d'exploitation amènent les futurs locataires potentiels à désertir rapidement le site, laissant derrière eux une friche dont il faudra alors envisager la reconversion.

Il apparaît que le trafic routier engendré par les locaux d'activité a totalement été obturé. Or en considérant que l'implantation d'une activité artisanale nécessite une superficie oscillant entre 100 à 400 m2, soit une moyenne de 250 m2, on peut envisager l'installation de 100 entreprises environ. Les approvisionnements et départs de livraison de celles-ci devraient générer des flux quotidiens compris 5 à 10 véhicules, soit une moyenne de l'ordre de 750 véhicules de toutes capacités, qui viendront s'ajouter au flux routier de desserte de la Base Logistique en elle-même qui avait évolué entre 80 à 100 véhicules dans la présentation de mars 2016. L'ensemble de ce trafic sera supporté par le boulevard de Douaumont Sud, avec un accès principal par les deux sorties (Est et Ouest) du boulevard périphérique de la Porte d'Asnières, mais une sortie avec un seul accès (vers l'Est) à la Porte de Clichy. Ce nombre important de véhicules qui s'ajoutera à l'ensemble des véhicules desservant les différents sites du secteur Nord de la ZAC Clichy-Batignolles : Pôle Judiciaire, Centre de tri du Syctom, Centrale à béton, Parking d'autocars (Capacité non précisée à ce jour), l'immeuble de bureaux du Lot N4, la future Cité du Théâtre, va créer des contraintes de circulation sur l'ensemble du secteur qui n'ont pas fait l'objet d'une analyse détaillée dans l'étude d'impact. Les problèmes de stationnement des visiteurs de ces ensembles immobiliers sont totalement omis. Dans la mesure, où les décideurs envisagent que les visiteurs devront utiliser les transports en commun, les ouvertures prochaines du T3 et de la M14 ne sauront sans aucun doute répondre à cette demande supplémentaire. Le plan de circulation du secteur, demandé de longue date, est à reconsidérer avec la création d'un accès au périphérique vers l'Ouest à la Porte de Clichy.

Il est indispensable que des études complémentaires soient menées, avant tout démarrage de réalisation de cet ensemble immobilier, afin d'amener des réponses aux sujets abordés ci-avant. Les conclusions devraient permettre que les résidents des quartiers Ouest de la ZAC Clichy Batignolles ne soient soumis à un maximum de contraintes polluantes de toutes natures : visuel, sonores, qualité de l'air, etc...

Je vous prie de recevoir, Monsieur le Commissaire Enquêteur, mes sincères salutations.

Michel LOURADOU

RESIDACTIFS  
Collectif informel d'action du secteur Nord-Ouest Paris 17<sup>ème</sup>  
139 bis rue de Saussure 75017 PARIS  
- Tél : 06 32 15 55 56  
- Email : louradoumichel@bbox.fr

Nom : LOURADOU MICHEL

EP17198

2/3

## PROJET DE BASE LOGISTIQUE URBAINE FERROVIAIRE

Adresse : 139 bis rue de Saussure  
 Cedex : 75017 Ville : PARIS  
 Email : louradoumichel@bbox.fr Téléphone : 06.32.15.55.56  
 Profession : RETRAITE  
 Nomfichier1 :

Fichier1 modéré : 

EP17198

3/3



## Impression du registre électronique

05/08/2017

## PROJET DE BASE LOGISTIQUE URBAINE FERROVIAIRE

Numéro : 18 Date de dépôt : 04/08/2017 Heure de dépôt : 04:53 Valide :  Modéré :

Observation : Commission d'Enquête Publique  
 Base Logistique Urbaine Ferroviaire  
 à l'attention de M. François WELLHOFF  
 Mairie du 17ème  
 16-20 rue des Batignolles  
 75017 PARIS

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

Soutenir le projet de la Base Logistique Urbaine Ferroviaire (BLUF) alors qu'il comporte de graves lacunes quant à ses conséquences pour les riverains de la Porte d'Asnières (qu'ils habitent rue de Saussure, dans les Hauts de Malesherbes ou à ailleurs à proximité), résulterait d'une irresponsabilité de notre part. Ce projet en termes de nuisances sonores, de circulation et d'impact visuel pour notre quartier est inacceptable en l'état.

L'étude d'impact indique que les habitations les plus proches de la BLUF sont situées au Sud-Est de l'emprise au-dessus du Timhotel Porte de Clichy. Elle passe sous silence les logements des Hauts de Malesherbes qui sont à la même distance mais à l'Ouest ! Alors que le Pôle Judiciaire isole la BLUF de l'immeuble Timhotel, seul le faisceau ferré de Saint Lazare, qui est une source de bruit, sépare la BLUF des Hauts de Malesherbes.

Nous avons bien noté que le projet inclut en plus d'une base logistique 26.000 m<sup>2</sup> d'ateliers pour des métiers d'art qui accueilleront 1.350 personnes. La Notice de présentation mentionne que ces ateliers permettront de "regrouper les nuisances de ces activités pour éviter leur impact sur le tissu urbain habité de la ville", ce qui interpelle fortement les riverains du projet... Serait-il possible de nous préciser quelles sont ces nuisances dont nous allons hériter ? Par ailleurs, pourriez-vous nous expliquer ce que veut dire "L'artisanat, la fonction entrepôt ou l'industrie ne sont admis que si les installations apportent un service au fonctionnement de l'agglomération en lien avec le caractère de la zone ou avec les CINASPIC existants ou à créer" ? Est-ce que les critères d'admission de ces activités sont remplis ?

Comme cela apparaît dans le dossier, les immeubles (rue de Saussure, rue Albert Roussel et rue Stéphane Grappelli) qui longent le faisceau ferroviaire Saint-Lazare supportent déjà une exposition au bruit supérieure aux niveaux d'alerte de 70 dB le jour et 65 dB la nuit.

NOUS DEMANDONS que, comme cela a été fait pour l'immeuble Olympe à Clichy à l'occasion du projet Centre de Tri Paris 17, UNE ETUDE D'IMPACT SONORE soit menée sur les conséquences pour les habitants des Hauts de Malesherbes qu'il s'agisse

des :  
 - conséquences individuelles de ce projet. Quel sera l'impact sonore des groupes froid prévus en façade Sud-Ouest (près des voies ferrées) avec une puissance acoustique de 98,5 dB et en façade Nord-Est (près du FPJP) avec une puissance de 88,5 dB ? Quel sera l'impact en période nocturne des mouvements du train isolé prévu à 4 heures du matin et des camions prévus dès 5 heures ? Est ce que l'augmentation de bruit dépassera 1 dB pour les habitants en bordure du faisceau ferré ?

EP17198

1/4

## PROJET DE BASE LOGISTIQUE URBAINE FERROVIAIRE

- conséquences cumulées de ce projet avec le Futur Palais de Justice de Paris et l'immeuble de la Police Judiciaire, la Centrale Béton, le Centre de Tri, le Parking Autocars et le trafic ferroviaire. Si le FPJP, DRPJ, l'immeuble N4 et le Centre de Tri servent d'écrans aux bruits de la BLUF pour les immeubles le long de la rue André Suarez ou à Clichy, ils peuvent servir de réflecteur pour ceux des Hauts de Malesherbes. La Commission d'Enquête sur le Centre de de Tri a bien identifié une aggravation des nuisances sonores liée à ce projet mais son augmentation de moins de 1 dB ne justifiait pas de mesure correctrice. Est-ce que, si chaque projet a un faible impact individuel, leur impact cumulé dépasse ou non ce seuil de 1 dB ?

Cette étude devra être complétée par LA PRÉCONISATION DE MESURES CORRECTIVES ÉVENTUELLEMENT NÉCESSAIRES SI L'AUGMENTATION INDIVIDUELLE OU CUMULÉE DE BRUIT DÉPASSE 1 DB. Cette demande nous paraît cohérente avec l'avis du Préfet qui souligne que le rapport "ne contient ni agrégation des résultats de l'ensemble des données sur les nuisances sonores, ni conclusion sur ces nuisances au droit du terrain".

La création de la BLUF et le déplacement des activités qui étaient dans au Sud du boulevard Berthier (Géodis, centrale Béton) vers la zone Nord vont contribuer à réduire la circulation avenue de Clichy ou rue Cardinet, ce que le rapport souligne à juste titre. En revanche, la concentration nouvelle du trafic des camions sur le pôle Nord de la ZAC pourrait avoir des conséquences très fâcheuses sur la circulation sur le quadrilatère qui l'entoure (boulevard du Fort de Vaux/Boulevard de Douaumont, avenue de la Porte de Clichy, boulevard Berthier et avenue de la Porte d'Asnières. Le dossier mentionne que tous les projets de la zone Nord de Clichy Batignolles entraîneront une augmentation du trafic de 15% avenue de la Porte de Clichy. La hausse du trafic sur l'axe Fort de Vaux Fort de Douaumont, elle, n'est pas chiffrée. La livraison du T3 va entraîner selon la Ville de Paris une baisse de capacité d'au moins 25% du carrefour de la Porte de Clichy et une baisse de capacité de 50% de celui de la Porte d'Asnières. Comment concilier baisse de capacité aux carrefours et hausse des trafics, avec en plus des trafics prioritaires récurrents liés à la présence du Pôle Judiciaire ? Est-ce que notre quartier va devenir un lieu d'engorgements permanents (et donc de pollution élevée) du fait de l'accumulation de projets individuels qui pris isolément ont un impact additionnel parfois limité mais qui ajoutés les uns aux autres auront un fort impact additionnel cumulé ?

Alors que leur circulation y est interdite, est-ce que la rue Marguerite Long va devenir un axe de passage de camions voulant éviter la Porte d'Asnières ?

Une étude de trafic avait été réalisée en 2007 pour le lancement de la ZAC. Nous soucrivons à l'avis du Préfet sur l'absence d'une description précise des déplacements générés par le Projet. Ne faudrait-il pas enfin montrer aux riverains une étude de trafic actualisée en 2017 qui prenne en compte :

- les conséquences du développement depuis 2007 de la zone Nord de la ZAC Clichy-Batignolles (avec le Pôle Judiciaire annoncé en 2011, la Cité du Théâtre annoncée en 2016, un Centre de Tri avec une capacité augmentée de 45% depuis 2007) sans oublier la Centrale Béton, le parking Autocars (d'une taille non précisée), la BLUF et les immeubles de bureaux N3, N5 et surtout N4 (avec 12.500 m<sup>2</sup> de bureaux à livrer boulevard de Douaumont).

- les conséquences de la livraison du T3, décidée en 2011

- les modalités de l'élargissement du boulevard du Fort de Vaux/Boulevard de Douaumont, qu'il serait techniquement impossible d'élargir sous le Pont de la Révolte.

S'il s'avère nécessaire de créer un accès au périphérique extérieur Porte de Clichy pour des raisons de fluidité, liés aux besoins du Pôle Judiciaire, il faudra peut-être le reconsidérer.

En ligne avec la circulaire du Préfet de Police du 15 mai 2017, nous demandons aussi que des protocoles clairs soient établis avec le Palais de Justice et la Police Judiciaire pour interdire le recours intempestif aux sirènes 2 tons qui polluent régulièrement notre quartier. Nous ne voulons pas perpétuer l'expérience que nous vivons en ce moment du fait des travaux du T3, qui bloquent régulièrement notre quartier. Nous refusons par avance d'être les victimes de concerts de sirènes générés par des

EP17198

2/4

## PROJET DE BASE LOGISTIQUE URBAINE FERROVIAIRE

engorgements récurrents dans notre quartier du fait d'un sous-dimensionnement des voiries aux confins de la ZAC Clichy-Batignolles !

Par ailleurs, les aspects stationnement pour les visiteurs de la BLUF et de l'immeuble N4 ne semblent pas traités. Est-ce que les contraintes de sécurité imposées par le Pôle Judiciaire à ces immeubles vont limiter l'accès aux parkings aux seuls collaborateurs de ces ateliers ? Si oui, où se gareront les véhicules des fournisseurs et clients ? Si non, est-ce que 130 places de stationnement sont suffisantes pour 1.350 artisans, leurs fournisseurs et leurs clients ?

Finalement, l'aspect visuel de ce dossier pour les habitants des Hauts de Malesherbes devra être traité. Le point 8.6.3 de l'étude d'impact devra être revu car il est erroné d'écrire que les seuls impacts visuels sont ceux des usagers et employés du FPJP, DRPJ et autres bâtiments alentours de la ZAC. LES RIVERAINS INSTALLES A L'OUEST DE LA BLUF ONT ÉTÉ OUBLIES.

Nous demandons des réponses claires sur nos questions en matière de nuisances sonores, de circulation et de stationnement et l'imposition des mesures correctrices qui apparaîtraient alors nécessaires sur les impacts sonores et le dimensionnement de la voirie avant le lancement des travaux de ce projet.

Nom : NOELLE MBIM  
 Association HdM  
 18 rue Albert Roussel - 75017 PARIS  
 06 87 82 54 89  
 hautsdemalesherbes@gmail.com

Adresse : 18 rue Albert Roussel

Cedex : 75017

Ville : PARIS

Email : hautsdemalesherbes@gmail.com

Téléphone : 0687825489

Profession : Professeure certifiée

Nomfichier1 :

Fichier1 modéré :

EP17198

3/4



## PROJET DE BASE LOGISTIQUE URBAINE FERROVIAIRE

Numéro :	19	Date de dépôt :	04/08/2017	Heure de dépôt :	15:08	Valide :	<input type="checkbox"/>	Modéré :	<input type="checkbox"/>	
Observation :	<p>Mesdames, Messieurs,</p> <p>Après la base logistique urbaine ferroviaire de La Chapelle-International (18e) et la Halle Lamé (12e), la BLUF des Batignolles sera le troisième équipement moderne de ce type à voir le jour dans Paris.</p> <p>Il faut espérer que les technologies ferroviaires les plus récentes y seront mises en œuvre afin de minimiser bruit et pollution.</p> <p>Il est frappant de constater le retard de développement de ces technologies en France, par rapport à ce qu'il est chez nos voisins européens, où la densité de peuplement est, il est vrai, plus élevée que chez nous, à l'échelle du pays tout entier.</p> <p>Concernant la pollution, il faut espérer que la traction des wagons ou des rames entières se fera exclusivement en mode électrique.</p> <p>Si pour des raisons économiques et techniques la caténaire ne peut être installée jusqu'à l'intérieur de la BLUF, alors, que l'on ait recours à des locos de manœuvre pouvant circuler sur batteries, comme les constructeurs en proposent de plus en plus.</p> <p>Voir par exemple, les locomotives de manœuvre hybrides diesel/batteries Prima H3 chez Alstom, homologuées en Allemagne et vendues à de nombreux exemplaires aux industriels comme aux opérateurs ferroviaires.</p> <p>Voir aussi les loco électriques caténaire/batteries commandées par la RATP à CAF pour les trains de travaux dans le RER, qui pourrait évoluer en une version 25kv-50Hz/batteries.</p> <p>D'autres productions tchèques ou japonaises viennent enrichir l'offre grandissante de ce type d'engin sur le marché international.</p> <p>A l'heure où l'on va interdire le diesel routier dans Paris, n'en mettons pas sur les rails parisiens !</p> <p>Pensons aussi aux écrans anti-bruit transparents en matériaux bio-sourcés qui se développent au Japon.</p> <p>Enfin, une remarque : il est dommage que l'embranchement de la BLUF soit orienté exclusivement vers la banlieue ; un double embranchement vers la banlieue et vers Paris permettrait d'utiliser aussi la Petite Ceinture Nord pour approvisionner la BLUF, en empruntant le raccordement des Batignolles, reconstruit à neuf en 2014 dans le Parc Martin Luther King, mais inutilisé depuis ! A quoi ce raccordement est-il censé servir ?</p> <p>Cordialement Pierre Bocquiaux</p>									
Nom :	BOCQUIAULT									
Adresse :	30 rue des Haies									
Cedex :	75020	Ville :	PARIS							
Email :	pierre.bocquiaux@orange.fr	Téléphone :	01.43.79.51.11							
Profession :	Ingénieur retraité									
Nomfichier1 :									Fichier1 modéré :	<input type="checkbox"/>

EP17198

4/4

## 10.12 Procès-verbal de synthèse des observations

Paris, le 10 août 2017

François WELLHOFF  
Commissaire enquêteur

à

Monsieur Alain-Marie Germain  
Directeur Général d'HEXAGONA  
28, rue Bayard  
75008 Paris

Objet : Enquête publique BLUF. Procès-verbal de synthèse des observations  
P.J. : Tableau global de synthèse des observations  
Synthèse des observations par thème

Monsieur le Directeur Général,

L'enquête publique relative au projet de construction d'une base logistique urbaine ferrée dont vous êtes le Maître d'ouvrage s'est terminée le 4 août 2017.

La participation du public a été faible : vingt-neuf observations, critiques et propositions du public ont été recueillies, par oral ou consignées directement dans les registres d'enquête matériel ou dématérialisé.

Les copies intégrales des observations déposées vous ont été adressées, à ma demande, par la Ville de Paris, autorité organisatrice de l'enquête, dans un courriel daté du 7 août dernier.

La plupart des observations provient de voisins qui résident à l'Ouest du projet, riverains de la Porte d'Asnières, se déclarant « oubliés » par l'étude d'impact. Six associations ou personnes ont signé un courrier en termes quasi identiques. Un courrier émane de la Mairie du 17<sup>ème</sup> arrondissement, en complément à son avis daté du 4 avril 2016.

Afin de permettre l'analyse de ces observations, elles ont été regroupées selon cinq thèmes :

- Thème 1 : Contenu et forme du Dossier d'Enquête Publique, conformité des procédures, respect des réglementations et du PLU
- Thème 2 : Circulation et déplacements
- Thème 3 : Viabilité de la base logistique, activités ferroviaires
- Thème 4 : Protection de l'environnement : Bruit, pollution, impact visuel
- Thème 5 : Autres avis, critiques des solutions choisies et propositions

Un tableau global de synthèse des observations recueillies est présenté en pièce-jointe. Les observations y sont classées en fonction du mode et de la date de leur recueil.

En complément, afin de faciliter les réponses à chacune des observations formulées, un tableau global des observations par thème est présenté en pièce-jointe. Sur chaque ligne, ce tableau indique la personne sollicitée pour y répondre.

Enfin, il vous est demandé de répondre spécifiquement sur trois points, pour lesquels des précisions ou des engagements pour l'avenir sont sollicités.

#### Question 1 : Etude de circulation et déplacements

La quasi-totalité des observations porte sur les risques de congestion des voiries avoisinantes, en raison des déplacements générés par le projet, cumulés avec ceux des autres projets ou réalisations situés dans le Nord de la ZAC Clichy-Batignolles. Plusieurs observations sont étayées, des solutions sont suggérées.

Le commissaire enquêteur demande au Maître d'ouvrage du projet, conformément à l'avis de l'Autorité Environnementale, s'il lui serait possible de compléter l'étude d'impact par la réalisation d'une étude de circulation sur les voiries desservant le projet.

#### Question 2 : Viabilité de la base logistique ferroviaire

Le dossier du permis de construire engage le pétitionnaire à réaliser les installations de la BLUF en tant que destination d'une exploitation logistique ferroviaire. La Notice de Procédure Enquête Publique, datée du 17 mai 2017, présente en page 25 les prévisions d'exploitation ferroviaire en matière de produits alimentaires frais ou froids. Les réunions préparatoires à l'enquête ainsi qu'une observation du public questionnent sur la fiabilité de ces prévisions.

Le commissaire enquêteur demande au Maître d'ouvrage du projet quelles garanties il peut apporter sur l'effectivité de cette exploitation ferroviaire, porteuse de l'intérêt collectif du projet.

#### Question 3 : Localisation de la base arrière de chargement du train

Le commissaire enquêteur estime que la base arrière de chargement du train prévue à Valenton réduit l'intérêt environnemental du projet, quant à la réduction de la circulation des poids-lourds en zone agglomérée. De même cette localisation se révèle peu rationnelle quant au transfert des marchandises sur le train pour une si courte distance, tant que le boulevard périphérique reste franchissable aux poids-lourds.

Le commissaire enquêteur demande au Maître d'ouvrage du projet les éléments dont il dispose sur l'indication donnée par la STEF lors de la réunion du 22 novembre 2016 concernant son intention d'étudier de nouveaux chantiers de transfert route-rail en tant que base arrière d'approvisionnement des marchandises.

Le présent courrier constitue avec la copie intégrale des observations déposées, le tableau global de synthèse des observations et le tableau global des observations par thème ci-joints, le procès-verbal de synthèse visé à l'article R 123-18 du code de l'environnement.

Afin de me permettre de rédiger mon rapport, j'ai l'honneur de vous demander de bien vouloir m'adresser sous quinze jours les réponses que vous voudrez bien faire à l'expression du public, ainsi qu'aux questions posées par le commissaire enquêteur suite à cette enquête.

Veillez agréer, Monsieur le Directeur Général, l'assurance de ma considération.



François WELLHOFF

Copie : Direction de l'urbanisme, Ville de Paris

## 10.13 Réponses de la Ville de Paris au procès-verbal de synthèse

### Enquête publique Base Logistique Urbaine Ferroviaire

#### Réponse de la Ville de Paris au procès-verbal de synthèse

L'enquête publique relative au projet de construction d'une Base Logistique Urbaine Ferroviaire (BLUF) dans le 17<sup>ème</sup> arrondissement s'est déroulée du 20 juin au 4 août 2017. Dans son procès-verbal de synthèse, reçu le 10 août 2017, Monsieur François Wellhoff, commissaire enquêteur, interroge le maître d'ouvrage et les services de la Ville de Paris sur certains aspects du projet.

La Ville de Paris souhaite répondre aux observations qui relèvent de sa compétence de la manière suivante :

1. Observation du public déplorant que l'enquête publique se soit tenue pendant la période des congés :

L'enquête publique a débuté le mardi 20 juin 2017, soit 17 jours avant le début des vacances scolaires. De plus, l'enquête s'est déroulée pendant 45 jours afin de donner la possibilité au plus grand nombre de personnes de venir, selon la date de leurs congés, s'informer et s'exprimer sur le projet au cours des mois de juin, juillet et des premiers jours d'août. L'article L. 123-9 du code de l'environnement dispose que la durée de l'enquête publique ne peut être inférieure à 30 jours pour les projets faisant l'objet d'une évaluation environnementale. L'enquête publique relative au projet BLUF a donc été prolongée bien au-delà de cette durée minimale.

Par ailleurs, la mise en ligne du dossier d'enquête et l'existence d'un registre dématérialisé a pu faciliter la capacité pour le public d'émettre des observations et propositions sur le projet.

2. Observation du public s'interrogeant sur les critères d'admissibilité de locaux artisanaux ou industriels et la conformité de la construction de 25 000 m<sup>2</sup> d'ateliers de métiers d'art avec le programme de la ZAC et/ou le PLU de Paris :

La construction projetée se situe dans la zone UGSU.

Les orientations d'aménagement du PLU relatives au secteur Clichy-Batignolles prévoient que les surfaces de plancher hors œuvre nette créées seront de l'ordre de 556 000 m<sup>2</sup> non compris la zone UGSU. La surface de plancher du projet de construction n'est donc pas limitée à ce titre.

Par ailleurs, le schéma de ces orientations prévoit à l'emplacement projeté pour la BLUF de développer l'activité économique (Cf. légende de ce schéma).

Au regard du règlement du PLU, il résulte des articles UGSU.1 et 2 relatifs aux occupations et utilisations du sol interdites et celles soumises à des conditions particulières, que les locaux à

usage d'habitation, de bureau, de commerce et d'hébergement hôtelier sont interdits en zone UGSU.

Toutefois, l'article UGSU 2.2.a, relatif aux destinations dans la zone UGSU, précise que « l'artisanat, la fonction entrepôt ou l'industrie ne sont admis que si les installations apportent un service au fonctionnement de l'agglomération en lien avec le caractère de la zone ou avec les CINASPIC existantes ou créées dans la zone ».

La BLUF est un CINASPIC (construction et installation nécessaire aux services publics ou d'intérêt collectif) puisqu'elle constitue un espace de logistique urbaine dédié à l'accueil des activités liées à la livraison et à l'enlèvement des marchandises, tel que visé dans les dispositions générales du règlement du PLU. La destination artisanat est donc autorisée.

En l'espèce, le regroupement d'ateliers liés à l'artisanat et l'industrie permet de créer un bassin d'activités propres aux métiers de l'artisanat et de l'industrie sur le territoire parisien en conservant et en créant des emplois.

En outre, comme il est indiqué dans l'étude d'impact (p.30 et suivantes. « Nature des activités »), il s'agira d'ateliers industriels liés à l'industrie de très haut de gamme regroupant les unités de confection et de fabrication (verrerie, cristallerie, maroquinerie, joaillerie).

L'annexe à la pièce PC 04 détaille la liste des métiers qui pourront être accueillis dans les ateliers (arts du spectacle, arts mécaniques, jeux et jouets, bijouterie, horlogerie, graveur sur pierre, marbrier, restaurateur de vitraux ...). L'exploitation de tels ateliers nécessite des locaux comportant des surfaces constituées de plateaux adaptés avec d'importantes hauteurs sous plafond et des besoins de stockage importants.

Or, l'implantation de telles surfaces comportant d'importants espaces de stockage est incompatible avec la présence d'habitations en zone UG. Elle doit donc être prioritairement installée en zone UGSU où l'habitation n'est pas admise. De plus, cette solution répond bien au 3ème objectif du caractère de la zone : « insérer dans de bonnes conditions d'environnement des équipements utiles pour la ville, publics ou privés, dont l'implantation dans un milieu urbain constitué est souvent difficile ».

Enfin, il doit être rappelé que le permis de construire est déposé sur un terrain qui n'a pas transité par le patrimoine de l'aménageur de la ZAC.

Fait à Paris, le 23 AOUT 2017

Pour la Maire de Paris et par délégation,  
Le Directeur de l'Urbanisme,  
Sous-Directeur des Ressources

Pi

  
Claude Praliaud  
Marsel TERNER

2

Annexe 1

## CLICHY / BATIGNOLLES - ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT

17<sup>ème</sup> arrondissement

Le secteur "Clichy Batignolles", au nord ouest du 17<sup>ème</sup> arrondissement, est constitué principalement par de grandes emprises ferroviaires liées au faisceau de voies ferrées de la gare Saint Lazare. Il représente, avec les terrains du Nord Est, l'une des dernières opportunités foncières de grande capacité dans Paris et offre, à ce titre, un potentiel d'évolution et d'aménagement de première importance.

**En application de la délibération du 8 avril 2002 et 19 et 20 octobre 2009, les grands objectifs urbains du site sont les suivants :**

- **Mettre en œuvre de nouvelles continuités urbaines** en reliant la plaine Monceau et le quartier des Epinettes.
- **Créer un nouveau parc au nord-ouest de Paris** qui répond à un fort besoin des quartiers riverains, du 18<sup>ème</sup> arrondissement et des communes voisines. Ce parc sera situé au centre de la trame verte du quartier.
- **Valoriser les espaces publics**, en particulier le boulevard Berthier, les avenues de Clichy et de la Porte de Clichy, et la rue Cardinet. La requalification des portes d'Asnières et de Clichy est recherchée.
- **Améliorer la desserte par les transports en commun et développer le transport de marchandises par la voie ferroviaire** par la mise en œuvre à terme du tramway des Maréchaux de l'augmentation des fréquences de train sur la gare Pont Cardinet et du prolongement de la ligne 14 vers la Mairie de Saint-Ouen. L'accueil d'un pôle de logistique urbaine, ainsi qu'un centre de tri de la collecte sélective sont prévus. La création près du périphérique d'un parc de stationnement pour autocars peut être envisagée.
- **Favoriser la mixité urbaine** en développant des activités économiques, des logements de différentes catégories, des équipements publics locaux ou à l'échelle de la Ville ;
- **Valoriser les éléments patrimoniaux**, notamment les magasins des décors de l'opéra, les vestiges du bastion n°44 de l'enceinte de Thiers, et la gare du Pont Cardinet ;
- **Intégrer au Nord du boulevard Berthier le Nouveau Palais de Justice et la Direction Régionale de la Police Judiciaire** tout en respectant au mieux l'objectif initial de construction de logements et d'équipements dans la ZAC et en s'inscrivant dans les objectifs du Plan Climat de Paris ;
- **Autorisier une modulation des hauteurs de logements** jusqu'à 50m pour créer une silhouette urbaine moins compacte et plus vivante en périphérie du parc Martin Luther King.

Ces objectifs seront essentiellement mis en œuvre sous forme de trois opérations d'aménagement :

- **la ZAC Cardinet Chalabre**, créée par délibération des 20 et 21 juin 2005 et dont le dossier de réalisation a été approuvé au Conseil de Paris des 13 et 14 novembre 2006. Il est prévu dans cette première ZAC de réaliser une tranche conséquente du parc public (4,3 ha), d'élargir la rue Cardinet à 29 m environ, de construire en sous-sol de cette rue un parc de stationnement résidentiel d'environ 600 places, de créer, dans le prolongement de l'impasse Chalabre, une voie de desserte des nouveaux immeubles en bordure du parc public d'environ 12 m de large (celle-ci pouvant atteindre une trentaine de mètres au débouché de l'impasse Chalabre pour assurer une bonne liaison avec le parc) et de construire une école, une crèche et des programmes de logements.
- **La ZAC Clichy Batignolles**, créée par délibération des 12 et 13 février 2007 et dont la procédure de modification a été engagée par délibération du Conseil de Paris des 19 et 20 octobre 2009. Dans ce périmètre est prévue, conformément à l'objectif de mixité urbaine, la construction de logements, de commerces, services et équipements publics et d'immeubles de bureaux. Ces derniers seront localisés principalement le long des voies ferrées et du boulevard périphérique pour protéger le cœur du quartier des nuisances acoustiques. En outre, l'opération prévoit la reconstitution sous dalle de fonctions ferroviaires, la réalisation d'un pôle de logistique urbaine comprenant un centre de tri des déchets recyclables, un ensemble de quais et de voies ferrées destinées au transport des marchandises, une centrale à béton et un parc pour autocars. Plusieurs rues seront créées pour desservir les nouvelles constructions :
  - Une voie principale nord-ouest sud-est de 20 à 25 m de large jusqu'au boulevard Berthier,
  - La prolongation de cette voie vers le nord jusqu'à son raccordement à l'avenue de la Porte de Clichy, sur une largeur de 14 à 16 m,
  - D'autres voies de 12 à 20 m de large, qui desservent le quartier par le boulevard Berthier, l'avenue de la Porte de Clichy et l'avenue de Clichy.
  - L'élargissement du boulevard de Douaumont à 16 m environ
  - Des ouvrages de franchissements du faisceau principal saint Lazare et du boulevard Berthier.
  - L'élargissement du pont Cardinet.

5

Enfin sont prévus la poursuite de la réalisation du parc public de 10 ha et la création d'un nouvel espace vert autour des vestiges du bastion n° 44 de l'enceinte de Thiers.

Une troisième opération d'aménagement sera engagée dans le secteur Saussure, à l'ouest du faisceau ferroviaire, à l'initiative de la SNCF, propriétaire de la quasi-totalité des terrains, pour permettre la réalisation d'un programme de bureaux et de logements. Des voies nouvelles seront réalisées, d'une largeur de 12 à 16 m pour celles qui se raccordent à la rue de Saussure, au boulevard Pereire et au futur pont au-dessus des voies ferrées, et d'une largeur de moins de 12 m pour la nouvelle voie le long du boulevard Pereire. Cette dernière opération d'aménagement permettra de faire une jonction harmonieuse entre le nouveau quartier de Clichy-Batignolles et le secteur de la Plaine Monceau. Compte tenu des besoins en matière scolaire, un collège sera également construit dans ce secteur.

Ces trois opérations sont inscrites dans un secteur soumis à des dispositions particulières. A l'intérieur de ce secteur, les règles de densité de l'article 14 ne s'appliquent pas afin de permettre la recomposition du site et faciliter les découpages en lots. De plus, des dispositions particulières sont définies pour les constructions en bordure du parc public (implantation, gabarit-enveloppe et espaces libres) et pour les constructions en bordure de certaines voies (gabarits-enveloppes particuliers) pour tenir compte des particularités du site réaménagé.

\*\*\*

Le pourcentage des surfaces de logements par rapport aux surfaces créées dans la zone UG, hors équipements et commerces, sera au moins de 48%. A l'intérieur de ce cadre, la part de logements sociaux ne sera pas inférieure à 50%, avec une part significative de logements pour étudiants et jeunes travailleurs. De plus, un travail sera mené avec les opérateurs privés pour garantir un pourcentage de leur parc à des loyers modérés.

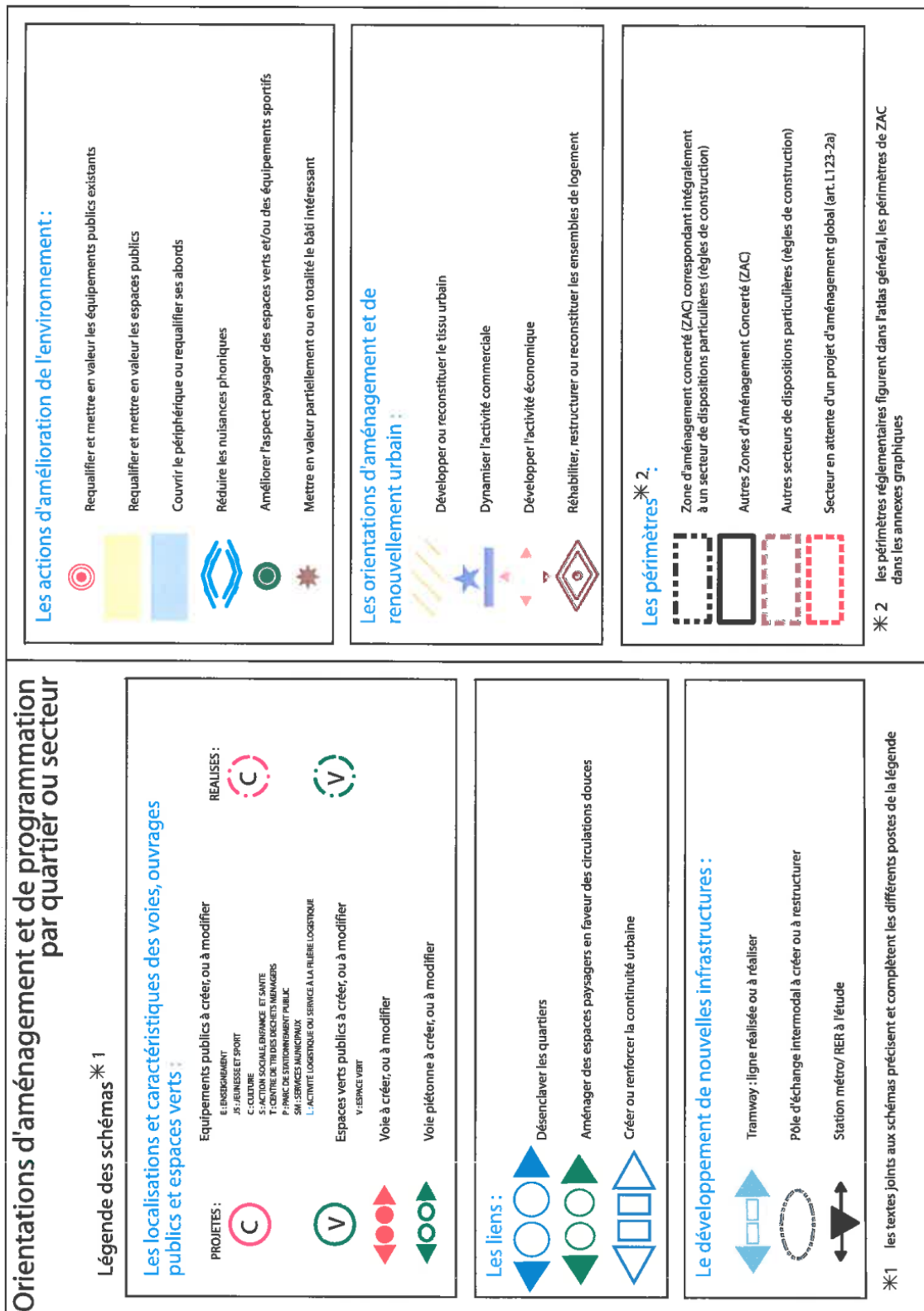
Dans ce cadre, les surfaces de planchers hors œuvre nette créées seront de l'ordre de 556 000 m<sup>2</sup> à l'intérieur du secteur soumis à des dispositions particulières, non compris la zone UGSU, la zone UV et les constructions préexistantes.

6

152







La

BASE LOGISTIQUE URBAINE FERROVIAIRE  
ZAC CLICHY BATIGNOLLES

Les produits distribués, en température ambiante, tempérée (+3/8°), en froid positif (+2/4°), en froid négatif (-25°), seront traités en flux tendu compte tenu de leur durée limite de consommation relativement courte, notamment pour les produits frais.

La distribution des produits alimentaires concerne essentiellement les magasins de proximité petites et moyennes surfaces, les commerces de détail (boucherie, charcuterie, fromagerie, poissonnerie), la restauration collective et chaine, les hôtels restaurants.

La livraison des produits alimentaires se fera par trains depuis la ligne ferrée de la gare saint-Lazare, 6 jours sur 7, tout au long de l'année.

Il est prévu une moyenne d'un train par jour de 20 wagons, arrivant vers 2h du matin. Le tonnage moyen journalier approvisionné sur la base sera de 196 T de produits alimentaires, soit plus de 60.000 T estimées par an. Le train pourra reparti en fin de matinée, en fonction du trafic de Paris – Saint – Lazare.

Annexe 2

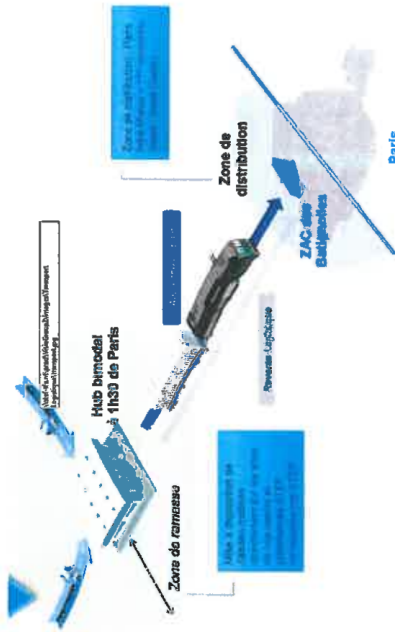


Figure 22 : Schéma d'exploitation des produits (sources : STEF)

Les produits seront ensuite dispatchés par destinataires et positionnés en tournées de livraison. Les véhicules de livraison seront ensuite chargés à quai, les premiers départs étant programmés vers 5h du matin. La plateforme comporte 26 mises à quai. Les livraisons seront effectuées exclusivement par camions porteurs propres. Les premiers départs en livraison auront lieu à partir de 5h du matin, par camions électriques et hybrides selon les destinations et la volumétrie des tournées.

En général, les produits ne resteront pas stockés sur la plateforme.



Figure 21 : Principe de fonctionnement de la collecte pneumatique du quartier Clichy-Batignolles (source : Ville de Paris)

4.2.3.6 Nature des activités

Le projet de Base Logistique Urbaine Ferroviaire a pour fonction de faire l'interface entre les flux massifiés longues distances et les flux urbains de proximité. Tourné vers les quartiers de la Ville de Paris, ce site a pour vocation d'accueillir des acteurs et des activités logistiques nécessaires au fonctionnement économique et social de la ville.

Outre les activités de transit des marchandises des secteurs de la grande distribution et de l'agro-alimentaire, la base logistique va accueillir des parkings (autocars/RATP) biennés à ordures/camions STEF en sous-sols et des ateliers industriels, artisanat et confection de luxe dans les étages supérieurs (niveaux 44.20 NGF, 48.10 et 52.00).

- Type d'activités
- Composante logistique

La logistique ferroviaire agro-alimentaire est la composante principale du projet située en RDC à la cote 37 NGF.

Le terminal ferroviaire urbain sera composé d'une plate-forme centrale, permettant le transit des marchandises palettisées ou gérées à l'aide d'autres unités d'œuvre logistiques urbaines telles que le rail ou encore le petit container. Cette plate-forme sera encadrée par un faisceau ferroviaire composée de 2 voies ferrées parallèles d'une longueur de 200 m environ chacune.

19 quais sont prévus pour l'accostage des véhicules de distribution.

Cette halle sera exploitée par le groupe STEF-TFE premier logisticien frigorifique Européen.

La base sera utilisée pour une activité de « Répartition et distribution de produits alimentaires multi-températures » dans Paris intramuros et petite couronne nord.



En dehors des périodes de distribution urbaine (matin), des activités logistiques connexes pourront être exercées sur la plateforme, telles que par exemple la livraison de produits frais ou surgelés à domicile, pour le compte d'enseignes spécialisées, par véhicules légers électriques, des prestations de préparation de commandes, copacking, pour le compte de grossistes.

- Activités liées au SYCTOM

Le futur centre de tri dont le SYCTOM est maître d'ouvrage traitera les emballages recyclables et les papiers d'arrondissements parisiens mais aussi des communes proches (Saint-Ouen, Clichy-la-Garenne...). Les balles de papiers seront acheminées par voie ferrée dans des sociétés privées pour être recyclées et les matériaux issus des emballages par camions.

La voie ferrée 56 est dédiée au SYCTOM pour l'expédition de balles de papiers (00000 T/an). La logistique prévoit 40 demi-trains par an, de 7 wagons (1 x 7). Le chargement de demi-train est situé dans la base logistique au niveau 3<sup>2</sup> NGF.

- Ateliers industriels-Artisanat-Confection de Luxe

Les niveaux 44-20 NGF, 48-20 NGF et 51-00 NGF vont abriter des ateliers industriels liés à l'industrie très haut de gamme, en regroupant ses unités de confection et de fabrication (verrerie, cristallerie, maroquinerie, joaillerie...). L'objectif est de concevoir et fabriquer des produits de forte valeur ajoutée « made in Paris ».

- Restauration

La Base Logistique Urbaine Ferroviaire bénéficiera d'un service de restauration qui occupera le niveau 44-20 NGF et aura une capacité de 200 places. Il sera composé de cuisines et de réserves ainsi que de salles à manger.

- \* Effectifs quotidiens

Un effectif global d'environ 3500 personnes est prévu sur le site, tous étant des collaborateurs du bâtiment. Les ateliers regroupent le maximum de personnes, avec environ 3350 personnes répartis sur 3 niveaux. La plateforme logistique de STEF rassemble environ 100 personnes et 50 personnes sont prévues dans les niveaux inférieurs destinés aux parkings.

#### 4.2-4. Description des travaux envisagés

##### 4.2-4.1. Calendrier général du secteur nord de la ZAC

Les travaux du secteur nord de la ZAC ont débuté en 2021 et le calendrier de réalisation prévoit une finalisation complète en 2029.

Parmi les grands chantiers du secteur nord, les dates clés des travaux sont les suivantes :

- Parc Martin Luther King : livraison de la dernière tranche de 3,2 ha en 2028 ;
- Direction Régionale de la Police Judiciaire : démarrage des travaux en 2024, pour une livraison le 2<sup>nd</sup> trimestre 2027 ;
- Futur Palais de Justice de Paris : démarrage des travaux en 2024, pour une livraison le 4<sup>ème</sup> trimestre 2027 ;
- SYCTOM : démarrage des travaux en 2027 pour une mise en service en 2029.



Photo 1 : Travaux de gros œuvre du PJP  
(source : <http://www.nouveaupalaisdejustice.fr>)



Photo 2 : Début des travaux de la DPPJ  
(source : <https://www.prefecturedepolice.limousin.gouv.fr>)

##### 4.2-4.2. Calendrier de mise en service de prolongement de la ligne 14 et du tramway T3

Le calendrier pour le prolongement du tramway T3 entre la Porte de la Chapelle et la Porte d'Asnières est le suivant : enquête publique en juin 2023, travaux préparatoires dès avril 2024, et une mise en service prévisionnelle en décembre 2027.

Le calendrier pour le prolongement de la ligne 14 est le suivant : enquête publique en janvier/février 2022, début des travaux de génie civil en juillet 2024, et une mise en service prévisionnelle mi 2029.

Annexe 3

S'lama – 1515 CIEH – BLUF Base de Logistique Urbaine ferroviaire  
Notice de Présentation  
Etablie le 30/06/2015

---

Annexe 01

**Liste des Métiers d'art qui pourraient être accueillis dans les Ateliers.**

**Art floral**

Fabricant de compositions florales, fabricant de fleurs artificielles.

**Arts du spectacle**

Costumier, perruquier- posticheur.

**Arts et traditions populaires**

Canneur-rempailleur, cirier, charron, fabricant et restaurateur de coiffe, fabricant et restaurateur de manèges, forgeron, pareur, pelletier, poêlier, tanneur, mégissier, parcheminier, peaussier.

**Arts graphiques**

Calligraphe, dominotier, doreur sur cuir, doreur sur tranche, enlumineur, fabricant de papier, fabricant de papier peint, graphiste, graveur et fondeur de caractères, imagier au pochoir, imprimeur en héliogravure, imprimeur en lithographie, imprimeur en sérigraphie, imprimeur en taille-douce, imprimeur en typographie, infographiste, maquettiste, photographe de mode, photographe illustrateur, relieur, restaurateur de reliures, restaurateur de dessin et estampes, restaurateur de papier, restaurateur de tableaux.

**Arts mécaniques, jeux et jouets**

Fabricant et restaurateur d'automates, fabricant et restaurateur de jeux et jouets, fabricant et restaurateur de maquettes, fabricant et restaurateur de soldats de plombs, fabricant et restaurateur d'objets miniatures, marionnettiste, modéliste.

**Bijouterie-joaillerie-orfèvrerie-horlogerie**

Batteur d'or, bijoutier fantaisie, bijoutier en métaux précieux, chainiste, ciseleur, doreur sur métal, émailleur sur cadrans, graveur, héraldiste, diamantaire, fabricant et restaurateur d'horloges, carillons, pendules, aiguilles, balancier, glypticien, gnomoniste, joaillier, lapidaire, médailleur, orfèvre, pétissier, polisseur, restaurateur de montres de collection, sertisseur.

S'lama – 1515 CIEH – BLUF Base de Logistique Urbaine ferroviaire  
**Notice de Présentation**  
Etablie le 30/06/2015

---

Bois

Doreur-ornemaniste, laqueur, peintre sur bois, ébéniste, restaurateur de meubles, encadreur, menuisier en sièges, marqueteur, marqueteur de pailles, pipier, rotinier, sculpteur ornemaniste, sculpteur statuaire, tourneur sur bois, vannier, vernisseur finisseur.

Cuir

Bottier main, fourreur, gainier, gantier, maroquinier, sellier, sculpteur sur cuir, taxidermiste.

Décoration (tous matériaux)

Décorateur-étalagiste, mosaïste, peintre en décor, staffeur-stucateur.

Facture instrumentale

Archetier, facteur et restaurateur d'accordéons, facteur et restaurateur de clavecins et épinettes, facteur et restaurateur de harpes, facteur et restaurateur de percussion, facteur et restaurateur de pianos, facteur et restaurateur d'instruments à cordes anciens, facteur et restaurateur d'instruments à vent en bois, facteur et restaurateur d'instruments à vent en métal (cuivre, argent, or etc), facteur et restaurateur d'instruments de musique mécanique, facteur et restaurateur d'instruments traditionnels, facteur et restaurateur d'orgues, luthier, luthier en guitare.

Luminaire

Fabricant et restaurateur d'abat-jour, fabricant et restaurateur de lustres et luminaires.

Métal

Armurier, bronzier, carrossier, coutelier, ciseleur, damasquiner, doreur, argenteur, émailleur, graveur, dinandier, ferronnier, fondeur, campanologue, fondeur de cloches et sonnaillles, médailleur, potier d'étain, sculpteur ornemaniste, sculpteur statuaire.

Métiers liés à l'architecture

Ardoisier, briquetier, chaumier, couvreur : fabricant et restaurateur de toitures spéciales, escaliateur, fabricant de girouettes et d'éléments de faitage, fabricant et restaurateur de charpentes, charpentier de marine, fabricant et restaurateur de dallages, fabricant et restaurateur de toitures, lauzier, maçon, maître-atrrier, menuisier, métallier-serrurier, parqueteur, paveur-dalleur, tuillier

Mode

Chapelier, corsetier, éventailiste, formier, modiste, plumassier, modéliste, tailleur-couturier.

**S'lama – 1515 CIEH – BLUF Base de Logistique Urbaine ferroviaire**  
**Notice de Présentation**  
Etablie le 30/06/2015

---

Pierre

Fontainier, graveur sur pierre, marbrier, marqueteur de pierres dures, sculpteur ornementaliste, sculpteur statuaire, tailleur de pierre, tourneur sur pierre.

Tabletterie

Bimbelotier, boutonnié, brossier, cornier, écailliste, fabricant de cannes, graveur sur ivoire et autres matériaux animale, ivoirier, lunetier, nacrier, tabletier.

Terre

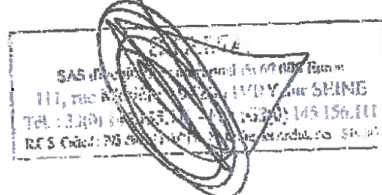
Céramiste, modelleur-mouleur, restaurateur de faïence et de porcelaine, émailleur, peintre fileur-doreur, peintre sur faïence, peintre sur porcelaine, pipier de terre cuite, santonnier, potier de grès, potier de porcelaine, potier de terre cuite, potier raku.

Textile

Brodeur, dentellier, ennoblisseur textile, fabricant de tapis, rentrayeur (restaurateur de tapis et tapisseries), fabricant d'objet décoratifs en tissus (patchworks, tissus appliqués, coussins, drapeaux etc.), lissier, passementier, peintre décorateur sur tissu, restaurateur de textiles, tapissier d'ameublement/ tapissier décorateur, tisserand, veloutier.

Verre

Emailleur, graveur, tailleur, flaconneur, maitre-verrier (ou vitrailliste), restaurateur de vitraux, miroitier d'art, bombeur de verre, fileur de verre, restaurateur d'objets en verre ou en cristal, verrier à la main, verrier au chalumeau.



## 10.14 Réponses d'HEXAGONA au procès-verbal de synthèse

# HEXAGONA

Monsieur François WELLHOFF  
Commissaire Enquêteur

A Paris, le 31 Août 2017

Objet : Enquête publique B.L.U.F – ZAC Clichy-Batignolles  
Réponses aux observations du procès-verbal de synthèse

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

Vous avez bien voulu nous transmettre le 10 août 2017, en mains propres, le procès-verbal de synthèse des observations recueillies lors de l'Enquête publique organisée préalablement à la délivrance du permis de construire portant sur le projet de construction d'un immeuble comprenant une base logistique urbaine ferroviaire.

Nous avons suivi le plan des 5 thèmes que vous nous avez proposés et nous avons répondu à chaque item où était porté le nom d'HEXAGONA.

Nous avons souhaité préalablement, répondre à trois points, sortant du strict cadre réglementaire de l'Enquête, que vous avez voulu spécifier dans votre courrier précité.

Question 1 : Etude de circulation et déplacements

Le Maître d'ouvrage répond au Commissaire enquêteur qu'il lui serait possible, si cela s'avérait nécessaire, de compléter l'étude d'impact par la réalisation d'une étude de circulation sur les voiries desservant le projet.

Question 2 : Viabilité de la base logistique ferroviaire

Le Maître d'ouvrage répond au Commissaire Enquêteur qu'il n'a pas à apporter de garantie à ce sujet, car il est le promoteur d'un projet bénéficiant, à cet égard, d'une autorisation administrative qui sera délivrée par la Commune.

RCS Paris Paris B 310 739 198  
SAS Au Capital de 1 616 000,00 €  
Siège social : 28 rue Bayard  
75008 Paris - France



1



# HEXAGONA

Question 3 : Localisation de la base arrière de chargement du train

Le Maître de l'Ouvrage répond au Commissaire Enquêteur que :

- Le projet de Base Logistique Urbaine Ferroviaire s'inscrit dans le programme de la ZAC Clichy-Batignolles sur la base des recommandations du S.D.R.I.F.
- Toute exploitation ferroviaire privée, en France, dépend d'un ou plusieurs tiers formés par, ou liés à la SNCF. Le projet dépend non seulement de la capacité d'acheminement liée aux infrastructures existantes, des sillons qui seront consentis, du chantier bi-modal identifié à ce jour, mais aussi de la réglementation ferroviaire en vigueur au moment de l'exploitation.
- Enfin, le Maître de l'Ouvrage en tant que promoteur non exploitant, rappelle au Commissaire Enquêteur qu'il est le promoteur et non l'exploitant du volet ferroviaire de la Base Logistique Ferroviaire de Batignolles

D'autre part, les réponses, par thème, à l'expression du public sont les suivantes :

Thème n° 1 : Contenu du dossier d'Enquête

Nous joignons un plan représentant les distances séparant le projet d'avec les 3 immeubles d'habitation existant autour du projet, plan dont il ressort que l'immeuble des Hauts de Malesherbes est le plus éloigné.

Thème n° 2 : Circulations et déplacements

L'ensemble des remarques porte sur la circulation et les déplacements sur l'ensemble de la ZAC et relève de la compétence de l'Aménageur. C'est donc une réponse à l'échelle de la ZAC Clichy-Batignolles et plus particulièrement du Quartier qui doit pouvoir être apportée.

A ce sujet il conviendra de rapporter les chiffres du trafic généré, en nombre de porteurs, à la situation initiale de la Zone et ne pas seulement se fier au ressenti occasionné par le déroulement du chantier.

Rien ne s'oppose à l'utilisation du vélo cargo à assistance électrique en fonction des activités développées par les exploitants et occupants de l'immeuble.

Thème n°3 : Viabilité de la base logistique, activités ferroviaires

Le projet de base logistique urbaine ferroviaire n'est pas destiné à être raccordé, ni à la petite ceinture, ni aux réseaux du tramway (TramFret).

Thème n°4 : Bruit et pollution, impact visuel

Il est indéniable que l'activité ferroviaire engendre des nuisances sonores ; cependant, les habitants pouvant être impactés par ces nuisances résident à une distance suffisamment éloignée de la zone de déchargement des quais et de la zone de manœuvre des véhicules, pour ne pas subir de désagréments insupportables.

*AWG*

2

RCS Paris Paris B 310 739 198  
SAS Au Capital de 1 616 000,00 €  
Siège social : 28 rue Bayard  
75008 Paris - France



# HEXAGONA

Plusieurs études acoustiques ont été réalisées dont une à la demande de la DRPJ. De cette dernière étude, il ressort que les bruits générés jour et nuit par le périphérique sont, dans toutes les hypothèses, supérieurs à ceux d'un flux permanent de gros porteurs tournant en boucle à l'intérieur et autour de la base d'une façon continue.

La toiture de l'immeuble sera intégralement végétalisée et couverte d'une pelouse uniforme sur toute la surface, sans aucun édicule apparent, conformément aux prescriptions de l'Etude de sureté.

Thème n° 5 : Autres avis, critiques des solutions choisies et propositions

Le nombre de places de stationnement correspond aux besoins futurs des occupants de l'immeuble prenant en compte l'arrivée de la nouvelle ligne 14 sur le site.

Les artisans parisiens représentent plus de 30.000 entreprises constituant la cible de clients potentiels intéressés par de tels locaux.

Les niveaux du bâtiment sont accessibles par des monte-charges adaptés et dimensionnés.

Il est possible de prévoir les réservations permettant le raccordement à un futur réseau de froid urbain.

Restant à votre entière disposition pour fournir des réponses complémentaires si vous le jugiez utile ou nécessaire,

Veuillez agréer, Monsieur le Commissaire Enquêteur, l'expression de nos sentiments distingués.

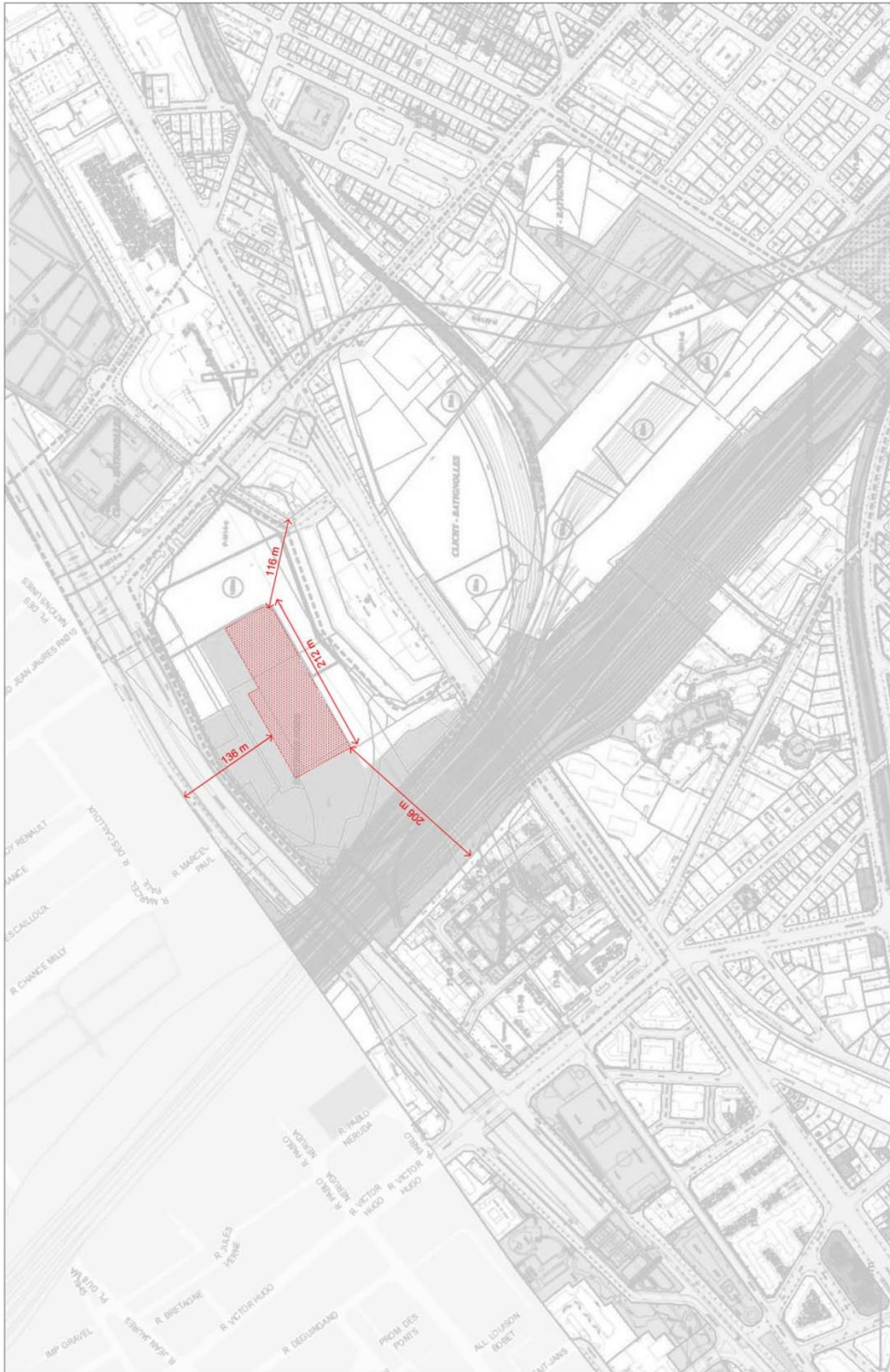


Alain-Marie GERMAIN

PJ : 1 plan

RCS Paris Paris B 310 739 198  
SAS Au Capital de 1 616 000,00 €  
Siège social : 28 rue Bayard  
75008 Paris - France

3



<p>MAITRE D'OUVRAGE  <b>CIEH</b>                  Compagnie Immobilière Heilmann</p>	<p>ARCHITECTE                  111, rue Nolire                  94200 Ivry sur Seine                  T. 01 45 15 61 11                  F. 01 45 15 61 11</p>	<p>Base Logistique Urbaine Ferroviaire                  ZAC - Clichy Batignolles - Secteur Bernier Nord Bd de Douaumont 75018 PARIS                  Distances vis-à-vis des riverains</p>
<p>---</p>	<p>A3</p>	<p>28/08/2017</p>

\*\*\*\*\*