

# Révision simplifiée secteur Clichy-Batignolles 17ème arrondissement

## 1 - Rapport de Présentation





## Sommaire

1- Diagnostic urbain.....	5
1-1 L'étendue du secteur.....	5
1-2 Les enjeux urbains du site : .....	5
1-3 L'opération d'intérêt général qui justifie la révision simplifiée du PLU .....	5
2- Analyse de l'état initial de l'environnement .....	6
2-1 Environnement naturel et urbain.....	6
2-2 Occupation du site et situation foncière .....	8
2-3 Les déplacements, la circulation et les transports.....	9
2-4 Le contexte socio-économique .....	12
2-5 Les équipements publics .....	12
3- Exposé des motifs des changements apportés.....	13
3-1 Rappel du parti d'aménagement initial (correspondant à la première modification du PLU de 2007).....	13
3-2 L'évolution du projet d'aménagement justifiant l'évolution du document d'urbanisme .....	15
4- Motifs de l'évolution de la délimitation des zones, des règles applicables au secteur et des orientations d'aménagement.....	16
4.1 Le PLU en vigueur sur le site depuis 2007.....	16
4.1.1. Les orientations d'aménagement.....	16
4.1.2. Le règlement et des documents graphiques : la délimitation des zones et les règles actuelles .....	17
4.2. Les évolutions du PLU proposées.....	18
4.2.1 Les nouvelles orientations d'aménagement .....	18
4.2.2. La délimitation des zones et les règles d'urbanisme .....	19
5- Incidences des modifications du PLU révisé sur l'environnement .....	20
5-1 Rappel des incidences du parti initial.....	20
5-2 Incidences spécifiques liées aux évolutions .....	22
6. Compatibilité de la présente révision simplifiée du P.L.U. avec le Schéma Directeur de la Région d'Ile de France, (S.D.R.I.F.), le programme local de l'Habitat (P.L.H.), le plan de déplacements urbains d'Ile de France (PDU) et le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux du bassin de la Seine-Normandie (SDAGE) .....	22



# 1- DIAGNOSTIC URBAIN

## 1-1 L'étendue du secteur

La ZAC Clichy Batignolles est située dans le secteur Clichy Batignolles, au Nord Est du 17<sup>e</sup> arrondissement. Celui-ci, d'une surface d'environ 54 hectares, regroupe les ZAC Cardinet Chalabre et Clichy Batignolles, ainsi qu'une emprise située à l'ouest du faisceau ferroviaire de la gare Saint Lazare, entre celui-ci, la rue de Saussure et le boulevard Pereire. Constitué principalement par de grandes emprises ferroviaires liées au faisceau de voies ferrées de la gare Saint Lazare il est l'une des dernières opportunités foncières de la Capitale. Il offre, à ce titre, un potentiel d'évolutions et d'aménagement de première importance pour Paris.

## 1-2 Les enjeux urbains du site :

Le secteur Clichy Batignolles est stratégique pour Paris :

- d'abord par le nombre de logements neufs qu'il peut accueillir, contribuant ainsi à répondre à une demande extrêmement forte sur toute la Région,
- ensuite par sa dimension métropolitaine. Le parc de 10 ha qu'il accueillera en son centre correspond à des besoins qui dépassent largement les frontières de Paris. Par ailleurs, l'une des ambitions du projet est de créer des liens entre les quartiers riverains, et notamment entre Paris et Clichy. Enfin, la dimension métropolitaine est essentielle dans toutes les problématiques de transports et déplacements.

La modification du PLU approuvée en 2007 avait comme objectif de permettre sur ce site la réalisation d'un quartier mixte dans ses fonctions, mêlant des activités économiques, du logement social et du logement privé (à loyer maîtrisé et libre), des services et équipements

publics et des commerces. Le parc central de 10 ha en était l'élément structurant majeur.

Dans les orientations d'aménagement les grands objectifs urbains suivants étaient identifiés :

- mettre en œuvre de nouvelles continuités urbaines,
- créer un nouveau parc au nord ouest de Paris,
- valoriser les espaces publics,
- améliorer la desserte par les transports en commun et développer le transport de marchandise par la voie ferroviaire
- favoriser la mixité urbaine
- valoriser les éléments patrimoniaux

## 1-3 L'opération d'intérêt général qui justifie la révision simplifiée du PLU

La révision simplifiée du PLU, objet du présent rapport de présentation, a pour objectif de permettre la mise en œuvre de deux composantes de la modification de la ZAC Clichy Batignolles en préparation :

- l'accueil au Nord du Boulevard Berthier, du Futur Palais de Justice de Paris, qui comprendra plusieurs fonctions majeures : le Tribunal de Grande Instance, des Tribunaux d'instance, des tribunaux de Police.

Le Palais de Justice actuel comporte une implantation principale sur l'île de la Cité et 8 autres sites dispersés dans Paris. Les installations actuelles présentent des surfaces déficitaires et n'offrent pas les conditions de travail et d'accueil adaptées. L'Etat a donc décidé la construction d'un nouveau Palais de Justice et un redéploiement sur l'Île de la Cité de la Cour d'appel, de la Cour de cassation et de la Cour d'assises.

Le choix du site de Clichy Batignolles pour accueillir le Futur Palais de Justice de Paris a été entériné par le Président de la République lors de son discours au Palais de Chaillot inaugurant

l'exposition sur le Grand Pari(s) de l'agglomération parisienne, le 29 avril 2009. Dans le même temps, le président de la République a également annoncé l'installation de la Direction Régionale de la Police Judiciaire sur le même site.

Le Futur Palais de Justice de Paris accueillera tous les jours environ 8 000 personnes (magistrats, fonctionnaires, avocats et public) dans des conditions adaptées à l'activité judiciaire (faciliter les démarches des usagers, offrir des conditions de travail performantes pour les magistrats, pouvoir s'adapter aux évolutions de la justice) et devra tenir compte des spécificités des juridictions parisiennes (un volume d'affaires traitées extrêmement important et une couverture médiatique forte).

- Par ailleurs, comme l'indiquait la délibération du 8 juillet 2008 sur l'évolution du paysage urbain parisien sur sa couronne, le site de Clichy Batignolles se prête à l'accueil de bâtiments d'une hauteur supérieure au plafond actuel de 37 m. Or, alors que le futur Palais de Justice va consommer une surface importante initialement prévue pour des programmes de logements, le maintien d'un programme ambitieux de logements dans la ZAC tel que prévu au dossier de création, associé au respect du plafond de 37 m pour tous les immeubles, aboutirait à un bâti compact, limité dans ses variations, et donnerait un résultat relativement uniforme. Il est donc proposé de porter la hauteur maximum des immeubles de logements situés au sud du boulevard Berthier jusqu'à 50 m, pour répondre aux enjeux de grand paysage posés sur le site et éviter des formes urbaines uniformes et trop compactes.

## **2- ANALYSE DE L'ÉTAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT**

### **2-1 Environnement naturel et urbain**

Le site de la gare des Batignolles est à la charnière de deux quartiers très différenciés : au Sud-Ouest, l'ensemble constitué par le quartier des affaires, le quartier de l'Europe et la Plaine Monceau, secteur très fortement valorisé et bénéficiant de tracés urbains généreux et de grande qualité ; au Nord-Est le quartier des Epinettes, un quartier à dominante d'habitation plus faubourien avec des zones socialement en difficulté et en lisière de la ZAC Porte Pouchet qui fait partie du Grand Projet de Renouvellement Urbain de la Couronne de Paris.

Le Nord-Ouest parisien est dépourvu de grands espaces verts de plus de 10 hectares. Le 17<sup>ème</sup> arrondissement ne dispose que de 161 780 m<sup>2</sup> d'espaces verts soit environ 1 m<sup>2</sup> par habitant alors que la moyenne parisienne se situe à 2,3 m<sup>2</sup> par habitant hors bois. Les espaces verts existants du 17<sup>ème</sup> arrondissement sont répartis en trente-et-un jardins de taille modeste, dont les plus vastes sont le square des Batignolles (1,7 ha), dû à Alphand, et le square Sainte Odile (1,1 ha).

En dehors du square des Batignolles très fréquenté, le quartier des Batignolles comporte peu d'espaces verts publics. En effet, si l'opération de la Porte d'Asnières a permis récemment la réalisation d'un jardin, celui-ci est principalement fréquenté par la population proche, et le square de la rue de Tocqueville et le jardin Paul Paray sont de dimensions très réduites. Enfin le cimetière des Batignolles enclavé et excentré par rapport au quartier est peu fréquenté en tant qu'espace vert.

Si les habitants de l'Ouest de l'arrondissement peuvent bénéficier de la présence voisine du bois de Boulogne et ceux du Sud du Parc Monceau, la création d'un véritable parc au Nord du 17ème arrondissement répond donc à une forte demande des habitants des quartiers riverains, du 18ème arrondissement et des communes voisines.

L'environnement du site est caractérisé par les grandes emprises ferroviaires liées au réseau de la gare saint Lazare (l'ancienne gare des Batignolles) et la proximité à l'est d'un tissu varié qui en constitue les franges vers l'avenue de Clichy, principalement à usage de logements, d'hôtels et de commerces. A l'ouest, le site est coupé par la tranchée du réseau principal des voies ferrées de la gare Saint Lazare. En frange ouest de ce dernier, le tissu urbain existant a été constitué dans les années 70 et 80 sur d'anciennes emprises ferroviaires par des opérations à dominante de logements et d'équipements publics, à l'exception d'un terrain situé à l'angle de la rue de Saussure et du boulevard Pereire qui accueille encore des services de la SNCF.

Le secteur Clichy Batignolles s'inscrit dans la région parisienne où la qualité de l'air est principalement influencée par les circulations automobiles sources principales de pollution. Dans le secteur, à l'instar de l'agglomération, les seuils de référence sont dépassés plusieurs fois par an en ce qui concerne principalement les oxydes d'azote et l'ozone. Cependant d'une manière générale il est constaté sur Paris que ces dépassements ont tendance d'année en année à diminuer, tant en niveau qu'en fréquence de dépassement.

La topographie résulte, dans un contexte originel quasi plan, de multiples aménagements humains qui ont modelé un relief constitué de terrasses de hauteurs variées.

Ce site est constitué en grande partie de remblais disposés sur des calcaires de Saint-Ouen.

En raison de la nature des activités qui se sont déroulés sur ce secteur, des diagnostics du milieu souterrain ont été réalisés, afin de déterminer

la présence de polluants nocifs dans le sol et la nappe. Ces études ont permis de montrer :

- dans les terres de remblais, une teneur en métaux (cadmium, cuivre, mercure, plomb et zinc) dépassant ponctuellement l'ancienne valeur guide VCI sensible et aux gammes de concentrations couramment observées dans les sols ordinaires en France, publiées par l'INRA.
- la présence de pollution ponctuelle aux hydrocarbures, dont la teneur est supérieure dans certains secteurs à la VCI sensible et au bruit de fond urbain.

La présence de ces pollutions impliquera lors de la réalisation des terrassements une gestion spécifique des terres polluées avec envoi en centre d'enfouissement.

La majeure partie des eaux pluviales ruisselle sur les sols imperméables du secteur, fortement minéralisé, et est collectée par le réseau d'assainissement parisien de type unitaire.

Le sous-sol recèle des nappes dont la plus superficielle a pour objectif la qualité d'eau industrielle.

Des piézomètres ont permis de connaître la hauteur des nappes superficielles sur la quasi-totalité du site dont les niveaux s'établissent aux environs de 15 mètres de profondeur. Les résultats des échantillons prélevés montrent que les eaux souterraines ne sont généralement pas polluées au regard des valeurs contenues dans le guide national élaboré par le Ministère de l'Environnement. Cependant, des indices de pollution sont apparus ponctuellement, notamment au droit des zones 2 et 4 (hydrocarbures et plomb).

## 2-2 Occupation du site et situation foncière

Au lancement du projet en 2007, le secteur Clichy Batignolles était pour l'essentiel occupée par des activités ferroviaires, ou de la logistique de marchandises. Ces activités se répartissaient en infrastructures et équipements ferroviaires, services d'exploitation de la gare Saint-Lazare, entités assurant la maintenance et les travaux sur le réseau ferré, sociétés de fret et logistique et divers services liés aux activités ferrées.

Depuis la modification du PLU de 2007, avec le démarrage du projet d'aménagement, l'occupation du site a évolué : les activités de fret et de logistiques ont été déplacées hors du site et les bâtiments associés ont été démolis, certaines activités ferroviaires ont également fait l'objet ou sont en cours de déplacement.

Par ailleurs le site accueille les magasins de décors de l'Opéra (dont le bâtiment principal et le porche d'entrée, conçus par l'architecte Charles Garnier, sont protégés au titre des Monuments Historiques) qui appartiennent à l'Etat.

Enfin, parmi les vestiges de l'enceinte de Thiers subsistant encore actuellement dans Paris, le bastion n°44, au nord des magasins de décors de l'Opéra, est l'un des éléments les plus significatifs : d'un linéaire d'environ 260 mètres, cet ouvrage en maçonnerie de grande ampleur est parfaitement bien conservé.

Du point de vue foncier, les terrains de ce secteur appartenaient initialement majoritairement aux entreprises ferroviaires SNCF et RFF :

A l'est du faisceau :

- Les terrains situés en bordure du boulevard de Douaumont occupés par le SERNAM et OOSHOP pour près de 9 hectares.

- Les terrains dits de l'ancienne gare des marchandises de Batignolles au Nord et non encore acquis par la Ville de Paris, pour près de 11 hectares.

A l'ouest du faisceau :

- Le secteur dit « Saussure », entre le faisceau de voies de Paris Saint-Lazare, la rue de Saussure et le boulevard Pereire. Il comprend environ 2,3 ha de terrains appartenant pour l'essentiel à la SNCF (21 200 m<sup>2</sup>) et pour le complément à la Ville de Paris (1 172 m<sup>2</sup>) et à RFF (environ 1 000 m<sup>2</sup>).

La Ville de Paris était toutefois propriétaire de l'emprise du bastion n°44 et avait acquis dans la perspective de la mise en œuvre du projet urbain, les 4,2 hectares de terrains occupés par la société GEODIS ainsi que 5,5 hectares d'emprises ferroviaires situées en bordure de la rue Cardinet. Elle était également propriétaire du sol des voies publiques existantes du secteur.

Par ailleurs, l'Etat (Ministère de la Culture) était propriétaire d'une emprise d'environ 1,14 hectare située entre le bastion n°44 et le boulevard Berthier sur laquelle sont implantés les bâtiments des magasins de décors de l'Opéra.

En outre, le secteur comprend les parcelles privées de la rive impaire de l'avenue de Clichy et deux îlots privés (l'un délimité par la rue André Suarez, l'avenue de la Porte de Clichy et le boulevard Berthier, le second, triangulaire, délimité par le boulevard Berthier l'avenue de Clichy et la dalle de couverture du RER C).

Dans le cadre de la mise en œuvre du projet urbain, cette situation foncière a récemment évolué :

Les entreprises ferroviaires ont cédé en 2010 une bonne part des terrains nécessaires à l'opération d'aménagement aux aménageurs (La Société Publique Locale d'Aménagement Paris Batignolles



Aménagement pour le secteur à l'Est des voies ferrées et la Société Nationale d'Espace Ferroviaire pour le secteur Saussure), tout en conservant les terrains nécessaires au maintien ou aux reconstitutions des activités ferroviaires. Deux autres phases de cession foncière sont prévues en 2011 et 2012, au fur et à mesure de l'avancement du projet.

Au total, les entreprises ferroviaires auront cédé à terme de l'ordre de 16 ha pour permettre la réalisation du projet urbain.

Par ailleurs, l'Etat s'est porté acquéreur du terrain d'assiette du Futur Palais de Justice de Paris et de la Direction Régionale de la Police Judiciaire, au Nord du site.

## **2-3 Les déplacements, la circulation et les transports**

S'agissant des transports en commun, le secteur est desservi par le RER C et la ligne 13, la gare SNCF Pont Cardinet ainsi que par plusieurs lignes de bus.

### Le RER C

La ligne C du RER traverse le 17<sup>ème</sup> arrondissement et comporte notamment une station à la Porte de Clichy en correspondance avec la ligne 13 du métro. Cette ligne permet, avec 8 passages en heure de pointe, de rejoindre au nord Argenteuil ou Pontoise et au Sud, Saint-Quentin en Yvelines ou Versailles Rive Gauche ou Dourdan ou Saint Martin d'Etampes en passant par le centre de Paris.

### La ligne 13

La ligne 13 du métro (Chatillon Montrouge – Asnières Gennevilliers les Courtilles ou Saint Denis Université) dessert le secteur en deux arrêts (Porte de Clichy et Brochant). Actuellement, la ligne 13 est très chargée.

La fréquentation actuelle (données 2007) aux stations de la ligne 13 est de 13 600 entrants / jour Porte de Clichy et 10 400 entrants / jour à Brochant. La cadence de desserte sur le tronçon commun est de 95 secondes à l'heure de pointe, 190 secondes sur chaque branche.

Il convient de noter que la ligne 13 a fait l'objet de réajustements depuis 2006, avec une augmentation de l'offre, mais le développement des secteurs qu'elle dessert (emplois, logements...) et l'ouverture en 2008 de deux stations supplémentaires Les Agnettes et Les Courtilles contribuent à accroître la demande sur cette ligne. L'offre a toutefois pu être augmentée en 2008 de 36% vers Asnières et 14% (sachant que l'on passe d'une cadence de desserte de 100 à 95 secondes) sur le tronçon commun grâce à des améliorations de régulation et de signalisation, et une division paritaire du nombre de trains vers les deux destinations.

Utilisée quotidiennement par plus de 600 000 voyageurs en 2009, elle atteint sa charge dimensionnante de 20 000 voyageurs / heure entre la Fourche et la Place de Clichy. La charge est d'environ 10 500 sur la branche St-Denis et 9 000 sur la branche Les Courtilles. La demande est accrue par les projets urbains aux extrémités nord, mais l'offre est limitée par le tronçon commun qui ne peut supporter des trains supplémentaires.

Afin de désaturer la ligne 13, des interventions sont prévues pour augmenter la capacité à 23 850 voyageurs/ heure d'ici 2019 (source STIF : DOPC, « désaturation de la ligne 13 », 31 mars 2009) :

- rénovation des trains et installations de portes palières,
- système Ouragan en 2011 visant à réduire l'intervalle entre chaque rame aux heures de pointe,
- nouveau matériel roulant.

Toutefois, la croissance prévue de la part modale des transports en commun dans les déplacements Paris-Banlieue, associée à une urbanisation et à une densification des communes desservies se traduit dans les prévisions par une saturation sur le moyen terme.

Afin de pallier cette saturation, le STIF envisage de prolonger la ligne 14 depuis son terminus à la Gare Saint-Lazare jusqu'à la Mairie de Saint-Ouen. D'une longueur d'un peu plus de 5 Km, le tracé, soumis à la concertation du 11 janvier au 12 février 2010, s'étend sur les communes de Paris, de Clichy-la-Garenne (Hauts-de-Seine) et de Saint-Ouen (Seine-Saint-Denis). Il permet par ailleurs la desserte de quartiers en développement.

La mise en service du prolongement de la ligne 14, ligne entièrement automatisée, doit répondre aux objectifs suivants :

- désaturer durablement la ligne 13 ;
- mieux desservir des secteurs déjà denses et en cours de densification urbaine à Paris (17ème arrondissement), Clichy-la-Garenne et Saint-Ouen ;
- améliorer le maillage des transports en commun : correspondances avec la ligne 13 et le RER C, le tramway T3...

A terme, ce projet permettra une diminution de 25 % du trafic sur la ligne 13 en heure de pointe entre les stations La Fourche et Place de Clichy (direction Paris). En utilisant des rames de 8 voitures (au lieu de 6 voitures actuellement), la ligne 14 pourra accueillir ces nouveaux voyageurs tout en gardant un bon niveau de confort.

Quatre stations sont envisagées :

- les stations Porte de Clichy et Mairie de Saint-Ouen de la ligne 14 prolongée offriront une correspondance avec chacune des deux branches de la ligne 13. La station Porte de Clichy sera également desservie à terme par le tramway T3 ;
- une troisième station à Clichy/Saint-Ouen offrira une correspondance directe avec le RER C permettant ainsi une

nouvelle ouverture vers les départements des Hauts-de-Seine et du Val-d'Oise ;

- l'option d'une station supplémentaire à Rome ou à Pont Cardinet est à l'étude.

Plusieurs débats sont actuellement en cours jusqu'au 31 janvier 2011 concernant le réseau de transport à l'échelle de la métropole parisienne. Tous les projets présentés sont compatibles avec le prolongement de la ligne M 14 jusqu'à Mairie de Saint-Ouen, certains projets prolongent la ligne M14 au-delà, vers Pleyel, voire vers l'aéroport Charles de Gaulle.

#### La gare Pont Cardinet

La gare Pont Cardinet, au sud-ouest du site est le premier arrêt depuis Paris Saint Lazare des trains Transiliens.

Elle accueille des trains en provenance de la gare St-Lazare et à destination de Cergy-Le-Haut (ligne L), avec des fréquences (doublées en heures de pointe depuis 2008) comprises entre 15-20 minutes pour les premiers et derniers trains, 10 minutes en journée et 4-6 minutes en période de pointe. La gare permet une correspondance avec les bus RATP (Mobilien 31, ligne 66 et ligne 53 à proximité) et la navette SNCF à destination de la station du RER C Pereire-Levallois.

Le tronçon Paris St-Lazare – Clichy est un des plus chargé, générant des difficultés à Pont Cardinet pour monter dans les trains. On enregistrait en 2007 environ 5440 entrants/jour, pour environ 10 à 12 passages en heure de pointe.

Il convient de noter que le STIF étudie un renforcement supplémentaire des fréquences et de la desserte de la gare à l'horizon de l'ouverture de la ligne Eole à la Défense. La ligne Saint-Lazare / La Défense pourrait devenir un omnibus type métro avec les stations Pont Cardinet, Clichy-

Levallois, Asnières, Bécon-les-Bruyères et Courbevoie, avec un train toutes les 3 minutes environ en direction de la Défense et de Nanterre Université.

#### Les lignes de bus

Les Portes d'Asnières et de Clichy, le boulevard Berthier et le boulevard Bessières, l'avenue de Saint-Ouen, la rue Pouchet, la rue Guy Môquet et la rue Cardinet, le boulevard Malesherbes, le boulevard Pereire et la rue des Batignolles sont desservis par plusieurs lignes de bus qui quadrillent le secteur et permettent de se diriger vers de nombreuses destinations parisiennes ou de très proche banlieue.

Les principales lignes parisiennes diurnes en semaine sont la 30 (Trocadéro - Gare de l'Est), la 31 (Charles de Gaulle - Etoile Gare de l'Est), la 53 (Pont de Levallois - Opéra), la 54 (Gabriel Péri Asnières Gennevilliers - Porte d'Aubervilliers), la 66 (Clichy Victor Hugo - Opéra), la 74 (Clichy Berges de Seine - Porte de Clichy - Hôtel de ville), la 81 (Porte de Saint-Ouen - Châtelet), la 94 (Levallois Louison Bobet - Gare Saint-Lazare - Gare Montparnasse), le PC3 (Porte Maillot Pershing - Porte de la Villette - Porte des Lilas).

Les lignes 31, 74 et PC3 circulent aussi en soirée. Dans le futur, les lignes 54 et 66 en feront autant. Les lignes 31, 74, 94 et PC3 circulent aussi le dimanche. Dans le futur, les lignes 54 et 66 en feront autant.

Le secteur de la Porte de Clichy est un nœud important de desserte et de lien avec les communes de Clichy-la-Garenne et de Saint-Ouen, et connaît une importante fréquentation, de l'ordre de 12 000 montants par jour (lignes 31, 66, 74, 54, PC3, 138, 173 confondues, source STIF).

Il existe aussi des lignes dont les tracés s'étendent principalement en banlieue : la ligne 138 (Gare d'Ermont-Eaubonne RER - Porte de

Clichy), la ligne 173 (La Courneuve 8 mai 1945 - Porte de Clichy), la ligne 174 (La Défense - Gare de Saint-Denis RER).

Les lignes 138, 173, 174, 94 et PC3 circulent aussi le dimanche, au voisinage du secteur, côté banlieue.

#### Le tramway

La poursuite du tramway parisien, le long des boulevards des Maréchaux est en cours. Une première tranche reliant le Pont du Garigliano (15ème arrondissement) à la Porte d'Ivry (13ème arrondissement) a été livrée en décembre 2006. Les travaux concernant la deuxième tranche reliant la Porte d'Ivry à la Porte de la Chapelle (18ème arrondissement) ont débuté début 2010 et sa mise en service est prévue pour 2012.

La tranche relative aux boulevards Berthier et Bessières a donné lieu à l'élaboration d'un dossier d'objectifs et de caractéristiques principales qui a été approuvé par le Conseil du STIF le 4 octobre 2010. Elle fera l'objet d'une concertation début 2011. La mise en service de cette tranche permettra à terme une desserte supplémentaire de ce secteur.

#### Le réseau de voirie

La trame urbaine des voies publiques parisiennes entoure le site sans le pénétrer, à l'exception du boulevard Berthier. Les conditions d'accès au site sont donc très limitées et les emprises ferroviaires sont une véritable coupure dans le tissu urbain constitué. Certaines voies comme le boulevard Berthier, le boulevard périphérique et le boulevard de Douaumont sont peu amènes, et génèrent des nuisances importantes. Les espaces publics sont dans l'ensemble d'aspect médiocre, l'avenue de Clichy est souvent encombrée et la rue de Saussure assure actuellement une fonction non négligeable de transit.

## 2-4 Le contexte socio-économique

La population du 17<sup>ème</sup> arrondissement de Paris (RGP 2006, sans double compte), s'élève à 161 327 habitants, soit près de 7,4 % de la population de Paris. Cette population est répartie sur une superficie de 6 km<sup>2</sup>, soit une densité globale de 284,5 hab/hectare.

La population dans le 17<sup>ème</sup> est plus dense qu'à Levallois-Perret (261 hab/hectare) et nettement plus dense qu'à Clichy-la-Garenne (186 hab/hectare).

Le 17<sup>ème</sup> arrondissement compte, en 2006, 87 291 actifs. Parmi eux, 77 383 actifs ont un emploi, soit 48 % de la population, répartis de manière équilibrée entre hommes (38 448) et femmes (38 936). On observe depuis 1990 une diminution de l'ensemble des actifs lié au vieillissement de la population. Le taux d'activité est donc de 88,6 % au total, 89,1 % pour les hommes et 88,2 % pour les femmes.

En 2006, le taux de chômage du 17<sup>ème</sup> arrondissement représente 6,1 % de la population totale et 11,3 % de la population active, soit 9 907 personnes.

Le site de Clichy Batignolles se trouve à la charnière de deux quartiers très différents du 17<sup>ème</sup> arrondissement : A l'Ouest la plaine Monceau et à l'Est le quartier des Epinettes.

Le quartier de la Plaine Monceau présente une occupation mixte qui combine habitat et activités. La densité de population à l'îlot y est inférieure à 500 habitants par hectare et le taux de chômage est inférieur à 11 % de la population active.

A l'inverse, le quartier des Epinettes accueille une densité plus forte de population, supérieure à 750 voire 1000 habitants par hectare à l'îlot, et le taux de chômage oscille entre 11 à 19 % de la population active. Les

ouvriers et les employés représentent plus de la moitié de cette population.

Le 17<sup>ème</sup> arrondissement est l'un des arrondissements les moins pourvus en emplois publics (7 600 postes répartis entre l'administration d'état et la fonction publique territoriale). Hormis l'implantation de sièges sociaux de grandes entreprises, son économie se caractérise par la présence d'entreprises liées aux activités informatiques, à la publicité et aux activités juridiques et comptables. On note de fortes densités d'emplois dans les quartiers de la Plaine Monceau et des Ternes contrairement aux quartiers des Epinettes et des Batignolles.

L'arrondissement bénéficie d'une bonne couverture par les commerces alimentaires spécialisés, répartis de façon homogène.

Des marchés traditionnels voisinent avec des regroupements de commerces alimentaires et forment ainsi des centres de quartier très animés : la rue des Moines, en liaison avec le marché des Batignolles et la moyenne surface « Super U » de l'avenue de Clichy ; l'avenue de Saint Ouen, à proximité du square des Epinettes.

En ce qui concerne les commerces non alimentaires, le quartier des Ternes propose de nombreuses enseignes d'équipement de la personne et des loisirs, la rue de Courcelles est à dominante d'enseignes d'équipement de la personne. En comparaison, la rue des Dames qui relie le quartier des Batignolles à celui des Epinettes et les alentours de l'avenue de Clichy sont bordés de magasins plus populaires (solderies, bazars, magasins d'occasion).

## 2-5 Les équipements publics

Ce secteur dispose d'une offre en service public importante.

➤ Les équipements scolaires

- 8 établissements se répartissent à l'ouest et au sud du secteur Clichy Batignolles : 4 écoles maternelles (Christine de Pisan, Tapisseries, Jouffray, Saussure), 3 écoles élémentaires (Saussure, Jouffray, Legendre), et l'école polyvalente Marguerite Long.

Ces écoles comptent en 2006, 29 classes maternelles, 31 classes primaires et 1 classe spécialisée.

- Les secteurs situés à l'est de la zone d'étude, comptent 15 établissements se répartissant en 7 maternelles (Bessières, Fleurs, Brochant, André Bréchet, Capitaine Lagache, Dautancourt, Epinettes), 7 écoles élémentaires : Bessières, Pouchet, Lemercier, Capitaine Lagache, Saint-Ouen, Jacques Kellner, Epinettes, et l'école polyvalente Lecomte.

Ces écoles comptent en 2006, 56 classes maternelles, 78 classes élémentaires et 17 classes spécialisées.

Compte tenu des évolutions d'effectifs entre 2006 et 2009, l'offre des classes a été jugée déficitaire pour les écoles maternelles dans les environs du secteur Clichy Batignolles. Aussi, une école maternelle relais provisoire de 6 classes a été construite rue de Saussure, dans l'attente de la livraison de nouveaux groupes scolaires dans le secteur Clichy Batignolles.

- Le 17<sup>ème</sup> arrondissement a été retenu pour l'implantation d'un nouveau collège qui devrait pourvoir également aux besoins de secteurs voisins des 8<sup>ème</sup>, 9<sup>ème</sup> et 18<sup>ème</sup> arrondissements et qui viendra compléter les collèges Honoré de Balzac, Stéphane Mallarmé et Boris Vian les plus proches ainsi que Pierre de Ronsard et Carnot. Le collège est prévu rue de Saussure, en limite du lotissement de la SNEF, proche de la ZAC Clichy-Batignolles.

- Dans l'arrondissement, les besoins sont couverts pour les lycées. En effet, y sont implantés plusieurs établissements du 1<sup>er</sup> et 2<sup>nd</sup> degrés dont le lycée Balzac, les lycées Carnot et Chaptal.

➤ Les équipements d'accueil pour la petite enfance

Dans les environs immédiats du secteur Clichy Batignolles, il existe 8 crèches collectives totalisant 469 places, 2 haltes garderies avec 30 places. Deux PMI (Centre de Protection Maternelle Infantile) départementales desservent le secteur en étant surchargées.

Le secteur des Batignolles présente un ratio (nombre de crèches / population) assez faible en comparaison avec l'ensemble de l'arrondissement.

➤ Les équipements sportifs

Le nord de l'arrondissement est relativement bien loti en équipements sportifs (stades, gymnases, boulodromes, centres d'animation) ... On trouve notamment à proximité immédiate du site les centres sportifs Léon Biancotto et Max Rousié, le gymnase Fragonard ainsi que la piscine municipale Bernard Lafay.

Se trouvent également à proximité la mairie du 17<sup>ème</sup> arrondissement, des théâtres (et notamment les Ateliers Berthier de l'Odéon), des lieux de cultes, une agence postale...

### **3- EXPOSÉ DES MOTIFS DES CHANGEMENTS APPORTÉS**

#### **3-1 Rappel du parti d'aménagement initial (correspondant à la première modification du PLU de 2007)**

Le parti d'aménagement retenu a pour origine une consultation d'urbanisme à l'issue de laquelle l'architecte François GRETHER, mandataire d'une équipe pluridisciplinaire comprenant également Jacqueline OSTY, paysagiste, et le BET OGI a été désigné lauréat par

la Commission d'Appel d'Offres de la Ville de Paris du 15 janvier 2004 et a poursuivi les études dans le cadre d'un marché de maîtrise d'œuvre urbaine. Ce parti d'aménagement issu du projet de Village Olympique a évolué depuis, en conservant ses principales caractéristiques.

### **Le parc**

Une caractéristique importante du projet est le respect de la topographie du site qui est peu remodelé. Le nivellement choisi pour le parc répond à un objectif de développement durable de limitation des mouvements de terre. Le grand parc, de 10 hectares, relie du nord au sud la rue Cardinet au Boulevard Berthier. Le parc est complété par un espace vert situé le long des fortifications de l'ancienne enceinte de Thiers, qui seront mises en valeur. Dans le sens est-ouest, et en cohérence avec les objectifs de liaisons inter-quartiers, plusieurs prolongements du parc sont prévus vers l'avenue de Clichy et vers deux franchissements du faisceau ferroviaire envisagés, l'un à moyen terme (2014) vers le boulevard Pereire et le second, réservé aux piétons, au-delà de 2015, à hauteur du futur collège vers le lotissement Saussure. A l'intérieur du parc, les cheminements piétons s'effectuent dans le prolongement des rues pour offrir des liaisons simples et directes.

Le projet de parc, le plus grand du nord-ouest parisien, comporte de nombreuses entrées et offre une très grande ouverture sur la ville, notamment dans ses limites nord et sud, le long du boulevard Berthier et de la rue Cardinet. L'eau est présente non seulement dans la composition paysagère, mais également comme élément essentiel de l'environnement. La ligne de petite ceinture SNCF, préservée, est mise en scène au milieu d'un plan d'eau constitué de 2 bassins biotopes, et des fossés plantés le long des allées récupéreront les eaux de pluie pour l'arrosage du parc dans le souci de la qualité environnementale du site. Les thèmes du sport, avec l'aménagement d'aires de jeux ouvertes à tous, et des saisons y sont également développés.

### **La trame urbaine des îlots et des voiries**

Au sud du boulevard Berthier, la trame urbaine du projet est constituée d'îlots de logements implantés en bordure du parc, desservis à l'est par de nouvelles rues créées depuis l'avenue de Clichy et à l'ouest par une voie nouvelle nord-ouest sud-est depuis la rue Cardinet. Des îlots de bureaux se positionnent le long de cette voie nouvelle, entre celle-ci et les voies ferrées du réseau principal Saint Lazare, de manière à protéger les logements du bruit ferroviaire. Cette voie se prolonge vers le nord en franchissant le boulevard Berthier par un pont à construire pour rejoindre l'avenue de la Porte de Clichy ; elle est aussi reliée au boulevard Berthier par une nouvelle rue réalisée en sursol du RER C. La quasi-totalité des îlots de logements sont implantés en pleine terre, tandis que seront construits sur une dalle recouvrant les fonctions ferroviaires du faisceau Saint Lazare, essentiellement des bureaux.

Au nord du boulevard Berthier, les bâtiments des décors de l'Opéra sont conservés et un espace vert se développera autour du bastion n° 44 de l'ancienne enceinte de Thiers, permettant sa mise en valeur. Le parti initial prévoyait également la construction de logements le long de la voie nouvelle en bordure du Bastion n°44, ainsi que de part et d'autre de l'avenue de la Porte de Clichy.

Des bureaux sont prévus près du boulevard périphérique et de la Porte de Clichy tandis qu'un pôle logistique s'implantera au nord-ouest du site. Ce dernier regroupe principalement un centre de tri des déchets recyclables en façade sur le boulevard de Douaumont, une centrale à béton le long des voies ferrées et deux plates-formes constituées de quais et voies ferrées perpendiculaires au réseau Saint Lazare. Cet ensemble est uniquement desservi par le boulevard de Douaumont qui sera élargi. Le Nord de la zone de fret recevra également un parking enterré pour autocars desservi aussi par le boulevard de Douaumont.

A l'ouest du faisceau des voies ferrées, côté rue de Saussure, en cohérence avec le projet urbain développé à l'initiative de la Ville de

l'autre coté du réseau Saint Lazare, la Société Nationale Espace Ferroviaire a pris l'initiative d'un projet d'aménagement qui se réalisera dans le cadre d'un lotissement. Une rue principale parallèle au faisceau ferroviaire Saint Lazare est projetée depuis le boulevard Pereire en direction du nord et complétée par deux rues perpendiculaires rejoignant la rue de Saussure. Entre la rue principale et la rue de Saussure se développeront des programmes à dominante d'habitations et en bordure du faisceau ferroviaire, à l'est de la rue principale, des immeubles de bureaux qui joueront un rôle d'écran acoustique pour les logements. La Ville de Paris a par ailleurs acquis auprès de la SNCF un terrain au nord du site pour la construction d'un collège nécessaire au 17<sup>ème</sup> arrondissement, avec un gymnase intégré.

Le secteur Saussure sera à terme relié au site Clichy Batignolles par deux ouvrages de franchissements du faisceau ferroviaire : un pont, à partir duquel il est envisagé d'aménager des accès secondaires aux quais de la gare Clichy Cardinet, et une passerelle plus au Nord.

### **3-2 L'évolution du projet d'aménagement justifiant l'évolution du document d'urbanisme**

Deux évolutions majeures du projet initial sont intervenues :

1) Le futur Palais de Justice, qui s'implantera au Nord du boulevard Berthier, comprendra plusieurs fonctions majeures (tribunal de grande instance, tribunaux d'instance, tribunaux de police).

Il représentera, avec la Direction Régionale de la Police Judiciaire, de l'ordre de 120 000 m<sup>2</sup> SHON.

Cet ensemble s'implantera là où étaient envisagés initialement d'autres programmes comme des logements, un groupe scolaire, une crèche et un gymnase. Son insertion nécessite de redessiner les espaces publics, notamment pour ménager un parvis à l'échelle du bâtiment du futur Palais de Justice et de l'institution qu'il représente.

Les évolutions du secteur Nord ont également des répercussions au Sud du boulevard Berthier. Il convient d'y relocaliser les équipements supprimés au Nord et d'optimiser la capacité constructible, de manière à ne pas trop s'éloigner des objectifs initiaux de production de logements, tout en veillant à la qualité urbaine et de vie des futurs habitants et usagers.

Pour le programme de l'État, il est proposé d'autoriser ponctuellement une hauteur plus importante, adaptée à l'échelle du programme et à son rayonnement, et aussi pertinente sur le plan du paysage urbain. Cet immeuble signal marquera la Porte de Clichy et ponctuera la grande diagonale qui relie Paris à Clichy. Les études d'insertion d'un bâtiment de grande hauteur dans le grand paysage ont conduit à limiter le plafond de hauteur à 160 m, de manière notamment à ce qu'aucune émergence ne soit visible depuis l'Esplanade des Invalides par-dessus la verrière du Grand Palais.

2) Parallèlement aux adaptations à étudier pour accueillir le Nouveau Palais de Justice, la réflexion sur l'opportunité de mettre en œuvre de nouvelles formes urbaines a avancé. Plusieurs immeubles existants en périphérie du site, dépassent déjà les 37 m comme la résidence Olympe à Clichy, l'hôtel IBIS...

Il est aujourd'hui envisagé de construire quelques immeubles de logements jusqu'à 50 m (soit en deçà de la limite IGH) de part et d'autre du parc, de manière à alléger la silhouette du quartier en variant les formes urbaines. Le positionnement précis de ces immeubles sera étudié très finement en fonction des prospects, des ombres portées, des enjeux énergétiques (pour éviter les effets de masque solaire et favoriser les meilleures orientations) et de la nature des programmes prévus dans les socles (RDC et R+1).

La combinaison des 2 objectifs majeurs que sont l'accueil de la cité judiciaire et la volonté de créer une silhouette urbaine moins compacte

et plus vivante autour du parc nécessite notamment de réviser les règles de hauteur du PLU actuellement en vigueur.

## **4- MOTIFS DE L'EVOLUTION DE LA DÉLIMITATION DES ZONES, DES RÈGLES APPLICABLES AU SECTEUR ET DES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT**

### **4.1 Le PLU en vigueur sur le site depuis 2007**

#### **4.1.1. Les orientations d'aménagement**

En application des dispositions de l'article L. 123-1 du Code de l'urbanisme, le PLU de Paris comporte des orientations d'aménagement relatives au secteur Clichy Batignolles établies en cohérence avec le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) du PLU. Ces orientations d'aménagement prennent la forme d'un texte affirmant les grands objectifs urbains sur le site et d'un document graphique en forme de schéma qui précise notamment les principales caractéristiques des voies et espaces publics et la localisation des principaux équipements publics, à l'intérieur de la ZAC Clichy Batignolles.

Les orientations, dans leur rédaction antérieure à la présente révision, énonçaient les objectifs suivants :

- **Mettre en œuvre de nouvelles continuités urbaines** en reliant la plaine Monceau et le quartier des Epinettes.
- **Créer un nouveau parc public 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 oeuvre à terme du tramway des Maréchaux et du prolongement de la ligne EOLE. 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.

D'autres part les orientations d'aménagement (texte et schéma d'aménagement) précisent sur la totalité du secteur (ZAC CLICHY BATIGNOLLES, ZAC CARDINET CHALABRE, SECTEUR SAUSSURE) comment ces objectifs seront mis en œuvre et indiquent les équipements publics, scolaires, de petite enfance et sportifs, ainsi que les futures rues. Par ailleurs il a été établi sur le site un secteur de dispositions particulières permettant l'adaptation de certaines règles adaptées au mode opérationnel choisi et au parti d'aménagement projeté. Il est aujourd'hui nécessaire de les compléter. Ces règles et leurs adaptations sont détaillées ci après.

Enfin, le texte des orientations énonce un objectif pour l'aménagement global futur de 65 % de surfaces de logements par rapport aux surfaces construites dans la zone urbaine générale, hors équipements et commerces et précise qu'à 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, il est précisé



qu'un travail sera mené avec les opérateurs privés pour garantir un pourcentage de leur parc à des loyers modérés. Un seuil de constructibilité est fixé au regard des densités globales environnantes à savoir : les surfaces de planchers hors œuvre nette créées seront de l'ordre de 455 000 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.

#### **4.1.2. Le règlement et des documents graphiques : la délimitation des zones et les règles actuelles**

La précédente modification du PLU relative au secteur Clichy Batignolles, approuvée par le Conseil de Paris dans sa séance des 12 et 13 novembre 2007, a permis de définir les contours des zones Urbaine Générale et de Grands Services Urbains correspondant aux usages futurs du site.

Le projet prévoit l'aménagement d'emprises au Nord du site en vue d'y installer des services utiles à la Ville (plates-formes de fret ferroviaire, centre de tri des déchets, centrale à béton...), que la zone UGSU a vocation à accueillir. Par ailleurs, l'établissement d'un périmètre de dispositions particulières englobant le secteur permet l'adaptation de certaines règles au mode opérationnel choisi et au parti d'aménagement retenu en 2007. En dehors du COS qui est remplacé par un objectif de densité fixée globalement dans les orientations d'aménagement, les dispositions particulières adoptées complètent deux familles de règles :

- a) la possibilité d'édifier les futurs logements en bordure du parc (UG.7.4, UG.10.3.2 et U.G.13.1.2 § 6°).

De nombreux îlots de logements s'implantent directement en bordure du futur grand parc public central de 10 hectares. La limite entre le parc et les immeubles d'habitation constitue une limite séparative entre

terrains : les constructions à édifier en bordure du parc doivent donc être régies par les règles d'implantation et de hauteur applicables par rapport aux limites séparatives (articles UG.7 et UG.10.3).

Cependant, la configuration des lieux ne s'inscrit pas dans le contexte ordinaire d'application des règles générales énoncées par le PLU de Paris, conçues pour gérer des situations de voisinage où les constructions dépendant de propriétés différentes se font vis-à-vis. Leur application empêcherait de constituer un paysage urbain de qualité structuré autour de ce vaste espace libre destiné au domaine public. Les règles générales ont donc été adaptées pour les constructions bordant le parc :

- le prospect de 6 mètres exigé par l'article UG.7 entre la limite séparative et les façades comportant des vues principales a été remplacé par un prospect de 2 mètres, qui permet de ménager une marge convenable entre le parc et les logements
- le gabarit-enveloppe applicable à ces constructions est constitué d'une verticale limitée au plafond des hauteurs, géométriquement similaire à ceux proposés en bordure des voies du secteur (voir § b ci-après).

Les règles générales qui fixent les surfaces minimales d'espaces libres et de pleine terre (article UG.13.1.2) prennent pour base de calcul la surface des terrains, diminuée d'une bande de 15 mètres (bande Z), tracée en bordure des voies et en limite séparative avec les espaces verts publics comportant plus de 5 000 m<sup>2</sup> de pleine terre. Cette disposition permet d'imposer aux îlots bordant le parc des exigences quantitativement identiques à celles que le PLU applique aux îlots parisiens traditionnels, délimités uniquement par des voies. Par ailleurs, une continuité est souhaitée entre le parc public et tout ou partie des espaces libres plantés de manière à assurer des transparences visuelles entre le parc et les îlots.

b) Le souhait de permettre une plus grande variété volumétrique et architecturale des constructions (UG.10.2.4)

Dans le secteur Clichy Batignolles une modulation particulière des gabarits-enveloppes en fonction de la largeur des voies a été adoptée de manière à permettre une plus grande diversité volumétrique et architecturale. Suivant la largeur de la voie, il est actuellement prévu trois gabarits, le premier allant jusqu'au plafond des hauteurs du PLU, le deuxième limité à 28 m, et le troisième à 20 m. Ces dispositions particulières portent sur les territoires des deux ZAC, étant précisé qu'à l'intérieur de ces territoires les cahiers de cession de lots comporteront des prescriptions architecturales qui imposeront des règles volumétriques plus précises. Sur le secteur Saussure, les règles courantes s'appliquent à l'exception du gabarit-enveloppe proposé en bordure du boulevard Pereire élargi, traité en cohérence avec les règles particulières de hauteur existantes sur ce boulevard.

## 4.2. Les évolutions du PLU proposées

### 4.2.1 Les nouvelles orientations d'aménagement

#### 4.2.1.1 Le texte des orientations d'aménagement

Les grands objectifs urbains définis aujourd'hui dans les orientations d'aménagement sont pour l'essentiel maintenues. Toutefois, l'objectif de l'amélioration de la desserte par les transports en commun a été réactualisé en fonction des récentes évolutions à ce sujet (la prolongation de la ligne E n'est plus citée mais celle de la ligne 14 apparaît, ainsi que l'augmentation de la fréquence des trains sur la gare Pont Cardinet).

Deux nouveaux objectifs sont ajoutés dans le texte des orientations :

- **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.
- **Autoriser une modulation des hauteurs des immeubles de logements** jusqu'à 50 m pour créer une silhouette urbaine moins compacte et plus vivante en périphérie du parc Martin Luther King.

Enfin, l'objectif de surfaces de logements par rapport aux surfaces construites dans la zone UG, hors équipements et commerces est ramené de 65 % à 47 % compte tenu de l'augmentation des surfaces globales de bureaux dans l'opération avec l'arrivée des programmes de l'Etat. La limitation de densité globale sur le secteur passe de 455 000 m<sup>2</sup> SHON à 556 000 m<sup>2</sup> SHON.

#### 4.2.1.2 Le schéma des orientations d'aménagement

Le schéma des orientations d'aménagement est modifié de la manière suivante :

- Inscription au Nord du site d'un sous secteur de dispositions particulières permettant l'adaptation de certaines règles (expliquées ci-après).
- Les équipements publics (gymnase, école, crèche) prévus initialement au Nord du site sur les emprises désormais affectées aux programmes de l'Etat ont été repositionnés au sud du boulevard Berthier et à l'ouest du parc.
- Certaines portions de voies sont recalibrées. L'élargissement de la rue André Suarez à son débouché

sur l'avenue de la Porte de Clichy n'est plus indiqué comme voie piétonne car le mail prévu initialement à cet endroit n'a plus lieu d'être en raison des modifications du projet urbain (parvis du nouveau palais de Justice de Paris)

- En cohérence avec l'objectif d'inclure la porte de Clichy dans le périmètre de la ZAC CLICHY BATIGNOLLES, les périmètres de la ZAC et du secteur de dispositions particulières ont été étendus au droit du carrefour entre l'avenue de la Porte de Clichy et le boulevard périphérique jusqu'en limite communale. Ce nouveau périmètre de la ZAC CLICHY BATIGNOLLES ne rentrera toutefois en vigueur qu'à l'issue de la procédure de modification de la ZAC menée parallèlement.
- Le tracé de la prolongation du RER E qui n'est plus prévu a été supprimé. Celui de la ligne ferroviaire de petite ceinture SNCF également car ne présentant pas de justification sur ce document.
- Enfin, les plateformes de fret ferroviaires et le parc de stationnement pour autocars qui ne figuraient pas au Nord du site dans le schéma bien qu'étant déjà prévus ont été indiquées. Le nouveau Palais de Justice a également été indiqué.

#### **4.2.2. La délimitation des zones et les règles d'urbanisme**

Les contours des zones Urbaine Générale et de Grands Services Urbains correspondants aux usages futurs du site sont redéfinis au Nord du site dans l'Atlas du PLU de Paris pour permettre essentiellement l'implantation du nouveau Palais de Justice de Paris, celui-ci nécessitant la réduction d'une des plateformes ferroviaires initialement prévue. Les limites de la zone UGSU ont également été revues au voisinage du faisceau ferroviaire principal au droit du boulevard

Berthier afin de permettre un traitement d'angle satisfaisant pour un bâtiment à usage de bureaux qui sera réalisé à cet endroit.

A l'intérieur du sous secteur de dispositions particulières créé, dénommé sous secteur Berthier Nord, une prescription de Hauteur maximale des Constructions est instituée au droit de l'emprise future du Nouveau Palais de Justice de Paris. Fixée à 160 m par rapport à la surface de nivellement de l'îlot elle permettra que ce dernier intègre un bâtiment signal d'une hauteur adaptée à l'échelle de son programme et à son rayonnement, pertinente sur le plan du paysage urbain.

Egalement à l'intérieur de ce sous secteur, un certain nombre de règles font l'objet de dispositions particulières permettant – pour les bâtiments du futur palais de Justice de Paris et son environnement – d'affranchir la composition architecturale des règles définissant le modèle ordinaire parisien:

- les règles d'implantation (UG 6.3.) permettront des retraits de façade en superstructure tout en n'imposant pas de retraits en sous sol, pour permettre une plus grande souplesse architecturale sans obérer les possibilités de créer des surfaces en sous sol sur toute la parcelle,
- le gabarit enveloppe en bordure de voie (UG 10.2.) est simplifié. Il est désormais défini par une verticale limitée par la hauteur plafond, en cohérence avec les règles sur les autres emprises de l'opération,
- les règles de gabarit en limite séparative et en vis-à-vis sur un même terrain (UG 10.3 et UG 10.4.) ne s'appliqueront pas. En effet, s'agissant d'emprises sur lesquelles il n'y aura que des constructions nouvelles ayant des fonctions très particulières (Nouveau Palais de Justice, bureaux de la police judiciaire, fret, centre de tri,...), la conception des futurs bâtiments prendra en

- compte les contraintes d'implantation et de vues ordinairement gérées par ces articles,
- Enfin, les règles de saillies d'éléments de construction (UG 11.2.) ont été adaptées pour donner la possibilité de marquer la façade future du nouveau palais de Justice de Paris,
  - Il a été toutefois précisé dans les dispositions générales applicables aux constructions nouvelles (UG 11.1.3.) que le traitement architectural de la construction de grande hauteur doit faire l'objet d'une recherche visant à évaluer son impact visuel aux différentes échelles du paysage urbain et que son écriture architecturale doit lui assurer une insertion harmonieuse et valorisante dans le paysage urbain, ainsi qu'une relation de qualité avec les monuments visibles en même temps qu'elle.

Au sud du boulevard Berthier cinq périmètres de Hauteur Maximale de Construction à 50 m par rapport à la surface de nivellement de l'îlot ont été tracés sur l'Atlas du PLU de Paris correspondants aux cinq îlots à l'intérieur desquels ce plafond pourra être ponctuellement atteint.

S'agissant d'îlots qui recevront des bâtiments à usage de logements, d'équipements publics et de commerces, les règles courantes du PLU définissant les prospects en vis-à-vis resteront applicables de manière à garantir des éclaircissements et des dégagements suffisants. Toute augmentation de hauteur devra donc signifier plus de distances entre façades en vis-à-vis, plus de transparence entre rue et parc et une continuité d'espaces libres accentuée. Les bâtiments les plus élevés seront générateurs de formes singulières, d'évènements particuliers et créeront un ensemble paysager exceptionnel, localisé, en cohérence avec les tracés du projet urbain et en particulier du nouveau parc. Toutefois la prescription de Hauteur Maximale de Construction à 50 m située à l'est du Parc ne porte que sur la partie de l'îlot située en dehors

de la bande de 20 m afférente à la voie nouvelle qui borde cet îlot de manière à préserver l'ensoleillement du voisinage.

D'une manière générale sur le secteur Clichy Batignolles, les hauteurs plafonds constituées, soit par des Hauteurs Maximales de Constructions, soit par des horizontales de gabarit enveloppe ne pourront pas être dépassées par des saillies de dispositifs destinés à économiser de l'énergie ou à produire de l'énergie renouvelable dans les constructions (disposition particulière sur l'article UG 11.2.3.), ces dispositifs seront intégrés à l'intérieur des volumes autorisés.

\*\*\*\*\*

Ces modifications des pièces écrites du PLU s'accompagnent de la modification des documents graphiques, soit des cinq 5 feuilles au 1/2000<sup>ème</sup> de l'atlas général correspondant au secteur (feuilles E-01, 02, 03, F-01, 02), et de deux feuilles générales (carte de synthèse + carte de zonage)

## **5- INCIDENCES DES MODIFICATIONS DU PLU RÉVISÉ SUR L'ENVIRONNEMENT**

### **5-1 Rappel des incidences du parti initial**

Les nouvelles orientations d'aménagement sur le secteur Clichy Batignolles se traduiront par une nette amélioration de l'environnement à plusieurs titres.

1 La création d'un véritable parc d'une surface minimale de 10 hectares au Nord du 17<sup>ème</sup> arrondissement répondra aux besoins des habitants des quartiers riverains, du 18<sup>ème</sup> arrondissement et des communes voisines. La réalisation de ce parc urbain majeur du Nord-Ouest

parisien sera l'occasion de mettre en avant les enjeux environnementaux de lutte contre le bruit, de gestion des eaux pluviales, de qualité de l'air, de diversité et continuité biologique. Les trames vertes et les voies seront en relation avec le tissu urbain environnant. Elles permettront une large ouverture du futur parc, et du site en général, sur les quartiers existants et donc une bonne inscription du projet dans son environnement. Ce parc sera en relation avec l'espace vert qui sera réalisé au Nord de l'enceinte de Thiers conservée et mise en valeur.

2 Une partie des emprises sera également mobilisée pour l'implantation d'une plate-forme logistique ferroviaire, en cohérence avec l'objectif de réduction des déplacements routiers liés au fret, et d'un centre de tri des déchets ménagers recyclables nécessaire à Paris dans le cadre du développement de la collecte sélective. Cet équipement respectera les dispositions prévues dans l'arrêté préfectoral d'exploitation ainsi que les termes de la charte de qualité environnementale qui sera conclue entre la Ville de Paris et le SYCTOM pour garantir les conditions de protection de l'environnement lors de la construction et de l'exploitation du centre. A terme, le remplacement des activités de fret route-route existantes actuellement sur le site par une zone logistique moderne permettant le transport de marchandises par le fer devrait réduire d'un facteur de l'ordre de 5 à 6 le trafic des camions.

3 L'ensemble du programme s'accompagne de la réalisation d'un réseau de voirie dont la fonction principale est de distribuer les nouveaux îlots urbanisés et de les desservir depuis le réseau existant. Le projet est par ailleurs l'occasion de requalifier les voies situées en périphérie afin d'adapter le réseau en place. Le réseau de circulation douce sera quant à lui amélioré sur les axes existants et des liaisons aux travers du secteur seront créées.

L'arrivée de nouveaux habitants et actifs va augmenter les déplacements dans le secteur. Le réseau viaire existant supportera ainsi le trafic généré conjugué au trafic existant. Le trafic sera de ce fait

augmenté sur les axes de la zone d'étude, déjà chargés. Les nuisances liées au trafic poids lourds seront toutefois très fortement diminuées avec le déplacement des activités de fret routier. Par ailleurs, les déplacements doux seront favorisés par un maillage fin des itinéraires, l'aménagement de bandes cyclables et l'amélioration à terme des transports en commun au travers des projets de la région et de la Ville (ligne 14, tramway...).

4 Les bâtiments anciens de qualité pourront être réhabilités comme les magasins des décors de l'Opéra. Un cahier des prescriptions architecturales fixera certaines lignes directrices pour respecter l'identité de Paris.

5 Les logiques de développement durable seront intégrées dès la conception du projet. Ainsi, le parc sera réalisé au niveau du terrain naturel existant pour minimiser les déblais et les remblais et optimiser les emprises des voies nouvelles pour favoriser l'usage des modes de déplacement propres et contribuer à limiter, à terme, la pollution automobile. Par ailleurs, en raison de la nature des activités existantes sur le secteur à aménager, des actions de dépollution des sols seront entreprises si nécessaire.

6 Les besoins en équipements publics de proximité, notamment de petite enfance et scolaire, générés par les programmes de logements projetés à terme seront pris en compte dès la première phase d'aménagement.

7 le projet permettra, au droit d'un des franchissements du faisceau ferroviaire principal, la réalisation d'un second accès aux quais de la gare Pont Cardinet, en vue d'une amélioration de l'offre de transport de cette gare adaptée à l'apport de population et d'emplois sur le site, actuellement à l'étude.

## 5-2 Incidences spécifiques liées aux évolutions

L'implantation du Futur Palais de Justice à la Porte de Clichy va générer des déplacements supplémentaires. Environ 8 000 personnes fréquenteront chaque jour le site, dont la moitié de magistrats, fonctionnaires et avocats.

Pour évaluer les modes de déplacements qui seront privilégiés, l'Etablissement Public de Palais de Justice de Paris, en charge de la réalisation de l'équipement, a procédé à une enquête auprès des employés et usagers qui fréquentent le Tribunal de Grande Instance actuel sur l'Ile de la Cité : plus de 80% des déplacements se font à pied ou en transport en commun.

Les projets d'amélioration de l'offre en transports en commun évoqués dans le paragraphe 2-3 ci-dessus (prolongement de la ligne 14 et du tramway T3, redynamisation de la gare de Pont Cardinet, renforcement de la desserte en bus) permettront d'améliorer de façon très importante la desserte du site à l'échéance de 2018, date à laquelle le programme d'aménagement urbain aura été réalisé. Ces projets relèvent de la compétence de l'autorité organisatrice des transports, le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF).

Par ailleurs, le projet d'aménagement prévoit un réseau dense en matière de circulation douce. Les nombreux itinéraires créés seront lisibles, confortables et sûrs pour les piétons et cyclistes. Ils seront accessibles aux personnes à mobilité réduite. Des pistes cyclables seront aménagées avenue de la Porte de Clichy et boulevard Berthier et des stations de Vélib' supplémentaires seront positionnées dans le quartier.

Les évolutions du projet n'auront aucune incidence significative sur l'environnement naturel :

Les remodelages de niveaux de sol sont très proches de ceux prévus dans le projet initial. Ils seront l'occasion de traiter et protéger les poches de pollution identifiées.

Le taux d'imperméabilisation du sol sera également tout à fait comparable à celui du projet initial et constituera une amélioration par rapport à l'existant : l'infiltration diffuse de l'eau dans les espaces libres de pleine terre et l'évapo-transpiration seront favorisées dans le projet.

En matière de qualité de l'air, les impacts du projet sont liés au trafic routier qu'il génère. La pollution pourra donc être ponctuellement augmentée par rapport à celle générée par le projet initial, sur les axes qui connaîtront une augmentation de trafic du fait de l'arrivée du nouveau Palais de Justice mais de manière modérée, cette part supplémentaire de trafic étant faible par rapport à la circulation globale du secteur.

## **6. COMPATIBILITÉ DE LA PRÉSENTE RÉVISION SIMPLIFIÉE DU P.L.U. AVEC LE SCHÉMA DIRECTEUR DE LA RÉGION D'ILE DE FRANCE, (S.D.R.I.F.), LE PROGRAMME LOCAL DE L'HABITAT (P.L.H.), LE PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS D'ILE DE FRANCE (PDU) ET LE SCHÉMA DIRECTEUR D'AMÉNAGEMENT ET DE GESTION DES EAUX DU BASSIN DE LA SEINE-NORMANDIE (SDAGE)**

Les dispositions du PLU révisé sont compatibles avec les orientations du SDRIF, document approuvé par décret du 26 avril 1994, qui a valeur de directive territoriale d'aménagement. En effet, il convient de noter que les orientations d'aménagement décrites ci-dessus et leurs traductions dans le règlement du PLU s'inscrivent dans la continuité de ce document qui préconise l'utilisation de grands terrains publics pour réaliser des opérations d'aménagement permettant de donner la priorité à la fonction résidentielle dans le centre et l'ouest, en dehors de

quelques sites soumis à de fortes nuisances, tout en permettant de trouver des lieux d'accueil adaptés aux besoins des entreprises. Les aménagements prévus respecteront par ailleurs les formes urbaines et le patrimoine historique existant, tout en améliorant l'environnement par la création de nouveaux espaces verts, le développement de la trame verte, la réduction des nuisances et des pollutions.

Par ailleurs, le projet de SDRIF, adopté par le Conseil Régional le 25 septembre 2008, a identifié le territoire parisien hors les bois comme un "espace urbanisé à optimiser" où des "secteurs de densification préférentielle" se concentrent le long des boulevard des Maréchaux entre les Portes d'Asnières et de la Villette. Sur le périmètre de Clichy-Batignolles, deux liaisons vertes sont à créer ou à renforcer : le long de ces mêmes boulevards et entre les espaces verts existant dans l'ancienne zone des fortifications.

Le présent projet de révision simplifiée est cohérent avec ces indications en ce qu'il prévoit, sur des emprises ferroviaires désaffectées, l'implantation de la nouvelle cité judiciaire (soit 120 000 m<sup>2</sup> HON) sur la partie nord périmètre de Clichy-Batignolles, qui sera complété par un espace vert au droit du bastion conservé. D'autre part, les travaux de prolongement du tramway T3 sur les boulevards des Maréchaux comprendront, comme pour les sections sud et est, le réaménagement paysager des espaces de voirie traversés.

La révision du PLU proposée est par ailleurs compatible avec le projet de Programme Local de l'Habitat (PLH), arrêté par le Conseil de Paris lors de sa séance des 15 et 16 novembre 2010. Parmi les enjeux retenus par le PLH de Paris on note la préservation de la mixité sociale au cœur de la métropole et le développement de réponses adaptées à la diversité des besoins qui s'expriment, notamment ceux des familles, des classes moyennes et des personnes défavorisées. Selon ce document, dans le 17e arrondissement comme dans l'ensemble de la capitale, les principaux enjeux en matière de logement de 2011 à 2016 sont de poursuivre les efforts pour accroître l'offre de logements, notamment

sociaux, et d'améliorer le parc existant en intégrant les enjeux de lutte contre le changement climatique.

Le 17e arrondissement compte un nombre significatif de logements sociaux mais est encore largement déficitaire : la part de logements sociaux est de 10,4%, soit 9 103 logements SRU au 1er janvier 2009. La plus grande partie de l'arrondissement, en dehors de la ceinture périphérique et du quartier des Epinettes, se trouve dans la zone de déficit en logement social. Dans un objectif de rééquilibrage territorial de l'offre de logement social, priorité sera donnée au développement de l'offre de logements locatifs sociaux sur cet arrondissement. Le projet Clichy Batignolles, qui prévoit de construire des logements variés, dont au moins 50% de logements sociaux, s'inscrit pleinement dans ces objectifs.

Le PLH fixe par ailleurs, pour le 17ème arrondissement notamment, l'objectif de développer des programmes thématiques de résidences pour jeunes actifs, de logements pour étudiants, de résidences sociales pour publics démunis et des opérations à destination des personnes en situation de handicap ou des personnes âgées dépendantes. C'est notamment le cas dans le secteur d'aménagement de Clichy-Batignolles, qui outre la création de logements sociaux familiaux, prévoit la création de résidences pour étudiants et pour jeunes travailleurs, d'un EHPAD social, ainsi que d'une résidence sociale.

Par ailleurs les nouveaux logements sociaux produits respecteront le cahier des charges environnemental défini dans le Plan Climat, notamment en matière de consommation énergétique, comme le préconise le PLH.

Le projet de PLU révisé est compatible avec le Plan de Déplacements Urbains de la Région Ile-de-France, approuvé par arrêté inter préfectoral le 15 décembre 2000. Sur le secteur Clichy Batignolles, le choix d'acheminer les marchandises et organiser les livraisons en privilégiant le transport ferroviaire ainsi que la poursuite du développement du réseau des transports collectifs avec notamment la

redynamisation de la gare Pont Cardinet, traduisent la mise en œuvre des orientations du PADD elles-mêmes compatibles avec le PDUIF.

Les dispositifs prévus dans cette révision permettant d'une part d'autoriser pour le Nouveau Palais de Justice - qui mérite une représentation symbolique forte - une hauteur qui permette de réaliser ce programme avec une architecture de très grande qualité, tout en restant en deçà de 160 m, et d'autre part une hauteur maximum des immeubles de logements situés au sud du boulevard Berthier jusqu'à 50 m, pour répondre aux enjeux de grand paysage posés sur le site et éviter des formes urbaines uniformes et trop compactes, sont conformes aux orientations déclinées dans le projet d'aménagement et de développement durable voté en 2006 et plus particulièrement dans son titre 1 « Améliorer durablement le cadre de vie de tous les parisiens », paragraphe A « Mettre en valeur le paysage architectural et urbain parisien » :

*« ...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 ».*

Par ailleurs, le P.L.U. révisé permet toujours la réalisation d'un grand parc dans lequel il est prévu un plan d'eau constitué de 2 bassins biotopes, et des fossés plantés le long des allées qui récupéreront les eaux de pluie pour l'arrosage du parc, ce qui va tout à fait dans le sens des orientations et objectifs du Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (S.D.A.G.E.) du Bassin Seine et cours d'eau côtiers normands arrêté par le Préfet coordonnateur du bassin Seine-Normandie, Préfet de la Région Ile-de-France le 20 novembre 2009 et entré en vigueur le 17 décembre 2009. En effet, ce dispositif

contribuera à la maîtrise des rejets par temps de pluie nécessaire pour atteindre les objectifs quantitatifs et qualitatifs fixés par le S.D.A.G.E.

Enfin, il est ici rappelé que la prescription de Hauteur Maximale des Constructions à 160 m proposée dans la présente révision est bien compatible avec les servitudes d'utilité publique portant sur l'utilisation de certaines ressources et équipements en raison notamment de l'abrogation du décret du 27 janvier 1994 fixant l'étendue de la zone spéciale de dégagement et les servitudes de protection contre les obstacles applicables sur le parcours du faisceau hertzien de Saint Germain en Laye –Camp des Loges aux Lilas-Fort de Romainville. Cette servitude a depuis été jugée inutile et a été abrogée par décret du 9 juin 2010 et cette abrogation portée à connaissance du Maire de Paris le 23 août 2010. Le PLU de Paris a en conséquence été mis à jour le 17 septembre 2010 sur ce point.