

I. Améliorer durablement le cadre de vie quotidien de tous les Parisiens.

L'avenir de la Capitale se fonde naturellement sur son histoire et sur le patrimoine qu'elle recèle. Il se construira en préservant mais aussi en valorisant cet héritage. L'attention portée aux témoignages architecturaux et urbains du passé doit, dans le même temps, laisser toute sa place à la création architecturale, qui constituera le patrimoine de demain. L'espace public, qui structure la ville, modèle ses paysages et qui est le support indispensable de la vie urbaine, doit également répondre à de nouvelles attentes. Sa mise en valeur doit être poursuivie, notamment par une présence accrue des composantes naturelles du paysage ; il doit aussi pouvoir accueillir et favoriser les modes de déplacements les moins polluants.

Dans cet esprit, la Ville de Paris mettra en place un Agenda 21.

A. Mettre en valeur le paysage architectural et urbain de Paris

Quartiers anciens, haussmanniens ou de faubourgs, ensembles immobiliers des années soixante et réalisations plus récentes, à l'urbanisme parfois controversé, participent à la diversité du paysage général de Paris, qu'il convient à la fois de préserver et d'enrichir, et, dans certains cas, d'améliorer.

C'est pourquoi, l'harmonie de la ville, de ses couleurs, de ses formes, de ses matériaux, la qualité des bâtiments existants, celle des constructions à venir, la spécificité de ses quartiers, la cohérence de leur organisation le long des rues, la nature des commerces qui font le charme de la rue parisienne nécessitent une attention particulière et un travail soigné de la part des acteurs de la construction. Les réalisations nouvelles comme les interventions sur les bâtiments existants devront respecter les caractéristiques du paysage parisien. Le développement de la publicité dans les rues de Paris sera par ailleurs surveillé attentivement afin notamment d'assurer une bonne intégration paysagère.

Ce paysage se caractérise aussi par la fragilité de certains de ses éléments. C'est pourquoi, il est indispensable de préserver les ensembles urbains homogènes, de respecter la typologie et les particularités intéressantes du bâti existant, et de protéger et mettre en valeur les éléments remarquables du patrimoine architectural, notamment quand ils sont susceptibles d'évoluer en raison du rythme des mutations.

Cette démarche s'appuie sur les données fournies progressivement par un inventaire du bâti et des formes urbaines homogènes, fondé sur l'état des connaissances et sur des études historiques, qui sera rendu accessible à l'ensemble des Parisiens au fur et à mesure de son élaboration. Elle s'appuie également sur les milliers de signalements d'immeubles remarquables effectués par les sociétés historiques, associations et conseils de quartier, dans le cadre de la concertation engagée pour l'élaboration du Plan Local d'Urbanisme.

Sur les territoires peu ou mal urbanisés, situés notamment au pourtour de Paris, la Ville encouragera, dans les opérations publiques d'aménagement, l'expression de formes urbaines et architecturales nouvelles afin de poursuivre l'histoire déjà très riche de l'architecture de Paris et d'éviter que la ville ne se transforme progressivement en ville musée. Les projets retenus à la suite de consultations ouvertes permettront d'élaborer les plans d'aménagement dans le cadre d'un large débat public.

B. Rendre les espaces libres plus agréables et développer la trame verte de Paris et favoriser la biodiversité :

Rendre les **espaces libres** plus agréables c'est, avant tout mettre en valeur le patrimoine naturel (flore et faune), essentiel en milieu urbain. Il participe à l'amélioration des conditions de vie et favorise la biodiversité. L'ensemble des interventions engagées en ce sens doit s'inscrire dans une trame verte de Paris qui associe la réalisation de nouveaux jardins, le réaménagement d'anciens espaces verts publics, la protection et la mise en valeur des espaces verts privés, et la création de liaisons piétonnières entre ces espaces.

Les nouveaux jardins seront créés, en priorité, dans les secteurs déficitaires en espaces verts. Un effort très important est d'ores et déjà engagé dans ce domaine. Certains parcs et jardins seront réaménagés ou remis en état.

Des actions seront notamment menées pour améliorer la qualité des espaces verts dans le périmètre des opérations du Grand Projet de Renouvellement Urbain de la couronne dans Paris. La protection particulière des bois de Boulogne et de Vincennes confirme, par ailleurs, leur vocation d'espaces naturels, affirmée dans les deux chartes des bois, sans exclure les activités collectives compatibles avec ce caractère naturel. Sur l'ensemble de la Capitale, le développement des plantations de nouveaux arbres d'alignement, en nombre et d'espèces diversifiées, complète cet effort. Au-delà de ces interventions traditionnelles, le végétal doit investir de nouveaux espaces comme les clôtures, les façades, les terrasses et les murs pignons d'immeubles ainsi que les multiples recoins aujourd'hui délaissés.

D'une manière générale, la protection des espaces verts ouverts au public est assurée par les dispositions d'une « Zone Urbaine Verte ». La pérennisation des espaces verts privés est, quant à elle, assurée par un dispositif spécifique du règlement du PLU, les « Espaces Verts Protégés », qui vise, par ailleurs, à améliorer la qualité globale de ces espaces et de leurs plantations.

Les institutions publiques ou propriétaires privés sont invités à favoriser la continuité biologique entre les différents espaces verts dont ils assurent la gestion afin d'améliorer la qualité écologique globale de ces parcs et jardins.

La participation des habitants à la gestion de certains de ces espaces libres, notamment sous forme de jardins partagés, contribue aussi à l'amélioration du cadre de vie, des relations entre les habitants d'un quartier ainsi qu'à établir un nouveau rapport des Parisiens avec la nature.

Enfin, chaque projet de requalification de l'espace public – a fortiori les grands projets portés par la Ville (réseau de bus « Mobilien », tramway, espaces civilisés et quartiers verts) – doit être l'occasion d'aménagements paysagers.

En ce qui concerne la **biodiversité**, sa préservation est un enjeu majeur de ce siècle, au même titre que la lutte contre le dérèglement climatique.

La Terre est aujourd'hui confrontée à une diminution sans précédent de la diversité des organismes vivants qui la peuplent (animaux, végétaux, micro-organismes), mais aussi la diversité génétique de chaque organisme (patrimoine génétique et héréditaire) et la variété des écosystèmes (forêts, montagnes, lacs, déserts,...) qui

constituent le cadre et le milieu de vie de chaque espèce. La fragmentation des habitats naturels, conduisant à l'isolement des populations animales et végétales (limitation des possibilités de brassage génétique...), est l'une des causes principales du déclin de la biodiversité.

La biodiversité est plus importante dans les milieux dits « naturels », situés hors des zones urbaines. Mais elle est aussi présente en ville, notamment à Paris.

De nombreux milieux de ce type sont en effet présents dans la capitale :

- macro-milieux : bois, parcs et jardins, friches, alignements d'arbres, bâti végétalisé, Seine et canaux, plans d'eau (lacs, étangs, mares, bassins), voies ferrées, vieux murs, toits, tunnels, cimetières, etc.
- micro-milieux : cavités dans le bâti, interstices entre les pavés, écorces, etc.

Ainsi à Paris a-t-on observé plus de 1000 espèces de plantes sauvages, plus de 1000 espèces de champignons et d'insectes, 7 espèces d'amphibiens, 174 espèces d'oiseaux, 3 espèces de reptiles, 32 espèces de mammifères et plus d'une trentaine d'espèces de poissons.

La Mairie de Paris a signé les chartes de développement durable des bois de Boulogne et de Vincennes en 2003 et la Charte Régionale de la Biodiversité et des Milieux Naturels en 2004. Elle mène une action en faveur de la biodiversité, qui se matérialise par la création de continuités écologiques assurant un maillage entre différents espaces. Les bois, la Seine et les canaux, les mares, les voies de chemins de fer qui pénètrent dans Paris, la Petite Ceinture, les grandes voies publiques et les promenades... sont autant d'éléments qui participent à la constitution de ce réseau.

Ces corridors, en assurant le lien naturel entre différents espaces (murs végétalisés, terrasses plantées, espaces verts, friches, la Seine, les bois,...) sont indispensables à la circulation des espèces et par voie de conséquence à la préservation et au développement de la biodiversité dans la cité.

A différentes échelles, les opérations d'aménagement, de construction ou de réhabilitation de bâtiments, ainsi que le traitement des espaces libres doivent donc privilégier le maintien ou l'aménagement des milieux de vie, et la création de continuités écologiques.

L'information des habitants et de l'ensemble des acteurs de la cité est enfin un facteur important de réussite des actions en faveur de la biodiversité, tout comme le travail en réseau avec l'ensemble des gestionnaires d'espaces verts de Paris et des communes riveraines.

C. Mettre en valeur la Seine et les canaux – Redécouvrir la Bièvre

1. La Seine

Espace fondateur de la Capitale et de l'agglomération, le site de la Seine à Paris, dont un large secteur central a été inscrit sur la Liste du Patrimoine Mondial par l'UNESCO, est aujourd'hui en mutation, ouvert à de multiples usages. C'est un espace de vie où se croisent, chaque année, des millions de personnes, Parisiens ou touristes, et sur lequel transitent des marchandises nombreuses. C'est aussi un élément important du patrimoine naturel, seul corridor écologique à l'échelle de la ville où la faune et la flore doivent pouvoir trouver les conditions de leur développement.

Les multiples occasions offertes aux Parisiens de profiter, dans Paris, des bords de la Seine, comme la fermeture des voies sur berges le dimanche et l'été, montrent une véritable attente. Ainsi les réflexions sur la reconquête des voies sur berges au profit des circulations douces devront se poursuivre, en tenant compte de l'évolution de l'offre de mobilité dans Paris et du trafic automobile, notamment sur les quais hauts. Mais, sans attendre, des continuités d'itinéraires

pour les circulations douces et la promenade (piétons sur les quais bas et vélos sur les quais hauts et bas) devront être établies.

Les nouvelles ambitions pour la mise en valeur de la Seine s'appuient aujourd'hui sur deux grandes orientations :

a) Développer une politique de déplacements des personnes sur le fleuve et sur les berges. Il s'agit tout à la fois :

- De rétablir la continuité de promenade en bord de Seine.
- De développer une politique de transport de personnes par la voie fluviale par l'augmentation de l'offre de déplacements permettant de répondre à deux besoins complémentaires : ceux quotidiens des Franciliens et ceux des six millions de visiteurs, qui, chaque année, empruntent le fleuve pour visiter Paris. Il faut rappeler à cet égard, que 85% des sites les plus visités de Paris se situent en bord de Seine.
- De créer des lieux de vie en bord de Seine, équipements collectifs, sportifs, activités temporaires et festives, esplanades, supports d'animations.



b) Favoriser l'intégration des ports industriels dans leur environnement urbain pour permettre le développement du fret fluvial.

Indispensable pour assurer une gestion satisfaisante des flux de marchandises, le développement du transport fluvial à Paris doit s'accompagner d'un effort particulier d'insertion sur le site sensible de la Seine. Le renouvellement des installations portuaires existantes, notamment industrielles, est possible mais doit être compatible avec la continuité et la qualité de la promenade en bord de Seine. La qualité architecturale des constructions doit être améliorée.

Par ailleurs, en cohérence avec ces objectifs, le stationnement automobile sur les berges doit être considérablement réduit.

2. Les canaux

La Ville de Paris a engagé, avec les collectivités riveraines, une démarche de concertation, appelée à se poursuivre, afin d'élaborer et mettre en œuvre un schéma de développement et de mise en valeur des canaux tout en permettant une amélioration de leur qualité écologique. A Paris, plusieurs projets de valorisation, à l'étude, s'inscrivent dans cette réflexion. Ils concernent :

- Le bassin Louis Blanc et la reconversion du bâtiment d'activités commerciales en un lieu mixte d'activités économiques, culturelles, associatives, utiles au 10^{ème} arrondissement et à Paris.
- Le bassin de la Villette par le développement d'équipements publics et privés autour du bassin et notamment sur le site des magasins généraux afin d'en faire un lieu d'activités et d'animation pour ce secteur du 19^{ème} arrondissement.
- La revitalisation du Nord-Est parisien, qui inclut les deux canaux de Saint-Denis et de l'Ourcq dont elle est propriétaire, en liaison avec les projets élaborés par les communes limitrophes.

3. La Bièvre

La Bièvre, seul affluent ancien de la Seine dans Paris, a été couverte et canalisée au XX^{ème} siècle. Le projet de sa réouverture partielle fait déjà l'objet d'actions concertées du Conseil Régional d'Ile-de-France, des Conseils Généraux du Val-de-Marne et des Hauts-de-Seine, du Syndicat Intercommunal d'Assainissement de la Vallée de la Bièvre (SIAVB), du Syndicat Interdépartemental d'Assainissement de l'Agglomération Parisienne (SIAAP) et de nombreuses communes riveraines qui restaurent le cours de la rivière et redonnent une qualité satisfaisante à ses eaux ainsi qu'une meilleure présence de la faune et de la flore sur ses berges.

Dans ce cadre, il convient, à Paris, de préserver les possibilités :

- d'évocation de son ancien tracé dans Paris intra-muros ;
- de mise à jour de son cours notamment sur trois sites : Parc Kellermann, square René-Le-Gall et annexe du Muséum, rue Buffon, le long d'un cheminement ;
- de récréation de son débouché en Seine, à proximité du pont d'Austerlitz.

D. Améliorer la qualité des espaces publics et la sécurité des déplacements

L'espace public est un élément essentiel du cadre de vie. Celui de Paris est historiquement d'une qualité remarquable. Il participe largement à l'image de la Capitale dans le monde. Pour autant, ces dernières décennies, il a beaucoup souffert des adaptations réalisées en faveur de l'automobile.

Ses qualités premières, qu'il convient de restaurer aujourd'hui, s'apprécient au regard de deux critères :

- d'une part, la qualité paysagère et patrimoniale ;
- d'autre part, la qualité d'usage qui consiste à favoriser le confort et la sécurité des différents modes de déplacement et une utilisation partagée et conviviale de l'espace public. Il doit rester un lieu ouvert

à tous, dans lequel la communauté des citoyens doit pouvoir se retrouver et se côtoyer sans conflit.

Améliorer la qualité de l'espace public obéira notamment à trois principes directeurs :

- Réserver une plus grande place aux modes de déplacements les plus respectueux de l'environnement.
- Augmenter la capacité d'accueil des usages qui contribuent à l'animation locale (marchés forains, fêtes...)
- Faciliter le déplacement des personnes les moins mobiles.

Ces principes seront concrètement mis en œuvre à l'occasion de projets de création ou requalification d'espaces publics.

La voirie parisienne est le théâtre d'un nombre encore trop élevé d'accidents de la circulation. Les motocyclistes et piétons en sont les principales victimes. L'amélioration de la sécurité de tous les usagers de l'espace public constituera l'un des axes du Plan de Déplacement de Paris grâce à des mesures visant à abaisser les vitesses, mieux faire respecter la réglementation et sensibiliser les usagers.

E. Faire respirer Paris : une nouvelle politique des déplacements

La volonté de promouvoir une nouvelle politique des déplacements s'inscrit dans une triple démarche de sauvegarde de l'environnement et de la santé des Parisiens, d'équité dans l'accès aux transports et de vitalité économique.

C'est en cela que politique d'urbanisme et politique de déplacements sont intimement liées, dans la perspective d'une amélioration de la mobilité globale à Paris tout en minimisant le recours à l'automobile.

Le Plan de Déplacement de Paris déclinera précisément l'ensemble de cette démarche qui :

- privilégiera une qualité de service plus attractive pour les modes alternatifs à la voiture ;

- s'appuiera sur une concertation renforcée avec les habitants, les usagers, les acteurs économiques et sociaux ainsi qu'avec les collectivités de l'agglomération parisienne ;
- développera activement l'incitation à l'utilisation de véhicules les moins polluants.

1. Adapter la circulation de surface aux nouveaux objectifs

La loi 2002-276 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité a partiellement transféré au Maire de Paris des prérogatives, jusque-là dévolues au Préfet de Police, notamment en matière de réglementation de la circulation et du stationnement.

Le nouveau cadre juridique permet désormais de mieux définir et mettre en œuvre un nouveau partage de l'espace public de voirie pour inverser la tendance au développement de l'automobile. Ce nouveau partage de l'espace public plus équitable doit être réalisé au bénéfice des piétons, des transports publics et des modes de déplacement non polluants. Cette nouvelle organisation de l'espace public doit respecter les orientations suivantes :

- Favoriser les déplacements des transports publics de surface (bus tramway, taxis...)
- Favoriser les circulations douces, réaliser des espaces civilisés, développer les quartiers verts et supprimer les axes rouges.
- Améliorer la sécurité des déplacements, notamment ceux des piétons.
- Garantir l'accessibilité de l'espace public aux personnes à mobilité réduite.
- Faciliter l'intervention des services de sécurité, notamment des pompiers.
- Prendre en compte les spécificités des activités indispensables à la vie économique : livraisons et services à domicile notamment.

La politique de réduction de la présence automobile sera renforcée dans les quartiers centraux, en préservant le bon fonctionnement des activités économiques, dans le respect de la qualité de vie des résidents.

Ces orientations doivent se concrétiser en concertation avec les collectivités territoriales du cœur de l'Ile-de-France qui sont confrontées à des problématiques similaires et qui souhaitent engager avec Paris un débat en profondeur sur ces questions afin que les actions menées dans la Capitale ne conduisent pas à reporter les nuisances sur leurs territoires.

2. Poursuivre le développement du réseau de transports collectifs

La Ville entend contribuer de façon très active au développement d'une offre de transports publics attractifs et accessibles à tous. La politique régionale en matière de transports publics a été définie par le Plan de Déplacements Urbains de la Région d'Ile-de-France (P.D.U.I.F.). Dans ce cadre, en concertation avec l'ensemble de ses partenaires, Paris souhaite promouvoir les transports alternatifs à l'automobile et l'accessibilité satisfaisante de tous les territoires.

Ainsi, l'attractivité du réseau de transports collectifs doit-elle être renforcée par une meilleure régularité, une fréquence accrue aux heures creuses, une amélioration du confort des usagers et une plus grande complémentarité entre les différents modes de déplacements (création de parcs relais et de parcs vélos).

L'efficacité des transports collectifs de surface dépend également d'un nouveau partage de l'espace public et du maillage du réseau qui doit être complété dans les quartiers où l'offre est insuffisante.

De nombreuses mesures apparaissent nécessaires à cet effet comme la simplification de la grille tarifaire et l'accélération du programme de mise aux normes pour les personnes à mobilité réduite, et le développement de l'offre de transport spécialisé pour les personnes handicapées.

De nouvelles lignes de bus spécifiques doivent assurer la desserte fine des quartiers et l'offre de transport à destination des touristes doit être adaptée et modernisée de manière à minimiser les nuisances liées à la circulation et au stationnement des cars.

Cet objectif doit notamment se traduire par la réalisation de projets structurants qui, à terme, sont les suivants :

- Le tramway des Maréchaux, engagé sur le tronçon sud et qui sera poursuivi à l'Est, puis au Nord et à l'Ouest.
- Le réseau principal de bus dit « Mobilien » avec les 14 lignes inscrites au PDUIF (aménagement de carrefours, couloirs protégés, confort et régularité...)
- L'ouverture d'une station de la ligne de métro n°14 (Météor) dans le quartier des Olympiades (13^{ème})
- Le renforcement, sans exclure à terme le dédoublement, de la ligne 13 du métro.
- Le prolongement du tramway T2 depuis Issy-les-Moulineaux jusqu'à la Porte de Versailles.
- Les extensions de métro et notamment celles des lignes 4, 5, 10, 11 et 12, la création de nouvelles gares sur la ligne Éole, en particulier, dans Paris, celle d'Évangile, et l'extension de cette ligne au-delà de Saint-Lazare vers l'Ouest ainsi que la réalisation de la ligne RER F entre les gares Montparnasse et Saint-Lazare.
- L'unification des lignes de métro 3bis et 7bis.
- L'amélioration des pôles d'échange, notamment les gares du RER et des gares routières de la couronne.
- La modernisation des grandes gares parisiennes et le renforcement de l'intermodalité avec le réseau de transports collectifs, les vélos et les taxis ainsi que l'amélioration des conditions d'accès des piétons.
- La création, à plus long terme, de nouvelles lignes de transport en commun en site propre, comme celle qui relierait les grandes gares parisiennes.
- L'adaptation du réseau des lignes de bus permettant une meilleure imbrication des lignes desservant Paris et la banlieue et évitant les ruptures de charge aux Portes de Paris.

- La création d'une ligne de transport fluvial sur la Seine.

Ces projets participent d'une meilleure solidarité entre les territoires, complétant ceux réalisés sur la couronne et contribuant ainsi à un meilleur maillage du réseau régional.

Par ailleurs, l'offre de déplacements en taxis, qui constitue un complément indispensable de l'offre de transport public, doit être améliorée, aux plans quantitatif et qualitatif, pour mieux répondre à la demande des usagers.

3. Réguler l'offre de stationnement en fonction des objectifs de circulation automobile

Le stationnement constitue l'un des outils de la maîtrise de la circulation. Le Plan de Déplacements Urbains de la Région d'Île-de-France incite les communes à mieux maîtriser leur offre. Pour la Capitale, la politique de stationnement doit permettre de reconquérir une partie de la voirie et de mieux maîtriser le trafic automobile.

Il s'agit, à cet effet, de :

- Privilégier le stationnement résidentiel, en expérimentant notamment le résidentiel pur, en lui donnant priorité sur la voie publique à faible coût, en assurant également une meilleure gestion du potentiel de stationnement existant dans les parcs de stationnement publics et les parkings des immeubles privés, notamment ceux des bailleurs sociaux, et, ponctuellement, en créant des parcs résidentiels hors voirie dans les secteurs déficitaires.
- Dans les secteurs bien desservis par les transports en commun, recommander de ne pas réaliser des places de stationnement dans les nouvelles constructions à usage de bureaux ou d'activités.
- Encourager dans le cadre de la politique des parcs-relais menée par le Syndicat des Transports d'Île de France l'utilisation de parcs de stationnement à proximité de gares ou de stations de métro/RER/Tramway, en concertation avec les arrondissements et

les collectivités concernées, de manière à faciliter l'accès aux transports collectifs.

- Dissuader le stationnement sur le lieu de travail, lié aux déplacements pendulaires domicile – travail et inciter à la réalisation de plans de déplacements d'entreprises intégrant les transports collectifs et les modes doux.
- Permettre, tout en en augmentant le prix, le stationnement de courte durée nécessaire à la vie économique, aux démarches et aux achats.
- Lutter contre le stationnement des voitures « ventouses » dans les quartiers périphériques.
- Faciliter l'arrêt pour les livraisons et les autres services à domicile.

Ainsi, sur les voies publiques, le stationnement payant sera généralisé en privilégiant le stationnement résidentiel. Il sera restreint, voire interdit, pour les autocars dans certains quartiers, ces véhicules devant trouver place dans des aires prévues à cet effet.

Les obligations de création de places dans les constructions privées sont, par ailleurs, réduites et des dispositions nouvelles sont prévues pour favoriser le stationnement des vélos et des deux-roues motorisés.

Des limitations de création de places sont également fixées pour des raisons patrimoniales ou d'urbanisme, ou en fonction des contraintes de circulation locales (certaines voies commerçantes, rues piétonnières, quartiers verts ou tranquilles, voies étroites...)

4. Promouvoir les modes doux (marche, vélo, roller...)

Les modes doux, marche, vélo, roller, sont peu consommateurs d'espace, non polluants, silencieux et particulièrement bien adaptés au tissu urbain.

La marche est le premier mode de déplacement parisien et à ce titre constitue une priorité de la politique des déplacements. Elle accompagne tous les autres modes de déplacements dans les trajets terminaux. La prise en compte des

piétons est un axe central des aménagements réalisés dans les quartiers verts, sur les espaces civilisés, dans le projet de réseau vert ; elle se décline autour de trois objectifs : cheminer confortablement, traverser en toute sécurité, en prenant en compte de manière systématique l'accessibilité des plus vulnérables (personnes à mobilité réduite, enfants ou personnes âgées...)

La pratique du vélo n'a cessé de se développer ces dernières années. Elle constitue un levier indispensable au développement d'une ville plus respirable, plus conviviale, plus apaisée.

Il convient de renforcer encore les aménagements cyclables (pistes, couloirs de bus élargis, équipements de stationnement, aménagement des « points noirs » comme les grandes places parisiennes...) qui suscitent tous une forte attente.

L'objectif est de construire un réseau cohérent et continu qui puisse répondre à la fois aux besoins quotidiens et aux utilisations de loisirs, et de le connecter, notamment dans le franchissement des portes et des bois, aux réseaux mis en place par les autres collectivités d'Ile-de-France.

La lutte contre le vol est également un impératif qui passe par le développement de zones de stationnement sur voirie mais aussi par des mesures incitatives de création de locaux destinés aux vélos dans les immeubles d'habitation et les équipements publics.

5. Acheminer les marchandises et organiser les livraisons

Indispensable à la vie économique et sociale de la cité, le transport de marchandises est une activité essentiellement privée, qui concerne de multiples acteurs.

L'intervention de la Ville de Paris dans ce domaine s'inscrit dans les orientations du Plan de Déplacements Urbains de la Région d'Ile-de-France qui vise à rationaliser l'entrée des marchandises dans Paris et optimiser leur diffusion sur le territoire.

Il convient notamment de favoriser les modes ferroviaire et fluvial par la préservation d'emprises foncières correspondantes, et d'améliorer le bilan

environnemental de ce secteur d'activité. Les professionnels seront également incités à développer des services de proximité innovants, mieux intégrés au tissu urbain.

F. Offrir un meilleur environnement.

L'amélioration de l'environnement est le résultat d'actions convergentes menées à différents niveaux qui conduiront à diminuer l'impact écologique de Paris. La puissance publique a naturellement un rôle important pour améliorer l'offre des services urbains tout en réduisant les atteintes à l'environnement. Cela étant, chaque Parisien, chaque groupe d'usagers doit aussi s'efforcer d'adopter des comportements responsables et civiques dans ce domaine par une utilisation respectueuse et économe des ressources naturelles.

C'est ainsi que, sauf impossibilité technique ou contraintes en matière de protection du patrimoine, les nouvelles constructions édifiées par la Ville de Paris ou à son initiative, intégreront au mieux des dispositifs adaptés utilisant les énergies renouvelables ainsi que la récupération des eaux de pluie.

1. Améliorer la gestion de l'eau et de l'assainissement

L'eau est une ressource précieuse. Sa gestion s'opère dans une chaîne de traitement globale, dont tous les maillons doivent être cohérents entre eux.

Les actions à engager dans le domaine de l'eau sont très diverses, puisqu'elles intéressent aussi bien les réseaux et les usines d'assainissement, la distribution de l'eau et ses différents usages à l'échelle de Paris que les bassins de captage et les barrages, parfois situés hors de la région Ile-de-France.

Elles visent notamment à :

- Maîtriser la consommation en favorisant les économies.
- Remplacer les conduites en plomb d'alimentation en eau potable.
- Mettre en œuvre, là où cela est possible, les techniques alternatives de maîtrise de ruissellement afin de limiter les apports d'eaux pluviales dans les réseaux et à favoriser la réalisation

d'espaces urbains multifonctionnels pouvant se transformer en surfaces de stockage d'eaux pluviales.

- Assurer une distribution d'eau potable par l'intermédiaire de fontaines sur l'ensemble du territoire parisien, afin d'offrir ce bien indispensable à tous, mais aussi dans le but de limiter la consommation d'eaux minérales en bouteilles, source de déchets et de pollution.
- Lutter contre l'imperméabilisation des sols par de nouvelles prescriptions réglementaires, visant à accroître l'importance des espaces libres en pleine terre à l'occasion d'opérations nouvelles.
- Favoriser, en accord avec les autorités sanitaires, le recyclage des eaux pluviales, en particulier pour répondre aux besoins d'arrosage et d'évacuation des eaux vannes.

Aussi chaque activité doit-elle contribuer à restreindre la production des déchets et limiter les rejets, en particulier les établissements industriels, et à en réduire l'impact sur l'environnement.

2. Lutter contre la pollution de l'air d'origine automobile

Les transports représentent aujourd'hui, dans le cœur de l'agglomération parisienne, la source majeure d'émission de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre.

Les objectifs de santé publique ne sont, par ailleurs, pas atteints sur la zone centrale dense de la région, notamment à Paris pour le dioxyde d'azote et pour le benzène (source AIRPARIF – 2002).

C'est essentiellement pour ces deux raisons que le trafic automobile doit être réduit et que la priorité aux transports publics et aux modes de déplacements doux doit être donnée.

3. Lutter contre le bruit

Le bruit, qu'il soit de fond ou provoqué ponctuellement par certains deux-roues motorisés ou certaines animations nocturnes, est l'une des premières nuisances dont se plaignent les Parisiens.

Désormais, la cartographie dynamique du bruit permet de mieux en connaître la source et favorise la lutte contre cette nuisance qui s'organise selon deux directions principales :

- Réduire le bruit émis par une double action de limitation du trafic automobile et des vitesses pratiquées (automobiles et véhicules à 2 roues motorisés).
- Améliorer l'isolation phonique des équipements municipaux et notamment des équipements sportifs qui, du fait de leurs larges horaires d'ouverture, peuvent être une source de gêne pour leur environnement. Tous les propriétaires, qu'ils soient publics ou privés, de lieux de diffusion culturelle (salles de spectacle, cafés concert...) sont invités à prendre des dispositions comparables. Par ailleurs, les nuisances de bruit et pollution dues aux diverses climatisations seront réduites ou supprimées quand cela est possible.

La couverture du boulevard périphérique et la mise en œuvre de protections phoniques, selon la configuration de cet axe, seront poursuivies. L'aménagement des surfaces ainsi créées sera l'occasion d'élaborer des projets communs et partagés avec les communes riveraines.

4. Améliorer la sobriété énergétique et développer les énergies renouvelables

Le bâti parisien, par sa densité, offre un grand potentiel d'améliorations en termes d'efficacité énergétique et d'utilisation des énergies renouvelables. Aussi, la Ville renforcera-t-elle les partenariats déjà engagés avec les bailleurs sociaux (charte SIEMP, toits solaires de l'OPAC) et la mise en place des mécanismes financiers favorisant l'isolation des fenêtres et le développement des panneaux solaires thermiques.

5. Réduire la production de déchets et optimiser leur gestion

La politique de gestion des déchets vise non seulement à assurer une collecte efficace et un traitement écologique des déchets, mais aussi à réduire la quantité de déchets produits sur le sol parisien.

Cette gestion nécessite la création de capacités importantes de collecte et l'aménagement de lieux de proximités dédiés au tri en vue de la réutilisation, la réparation et le recyclage, permettant notamment d'orienter les déchets toxiques vers des filières les neutralisant. Ces lieux sont à la fois à l'usage des habitants, des activités et des services municipaux.

A cet égard, pour toute opération d'aménagement ou s'inscrivant dans un Grand Projet de Renouvellement Urbain, la possibilité d'intégrer une mini-déchèterie/ressourcerie couverte sera étudiée en fonction des équipements existants. Il s'agit d'un espace ouvert au public pour le dépôt, dans des récipients mis à disposition, d'objets et de déchets non collectés, valorisables par réemploi ou recyclage. La Ville de Paris pourra proposer d'acquérir l'espace nécessaire à la création de cette mini-déchèterie/ressourcerie, d'y réaliser les aménagements correspondants et d'en assurer l'exploitation.

La Ville de Paris se fixe pour objectif d'encourager fortement le recours à des procédés innovants en matière de collecte des ordures ménagères, en particulier dans les opérations nouvelles d'aménagement, dès lors qu'ils apparaîtront économiquement pertinents.

Des capacités de réception des différentes collectes sont également nécessaires. Elles doivent être situées de manière à limiter les déplacements de véhicules et à utiliser au mieux les modes de transports alternatifs à la route (voie d'eau, voie ferrée). C'est ainsi que Paris aménagera, sur son territoire, plusieurs centres de traitement et de transfert des déchets à localiser, en priorité, dans la zone de «Grands Services Urbains».

Parallèlement, le PLU prévoit, dans les immeubles d'habitation, l'aménagement de lieux de stockage des déchets, appropriés à la collecte sélective et à la récupération pour réutilisation. Des recommandations

environnementales, faites aux acteurs de la construction, précisent les modalités de mise en œuvre de cette obligation.

La Ville de Paris a également entrepris le renforcement et l'optimisation des moyens qu'elle affecte à la propreté de la capitale. La réduction de la production de déchets est, par ailleurs, recherchée en encourageant des pratiques de consommation responsables.

Enfin, la Ville de Paris a d'ores et déjà pris la décision de donner un accès gratuit aux sanisettes publiques, ce qui constitue aussi un facteur favorable à l'amélioration de la propreté des rues.

6. Construire et réhabiliter les bâtiments selon les principes de la haute qualité environnementale

La lutte contre l'effet de serre et plus particulièrement la politique de maîtrise de l'énergie à l'échelle de Paris reposent sur une participation active des habitants et des acteurs économiques.

De nouveaux modes de conception architecturale et urbaine intégrant notamment les préoccupations relatives aux économies d'énergie, à la gestion des eaux de pluie, au confort d'usage pour les habitants, à la bonne gestion du bâtiment tout au long de sa vie, à la réduction du bruit, à la qualité de l'air intérieur et à l'ensemble des aspects concernant la santé, à la végétalisation des façades et des toitures, au recyclage possible des matériaux et à la réduction de leurs impacts sociaux et environnementaux doivent être mis en œuvre.

Cette recherche de haut niveau de qualité en matière de développement durable s'effectuera en particulier dans les opérations de renouvellement urbain, conformément au cahier des recommandations environnementales.

Des solutions alternatives à la climatisation des immeubles doivent être recherchées. Dans les cas où elles ne pourraient être mises en œuvre, la climatisation éventuelle des immeubles devra être limitée et, par ailleurs, être conçue, le cas échéant, en privilégiant le raccordement au réseau de froid.

Plus généralement, la Ville de Paris se fixe pour objectif d'encourager fortement, dans les futures opérations d'aménagement, la réalisation de galeries techniques rassemblant les réseaux de préférence aux solutions d'enfouissement séparées des réseaux, sous réserve du respect des contraintes techniques et de sécurité.

7. Veiller à un développement contrôlé des réseaux de communication

Les besoins des Parisiens en matière de télécommunications (téléphone, télévision..) sont considérables. Et s'il convient d'inscrire Paris dans un processus de modernisation dynamique à cet égard, celui-ci doit être engagé en minimisant les éventuels impacts sur la santé et dans le respect du paysage.

Les installations d'antennes pour la téléphonie mobile, notamment, devront être réalisées selon ces principes.

Des prescriptions architecturales visant à une meilleure intégration des équipements concernés dans le paysage sont précisées dans le règlement du PLU.

8. Améliorer la gestion des risques

Le sous-sol,

Sur le territoire parisien, la Ville de Paris exerce une vigilance particulière à l'égard des risques naturels, liés à la constitution du sous-sol (carrières, instabilités géologiques...). Cette veille permanente pourra conduire à compléter les dispositions actuelles relatives à la prévention de ces risques.

Il est cependant rappelé que les propriétaires des terrains (sols et sous-sols) sont responsables des dommages que l'instabilité de ceux-ci peut provoquer. Les constructeurs sont, par ailleurs, également responsables des désordres que leurs interventions pourraient faire subir à la stabilité des immeubles existants.

Les inondations

A Paris, la protection contre les risques d'inondations est du ressort, sur le plan réglementaire, du Plan de Prévention des Risques d'Inondations, élaboré à l'initiative de l'État et approuvé le 15 juillet 2003.

Le Plan de Prévention des Risques d'Inondations prescrit un ensemble de dispositions réglementaires et pratiques qui concernent les immeubles bâtis, à une cote altimétrique atteinte par le niveau des eaux de la crue de janvier 1910.

Il définit des prescriptions applicables aux constructions et des dispositions visant à la mise en œuvre de plans de prévention particuliers, concernant notamment les organismes chargés de certaines missions de service ou gestionnaires d'un patrimoine public important.

C'est une servitude d'utilité publique qui est annexée au PLU.

La sécurité incendie

Les interventions des engins de secours et de lutte contre l'incendie nécessitent de maintenir une largeur libre de chaussée permettant la mise en station des échelles.

Ces dispositions s'imposent aux autorisations d'utilisation des sols, à la gestion des infrastructures et du stationnement sur chaussée, enfin aux projets d'aménagement de voirie.