

Évaluation Environnementale de la mise en compatibilité du PLU Paris avec le projet de ZAC Gare des Mines-Fillettes



RAPPORT DE PRÉSENTATION DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU DE PARIS AVEC LE PROJET DE ZAC GARE DES MINES-FILLETES

La mise en œuvre du projet Gare des Mines-Fillettes nécessite une évolution des règles d'urbanisme en vigueur sur ce secteur, tout en restant compatible avec l'ensemble du PADD du PLU de Paris. De nouvelles dispositions réglementaires sont proposées dans le cadre d'une déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU. Elles concernent uniquement le périmètre de la ZAC et portent notamment sur l'évolution des hauteurs des bâtiments sur des secteurs localisés (HMC), de l'organisation des espaces publics, de règles de gabarits. Ce rapport présente le projet d'aménagement Gare des Mines-Fillettes en justifiant son caractère d'intérêt général, le diagnostic initial du site, les principales évolutions du PLU et la justification des règles applicables au Secteur Gare des Mines-Fillettes. Sont également précisés les incidences de la mise en compatibilité sur l'environnement et les mesures envisagées pour « Éviter, Réduire et Compenser » les conséquences dommageables de la mise en œuvre du plan, les incidences de la mise en compatibilité sur le réseau Natura 2000, l'analyse de la compatibilité de la déclaration de projet avec les documents supra-communaux et les indicateurs retenus pour analyser les résultats de la mise en œuvre des évolutions réglementaires. Un résumé non technique figure en dernière partie du document.

TABLE DES MATIERES

1. CADRE RÉGLEMENTAIRE, OBJECTIF DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE ET DÉMARCHE MISE EN ŒUVRE DANS LE CADRE DU PROJET.....	4	5. DIAGNOSTIC SOCIO-DÉMOGRAPHIQUE ET ENVIRONNEMENTAL.....	27
1.1. Cadre réglementaire de l'évaluation environnementale	4	5.1. L'environnement physique	27
1.2. Contenu de l'évaluation environnementale	4	5.1.1. Climat	27
2. CONTEXTE URBAIN.....	5	5.1.2. Topographie et géologie	27
2.1. Situation urbaine du secteur	5	5.1.3. Hydrogéologie.....	27
2.2. Situation foncière	5	5.1.4. Hydrologie.....	27
2.3. Contextualisation historique	5	5.1.5. Pollution des sols.....	27
<i>Déclin industriel et reconversion des friches</i>	5	5.2. Le milieu naturel.....	28
<i>Paris Nord-Est de PNE (Paris Nord Est) à PNEE (Paris Nord Est Elargi)</i>	6	5.2.1. Biodiversité : faune et flore.....	28
<i>Du GPRU ou NPNRU</i>	6	5.3. Les risques naturels et technologiques	28
3. PRÉSENTATION DU PROJET	7	5.3.1. Risques naturels	28
3.1. Objectifs du projet et périmètre	7	5.3.1. Risques technologiques.....	28
3.2. Présentation du programme d'aménagement justifiant l'évolution du document d'urbanisme	8	5.4. Le patrimoine existant : monuments, sites et grand paysage urbain	29
3.2.1. Le schéma d'aménagement	8	5.5. Le milieu humain.....	29
3.2.2. Le programme global de construction	8	5.5.1. Contexte démographique, habitat et activités économiques.....	29
3.2.3. Le programme des équipements publics d'infrastructures	9	5.5.2. Les équipements de quartiers.....	29
3.2.4. Stratégie paysagère	9	5.5.3. L'importance des réseaux de transport	29
3.2.5. Justification de l'intérêt général du projet.....	10	5.6. Commodités de voisinage : ambiance sonore, qualité de l'air et énergie	30
4. EVOLUTIONS DU PLU ET JUSTIFICATION DES RÈGLES APPLICABLES AU SECTEUR GARE DES MINES-FILLETES	11	5.6.1. Cadre de vie	30
4.1. Présentation du PLU de Paris	11	5.6.2. Qualité de l'air.....	30
4.2. Les modifications proposées	11	5.6.3. Ambiance sonore.....	31
4.2.1. <i>Projet d'aménagement et de développement durable</i> :.....	11	5.6.4. Ambiance lumineuse.....	31
4.2.2. <i>Les orientations d'aménagement et de programmation</i>	13	6. LES INCIDENCES NOTABLES DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU SUR L'ENVIRONNEMENT ET MESURES ENVISAGÉES POUR ÉVITER, RÉDUIRE ET COMPENSER LES CONSÉQUENCES DOMMAGEABLES	32
4.2.3. <i>Le règlement du PLU</i>	19	6.1. Les incidences sur l'environnement physique et mesures associées	32
		6.1.1. <i>Les incidences sur le relief et la géologie et mesures associées</i>	32
		6.1.2. <i>Incidences sur la ressource en eau (hydrogéologie et hydrologie) mesures associées</i>	33

6.1.3.	<i>Incidences sur le climat et mesures associées</i>	33
6.1.1.	<i>Pollution des sols</i>	34
6.2.	Les incidences sur le milieu naturel et mesures associées.....	34
6.2.1.	<i>Incidences sur les zonages environnementaux et mesures associées</i>	34
6.2.2.	<i>Incidences sur les habitats naturels, la faune et la flore et mesures associées</i>	34
6.2.3.	<i>Incidences sur les continuités écologiques et mesures associées</i>	35
6.3.	Les incidences sur l'environnement humain et mesures associées.....	36
6.3.1.	<i>Incidence sur le contexte socio-démographique et l'habitat</i>	36
6.3.2.	<i>Incidences sur les équipements, espaces publics et mesures associées</i>	36
6.3.3.	<i>Incidences sur les déplacements et mesures associées</i>	37
6.4.	Les incidences sur les risques naturels et technologiques et mesures associées.....	38
6.5.	Les incidences sur le patrimoine et le paysage et mesures associées.....	38
6.5.1.	<i>Incidences sur le patrimoine et mesures associées</i>	38
6.5.1.	<i>Incidences sur le paysage et mesures associées</i>	38
6.6.	Les incidences sur le cadre de vie et les mesures associées.....	48
6.6.1.	<i>Ambiance sonore</i>	48
6.6.2.	<i>Qualité de l'air</i>	48
6.6.1.	<i>Ambiance lumineuse</i>	49
6.7.	Les incidences sur l'énergie et les mesures associées.....	49
7.	L'ANALYSE DES INCIDENCES DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ SUR LE RÉSEAU NATURA 2000	50
8.	DOCUMENTS SUPRA-COMMUNAUX	51
8.1.	Documents supra-communaux.....	51
8.1.1.	<i>Le schéma directeur de la région d'Ile-de-France</i>	51
8.1.2.	<i>Le SDAGE Seine Normandie</i>	52
8.1.3.	<i>PGRI (plan de gestion des risques d'inondation)</i>	52
8.1.4.	<i>Le PDUIF</i>	52
8.1.5.	<i>Le PLH</i>	53
8.1.6.	<i>Les Dispositions particulières aux zones de bruit des aérodromes</i>	53
8.1.7.	<i>Le SRCE</i>	53
8.1.8.	<i>Le SRCAE et le PCAET de la région Ile-de-France</i>	54
8.2.	Éléments prévus par les dispositions de l'article L.151-4, 3e alinéa, du Code de l'urbanisme	

8.2.1.	<i>Analyse de la consommation des espaces naturels et forestiers, dispositions en de sa limitation</i>	55
8.2.2.	<i>Capacité des évolutions règlementaires à répondre aux objectifs de densification et de mutation des espaces bâtis</i>	55
8.2.3.	<i>Inventaire des capacités de stationnement de véhicules motorisés, de véhicules hybrides et électriques et de vélos des parcs ouverts au public et des possibilités de mutualisation de ces capacités</i>	55

9. INDICATEURS RETENUS POUR ANALYSER LES RÉSULTATS DE LA MISE EN ŒUVRE DES ÉVOLUTIONS RÉGLEMENTAIRES..... 56

10. UN RÉSUMÉ NON TECHNIQUE..... 57

10.1.	Cadre réglementaire et contenu de l'évaluation environnementale.....	57
10.2.	Présentation du projet justifiant l'évolution du document d'urbanisme.....	57
10.3.	Évolutions du PLU et justification des règles applicables au secteur Gare des Mines-Fillette 58	
10.4.	Diagnostic socio-démographique et environnementale.....	58
10.4.1.	<i>L'environnement physique</i>	58
10.4.1.	<i>Le milieu naturel</i>	58
10.4.2.	<i>Les risques naturels et technologiques</i>	59
10.4.3.	<i>Le patrimoine existant : monuments, sites et grand paysage urbain</i>	59
10.4.4.	<i>L'environnement humain</i>	59
10.4.5.	<i>Commodités de voisinage : ambiance sonore, qualité de l'air et énergie</i>	59
10.5.	Les incidences notables probables de la mise en compatibilité sur l'environnement et les mesures envisagées pour éviter, réduire et compenser les conséquences dommageables.....	60
10.5.1.	<i>Milieu physique</i>	60
10.5.2.	<i>Milieu naturel</i>	60
10.5.1.	<i>Environnement humain</i>	61
10.5.2.	<i>Risques naturels et technologiques</i>	61
10.5.3.	<i>Patrimoine et paysage</i>	61
10.6.	L'analyse des incidences de la mise en compatibilité sur le réseau Natura 2000.....	62
10.7.	Documents supra-communaux et autres dispositions applicables.....	62
10.8.	Indicateurs retenus pour analyser les résultats de la mise en œuvre des évolutions règlementaires.....	62

1. CADRE RÉGLEMENTAIRE, OBJECTIF DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE ET DÉMARCHE MISE EN ŒUVRE DANS LE CADRE DU PROJET

1.1. Cadre réglementaire de l'évaluation environnementale

Le code de l'urbanisme (article R. 104-1 du code de l'urbanisme et suivants) prévoit que les documents de planification, et notamment les documents d'urbanisme, doivent faire l'objet d'une évaluation environnementale à l'occasion de leur élaboration ou de leurs procédures d'évolution (en l'occurrence, mise en compatibilité via une déclaration de projet).

Les modalités de cette évaluation (soumission systématique ou suite à un examen au cas par cas) dépendent des caractéristiques du territoire communal et des enjeux environnementaux présents.

Les plans locaux d'urbanisme sont soumis à évaluation environnementale :

- à l'occasion de leur élaboration, ceux dont le territoire comprend en tout ou partie un site Natura 2000 (art. R.104-9) ;
- à l'occasion de procédures d'évolution, ceux qui permettent la réalisation de travaux, aménagement, ouvrages ou installations susceptibles d'affecter de manière significative un site Natura 2000 (art. R.104-8-2°) ;
- ceux dont il est établi, après examen au cas par cas, qu'ils sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement (art. R. 104-8 1°).

Rappelons que le projet n'a pas d'impact significatif sur le réseau Natura 2000. La ville de Paris a toutefois fait le choix de réaliser une évaluation environnementale dans le cadre d'une procédure d'évaluation environnementale commune. Conformément à l'article R. 104-34 du code de l'urbanisme, l'étude d'impact du projet comprend l'ensemble des éléments constitutifs du rapport de présentation au titre de l'évaluation environnementale du PLU.

Dans le cas présent, la ville de Paris a fait le choix de réaliser directement l'évaluation environnementale sans passer par l'élaboration d'un dossier d'examen au cas par cas.

1.2. Contenu de l'évaluation environnementale

Le contenu du rapport se conformera à l'article R. 123-2.1 du code de l'urbanisme qui définit le contenu du rapport de présentation au titre de l'évaluation environnementale du plan local d'urbanisme :

« Lorsque le plan local d'urbanisme doit faire l'objet d'une évaluation environnementale conformément aux articles L. 121-10 et suivants, le rapport de présentation :

1° Expose le diagnostic prévu au deuxième alinéa de l'article L. 123-1-2 et décrit l'articulation du plan avec les autres documents d'urbanisme et les plans ou programmes mentionnés à l'article L. 122-4 du code de l'environnement avec lesquels il doit être compatible ou qu'il doit prendre en considération ;

2° Analyse l'état initial de l'environnement et les perspectives de son évolution en exposant, notamment, les caractéristiques des zones susceptibles d'être touchées de manière notable par la mise en oeuvre du plan ;

3° Analyse les incidences notables prévisibles de la mise en oeuvre du plan sur l'environnement et expose les conséquences éventuelles de l'adoption du plan sur la protection des zones revêtant une importance particulière pour l'environnement, en particulier l'évaluation des incidences Natura 2000 mentionnée à l'article L. 414-4 du code de l'environnement ;

4° Explique les choix retenus pour établir le projet d'aménagement et de développement durables, au regard notamment des objectifs de protection de l'environnement établis au niveau international, communautaire ou national, et, le cas échéant, les raisons qui justifient le choix opéré au regard des solutions de substitution raisonnables tenant compte des objectifs et du champ d'application géographique du plan. Il expose les motifs de la délimitation des zones, des règles qui y sont applicables et des orientations d'aménagement. Il justifie l'institution des secteurs des zones urbaines où les constructions ou installations d'une superficie supérieure à un seuil défini par le règlement sont interdites en application du a de l'article L. 123-2 ;

5° Présente les mesures envisagées pour éviter, réduire et, si possible, compenser, s'il y a lieu, les conséquences dommageables de la mise en oeuvre du plan sur l'environnement ;

6° Définit les critères, indicateurs et modalités retenus pour l'analyse des résultats de l'application du plan prévue par l'article L. 123-12-2. Ils doivent permettre notamment de suivre les effets du plan sur l'environnement afin d'identifier, le cas échéant, à un stade précoce, les impacts négatifs imprévus et envisager, si nécessaire, les mesures appropriées ;

7° Comprend un résumé non technique des éléments précédents et une description de la manière dont l'évaluation a été effectuée.

Le rapport de présentation est proportionné à l'importance du plan local d'urbanisme, aux effets de sa mise en oeuvre ainsi qu'aux enjeux environnementaux de la zone considérée.

En cas de modification, de révision ou de mise en compatibilité dans les cas prévus aux articles R. 123-23-1, R. 123-23-2, R. 123-23-3, R. 123-23-4 et R. 300-15 à R. 300-27, du plan local d'urbanisme, le rapport de présentation est complété par l'exposé des motifs des changements apportés.

Le rapport de présentation peut se référer aux renseignements relatifs à l'environnement figurant dans d'autres études, plans ou documents. »

2. CONTEXTE URBAIN

2.1. Situation urbaine du secteur

Le secteur de la future ZAC « Gare des Mines-Fillettes », s'étend entre les Portes de la Chapelle et d'Aubervilliers dans le 18^e arrondissement sur un périmètre d'environ 20 hectares de part et d'autre du boulevard périphérique jusqu'à la limite administrative de la ville de Paris.

Il est bordé au sud par le Boulevard Ney, à l'est par l'avenue de la Porte d'Aubervilliers et à l'ouest par le nœud d'infrastructures routières de la porte de la Chapelle.



Figure 1 : Situation de la ZAC gare des Mines-Fillettes

2.2. Situation foncière

Le projet de ZAC se développe sur des terrains appartenant principalement à des personnes publiques (Ville de Paris, Bailleurs, SNCF) :

- la Ville de Paris, propriétaire d'une partie des équipements sportifs du stade des Fillettes, du groupe scolaire, du square Charles Hermite, du Boulevard Périphérique, de l'emprise occupé aujourd'hui par un parking, des voies internes de la Cité Charles Hermite, des emprises supportant l'Église Saint-Pierre-Saint-Paul.
- l'État, propriétaire de l'immeuble Valentin Abeille qui jouxte le cimetière parisien de la Chapelle à l'Ouest.
- Paris-Habitat, propriétaire de l'ensemble immobilier Charles Hermite, logements HBM des années 30
- le Groupe SNCF, propriétaire des terrains dits de la « Gare des Mines » au nord du périphérique et une partie des équipements sportifs du stade des Fillettes.

2.3. Contextualisation historique

Des faubourgs structurés par des axes de transports commerciaux

Jusqu'à son annexion à Paris en 1860, le périmètre de l'opération se trouvait à cheval sur les communes de la Chapelle et la Villette, situées auparavant l'extérieur de Paris, au-delà du mur des Fermiers Généraux.

Dans cette campagne parisienne à vocation agricole, la croissance démographique reste faible jusqu'à la fin du XVIII^e siècle et l'activité est dominée par l'agriculture, la viticulture et l'exploitation de carrières souterraines. Les tracés de la route de Flandres à l'est et de la route de Saint-Denis à l'ouest viennent structurer ce territoire de faubourgs. La route de Saint-Denis correspond aujourd'hui à l'autoroute A1 : il s'agit de la voie de transport majeur vers le nord de l'Europe, réminiscence de l'ancienne voie romaine de Lutèce. Encore aujourd'hui, la porte de la Chapelle est une porte d'entrée majeure pour les marchandises et comme pour les hommes.

La construction du mur des Fermiers Généraux entre 1784 et 1790 sur les tracés des boulevards actuels de Rochechouard et de La Chapelle, marque une première étape d'intégration partielle des faubourgs dans l'enceinte de la capitale. La construction des canaux de l'Ourcq et de Saint-Denis (en 1821) favorise l'implantation de marchés et d'abattoirs qui bénéficient d'un accès aux berges et d'un lien avec la Seine via le canal St Martin.

Annexion des faubourgs, industrialisation et HBM

Une deuxième étape de mutation est amorcée avec l'édification, de 1840 à 1841, de l'enceinte de Thiers. Celle-ci se déploie entre les actuels boulevard Ney- Macdonald au sud et le boulevard périphérique au nord. Cette intégration « physique » de l'extension des faubourgs est confirmée par l'annexion des communes périphériques de Belleville, La Villette et la Chapelle qui rattache ces espaces au territoire administratif de la capitale en 1860. Les percées haussmanniennes amorcées et le développement du réseau ferré nord et est, intensifient les implantations industrielles (Gazomètre, actuel Cap 18) et de services urbains dont les transports (compagnie des chemins de fer, compagnie d'omnibus) sur de vastes emprises qui créent des frontières physiques que le boulevard périphérique viendra renforcer. C'est de cette période que le secteur Gare des Mines tire son nom : ancienne gare à charbon, elle était un lieu de chargement et de déchargement à destination des industries proches.

Par ailleurs, au début du XX^e siècle, la densification des quartiers centraux reporte les besoins de logements sur les arrondissements périphériques où subsistent des espaces encore non bâtis (quartier des Amériques et du Combat). L'enceinte de Thiers, tombée en désuétude, fait à son tour l'objet d'un vaste programme de reconversion, amorcée en 1921, en logements et équipements, notamment sportifs. Un ensemble d'habitat en brique, la « Cité Charles Hermite », caractéristique des HBM (Habitations à Bon Marché) s'installe dans la frange Est du 18^e arrondissement entre le Boulevard Ney et l'actuel périphérique.

Déclin industriel et reconversion des friches

Le déclin industriel de Paris à partir des années 1950 va entraîner une mutation souvent brutale des usines et entrepôts au profit du logement social. Le départ des Abattoirs et la reconversion des Halles de la Villette intégrées à un vaste parc urbain, l'implantation des Cités des Sciences et de la Musique, la reconversion tertiaire des Établissements et Magasins Généraux de Paris (EMGP) ainsi que les actions de Politique de la Ville constituent autant de signaux de la mutation profonde du territoire.

Néanmoins, les transformations successives, n'ont pas permis l'intégration satisfaisante de la frange nord des 18 et 19^e arrondissements que couvrent les 200 ha du premier périmètre du secteur Paris Nord-Est.

Paris Nord-Est de PNE (Paris Nord Est) à PNEE (Paris Nord Est Élargi)

De 2002 à 2014, le secteur a connu une amélioration très sensible de sa desserte par les transports en commun (Tramway T3 et RER E) qui s'est accompagnée d'une requalification des espaces publics environnants (boulevard Ney, avenue de la porte d'Aubervilliers, place Césaria Evora).

Dans le cadre des premières études du projet d'aménagement de la Gare des Mines, l'option majeure consistait en la création d'un quartier mixte intégrant un « Marché des 5 continents ». Ce nouvel ensemble intercommunal devait permettre, grâce à une couverture lourde du boulevard périphérique, de désenclaver le nord du secteur, notamment la résidence Valentin Abeille, tout en concrétisant dans le bâti même, l'idée d'un Grand Paris enjambant enfin sa ceinture routière.

Avec la libération de nombreux terrains liés aux infrastructures qui ont historiquement coupé les quartiers du nord-est parisien, la réflexion entamée sur l'aire de 200 ha de PNE a été élargie à un périmètre d'une superficie totale de 600 ha englobant le réaménagement de l'environnement des deux gares parisiennes du Nord et de l'Est.

Fin 2017, le Comité International Olympique (CIO) a désigné Paris comme ville hôte des Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024. La municipalité a alors décidé d'implanter un nouvel équipement (un des rares nouveaux équipements prévus pour les Jeux Olympiques) à la porte de La Chapelle.

L'Aréna, levier positif pour l'évolution de ce quartier, et la décision de maintenir sur place les équipements sportifs existants ont modifié les équilibres du projet initial. Ces évolutions programmatiques ont nécessité de relancer les études urbaines et de procéder à une nouvelle concertation intégrant les orientations suivantes :

- la présence d'un équipement à rayonnement métropolitain ;
- le maintien des équipements sportifs ;
- une baisse de la constructibilité envisagée ;
- une réflexion sur les déplacements durables avec un franchissement piéton à l'étude au-dessus du périphérique ;
- des objectifs climatiques poursuivis dans la conduite des chantiers (pour limiter les nuisances et la pollution liées aux travaux) et l'intégration des futurs bâtiments.

Du GPRU ou NPNRU

Le Grand Projet de Renouvellement Urbain Montmartre-Clignancourt (GPRU) s'étend sur un territoire de plus de 80 hectares et intègre les quatre portes du Nord de Paris, de la porte de Saint-Ouen à la porte des Poissonniers, en limite avec la commune de Saint Ouen. Comptant environ 4.300 logements, pour une population de près de 11.000 habitants, un premier projet de territoire, approuvé en 2004, a permis d'aborder simultanément les sujets sociaux et urbains. La requalification des portes, dont chacune était marquée par la présence d'une tour, est passée par la démolition de trois d'entre-elles, nécessitant la reconstitution des logements démolis en retrait des nuisances du boulevard périphérique et laissant place à des projets inscrits dans l'Arc de l'Innovation. L'ensemble recouvre plusieurs secteurs d'aménagement, dont certains sont en cours d'achèvement.

La loi de Programmation pour la Ville et la Cohésion urbaine promulguée le 21 février 2014 par le Président de la République a confié à l'ANRU la réalisation du Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain (NPNRU). Le NPNRU des Portes du 18ème qui se développe de la Porte Montmartre à la Porte d'Aubervilliers sur une superficie de plus de près de 116ha va poursuivre vers l'Est le renouvellement de ce territoire initié par le premier GPRU.

Le protocole de préfiguration signé en 2017, destiné à cofinancer le programme d'études et les moyens d'ingénierie sur les différents projets fixent les objectifs suivants :

- Refonder un cadre de vie par la création d'équipements de proximité, par la rénovation et la diversification de l'habitat et par la promotion de la cohésion sociale ;
- Ouvrir les quartiers, créer ou renforcer les continuités urbaines sur le secteur ;

- Développer le potentiel économique de ce territoire selon 3 logiques particulières à ce secteur : la dynamisation de l'activité locale par la mixité fonctionnelle, un rayonnement métropolitain par le développement de l'environnement des Puces de Saint-Ouen et de la création de l'Aréna et l'Arc de l'innovation.

Les axes de travail du NPNRU croisent la réflexion que mène l'agence Leclercq Associés sur Paris Nord-Est Élargi (PNEE).

3. PRÉSENTATION DU PROJET

3.1. Objectifs du projet et périmètre

Les études menées depuis plus de 10 ans sur ce territoire ont confirmé, au-delà de son indispensable renouvellement, le potentiel de développement urbain de ce site.

Le processus de travail mis en place a permis de mener une concertation approfondie avec les habitants et d'associer les partenaires intéressés par le projet.

Plusieurs délibérations du Conseil de Paris sont venues préciser et enrichir les objectifs d'aménagement poursuivis sur le secteur, au fur et à mesure que les grandes lignes du projet se précisaient.

Lors de la séance des 20, 21 et 22 mars 2018, en vue de l'intégration d'un équipement olympique, le Conseil de Paris a approuvé les objectifs poursuivis et les modalités de concertation préalable à la création d'une ZAC (délibération 2018DU69), listés ci-après :

a) la réalisation d'un équipement sportif parisien structurant permettant de donner une nouvelle identité au secteur et participant d'une valorisation de tout le Nord-Est francilien, tout en modernisant les équipements sportifs de proximité présents sur le site ;

b) la requalification des portes de la Chapelle et d'Aubervilliers, lieux d'intensité urbaine, par une meilleure prise en compte des modes actifs marche à pied et vélo ; l'implantation de l'Aréna à la porte de la Chapelle dans le périmètre d'étude Gare des Mines contribue à une requalification ambitieuse de cette porte magistrale assurant un lien fort entre Paris et la Seine-Saint-Denis. Elle amorce, avec la réalisation de l'université Condorcet Chapelle sur l'autre rive de la porte, sa transformation en « place du Grand Paris ». La polarité intercommunale émergente de la porte d'Aubervilliers sera amplifiée par la réalisation d'îlots mixtes innovants qui participeront à la requalification de cette autre porte de Paris ;

c) le désenclavement de la cité Charles Hermite et de l'immeuble Valentin Abeille avec la possibilité de prévoir des transformations/réhabilitations partielles en logements/appartements étudiants et chercheurs dans ces ensembles immobiliers, avec report de programmes de logements familiaux sur des constructions neuves de la ZAC ;

d) la création d'un paysage urbain qui répond aux enjeux posés tant à l'échelle du grand paysage qu'à l'échelle du piéton ;

e) la création d'un quartier à la programmation mixte habitat/emploi comprenant notamment un équipement « petite enfance » nécessaire à l'accompagnement des nouveaux habitants et répondant aux objectifs et enjeux du Plan climat-air-énergie territorial notamment à travers une action globale sur la gestion des déplacements, des livraisons et du stationnement et le développement des mobilités durables ;

f) l'étude d'un potentiel lien urbain intermédiaire de franchissement du boulevard périphérique d'une autre nature que les grandes radiales des portes, traversant le secteur dans l'axe de la rue des Fillettes et support de mobilités durables et innovantes.

Le périmètre d'étude de la ZAC a été délibéré lors de la même séance du Conseil de Paris. Il a été ajusté, lors de la poursuite des études préalables, au seul périmètre d'intervention du futur aménageur. La superficie de la ZAC est de moins de 20 ha (19,80 ha).

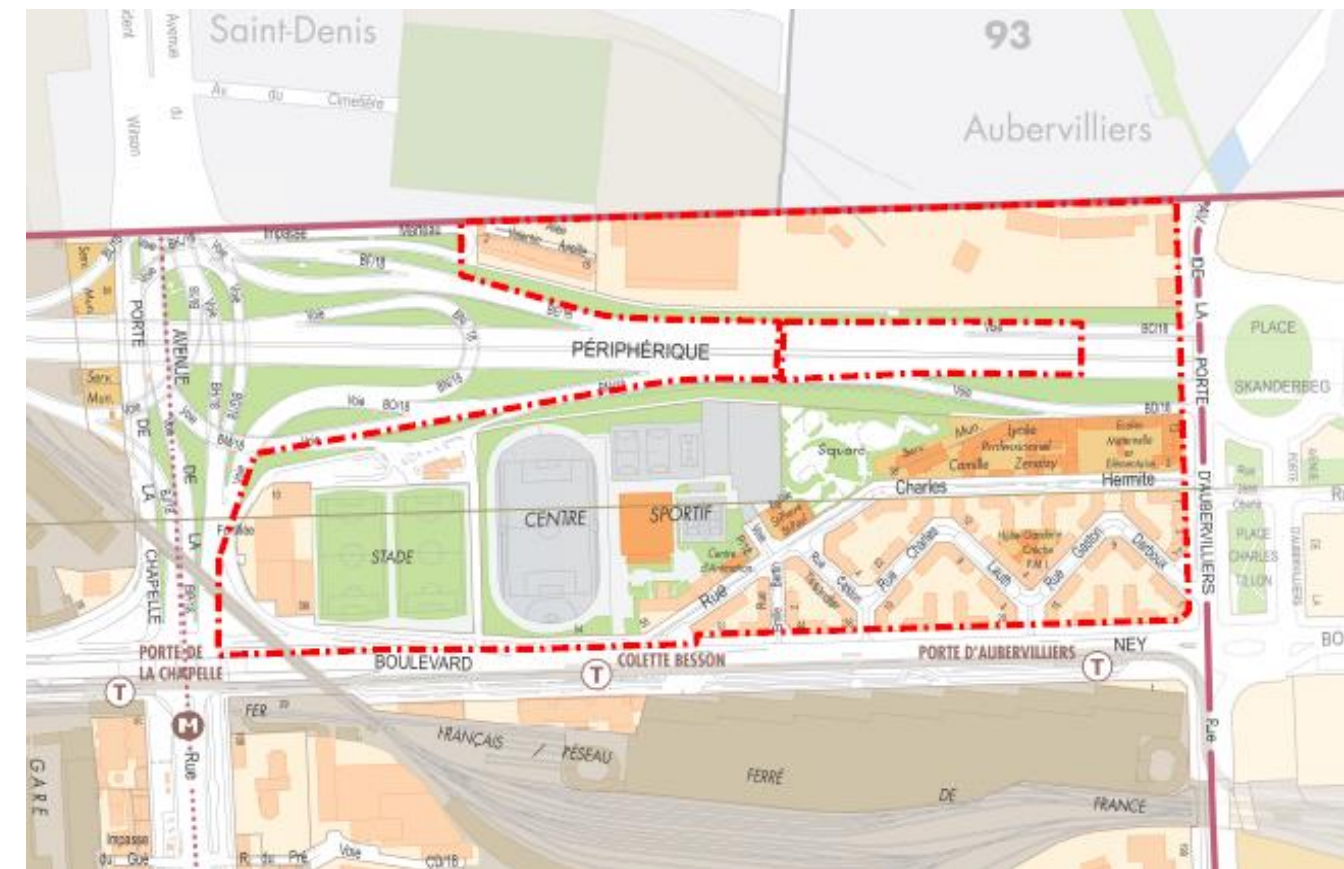


Figure 2 : Périmètre de la ZAC

3.2. Présentation du programme d'aménagement justifiant l'évolution du document d'urbanisme

3.2.1. Le schéma d'aménagement

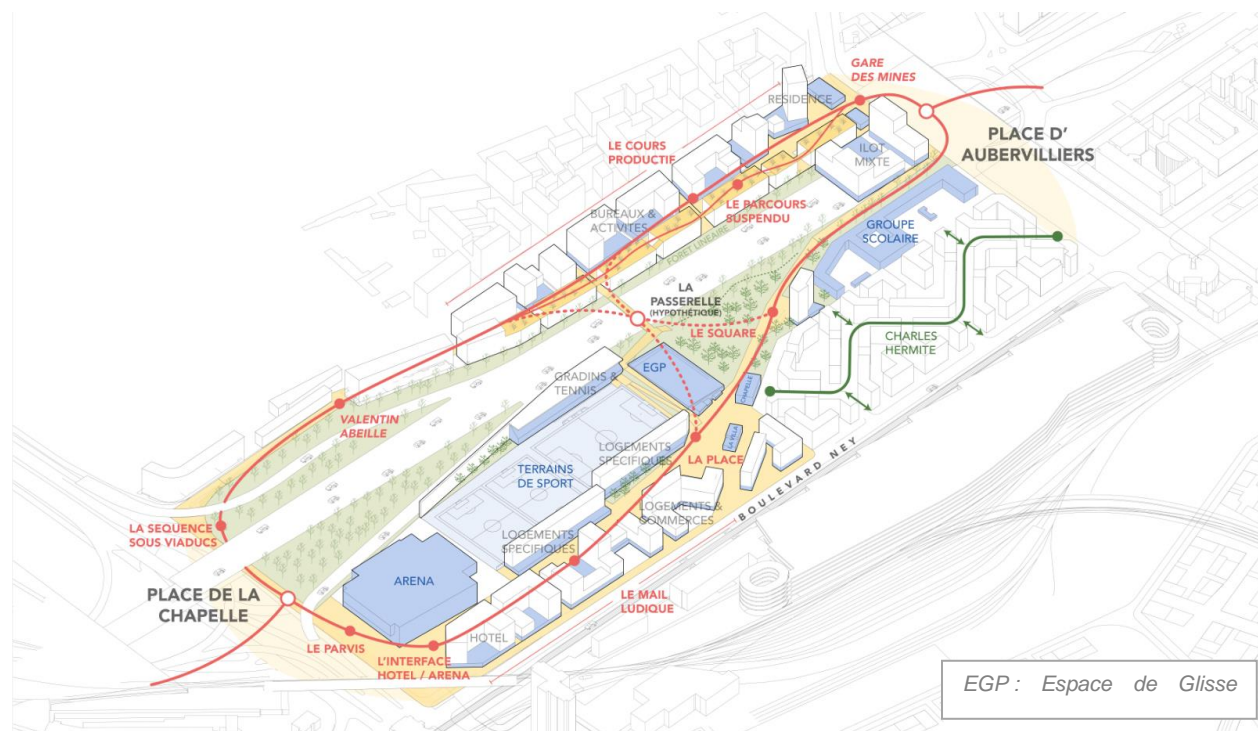


Figure 3 : Schéma urbain (agence Leclercq associés)

Le projet urbain développe les principes d'aménagement suivants :

- Une **mixité fonctionnelle** par sous-secteurs d'aménagement : au Sud du boulevard périphérique : accueil de logements, hôtels et activités et au Nord, développement d'une programmation tournée vers des programmes économiques, organisés autour de cours productives.
- Une **organisation sportive compacte** qui maintient le nombre de terrains de grand jeu - dont un terrain de 4ème catégorie - et permet la modernisation des installations sportives (superposition des terrains de tennis, reconstitution des vestiaires...) et comprend l'Aréna, équipement public au rayonnement métropolitain et olympique, qui se compose d'une salle événementielle et de deux autres équipements sportifs, venant ainsi renforcer l'offre sportive.
- La **transformation des « Portes de Paris » en « Places du Grand Paris »**, en lien avec les territoires voisins pour offrir des espaces publics apaisés en lien avec une programmation urbaine plus diversifiée :
 - À l'Ouest, l'aménagement du parvis de l'Aréna, bâtiment repère situé le long de l'axe historique, s'organise en coordination avec la requalification de l'espace public de l'avenue de la Chapelle ;
 - À l'Est, la place Skanderbeg devient un nouveau lieu de destination ; l'immeuble Pont, la nouvelle programmation des deux pavillons conservés et la réalisation d'un nouveau bâtiment signal à proximité de la Manufacture Chanel contribuent au changement d'image de ce secteur, bientôt desservi par le Tramway T8.

- Le **désenclavement de l'immeuble Valentin Abeille** par la création d'une voie Est-Ouest qui borde la limite administrative et permet d'enclencher une dynamique commune inter territoriale, et le désenclavement de la cité Charles Hermite par la requalification des voies et la création d'une nouvelle place, la place « Charles Hermite », aménagée en cœur de quartier ; ces aménagements seront affinés en lien avec les réflexions de Paris Habitat sur le devenir de son ensemble immobilier.
- Le **maintien de la vocation écologique et de loisirs de la Ceinture verte** de Paris : l'aménagement d'un mail ludique et arboré et de cheminements doux favorise les parcours sportifs ;
- la **prise en compte des pollutions et des nuisances** ; l'implantation d'un bâtiment et d'un écran en bordure du boulevard périphérique atténue la dispersion des polluants vers les équipements sportifs.

La conception de futurs espaces publics participe à la nouvelle dynamique territoriale et tisse des liens entre les quartiers : requalification de la rue Charles Hermite, création d'un mail ludique, requalification du square Charles Hermite, création d'une voie nouvelle Est/Ouest.

L'opération d'aménagement comprend un programme global de construction et un programme d'équipements publics.

3.2.2. Le programme global de construction

Le projet Gare des Mines développe une **programmation d'environ 150 000 m² de surface de plancher** qui se répartit de la manière suivante :

- 41 100 m² de logements familiaux et spécifiques (35% de Logement Social, 35% de Logements intermédiaires et 30% de logements libres) ;
- 52 300 m² de bureaux ;
- 21 300 m² d'activités économiques et productives ;
- 6 200 m² de programmes hôteliers (ou auberge de jeunesse) ;
- 4 600 m² de commerces, services, restauration ;
- 24 500m² d'équipements publics composés de :
 - l'Aréna: programme d'environ 20 000m² comprenant 1 grande salle événementielle et 2 équipements sportifs de proximité correspondant au gymnase des Fillettes reconstitué et à la création d'un gymnase
 - 600 m² pour un équipement de petite enfance (48 places) ;
 - 900 m² pour un équipement culturel ;
 - l'ensemble du plateau sportif reconfiguré comprenant des équipements sportifs en superstructure soit environ 3 000m².

À cela s'ajoute la conservation de l'espace de glisse, de l'église Saint Paul Saint Pierre et de l'espace jeunes.

Le nouveau quartier accueillera environ 1 200 nouveaux habitants et près de 4 400 emplois (hors constructions existantes, hors Aréna et hors équipements sportifs reconstitués).

Il convient de noter que ce programme global ainsi que la répartition des différents éléments de programme sont encore donnés à titre indicatif et pourront faire l'objet de quelques évolutions à la marge. La logique sectorielle ou fonctionnelle doit laisser place à des immeubles pluriels, composites offrant une plus grande souplesse programmatique. La répartition des programmes doit intégrer l'évolution des modes de travail ou d'habitat et pour cela trouver une traduction urbaine et architecturale innovante. Dans les phases opérationnelles ultérieures, il s'agira donc de mener des réflexions sur la mixité à l'échelle du bâtiment tenant compte de l'évolutivité des fonctions dans le temps et à l'échelle du quartier pour rapprocher les lieux d'emploi et d'habitat, permettant ainsi de réduire les déplacements domicile travail.

Le projet se développe sur des terrains relevant majoritairement de la domanialité publique. (Ville de Paris et SNCF). Leur mobilisation sera progressive en fonction des procédures nécessaires et du phasage de l'opération qui sera conçu de façon à maintenir à chaque étape les activités sportives existantes. Un protocole foncier conclu entre la Ville, le futur aménageur et le groupe SNCF précisera les modalités de mobilisation de ces terrains.

3.2.3. Le programme des équipements publics d'infrastructures

Tout en tenant compte des contraintes environnementales, les espaces publics proposés répondent à plusieurs enjeux : dimensionner les espaces publics et paysagers à l'échelle du quartier, faire face aux enjeux métropolitains de l'Aréna, créer un confort d'usage en donnant la priorité aux piétons et aux modes doux de déplacement. Ils comprennent des interventions sur le réseau viaire actuel et la création de nouveaux espaces publics.

→ Requalification du réseau viaire actuel

Le site sera accessible par les véhicules depuis le réseau actuel avec notamment :

- Le boulevard périphérique : la bretelle du boulevard périphérique menant à la porte d'Aubervilliers sera déplacée. Avec moins d'emprise, elle laissera place à la continuité de la forêt linéaire le long de l'infrastructure principale.
- le boulevard Ney sera remanié entre la rue de la Chapelle et la rue Charles Hermite.
- La rue Charles Hermite sera requalifiée afin d'assurer une meilleure connexion avec le Boulevard Ney requalifié, de sécuriser la sortie des enfants devant la sortie des écoles et du lycée et de donner la priorité aux piétons.
- les rues internes à la cité Charles Hermite : ces rues intérieures (rues Gaston Darboux, Charles Lauth et Gaston Tissandier) seront repensées dans une logique d'allée paysagère. La rationalisation de la place de la voiture permettra d'agrandir les trottoirs et de ménager des espaces végétalisés mettant à distance et qualifiant les logements en rez-de-chaussée.

→ Création d'un réseau viaire desservant les nouveaux secteurs urbanisés

- la voie Est-Ouest et son raccordement sur l'impasse Marteau. Cette voie est construite au niveau de la frange Nord en limite administrative avec Plaine Commune. Elle permet de desservir les futures constructions du sous-secteur Nord et de relier la porte de la Chapelle à la porte d'Aubervilliers. D'une largeur d'au moins 12 mètres à partir de la limite communale, elle prolonge l'impasse Marteau et participe au désenclavement de la résidence Valentin Abeille. Cette nouvelle desserte accompagnera le développement urbain sur les terrains des Établissements et Magasins Généraux de Paris sur Aubervilliers.

→ Création d'un réseau dédié aux modes doux et modes actifs

Le projet urbain accorde une place importante aux déplacements des piétons et cyclistes par des cheminements dédiés et des espaces partagés. Il propose de nouveaux espaces publics, minéraux ou végétalisés, établissant des continuités avec les tissus urbains existants :

- **Le parvis de l'Aréna** ; une refonte totale de l'espace public et de la voirie est essentielle pour trouver une cohérence dans la gestion des flux des spectateurs. La qualité et l'identité de ce lieu sont marquées par trois éléments de programmes majeurs : l'Aréna, CDG Express et l'antenne du campus Condorcet.

- **Le mail ludique, liaison piétonne** ; le mail ludique s'étend sur 300 m entre le parvis de l'Aréna et la nouvelle place Charles Hermite. Il fait le lien entre l'échelle métropolitaine et celle du quartier. Grande voie piétonne de plus de 20 m de large, le mail offre un espace paysager accueillant des jeux, du mobilier urbain, des dispositifs sportifs. Ce lieu est destiné à devenir emblématique du quartier. De plus, il permet d'offrir plusieurs qualités de vues aux logements tout en filtrant les vis-à-vis des étages les plus bas.
- **La place Charles Hermite** ; Le projet urbain met en lumière ce besoin d'un véritable espace public majeur et clairement identifié. En supprimant les clôtures de l'église et de l'Espace de Glisse parisien (EGP), ces deux programmes viennent s'ouvrir sur l'espace public. Une ouverture du square Charles Hermite, à la place de l'ancien presbytère, sera aussi aménagée pour permettre de désenclaver celui-ci et garantir les continuités piétonnes et paysagères. Le bâtiment de l'Espace Jeune requalifié et de nouveaux immeubles, participant à l'animation de cette place.
- Un **réseau de venelles** Nord-Sud favorise les échappées visuelles et la desserte des immeubles

Afin d'améliorer les continuités (écologiques, paysagères et urbaines) entre les secteurs Nord et Sud de l'opération et dans l'hypothèse d'un développement des Établissements et Magasins Généraux de Paris sur Plaine Commune, un lien est envisagé dans la continuité de la rue des Fillettes. Toutefois des études restent nécessaires pour préciser ses caractéristiques techniques et en démontrer la faisabilité. Continuité piétonne inscrite au PLU, le projet urbain prend en compte, dans le dossier de création de ZAC, les mesures conservatoires permettant sa réalisation (implantation, altimétrie, dégagement réservés pour les points d'atterrissage...).

→ Création d'espaces verts

- Le **renforcement de la forêt linéaire au nord et au sud du boulevard périphérique** ; au cœur de la ceinture verte qui entoure Paris, le projet permet de poursuivre le développement de la forêt linéaire réalisée dans le 19^{ème}.
- **Le réaménagement du square Charles Hermite** : les qualités du square seront mises en valeur (dimensions, positionnement, essences présentes, frondaisons élevées...). Les cheminements du square Charles Hermite seront réaménagés pour s'inscrire dans la continuité des autres espaces publics et notamment, de son lien à la nouvelle place.

Les espaces publics offrent en outre un potentiel de végétalisation important et permettent ainsi de proposer des solutions d'aménagement concrètes pour décliner les objectifs de gestion des eaux pluviales ou les principes de la trame verte sur ce territoire.

3.2.4. Stratégie paysagère

→ Le grand paysage

À grande échelle (18e, Aubervilliers, Saint-Denis), l'impact visuel du projet sur le grand paysage est minime. À pied, en modes doux ou en transports en commun, le projet urbain se découvre depuis ses abords immédiats, dans les rues adjacentes, ménageant ainsi des effets de surprise et de mise en scène de la ville. Les différents immeubles hauts, plus hauts que le gabarit des immeubles existants, surgissent ainsi de manière soudaine, sortant du sol ou se dévoilant au détour d'une rue. Le bâtiment haut joue le rôle de signal, de repère dans la ville et dans la carte mentale des habitants.

Le boulevard périphérique, considéré comme un « outil » pour se déplacer dans la métropole ou la contourner, permet également la découverte de la métropole parisienne, sa perception et offre un belvédère lorsqu'il est en viaduc.

L'Aréna, futur équipement métropolitain, est situé à l'une des portes d'entrée de la Capitale. Il se doit d'être visible et identifié. Les immeubles hauts du projet contribuent à sa visibilité dans le paysage métropolitain et

dans l'imaginaire des habitants de la métropole et des usagers du boulevard périphérique et des autres moyens de transport (RER B, CDG Express, Transilien).

Le projet s'affirme et s'affiche comme un nouveau lieu emblématique de la métropole, en cohérence avec l'importance du programme lié à l'Aréna.

Côté Aubervilliers, le bâtiment Pont et un immeuble haut limitent les vues lointaines mais permettent de créer un front bâti et ainsi de donner au carrefour routier actuel un véritable caractère urbain de place, entre Paris et Aubervilliers.

Bâti au-dessus du boulevard périphérique en tranchée favorise les continuités urbaines, permet une animation des rez-de-chaussée et atténue la perception négative du boulevard périphérique.

→ **Le paysage vivant**

L'enjeu est de renforcer les frondaisons existantes et d'affirmer une séquence végétalisée du boulevard périphérique. L'augmentation de la masse végétale de la forêt linéaire se fera par la densification de leurs plantations ainsi que celle du square Charles Hermite. Le travail de requalification sur les bretelles des portes d'Aubervilliers et de la Chapelle permettra de renforcer les continuités végétales. La mise en place de dispositifs anti-bruit (murs et talus) sera également accompagnée de nouvelles plantations participant également à l'atténuation des nuisances et au renforcement des corridors écologiques.

3.2.5. Justification de l'intérêt général du projet

L'opération se justifie en premier lieu par l'ensemble des problématiques sociales et des dysfonctionnements urbains constatés ainsi que par l'identification de possibilités d'intervention contribuant à y remédier. L'inscription de ce secteur au sein du Nouveau Projet National de renouvellement Urbain d'intérêt Régional par l'ANRU confirme la nécessité d'intervenir. L'intérêt général du projet Gare des Mines-Fillettes se traduit donc notamment par la volonté de la Ville de Paris :

- de renforcer l'ouverture du quartier et la mobilité des habitants, actuels et futurs, en proposant de nouvelles liaisons entre différents secteurs enclavés du 18e, avec les communes de Saint-Denis et d'Aubervilliers, et en facilitant les déplacements par l'amélioration et la diversification des modes de transport (pistes cyclables, transports collectifs, liaisons piétonnes) ;
- de construire un nouveau quartier mixte, avec des logements de différentes typologies, des activités économiques, des équipements publics, des espaces verts ; il s'agit de créer les conditions favorables au maintien d'une vie locale et au développement d'activités économiques, dont le commerce et les activités productives ;
- de proposer la réalisation d'équipements publics qui répondront à la fois aux besoins des habitants actuels et des nouveaux habitants mais également aux besoins des habitants des quartiers environnants, en matière sportive, culturelle, de détente et de loisirs (espaces verts). Cette offre nouvelle d'équipement favorisera les liens entre les nouvelles constructions et les quartiers environnants (cité Charles-Hermite, résidence Valentin Abeille, Campus Condorcet,..) ;
- d'améliorer la qualité environnementale et paysagère du secteur : le réseau d'espaces verts et d'espaces végétalisés permettra de créer une trame paysagère et des continuités écologiques entre les différents réservoirs de biodiversité existants sur le site. Cette valorisation paysagère conduira aussi à limiter les impacts dus au réchauffement climatique et à créer des aménagements nécessaires à la préservation de la santé des habitants, qui sont encore trop soumis aux nuisances des grandes infrastructures ;
- de viser l'efficacité énergétique et de contribuer à la transition écologique des quartiers en initiant à l'échelle locale une approche environnementale pour limiter la consommation des ressources naturelles et favoriser l'adaptation aux changements climatiques (stratégie énergétique, diminution de l'usage de la voiture et incitation à l'utilisation des transports en commun et des modes actifs,..) ;
- de participer de façon effective aux objectifs de réduction de la consommation de terres non encore artificialisées en Île-de-France en renouvelant un espace déjà urbanisé, favorisant ainsi une ville plus compacte dans un secteur bien desservi.

4. EVOLUTIONS DU PLU ET JUSTIFICATION DES RÈGLES APPLICABLES AU SECTEUR GARE DES MINES-FILLETES

4.1. Présentation du PLU de Paris

Le Plan Local d'Urbanisme de Paris a été approuvé en 2006. Il a fait l'objet de trois modifications générales approuvées en septembre 2009, en février 2012 et en juillet 2016. La première visait notamment à favoriser la production de logements et de logements sociaux et à faciliter la mise en œuvre du Plan climat approuvé en octobre 2007. La deuxième avait pour objet le rétablissement des dispositions des deux zones vertes annulées par la Cour administrative d'appel et à procéder à diverses adaptations réglementaires, notamment en faveur du logement. Suite à l'adoption des nouveaux SDRIF, PDUIF et PLH, à la suppression législative des COS et à la nécessité de participer à l'intensification urbaine inscrite dans les documents de planification franciliens, la troisième modification visait à répondre aux objectifs que la municipalité s'était fixé en matière de production de logements, notamment de logements sociaux, de lutte contre le changement climatique et la pollution, d'amélioration de la qualité de l'environnement et de la place du végétal dans la Ville ou encore de l'attractivité économique. Le Conseil de Paris a approuvé cette modification générale lors de sa séance des 4, 5 et 6 juillet 2016.

Depuis 2006, d'autres procédures, sectorielles – modifications, révisions simplifiées ou déclarations de projet – ont par ailleurs adapté certaines dispositions du PLU pour permettre la mise en œuvre de projets urbains tels que Clichy-Batignolles (17e), le secteur Masséna-Bruneseau dans la ZAC Paris Rive Gauche (13e), Bercy-Charenton (12e), Chapelle International (18e), ou la restructuration du secteur Paul Bourget dans le 13e arrondissement.

Le PLU de Paris se compose :

- d'un rapport de présentation ;
- d'un Projet d'Aménagement et de Développement Durable qui définit les orientations générales d'aménagement et d'urbanisme de la capitale ;
- d'orientations d'aménagement et de programmation ;
- d'un règlement, composé de 2 pièces écrites et de documents graphiques :
 - Le tome 1, qui présente un avertissement, les dispositions générales et les règlements par zone ;
 - Le tome 2, qui est constitué des différentes listes nécessaires à l'application de certaines règles ;
 - Documents graphiques : l'atlas général, qui comprend des cartes générales et thématiques à petite échelle et des planches à grande échelle précisant les prescriptions localisées sur le territoire communal (1/2000 intramuros et 1/5000 pour les bois) et un atlas de plans de détail à plus grande échelle, qui rassemble les mêmes prescriptions sur certains secteurs.

Les annexes du PLU comprennent les servitudes d'utilités publiques et des documents de nature diverse opposables aux propriétaires, aux constructeurs, aux aménageurs ou à la collectivité territoriale en vigueur sur le territoire parisien

4.2. Les modifications proposées

Pour mettre en œuvre le projet d'aménagement Gare des Mines-Fillettes, il est nécessaire d'opérer la mise en compatibilité de plusieurs dispositions ressortant des différents documents composant le PLU de Paris. Ce chapitre détaille les dispositions en vigueur au regard du projet d'aménagement, les motifs d'évolution nécessaires du document d'urbanisme et leurs justifications, avant d'exposer les modifications proposées.

4.2.1. Projet d'aménagement et de développement durable :

Les principales orientations du PADD de Paris sont rappelées ci-dessous.

ORIENTATION I : AMÉLIORER DURABLEMENT LE CADRE DE VIE QUOTIDIEN DE TOUS LES

PARISIENS

➤ **METTRE EN VALEUR LE PAYSAGE ARCHITECTURAL ET URBAIN DE PARIS**

« 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. »

- ⇒ **Le projet Gare des Mines-Fillettes vise à mettre en œuvre cette orientation du PADD, en engageant le renouvellement urbain du secteur et en intégrant la réalisation de l'Aréna. Le projet d'aménagement et la mise en compatibilité qui en découle favorisent une expression architecturale diversifiée en assouplissant les règles morphologiques (implantation, retraits, saillies) et en permettant la programmation d'immeubles hauts (50 m).**

➤ **RENDRE LES ESPACES LIBRES PLUS AGRÉABLES ET DÉVELOPPER LA TRAME VERTE DE PARIS 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 la 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. »

- ⇒ **Le projet d'aménagement Gare des Mines-Fillettes est l'occasion d'établir une continuité entre les différents espaces verts de ce secteur, situés dans la Ceinture verte parisienne. L'approche paysagère du projet répond à deux objectifs : celui de favoriser la biodiversité en milieu urbain et d'offrir un cadre de vie de qualité renouvelée aux habitants actuels et aux futurs usagers du quartier. Elle repose sur plusieurs propositions :**
- **l'aménagement de forêts linéaires de part et d'autre du boulevard périphérique,**
 - **une présence végétale renforcée sur les espaces publics (cité Charles Hermite, mail ludique..),**

- le réaménagement du square Charles Hermite.

Le renouvellement du quartier permet de maintenir un maillage d'espaces verts qui répond aux exigences d'une trame verte : les corridors écologiques, continus ou discontinus, permettront la circulation des espèces végétales et animales entre leurs différentes tâches d'habitat dans le secteur et au-delà du quartier.

➤ AMÉLIORER LA QUALITÉ DES ESPACES PUBLICS ET LA SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS

Concernant les espaces publics, « 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 ...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. »

- ⇒ Bien que le tramway des maréchaux prolongé apparaisse comme un vecteur de requalification des espaces publics, favorisant la réinsertion sociale des quartiers en difficulté de la couronne, le secteur Gare des Mines Fillettes se trouve aujourd'hui dans une situation relativement enclavée. Les liaisons locales et intercommunales sont très limitées, la présence de grandes infrastructures d'ampleur métropolitaine, nationale, voire internationale, crée des effets de coupure et de fortes contraintes sur l'intégration du quartier au standard urbain parisien.

Le projet d'aménagement Gare des Mines-Fillette se propose de désenclaver ce territoire grâce à la requalification des espaces publics au niveau des portes de la Chapelle et d'Aubervilliers, par une programmation mixte comprenant un équipement emblématique et à plus long terme par la création d'un lien entre les parties Nord et Sud du projet.

➤ UNE NOUVELLE POLITIQUE DES DÉPLACEMENTS

Le PADD prévoit de décliner les démarches qui :

- «privilégient une qualité de service plus attractive pour les modes alternatifs à la voiture
- s'appuient sur une concertation renforcée avec les habitants, les usagers, les acteurs économiques et sociaux ainsi qu'avec les collectivités de l'agglomération parisienne ;
- développent activement l'incitation à l'utilisation de véhicules les moins polluants. »

- ⇒ Le projet Gare des Mines Fillettes s'inscrit dans la politique des déplacements de Paris qui vise à améliorer la mobilité générale à Paris tout en minimisant le recours à l'automobile. Le projet prévoit ainsi un maillage de circulations douces, où le piéton et le vélo sont favorisés, et limite les voies nouvelles circulées aux stricts besoins de desserte du quartier.

Le projet respectera les normes de stationnement du PLU qui visent à dissuader l'utilisation des véhicules motorisés et à favoriser à contrario les vélos. La promotion des modes actifs s'effectue grâce à la réalisation du mail ludique, d'un cheminement traversant le square Charles Hermite qui sera requalifié et par l'aménagement d'une voie nouvelle Est Ouest dans la partie Nord.

Les réseaux structurants de transports en commun existants (RER E, Métro ligne 12 et tramway T3) permettront d'assurer la desserte du nouveau quartier. Ils seront à moyen terme renforcés par l'arrivée du tramway T8 à porte d'Aubervilliers.

➤ OFFRIR UN MEILLEUR ENVIRONNEMENT

Le PADD souligne : « 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. [...] 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 pluies. »

- ⇒ Le projet de Gare des Mines-Fillette a intégré et continuera d'intégrer tout au long de son déroulement les objectifs environnementaux portés par le PADD, notamment en matière de gestion de l'eau et de l'assainissement, de sobriété énergétique et de développement des énergies durables. Le projet d'aménagement et la mise en compatibilité qui en découle adoptent ainsi les objectifs du Plan Climat Air Énergie Territorial approuvé les 20, 21 et 22 mars 2018.

Cette ambition se poursuivra en phase de réalisation et se traduira notamment par des prescriptions environnementales exigeantes dans les cahiers des charges de cession des différents lots.

ORIENTATION II : PROMOUVOIR LE RAYONNEMENT DE PARIS ET STIMULER LA CRÉATION

D'EMPLOI POUR TOUS

➤ RÉÉQUILIBRER L'EMPLOI SUR LE TERRITOIRE PARISIEN ET CRÉER DE NOUVEAUX PÔLES ÉCONOMIQUES

« Le développement économique des territoires du Nord et de l'Est parisien est une priorité, qui s'inscrit plus largement dans l'objectif de rééquilibrage de l'emploi au niveau régional. Le développement de l'activité dans ces quartiers doit être accompagné d'un effort accru en termes de diversification des emplois, de formation et d'insertion par l'économie. »

- ⇒ Avec un programme d'environ 52 300 m² de surface de plancher dédiée aux bureaux et de 32 100 m² dédiée aux activités productives, et de 10 800m² affectés aux commerces, à l'artisanat, à l'hébergement hôtelier et à la restauration, l'opération Gare des Mines-Fillette, au cœur de la dynamique de Paris Nord-Est Élargi et de l'Arc de l'innovation, constitue un des pôles de développement de la capitale, proposant des programmes pour la marque « Fabriquer-à-Paris ».

Le choix d'inscrire dans ce secteur l'Aréna, équipement d'environ 8 000 places réalisé dans le cadre des Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024, participe pleinement de cette ambition. La construction en cours de la Manufacture Chanel est le symbole de la dynamique de renouvellement économique du secteur.

ORIENTATION III : RÉDUIRE LES INÉGALITÉS POUR UN PARIS PLUS SOLIDAIRE

➤ METTRE EN ŒUVRE UNE NOUVELLE POLITIQUE DE L'HABITAT

« La persistance de taux de chômage plus élevés, de situations de grande précarité, de territoires en difficultés, d'îlots d'insalubrité et le faible dynamisme de la vie économique – produits d'une ségrégation urbaine et spatiale ancienne – nécessitent d'opérer un rééquilibrage radical en faveur du Nord-Est parisien et des quartiers dits « Politique de la ville ». Il faut encourager, sur ces territoires, le développement de l'activité, la création de services de proximité et l'insertion sociale et professionnelle des Parisiens durablement décrochés du marché du travail. »

⇒ **Le projet de Gare des Mines Fillettes participe à la production d'une nouvelle offre de logement dans Paris, avec près de 41 000 m² de surface de plancher affectée à de nouveaux logements.**

La programmation de logements de l'opération est déterminée en application du PLH, adopté en mars 2011 par le Conseil de Paris et modifié lors de sa séance des 9 et 10 février 2015. En effet, les Orientations d'Aménagement et de Programmation de PNEE mentionnent que « le pourcentage moyen de logements pour l'ensemble du territoire de PNE représentera au moins 40 % des surfaces construites, sans descendre, sauf contrainte d'environnement majeure, en dessous de 25 % pour chaque opération d'aménagement particulière ».

Le contexte urbain de l'opération (la cité Charles Hermite et la résidence Valentin Abeille essentiellement affectées à du logement social et la proximité des nuisances...) incite à proposer un pourcentage moyen de nouveaux logements qui représente au moins 25 % des surfaces construites, conformément à cette orientation. Ces nouveaux logements se répartiront en 35 % de logements sociaux, 35 % de logements intermédiaires et 30 % de logements libres.

En conclusion, le projet d'aménagement Gare des Mines-Fillettes met en œuvre les principales orientations du PADD de Paris, sans porter atteinte à son économie générale.

4.2.2. Les orientations d'aménagement et de programmation

Le document du PLU de Paris, intitulé « **Orientations d'aménagement et de programmation** » comporte :

- des orientations d'aménagement et de programmation en faveur de la cohérence écologique (texte et document graphique) qui, en cohérence avec le PADD, traduisent sur l'ensemble du territoire parisien les orientations du SDRIF, du SRCE et du Plan Biodiversité de Paris sur ce sujet ;
- des orientations d'aménagement et de programmation relatives à des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager, qui prévoient, en cohérence avec le PADD, les actions et opérations d'aménagement à mettre en œuvre sur certains secteurs.

4.2.2.1. Orientations d'aménagement et de programmation en faveur de la cohérence écologique

Dans le cadre des études préalables, le secteur a fait l'objet de campagnes d'inventaires et de diagnostics floristiques, faunistiques et écologiques.

Le projet intègre pleinement les objectifs du secteur :

- la prise en compte des liaisons entre les espaces verts et de loisirs et de diffusion de la biodiversité, en développant une trame d'espaces publics paysagés reliant les espaces verts majeurs du site : espaces paysagers de l'échangeur autoroutier, forêts linéaires de part et d'autre du boulevard périphérique, mail ludique ;
- la pérennisation et la mise en valeur de la couronne (ceinture verte de Paris) par le réaménagement du square Charles Hermite et la mise en valeur des espaces plantés de la cité Charles Hermite.

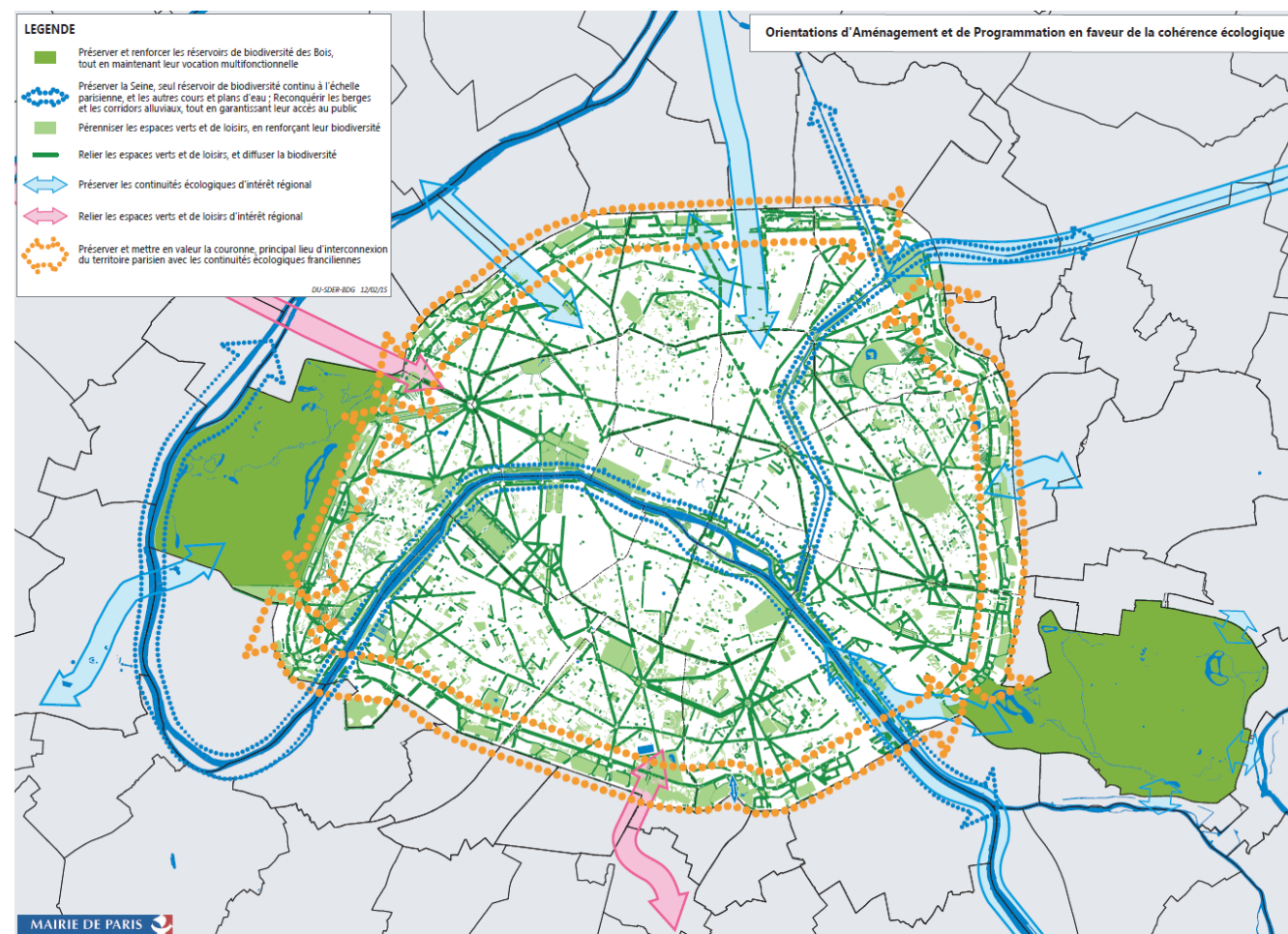


Figure 4 : Carte relative aux orientations d'aménagement et de programmation en faveur de la cohérence écologique en vigueur

La mise en œuvre du projet Gare des Mines-Fillettes s'inscrit bien dans l'ensemble des orientations en faveur de la cohérence écologique.

4.2.2.2. Orientation d'aménagement et de programmation par quartier ou par secteur

Orientations d'aménagement et de programmation de Paris Nord-Est en vigueur sur le secteur de Gare des Mines-Fillettes :

Dans le PLU en vigueur, le texte des orientations d'aménagement et de programmation du secteur Paris Nord-Est comprend les dispositions prévues pour le secteur Gare des Mines Fillettes. Il comporte un diagnostic sommaire du territoire (localisation et principales caractéristiques du territoire) et fixe des objectifs d'aménagement :

PARIS NORD EST - Orientations d'aménagement et de programmation 18ème - 19ème arrondissements

Le territoire de Grand Projet de Renouvellement Urbain (GPRU) "Paris Nord-Est", au nord des 18ème et 19ème arrondissements, et ses grandes emprises évolutives constituent pour Paris un des enjeux majeurs en termes de renouvellement urbain et de cohésion sociale, de développement économique dans une logique de complémentarité avec les grands secteurs d'aménagement du Nord-Est Francilien, des gares du Nord et de l'Est au pôle de Roissy, dans un contexte où les opportunités foncières se raréfient. Sur ce périmètre, des actions de court terme destinées à améliorer les conditions de vie des habitants viendront s'articuler avec des opérations plus structurantes, dont la réalisation sera étalée dans le temps. Ces territoires présentent en termes d'habitat une densité d'habitants à l'hectare au-dessus de la moyenne parisienne et un tissu social populaire et mixte. Les projets urbains par secteur doivent tenir compte de ce contexte et apporter des complémentarités à l'existant par une programmation urbaine offrant mixité d'usages et mixité sociale, et offrant une large part au développement d'espaces de respiration urbaine.

En application de la délibération des 24 et 25 juin 2002 et des délibérations suivantes, les grands objectifs urbains du site sont les suivants :

- **Améliorer le cadre de vie** : par la requalification et la mise en valeur de l'espace public (Portes de la Chapelle, d'Aubervilliers et de la Villette, boulevard des Maréchaux, rues de la Chapelle et d'Aubervilliers, abords du canal Saint-Denis et du canal de l'Ourcq, et plus généralement l'ensemble des composantes de l'espace public : rues, places, jardins,...), par le développement de circulations douces et de liaisons paysagères, par la réalisation significative d'espaces verts (jardin Evangile Ney dit « Chapelle Charbon », liaison verte Chapelle-Villette, « forêt linéaire » et réserve écologique dans le secteur Claude Bernard) et d'équipements de proximité, notamment à vocation culturelle, enfin par la diversification de l'offre de logement.

- **Désenclaver et favoriser l'ouverture du quartier** : par l'amélioration de la desserte en transports en commun grâce à la prolongation de la ligne 12 du métro et la création d'un pôle d'échange situé au niveau de la future gare de RER E « Rosa Parks » en correspondance avec le prolongement du tramway des Maréchaux et le tronçon sud du tramway T8 en provenance de Saint-Denis ; par une action globale sur la gestion des déplacements, du transport des marchandises, du stationnement; par la création de nouvelles liaisons visant à rétablir les continuités urbaines entre les quartiers parisiens et les communes limitrophes ; par le décloisonnement des grandes emprises notamment ferroviaires ; par le développement, enfin, de la coopération avec les communes de Saint-Denis, Aubervilliers et Pantin et avec la communauté d'agglomération de Plaine Commune.

• **Soutenir les activités économiques et commerciales** : en favorisant le développement des activités par des projets d'aménagement dont la programmation permettra la création d'un grand nombre de locaux d'activités tout en assurant la mixité fonctionnelle au sein des quartiers, par le soutien à l'activité commerciale existante et la diversification de l'offre, par le développement des activités de fret ferroviaire et fluvial et de services urbains, par le renforcement des activités existantes et la création d'emplois pour la population locale. Dans le cadre de la rationalisation et de l'organisation des flux de marchandises, l'usage de la voie d'eau et du train seront favorisés dans les sites qui s'y prêtent. Des services logistiques seront implantés dans les sites.

La mise en œuvre des projets concerne des actions variées sur des territoires distincts.

Des actions de proximité, visant à améliorer la qualité de vie des habitants, sont engagées sans attendre la réalisation des opérations d'aménagement.

(...)

Secteur Gare des Mines : Une autre opération sera engagée sur ce secteur et fera l'objet d'un projet d'aménagement global dans le cadre d'une étude spécifique. Le secteur est grevé d'une servitude prévue à l'article L.151-41 § 5° du code de l'urbanisme, interdisant de construire au-delà d'un seuil minimal, pendant une durée de 5 ans après que le PLU soit opposable et tant qu'un projet d'aménagement n'a pas été approuvé.

(...)

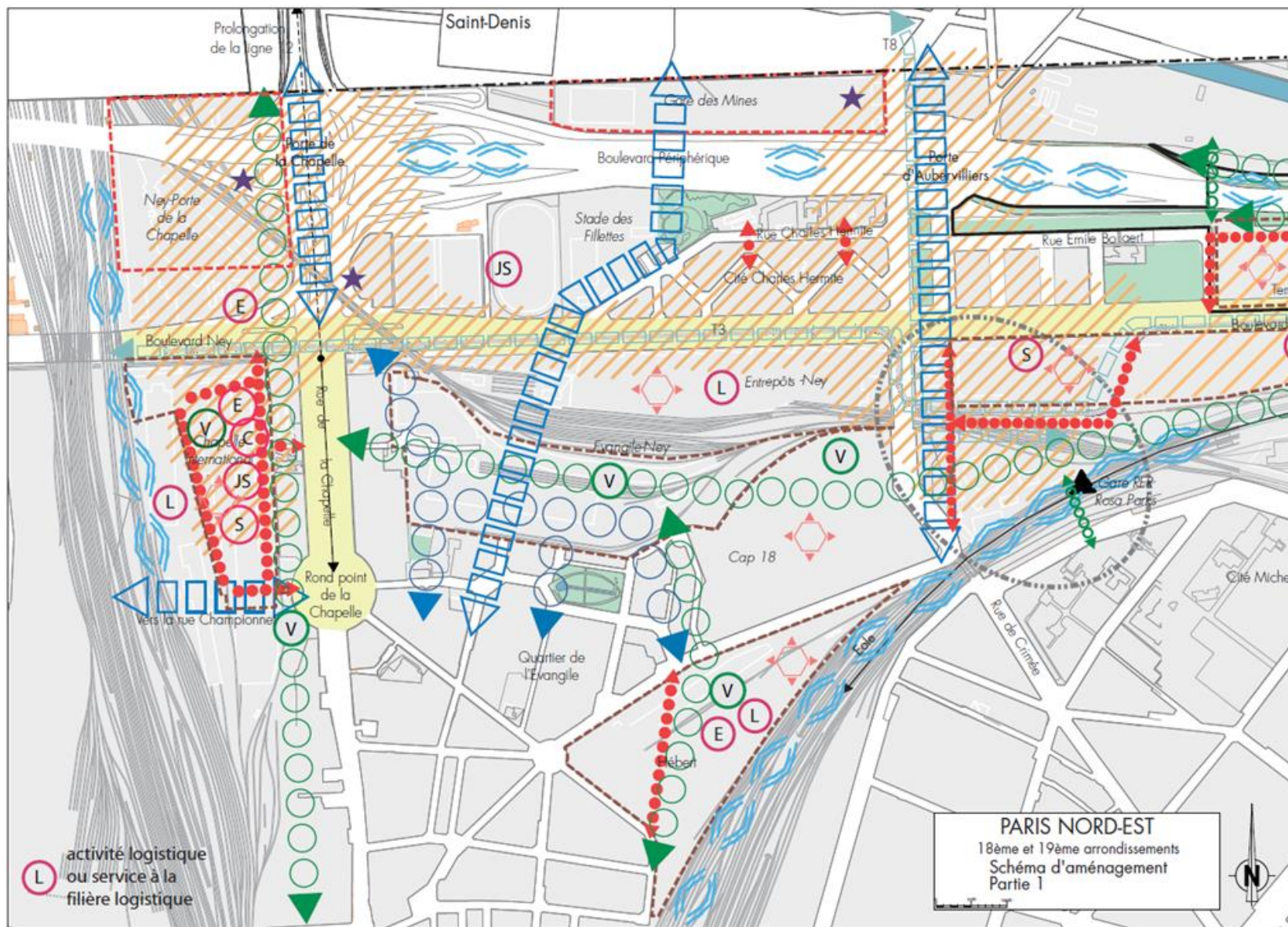
Le pourcentage moyen de logements pour l'ensemble du territoire de Paris Nord Est représentera au moins 40% des surfaces construites, sans descendre, sauf contrainte d'environnement majeure, en dessous de 25% pour chaque opération d'aménagement particulière.

A l'intérieur de ce cadre, la part de logements sociaux ne sera pas inférieure à 50% des programmes de logements sur l'ensemble du territoire, sauf pour certaines opérations particulières en cas de présence déjà très forte de logements de ce type à proximité. De plus, un travail sera mené avec les opérateurs privés pour garantir un pourcentage de leur parc à des loyers modérés. Au moins une résidence sociale permettant d'accueillir des travailleurs migrants sera réalisée sur le territoire de Paris Nord Est.

Le projet urbain présenté s'inscrit dans les éléments généraux de diagnostic et reprend les objectifs de renouvellement urbain du site PNEE en les adaptant au site de Gare des Mines-Fillette.

Sur le schéma des orientations d'aménagement et de programmation de Gare des Mines-Fillette en vigueur sont indiqués :

- Un secteur en attente d'un projet d'aménagement global au sens de l'ancien article L.123-2-a, devenu article L.151-41 5° du code de l'urbanisme (valable pour 5 ans donc jusqu'en 2017) au nord du boulevard périphérique ;
- Des intentions de création ou de renforcement de la continuité urbaine (entre Saint Denis et Paris au niveau de la porte de La Chapelle, entre Aubervilliers et Paris au niveau de la porte d'Aubervilliers, et de part et d'autre du boulevard périphérique au niveau de la rue des Fillette) ;
- La volonté de développer ou reconstituer les tissus urbains autour de la porte de la Chapelle, le long du boulevard Ney et de la rue d'Aubervilliers ;
- L'aménagement d'espaces paysagers en faveur des circulations douces le long de la rue de la Chapelle ;
- L'intention de dynamiser l'activité commerciale porte de la Chapelle, coté Paris et porte d'Aubervilliers, coté Aubervilliers) ;
- L'intention de développer l'activité économique ;
- La localisation de voies à créer, ou à modifier entre la cité Charles Hermite et la rue Charles Hermite ;
- La requalification et la mise en valeur des espaces publics du boulevard Ney en accompagnement du prolongement de la ligne de tramway T3 b ;
- L'intention de réduire les nuisances phoniques des infrastructures routières ;
- La localisation d'équipements publics à créer ou à modifier (jeunesse et sport).



Orientations d'aménagement et de programmation par quartier ou secteur

Légende des schémas*1

Les localisations et caractéristiques des voies, ouvrages publics et espaces verts :

PROJETES :	Équipements publics à créer, ou à modifier	REALISES :
(C)	E : ENGAGEMENT JS : JEUNESSE ET SPORT C : CULTURE S : ACTION SOCIALE, ENFANCE ET SANTE T : CENTRE DE TRI DES DECHETS MENAGERES P : PARK DE STATIONNEMENT PUBLIC SM : SERVICES MUNICIPALES L : ACTIVITE LOGISTIQUE OU SERVICE A LA FILIERE LOGISTIQUE	(C)
(V)	Espaces verts publics à créer, ou à modifier V : ESPACE VERT	(V)
(rouge)	Voie à créer, ou à modifier	
(vert)	Voie piétonne à créer, ou à modifier	

Les liens :

(bleu)	Désenclaver les quartiers
(vert)	Aménager des espaces paysagers en faveur des circulations douces
(bleu)	Créer ou renforcer la continuité urbaine

Le développement de nouvelles infrastructures :

(bleu)	Tramway : ligne réalisée ou à réaliser
(bleu)	Pôle d'échange intermodal à créer ou à restructurer
(bleu)	Station métro/ RER à l'étude

*1 les textes joints aux schémas précisent et complètent les différents postes de la légende

Les actions d'amélioration de l'environnement :

(jaune)	Requalifier et mettre en valeur les équipements publics existants
(jaune)	Requalifier et mettre en valeur les espaces publics
(bleu)	Couvrir le périphérique ou requalifier ses abords
(bleu)	Réduire les nuisances phoniques
(vert)	Améliorer l'aspect paysager des espaces verts et/ou des équipements sportifs
(étoile)	Mettre en valeur partiellement ou en totalité le bâti intéressant

Les orientations d'aménagement et de renouvellement urbain :

(hachuré)	Développer ou reconstituer le tissu urbain
(étoile)	Dynamiser l'activité commerciale
(étoile)	Développer l'activité économique
(étoile)	Réhabiliter, restructurer ou reconstituer les ensembles de logement

Les périmètres*2 :

(bleu)	Zone d'aménagement concerté (ZAC) correspondant intégralement à un secteur de dispositions particulières (règles de construction)
(bleu)	Autres Zones d'Aménagement Concerté (ZAC)
(bleu)	Autres secteurs de dispositions particulières (règles de construction)
(bleu)	Secteur en attente d'un projet d'aménagement global (art.L123-2a)

*2 les périmètres réglementaires figurent dans l'atlas général, les périmètres de ZAC dans les annexes graphiques

Figure 5 : Schéma d'aménagement de PNE partie 1 en vigueur sur le secteur Gare des Mines Fillettes

Le projet de Gare des Mines-Fillettes tel qu'il est défini aujourd'hui n'est pas compatible avec les Orientations d'aménagement et de programmation en vigueur sur le secteur Paris Nord-Est

Ce projet implique une évolution des orientations d'aménagement et de programmation de ce secteur pour traduire les grandes lignes du projet urbain et lever la limitation d'urbanisation matérialisée par le périmètre d'attente.

Le texte explicatif et le schéma d'aménagement doivent notamment préciser les objectifs d'aménagement spécifiques qui seront atteints dans le cadre de la ZAC (créations de voies et de voies piétonnes, création d'équipements publics, etc.) et intégrer la réalisation du projet d'Aréna.

Orientations d'aménagement et de programmation de Paris Nord-Est adaptées au projet d'aménagement Gare des Mines-Fillettes du PLU :

Le paragraphe sur le secteur de Gare des Mines-Fillettes est remplacé par le texte suivant :

Secteur Gare des Mines-Fillettes : Sur ce secteur, inscrit dans le périmètre NPNRU « les portes du 18^{ème} Arrondissement », la Ville a la volonté d'engager la réalisation une Zone d'Aménagement Concerté (ZAC), afin de métamorphoser ce secteur délaissé. L'implantation de l'Aréna, équipement public d'environ 8 000 places réalisé dans le cadre des Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024, participe pleinement cette ambition.

Le projet urbain à vocation mixte habitat / emploi prévoit de dédier au moins 25 % de la programmation totale au logement, composée à 35% de logements sociaux, 22% de logements intermédiaires et 43% de logements en accession dans le cadre de l'office foncier solidaire. Le reste de la programmation est consacré aux équipements publics et à l'emploi (Aréna, commerces, équipements sportifs, bureaux, services, hébergement hôtelier, activités économiques...). En outre, les pavillons situés porte d'Aubervilliers devront répondre à un équipement d'intérêt général, à vocation culturelle ou sociale.

Une partie du périmètre de la ZAC est concernée par un périmètre de dispositions particulières, à l'intérieur duquel les règles sont ajustées pour tenir compte des particularités du site réaménagé ; la hauteur maximale des constructions est fixée ponctuellement par une Hauteur Maximale des Constructions (HMC) à 50 mètres afin de conférer au quartier une silhouette alternative à un front bâti continu en face de l'entrepôt Ney.

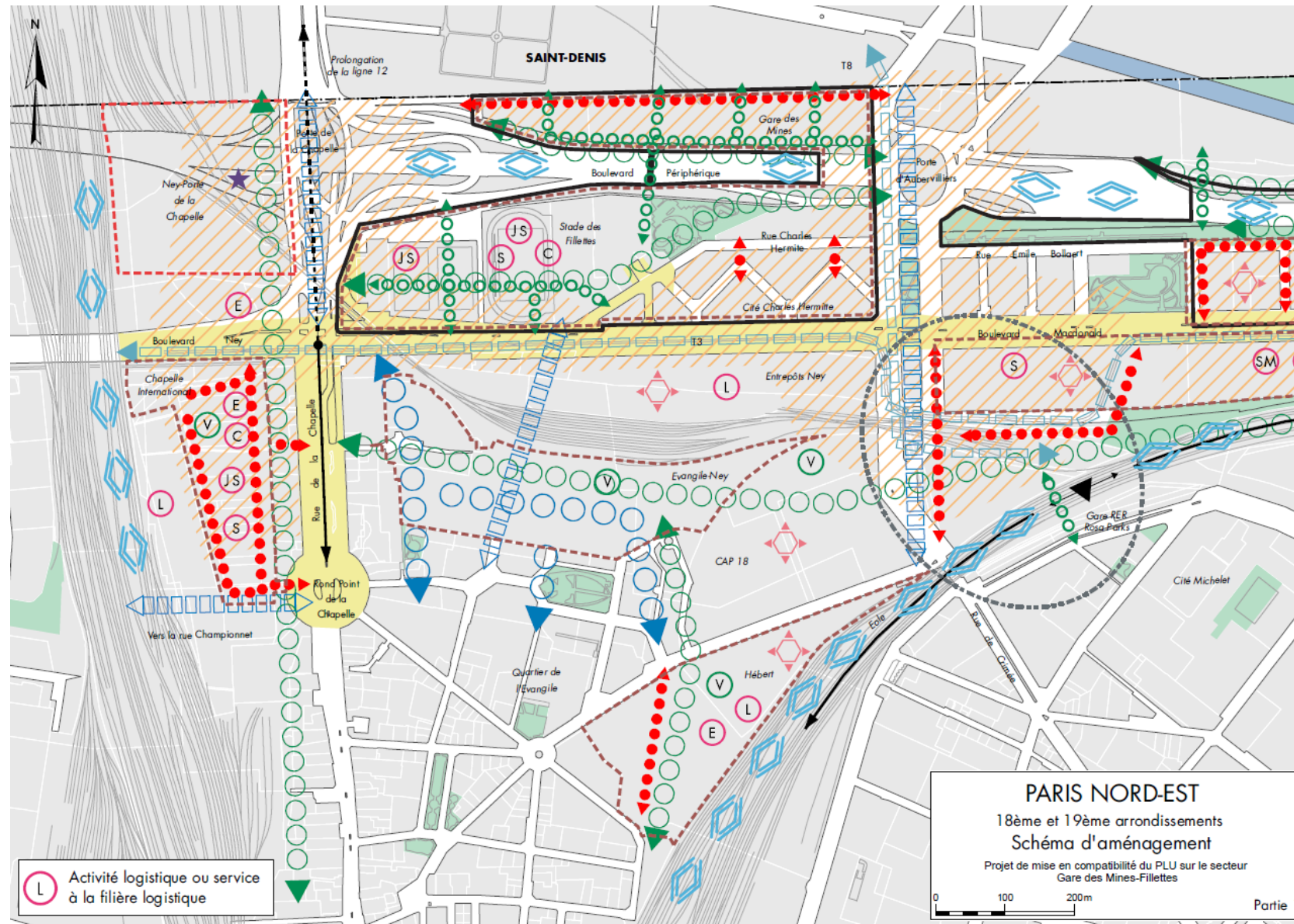
La desserte du secteur est renforcée par la création, au nord du boulevard périphérique, d'une voie nouvelle Est Ouest raccordée à l'impasse Marteau qui relie la porte de la Chapelle à la porte d'Aubervilliers et désenclave l'immeuble isolé Valentin Abeille. De nouveaux espaces publics tissent des liens entre les quartiers et participent au désenclavement de la cité Charles Hermite. Un lien Nord-Sud, positionné à mi-distance entre les deux portes, favorise les déplacements entre les secteurs d'aménagement situés de part et d'autre du périphérique.

L'organisation du secteur, définie à partir d'une approche paysagère, écologique et fonctionnelle, répond aux objectifs de renforcement de la biodiversité et de mise en relation des différents espaces verts : forêts linéaires, espaces publics végétalisés, requalification du square Charles Hermite.

La Partie 1 du schéma d'aménagement est modifiée comme suit. Le schéma d'aménagement :

- figure le périmètre de la ZAC Gare des Mines-Fillettes ;
- supprime le secteur en attente d'un projet global (art.L123-2a) au nord du boulevard périphérique ;
- délimite un secteur soumis à dispositions particulières (règles de construction) sur une partie du périmètre de l'orientation d'aménagement et de programmation ;
- supprime la localisation de deux pôles commerciaux ;
- étend la requalification et la mise en valeur des espaces publics du boulevard Ney au droit du parvis de l'Aréna et de la nouvelle place, futur cœur de quartier ;
- localise les voies et voies piétonnes à créer ou à modifier déterminant l'application des articles 3, 4, 6, 7, 8, 10, 12 et 13 du règlement ;
- conserve la localisation de voies à créer, ou à modifier entre la cité Charles Hermite et la rue Charles Hermite ;
- propose à titre indicatif la localisation des principaux équipements publics à créer (JS pour les gymnases et équipements sportifs, S pour la crèche, C pour l'équipement culturel) ;
- indique différentes actions d'amélioration de l'environnement (requalification et mise en valeur d'espaces publics, réduction des nuisances phoniques des infrastructures routières) ;
- conserve les intentions de renforcement des continuités urbaines au niveau des portes de la Chapelle et d'Aubervilliers. Le principe d'un futur lien localisé entre les deux portes est indiqué par le prolongement d'une nouvelle voie piétonne ;
- indique les linéaires qu'il est prévu d'aménager en espaces paysagers en faveur des circulations douces le long du boulevard périphérique et en cœur de quartier, entre la porte d'Aubervilliers et le boulevard Ney.

Sont en outre représentés les secteurs de développement ou reconstitution du tissu urbain (hachures orange) autour de la porte de la Chapelle, le long du boulevard Ney et de la rue d'Aubervilliers.



Orientations d'aménagement et de programmation par quartier ou secteur

Légende des schémas*1

Les localisations et caractéristiques des voies, ouvrages publics et espaces verts :

PROJETES :	Equipements publics à créer, ou à modifier	REALISES :
(C)	E-ENGINDEMENT JS-JEUNESSE ET SPORT C-CULTURE S-ACTION SOCIALE, ENFANCE ET SANTE T-CENTRE DE TRAVAIL ET D'ACTIVITES P-PARC DE STATIONNEMENT PUBLIC SM-SERVICES MENAGERES L-ACTIVITE LOGISTIQUE OU SERVICE A LA FILIERE LOGISTIQUE	(C)
(V)	Espaces verts publics à créer, ou à modifier V-ESPACE VERT	(V)
(→←)	Voie à créer, ou à modifier	
(○→○)	Voie piétonne à créer, ou à modifier	

Les liens :

(←○→)	Désenclaver les quartiers
(○→○)	Aménager des espaces paysagers en faveur des circulations douces
(← →)	Créer ou renforcer la continuité urbaine

Le développement de nouvelles infrastructures :

(← →)	Tramway : ligne réalisée ou à réaliser
(○)	Pôle d'échange intermodal à créer ou à restructurer
(← →)	Station métro/ RER à l'étude

*1 les textes joints aux schémas précisent et complètent les différents postes de la légende

Les actions d'amélioration de l'environnement :

(○)	Requalifier et mettre en valeur les équipements publics existants
(■)	Requalifier et mettre en valeur les espaces publics
(■)	Couvrir le périphérique ou requalifier ses abords
(○)	Réduire les nuisances phoniques
(○)	Améliorer l'aspect paysager des espaces verts et/ou des équipements sportifs
(★)	Mettre en valeur partiellement ou en totalité le bâti intéressant

Les orientations d'aménagement et de renouvellement urbain :

(■)	Développer ou reconstituer le tissu urbain
(★)	Dynamiser l'activité commerciale
(★)	Développer l'activité économique
(■)	Réhabiliter, restructurer ou reconstituer les ensembles de logement

Les périmètres*2 :

(■)	Zone d'aménagement concerté (ZAC) correspondant intégralement à un secteur de dispositions particulières (règles de construction)
(■)	Autres Zones d'Aménagement Concerté (ZAC)
(■)	Autres secteurs de dispositions particulières (règles de construction)
(■)	Secteur en attente d'un projet d'aménagement global (art. L123-2a)

*2 les périmètres réglementaires figurent dans l'atlas général, les périmètres de ZAC dans les annexes graphiques

Figure 6 : Schéma d'aménagement et de programmation du secteur gare des Mines-Fillettes du PLU mis en compatibilité

4.2.3. Le règlement du PLU

4.2.3.1. Documents graphiques

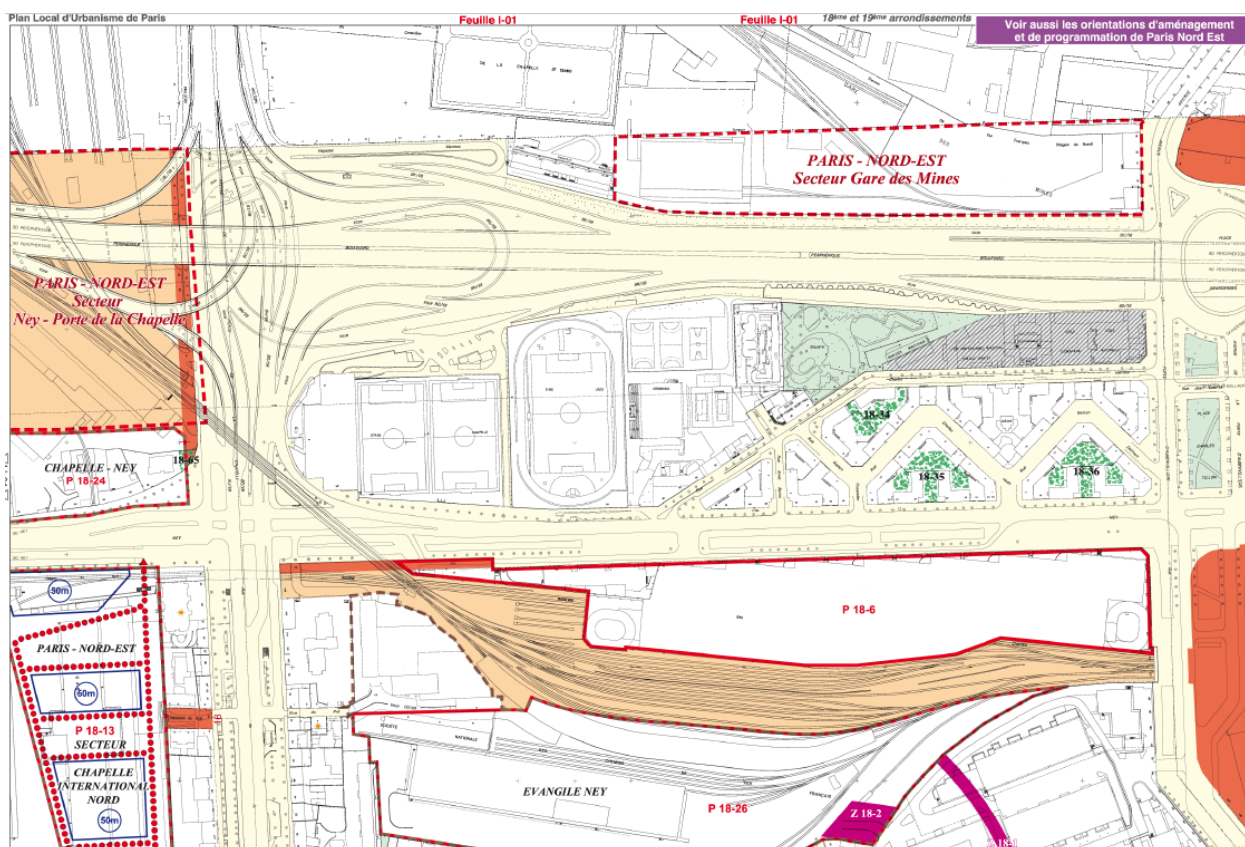
La mise en œuvre du projet Gare des Mines-Fillettes nécessite de faire évoluer plusieurs documents graphiques du règlement en vigueur, compris dans l'Atlas général du PLU.

Dans un premier temps, les évolutions nécessaires des planches présentant les prescriptions localisées du PLU (planches à grande échelle I01 et J01) sont détaillées, puis les évolutions consécutives des cartes générales et thématiques sont présentées (carte de synthèse, carte Équilibre des destinations et limitation du stationnement, carte Mixité sociale et protection du commerce et de l'artisanat).

PLANCHES AU 1/2000 DE L'ATLAS GENERAL : I01 ET J01

Le secteur de Gare des Mines-Fillettes est représenté sur la planche I01, sa bordure Est apparaissant également sur la planche J01, dans la zone de recouvrement des planches I01 et J01.

Planche I01 du PLU en vigueur



Sur cette planche sont représentés :

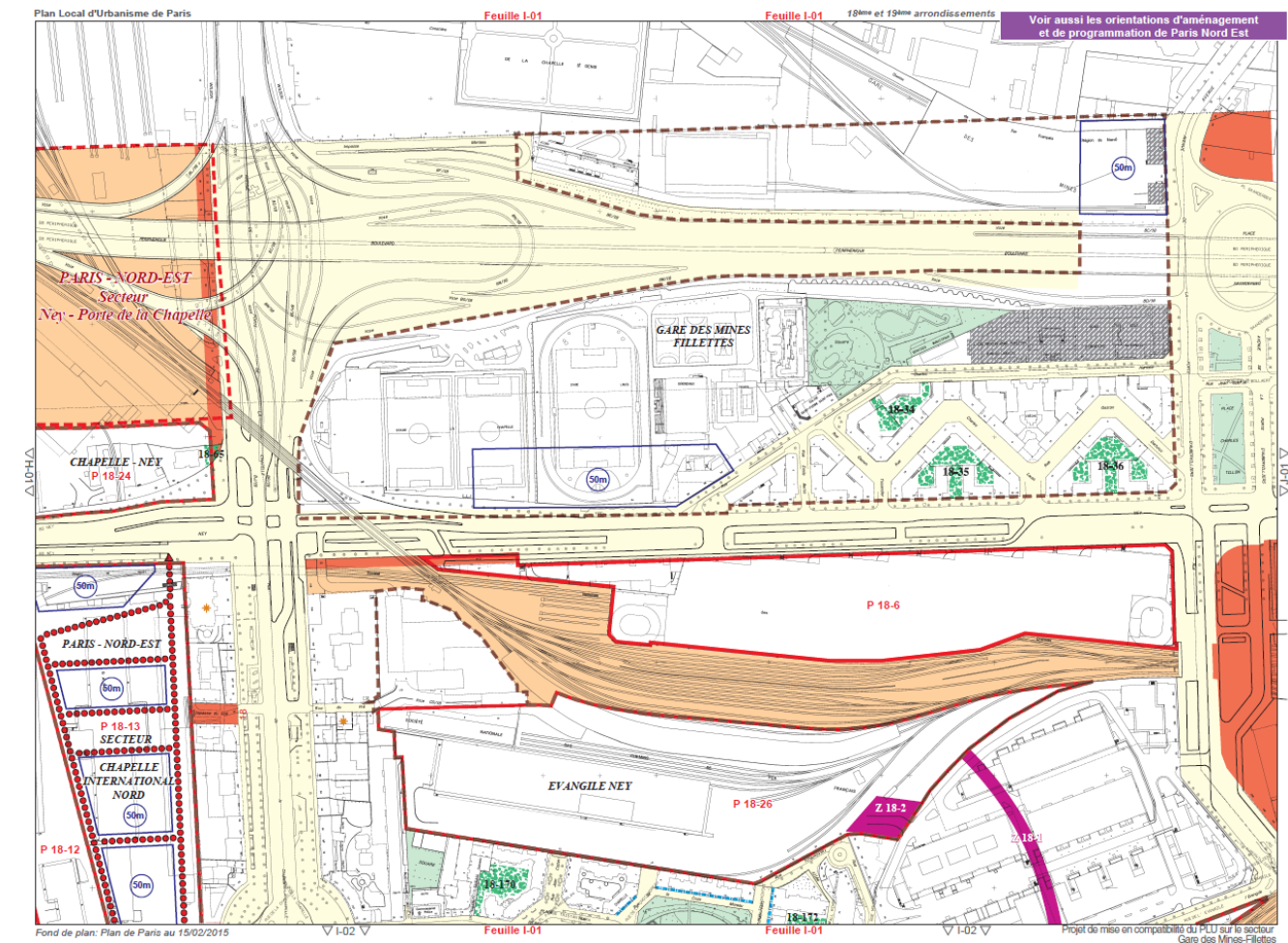
- le zonage du secteur Gare des Mines-Fillettes :
 - zone Urbaine Verte (UV) pour le square Charles Hermite ;
 - zone Urbaine Générale (UG) pour le reste du secteur (stade des Fillettes, parcelles bâties, espaces de voirie, boulevard périphérique, gare des Mines) ;
- et les prescriptions localisées qui s'y rapportent, ressortant de la zone UG :
 - les espaces dédiés à la voirie (jaune paille) ;
 - un périmètre devant faire l'objet d'un projet d'aménagement global (tireté rouge) dénommé PARIS NORD-EST Secteur Gare des Mines ;
 - une parcelle comprenant un ou des Bâtiments protégés (hachures grises) ;
 - 3 Espaces Verts Protégés (trame verte) localisés dans la cité Charles Hermite, identifiés par les index : 18-34, 18-35 et 18-36.

Le projet d'aménagement Gare des Mines-Fillettes ne nécessite pas d'évolution du zonage, qui conserve sa répartition actuelle et sa configuration géométrique entre la zone Urbaine Verte (UV) sur le square Charles Hermite et la zone Urbaine Générale (UG) pour le reste du secteur.

Les modifications proposées sont les suivantes :

- Un projet d'aménagement global pour le secteur Gare des Mines étant défini, il est proposé de supprimer la limitation de constructibilité imposée par le périmètre d'attente. Le périmètre d'attente, dénommé « Paris Nord-Est Gare des Mines » approuvé les 9 et 10 juillet 2012, caduc depuis 2017, est supprimé ;
- La répartition du zonage entre les zones UG et UV est maintenue. Aucune adaptation du PLU n'est nécessaire à ce niveau. Ce maintien est la garantie de la préservation du square Charles Hermite et de sa mise en valeur dans le cadre de l'opération. Dans la zone UG, la configuration de l'espace dédié à la voirie et à la circulation routière (indiqué en jaune paille sur les planches) est adaptée au sein du périmètre de la ZAC, afin de permettre plus de latitude lors de la réalisation du programme de la ZAC. Les bordures du boulevard Ney, de l'avenue de la porte de La Chapelle, du boulevard périphérique et l'îlot au-dessus de ce dernier, à la porte d'Aubervilliers, sont ainsi redéfinis ;
- Pour atteindre l'intensification du secteur prescrite par le SDRIF, il est nécessaire d'adapter certaines règles morphologiques du PLU. Un périmètre de dispositions particulières dénommé « Gare des Mines-Fillettes », identique à celui représenté sur le schéma d'aménagement des OAP de Paris Nord-Est modifié, est instauré, dans lequel s'appliqueront les articles suivants de la zone Urbaine Générale : UG.6.3, UG.10.1.1°, UG.10.2.4, UG.10.3.2, UG.10.4.2, UG.11.1.3.5°, UG.11.2.1.6°, UG.15.3.3 ;
- Le projet urbain prévoit un épannelage varié des constructions avec l'émergence, précisément localisée, d'immeubles de logement pouvant atteindre 50 mètres. Ainsi, l'augmentation ponctuelle des hauteurs réglementaires permet une variation de la hauteur des constructions, impossible actuellement, qui contribue à la diversité du paysage urbain. Dans cet objectif, deux périmètres de « Hauteur maximale des constructions » (HMC) à 50 mètres ont été déterminés graphiquement, cernant deux emprises, boulevard Ney et avenue de la porte d'Aubervilliers. Cette adaptation est justifiée par la situation particulière de deux emprises en face d'espaces publics généreux, bénéficiant de ce fait d'un large dégagement visuel et permettant la constitution de repères urbains. Des prescriptions réglementaires particulières encadrent toutefois cette faculté nouvelle (voir chapitre suivant) ;
- Enfin, pour identifier un lot à bâtir face à la cité Charles Hermite, la représentation graphique de la prescription de Bâtiment protégé (hachures grises) est adaptée pour la circonscrire exactement au bâtiment protégé par le PLU. Il s'agit du groupe scolaire Charles-Hermite, construit en 1938 par l'agence d'architecture de la Ville de Paris. Les pavillons situés Porte d'Aubervilliers seront également inscrits dans cette représentation graphique.

Planche I01 du PLU mise en compatibilité :

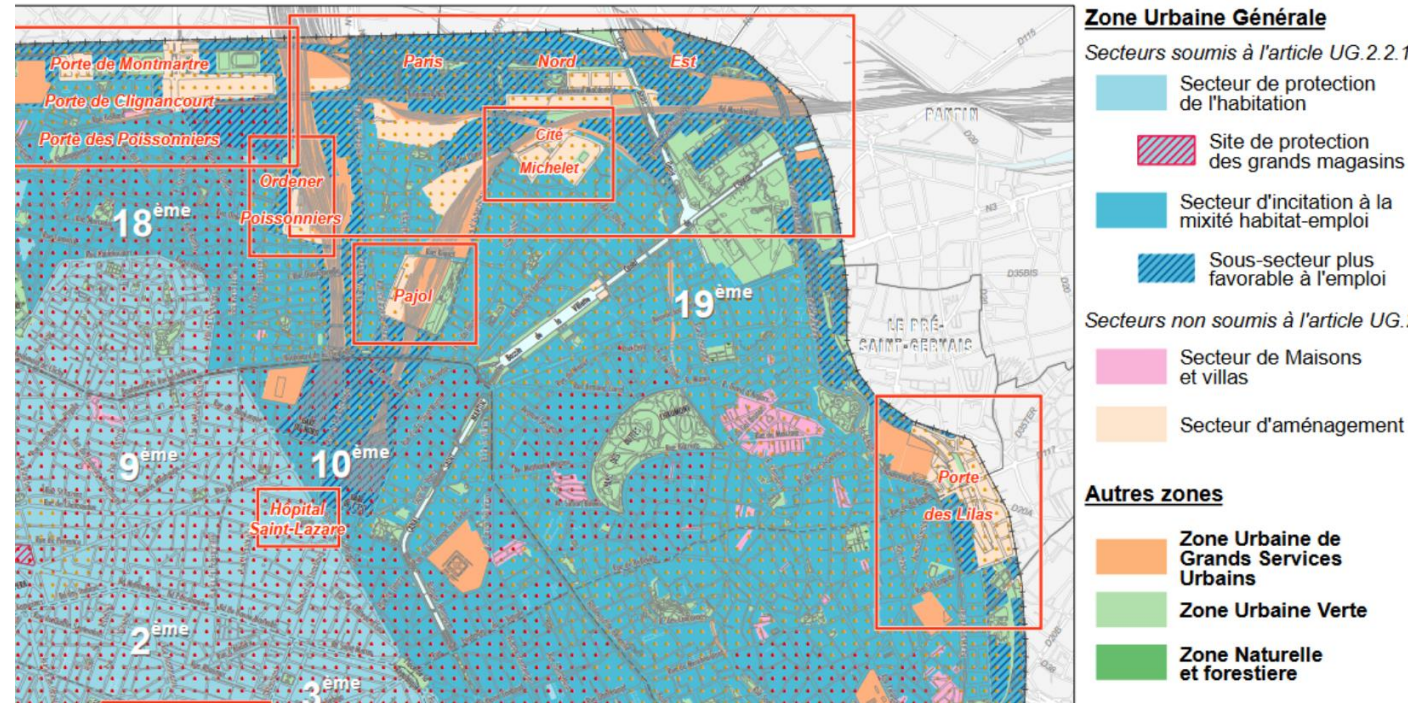


La planche JO1 fait l'objet des modifications identiques à celles décrites ci-dessus, applicables sur la bordure Est du secteur Gare des Mines-Fillettes, dans la zone de recouvrement des planches I01 et JO1. Il s'agit de la suppression du périmètre d'attente, de la configuration de l'espace dédié à la voirie et à la circulation routière, de l'indication de la HMC à 50 mètres de la porte d'Aubervilliers et du périmètre de dispositions particulières « Gare des Mines-Fillettes ».

Incidences du projet urbain « Gare des Mines-Fillettes » sur les cartes générales et thématiques du PLU

Carte A_Carte de synthèse

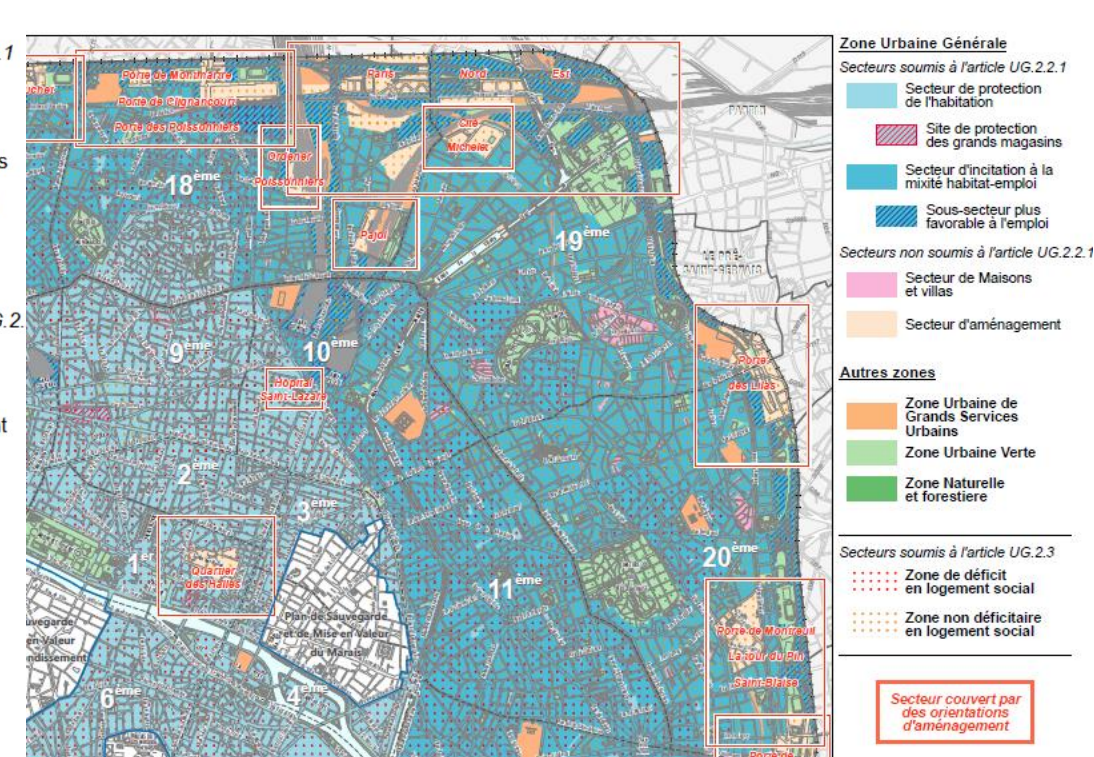
Extrait de la carte de synthèse en vigueur :



Le projet d'aménagement du secteur Gare des Mines-Fillettes n'est pas pris en compte par la carte de synthèse du PLU.

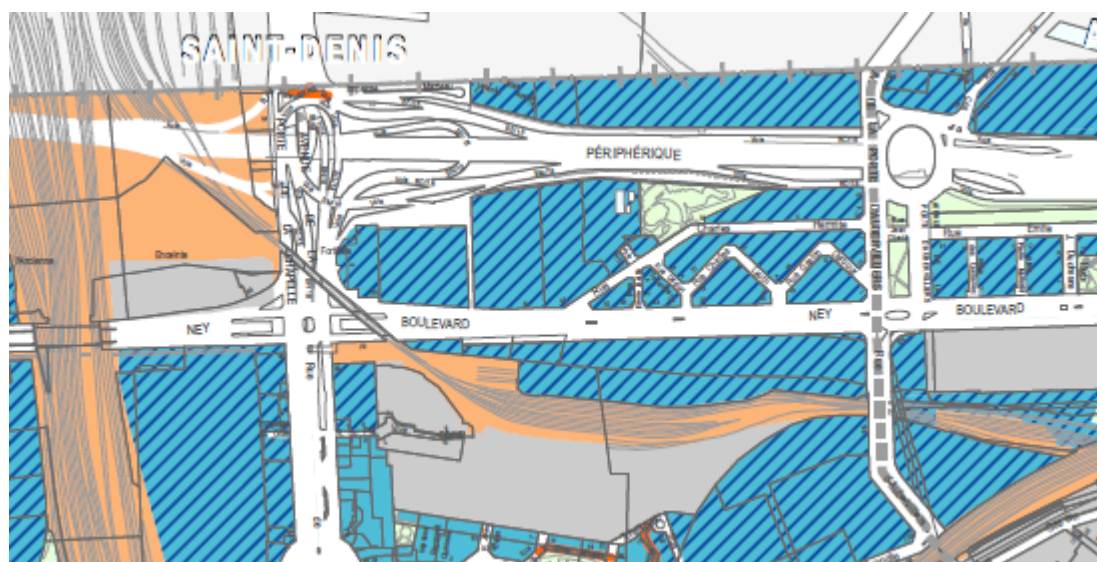
Le périmètre de la ZAC Gare des Mines-Fillettes doit apparaître comme « Secteur non soumis à l'article UG.2.2.1 », en tant que « Secteur d'aménagement » selon les éléments de légende de cette carte. La modification de cette carte est illustrée ci-après.

Extrait de la carte de synthèse mise en compatibilité :



Carte B _Équilibre entre destinations et limitation du stationnement

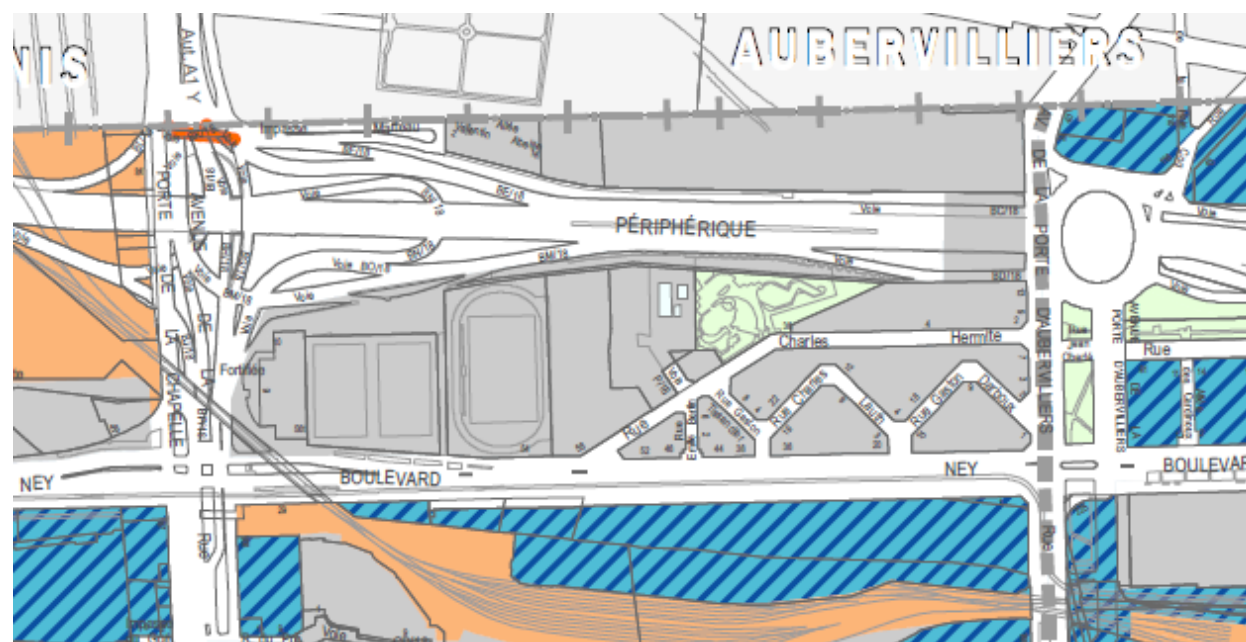
Extrait de la carte B Équilibre des destinations et limitation du stationnement en vigueur :



Le projet d'aménagement du secteur Gare des Mines-Fillettes n'est pas pris en compte par cette carte, qui vise le rééquilibrage territorial de l'habitat et de l'emploi et la limitation de la création d'accès à un parc de stationnement.

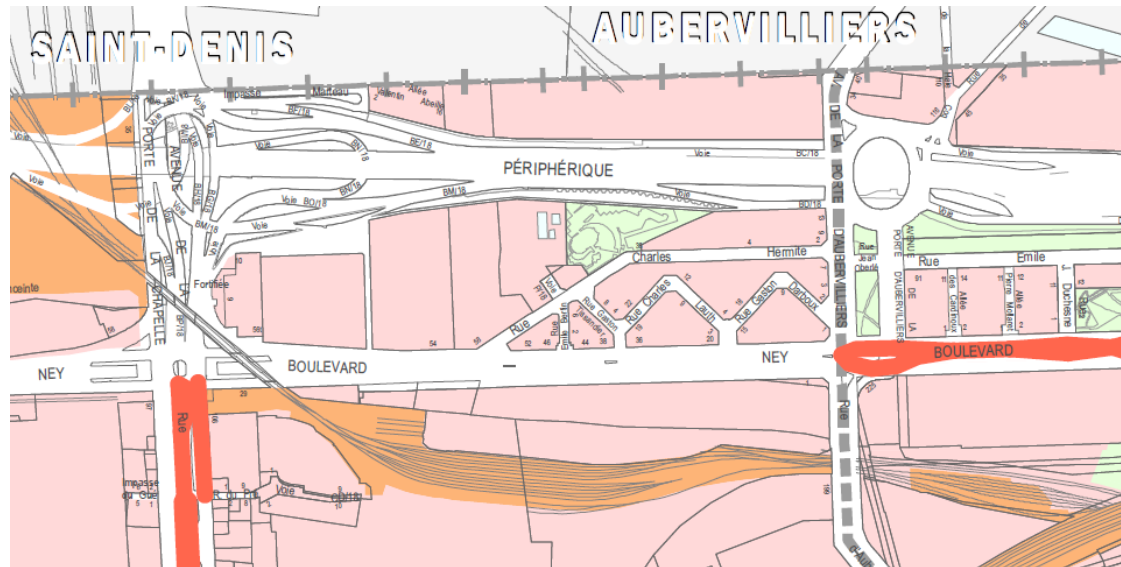
Le périmètre de la ZAC Gare des Mines-Fillettes doit apparaître comme « Secteur non soumis à l'article UG.2.2.1 », selon l'élément de légende de cette carte (couleur grise), considérant que l'opération d'aménagement Gare des Mines dans son ensemble porte des objectifs de ré-équilibre économique mentionnés dans l'Arc de l'innovation. L'aplat de couleur grise doit de plus prendre en compte la nouvelle configuration des espaces dédiés à la voirie et à la circulation routière définie pour les planches à grande échelle. Enfin, le périmètre de la ZAC Gare des Mines-Fillettes n'est pas concerné par une limitation de la création d'accès à un parc de stationnement. La modification de cette carte est illustrée ci-après :

Extrait de la carte B Équilibre des destinations et limitation du stationnement mise en compatibilité :



Carte C_ Mixité sociale et protection du commerce et de l'artisanat

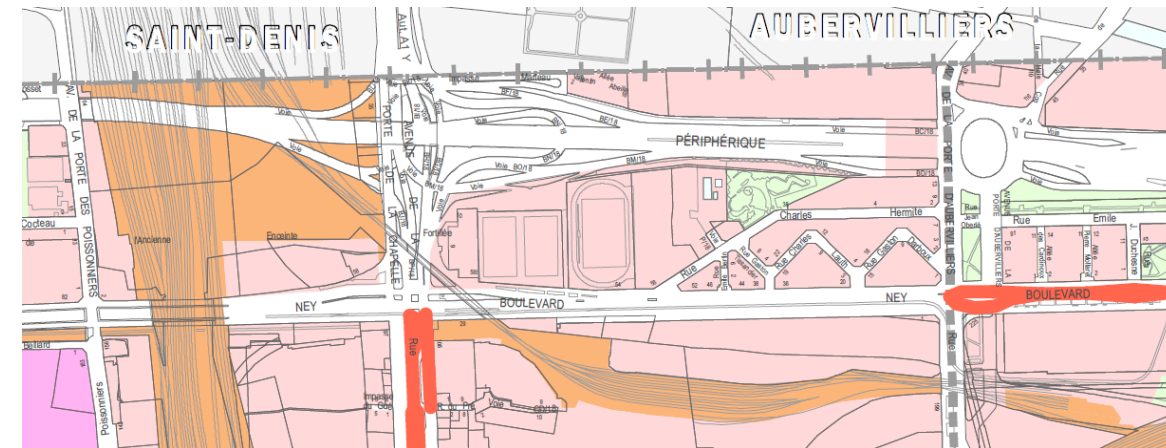
Extrait de la carte C Mixité sociale et protection du commerce et de l'artisanat en vigueur :



Le projet d'aménagement du secteur Gare des Mines-Fillettes n'est pas pris en compte par cette carte, qui vise à favoriser la mixité sociale et à préserver les linéaires d'activités commerciale et artisanale de certaines rues.

Le secteur Gare des Mines-Fillettes apparaît comme « Zone non déficitaire en logement social », selon l'élément de légende de cette carte (couleur rose clair). Cette prescription, qui prévoit d'affecter au logement locatif social ou intermédiaire au moins 30 % de la surface de plancher créée destinée à l'habitation lorsque celle-ci est supérieure à 800 m², étant cohérente avec les Orientations d'aménagement et de programmation de Paris Nord-Est proposées pour le secteur, il n'est pas nécessaire de faire évoluer cette sectorisation. Toutefois, l'aplatissement de couleur rose clair doit prendre en compte la nouvelle configuration des espaces dédiés à la voirie et à la circulation routière définie pour les planches à grande échelle. Enfin, le périmètre de la ZAC Gare des Mines-Fillettes n'est pas concerné par un linéaire de protection du commerce ou de l'artisanat. La modification de cette carte est illustrée ci-après :

Extrait de la carte C Mixité sociale et protection du commerce et de l'artisanat mise en compatibilité



4.2.3.2. Les pièces écrites du règlement

Le règlement comporte 2 pièces écrites :

- Le tome 1 qui présente un avertissement, les dispositions générales et les règlements par zone ;
- Le tome 2 qui est constitué de différentes listes nécessaires à l'application de certaines règles : secteurs soumis à des dispositions particulières (annexe I), périmètres devant faire l'objet d'un projet d'aménagement global (annexe II), emplacements réservés aux ouvrages publics, installations d'intérêt général et espaces verts (annexe III), périmètres de localisation d'équipements, ouvrages, espaces verts et installations d'intérêt général à créer ou à modifier (annexe IV), emplacements réservés en vue de la réalisation de logements et de logements locatifs sociaux ou intermédiaires inscrits au bénéfice de la Ville de Paris (annexe V), protections patrimoniales (annexe VI) et espaces verts protégés (annexe VII).

Le projet Gare des mines-Fillettes n'est pas conforme avec certaines dispositions du PLU concernant l'implantation par rapport aux voies, la hauteur des bâtiments, les gabarits-enveloppes, l'aspect des constructions, les performances énergétiques.

La mise en compatibilité du règlement comprend :

- la création d'un secteur de dispositions particulières applicables au secteur Gare des Mines-Fillettes, afin d'atteindre les objectifs d'insertion urbaine, architecturale et paysagère définis pour le projet d'aménagement. Il s'agit d'adapter les prescriptions de certains articles de la zone UG (tome 1) pour mieux prendre en compte les caractéristiques urbaines du site et les objectifs d'aménagement assignés au secteur.
Ce secteur de dispositions particulières, dénommé « Gare des Mines-Fillettes », prévoit l'application de dispositions spécifiques fixées dans les articles UG.6.3, UG.10.1.1°, UG.10.2.4, UG.10.3.2, UG.10.4.2, UG.11.1.3.5°, UG.11.2.1.6°, UG.15.3.3 de la zone UG sur le territoire du projet, défini sur la planche I01 au 1/2000 de l'Atlas et représenté également sur le schéma d'aménagement des OAP de Paris Nord-Est . Comme indiqué plus haut (chapitre relatif aux documents graphiques du règlement), ce secteur n'est pas soumis aux dispositions de l'article UG.2.2.1. L'ensemble de ces éléments est listé en Annexe I dans le tome 2 du règlement.
- les modifications consécutives du tome 2 : listes des secteurs soumis à des dispositions particulières (Annexe I) et des périmètres devant faire l'objet d'un projet d'aménagement global (Annexe II).

LE TOME 1

Les modifications apportées au tome 1 du règlement portent sur la création d'un secteur de dispositions particulières applicables au secteur Gare des Mines-Fillettes. Ces dispositions, relevant de la zone UG, concernent sur les articles suivants :

- **Article UG.6.3 relatif à l'implantation des constructions par rapport aux voies* – Dispositions particulières applicables dans certains secteurs :**

La recherche de nouvelles formes urbaines marquées par des immeubles hauts (50 mètres) incite à assouplir la règle d'implantation des constructions à l'alignement ou à la limite de fait des voies. Afin de favoriser la création d'un paysage urbain ouvert aux piétons qui offre des vues multiples et variées sur l'environnement et l'architecture des nouvelles constructions, il paraît nécessaire d'introduire un nouveau paragraphe de l'article UG.6.3, qui précise les dispositions particulières applicables à l'intérieur de certains secteurs.

Les dispositions proposées autorisent des discontinuités de façade en bordure de l'espace public (voir, plus haut, le chapitre relatif à la stratégie paysagère) et prévoient que les possibilités de retraits de façades ou de parties de façades, au sol ou en élévation, soient conditionnées à un aménagement des espaces libres de qualité ou à l'expression d'une recherche architecturale. De telles dispositions peuvent favoriser la pénétration du soleil dans les îlots, la végétalisation des façades ou la limitation des couloirs de vent.

Secteur Gare des Mines-Fillettes:

Les dispositions de l'article UG.6-1 sont remplacées par les dispositions suivantes :

Toute construction à édifier en bordure de voie doit être implantée à l'alignement ou à la limite de fait de la voie*.

Toutefois des retraits de façades ou de parties de façades sont admis, au sol ou en étage, pour aménager des espaces libres ou permettre l'expression d'une recherche architecturale, dans les conditions suivantes :

- les espaces libres aménagés dans les retraits au sol peuvent être construits en sous-sol jusqu'à l'alignement ou la limite de fait de la voie, dans le respect des dispositions de l'article UG.13. La limite au sol indiquant la séparation entre le domaine public et le domaine privé doit être matérialisée sans ambiguïté ;
- les retraits en étage ont vocation à animer les façades et/ou participer à la volumétrie d'ensemble des constructions, en application des dispositions de l'article UG.11.1.3 (§ 5°) relatives à l'aspect des constructions nouvelles.

- **Article UG.10.1.1° Terrains concernés par une prescription de Hauteur maximale des constructions* (H.M.C.) :**

Pour accompagner la création de deux emprises de Hauteur Maximale des Constructions (HMC) à 50 mètres précisément définies sur les documents graphiques du règlement (voir chapitre précédent), il est proposé d'enrichir l'article UG.10.1.1° de dispositions particulières s'appliquant dans les HMC du secteur Gare des Mines-Fillettes.

En effet, comme l'indique le PADD (voir, ci-avant, le chapitre consacré à ce document) et comme l'a annoncé le Conseil de Paris dans sa délibération des 7 et 8 juillet 2008 sur l'évolution du paysage parisien sur sa couronne, le secteur de Porte de la Chapelle (18e) se prête à des projets ambitieux qui nécessitent une adaptation localisée du plafonnement des hauteurs et peut accueillir des immeubles de logements d'environ 50 mètres.

L'adoption de dispositions particulières à l'article UG.10.1.1° qui limitent la surface des constructions émergeant de la hauteur-plafond, permet d'introduire une modulation de la hauteur des constructions à venir et la constitution d'un tissu urbain particulier qui prévoit une plus grande diversité urbaine et architecturale. Comme on l'a vu plus haut, les nouveaux repères urbains ainsi constitués dans les HMC intégreront, dans un épannelage varié, le tissu urbain renouvelé.

Lors des étapes opérationnelles ultérieures, l'aménageur aura la possibilité de détailler des prescriptions architecturales plus précises, qui traduiront plus finement ces règles volumétriques.

Dispositions particulières applicables dans le secteur Gare des Mines-Fillettes :

- À l'intérieur de l'emprise de Hauteur maximale des constructions située en bordure du boulevard Ney, l'emprise au sol des parties de constructions dépassant la cote de 31 mètres mesurée au-dessus de la surface de nivellement de l'îlot est limitée à 2 000 m².
- À l'intérieur de l'emprise de Hauteur maximale des constructions située avenue de la porte d'Aubervilliers, l'emprise au sol des parties de constructions dépassant la cote de 31 mètres mesurée au-dessus de la surface de nivellement de l'îlot est limitée à 1 500 m².

- **Article UG.10.2.4 relatif au gabarit-enveloppe en bordure de voie – Dispositions particulières applicables dans certains secteurs :**

En application du règlement en vigueur, dans le secteur Gare des Mines-Fillettes, le gabarit-enveloppe en bordure de voie se détermine de la manière suivante. Il est composé d'une verticale de hauteur et d'un couronnement qui dépendent tous deux de la largeur de la voie, l'ensemble étant limité par la hauteur-plafond fixée par le Plan général des hauteurs (ici : 31 mètres).

Afin de favoriser la création d'un paysage urbain diversifié, les dispositions particulières proposées prévoient un dispositif simplifié en bordure des voies à créer ou à modifier dans le secteur Gare des Mines-Fillettes.

En bordure de ces voies, le gabarit-enveloppe est composé d'une verticale limitée par une horizontale située à la hauteur-plafond fixée par le Plan général des hauteurs. Cette disposition s'applique en bordure des voies, piétonnes ou non, à créer ou à modifier, figurant sur le schéma d'aménagement des OAP de Paris Nord-Est proposé. En bordure des voies existantes non remaniées, il est prévu que la règle en vigueur actuellement s'applique.

Secteur Gare des Mines-Fillettes :

En bordure des voies à créer ou à modifier, le gabarit-enveloppe se compose d'une verticale attachée au plateau de nivellement d'îlot au droit du terrain, limitée par une horizontale située à la hauteur plafond fixée par le Plan général des hauteurs.

En bordure des voies existantes s'applique le gabarit-enveloppe défini par l'article UG.10.2.1 ci avant.

- **Article UG.10.3.2 relatif au gabarit-enveloppe en limite séparative – Dispositions particulières applicables dans certains secteurs :**

Le gabarit-enveloppe en limite séparative vise à limiter les constructions en cœur d'îlot, afin d'assurer l'intégration urbaine des constructions sur cour. Dans un contexte aussi contraint que le secteur Gare des Mines-Fillettes, cette règle conduit à des ruptures brutales dans l'enveloppe capable, préjudiciables à l'insertion paysagère et la qualité architecturale du bâti.

Face aux larges dégagements qu'offrent le plateau sportif et le square Charles Hermite, il est proposé d'adopter le même dispositif qu'en bordure des voies à créer ou à modifier dans le secteur Gare des Mines-Fillettes.

Ces dispositions particulières offrent la possibilité de composer de plus longues façades verticales donnant sur l'espace vert ou le plateau sportif, bénéficiant d'une plus grande unité architecturale, qui sont susceptibles ainsi, de mettre en valeur les espaces libres et les nouvelles constructions. Dans la bande E afférente à une voie, cette adaptation n'est pas nécessaire, puisque le gabarit-enveloppe en bordure de voie s'applique d'ores et déjà.

Secteur Gare des Mines-Fillettes :

Dans une bande de 20 mètres de profondeur, mesurée sur les terrains bordant directement le square Charles Hermite ou le plateau sportif et à partir de la limite de ceux-ci, les dispositions de l'article UG.10.3.1 § 2° sont remplacées par les dispositions suivantes : le gabarit-enveloppe est constitué d'une verticale attachée à la surface de nivellement d'îlot à la limite du square ou du plateau sportif, limitée par une horizontale située à la hauteur plafond fixée par le Plan général des hauteurs.

Cette disposition ne s'applique toutefois pas dans la partie de terrain située en bande E afférente à une voie.

- **Article UG.10.4.2 relatif au gabarit-enveloppe des constructions en vis-à-vis sur un même terrain – Dispositions particulières applicables dans certains secteurs :**

À l'article UG.10.4.2 il est précisé que les constructions basses ne dépassant pas 9 mètres de haut ne sont pas soumises aux dispositions de l'article UG.10.4.1 portant sur les règles de gabarit-enveloppe des constructions en vis-à-vis sur un même terrain. En effet, la suppression du gabarit-enveloppe qui s'attache aux baies des constructions basses, allège les contraintes que génère la programmation des locaux situés dans le soubassement et au pied des immeubles.

Cette adaptation est destinée à favoriser les programmes d'activité innovants, qui doteront le quartier de nombreuses aménités de proximité, tout en participant au renouveau de ce secteur situé dans l'Arc de l'innovation.

Secteur Gare des Mines-Fillettes :

Les constructions basses ne dépassant pas 9 mètres de haut prévues dans l'opération ne sont pas soumises aux dispositions de l'article UG.10.4.1.

- **Article UG.11.1.3.5° relatif aux constructions nouvelles – Dispositions particulières applicables dans certains secteurs :**

Afin de favoriser l'émergence de nouvelles formes architecturales dans le secteur Gare des Mines-Fillettes, des dispositions particulières sont introduites à l'article UG.11.1.3.5° relatif à l'aspect extérieur des nouvelles constructions. Elles visent à soutenir la créativité architecturale et la relation harmonieuse des nouveaux bâtiments dans le paysage urbain parisien.

Secteur Gare des Mines-Fillettes :

Toute partie de construction située à plus de 31 mètres de la surface de nivellement doit faire l'objet d'un traitement architectural qui assure une relation harmonieuse au bâti environnant tout en recherchant une insertion qualitative dans le paysage urbain.

- **Article UG.11.2.1.6° relatif aux saillies d'éléments de construction sur voies – Dispositions particulières applicables dans certains secteurs :**

Afin de favoriser le caractère emblématique et architecturalement innovant du programme de l'Aréna, un allègement des règles de saillies d'éléments de construction sur voie est mis en place. Le dispositif retenu est soutenu par la programmation du parvis de l'Aréna, qui offre un dégagement visuel important et l'opportunité fonctionnelle d'imaginer un rapport renouvelé du bâti avec l'espace public.

Les dispositions particulières proposées prévoient ainsi que les auvents pourront, par exemple, se prolonger au-delà des entrées de l'équipement afin de protéger les files d'attente des intempéries, tandis que les parties de constructions pourront se développer largement au-delà de la hauteur libre nécessaire pour l'accès des véhicules nécessaires à la gestion et la sécurité de l'équipement.

Secteur Gare des Mines-Fillettes :

En bordure de l'avenue de la porte de la Chapelle et du parvis prévu à l'angle de celle-ci et du boulevard Ney, la saillie des auvents visés au 1° ci-dessus peut être augmentée pour des motifs d'architecture et d'environnement.

La saillie des parties de constructions visées au 2° ci-dessus peut être portée à 5 mètres, si elles sont situées à plus de 5 mètres au-dessus du niveau des trottoirs.

- **Article UG 15.3.3 relatif aux performances énergétiques et environnementales – Dispositions particulières complémentaires applicables dans certains secteurs :**

Le Plan Climat Air Énergie Territorial de Paris ayant été approuvé après à l'approbation de la dernière modification du PLU, il est proposé de viser ce document pour les performances énergétiques et environnementales à atteindre sur le secteur Gare des Mines-Fillettes.

Secteur Gare des Mines-Fillettes :

Les constructions doivent s'inscrire dans l'ensemble des objectifs déterminés par le Plan Climat Air Énergie Territorial de Paris approuvé par le Conseil de Paris les 20, 21 et 22 mars 2018.

LE TOME 2

Les modifications apportées au tome 2 du règlement concernent deux annexes :

- **L'annexe I- Secteurs soumis à des dispositions particulières.**

Chapitre 2 – Secteurs faisant l'objet d'orientations d'aménagement et de programmation :

Dans la ligne relative à l'Orientations d'aménagement et de programmation Paris Nord-Est, le secteur dénommé Gare des Mines-Fillettes est indiqué comme étant soumis aux dispositions particulières énoncées dans les articles UG.6.3, UG.10.1.1°, UG.10.2.4, UG.10.3.2, UG.10.4.2, UG.11.1.3.5°, UG.11.2.1.6°, UG.15.3.3 et comme n'étant pas soumis à l'article UG.2.2.1.

- **L'annexe II : Périmètres devant faire l'objet d'un projet d'aménagement global.**

La ligne concernant le périmètre d'attente « Paris Nord-Est Gare des Mines » est supprimée, les études urbaines ayant permis de stabiliser un projet urbain, objet de la présente procédure de Déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU.

- **L'annexe VI : Protections patrimoniales**

La ligne concernant les deux pavillons de briques rouges de l'ancienne gare à charbon est à insérer dans le tableau énumératif des protections patrimoniales du 18ème arrondissement, dans sa partie ne portant pas sur la Butte Montmartre.

Type	Localisation	Motivation
BP	29 à 35 avenue de la Porte d'Aubervilliers	Deux pavillons à structure en béton armée et remplissage en briques appareillées, construits en 1965-66 à usage d'entrepôts et de bureaux. Témoignages du passé industriel du quartier et repères volumétriques dans le paysage urbain marquant l'entrée du site depuis la place Skanderbeg.

5. DIAGNOSTIC SOCIO-DÉMOGRAPHIQUE ET ENVIRONNEMENTAL

5.1. L'environnement physique

5.1.1. Climat

Le site subit un climat de type océanique dégradé, caractérisé par des hivers doux, des étés tempérés et des vents faibles.

5.1.2. Topographie et géologie

Ce secteur présente une topographie relativement plane marquée par la position particulière du Boulevard périphérique ; celui-ci découpe le site en deux sous-secteurs d'aménagement, au Nord le secteur Gare des Mines et au sud le secteur Fillettes, dans une géométrie spécifique puisqu'il est en surplomb du côté de la Porte de La Chapelle et en déblai par rapport au terrain naturel au niveau de la Porte d'Aubervilliers. La zone à équidistance des deux portes est par ailleurs l'un des deux secteurs de Paris où le boulevard périphérique se trouve quasiment à niveau par rapport aux emprises qui le bordent.

Le site est concerné par le risque de dissolution du gypse pouvant être à l'origine de mouvements rapides et discontinus de terrain (affaissements, fontis). Des sondages complémentaires devront être réalisés conformément aux prescriptions de l'IGC afin de lever l'incertitude sur le risque de dissolution du gypse.

Les principales formations géologiques superficielles du secteur appartiennent principalement au Bartonien supérieur (Ludien). Il s'agit :

- des Masses et marnes du gypse (nomenclature BRGM : e7a) sur la majorité du secteur d'étude ;
- des marnes à Pholadomyes (Bartonien supérieur, nomenclature BRGM e6e) à l'extrémité sud de la zone d'étude.

Les formations susceptibles d'être rencontrées sont donc des Marnes et masses du gypse, du Calcaire de Saint-Ouen, des Sables de Beauchamp, des Marnes et caillasses, du Calcaire grossier.

5.1.3. Hydrogéologie

Les masses d'eaux souterraines présentes au droit du projet sont celles de l'Eocène du Vallois et de l'Albien-Néocomien captif, toutes deux en bon état chimique et quantitatif. Le projet est situé dans la zone de répartition des eaux de la nappe de l'Albien. Aucun captage d'eau potable n'est présent au sein du périmètre d'étude. Le plus proche point de captage se trouve dans le square de la Madone, situé à 700m au Sud de l'aire d'étude.

5.1.4. Hydrologie

Le site n'est traversé par aucun cours d'eau. Le cours d'eau le plus proche est le canal de Saint-Denis à environ 500 mètres à l'est du site. D'après les informations fournies par la Carte des Risques d'Inondation de la ville de Paris, le site n'est pas concerné par des risques d'inondation.

5.1.5. Pollution des sols

Les études de pollution des sols et des eaux souterraines réalisées sur le périmètre d'étude (Tauw 2014, IDDEA 2018) indiquent des dépassements des valeurs seuils réglementaires définies dans l'arrêté du 12 décembre 2014 pour certains polluants (HCT, HAP, antimoine, zinc et mercure sur éluât, fraction soluble, sulfates).

5.2. Le milieu naturel

5.2.1. Biodiversité : faune et flore

Le périmètre d'étude n'intercepte aucun site protégé : le plus proche, site Natura 2000 dit « Sites de Seine-Saint-Denis » et son entité du Parc Georges Valbon, se trouve à 3,8 km de là.

Par ailleurs, le périmètre envisagé se distingue par une forte présence de zones artificialisées : les routes, les voies ferrées, terrains de sports et le bâti représentent 75% de la surface de la zone d'étude. Les emprises restantes sont occupées par des friches, des parcs arborés, des arbres isolés, des massifs arbustifs. Ces zones végétalisées concentrent l'ensemble des espèces de faune et de flore inventoriées. Il convient cependant de noter, parmi les espaces végétalisés, la présence du square Charles Hermite qui présente une superficie d'environ 10 000 m².

5.2.1.1. Flore

Les habitats naturels rencontrés font l'objet de fortes pressions anthropiques. Ils sont caractérisés par des milieux en déprise ou de friche bien que le square Charles Hermite dénote.

On notera néanmoins la présence de cinq espèces floristiques possédant un enjeu écologique. Parmi les espèces inventoriées, l'Amarante livide et le Torilis noueux possèdent un enjeu écologique modéré, chacune étant rare au niveau local. Le Chardon faux acanthe, le Chénopode des murs et le Chondrilla à tiges de jonc possèdent un enjeu écologique fort, en raison d'un statut de répartition allant de très rare à extrêmement rare au niveau local. On notera que le Chénopode des murs possède un statut de conservation défavorable au niveau régional, cette espèce étant quasi-menacée.

Il est à noter la présence d'espèces exotiques invasives avérées au droit de l'aire d'étude, ces espèces pouvant constituer une contrainte de gestion des terres en phase chantier voire un enjeu de santé publique (Berce du Caucase).

5.2.1.2. Faune

Les espaces boisés de la ceinture verte sportive (square Charles Hermite), les talus du boulevard périphérique et les alignements d'arbres présentent un patrimoine arboré important, dans un état phytosanitaire bon ou moyen.

Ce patrimoine constitue des lisières et des zones de chasse fréquentées par des espèces faunistiques, notamment :

- 20 espèces d'oiseaux recensées au sein de l'aire d'étude (inventaires Egis et DEVE), dont 13 protégés nationalement. On notera la présence de deux espèces possédant un statut de conservation défavorable : Le Faucon hobereau, espèce quasi-menacée au niveau régional, observée sur le site, passant en vol rasant au-dessus du périphérique et le Serin cini, espèce vulnérable, dans le square Charles Hermite et dans le bosquet localisé au nord du complexe sportif.
- 2 espèces de chauve-souris protégées (la Pipistrelle de Kuhl et la Pipistrelle commune)
- 1 espèce de papillon, protégée au niveau national (la Grande Tortue), inventoriée dans le parc Charles Hermite.

5.2.1.3. Les continuités écologiques

Le périmètre d'étude n'intercepte aucune Trame verte et bleue identifiée au SRCE d'Ile-de-France mais jouxte la Ceinture Verte de Paris.

Au titre du référentiel des « Chemins de Nature », le projet jouxte le Cimetière parisien de la Chapelle et inclue le Parc Charles Hermite, chacun classés comme Réservoir Urbain de Biodiversité secondaire. Les talus du Boulevard périphérique constituent des corridors écologiques à renforcer.

5.3. Les risques naturels et technologiques

5.3.1. Risques naturels

Le projet est inscrit dans le zonage réglementaire des poches de dissolution du gypse antéludien définie par l'arrêté inter préfectoral du 25 février 1977.

Une campagne de reconnaissance des sols a été réalisée par le bureau d'études BS Consultants en Aout 2018.

Des anomalies liées à la dissolution du gypse antéludien ont été rencontrées dans le Calcaire de Saint Ouen et dans les Marnes et Caillasses.

Dans le Calcaire de Saint Ouen, les anomalies sont localisées et leur épaisseur varie de 0.5 à 1.5 m. Elles ont été identifiées vers 12, 16 et 17 m de profondeur.

Dans les Marnes et Caillasses, les dissolutions sont relativement importantes puisque leur épaisseur varie de 0.5 à 5.4 m avec des passages très décomprimés à vides. La profondeur de ces anomalies se situent entre 30 et 33 m et entre 35 et 42.5 m de profondeur.

Des sondages complémentaires devront être réalisés conformément aux prescriptions de l'IGC afin de lever l'incertitude sur le risque de dissolution du gypse.

5.3.1. Risques technologiques

Risques industriels

Aucune ICPE ne se situe dans le périmètre d'étude immédiat du projet. L'ICPE la plus proche est localisée à plus de 1 km sur la commune de Saint-Denis. Il s'agit de l'installation Aico France Novacolor soumise au régime d'Autorisation non SEVESO.

Aucun Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) n'est approuvé sur le périmètre d'étude.

Risques de transport de matières dangereuses (TMD)

L'ensemble du territoire parisien est vulnérable au risque de TMD du fait de la multitude d'axes de transport (routier, ferré, fluvial et par les canalisations). Certaines zones sont cependant plus exposées que d'autres.

Le périmètre d'étude est directement concerné par le risque TMD par route ; le boulevard périphérique étant utilisé pour le TMD, tout comme les portes de la Chapelle et d'Aubervilliers.

5.4. Le patrimoine existant : monuments, sites et grand paysage urbain

Situé au Nord de Paris, entre les buttes Montmartre et de Belleville et la plaine de France, le secteur Gare des Mines-Fillette se trouve dans une zone de terrasses assez peu visibles à l'échelle du Grand Paris. Le secteur est exclusivement urbain ; seuls les espaces libres de la cité Charles Hermite font l'objet d'une prescription d'Espace Vert Protégé au PLU de Paris (EVP 18-34, 18-35 et 18-36) pour une superficie de 3 950 m².

La grande particularité du périmètre d'étude élargi est d'offrir des vues lointaines sur Paris et Saint-Denis, au travers notamment du grand vide qu'offrent les infrastructures et les espaces sportifs. Le secteur Gare des Mines-Fillette est ainsi fortement marqué par les infrastructures routières, avec, en particulier :

- Le boulevard périphérique au Nord qui est venu creuser le plateau ;
- Les ouvrages routiers : l'échangeur de la porte de la Chapelle au Nord-Ouest et le passage souterrain de la porte d'Aubervilliers ;
- Les voies historiques (rue de La Chapelle, rue des Fillette, rue d'Aubervilliers...) qui ont de nombreuses qualités urbaines et une place majeure dans le paysage par leurs arbres d'alignement ;
- L'ouvrage ferroviaire en lien avec la gare de l'Est (à l'Ouest du secteur) et la petite ceinture ferroviaire qui passe au Sud du secteur.

La densité bâtie du tissu urbain parisien est telle que les espaces dégagés, relativement rares, prennent une valeur particulière dans l'espace urbain de la capitale.

Une des particularités du site est en outre l'hétérogénéité du tissu urbain qui le compose. Si le boulevard périphérique forme une rupture entre les secteurs Nord et Sud au sein du périmètre d'étude, les fonctions urbaines de ces deux secteurs les opposent également :

- au Nord, dans la continuité des Établissements et Magasins Généraux de Paris (EMGP), le site se déploie sur une friche industrielle. Cependant par contraste avec les EMGP où le patrimoine architectural industriel est assez riche, le site Gare des Mines ne comporte plus de traces de ce passé industriel hormis par la présence des deux pavillons à l'Est qui illustre la mémoire du lieu et qu'il convient de préserver. Par ailleurs à l'Ouest, la résidence Valentin Abeille symbolise l'isolement de ce secteur dans Paris.
- au Sud, le territoire est "habité" dans sa presque totalité. La cité Charles Hermite, composée d'immeubles HBM bordant le boulevard Ney, prolonge les équipements sportifs constituant la Ceinture verte à l'Ouest du site, pour définir un morceau de ville inachevé.

Au sein du périmètre de la future ZAC, on ne compte aucun monument historique faisant l'objet de protection. Il n'y a pas de sites inscrits ou classés à l'échelle du périmètre d'étude ; un Bâtiment Protégé au titre du PLU est recensé en application de l'article L.123-1 § 7° du Code de l'urbanisme : il s'agit du Groupe scolaire Charles-Hermite.

Le site est parcouru d'Ouest en Est par l'ancienne enceinte fortifiée de Thiers, aujourd'hui remblayée. L'enceinte de Thiers, avec ses bastions, ses murailles et son fossé, est une fortification créée entre 1841 et 1844 autour de Paris, à la suite de l'approbation donnée en 1840 par le président du Conseil des ministres de l'époque, Adolphe Thiers. Englobant la totalité de la capitale, sur près de 80 km², l'enceinte de Thiers se situe alors entre les actuels boulevards des Maréchaux, appelés à l'origine « rue Militaire » et la future limite administrative de Paris. Elle est détruite entre 1919 et 1929.

Le périmètre de la ZAC est en partie situé sur le parcours de l'enceinte de Thiers. Plus précisément, il comprend le bastion 33 qui comportait une caserne.

5.5. Le milieu humain

5.5.1. Contexte démographique, habitat et activités économiques

Au recensement de 2015, la Ville de Paris comptait 2 206 488 habitants, soit 36 000 de moins qu'en 2012, pour une densité urbaine de 20 934 hab/km². Le 18^e arrondissement, quant à lui, présente des caractéristiques démographiques remarquables par rapport aux moyennes parisiennes : avec une population de 197 580 personnes, il est l'un des trois arrondissements les plus peuplés et, avec ses 32 875 hab/km² le second arrondissement le plus dense après le 11^e.

La ZAC Gare des Mines-Fillette rassemble près de 2 700 habitants dans la cité Charles Hermite et, plus subsidiairement, dans la résidence Valentin Abeille.

D'un point de vue démographique, le secteur se démarque largement des moyennes parisiennes (données APUR) :

- Les moins de 25 ans représentent un peu plus de 30 % de la population ;
- Les familles monoparentales sont surreprésentées avec 30 % des familles concernées, alors qu'elles sont 22 % en Quartier Politique de la Ville (QPV).
- La part des ouvriers (80% contre 44% en moyenne en QPV) et la part des ménages ayant des bas revenus (31% contre 21% en QPV) traduisent une surreprésentation des emplois précaires.
- Enfin, l'activité locale est caractéristique d'une économie résidentielle commerciale à faible valeur ajoutée, notamment en ce qui concerne la restauration rapide (densité commerciale de 1 contre 15 en QPV).

Au terme de l'opération, c'est une population d'environ 3 900 personnes (2 700 habitants actuels et 1 200 nouveaux) et un bassin d'environ 4 400 emplois qui seront accueillis dans le périmètre de la ZAC.

5.5.2. Les équipements de quartiers

Plusieurs équipements publics constituent aujourd'hui le cœur du secteur Gare des Mines : le centre sportif et le centre d'animation La Villa sont des équipements de proximité et l'Espace Glisse Paris rayonne largement à l'échelle de la capitale.

En termes d'équipements scolaires, le périmètre de la ZAC comprend le Groupe scolaire Charles Hermite ainsi que le lycée professionnel Camille Jénatzy.

5.5.3. L'importance des réseaux de transport

Si le Nord Est de la capitale constitue une porte d'entrée et de sortie pour les déplacements régionaux, nationaux, voire internationaux, il souffre d'un certain enclavement pour les déplacements transversaux. En effet, les infrastructures, auxquelles s'ajoutent quelques grandes emprises conçues à l'origine sans passage transversal (tels que les entrepôts Macdonald et Ney), entravent les déplacements à l'échelle locale et se montrent peu accueillantes aux piétons et cyclistes et constituent ainsi autant d'effets de barrière. Le secteur Gare des Mines est structuré autour de voiries primaires radiales et en rocades et de grandes emprises, qui participent au double enclavement de ce territoire.

5.5.3.1. Réseau viaire

Deux axes routiers majeurs du réseau magistral sont présents sur le secteur d'étude et à proximité :

- l'autoroute A1, communément appelée l'autoroute du Nord, relie Lille à Paris. Elle dessert la banlieue Nord de Paris et de grands équipements et infrastructures tels que le Stade de France, l'aérodrome du Bourget et l'aéroport de Roissy Charles de Gaulle.
- le boulevard périphérique est une voie circulaire, d'une longueur de 35 km, qui fait le tour Paris. Les points d'entrée et de sortie se situent au niveau des principales portes de la capitale. Sur le secteur d'étude, il s'agit de la porte de la Chapelle à l'Ouest et de la porte d'Aubervilliers à l'Est.

Le réseau primaire, quant à lui, assure l'accès au périmètre opérationnel depuis l'extérieur. Il s'appuie sur une unique voie, le boulevard Ney, qui relie la porte de Saint-Ouen à la porte d'Aubervilliers parallèlement au boulevard périphérique par le Sud. Il intègre par ailleurs une piste cyclable et la plateforme du tramway T3.

Enfin, les infrastructures routières de distribution assurent la desserte interne du périmètre de la ZAC. Ainsi, la rue Charles Hermite dessert les équipements sportifs, le lycée Jenatzy, la chapelle Saint-Pierre Saint-Paul ainsi que le square Charles Hermite. Elle relie le boulevard Ney à l'avenue de la porte d'Aubervilliers.

5.5.3.2. Les transports en commun et liaisons douces

La desserte en transport en commun est principalement assurée par les réseaux lourds existants : le RER E à Rosa Parks, la ligne 12 du métro à la porte de la Chapelle, ainsi que le tramway T3b récemment prolongé. Plusieurs lignes de bus passent à proximité : le 152, le 35 et le 239 ainsi que La Traverse Ney-Flandres qui dessert la résidence Valentin Abeille. Une station Vélib est par ailleurs accessible au croisement du boulevard Ney et de l'avenue de la porte d'Aubervilliers.

Sur les boulevards des maréchaux, la présence de migrants et de sans-abris contraint les déplacements à pied ou à vélos.

5.6. Commodités de voisinage : ambiance sonore, qualité de l'air et énergie

5.6.1. Cadre de vie

Entre les portes de la Chapelle et d'Aubervilliers, le quartier est jugé comme étant difficile à vivre, comme en témoignent les prises de parole des habitants lors des différentes réunions publiques. Outre sa position peu enviable en bordure de boulevard périphérique, le site est le lieu de destination de nombreux marginaux et migrants fuyant leurs pays d'origine. Porte d'entrée de flux légaux comme illégaux, la drogue et la prostitution sont des réalités quotidiennes pour des habitants qui se sentent abandonnés. La récente recrudescence de la consommation de crack couplée à la crise migratoire se traduit par une montée des tensions entre riverains, consommateurs, migrants et associations.

Aux abords du périphérique, on constate des espaces morcelés et « délaissés », hérités des grands projets d'infrastructures routières, contribuant au sentiment d'exclusion et d'enclavement de ses habitants. Cet isolement est aggravé par l'absence d'espaces ouverts au public offrant des conditions de sécurité satisfaisante et par la présence de l'entrepôt Ney, frontière urbaine de 430 m de long peu perméable, et dont les rez-de-chaussée, à vocation principalement logistique, limitent toute animation du Boulevard Ney.

De l'autre côté du boulevard périphérique, l'immeuble Valentin Abeille mal desservi se trouve complètement isolé ; pour les familles et les enfants en âge d'être scolarisés qui résident dans cette résidence, se rendre à l'établissement situé au niveau de la porte d'Aubervilliers se révèle dangereux.

Dans un contexte social fragilisé par la paupérisation et le chômage, notamment des jeunes, se développe un sentiment de relégation.

Néanmoins, dans ce contexte délicat, la récente reconfiguration des boulevards extérieurs accueillant le tramway, la livraison d'une première tranche des programmes de Paris Nord est-Élargi, au niveau de la ZAC Claude Bernard et de la Gare Rosa Parks ainsi que la perspective de l'installation d'un équipement sportif d'envergure métropolitaine constitue autant de signaux positifs pour le quartier.

De l'autre côté du boulevard périphérique, l'immeuble Valentin Abeille se trouve complètement isolé dans un entre-deux mal desservi. Pour les habitants de cette résidence, qui accueille une part importante de familles nombreuses et d'enfants en âge d'être scolarisés, se rendre à pied dans les établissements scolaires situés à proximité de la porte d'Aubervilliers se révèle dangereux.

Enfin, le faible degré de mixité urbaine, réparti de part et d'autre du boulevard périphérique, habitat et activités industrielles au Nord et activités sportives, habitat et équipements publics au Sud, sans aucun espace partagé de quartier, participe au sentiment négatif et renforce la sensation d'isolement de ce territoire.

5.6.2. Qualité de l'air

À Paris, comme dans le reste de l'Île-de-France, la principale source de pollution de l'air est due au trafic routier et autoroutier. De plus, l'immédiate proximité du secteur d'étude avec le boulevard périphérique constitue un facteur aggravant, qui se traduit par des niveaux de dioxydes d'azote élevés à proximité des axes routiers. Le secteur Gare des Mines - Fillettes est impacté par la pollution environnante, tel que :

- des concentrations en dioxyde d'azote qui ne respectent pas les normes de qualité de l'air et ce sur l'ensemble du domaine d'étude ;

- des concentrations en benzène qui respectent la valeur limite. L'objectif de qualité est cependant dépassé sur les sites de proximité routière, dont un site à proximité d'un terrain de sport actuel ;
- des concentrations en PM2.5 qui respectent la valeur limite, cependant l'objectif de qualité est dépassé.

5.6.3. Ambiance sonore

Le site est exposé aux nuisances sonores induites par les infrastructures routières. Le boulevard périphérique est classé en catégorie 1 avec des secteurs affectés comme le montre l'Atlas du bruit de la Ville de Paris. Le territoire subit également une gêne sonore due à la présence de deux axes de catégorie 2, au niveau des deux avenues des portes qui l'encadrent à l'Est et à l'Ouest, ainsi qu'au Sud par le boulevard Ney, axe de catégorie 3.

L'accumulation de toutes ces sources de bruit participe d'un environnement sonore de mauvaise qualité (>60 décibels), de nuit comme de jour. A noter, l'arrivée prochaine du CDG Express qui traversera le secteur.

5.6.4. Ambiance lumineuse

En période nocturne, le périmètre d'étude dispose d'un éclairage urbain assuré par l'éclairage urbain ainsi que d'un éclairage indirect via les feux des voitures et l'éclairage du boulevard périphérique. Lorsque le stade des Fillettes accueille des activités en soirée, les quatre grands panneaux d'éclairage contribuent à la production lumineuse du quartier. Bien qu'efficace et nécessaire, ces sources d'émission contribuent à la pollution lumineuse générale de Paris et de l'Île-de-France.

6. LES INCIDENCES NOTABLES DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU SUR L'ENVIRONNEMENT ET MESURES ENVISAGÉES POUR ÉVITER, RÉDUIRE ET COMPENSER LES CONSÉQUENCES DOMMAGEABLES

Les modifications proposées au PLU de Paris se limitent strictement à permettre la réalisation des constructions nécessaires au projet de ZAC Gare des Mines-Fillettes avec :

- la modification des orientations d'aménagement et de programmation du secteur Gare des Mines-Fillettes ;
- la modification de plusieurs documents graphiques du règlement du PLU en vigueur (extraits de l'Atlas) ;
- la modification du règlement de la zone UG (tome 1 du PLU) par des éléments de rédaction spécifiques au projet de ZAC (périmètre de dispositions particulières Gare des Mines-Fillettes) ;
- la modification des annexes I (secteur soumis à des dispositions particulières) et II (Périmètres devant faire l'objet d'un projet d'aménagement global) du tome 2 du règlement du PLU.

Les effets du projet en lui-même font l'objet d'une analyse spécifique au titre de l'étude d'impact, avec présentation de l'ensemble des mesures envisagées pour les éviter, les réduire ou les compenser.

La présente mise en compatibilité ne permet pas la réalisation d'autres projets et n'entraîne donc pas d'autres incidences environnementales que celles de la nouvelle ZAC. Les effets sur l'environnement et les mesures d'évitement, de réduction et de compensation de la mise en compatibilité du PLU correspondent ainsi à celles prévues au titre du projet.

Ainsi, cette évaluation environnementale s'appuie largement sur les résultats de l'étude d'impact réalisée dans le cadre du dossier de création de la ZAC Gare des Mines-Fillettes.

6.1. Les incidences sur l'environnement physique et mesures associées

6.1.1. Les incidences sur le relief et la géologie et mesures associées

Les effets de la mise en compatibilité

La programmation inscrite dans les Orientations d'Aménagement et de Programmation, et notamment des voies et ouvrages publics, nécessitera la réalisation de travaux susceptibles de modifier la topographie locale, et ainsi de générer des déblais et des remblais.

Concernant la géologie, seule la réalisation de fondations engendrera un impact. Cet impact sera très localisé et n'est donc pas considéré comme négatif.

La mise en compatibilité du PLU de Paris n'est pas de nature à générer des impacts sur la topographie et la géologie autres que ceux liés au projet de la ZAC Gare des Mines-Fillettes.

Les mesures envisagées

Mesure de réduction - Optimisation des mouvements de terre :

La pente naturelle du site sera respectée au maximum. Des mesures seront prises pour optimiser au mieux les mouvements de terres et leur traitement. Cette optimisation est notamment facilitée par la mise en œuvre d'une procédure d'aménagement d'ensemble (ZAC). L'équilibre déblais/remblais sera recherché en phase opérationnelle pour réduire l'apport ou l'export des terres.

Mesure de réduction - Fondations adaptées à la géologie :

Les fondations des futurs bâtiments tiendront compte des caractéristiques géologiques rencontrées. Des études géotechniques seront menées pour définir avec précision les sols en place au niveau des ouvrages.

Les aménagements et mesures de confortement à mettre en place pour assurer des fondations adaptées aux installations seront définis.

6.1.2. Incidences sur la ressource en eau (hydrogéologie et hydrologie) mesures associées

Les effets de la mise en compatibilité

Effets qualitatifs

Compte tenu de l'éloignement du réseau hydrographique existant, le projet n'a pas d'impact direct sur celui-ci. Les effets qualitatifs en phase travaux sont liés aux risques de pollution accidentelle.

En phase exploitation, la nouvelle voie Est-Ouest entre la porte de la Chapelle et la porte d'Aubervilliers, désormais inscrite dans le schéma des orientations d'aménagement et de programmation du secteur Gare des Mines-Filletteries, pourrait engendrer un risque de pollution accidentelle et/ou chronique, avec une augmentation des charges polluantes en lien avec le trafic généré.

Par ailleurs, l'utilisation éventuelle de produits phytosanitaires pour l'entretien des voies (désherbage) peut engendrer un effet négatif sur la qualité des eaux souterraines.

La nappe n'étant pas utilisée à proximité de la ZAC pour produire de l'eau potable, il n'y aura pas d'impact du projet sur le fonctionnement d'éventuels ouvrages d'alimentation en eau potable.

Effets quantitatifs

La réalisation de niveaux inférieurs, notamment pour satisfaire les besoins en stationnement autorisés sur la zone UG, peut entraîner une interaction avec la nappe alluviale. De même, la réalisation de constructions d'immeubles hauts permises dans les nouvelles zones de plafonnement peut s'accompagner de fondations en interaction avec la nappe alluviale. Néanmoins, en cas de réalisation de parkings souterrains, ces derniers devraient être limités à 1 ou 2 niveaux de sous-sol soit à une profondeur de 5 à 6 mètres. Au regard de la profondeur de la nappe sur le secteur d'étude (environ 11 mètres), aucun rabattement ne sera nécessaire.

Le projet (en phase chantier ou exploitation) n'engendrera aucun rejet ou prélèvement des eaux de surfaces dans le milieu naturel. Aucun impact quantitatif n'est donc à noter.

Les mesures envisagées

Mesure de réduction - bonnes pratiques de chantier :

En phase travaux, les risques de pollution seront évités par la mise en place de mesures de bonnes pratiques de chantier (zones de stockage de produits polluants sur aires étanches avec bac de rétention, alimentation des engins en carburant sur des zones dédiées étanches, zones d'entretien et lavage spécifique sur aires étanches,...).

Mesure de réduction - gestion des eaux pluviales adaptée :

Les orientations d'aménagement et de programmation rappellent que l'organisation du secteur est définie à partir d'une approche écologique, paysagère et fonctionnelle. Les espaces publics offrent un potentiel de végétalisation important et permettent ainsi de proposer des solutions d'aménagement concrètes pour décliner les objectifs de gestion des eaux pluviales.

Mesure d'accompagnement - réalisation d'un dossier loi sur l'eau (réglementaire) :

Le projet fera l'objet d'un dossier loi sur l'eau qui précisera les modalités de gestion des eaux pluviales retenues et sera soumis aux services instructeurs. À ce titre, l'ensemble des réalisations devront être conformes avec la réglementation en vigueur, ainsi qu'avec les orientations définies dans les documents de planification de la gestion de l'eau, et notamment :

- Le SDAGE Seine Normandie ;
- Le zonage pluvial de la ville de Paris.

Mesure de réduction - absence d'utilisation de produits phytosanitaires :

Aucun produit phytosanitaire ne sera utilisé pour la gestion des espaces verts.

6.1.3. Incidences sur le climat et mesures associées

Les effets de la mise en compatibilité

Le site présente actuellement une forte proportion de matériaux minéraux qui participent à l'effet d'îlot de chaleur urbain très marqué à Paris. La mise en compatibilité du PLU va permettre une densification du secteur qui pourrait contribuer à une aggravation du phénomène.

Cependant, la mise en compatibilité des orientations d'aménagement permet d'inscrire dans le PLU la volonté d'aménager en espaces paysagers des circulations douces le long du boulevard Périphérique et en cœur de quartier, entre la porte d'Aubervilliers et le boulevard Ney. Ces espaces paysagers participeront à la réduction des effets d'îlots de chaleur urbains.

L'approche paysagère du projet Gare des Mines repose sur l'aménagement de forêts linéaires de part et d'autre du boulevard périphérique et une présence végétale renforcée sur les espaces publics (cité Charles Hermite, mail ludique...). Autant d'actions qui participeront également à limiter les phénomènes d'îlot de chaleur. Les espaces végétalisés seront plus importants dans le projet qu'à l'état actuel (augmentation de 8 000m² environ). De même, les espaces perméables sont plus importants dans le projet (Augmentation d'environ 6 500 m²).

Par ailleurs, la modification des dispositions de l'article UG.6.3 relatif à l'implantation des constructions par rapport aux voies, autorise désormais les discontinuités de façade le long de l'espace public sur le secteur Gare des Mines-Filletteries. Cet article précise que les possibilités de retraits de façades ou de parties de façades, au sol ou en étage, sont subordonnées à l'aménagement d'espaces libres de qualité ou à l'expression d'une recherche architecturale. Cette disposition pourra notamment favoriser la végétalisation des façades, limitant les effets d'îlots de chaleur urbains.

Les mesures envisagées

Mesure de réduction – stratégie paysagère et gestion des eaux pluviales

Les principes de gestion des eaux pluviales et la végétalisation envisagés dans le cadre du projet de ZAC permettront de lutter contre l'effet d'îlot de chaleur urbain.

Mesure d'accompagnement – inscription des objectifs du plan climat énergie territorial de Paris

Il est proposé dans le cadre de la mise en compatibilité du PLU de Paris avec le projet de ZAC, de faire référence aux objectifs du plan climat énergie territorial de Paris, approuvé en 2018. En particulier, les nouvelles constructions devront satisfaire des critères de labels énergétiques et environnementaux auxquels il fait référence et le respect d'un taux minimal d'énergie renouvelable pour la couverture des besoins des constructions.

6.1.1. Pollution des sols

Les effets de la mise en compatibilité

Les études de pollution réalisées sur une partie du périmètre de la mise en compatibilité (Tauw 2014, IDDEA 2018) indiquent des dépassements des valeurs seuils réglementaires définies dans l'arrêté du 12 décembre 2014 pour certains polluants (HCT, HAP, antimoine, zinc et mercure sur éluât, fraction soluble, sulfates).

La phase travaux peut, sans mesures de précautions particulières, engendrer un risque de pollution accidentelle sur les eaux et les sols qui peut être lié :

- aux installations de chantier qui génèrent des rejets polluants (eaux usées, eaux de lavage, déchets divers...)
- aux produits polluants qui sont stockés et manipulés sur le chantier et aux opérations de maintenance des engins (pollution accidentelle par déversement ou fuite de produits dangereux), fuites de réservoirs, accidents lors des travaux...

La modification de l'orientation d'aménagement sur le secteur de la Gare des Mines-Fillettes précise la volonté d'implanter des équipements sensibles (gymnases, équipement sportif, équipement d'accueil pour la petite enfance...) dans un secteur présentant potentiellement des terres polluées.

Les mesures envisagées

Mesure de réduction – investigations complémentaires :

Au vu des activités actuelles exercées sur la zone d'étude, aucune investigation n'a pu être menée au droit des stades et bâtiments au niveau de la future Aréna. Des investigations futures seront conduites sur ces zones.

Mesure de réduction – compatibilité des sols avec l'usage futur :

Une étude quantitative des risques sanitaires sera menée afin d'assurer la compatibilité sanitaire des sols avec l'usage futur des terrains.

En particulier, la qualité des sols au niveau du futur équipement de petite enfance respectera les dispositions de la circulaire du 8 février 2007, relative à l'implantation sur des sols pollués d'établissements accueillant des populations sensibles.

Le cas échéant, un plan de gestion des terres polluées sera réalisé. Les terres polluées seront évacuées vers les filières adéquates en fonction du type et degré de pollution.

6.2. Les incidences sur le milieu naturel et mesures associées

6.2.1. Incidences sur les zonages environnementaux et mesures associées

Les effets de la mise en compatibilité

La mise en compatibilité du PLU ne comporte aucune modification dans le périmètre d'un site d'inventaire (ZNIEFF, ZICO...) ou réglementaire (Natura 2000 notamment).

Les mesures envisagées

Sans objet

6.2.2. Incidences sur les habitats naturels, la faune et la flore et mesures associées

Les effets de la mise en compatibilité

Les effets du projet sur les habitats naturels, la faune et la flore, en l'absence de mises en place de mesures sont les suivants :

- Destruction d'habitats,
- Destruction de stations d'espèces patrimoniales,
- Pollution accidentelle en phase chantier,
- Entretien intensif des espaces verts nouvellement créés à des fins récréatives et paysagères,
- Risque de collision avec les usagers de la route.

La mise en compatibilité du PLU de Paris ne générera pas d'effets négatifs sur les habitats naturels, la faune et la flore, autres que ceux liés au projet lui-même. On se reportera à l'étude d'impact de la ZAC Mines-Fillettes pour consulter l'analyse détaillée des effets du projet sur les habitats naturels, la faune et la flore.

A contrario, la programmation du projet, rendue possible par la mise en compatibilité du PLU de Paris, permettra de densifier un secteur au cœur de l'agglomération parisienne, et participe ainsi à limiter la consommation d'espaces naturels par des extensions urbaines sur la région Ile-de-France. De ce fait, elle possède un effet positif sur les habitats naturels, la faune et la flore, à grande échelle.

Les mesures envisagées

Les mesures d'évitement, de réduction et de compensation sur les habitats naturels, la faune et la flore sont présentées dans l'étude d'impact du projet.

Mesure d'accompagnement – inscription des objectifs biodiversité dans l'OAP secteur Gare des-Mines-Fillette

Dans le cadre de la mise en compatibilité du PLU, la volonté de favoriser les espaces d'accueil pour la biodiversité dans le projet, est inscrite dans l'OAP du secteur Gare des Mines-Fillette. Les aménagements de la ZAC répondent aux objectifs de renforcement de la biodiversité et de mise en relation des différents espaces verts : forêts linéaires, espaces publics végétalisés, requalification du square Charles Hermite.

Par ailleurs, la diversification des strates de végétation (arborée, arbustive et herbacée) sera favorisée. Les espaces verts feront l'objet d'un plan de gestion différencié adapté aux enjeux écologiques en présence.

6.2.3. Incidences sur les continuités écologiques et mesures associées

Les effets de la mise en compatibilité

Le projet engendrera la destruction d'arbres en place, notamment le long de la rue Charles Hermite au sein du futur complexe sportif existant (peupliers), au Sud des terrains de sport et sur le boulevard périphérique, ce qui est susceptible de générer un impact sur la trame verte locale (boisements rudéraux, alignements d'arbres, strates arbustive et herbacée).

A contrario, la modification du schéma des orientations d'aménagement et de programmation du secteur Gare des Mines-Fillette indique les linéaires qu'il est prévu d'aménager en espaces paysagers, en faveur des circulations douces, le long du boulevard Périphérique et en cœur de quartier, entre la porte d'Aubervilliers et le boulevard Ney. Ces linéaires contribueront au développement des continuités écologiques sur la ZAC.

Le travail de requalification sur les bretelles des portes d'Aubervilliers et de la Chapelle permettra de renforcer les continuités végétales. La mise en place de dispositifs anti-bruit (murs/ talus) sera également accompagnée de nouvelles plantations participant à l'atténuation des nuisances et au renforcement des corridors écologiques

Les mesures envisagées

Mesure de compensation – rétablissement et renforcement des continuités écologiques

La fragmentation sera atténuée par le rétablissement ou le renforcement des continuités au droit des principaux corridors écologiques.

Actuellement, plusieurs scénarios possibles de rétablissement des continuités nord-sud sont étudiés par les équipes de conception du projet (cf. figure ci-dessous). Les études ultérieures permettront de préciser la faisabilité des solutions envisagées.

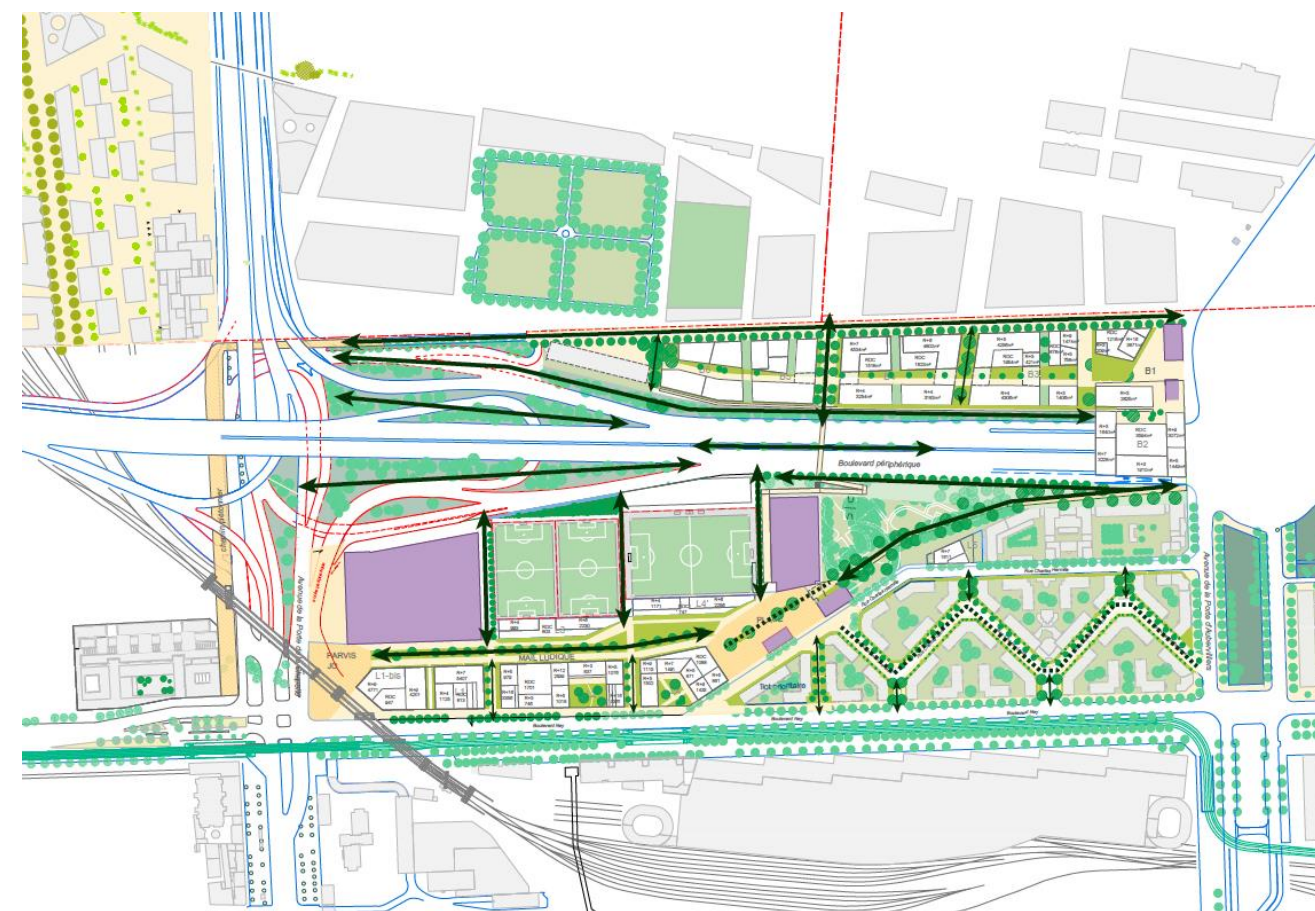


Figure 7 : Continuités écologiques (source : Agence François Leclercq)

Les objectifs précisés dans l'OAP, sont à décliner de manière opérationnelle dans le cadre de la ZAC, qui veillera à mettre en œuvre un principe de végétalisation le long des voies à créer et au sein des espaces publics, ainsi que la mise en place de façades et de toitures végétalisées, de façon à faire pénétrer les continuités écologiques sur l'ensemble du site.

6.3. Les incidences sur l'environnement humain et mesures associées

6.3.1. Incidence sur le contexte socio-démographique et l'habitat

Les effets de la mise en compatibilité

Les travaux ne sont pas de nature à induire de modification temporaire de la population et de la démographie.

Le chantier aura une durée approximative de 4 ans. Il sera source d'emplois. En effet, la phase travaux va permettre de créer, déplacer ou maintenir des emplois.

En phase exploitation, la mise en compatibilité permet de développer un programme global d'environ 750 logements et induit l'arrivée sur le secteur de 1200 nouveaux habitants à terme. Ce projet implique une évolution des orientations d'aménagement et de programmation de ce secteur pour traduire les grandes lignes du projet urbain et lever la limitation d'urbanisation matérialisé par un périmètre d'attente.

La création de logements au sein de l'opération répond aux orientations des politiques d'urbanisme à plusieurs échelles : supra-communale (SDRIF 2030), communale (PLH de Paris) et locale (plan guide du secteur PNEE).

En outre, la ZAC constitue une réelle opportunité urbaine pour permettre la création d'activités économiques tertiaires et de services au cœur des quartiers d'habitat et créer une plus grande animation urbaine à l'intérieur de secteurs voués jusqu'à présent principalement à la fonction d'habitat. Ainsi à terme, il est prévu au sein de la ZAC :

- 52 300 m² SDP de bureaux ;
- 4 600 m² SDP commerces, restauration, logistiques ;
- 6 200 m² SDP hôtel ;
- 21 300 m² SDP d'activités éco productives.

Le nouveau quartier ainsi proposé accueillera près de 4 400 emplois (hors constructions existantes et hors hypothèses de reconversion de bureaux en logements) à terme.

Les mesures envisagées

Les effets sont positifs et ne nécessitent pas de mesure particulière.

6.3.2. Incidences sur les équipements, espaces publics et mesures associées

Les effets de la mise en compatibilité

Plusieurs équipements publics constituent aujourd'hui le cœur du secteur Gare des Mines : le centre sportif et l'Antenne Paris Jeune « la Villa » sont des équipements de proximité et l'Espace Glisse Paris rayonne largement à l'échelle de la capitale. L'Aréna, qui accueillera deux gymnases de proximité à destination des habitants et des associations, viendra renforcer une offre d'équipements publics complément de l'offre existante.

Dans le cadre de la mise en compatibilité du PLU de Paris, le texte explicatif et le schéma d'aménagement précisent désormais les objectifs d'aménagement spécifiques qui seront réalisés dans le cadre de la ZAC, notamment, la création d'équipements publics avec la réalisation du projet d'Aréna.

Si la dimension sportive et ludique irrigue tout le quartier, dans le sillage de l'Aréna, du centre sportif Fillettes et d'une programmation sportive privée en rez-de-chaussée des constructions nouvelles, un nouvel équipement culturel de 900 m² permettra également de répondre aux besoins et préoccupations de publics élargis.

Le projet prévoit aussi 600 m² SDP pour la création d'un équipement de petite enfance (48 places).

Par ailleurs, le projet répond au besoin d'un véritable espace public majeur et clairement identifié. La voie P/18, dénommée usuellement impasse des Fillettes, sera la future place Charles Hermite et constituera un véritable lieu de détente et de loisirs pour les usagers.

En outre, le mail ludique, espace piéton qui s'étendra sur 300 m environ entre le parvis de l'Aréna et la place Charles Hermite offriront, pour les futurs usagers, un espace paysager en partie programmé de jeux, mobilier urbain, sportif et ludique. Cette nouvelle offre d'espaces publics accompagnés par un renforcement des réseaux urbains participera au désenclavement du quartier.

Les mesures envisagées

Les orientations d'aménagement et de programmation détaillent le programme des équipements et étend la requalification et la mise en valeur des espaces publics du boulevard Ney, correspondants aux besoins générés par l'opération d'aménagement. Leur localisation indicative est reportée sur le schéma associé. Aucune mesure particulière n'est nécessaire.

6.3.3. Incidences sur les déplacements et mesures associées

Les effets de la mise en compatibilité

Trafic

Dans le cadre de la mise en compatibilité, la configuration de l'espace dédié à la voirie et à la circulation routière est adaptée au sein du périmètre de la ZAC.

La mise en compatibilité du PLU de Paris n'est pas de nature à générer des impacts sur le trafic, autres que ceux liés au projet de la ZAC Gare des Mines-Fillettes. On se reportera à l'étude d'impact de la ZAC Mines-Fillettes pour consulter l'analyse détaillée des effets du projet sur le trafic routier.

Transport en commun et liaisons douces

La mise en compatibilité du PLU rendra possible un projet urbain qui entrainera la construction de bâtiments et l'accueil de population, dans un secteur bien desservi par les transports en commun (métro ligne 12, RER E Rosa Parks, tramway T3).

Le projet permettra l'ouverture du quartier et la mobilité des habitants, en améliorant les continuités entre différents secteurs enclavés du 18^e, avec les communes de Saint-Denis et d'Aubervilliers, et en facilitant les déplacements piétons par l'amélioration des liaisons. Ces intentions de créer ou de renforcer la continuité urbaine au niveau des portes de la Chapelle et d'Aubervilliers sont maintenues dans les orientations d'aménagement du secteur Gare des Mines-Fillettes. Le principe d'un futur lien localisé entre ces deux portes est indiqué par le prolongement d'une nouvelle voie piétonne.

Stationnement

Les normes de stationnement des véhicules ne sont pas modifiées dans le cadre de la mise en compatibilité du PLU.

Les mesures envisagées

Réseau viaire

Mesure de réduction – optimisation du schéma de circulation de l'opération

En phase exploitation, la poursuite des études de conception pourra permettre d'optimiser le schéma de circulation de l'opération au regard des résultats de la première étude de trafic afin de garantir une circulation fluide au sein du projet.

Transport en commun et liaisons douces

L'ensemble de la ZAC Gare des Mines-Fillettes bénéficie d'une amélioration de l'offre en transport en commun (RER E, L12, T3...à terme T8) pour répondre aux besoins des habitants et des actifs.

Les effets de la mise en compatibilité du PLU sur les liaisons douces sont positifs. Aucune mesure particulière n'est nécessaire.

Stationnement

Mesure d'accompagnement – respect des normes de stationnement

Le projet respectera les normes de stationnement du PLU qui visent à dissuader l'utilisation des véhicules motorisés et à favoriser l'utilisation de vélo. Les études de conception permettront de définir l'offre de stationnement public prévue (y compris stationnement spécifique de type livraison, autopartage, recharges électriques...).

6.4. Les incidences sur les risques naturels et technologiques et mesures associées

Les effets de la mise en compatibilité

La réalisation du projet est permise uniquement dans le périmètre de la mise en compatibilité (secteur Gare des Mines-Fillette). Cette mise en compatibilité ne permet pas la réalisation d'autres projets et n'entraîne donc pas d'autres incidences environnementales que celle de la ZAC, notamment concernant les risques naturels et technologiques.

Les effets du projet, identifiés dans l'étude d'impact, sont rappelés ci-dessous :

Risques naturels

Le projet n'aura pas d'effet sur le risque de dissolution de gypse. Ces effets sont pris en compte en compte dans le cadre des études techniques afin de garantir l'intégrité du projet.

Risques technologiques

Aucun effet du projet sur les risques technologiques à proximité n'a été identifié.

Le projet ne prévoit pas la construction d'une Installation Classée pour la Protection de l'Environnement (ICPE).

Les mesures envisagées

Mesures de réduction – Respect des préconisations de l'IGC

Le projet respectera les préconisations de l'IGC en matière de dissolutions de gypse. A ce titre des sondages complémentaires seront conduits. Ces sondages permettront de lever l'incertitude sur le risque de dissolution de gypse. Le cas échéant, les travaux de consolidation par injection qui seront réalisés tiendront compte des prescriptions de l'IGC et un contrôle des résultats de la consolidation sera obligatoirement conduit.

6.5. Les incidences sur le patrimoine et le paysage et mesures associées

6.5.1. Incidences sur le patrimoine et mesures associées

Les effets de la mise en compatibilité

Dans le cadre de la mise en compatibilité du PLU de Paris avec le projet de ZAC Gare des Mines-Fillette, afin d'identifier le lot à bâtir en face de la cité Charles Hermite, la représentation graphique du bâtiment protégé « groupe scolaire Charles-Hermite » est modifiée pour la circonscrire au bâtiment uniquement.

Il ne sera pas porté atteinte à l'intégrité de ce bâtiment dans le cadre du projet.

Ce dernier n'engendrera aucun impact sur le groupe scolaire Charles Hermite, qui sera préservé dans le cadre de la programmation.

Les mesures envisagées

Sans objet.

6.5.1. Incidences sur le paysage et mesures associées

Les effets de la mise en compatibilité

Ambiance paysagère

Les modifications des règles d'urbanisme au sein de la zone UG et la définition du nouveau programme associé à celles-ci dans les orientations d'aménagement et de programmation, entraîneront la mutation d'un quartier aujourd'hui enclavé et contraint par l'omniprésence des infrastructures.

La mise en compatibilité du PLU entraînera donc une forte mutation de l'ambiance paysagère du quartier et des conditions de perceptions aux franges du site. Ces mutations paysagères ont été pensées afin de répondre aux enjeux posés tant à l'échelle du grand paysage qu'à l'échelle du piéton.

Immeubles Hauts et Perceptions riveraines

L'augmentation ponctuelle des hauteurs réglementaires des constructions contribuera à la diversité du paysage urbain.

Les deux emprises, boulevard Ney et avenue de la porte d'Aubervilliers, deviendront de véritables repères urbains. En effet, La création d'immeubles hauts sera visible sur l'horizon parisien, au droit des différentes hauteurs qui composent son territoire. Ces immeubles hauts émergents du gabarit environnant pourront constituer des points d'accroches particuliers visibles dans l'axe des voies et ouvertures, au-dessus de l'horizon traditionnel des toits parisiens.

Le caractère emblématique et architecturalement innovant du programme de l'Aréna, sera favorisé par l'allègement des règles de saillies d'éléments de construction sur voie, autorisé par le PLU (article UG.11.2.1.6°).

L'exercice mené par l'APUR, en collaboration avec l'équipe de maîtrise d'œuvre, présenté sur la carte suivante révèle les lieux parisiens depuis lesquels le projet de ZAC sera visible (zones marquées en rouge).

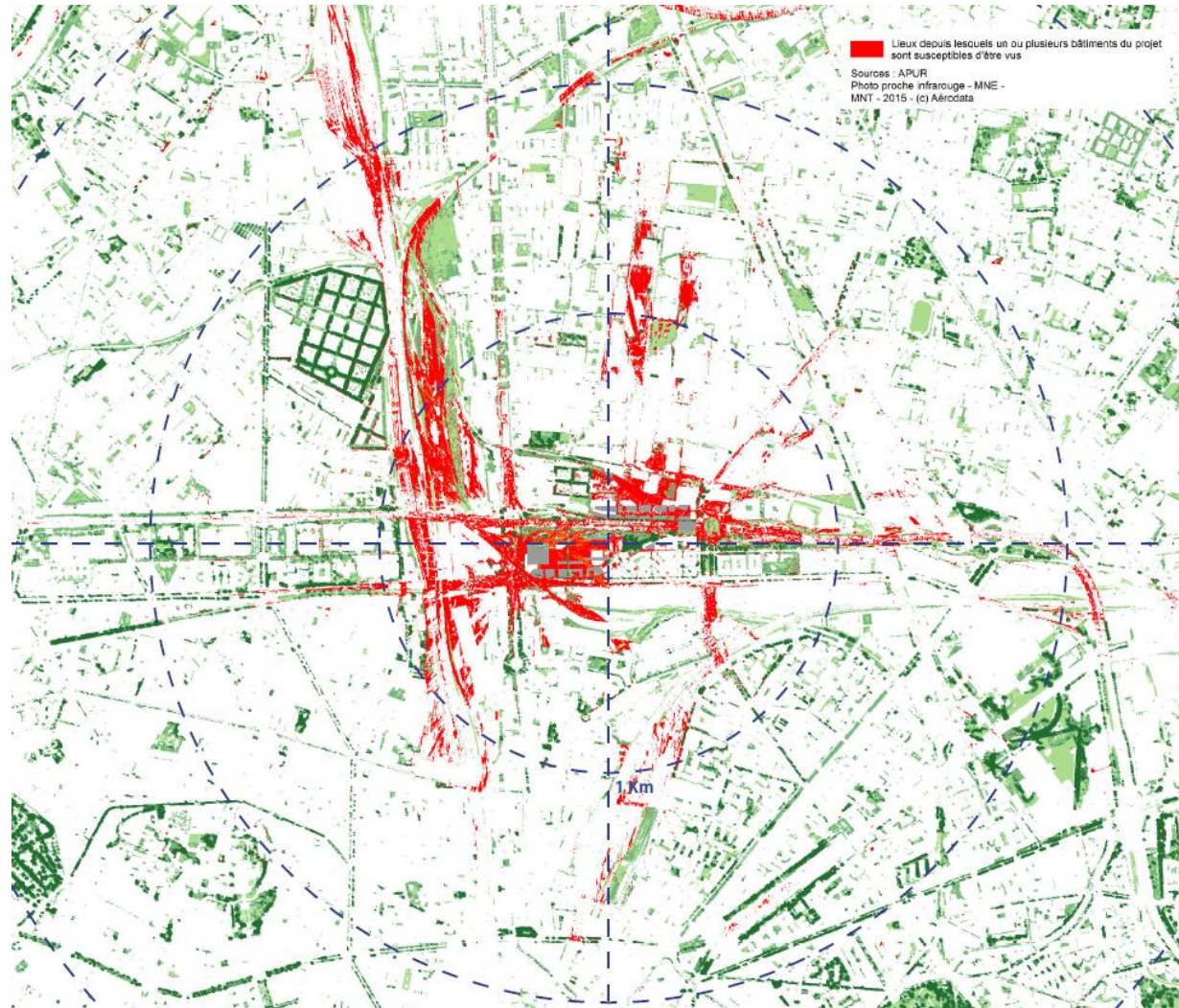


Figure 8 : Bassin visuel du projet (source : APUR)

A partir de la modélisation du projet dans Google Earth un travail de repérage précis des lieux d'où le projet sera visible a été réalisé. Cette analyse a permis de sélectionner 13 points de vue significatifs qui ont donné lieu, à partir de photographies prises sur le terrain, à des photomontages afin d'avoir un aperçu de l'impact du projet dans le contexte urbain existant.

La localisation de ces prises de vues est présentée dans la figure ci-dessous.

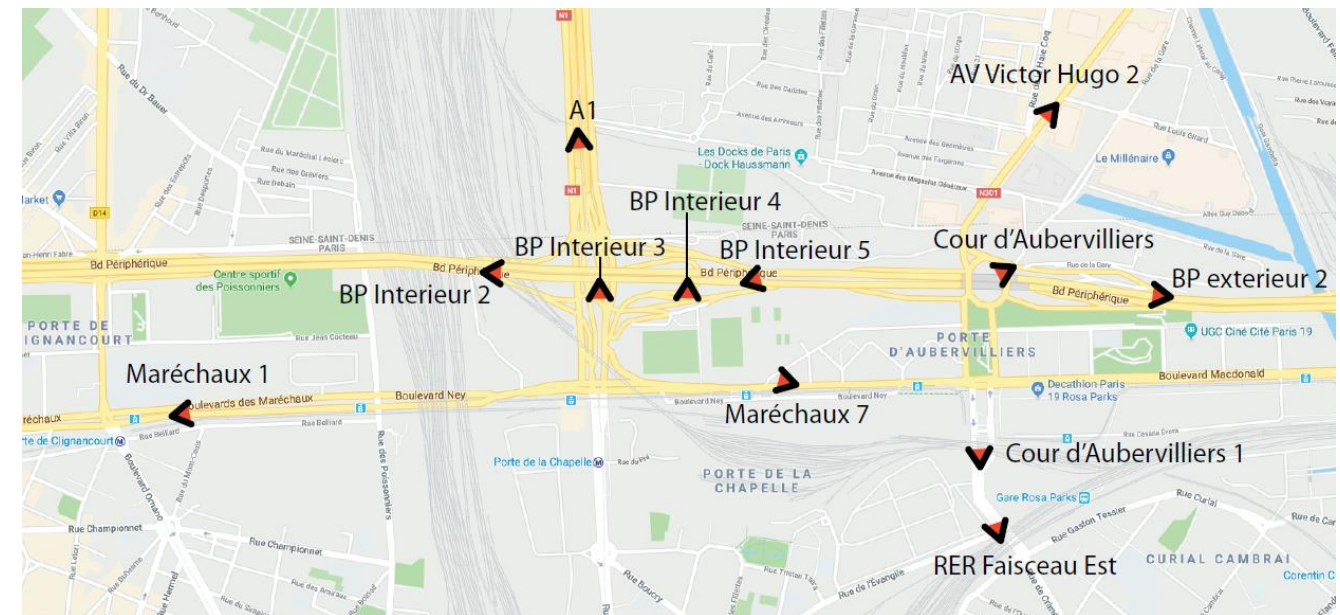


Figure 9 : Localisation des prises de vues

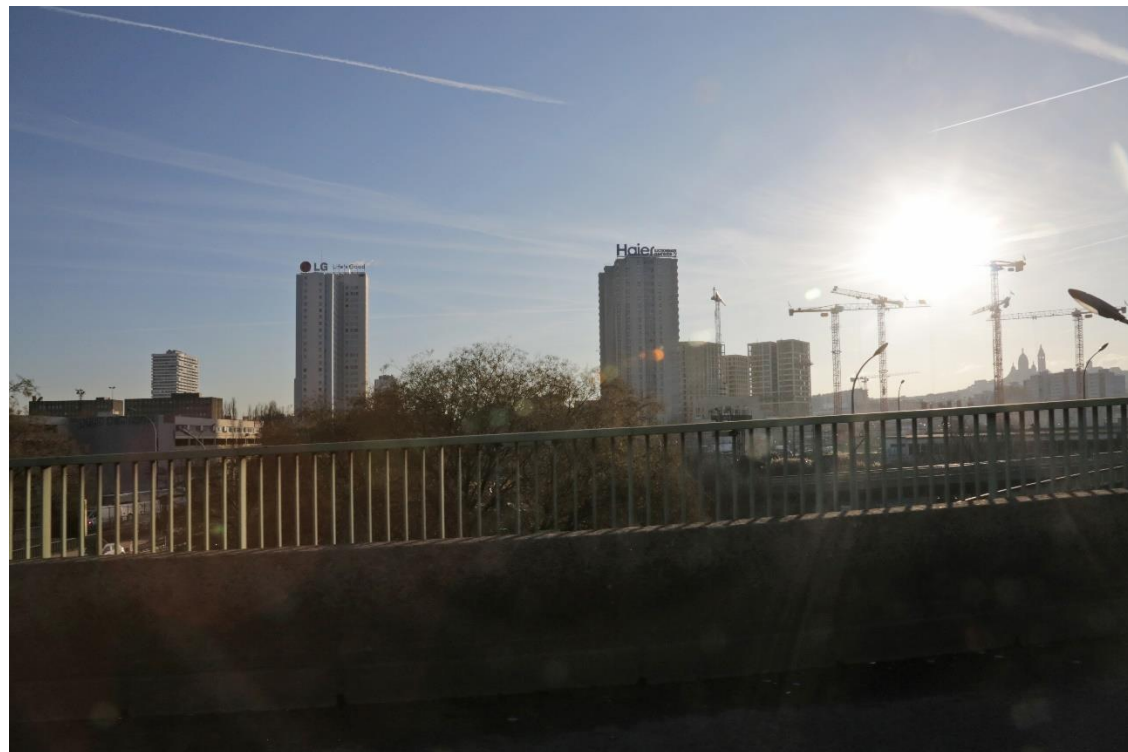
Les figures des pages suivantes présentent pour chaque prise de vue, l'état actuel (sans projet) et futur avec le projet, de manière à visualiser ses effets sur le contexte paysager. Les vues illustrent le volume maximal autorisé par l'adaptation des règles du PLU : c'est dans ce gabarit théorique (en rouge) que s'exprimeront les constructions.



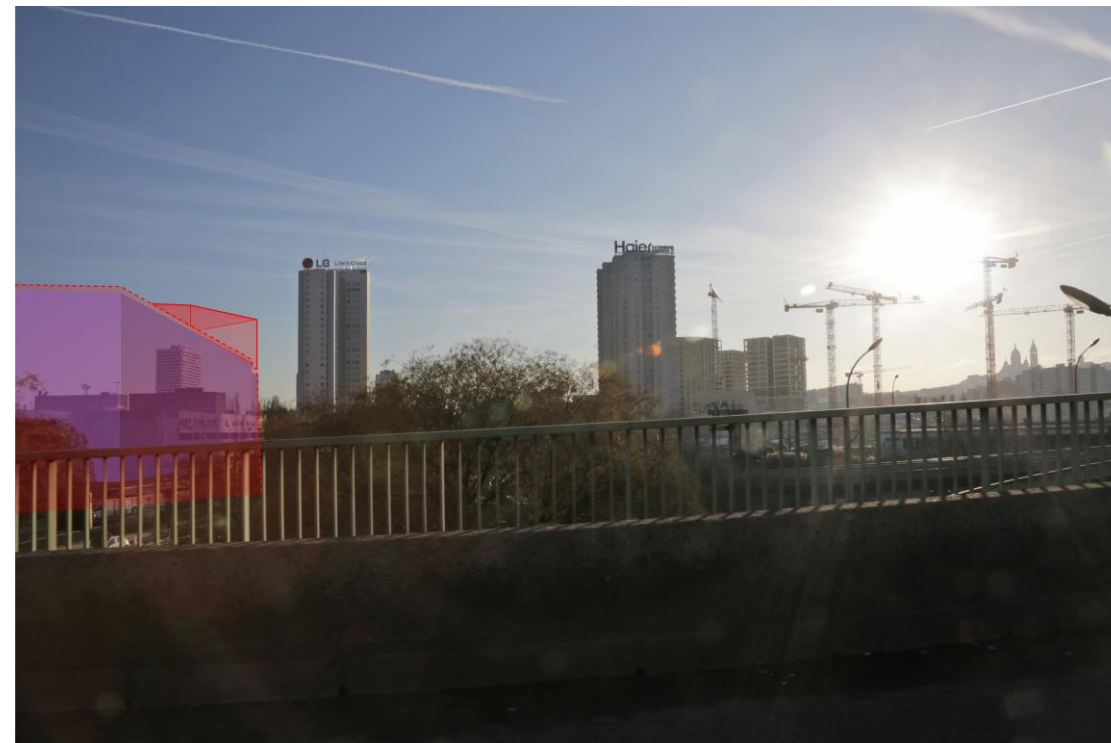
BP intérieur - franchissement faisceau Nord – état initial



BP intérieur - franchissement faisceau Nord – état projet



BP – Porte de la Chapelle – état initial



BP – Porte de la Chapelle – état projet



Boulevard Périphérique Intérieur - Stade des fillettes – état initial



Boulevard Périphérique Intérieur - Stade des fillettes – état projet



Avenue Victor Hugo – Aubervilliers – état initial



Avenue Victor Hugo – Aubervilliers – état projet



Place Skanderberg – Rue de la Haie-Coq Aubervilliers – état initial



Place Skanderberg – Rue de la Haie-Coq Aubervilliers – état projet



Boulevard Ney - Porte de Clignancourt – état initial



Boulevard Ney - Porte de Clignancourt – état projet



Boulevard Ney - Charles Hermite – état initial



Boulevard Ney - Charles Hermite – état projet



Rue des Fillettes – Aubervilliers – état initial



Rue des Fillettes – Aubervilliers – état projet



BP intérieur - vers porte d'Aubervilliers – état initial



BP intérieur - vers porte d'Aubervilliers – état projet



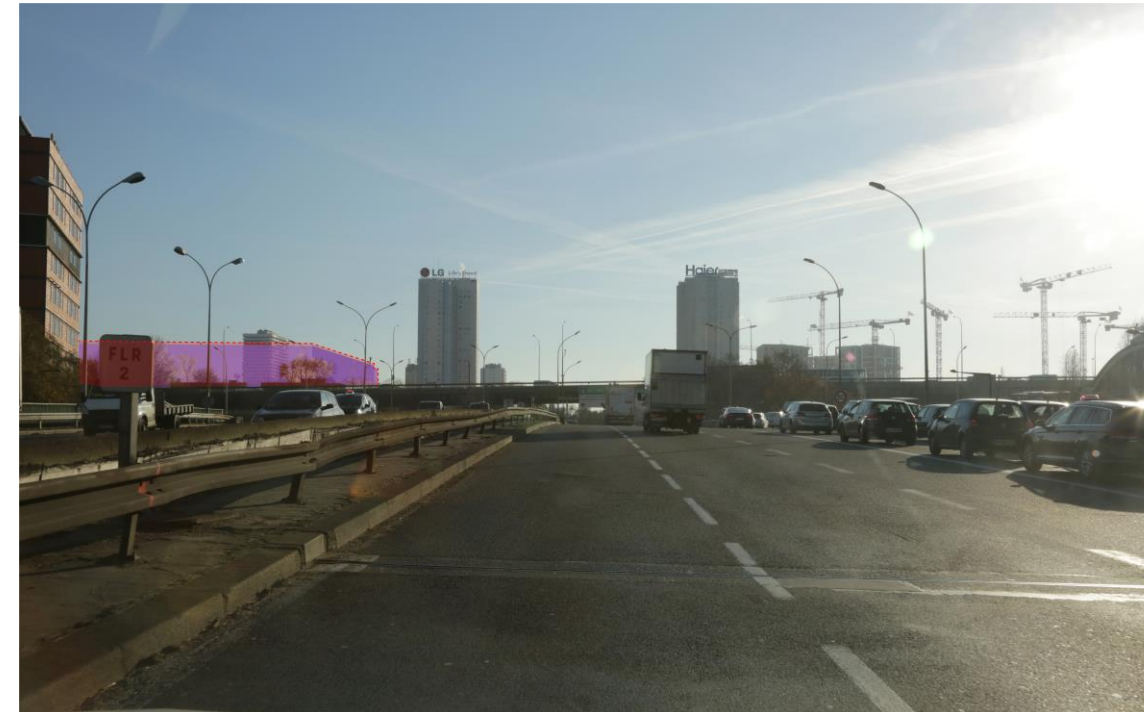
Rue d'Aubervilliers – état initial



Rue d'Aubervilliers – état projet



Autoroute A1 - Porte de la Chapelle – état initial



Autoroute A1 - Porte de la Chapelle – état projet



BP extérieur vers porte d'Aubervilliers – état actuel



BP extérieur vers porte d'Aubervilliers – état projet



RER Faisceau Est - vers la rue d'Aubervilliers – état initial



RER Faisceau Est - vers la rue d'Aubervilliers – état projet

L'échangeur, belvédère métropolitain :

Point culminant offrant une vue dégagée, l'échangeur routier de la porte de la Chapelle tient lieu de belvédère. L'absence de mur anti-bruit, le dégagement offert par le faisceau ferré, ainsi que l'absence de masse végétale participent à l'ouverture du champ de vision. Néanmoins les garde-corps masquent en partie la vue, empêchant de percevoir l'intégralité du paysage notamment les frondaisons du cimetière de Saint-Ouen ou le faisceau ferroviaire.

La proximité du périphérique et de l'échangeur confèrera à l'Aréna un statut de repère architectural, au même titre que la Philharmonie ou le Tribunal de Grande Instance. Ce sera également le premier bâtiment public visible lorsqu'on arrive à Paris par l'autoroute A1.

Des repères lointains qui resteront visibles

Alors que le faisceau ferroviaire Nord-parisien permet de larges percées visuelles, on n'aperçoit que furtivement le Sacré-Cœur. Les autres objets architecturaux du Skyline sont les tours construites autour du périphérique dans les années 60-70, et plus loin, la Tour Pleyel au Nord et les Orgues de Flandres au Sud. Aucune de ces constructions ne sera masquée par les volumes bâtis du projet. Seule la Tour Villette sera dissimulée sur une séquence du périphérique par le bâtiment Pont prévu sur la Porte d'Aubervilliers.

La végétation comme horizon et comme barrière :

Sous la forme de talus plantés, la végétation est très présente le long du boulevard périphérique, formant un masque qui empêche les vues lointaines. Malgré leurs hautes frondaisons, les cimetières de Saint-Ouen et de la Chapelle ne sont pas visibles depuis le périphérique en viaduc.

Aux abords de la Porte d'Aubervilliers depuis le Boulevard Périphérique intérieur, les alignements denses de chaque côté du boulevard encadreront visuellement le bâtiment prévu au-dessus du périphérique. Le linéaire bâti prévu le long du périphérique apparaîtra derrière l'alignement d'arbres existants sur les talus.

Depuis l'espace public :

- Le boulevard des maréchaux :

Le bâti à l'alignement de chaque côté du boulevard permet peu de visions lointaines. Les différents alignements d'arbres ont une place importante dans ce paysage, sur le boulevard et sur les terrains de sports (alignement de peupliers). Le dégagement offert aujourd'hui par les terrains de sports va être remplacé par une continuité bâtie.

- La rue Charles Hermite :

Voie de desserte locale, c'est une rue qui offre peu de vues sur le grand paysage. Elle est bordée d'un côté par la Cité HBM et de l'autre par la végétation dense du square Charles Hermite, le mur anti-bruit du périphérique, et le lycée Camille Jenatzy. Le bâtiment haut prévu par le projet à l'entrée du square constituera un repère, qui signalera le cœur du nouveau quartier depuis la porte d'Aubervilliers.

- La porte d'Aubervilliers :

Les vues depuis l'espace public de la Porte sont encadrées par la végétation bordant le périphérique et par celle de l'avenue de la Porte d'Aubervilliers, très large et densément plantée. Les constructions à Paris comme à Aubervilliers vont constituer un front bâti continu à l'ouest de la porte y compris au-dessus du Boulevard Périphérique avec le bâtiment pont qui occultera en partie l'échappée visuelle existante vers l'Ouest. Le bâtiment Pont et un immeuble haut limiteront les vues lointaines mais permettront de créer un front bâti et ainsi de donner au carrefour routier actuel un véritable caractère urbain de place. Cela favorisera les continuités urbaines et permettra une animation des rez-de-chaussée.

Depuis l'infrastructure ferroviaire :

Sur les voies ferrées en viaduc traversant la porte de la Chapelle, la vue sur les deux tours de la porte n'est entravée par aucune barrière visuelle.

Les mesures envisagées

Mesure s'accompagnement – Intégration paysagère du projet

Les volumes des constructions projetées seront en adéquation avec les dimensions de l'espace public réaménagé. Les immeubles hauts deviendront de véritables repères urbains. Ainsi, le projet s'affirme et s'affiche comme un nouveau lieu emblématique de métropole en cohérence avec l'importance du programme lié à l'Aréna.

En phase exploitation, le projet jouira d'une meilleure intégration paysagère, grâce notamment à l'intervention d'urbanistes-paysagistes. Des plantations seront aménagées au sein de la zone d'emprise du projet pour connecter les espaces, ce qui contribuera à l'intégration paysagère de la ZAC.

6.6. Les incidences sur le cadre de vie et les mesures associées

6.6.1. Ambiance sonore

Les effets de la mise en compatibilité

Les orientations d'aménagement et de programmation précisent que l'aménagement du site devra prendre en compte les nuisances acoustiques du boulevard périphérique, et que les formes urbaines développées participeront à le protéger des nuisances acoustiques. Cette intention est retranscrite dans le schéma des orientations d'aménagement associé au secteur Gare des Mines-Fillettes.

L'étude acoustique du projet, réalisée dans le cadre de l'étude d'impact, indique que les nouvelles constructions sont exposées au bruit des infrastructures de transport structurantes du site et principalement du boulevard périphérique.

Les impacts acoustiques du projet restent réduits. Il n'y a pas d'évolution significative des niveaux sonores sur les voies existantes.

Les mesures envisagées

Mesure de réduction – Isolement de façade

Des isolements de façade renforcés sont prescrits afin de limiter les nuisances acoustiques en provenance du boulevard périphérique.

Mesure de réduction – écran acoustique

La mise en place d'un écran acoustique en bordure du boulevard périphérique est proposée afin de limiter les niveaux sonores sur les terrains de sport et pour les bâtiments prévus en bordure des terrains.

6.6.2. Qualité de l'air

Les effets de la mise en compatibilité

La ZAC Gare des Mines-Fillettes s'inscrit dans un milieu urbanisé dont la qualité de l'air ne respecte pas toutes les normes. Ces fortes teneurs en air ambiant sont similaires à de nombreuses autres zones d'Île-de-France, en particulier en ce qui concerne la pollution au dioxyde d'azote. L'influence du périphérique sur cette pollution est nettement mise en évidence.

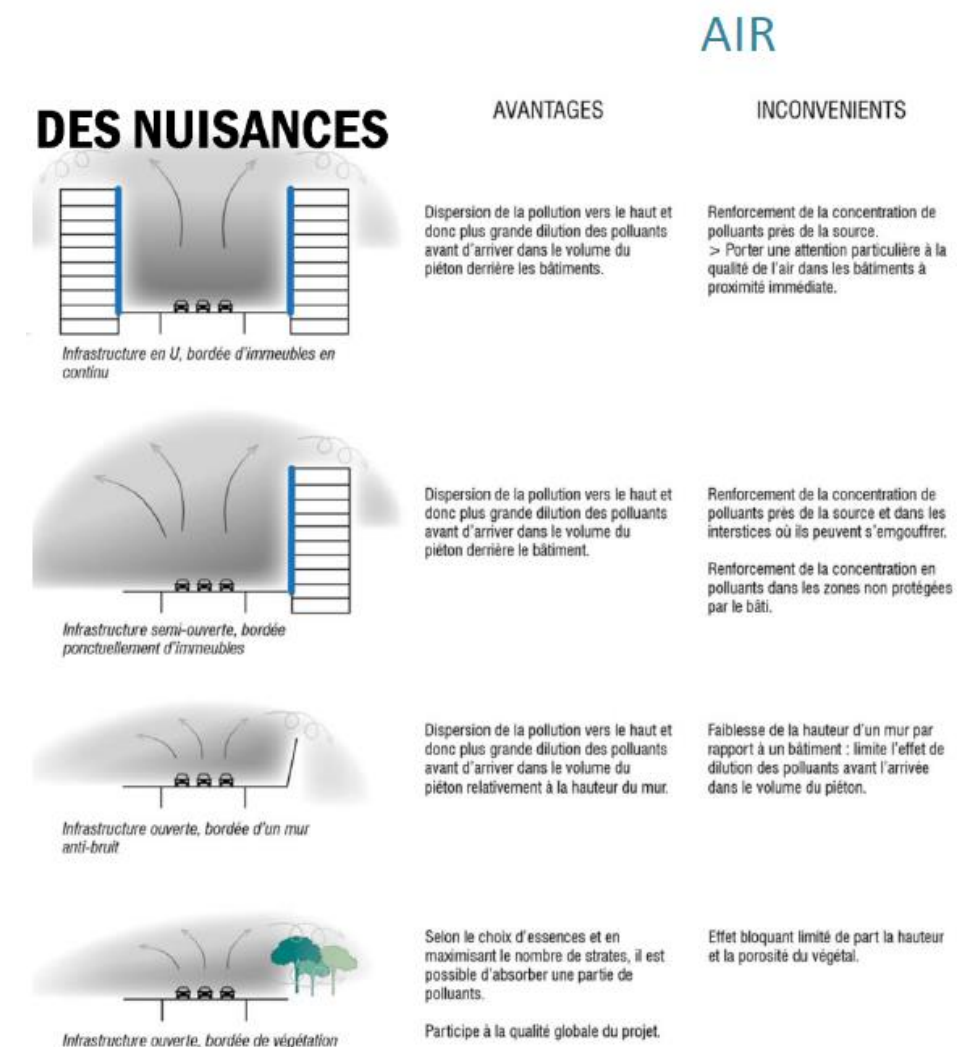
D'une manière générale, l'identification de dépassements, dans des situations de fonds, des valeurs réglementaires et des objectifs de qualité de la pollution de l'air s'inscrit dans une problématique générale de la ville de Paris dépassant le cadre opérationnel. La mise en compatibilité du PLU ne modifie pas cette situation générale.

Cependant, la nouvelle programmation rendue possible par la mise en compatibilité du PLU, induira une variation de l'exposition des populations présentes dans la bande d'étude pour le dioxyde d'azote et les particules PM10, PM2,5. Cette variation de l'exposition des populations est provoquée par l'arrivée de nouveaux habitants dans les logements prévus par le projet, qui augmente ainsi le nombre de personnes exposées à des concentrations en polluant supérieures aux valeurs limites (d'après l'étude air et santé, Egis – 2019).

Les mesures envisagées

Mesure d'évitement - Positionnement des bâtiments dans une logique visant à éviter au maximum la dispersion des polluants vers les équipements sportifs

Au fur et à mesure de la conception du projet, les bâtiments ont été positionnés dans une logique visant à éviter au maximum la dispersion des polluants vers les équipements sportifs tout en tenant compte des contraintes de place. Pour cela, un bâtiment (tennis/vestiaires/tribune) écran a été positionné en bordure du périphérique.



Mesure de réduction – écrans physiques et végétation

En phase exploitation, les écrans physiques tels que les remblais, les talus, les protections phoniques (écran, merlon, *etc.*) permettront de limiter la dispersion des polluants, de les confiner au niveau de la voie et/ou de les dévier. La végétation (écran végétalisé, plantation dense de conifères en bordure de voies, *etc.*) peut également contribuer à limiter et à « piéger » la pollution particulaire et gazeuse.

Par ailleurs, une modélisation 3D à réaliser sur une très petite zone d'étude, incluant le mur anti-bruit et le « bâtiment gradins » sera réalisée afin de dimensionner la hauteur du mur anti-bruit de façon à optimiser la protection des usagers des terrains de sport.

6.6.1. Ambiance lumineuse

Les effets de la mise en compatibilité

Les abords du boulevard périphérique sont très prisés par les annonceurs publicitaires du fait de sa fréquentation importante (1,2 million de véhicules/jour). On dénombre 11 publicités lumineuses disposées sur les toits entre la porte de Clignancourt et le canal Saint-Denis, en majorité autour de la Porte de Clignancourt. Elles profitent de la profondeur de champs créée par le faisceau ferré de la Gare du Nord pour maximiser leur visibilité. Leurs tailles et leurs couleurs vives les rendent remarquables dans le paysage nocturne du périphérique.

L'Aréna ainsi que le bâtiment sur la porte d'Aubervilliers, rendus possibles dans le cadre de la mise en compatibilité du PLU, vont être des repères lumineux supplémentaires sur le périphérique, et des supports potentiels de publicité.

Les mesures envisagées

Mesure de réduction - Pollution lumineuse

En phase exploitation, les équipements ne seront pas éclairés en dehors des manifestations culturelles et sportives. L'aménagement du secteur ZAC Gare des Mines-Fillette nécessite l'installation d'un éclairage dans les espaces publics. Les équipements installés respecteront les prescriptions visant à limiter les consommations et les nuisances lumineuses, notamment en application du plan biodiversité (action 20).

Mesure de réduction – Ensoleillement/ confort bioclimatique

L'adoption de dispositions particulières apportées aux articles UG.6.3 et UG.10.1.1°, permettent d'introduire une modulation de la hauteur des constructions à venir, d'autoriser les discontinuités de façade en bordure de l'espace public et la constitution d'un tissu urbain particulier qui prévoit une plus grande diversité urbaine et architecturale. L'ensemble de ces dispositions favorise la recherche d'un nouveau paysage qui permettra la pénétration du soleil dans les îlots, la végétation des façades et la limitation des couloirs de vents.

6.7. Les incidences sur l'énergie et les mesures associées

Les effets de la mise en compatibilité

La mise en compatibilité du PLU de Paris au projet de ZAC aura un effet positif sur le domaine de l'énergie : les dispositions particulières applicables dans le secteur Gare des Mines-Fillette, intègrent l'obligation d'inscrire les nouvelles constructions de la ZAC dans l'ensemble des objectifs déterminés par le Plan Climat Air Énergie Territorial de Paris, approuvé par le Conseil de Paris les 20, 21 et 22 mars 2018 (modification de l'article UG.15.3.3).

Les mesures envisagées

Sans objet.

7. L'ANALYSE DES INCIDENCES DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ SUR LE RÉSEAU NATURA 2000

Les sites Natura 2000, les plus proches du secteur d'étude, sont très éloignés du périmètre d'étude.
Le site Natura 2000 le plus proche du projet est la Zone de Protection Spéciale (ZPS) FR 1112013 « Sites de Seine Saint Denis » localisée à environ 3,8 km du projet.

Aucun site du réseau Natura 2000 n'est directement impacté par le projet « ZAC Gare des Mines Fillettes ».
Les habitats qui composent les « Sites de Seine Saint Denis » et les espèces qu'ils abritent reposent sur la présence de milieux très spécifiques qui ne sont pas inventoriés dans l'aire du projet.

De ce fait, et compte tenu de la nature du projet, de sa localisation, et de l'éloignement des sites Natura 2000 par rapport à ce dernier, le projet et la mise en compatibilité du PLU qui l'accompagne n'auront pas d'incidence directe ou indirecte sur les sites Natura 2000.

8. DOCUMENTS SUPRA-COMMUNAUX ET AUTRES DISPOSITIONS APPLICABLES

8.1. Documents supra-communaux

Conformément aux articles L.131-4 et L.131-7 du Code de l'urbanisme, le PLU de Paris est compatible avec :

- Le schéma directeur de la région d'Ile-de-France (SDRIF) prévu à l'article L. 123-1 ;
- Les orientations fondamentales d'une gestion équilibrée de la ressource en eau et les objectifs de qualité et de quantité des eaux définis par les schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) ; Les objectifs de protection définis par les schémas d'aménagement et de gestion des eaux ;
- Les objectifs de gestion des risques d'inondation définis par les plans de gestion des risques d'inondation (PGRI) ainsi que les orientations fondamentales et les dispositions de ces plans
- Les dispositions du Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France (PDUIF)
- Le programme local de l'habitat (PLH) de Paris;
- Les dispositions particulières aux zones de bruit des aérodromes (PEB)

De plus, conformément aux articles L.131-5 et L.131-7 du Code de l'urbanisme, le PLU prend en compte :

- Le Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE) d'Ile-de-France
- Le Schéma Régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE) et Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET) de Paris.

8.1.1. Le schéma directeur de la région d'Ile-de-France

Le SDRIF est le document de planification régional qui prévoit le cadre d'organisation de l'espace francilien. Comme le prévoit l'article L.123-1 du Code de l'urbanisme, «ce schéma détermine notamment la destination générale des différentes parties du territoire, les moyens de protection et de mise en valeur de l'environnement, la localisation des grandes infrastructures de transport et des grands équipements. Il détermine également la localisation préférentielle des extensions urbaines, ainsi que des activités industrielles, artisanales, agricoles, forestières et touristiques».

L'ensemble de ces dispositions normatives s'imposant notamment aux SCoT, et en leur absence aux PLU ou documents d'urbanisme en tenant lieu. Elles sont précisées dans le livret «orientations réglementaires et carte de destination générale des différentes parties du territoire (cdgt) ». Afin de mettre en évidence la traduction réglementaire de la stratégie régionale sur le site de Gare des Mines, les orientations sont déclinées autour des trois piliers : « relier et structurer », « polariser et équilibrer », « préserver et valoriser ».

- « **Relier et structurer** » : le site d'étude se situe à proximité de sites multimodaux à fort enjeu au niveau de la métropole. Le site de Gare des Mines-Fillettes s'inscrit dans un travail d'optimisation foncière engagé depuis de nombreuses années. Il offre ainsi des perspectives de développement d'une programmation urbaine d'envergure, basée sur la mutation d'un tissu d'activités peu efficace et le réaménagement d'un plateau sportif. Ainsi, la Ville de PARIS et le Groupe SNCF se sont engagés conjointement par la signature d'un protocole logement le 6 mai 2015 pour libérer et aménager du foncier ferroviaire dans Paris afin de contribuer à la création de logements, dans des conditions compatibles avec d'une part les objectifs de production de logement social, et d'autre part les équilibres financiers de chacun des partenaires.

- « **Polariser et équilibrer** » : Dans les territoires porteurs d'un développement économique riche en emplois, la croissance de l'offre de locaux destinés à l'activité doit être accompagnée d'une augmentation proportionnelle de l'offre de logements.

Le nouveau quartier mixte et diversifié, propose un programme d'environ 52 300 m² de surface de plancher de bureaux et 32 100 m² dédiés aux activités productives, aux commerces, à l'artisanat, à l'hébergement hôtelier et à la restauration, le secteur Gare des Mines-Fillettes, au cœur de la dynamique de Paris Nord-Est Elargi et de l'arc de l'innovation, constitue un des pôles de développement de la Capitale.

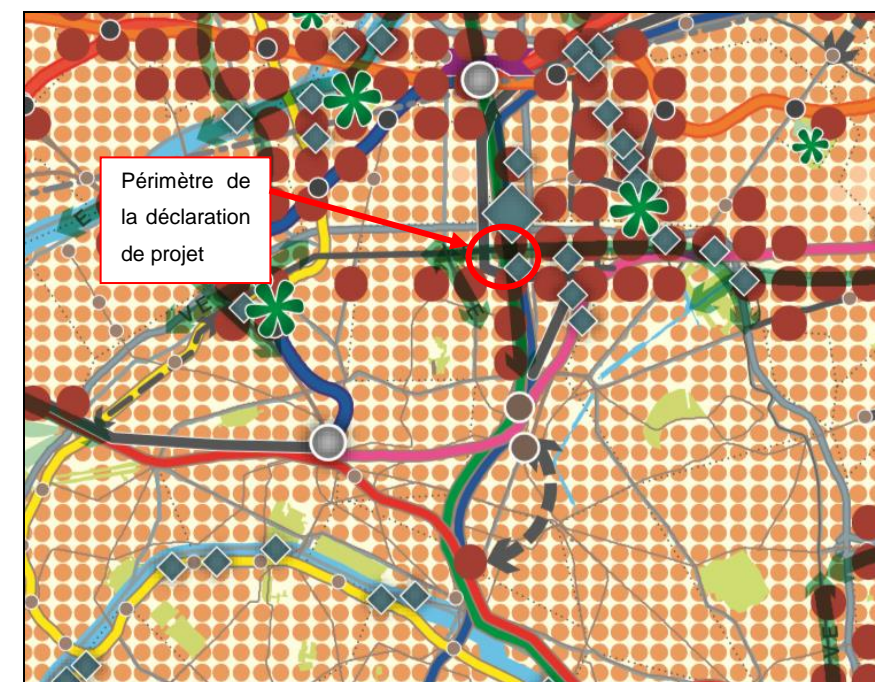
Le secteur Gare des Mines-Fillettes relève des secteurs à fort potentiel de densification, où des efforts particulièrement accrus sont attendus matérialisés par plusieurs pastilles sur ce territoire au cœur de dynamique territoriales (PNEE et Plaine Commune).

- « **Préserver et valoriser** » : Les espaces verts et de loisirs doivent être intégrés dans l'aménagement.

Le square Charles Hermite est préservé. Le règlement et le périmètre de la zone Urbaine Verte (UV) n'est pas modifié.

Le secteur de Gare des Mines-Fillettes est concerné par un symbole de « continuité VE » (continuité écologique et liaison verte) qui souligne les abords du boulevard périphérique. Les continuités sont renforcées et exprimées dans les orientations d'aménagement et de programmation. L'aménagement du nouveau quartier est l'occasion de renforcer les continuités le long du boulevard périphérique et d'établir une continuité entre la forêt linéaire existante dans le 19^e arrondissement et le boulevard Ney en empruntant les nouveaux espaces publics végétalisés du quartier.

Aucun espace agricole n'est recensé sur le secteur Gare des Mines-Fillettes.



La mise en compatibilité du PLU respecte les orientations du Schéma Directeur de la Région Ile-de-France.

8.1.2. Le SDAGE Seine Normandie

Institué par la loi sur l'eau du 3 janvier 1992, les Schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) sont des instruments de planification qui fixent pour chaque bassin hydrographique les orientations fondamentales d'une gestion équilibrée de la ressource en eau, dans l'intérêt général et, dans le respect des principes de la directive cadre sur l'eau et de la loi sur l'eau, des objectifs environnementaux pour chaque masse d'eau (plans d'eau, tronçons de cours d'eau, estuaires, eaux côtières, eaux souterraines). Ils sont régis par l'article L. 212-1 du Code de l'environnement et sont au nombre de douze, un pour chaque « bassin » de la France métropolitaine et d'outre-mer.

Les évolutions du PLU sur le secteur Gare des Mine-Fillettes sont sans effet sur la compatibilité du PLU avec les orientations fondamentales et les objectifs de qualité et de quantité des eaux définis par le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux du bassin Seine-Normandie (SDAGE) approuvé par arrêté n°2009-1531 du 20 novembre 2009 du Préfet de la Région Ile-de-France¹.

En effet, sur l'ensemble du projet urbain Gare des Mine-Fillettes, les orientations suivantes seront respectées :

- Réduire les volumes collectés et déversés par temps de pluie ;
- Privilégier les mesures alternatives et le recyclage des eaux pluviales ;
- Privilégier, dans les projets neufs ou de renouvellement, les techniques de gestion des eaux pluviales à la parcelle limitant le débit de ruissellement ;
- Réduire le recours aux pesticides en agissant sur les pratiques ;
- Étudier les incidences environnementales des documents d'urbanisme et des projets d'aménagement sur le risque d'inondation ;
- Maitriser l'imperméabilisation et les débits de fuite en zone urbaine pour limiter l'aléa au risque inondation à l'aval.

Aucun SAGE ne couvre le site d'étude.

La mise en compatibilité du PLU respecte les orientations du Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux du Bassins Seine-Normandie.

8.1.3. PGRI (plan de gestion des risques d'inondation)

Les évolutions du PLU sur le secteur Gare des Mine-Fillettes sont sans effet sur la compatibilité du PLU avec les dispositions du PGRI 2016-2021 du Bassin Seine Normandie arrêté le 7 décembre 2015 par le Préfet de région Ile-de-France, coordinateur du bassin de la Seine, postérieurement à l'approbation du SDRIF par décret du 27 décembre 2013 (application du dernier alinéa de l'article L566-7 CE).

Ces dispositions s'articulent autour de 4 grands objectifs pour réduire les conséquences des inondations de la Seine :

- 1- Réduire la vulnérabilité des territoires ;
- 2- Agir sur l'aléa pour réduire le coût des dommages ;
- 3- Raccourcir fortement le délai de retour à la normale des territoires sinistrés ;
- 4- Mobiliser tous les acteurs pour consolider les gouvernances adaptées et la culture du risque.

Le site du projet n'est pas concerné par le PPRI de Paris.

¹ Le SDAGE du bassin de la Seine et des cours d'eau côtiers normands, approuvé par arrêté du préfet coordonnateur du bassin Seine-Normandie le 1er décembre 2015, pour la période 2016-2021, a été annulé par jugement n°1608547/4-1 du tribunal administratif de Paris en date du 19 décembre 2018. Cette annulation a eu pour effet de remettre en vigueur le précédent SDAGE.

8.1.4. Le PDUIF

- **Le Plan de Déplacement Urbain d'Ile-de-France (PDUIF)**

Le PDU est un document de planification et de programmation qui définit les objectifs à atteindre et les actions à entreprendre pour organiser de façon durable les déplacements du territoire concerné. Les mesures envisagées doivent permettre d'organiser le transport des personnes et des marchandises, la circulation et le stationnement. Le PDU intègre également des orientations d'aménagement liées aux problématiques de transport. Le PDU doit être compatible avec le SDRIF ainsi qu'avec le SRCAE.

Le premier PDUIF a été élaboré en 2000 par l'État, en association avec la Région Ile-de-France, le STIF, devenue Ile-de-France Mobilité – autorité organisatrice des transports en Ile-de-France – et la Ville de Paris. Il préconisait pour la première fois, à l'échelle régionale, une rupture avec le « tout automobile ».

Quant au PDUIF en vigueur, son projet a été arrêté par le Conseil Régional du 16 février 2012. L'enquête publique relative au projet de PDUIF a eu lieu du 15 Avril au 18 Mai 2013, à la même période que l'enquête publique du Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF), avec lequel le PDUIF doit être compatible. Le PDUIF a définitivement été approuvé en juin 2014 par le Conseil régional d'Ile-de-France.

Les évolutions du PLU respectent le Plan de Déplacements Urbains d'Ile de France, dont l'objectif majeur est de garantir pour tous une mobilité durable, afin de lutter concrètement contre le problème de santé publique que constitue la pollution.

Il a pour but de réduire de 20 % les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2020 dans un contexte de croissance globale des déplacements estimée à 7%. 3 objectifs sous-tendent la réalisation de cette diminution :

- une croissance de 20 % des déplacements en transports en commun ;
- une croissance de 10 % des déplacements en modes actifs (marche et vélo) ;
- une diminution de 2 % des déplacements en voiture et deux-roues motorisés.

A Paris, où la part des modes actifs et de la marche est déjà élevée, il s'agit de conforter l'usage de ces derniers et de renforcer celui du vélo qui offre encore un fort potentiel de développement.

- **Modes doux**

Les modes actifs, connectés au maillage environnant (REVE notamment) occuperont une place importante au sein du secteur Gare des Mines-Fillettes.

- **Développement du stationnement des vélos et encadrement du stationnement privé (véhicules motorisés, y compris les deux-roues).**

Pour être compatible avec les prescriptions du PDUIF, les dispositions réglementaires sur ce secteur seront celles de la zone UG; elles fixent des normes maximales de stationnement par arrondissement pour les bureaux, intègrent les obligations résultant du code de la construction et de l'habitation concernant les installations nécessaires aux véhicules électriques ou hybrides rechargeables et fixent les normes de stationnement des vélos.

La mise en compatibilité du PLU est compatible avec les orientations du Plan de Déplacement Urbain d'Ile-de-France.

8.1.5. Le PLH

Le Conseil de Paris a adopté le programme local de l'habitat (PLH) de Paris lors de la séance des 28, 29 et 30 mars 2011. Ce document stratégique précise les orientations et objectifs de la Ville de Paris dans le domaine du logement et de l'habitat.

Le PLH de Paris comprend : un diagnostic général et par arrondissement, des orientations générales accompagnées des actions à mener et un dispositif de pilotage et de suivi. Les actions à mener sont également décrites dans un programme spécifique à chaque arrondissement.

Le PLH de Paris 2011-2016 a inscrit, dans sa première version, 4 axes :

1. Atteindre des objectifs volontaristes d'offre nouvelle de logements : notamment en produisant plus de 4500 logements par an et offrir 25% de logements sociaux d'ici 2030.
2. Adapter l'offre nouvelle et le parc existant à la diversité des besoins, en particulier en répondant aux différents besoins (personnes défavorisées, familles, jeunes adultes, personnes âgées, classes moyennes...)
3. Poursuivre les efforts pour une gestion sociale adaptée des différents parcs de logements (améliorer le maintien dans le logement et la qualité du parc social)
4. Poursuivre la requalification du parc de logement et l'adapter aux objectifs du plan climat et aux exigences de l'environnement, tant pour le parc privé et public, et en particulier en termes de performance environnementale et énergétique.

En Juin 2014, le PLH 2011-2016 a fait l'objet d'un bilan à mi-parcours. Chaque orientation et objectif du PLH a ainsi fait l'objet d'une analyse permettant de mettre en avant la bonne réalisation des actions engagées, et d'établir un bilan des évolutions réglementaires récentes.

Suite à ce bilan, le PLH a été modifié, en février 2015, afin d'intégrer les modifications suivantes :

- Nouveaux objectifs en matière de logement social (75% des logements sociaux dédiés aux familles contre 66% auparavant), en visant un objectif de 30% de logements sociaux existants et financés en 2030.
- Intensifier les actions en faveur du logement des classes moyennes
- mobiliser les réserves foncières disponibles pour la construction neuve, au moyen notamment de développement d'opérations d'aménagements
- optimiser l'affectation des surfaces de logement dans les opérations d'aménagement en visant un objectif de 50% du total des surfaces, en fonction des contraintes propres à chaque site,
- Affecter logement social 60% des surfaces dédiées au logement au sein des opérations d'aménagement, de manière à renforcer la mixité sociale au cœur de l'agglomération.
- Améliorer les conditions d'accès au logement social et la gestion de ce parc par les bailleurs
- Mise aux normes énergétiques.

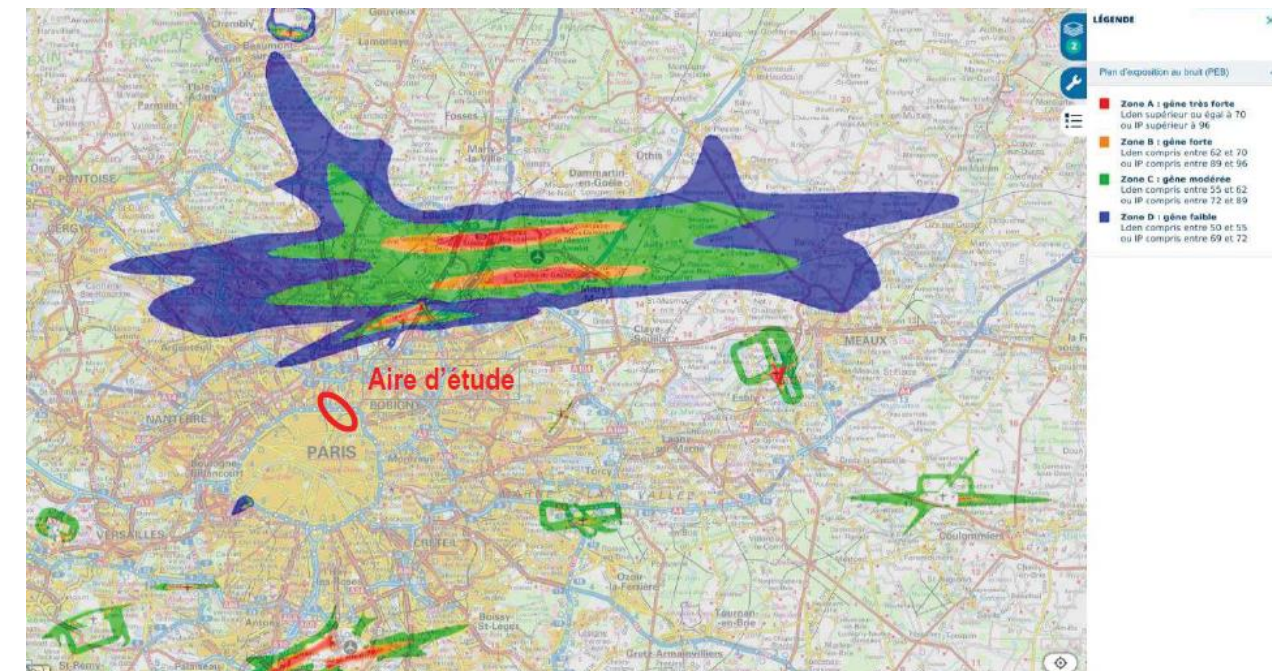
Enfin les Orientations d'aménagement et de programmation de PNE fixe le pourcentage moyen de logements pour l'ensemble ce territoire ; il devra représenter au moins 40% des surfaces construites, sans descendre, sauf contrainte d'environnement majeure, en dessous de 25% pour chaque opération d'aménagement particulière.

La déclaration de Projet emportant mise en compatibilité du PLU portant sur le secteur Gare des Mines Fillettes est compatible avec les objectifs précédemment validés. Elle reprend en effet que « *le projet urbain à vocation mixte habitat / emploi prévoit de dédier au moins 25% de la programmation totale au logement, composée à 70% logements sociaux et intermédiaires et à 30% logements libres* ».

8.1.6. Les Dispositions particulières aux zones de bruit des aérodromes

Les Plans d'exposition au bruit des aérodromes (PEB) sont institués en application de l'article L. 112-4 du Code de l'urbanisme. Ils visent à encadrer l'urbanisation au voisinage des plates-formes aéroportuaires afin d'éviter l'exposition de nouvelles populations aux nuisances sonores générées par le trafic aérien, en conciliant les activités aéronautiques et le développement maîtrisé des communes riveraines.

Le territoire parisien est directement concerné par le seul PEB de l'héliport de Paris-Issy-les-Moulineaux (Paris 15e arrdt). Les dispositions réglementaires correspondantes s'appliquent sur des emprises limitées situées au sud-ouest du 15e arrondissement.



Carte des zones de bruits des aéroports franciliens, visualisation cartographique des plans d'exposition au bruit accessible à l'adresse : <https://www.geoportail.gouv.fr/donnees/plan-dexposition-au-bruit-peb>

S'agissant d'un document instituant des servitudes d'utilité publique, le PEB de l'héliport de Paris-Issy-les-Moulineaux est reporté dans les Annexes du PLU de Paris.

Le secteur Gare des Mines-Fillettes n'est pas concerné par les zones de bruit du PEB de l'héliport de Paris-Issy-les-Moulineaux et, a fortiori, par les zones de bruit d'aucun autre aéroport francilien.

8.1.7. Le SRCE

Le Schéma régional de cohérence écologique d'Île-de-France (SRCE) est le volet régional de la trame verte et bleue. Il est régi par l'article L. 371-3 du Code de l'environnement. Il a pour objet principal la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques. À ce titre :

- il identifie les composantes de la trame verte et bleue (réservoirs de biodiversité, corridors écologiques, cours d'eau et canaux, obstacles au fonctionnement des continuités écologiques) ;
- il identifie les enjeux régionaux de préservation et de restauration des continuités écologiques, et définit les priorités régionales dans un plan d'action stratégique ;
- il propose les outils adaptés pour la mise en oeuvre de ce plan d'action.

Approuvé par délibération du Conseil régional du 26 septembre 2013, le SRCE d'Ile-de-France a été adopté par arrêté du préfet de la région d'Ile-de-France, préfet de Paris, le 21 octobre 2013.

Le site n'intercepte aucune Trame verte et bleue identifiée au SRCE d'Ile-de-France mais jouxte la Ceinture Verte de Paris. Au titre du référentiel des « Chemins de Nature », le projet jouxte le Cimetière parisien de la Chapelle et inclue le Parc Charles Hermite, chacun classés comme Réservoir Urbain de Biodiversité secondaire. Les talus du Boulevard périphérique constituent des corridors écologiques à renforcer. Le projet prévoit la création d'espaces verts végétalisés avec la volonté de diversifier les strates dans le but d'augmenter à terme le potentiel d'accueil de la biodiversité. Tous ces éléments participeront au maillage vert du territoire et au renforcement des continuités écologiques.

La mise en compatibilité du PLU prend en compte les dispositions du SRCE

8.1.8. Le SRCAE et le PCAET de la région Ile-de-France

Le schéma régional climat air énergie d'Ile-de-France (SRCAE) a été approuvé par arrêté du préfet de région le 14 décembre 2012 d'Ile de France ; il définit les trois grandes priorités régionales en matière de climat, d'air et d'énergie :

- le renforcement de l'efficacité énergétique des bâtiments avec un objectif de doublement du rythme des réhabilitations dans le tertiaire et de triplement dans le résidentiel,
- le développement du chauffage urbain alimenté par des énergies renouvelables et de récupération, avec un objectif d'augmentation de 40 % du nombre d'équivalent logements raccordés d'ici 2020,
- la réduction de 20 % des émissions de gaz à effet de serre du trafic routier, combinée à une forte baisse des émissions de polluants atmosphériques (particules fines, dioxyde d'azote).

La Ville de Paris s'est engagée, depuis 2005, dans l'élaboration d'un Plan Climat Énergie Territorial. Un premier PCET a été adopté le 1er octobre 2007. Ce Plan Climat a fixé les objectifs, les actions retenues et les modalités de mise en œuvre dans le cadre de la lutte contre le changement climatique.

Un deuxième plan climat a été adopté le 11 Décembre 2012 la par la Ville de Paris, renouvelant ses engagements jusqu'à l'horizon 2020. Son plan d'actions recoupe un total de 44 actions spécifiques qui portent sur les différents éléments ayant rapport avec le rôle de la ville de Paris : l'aménagement du territoire, le fonctionnement administratif, la sensibilisation, la communication...

En 2018, la Ville de Paris ouvre une nouvelle page de ses politiques climat-énergie à travers l'adoption de son nouveau Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET). Ce document trace la voie vers une capitale neutre en carbone et résiliente à l'horizon 2050, pour limiter l'élévation de la température moyenne mondiale à +1,5°C d'ici 2100, conformément aux objectifs de l'Accord de Paris.

L'application des articles de la zone UG et notamment les articles UG.13 et UG.15 renforcent les normes en matière d'espaces libres et de végétalisation du bâti pour créer des îlots de fraîcheur ainsi que les dispositions en faveur des performances énergétiques et environnementales des constructions. Le projet de Gares des Mines est compatible avec les dispositions du SRCAE et du PCAET de Paris.

La mise en compatibilité du PLU prend en compte les dispositions du SRCAE et le PCAET de Paris

8.2. Éléments prévus par les dispositions de l'article L.151-4, 3e alinéa, du Code de l'urbanisme

8.2.1. Analyse de la consommation des espaces naturels et forestiers, dispositions en de sa limitation

La présente évolution du PLU, qui ne fait évoluer ni le périmètre de la zone N, ni ses dispositions réglementaires, écrites ou graphiques, ne conduit à aucune augmentation de la consommation d'espaces naturels et forestiers sur le territoire parisien.

8.2.2. Capacité des évolutions règlementaires à répondre aux objectifs de densification et de mutation des espaces bâtis

L'analyse de la capacité de densification de Paris et de mutation des espaces bâtis de la capitale a été conduite de façon spécifique en application des dispositions du 3e alinéa de l'article L.151-4 du code de l'urbanisme pour la première fois à l'occasion de la modification générale du PLU de 2016 – qui a fait suite à la suppression du COS par la loi ALUR en 2014. Cette analyse, qui se déroule pages 49 à 60 du Tome 2 du rapport de présentation de cette procédure, peut se résumer comme suit.

Cette analyse détaille le mode d'urbanisation de la capitale depuis la fixation de son territoire actuel (1860) et la fluctuation de sa population jusqu'à nos jours. Elle illustre par une cartographie (page 53) les évolutions de la répartition de sa densité de population, qui, partant d'une extrême concentration sur les quartiers du centre historique (1861), a vu se mettre en place une répartition plus régulière sur l'ensemble des quartiers de la capitale (2011) à l'exception des quartiers du Louvre à Etoile où se concentrent les activités commerciales, touristiques et administratives.

Dans ce cadre, cette analyse détaille les dispositions règlementaires favorables à la densification du tissu urbain, fixant les objectifs d'évolution du bâti qui permettent d'en préserver le paysage. Sont soulignés ainsi l'objectif de maintien (voire, dans certains cas de restauration) de la mixité fonctionnelle des tissus, ainsi que l'impératif d'offrir des logements et des locaux d'activité neufs adaptés aux modes de vie et de travail actuels.

Le territoire de « Gare des Mines – Fillettes » figure parmi les espaces à reconquérir au titre de son interface avec les communes voisines, du caractère obsolètes des installations ferroviaires qui s'y trouvent et des capacités de restructuration qu'offrent les abords du boulevard périphérique du secteur.

Le présent projet de ZAC « Gare des Mines – Fillettes » avec son programme d'environ 152 000 m² SdP de constructions et les 1 200 nouveaux habitants qu'il prévoit dans un secteur déjà urbanisé, permet de répondre aux enjeux principaux de densification, de diversification de l'offre de logement et de mutation des espaces bâtis.

8.2.3. Inventaire des capacités de stationnement de véhicules motorisés, de véhicules hybrides et électriques et de vélos des

parcs ouverts au public et des possibilités de mutualisation de ces capacités.

Le rapport de présentation du PLU modifié en 2016 indique qu'environ 13% des places sont situées dans les arrondissements 1 à 4, 38% des places dans les arrondissements 5 à 11 et 49% des places dans les arrondissements périphériques.

Les évolutions de ces capacités restent très mesurées mais le nombre de places et leur nature évoluent néanmoins au gré des renouvellements de contrat (principalement des délégations de service public), par arrivée à échéance des places amodiées, suite aux travaux de modernisation ou de mise aux normes pour l'accessibilité des personnes à mobilité réduite. Elles évoluent également pour répondre à la politique de stationnement public qui actionne et coordonne deux leviers simultanément : le stationnement de surface et le stationnement hors voirie.

Cette politique se traduit dans les parcs publics par une diversification des types de places :

- avec la réservation d'emplacements à l'autopartage qui visent à proposer l'usage d'un service de mobilité comme alternative à la possession d'une automobile ;
- avec le développement d'une offre de stationnement permettant la recharge des véhicules électriques particuliers ;
- avec la création d'une offre pour les deux-roues motorisés en vue de libérer les trottoirs d'un stationnement gênant ;
- avec le développement d'emplacements pour les personnes à mobilité réduite. L'inventaire des capacités de stationnement ventilées par types de véhicules reste à établir précisément.

Le PLU modifié en 2016 a intégré les dispositions du PDUIF tout en prenant en compte les évolutions des pratiques parisiennes et notamment la baisse continue du taux de motorisation des ménages parisiens, le surdimensionnement des parcs de stationnement des secteurs périphériques révélé par l'abondance de places inoccupées, la progression du vélo, le déploiement des services d'auto-partage des véhicules, le développement des transports en commun.

Les nouvelles règles visent par ailleurs à répondre à d'autres objectifs de la municipalité – notamment dissuader le stationnement automobile sur le lieu de travail et réduire la pollution de l'air. Les dispositions de l'article UG.12 rappellent que les parcs de stationnement doivent être équipés des installations nécessaires aux véhicules électriques ou hybrides rechargeables requises par la réglementation nationale.

Dans les nouvelles opérations d'aménagement, la mutualisation des capacités de stationnement est possible. Dans la ZAC Claude Bernard (opération Paris Nord-Est dans le 19e arrondissement), un parc de stationnement mutualisé a été réalisé pour les programmes de bureaux, d'activités, de commerces et les équipements. Cette mutualisation a permis de réduire le nombre de places créées en augmentant le foisonnement du stationnement sur chaque emplacement.

Le secteur de Gare des Mines répondra aux dispositions relatives au stationnement des véhicules motorisés.

9. INDICATEURS RETENUS POUR ANALYSER LES RÉSULTATS DE LA MISE EN ŒUVRE DES ÉVOLUTIONS RÉGLEMENTAIRES

La modification générale du PLU de 2016 a été l'occasion de fixer un ensemble de critères permettant d'évaluer les résultats de l'application du PLU (chapitre G, pages 73 à 77 du Tome 2 du rapport de présentation de cette procédure).

La mise en compatibilité du PLU nécessaire au présent projet de ZAC « Gare des Mines – Fillettes » ne présente pas de caractéristiques particulières imposant l'adoption d'indicateurs complémentaires à la liste approuvée en juillet 2016.

10. UN RÉSUMÉ NON TECHNIQUE

10.1. Cadre réglementaire et contenu de l'évaluation environnementale

Le code de l'urbanisme (article R. 104-1 du code de l'urbanisme et suivants) prévoit que les documents de planification, et notamment les documents d'urbanisme, doivent faire l'objet d'une évaluation environnementale à l'occasion de leur élaboration ou de leurs procédures d'évolution (en l'occurrence, mise en compatibilité via une déclaration de projet).

Les modalités de cette évaluation (soumission systématique ou suite à un examen au cas par cas) dépendent des caractéristiques du territoire communal et des enjeux environnementaux présents.

Dans le cas présent, la ville de Paris a fait le choix de réaliser directement l'évaluation environnementale sans passer par l'élaboration d'un dossier d'examen au cas par cas.

Le contenu du présent rapport se conformera à l'article R. 151-3 du code de l'urbanisme qui définit le contenu du rapport de présentation au titre de l'évaluation environnementale du plan local d'urbanisme.

10.2. Présentation du projet justifiant l'évolution du document d'urbanisme

Le secteur de la future ZAC « Gare des Mines-Fillette », s'étend entre les Portes de la Chapelle et d'Aubervilliers dans le 18^e arrondissement sur un périmètre d'environ 20 hectares de part et d'autre du boulevard périphérique jusqu'à la limite administrative de la ville de Paris.

Il est bordé au sud par le Boulevard Ney, à l'est par l'avenue de la Porte d'Aubervilliers et à l'ouest par le nœud d'infrastructures routières de la porte de la Chapelle.



Figure 10 : Situation de la ZAC gare des Mines-Fillette

Le projet Gare des Mines développe une **programmation d'environ 150 000 m² de surface de plancher** qui se répartit de la manière suivante :

- 41 100 m² de logements familiaux et spécifiques (35% de Logement Social, 35% de Logements intermédiaires et 30% de logements libres) ;
- 52 300 m² de bureaux ;
- 21 300 m² d'activités économiques et productives ;
- 6 200 m² de programmes hôteliers (ou auberge de jeunesse) ;
- 4 600 m² de commerces, services, restauration ;
- 24500m² d'équipements publics composés de :
 - l'Aréna: programme d'environ 20000m² comprenant 1 grande salle événementielle et 2 équipements sportifs de proximité correspondant au gymnase des Fillette reconstitué et à la création d'un gymnase
 - 600 m² pour un équipement de petite enfance (48 places) ;
 - 900 m² pour un équipement culturel ;
 - l'ensemble du plateau sportif reconfiguré comprenant des équipements sportifs en superstructure soit environ 3000m².

À cela s'ajoute la conservation de l'espace de glisse, de l'église St Paul/St Pierre et de l'espace jeunes.

Le nouveau quartier accueillera environ 1 200 nouveaux habitants et près de 4 400 emplois (hors constructions existantes, hors Aréna et hors équipements sportifs reconstitués).

L'intérêt général du projet Gare des Mines-Fillette et de la mise en compatibilité afférente du PLU de Paris se traduit notamment par la volonté de la Ville de Paris :

- **de renforcer l'ouverture du quartier et la mobilité des habitants**, actuels et futurs, en proposant de nouvelles liaisons entre différents secteurs enclavés du 18^e, avec les communes de Saint-Denis et d'Aubervilliers, et en facilitant les déplacements par l'amélioration et la diversification des modes de transport (pistes cyclables, transports collectifs, liaisons piétonnes) ;
- **de construire un nouveau quartier mixte**, avec des logements de différentes typologies, des activités économiques, des équipements publics, des espaces verts ; il s'agit de créer les conditions favorables au maintien d'une vie locale et au développement d'activités économiques, dont le commerce et les activités productives ;
- **de proposer la réalisation d'équipements publics** qui répondront à la fois aux besoins des habitants actuels et des nouveaux habitants mais également aux besoins des habitants des quartiers environnants, en matière sportive, culturelle, de détente et de loisirs (espaces verts). Cette offre nouvelle d'équipement favorisera les liens entre les nouvelles constructions et les quartiers environnants (cité Charles-Hermitte, résidence Valentin Abeille, Campus Condorcet,..) ;
- **d'améliorer la qualité environnementale et paysagère du secteur** : le réseau d'espaces verts et d'espaces végétalisés permettra de créer une trame paysagère et des continuités écologiques entre les différents réservoirs de biodiversité existants sur le site. Cette valorisation paysagère conduira aussi à limiter les impacts dus au réchauffement climatique et à créer des aménagements nécessaires à la préservation de la santé des habitants, qui sont encore trop soumis aux nuisances des grandes infrastructures ;
- **de viser l'efficacité énergétique et de contribuer à la transition écologique des quartiers** en initiant à l'échelle locale une approche environnementale pour limiter la consommation des ressources

naturelles et favoriser l'adaptation aux changements climatiques (stratégie énergétique, diminution de l'usage de la voiture et incitation à l'utilisation des transports en commun et des modes actifs,..);

- **de participer de façon effective aux objectifs de réduction de la consommation de terres** non encore artificialisées en Île-de-France en renouvelant un espace déjà urbanisé, favorisant ainsi une ville plus compacte dans un secteur bien desservi.

10.3. Evolutions du PLU et justification des règles applicables au secteur Gare des Mines-Fillettes

Les modifications proposées au PLU de Paris se limitent strictement à permettre la réalisation des constructions nécessaires au projet de ZAC Gare des Mines-Fillettes avec :

- la modification des orientations d'aménagement et de programmation de Paris Nord-Est en vigueur sur le secteur Gare des Mines-Fillettes :

Le projet implique une évolution des orientations d'aménagement et de programmation de ce secteur pour traduire les grandes lignes du projet urbain et lever la limitation d'urbanisation matérialisée par le périmètre d'attente.

Le texte explicatif et le schéma d'aménagement doivent notamment préciser les objectifs d'aménagement spécifiques qui seront atteints dans le cadre de la ZAC (créations de voies et de voies piétonnes, création d'équipements publics, etc.) et intégrer la réalisation du projet d'Aréna.

- la modification de plusieurs documents graphiques du règlement du PLU en vigueur compris dans l'Atlas Général du PLU :

Dans un premier temps, les évolutions nécessaires des planches présentant les prescriptions localisées du PLU (planches à grande échelle I01 et J01) sont détaillées, puis les évolutions consécutives des cartes générales et thématiques sont présentées (carte de synthèse, carte Équilibre des destinations et limitation du stationnement, carte Mixité sociale et protection du commerce et de l'artisanat).

- la modification du règlement de la zone UG (tome 1 du PLU) par des éléments de rédaction spécifiques au projet de ZAC (périmètre de dispositions particulières Gare des Mines-Fillettes) :

La mise en compatibilité du règlement comprend :

- la création d'un secteur de dispositions particulières applicables au secteur Gare des Mines-Fillettes, afin d'atteindre les objectifs d'insertion urbaine, architecturale et paysagère définis pour le projet d'aménagement. Il s'agit d'adapter les prescriptions de certains articles de la zone UG (tome 1) pour mieux prendre en compte les caractéristiques urbaines du site et les objectifs d'aménagement assignés au secteur.
- les modifications consécutives du tome 2 : listes des secteurs soumis à des dispositions particulières (Annexe I) et des périmètres devant faire l'objet d'un projet d'aménagement global (Annexe II).

10.4. Diagnostic socio-démographique et environnementale

10.4.1. L'environnement physique

Le climat

Le site subit un climat de type océanique dégradé, caractérisé par des hivers doux, des étés tempérés et des vents faibles.

La topographie et la Géologie

Ce secteur présente une topographie relativement plane marquée par la position particulière du Boulevard périphérique, en surplomb du côté de la Porte de La Chapelle et en déblai par rapport au terrain naturel au niveau de la Porte d'Aubervilliers.

Les formations susceptibles d'être rencontrées sont des Marnes et masses du gypse, du Calcaire de Saint-Ouen, des Sables de Beauchamp, des Marnes et caillasses, du Calcaire grossier.

Les eaux souterraines

Les masses d'eaux souterraines présentes au droit du projet sont celles de l'Eocène du Vallois et de l'Albien-Néocomien captif, toutes deux en bon état chimique et quantitatif. Le projet est situé dans la zone de répartition des eaux de la nappe de l'Albien

Les eaux superficielles

Le site n'est traversé par aucun cours d'eau. Le cours d'eau le plus proche est le canal de Saint-Denis à environ 500 mètres à l'est du site.

La pollution des sols

Les études de pollution des sols et des eaux souterraines réalisées sur le périmètre d'étude (Tauw 2014, IDDEA 2018) indiquent des dépassements des valeurs seuils réglementaires définies dans l'arrêté du 12 décembre 2014 pour certains polluants (HCT, HAP, antimoine, zinc et mercure sur éluât, fraction soluble, sulfates).

10.4.1. Le milieu naturel

Milieu naturel

Le périmètre d'étude n'intercepte aucun site protégé : le plus proche, site Natura 2000 dit « Sites de Seine-Saint-Denis » et son entité du Parc Georges Valbon, se trouve à 3,8 km de là.

Les habitats naturels rencontrés font l'objet de fortes pressions anthropiques. Ils sont caractérisés par des milieux en déprise ou de friche bien que le square Charles Hermite dénote.

La flore

On notera néanmoins la présence de cinq espèces floristiques possédant un enjeu écologique. Parmi les espèces inventoriées, l'Amaranthe livide et le Torilis noueux possèdent un enjeu écologique modéré, chacune étant rare au niveau local. Le Chardon faux acanthe, le Chénopode des murs et le Chondrille à tiges de jonc possèdent un enjeu écologique fort, en raison d'un statut de répartition allant de très rare à extrêmement rare au niveau local.

La faune

Les inventaires ont également mis en évidence :

- 20 espèces d'oiseaux recensées au sein de l'aire d'étude (inventaires Egis et DEVE), dont 13 protégés nationalement. On notera la présence de deux espèces possédant un statut de conservation défavorable : Le Faucon hobereau, espèce quasi-menacée au niveau régional, observée sur le site, passant en vol rasant au-

dessus du périphérique et le Serin cini, espèce vulnérable, dans le square Charles Hermite et dans le bosquet localisé au nord du complexe sportif.

- 2 espèces de chauve-souris protégées (la Pipistrelle de Kuhl et la Pipistrelle commune)
- 1 espèce de papillon, protégée au niveau national (la Grande Tortue), inventoriée dans le parc Charles Hermite.

10.4.2. Les risques naturels et technologiques

Risques naturels

Le projet est inscrit dans le zonage réglementaire des poches de dissolution du gypse antéludien définie par l'arrêté inter préfectoral du 25 février 1977.

Risques technologiques

Aucun Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) n'est approuvé sur le périmètre d'étude.

Le périmètre d'étude est directement concerné par le risque TMD par route ; le boulevard périphérique étant utilisé pour le TMD, tout comme les portes de la Chapelle et d'Aubervilliers.

10.4.3. Le patrimoine existant : monuments, sites et grand paysage urbain

Patrimoine

Au sein du périmètre de la future ZAC, on ne compte aucun monument historique faisant l'objet de protection. Il n'y a pas de sites inscrits ou classés à l'échelle du périmètre d'étude ; un Bâtiment Protégé au titre du PLU est recensé en application de l'article L.123-1 § 7° du Code de l'urbanisme : il s'agit du Groupe scolaire Charles-Hermite.

Le périmètre de la ZAC est en partie situé sur le parcours de l'enceinte de Thiers. L'enceinte de Thiers, avec ses bastions, ses murailles et son fossé, est une fortification créée entre 1841 et 1844 autour de Paris.

Paysage

La grande particularité du périmètre d'étude élargi est d'offrir des vues lointaines sur Paris et Saint-Denis, au travers notamment du grand vide qu'offrent les infrastructures et les espaces sportifs. Le secteur Gare des Mines-Fillettes est ainsi fortement marqué par les infrastructures routières, avec, en particulier :

- Le boulevard périphérique au Nord qui est venu creuser le plateau ;
- Les ouvrages routiers : l'échangeur de la porte de la Chapelle au Nord-Ouest et le passage souterrain de la porte d'Aubervilliers ;
- Les voies historiques (rue de La Chapelle, rue des Fillettes, rue d'Aubervilliers...) qui ont de nombreuses qualités urbaines et une place majeure dans le paysage par leurs arbres d'alignement ;
- L'ouvrage ferroviaire en lien avec la gare de l'Est (à l'Ouest du secteur) et la petite ceinture ferroviaire qui passe au Sud du secteur.

10.4.4. L'environnement humain

Population

La ZAC Gare des Mines-Fillettes rassemble près de 2 700 habitants dans la cité Charles Hermite et, plus subsidiairement, dans la résidence Valentin Abeille.

La part des ouvriers (80% contre 44% en moyenne en QPV) et la part des ménages ayant des bas revenus (31% contre 21% en QPV) traduisent une surreprésentation des emplois précaires.

Equipements

Plusieurs équipements publics constituent aujourd'hui le cœur du secteur Gare des Mines : le centre sportif et le centre d'animation La Villa sont des équipements de proximité et l'Espace Glisse Paris rayonne largement à l'échelle de la capitale.

En termes d'équipements scolaires, le périmètre de la ZAC comprend le Groupe scolaire Charles Hermite ainsi que le lycée professionnel Camille Jenatzy.

Déplacements

Deux axes routiers majeurs du réseau magistral sont présents sur le secteur d'étude et à proximité : l'autoroute A1 et le boulevard périphérique. Le réseau primaire, quant à lui, assure l'accès au périmètre opérationnel depuis l'extérieur. Il s'appuie sur une unique voie, le boulevard Ney, qui relie la porte de Saint-Ouen à la porte d'Aubervilliers.

Le site possède une bonne desserte en transport en commun (RER E à Rosa Parks, ligne 12 du métro à la porte de la Chapelle, tramway T3b récemment prolongé).

10.4.5. Commodités de voisinage : ambiance sonore, qualité de l'air et énergie

Cadre de vie

Entre les portes de la Chapelle et d'Aubervilliers, le quartier est jugé comme étant difficile à vivre, comme en témoignent les prises de parole des habitants lors des différentes réunions publiques. Outre sa position peu enviable en bordure de boulevard périphérique, le site est le lieu de destination de nombreux marginaux et migrants fuyant leurs pays d'origine. Porte d'entrée de flux légaux comme illégaux, la drogue et la prostitution sont des réalités quotidiennes pour des habitants qui se sentent abandonnés.

Qualité de l'air

Le secteur Gare des Mines - Fillettes est impacté par la pollution environnante, tel que :

- des concentrations en dioxyde d'azote qui ne respectent pas les normes de qualité de l'air et ce sur l'ensemble du domaine d'étude ;
- des concentrations en benzène qui respectent la valeur limite. L'objectif de qualité est cependant dépassé sur les sites de proximité routière, dont un site à proximité d'un terrain de sport actuel ;
- des concentrations en PM2.5 qui respectent la valeur limite, cependant l'objectif de qualité est dépassé.

Ambiance sonore

Le site d'étude est principalement exposé au bruit en provenance du Boulevard Périphérique et du Boulevard Ney. A 4 mètres du sol, les niveaux sonores sur le site varient de 60 dB(A) à 70 dB(A) le jour et de 55 à 70 dB(A) de nuit.

Ambiance lumineuse

De manière générale, la ZAC s'inscrit dans une zone de forte pollution lumineuse. Le fuseau d'étude est majoritairement localisé dans un secteur où la pollution lumineuse est très puissante et omniprésente, due à sa situation géographique : à Paris et en proche banlieue.

10.5. Les incidences notables probables de la mise en compatibilité sur l'environnement et les mesures envisagées pour éviter, réduire et compenser les conséquences dommageables

10.5.1. Milieu physique

Le relief et la géologie

La mise en compatibilité du PLU de Paris n'est pas de nature à générer des impacts sur la topographie et la géologie autres que ceux liés au projet de la ZAC Gare des Mines-Fillettes.

La ressource en eau

Les effets de la mise en compatibilité

Effets qualitatifs :

Compte tenu de l'éloignement du réseau hydrographique existant, le projet n'a pas d'impact direct sur celui-ci. Les effets qualitatifs en phase travaux sont liés aux risques de pollution accidentelle.

En phase exploitation, la nouvelle voie Est-Ouest entre la porte de la Chapelle et la porte d'Aubervilliers, désormais inscrite dans le schéma des orientations d'aménagement et de programmation du secteur Gare des Mines-Fillettes, pourrait engendrer un risque de pollution accidentelle et/ou chronique, avec une augmentation des charges polluantes en lien avec le trafic généré (limité compte tenu de la position du site vis-à-vis du réseau de transport collectif).

Effets quantitatifs :

Le projet (en phase chantier ou exploitation) n'engendrera aucun rejet ou prélèvement des eaux de surfaces dans le milieu naturel. Aucun impact quantitatif n'est donc à noter.

Les mesures envisagées

Les mesures suivantes seront mises en place :

- Respect de bonnes pratiques de chantier (zones de stockage de produits polluants sur aires étanches avec bac de rétention, alimentation des engins en carburant sur des zones dédiées étanches, zones d'entretien et lavage spécifique sur aires étanches,...) ;
- Mise en place d'une gestion des eaux pluviales adaptée, notamment aux abords des voiries ;
- Réalisation d'un dossier loi sur l'eau qui précisera les modalités de gestion des eaux pluviales.
- Absence d'utilisation de produit phytosanitaire.

Le climat

Les effets de la mise en compatibilité

La mise en compatibilité des orientations d'aménagement permet d'inscrire dans le PLU la volonté d'aménager en espaces paysagers des circulations douces le long du boulevard Périphérique et en cœur de quartier, entre la porte d'Aubervilliers et le boulevard Ney. Ces espaces paysagers participeront à la réduction des effets d'îlots de chaleur urbains.

Les discontinuités de façade le long de l'espace public sur le secteur Gare des Mines-Fillettes pourront notamment favoriser la végétalisation des façades, limitant les effets d'îlots de chaleur urbains.

Les mesures envisagées

Les principes de gestion des eaux pluviales et la végétation envisagée dans le cadre du projet permettront de lutter contre l'effet d'îlot de chaleur.

Par ailleurs, dans le cadre de la mise en compatibilité du PLU de Paris avec le projet de ZAC, les nouvelles constructions devront s'inscrire dans les objectifs du plan climat énergie territorial de Paris, approuvé en 2018.

La pollution des sols

Les effets de la mise en compatibilité

La modification de l'orientation d'aménagement sur le secteur de la Gare des Mines-Fillettes précise la volonté d'implanter des équipements sensibles (gymnases, équipement sportif, équipement d'accueil pour la petite enfance...) dans un secteur présentant potentiellement des terres polluées.

Les mesures envisagées

Une étude quantitative des risques sanitaires sera menée afin d'assurer la compatibilité sanitaire des sols avec l'usage futur des terrains. Le cas échéant, un plan de gestion des terres polluées sera réalisé. Les terres polluées seront évacuées vers les filières adéquates en fonction du type et degré de pollution.

10.5.2. Milieu naturel

Les effets de la mise en compatibilité

La mise en compatibilité du PLU de Paris ne générera pas d'effets négatifs sur les habitats naturels, la faune et la flore, autres que ceux liés au projet lui-même. On se reportera à l'étude d'impact de la ZAC Mines-Fillettes pour consulter l'analyse détaillée des effets du projet sur les habitats naturels, la faune et la flore.

Le projet engendrera la destruction d'arbres en place, notamment le long de la rue Charles Hermite au sein du futur complexe sportif existant (peupliers), au Sud des terrains de sport et sur le boulevard périphérique, ce qui est susceptible de générer un impact sur la trame verte locale (boisements rudéraux, alignements d'arbres, strates arbustive et herbacée).

A contrario, la modification du schéma des orientations d'aménagement et de programmation du secteur Gare des Mines-Fillettes indique les linéaires qu'il est prévu d'aménager en espaces paysagers. Ils contribueront au développement des continuités écologiques sur la ZAC.

Les mesures envisagées

La fragmentation sera atténuée par le **rétablissement ou le renforcement des continuités** au droit des principaux corridors écologiques.

Les objectifs précisés dans l'OAP, sont à décliner de manière opérationnelle dans le cadre de la ZAC, qui veillera à mettre en œuvre un principe de végétalisation le long des voies à créer et au sein des espaces publics, ainsi que la mise en place de façades et de toitures végétalisées, de façon à faire pénétrer les continuités sur l'ensemble du site.

10.5.1. Environnement humain

Contexte socio-démographique et habitat

Les effets de la mise en compatibilité

En phase exploitation, la mise en compatibilité permet de développer un programme global d'environ 750 logements et induit l'arrivée sur le secteur de 1200 nouveaux habitants à terme

La création de logements au sein de l'opération répond aux orientations des politiques d'urbanisme à plusieurs échelles : supra-communale (SDRIF 2030), communale (PLH de Paris) et locale (plan guide du secteur PNEE).

Le nouveau quartier ainsi proposé accueillera près de 4 400 emplois (hors constructions existantes et hors hypothèses de reconversion de bureaux en logements) à terme.

Les mesures envisagées

Les effets sont positifs et ne nécessitent pas de mesure particulière.

Equipements, espaces publics et mesures associées

Les effets de la mise en compatibilité

Les orientations d'aménagement et de programmation détaillent le programme des équipements et étend la requalification et la mise en valeur des espaces publics du boulevard Ney, correspondants aux besoins générés par l'opération d'aménagement. Leur localisation indicative est reportée sur le schéma associé.

Les mesures envisagées

Aucune mesure particulière n'est nécessaire.

Déplacements

Les effets de la mise en compatibilité

La mise en compatibilité du PLU de Paris n'est pas de nature à générer des impacts sur le trafic, autres que ceux liés au projet de la ZAC Gare des Mines-Fillettes.

Le projet permettra l'ouverture du quartier et la mobilité des habitants, en améliorant les continuités entre différents secteurs enclavés du 18^e, avec les communes de Saint-Denis et d'Aubervilliers, et en facilitant les déplacements piétons par l'amélioration des liaisons.

Les mesures envisagées

En phase exploitation, la poursuite des études de conception pourra permettre d'optimiser le schéma de circulation de l'opération afin de garantir une circulation fluide au sein du projet.

Les effets de la mise en compatibilité du PLU sur les liaisons douces sont positifs. Aucune mesure particulière n'est nécessaire.

10.5.2. Risques naturels et technologiques

La réalisation du projet est permise uniquement dans le périmètre de la mise en compatibilité (secteur Gare des Mines-Fillettes). Cette mise en compatibilité ne permet pas la réalisation d'autres projets et n'entraîne donc pas d'autres incidences environnementales que celle de la ZAC, notamment concernant les risques naturels et technologiques.

10.5.3. Patrimoine et paysage

Patrimoine

Les effets de la mise en compatibilité

Dans le cadre de la mise en compatibilité du PLU de Paris avec le projet de ZAC Gare des Mines-Fillettes, afin d'identifier le lot à bâtir en face de la cité Charles Hermite, la représentation graphique du bâtiment protégé « groupe scolaire Charles-Hermite » est modifiée pour la circonscrire au bâtiment uniquement.

Les mesures envisagées

Il ne sera pas porté atteinte à l'intégrité de ce bâtiment dans le cadre du projet. Aucune mesure n'est à mettre en œuvre.

Paysage

Le principal impact sera lié à l'augmentation, ponctuelle des hauteurs règlementaires des constructions contribuera à la diversité du paysage urbain.

Les deux emprises, boulevard Ney et avenue de la porte d'Aubervilliers, deviendront de véritables repères urbains. En effet, La création d'immeubles hauts sera visible sur l'horizon parisien, au droit des différentes hauteurs qui composent son territoire. Ces immeubles hauts émergents du gabarit environnant pourront constituer des points d'accroches particuliers visibles dans l'axe des voies et ouvertures, au-dessus de l'horizon traditionnel des toits parisiens.

Les mesures envisagées

Les volumes des installations projetées seront en adéquation avec les dimensions de l'espace public réaménagé. Les immeubles hauts deviendront de véritables repères urbains. Ainsi, le projet s'affirme et s'affiche comme un nouveau lieu emblématique de métropole en cohérence avec l'importance du programme lié à l'Aréna.

En phase exploitation, le projet jouira d'une meilleure intégration paysagère, grâce notamment à l'intervention d'urbanistes-paysagistes.

10.6. L'analyse des incidences de la mise en compatibilité sur le réseau Natura 2000

Le site Natura 2000 le plus proche du projet est la Zone de Protection Spéciale (ZPS) FR 1112013 « Sites de Seine Saint Denis » localisée à environ 3,8 km du projet.

Les habitats qui composent les « Sites de Seine Saint Denis » et les espèces qu'ils abritent reposent sur la présence de milieux très spécifiques qui ne sont pas inventoriés dans l'aire du projet.

De ce fait, et compte tenu de la nature du projet, de sa localisation, et de l'éloignement des sites Natura 2000 par rapport à ce dernier, le projet et la mise en compatibilité du PLU qui l'accompagne n'auront pas d'incidence directe ou indirecte sur les sites Natura 2000.

10.7. Documents supra-communaux et autres dispositions applicables

Conformément aux articles L.131-4 et L.131-7 du Code de l'urbanisme, le PLU de Paris est compatible avec :

- Le schéma directeur de la région d'Ile-de-France (SDRIF) prévu à l'article L. 123-1 ;
- Les orientations fondamentales d'une gestion équilibrée de la ressource en eau et les objectifs de qualité et de quantité des eaux définis par les schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) ; Les objectifs de protection définis par les schémas d'aménagement et de gestion des eaux ;
- Les objectifs de gestion des risques d'inondation définis par les plans de gestion des risques d'inondation (PGRI) ainsi que les orientations fondamentales et les dispositions de ces plans
- Les dispositions du Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France (PDUIF)
- Le programme local de l'habitat (PLH) de Paris;
- Les dispositions particulières aux zones de bruit des aéroports (PEB)

De plus, conformément aux articles L.131-5 et L.131-7 du Code de l'urbanisme, le PLU prend en compte :

- Le Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE) d'Ile-de-France
- Le Schéma Régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE) et Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET) de Paris.

10.8. Indicateurs retenus pour analyser les résultats de la mise en œuvre des évolutions réglementaires

La mise en compatibilité du PLU nécessaire au présent projet de ZAC « Gare des Mines – Fillettes » ne présente pas de caractéristiques particulières imposant l'adoption d'indicateurs complémentaires à la liste approuvée en juillet 2016.