

Déclaration de projet emportant mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de Paris

Secteur Porte de Montreuil 20^{ème} arrondissement



DOSSIER A : *Dossier de mise en compatibilité du PLU*

I. Rapport de Présentation

I. RAPPORT DE PRESENTATION

TABLE DES MATIERES

I. CONTEXTE URBAIN	5
I.1 - SITUATION URBAINE ET ETENDUE DU SECTEUR.....	5
I.2 - SITUATION FONCIERE	6
I.3 - CONTEXTE HISTORIQUE	6
II. DIAGNOSTIC ET ANALYSE DE L'ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT	8
II.1 - L'ENVIRONNEMENT PHYSIQUE, TOPOGRAPHIQUE ET CLIMATIQUE.....	8
II.2 - RISQUES TECHNOLOGIQUES.....	9
II.3 - BIODIVERSITE : FAUNE ET FLORE.....	9
II.4 - PATRIMOINE EXISTANT : MONUMENTS, SITES ET GRAND PAYSAGE URBAIN	10
II.5 - CONTEXTE DEMOGRAPHIQUE, HABITAT ET ACTIVITES ECONOMIQUES ET COMMERCIALES	11
II.6 - LES EQUIPEMENTS DE QUARTIERS ET LES ACTIVITES ECONOMIQUES.....	12
II.7 - L'IMPORTANCE DES INFRASTRUCTURES ROUTIERES ET DES RESEAUX DE TRANSPORT	12
II.8 - AMBIANCE SONORE, QUALITE DE L'AIR ET ENERGIE.....	13
III. PRESENTATION DU PROJET URBAIN PORTE DE MONTREUIL.....	14
III.1 - OBJECTIFS, INTERET GENERAL DU PROJET ET PERIMETRE.....	14
III.2 - PRESENTATION DU PROGRAMME D'AMENAGEMENT JUSTIFIANT L'EVOLUTION DU PLAN LOCAL D'URBANISME	19
IV. MOTIFS DE L'EVOLUTION DU PLU ET JUSTIFICATION DES REGLES APPLICABLES AU SECTEUR.....	27
IV.1 - LE PLU EN VIGUEUR	27
IV.2 - LA COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LE PLU	28
IV.3 - LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU.....	37
V. COMPATIBILITE DE LA PRESENTE DECLARATION DE PROJET EMPORTANT MISE EN COMPATIBILITE DU PLU AVEC LES DOCUMENTS COMMUNAUX ET SUPRA-COMMUNAUX.....	49
V.1 - SCHEMA DIRECTEUR DE LA REGION D'ILE-DE-FRANCE	51
V.2 - PLAN LOCAL DE L'HABITAT	56
V.3 - PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS D'ILE-DE-FRANCE.....	56
V.4 - DOCUMENTS CADRES DE LA GESTION DES EAUX	57
V.5 - PLAN DE GESTION DES RISQUES D'INONDATION (PGRI)	59
V.6 - SCHEMA REGIONAL DE COHERENCE ECOLOGIQUE DE LA REGION ILE-DE-FRANCE	59
V.7 - PLAN CLIMAT-AIR-ENERGIE TERRITORIAL DE PARIS	61
VI. EVALUATION DES INCIDENCES DES EVOLUTIONS DU PLU SUR L'ENVIRONNEMENT ET PRISE EN COMPTE DU SOUCI DE SA PRESERVATION ET DE SA MISE EN VALEUR.....	62
VI.1 - IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT PHYSIQUE, TOPOGRAPHIQUE ET CLIMATIQUE.....	62
VI.2 - IMPACT SUR LA BIODIVERSITE, LA FAUNE ET LA FLORE.....	65

VI.3 - IMPACT SUR LE PAYSAGE URBAIN67
VI.4 - IMPACT SUR LE BRUIT, LA QUALITE DE L’AIR ET LE CADRE DE VIE68

**VII.CRITERES INDICATEURS ET MODALITES RETENUES POUR ANALYSER
LES RESULTATS DE LA MISE EN ŒUVRE DES EVOLUTIONS
REGLEMENTAIRES 70**

La procédure de déclaration projet emportant mise en compatibilité du PLU de Paris avec le projet d'aménagement de la Porte de Montreuil donne lieu au présent Rapport de présentation.

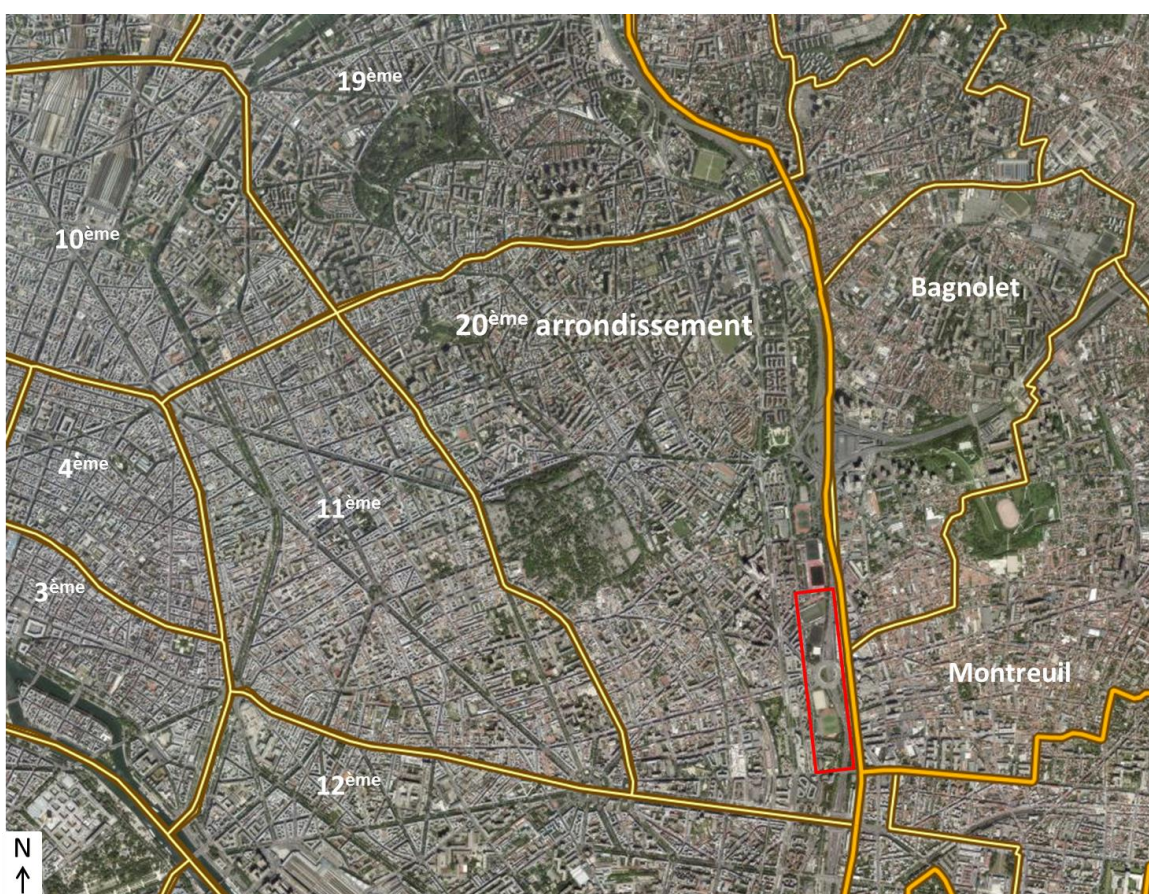
Les rapports de présentation des différentes procédures d'évolution du PLU de Paris intervenues depuis l'approbation initiale du document en 2006 viennent compléter le Rapport de présentation initial. Ils sont accessibles à l'adresse ci-après : http://pluenligne.paris.fr/plu/sites-plu/site_statique_40/pages/page_845.html

Cette procédure de mise en compatibilité du PLU ayant été dispensée d'évaluation environnementale, le présent document répond aux prescriptions de l'article R. 123-2 du code de l'urbanisme dans sa version antérieure au décret n° 2015-1783 du 28 décembre 2015 relatif à la partie réglementaire du livre 1er du code de l'urbanisme et à la modernisation du contenu du plan local d'urbanisme.

I. CONTEXTE URBAIN

I.1 - SITUATION URBAINE ET ETENDUE DU SECTEUR

Situé à l'extrémité Est de Paris, en bordure du périphérique, le 20^{ème} arrondissement est, avec 195 468 habitants (INSEE 2014) pour 5,98 km², un des quartiers les plus peuplés de Paris. Il a largement contribué à l'augmentation de population à l'échelle de Paris entre 1999-2009 (7,2%) mais connaît depuis, une perte de population (-1% entre 2009-2014). La densité moyenne de population est estimée à 33 117 hab/km² (329.95 hab/ha), ce qui caractérise un milieu urbain très dense.

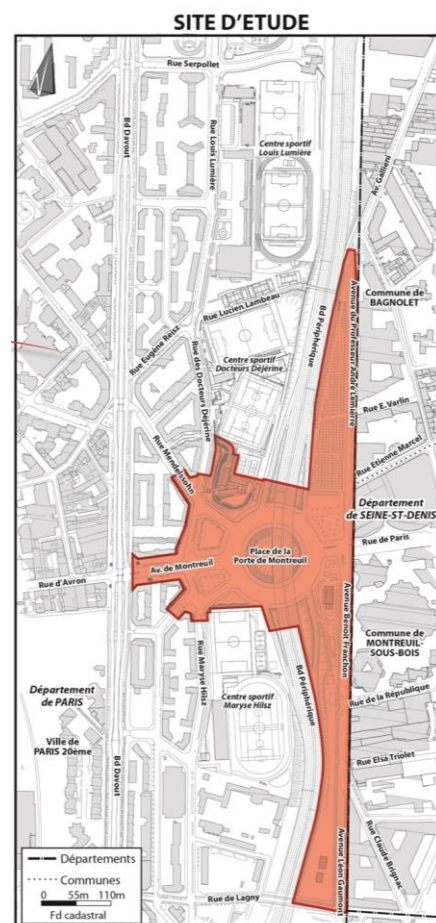


Le secteur de la Porte de Montreuil est situé au sud de l'arrondissement, sur la ceinture Est parisienne, et jouxte les communes de Montreuil et de Bagnole. Le site s'étend sur une superficie d'environ 10 ha et est centré sur le giratoire de la porte de Montreuil, qui donne son nom au quartier. Le site est ainsi traversé du Nord au Sud par le boulevard Périphérique, qui sépare physiquement la ville de Paris des villes de la première couronne, bien que la limite administrative des séparations communales soit située au-delà des voies longeant la rive Est du Périphérique. Le site se situe donc à cheval sur le boulevard périphérique, sans l'inclure. L'emprise du projet comporte une forme asymétrique qui peut être divisé en trois secteurs : la partie Ouest autour de l'avenue de Montreuil ; l'anneau central correspondant au giratoire routier, ouvrage de franchissement du

boulevard périphérique, et la partie Est située entre le périphérique et la limite communale avec Montreuil et Bagnolet. Bénéficiant d'une situation exceptionnelle aux portes de Paris et du territoire limitrophe d'Est Ensemble, et d'une excellente desserte tant routière que par le biais des transports en communs (métro, tramway, bus), le site a une place privilégiée en tant qu'entrée stratégique de la capitale. Il constitue néanmoins une barrière physique et routière entre ces deux territoires, héritage des projets d'infrastructures menés lors de la réalisation du boulevard périphérique.

1.2 - SITUATION FONCIERE

Les emprises foncières concernées appartiennent à la Ville de Paris et relèvent de son domaine public routier (rond-point de la Porte de Montreuil, emprises situées le long des communes de Montreuil et Bagnolet, talus du boulevard périphérique) et du domaine public général affecté aux équipements sportifs (centres sportifs Maryse Hilsz et Déjerine).



1.3 - CONTEXTE HISTORIQUE

Le site d'étude présente des caractéristiques d'évolution historique tout à fait particulières, du fait de sa position à la frontière entre la capitale et les villes de la première couronne.

Jusqu'à sa destruction en 1860, le site de l'opération d'aménagement Porte de Montreuil se situait au-delà du mur des fermiers généraux, construit pour assurer la perception par la Ferme générale, aux points de passage, d'un impôt sur les marchandises entrant dans la capitale. Le site est donc principalement composé de secteurs agricoles.

Entre 1844 et 1860, le site voit la construction de l'enceinte fortifiée de Thiers, mur de fortification militaire qui va englober quasiment la totalité de la commune de Paris. Avec la construction de

l'enceinte, longeant la rue militaire qui deviendra le « Boulevard des maréchaux » (section du boulevard Davout sur le site d'étude), le site va connaître un développement double :

- A l'Ouest, au sein de l'enceinte, la ville se développe, avec notamment la construction de la porte de Montreuil, et des bastions, qui permettent, à l'arrière de l'enceinte, l'extension des entrepôts et industries diverses au milieu des zones agricoles résiduelles.
- A l'Est, à l'extérieur du mur d'enceinte, le site d'étude accueille la zone non aedificandi, c'est-à-dire une zone tampon dans laquelle il n'est plus possible de construire. Cette zone, large d'environ 250m, a d'abord une vocation militaire de protection des enceintes, puis contient les baraques des « zoniers ». En effet, au début du 20ème siècle, dès l'abandon de la fonction militaire de l'enceinte, la zone non aedificandi accueille une population très défavorisée.

A partir de 1919 (date du déclassement des fortifications) et jusqu'en 1932, le mur d'enceinte Thiers est déconstruit, et apparaissent alors en lieu et place de l'Ouvrage, les premiers éléments programmatiques de l'actuel site d'étude : en 1934 sont déjà visibles les premiers ensembles d'habitations, ainsi que des terrains sportifs. Finalement, la zone non aedificandi fut une opportunité pour construire des équipements sportifs, ce qui devient alors la Ceinture Verte.

Dès 1940, la ville de Paris procède à l'expropriation des parcelles situées dans la zone non aedificandi, devenue territoire de la ville de Paris depuis le déclassement des fortifications. C'est à partir de cette période qu'un grand nombre de rues va être remanié, et renommé, et qu'un premier « Rond-point » va être aménagé sur la porte de Montreuil, au droit de la ceinture verte (en 1947). Au final, une partie de l'espace de la zone non aedificandi, réservée pour la ceinture Verte, a été urbanisée, avec les HBM. La construction du périphérique a également rogné sur la zone initialement prévue pour les espaces verts et pratiques sportives.

A partir de 1960 apparaît le renforcement des bandes programmatiques : en 1968, on pouvait déjà identifier la présence de la ceinture verte et de la succession des centres sportifs. C'est également à cette période qu'est complétée la liaison des rues des docteurs Déjerine et Maryse Hilsz, qui vient séparer cette bande « sportive » de la bande d'habitations collectives, le long du boulevard Davout. A l'Est la nouvelle limite de Paris se dessine, avec la création de la D38, et surtout, à partir de 1968, les travaux préparatoires du Boulevard périphérique. Le rond-point de la porte de Montreuil est alors reconfiguré plus à l'Est, transformé en franchissement, avec le Boulevard périphérique aménagé en déblais du site, et fonctionnel sur le site d'étude dès 1970.

Le « dessin urbain » du site prend alors sa configuration actuelle. Les seules évolutions majeures post-1970 concerneront à la fois la densification du tissu économique sur les communes de Montreuil et Bagnolet, ainsi que la réalisation du Tramway T3b sur le Boulevard Davout, mis en service le 15 décembre 2002, et qui relie la Porte de Vincennes à la Porte de la Chapelle.

II. DIAGNOSTIC ET ANALYSE DE L'ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT

Le diagnostic du territoire parisien ainsi que l'analyse de l'état initial de l'environnement contenus dans le rapport de présentation de la révision générale de 2006 (RP, 1ère partie et 2e partie) ont fait l'objet d'une actualisation à l'occasion de la procédure de modification approuvée les 4, 5, 6 et 7 juillet 2016 (Rapport de présentation, t. 1 – A et B). La présente partie complète le rapport de présentation en ce qui concerne le projet d'aménagement de la Porte de Montreuil.

II.1 - L'ENVIRONNEMENT PHYSIQUE, TOPOGRAPHIQUE ET CLIMATIQUE

Le profil géologique est assez homogène. L'ensemble de la zone d'étude et ses abords immédiats appartiennent au cadre géologique du bassin parisien. Le site d'étude se situe sur une pente douce, d'orientation Nord/Sud, avec un nivellement compris entre 68 et 55 m. Globalement plat, il est marqué par des ruptures topographiques formées par différents éléments distincts : le boulevard Davout, les plateaux sportifs de la ceinture verte, le rond-Point de la Porte de Montreuil, le boulevard Périphérique et les avenues Frachon / Lemierre. Le boulevard périphérique constitue la principale rupture topographique du site d'étude. En déblais sur la majorité de son tracé, il est marqué par la présence de larges talus à la pente relativement forte et végétalisés de part et d'autre de ces deux rives, avec des murs de soutènements sur certains linéaires.

L'environnement physique et urbain est marqué par de fortes coupures spatiales et discontinuités topographiques. Les constructions et élévations accentuent les effets de la topographie « naturelle » : les deux fronts urbains encadrant le boulevard Périphérique, ainsi que de nombreux murs d'enceinte, constituent des ruptures de continuités visuelles et terrestres.

Le sous-sol du secteur présente au Nord des éboulis à l'affleurement issus de roches massives du plateau de Romainville, et au Sud des affleurements liés à la présence d'alluvions anciens. On y trouve également une épaisse couche de remblais de qualité inconnue. Les éboulis reposent sur un gypse altéré, plus ou moins dissout, susceptible d'évoluer encore selon les fluctuations des nappes et de provoquer des effondrements de surface. La commune de Montreuil est couverte par un PPRMT, et le site d'étude se trouve au contact de poches de gypse sur la partie Sud et d'aléa modéré de retrait et gonflement des argiles au Nord.

Les principaux risques liés au sous-sol sont liés à la présence de remblais d'origine inconnue et de gypse altéré, ainsi que la présence de nombreux ouvrages (métro, ouvrage de couverture et murs de soutènement du boulevard périphérique, nombreux réseaux dont la canalisation TRAPIL...). Les sols sont impactés de façon diffuse par des métaux, des hydrocarbures et diverses substances organiques volatiles, mais sans risque de pollution majeure, y compris sur le site de la station-service TOTAL qui fera l'objet d'une cessation d'activité et d'une remise en état du site. De façon générale, les usages et la gestion des terres excavées selon la nature des sols doivent être maîtrisés.

La zone d'étude ne présente pas de réseau hydrographique de surface et aucun captage d'eau potable ne s'y trouve. Elle était par le passé traversée par l'ancien rû de Charonne, repris par le réseau d'assainissement. Les nappes de l'Yprésien et du Lutécien alimentent la ville en eau et sont particulièrement sensibles. Les relations hydrauliques entre les nappes les rendent potentiellement vulnérables. Les eaux d'Alimentation en Eau Potable pour le 12^{ème} arrondissement proviennent de la Seine (traitée à Orly) et de la Marne (traitée à Joinville).

Le site d'étude est fortement imperméabilisé, principalement côté Montreuil, où l'on trouve des îlots très denses et très peu végétalisés. Il est sujet à des ruissellements avec un risque de saturation des réseaux unitaires d'assainissement lors d'intempéries importantes. La saturation du réseau d'assainissement pourrait conduire au rejet de grandes charges polluantes vers la Seine (déversoirs d'orage) et à des inondations.

La zone d'étude bénéficie d'un climat océanique dégradé. La ceinture verte, les squares et cours d'immeubles végétalisés du côté de Paris intra-muros apportent quelques zones de fraîcheur relatives atténuant localement l'effet d'îlot de chaleur qui est particulièrement important sur le site d'étude. Cet effet est plus marqué côté Montreuil dû à la forte imperméabilisation du quartier, à la densité des îlots et la faible présence de végétation.

II.2 - RISQUES TECHNOLOGIQUES

Le site d'étude ne comprend pas d'activités spécifiques présentant des risques industriels notables (SEVESO) et il n'est pas sujet à un Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT). Le site est traversé par une canalisation TRAPIL (pipeline). Toutefois, celle-ci est en cours de désaffectation, et ne comporte donc plus aucun risque lié au transport de matière dangereuse. On notera la présence de la station-service TOTAL, Installations Classées pour le Protection de l'Environnement (ICPE), qui fera l'objet d'une remise en état de son site d'activité par cessation d'activité.

II.3 - BIODIVERSITE : FAUNE ET FLORE

Le site de la Porte de Montreuil est fortement artificialisé et anthropisé. Il se trouve à l'écart des zones d'inventaires et n'intercepte aucun corridor écologique du Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE). Une liaison reconnue pour son intérêt écologique est toutefois identifiée à proximité, reliant le bois de Vincennes au cimetière du Père Lachaise, qui sont deux réservoirs de biodiversité parisiens. Une trame écologique se dessine entre ces deux réservoirs, soutenue par la ceinture verte, les arbres d'alignements et les différents aménagements végétalisés du site d'étude. Aucun corridor humide et/ou aquatique n'a été identifié.

Dans l'état des lieux dressé par le plan Biodiversité, les stades de la Ceinture Verte au niveau de la Porte de Montreuil sont identifiés comme des espaces relais pour la biodiversité, venant compléter les réservoirs urbains de biodiversité fonctionnels et secondaires.

Le contexte très urbain et sonore du site d'étude est assez peu favorable à la faune, d'autant que la place de la Porte de Montreuil et le boulevard périphérique fracturent les espaces de nature. Toutefois, des petits parcs boisés, des squares et des pelouses urbaines dans la partie Ouest de la zone d'étude ainsi que les alignements d'arbres et les talus du boulevard périphérique le long des avenues Benoit Frachon et Léon Gaumont constituent des continuités écologiques d'orientation Nord-sud à l'échelle du quartier, principalement pour la faune volante et les espèces à large rayon d'action.

Le site d'étude présente quelques espèces remarquables. Les prospections faunistiques ont permis de recenser plusieurs espèces notamment 2 espèces de chauve-souris (la pipistrelle commune et la pipistrelle de Kùlh), une espèce d'oiseau menacée nationalement (l'Hirondelle rustique), et une espèce inscrite au Plan Biodiversité de Paris (le moineau domestique). Au total, 20 espèces d'oiseaux (dont 12 espèces protégées) ont été recensées sur le site d'étude. Aucune espèce d'insecte d'intérêt n'a été observée ni aucune espèce de vertébré terrestre hormis le rat surmulot. Malgré l'absence de relevé, la présence du lézard des murailles et du Hérisson d'Europe, espèces d'intérêts écologiques protégées, est probable. Concernant la flore, on dénombre 252 espèces végétales, aucune d'entre elles n'étant protégée. On souligne la présence de plusieurs individus d'espèces exotiques envahissantes. Les talus de boulevard périphérique forment un couloir de dispersion pour les espèces invasives.

II.4 - PATRIMOINE EXISTANT : MONUMENTS, SITES ET GRAND PAYSAGE URBAIN

La moitié Sud du site d'étude sur Paris est intégrée au périmètre de protection du site inscrit de « l'ensemble urbain à Paris » (site n°7497), qui couvre 63% du territoire de la Ville de Paris. Les périmètres de protection de 500 mètres de l'Eglise Saint-Louis sur Montreuil et de l'Hospice Saint-Michel protégés au titre des monuments historiques, atteignent la limite Sud du site d'étude. Le site d'étude se situe en dehors des fuseaux de protections paysagères du site de Paris.

Le paysage est principalement formé par les différents espaces dont les limites sont clairement marquées par des ruptures topographiques fortes et par les usages qui sont faits de ces espaces. Le site d'étude se caractérise par un vaste espace ouvert entre deux fronts urbains, organisé en 5 bandes distinctes :

- Une bande bâtie dense à l'Ouest du boulevard Davout composée d'immeubles collectifs assez anciens ;
- Une bande très homogène entre les deux boulevards, composée de l'ensemble des bâtiments de logements sociaux construits en briques de teinte rouge au début du 20^{ème} siècle ;
- La ceinture verte, non bâtie ;
- Le boulevard Périphérique qui constitue la bande la plus ouverte du paysage et qui fait l'objet d'une séquence paysagère ;
- Une bande à l'Est du Périphérique marquée par la présence des grandes façades des immeubles d'activités de dimensions relativement monumentales.

Les espaces publics sont morcelés et peu qualitatifs. La présence de déchets, dépôts sauvages dans l'espace public sont fréquents, renforcés les jours de marché aux puces, nécessitant des interventions fréquentes et lourdes des services de propreté de la ville.

En dépit de son caractère ouvert au cœur du site, compte tenu de sa topographie, le site d'étude n'offre pas une lecture des grands sites parisiens et de ses principaux monuments. Il se situe d'ailleurs en dehors des fuseaux de protections paysagères du site de Paris. Les perceptions visuelles depuis le site sont limitées à la lecture des grandes composantes paysagères en bande du site, ainsi qu'à quelques éléments repères proches ou lointains. Pour autant, la porte de Montreuil participe aux séquences paysagères du boulevard périphérique, avec notamment un axe de vision qui se dégage sur les « Mercuriales » situées sur la commune de Bagnolet. Concernant la vision que l'on peut avoir du site depuis l'extérieur, le site est peu perceptible, car il ne dispose d'aucun élément remarquable (les bâtis ne présentent pas de dimension ni d'architecture suffisamment exceptionnelle pour se distinguer au sein du tissu bâti parisien).

II.5 - CONTEXTE DEMOGRAPHIQUE, HABITAT ET ACTIVITES ECONOMIQUES ET COMMERCIALES

Avec 4869 habitants en 2014¹, la Porte de Montreuil connaît une croissance démographique forte, qui suit un rythme proche de celui du 20^{ème} arrondissement. La population est globalement jeune. Une partie importante des ménages ont une situation économique et sociale assez précaire. Le quartier est composé presque exclusivement de logements sociaux.

Les populations du secteur de la Porte de Montreuil, à l'image de celle des Portes du 20^{ème}, cumulent d'importantes difficultés socio-économiques (familles monoparentales, personnes âgées seules, pauvreté, échec scolaire, problématiques de santé...). Le taux de chômage est important, particulièrement chez les jeunes. Le quartier fait face à des problématiques de délinquance et de sentiment d'insécurité, principalement perçu par les femmes, notamment dans l'espace public. De façon générale, les habitants sont soumis à un cadre de vie dégradé (nuisances sonores, pollution, logements peu isolés, espace public peu attractif...), pouvant être source de mal-être, notamment chez les populations les plus fragiles (personnes âgées, jeunes enfants).

() Ne sont comptabilisés que les iris INSEE Charonne 9 et 20, au nord de la Porte de Montreuil.*

II.6 - LES EQUIPEMENTS DE QUARTIERS ET LES ACTIVITES ECONOMIQUES

II.6.1 - Les équipements de quartier

La zone d'étude dispose d'équipements liés à l'enfance et à l'éducation avec 6 établissements de la petite enfance et 7 établissements scolaires, groupements confondus, dont 2 établissements privés. Les écoles publiques sont marquées par un évitement scolaire important.

L'offre de santé est faible avec un seul établissement de santé : le centre hospitalier de la croix Saint-Simon, centre médical privé.

De nombreux équipements sportifs sont présents, réservés aux pratiques institutionnelles et aux associations locales. On compte notamment 3 centres sportifs sur le secteur de la Porte de Montreuil.

II.6.2 - Les activités économiques

A l'échelle du NPNRU Porte de Bagnolet - Porte de Montreuil, le secteur compte 170 établissements et 3 600 emplois salariés dans la zone, soit une faible densité de 80 emplois par hectare. Le tissu commercial et économique est peu dense et peu qualitatif. Les équipements commerciaux sont peu diversifiés et les rez-de-chaussée sous-occupés. On compte 82 commerces en rez-de-chaussée pour 10 000 habitants sur le secteur du NPNRU Porte de Bagnolet – Porte de Montreuil, contre 141 à l'échelle du 20^{ème} arrondissement, et 282 à l'échelle de Paris. Sur la rive Ouest côté Paris intra-muros, les commerces sont implantés principalement sur le boulevard Davout et sur l'avenue de la Porte de Montreuil. Sur la rive Est du boulevard Périphérique, le commerce est majoritairement représenté par les grandes enseignes (centre commercial de la Grande Porte qui accueille l'hypermarché Carrefour et Décathlon plus au Sud), implantées en façade. Un secteur de grands immeubles de bureaux est également implanté en façade Est du Boulevard Périphérique, avec notamment l'ensemble de la centrale de la Confédération Générale des Travailleurs.

Le site d'étude accueille 3 fois par semaine le marché aux puces, du vendredi au dimanche. Il comprend 407 emplacements, dont les plus prisés se situent sur le « square » qui donne directement sur le rond-point de la Porte de Montreuil. Le marché aux puces est un élément d'attractivité et participe à la vie commerciale du quartier avec une clientèle régulière d'habités. Il représente aussi un patrimoine touristique urbain de Paris avec une clientèle diversifiée. Depuis plusieurs années, le marché aux puces souffre néanmoins des problématiques engendrées sur l'espace public.

II.7 - L'IMPORTANCE DES INFRASTRUCTURES ROUTIERES ET DES RESEAUX DE TRANSPORT

Le site d'étude est directement concerné par le réseau routier concentrique et par les axes pénétrants de la ville de Paris. Le boulevard Périphérique trace la limite entre Montreuil et Paris. Le

rond-point de la Porte de Montreuil met en connexion la rue de Paris (côté Montreuil) et la rue d'Avron (côté Paris), qui permettent la desserte vers le centre de Paris et de Montreuil.

Le site est bien desservi par le réseau de transport en commun de Paris, avec la ligne de métro 9, la ligne du tramway T3b sur le boulevard Davout, et quatre lignes de bus de la RATP (qui desservent 15 arrêts). Le réseau de déplacement des modes doux est assez développé. Le site d'étude est notamment pourvu de 6 stations de vélos en libre-service Vélib'.

Le boulevard périphérique et le rond-point de la Porte de Montreuil forment des discontinuités importantes entre l'Est et l'Ouest de la zone d'étude. Le nombre de passages obligatoires restreints, les grands espaces sportifs et les ouvrages de taille quasi-monumentale compliquent le parcours des piétons et cyclistes et obligent à faire des grands contournements.

Une campagne de comptage a été réalisée sur le site d'étude, du 22 mai 2018 au 6 juin 2018, afin de caractériser les volumes de trafics propres à chaque axe de circulation. En outre, le site d'étude est équipé de boucles de comptages permanentes au droit du boulevard Périphériques, ainsi qu'au droit du Boulevard Davout. L'analyse de ces différentes données permet de qualifier les trafics au sein du secteur. On distingue, à cet égard, 3 grands groupes de voiries sur le secteur :

- Le Boulevard Périphérique, seul véritable axe de transit au sein du site, avec environ 630 000 véhicules par jour ouvrable ;
- Les axes traversant, comprenant notamment le boulevard Davout, l'avenue de la Porte de Montreuil, mais également la rue Mendelssohn, avec un trafic avoisinant les 6000 véhicules par jour ;
- Les avenues du professeur André Lemierre et Benoît Frachon, avec environ 1 500 à 2 000 véhicules par jour ouvrable.

Le périmètre compte un grand parc de stationnement public, qui est utilisé 3 jours par semaine pour le marché aux puces de la Porte de Montreuil. Sur un secteur plus large, l'analyse de la capacité de stationnement conclut à un excédent de stationnement au vu du nombre de véhicules sur site, ainsi qu'au nombre de places restant disponibles dans les parkings commerciaux.

II.8 - AMBIANCE SONORE, QUALITE DE L'AIR ET ENERGIE

II.8.1 - Ambiance sonore

L'environnement sonore est fortement empreint par le bruit de fond du boulevard périphérique et du boulevard Davout, tout en étant relativement contrasté : les abords immédiats du périphérique ou de l'avenue de la porte de Montreuil sont les plus exposés. La nuit, le niveau sonore ne baisse pas de manière significative aux abords du périphérique. La partie ouest est moins exposée car elle bénéficie de la protection d'un écran phonique installé le long du centre sportif Déjerine, et présente un niveau sonore plus proche des niveaux parisiens. On peut toutefois noter la présence de quelques

zones calmes, préservées par la configuration du bâti, ou tout du moins compatibles avec leurs fonctions (terrains de sport).

Le site présente une ambiance vibratoire modérée issues des différentes infrastructures existantes (métro, tram, circulation routière).

II.8.2 - Qualité de l'air

Principalement dû à la proximité des infrastructures routières, la qualité de l'air sur le site d'étude est globalement dégradée. Elle est largement impactée par la pollution automobile environnante, avec des niveaux de polluants atmosphériques (dioxyde d'azote et particules) supérieurs aux niveaux de fond urbains, et un dépassement des seuils annuels. Ces niveaux sont décroissants selon l'éloignement du périphérique.

II.8.3 - Energie

Les conclusions de l'étude d'opportunité sur le développement d'énergies renouvelables, menée dans le cadre de l'étude d'impact, montrent que le site d'étude présente un potentiel avéré pour les énergies renouvelables qui repose sur l'énergie solaire ainsi qu'un potentiel géothermique (sur nappes intermédiaires et profondes). L'exploitation de réseaux de chaleur est envisageable puisque le réseau de chaleur CPCU traverse une partie du site en souterrain. Le réseau de froid du réseau Climespace n'est, en revanche, pas présent sur le site d'étude.

III. PRESENTATION DU PROJET URBAIN PORTE DE MONTREUIL

III.1 - OBJECTIFS, INTERET GENERAL DU PROJET ET PERIMETRE

III.1.1 - Rappels concernant les phases de concertation préalables à l'opération d'aménagement

Le projet Porte de Montreuil a été inclus dans le Grand Projet de Renouvellement Urbain de Paris (GPRU) en 2003, avec l'élaboration d'un Projet de Territoire approuvé en septembre 2003, identifiant plusieurs enjeux : diversification des fonctions urbaines en développant une programmation économique en faveur de l'emploi ; traitement des dysfonctionnements liés à la présence du marché aux puces ; et rétablissement de continuités urbaines et des cheminements entre Paris, Montreuil et les communes limitrophes.

Les études menées entre 2003 et 2013 sur la transformation du rond-point routier de la Porte de Montreuil ont confirmé son potentiel de développement urbain et l'effet levier d'une requalification de l'espace public pour l'amélioration des conditions de vie des habitants et des usagers de ce quartier, aussi bien côté Paris, que pour les villes de Montreuil, de Bagnolet et pour le territoire d'Est Ensemble. L'étude réalisée par l'agence BABEL en 2012-2013 a également permis de faire apparaître le potentiel de la ceinture verte sportive, et l'enjeu d'inscrire le site de la Porte de Montreuil dans une réflexion globale sur la mise en valeur paysagère et l'évolution de la programmation urbaine sportive et de loisirs en lien avec les nouvelles pratiques sportives.

Fin 2014, le territoire des « Portes du 20^{ème} », qui va de la Porte de Bagnolet à la Porte de Montreuil, est sélectionné parmi les 200 quartiers nationaux du Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain (NPNRU). Le protocole de préfiguration est signé par la Ville le 3 avril 2017. L'objectif porté par la Ville est de mener de façon concomitante deux projets d'aménagement, celui de Python-Duvernois et celui de la Porte de Montreuil, pour transformer l'isolement physique et social de ce grand territoire et affirmer sa vocation métropolitaine, portée par de nombreux atouts : situation exceptionnelle aux portes de Paris, tramway, ceinture verte, équipements sportifs d'envergure...

Pour engager la transformation de la Porte de Montreuil, le lancement d'une première phase opérationnelle a été approuvée par délibération des 29 et 30 juin 2015 du Conseil de Paris, portant sur la réalisation d'un ouvrage de franchissement au-dessus du boulevard périphérique et sur le lancement d'une étude urbaine à l'échelle d'un périmètre d'une trentaine d'hectares (délimité à l'est par Montreuil, au nord par la rue Serpollet, au sud par la rue de Lagny et Paganini et à l'ouest par le boulevard Davout), et ayant pour objectif d'assurer une vision d'ensemble du périmètre dans le cadre du NPNRU « Les Portes du 20^{ème} ». Cette étude urbaine a été confiée fin 2016 à un groupement piloté par l'agence TVK.

Deux phases de concertation se sont déroulées entre mars 2016 et janvier 2018.

Les objectifs d'aménagement poursuivis par la Ville lors de cette deuxième phase de concertation ont été les suivants :

- Requalifier une porte d'entrée métropolitaine pour transformer la Porte de Montreuil en Place du Grand Paris ;
- Rétablir des continuités bâties et des liens entre Paris, Montreuil et Bagnolet ;
- Développer les circulations douces ;
- Proposer de nouvelles fonctions urbaines, en favorisant le rééquilibrage de l'emploi et du développement économique dans l'Est parisien, en s'appuyant sur la dynamique de l'Arc de l'Innovation, des projets en cours sur Montreuil et Bagnolet, et sur un renouvellement des puces de la Porte de Montreuil dans une logique d'économie sociale et solidaire ;
- Valoriser le cadre de vie par une reconfiguration des espaces et la redéfinition de leur usage, en étant exemplaire en termes de ville résiliente, intelligente et durable ;
- Mettre en valeur les atouts paysagers, récréatifs et sportifs de la ceinture verte par l'amélioration du fonctionnement et du paysage des équipements sportifs ;
- Créer un boulevard urbain intégrant un traitement paysager à la Porte de Montreuil permettant de mieux organiser et hiérarchiser les flux automobiles entre les Villes de Bagnolet, Montreuil et Paris ;

- Organiser des interfaces à la Porte de Montreuil ayant pour objet de favoriser le déplacement des piétons et des cyclistes et la mise en place de nouveaux usages et fonctions urbaines.

Les communes limitrophes de Montreuil et Bagnolet ainsi que le territoire voisin d'Est Ensemble qui mènent également depuis plusieurs années une stratégie ambitieuse d'aménagement et de requalification urbaine des quartiers jouxtant la frontière parisienne, aux abords des deux portes, ont été associés à cette concertation.

Le bilan de cette deuxième phase de concertation a été approuvé par arrêté le 16 juillet 2018 et a fait apparaître deux échelles d'intervention, aux enjeux et aux temporalités distinctes :

Un périmètre d'échelle métropolitaine, portant sur la transformation de la Porte de Montreuil, s'articulant autour :

- o d'un nouveau franchissement central dédié aux modes doux ;
- o d'une place envisagée comme un espace polyvalent, lieu de destination et d'échanges fédérée par une composante végétale forte ;
- o une nouvelle programmation contribuant à l'animation de l'espace public et à la consolidation du marché aux puces et favorisant les retombées pour l'emploi local.

Ce périmètre fera l'objet d'une opération d'aménagement au titre de l'article L. 300-1 du Code de l'Urbanisme et permettra de recréer les liens entre Paris, Montreuil et Bagnolet.

Un deuxième périmètre d'échelle locale, avec une attente forte des habitants sur l'amélioration à court terme du fonctionnement quotidien du quartier et notamment aux abords du groupe scolaire Eugène Reisz et du collège Jean Perrin :

- o Apaisement et sécurisation de la circulation dans le quartier ;
- o Végétalisation et activation des rues internes au quartier ;
- o Rénovation des résidences de Paris Habitat et du groupe scolaire Eugène Reisz et collège Jean Perrin.

Un programme de travaux sera engagé sur ce périmètre et sera inscrit dans le NPNRU « Les Portes du 20^{ème} ».

III.1.2 - Les objectifs d'intérêt général et le périmètre de l'opération d'aménagement

Le projet de la Porte de Montreuil s'inscrit dans la stratégie parisienne de reconquête des franchissements du périphérique et de métamorphose des portes en places pacifiées du Grand Paris dans un contexte d'évolutions majeures du boulevard périphérique avec l'essor lié aux mobilités durables.

Cette stratégie a plusieurs objectifs :

- Améliorer le cadre de vie des habitants des quartiers limitrophes souvent délaissés et isolés par les infrastructures ;
- Recoudre les continuités urbaines avec les territoires voisins ;

- Rééquilibrer l'usage de l'espace public en faveur des mobilités douces et des nouveaux usages ;
- Répondre aux enjeux de lutte contre le changement de climatique et de la pollution et anticiper l'apaisement et la transformation du boulevard périphérique.

Il s'inscrit également dans la dynamique métropolitaine de l'arc de l'innovation, qui a pour ambition un rééquilibrage territorial de l'emploi sur le Nord et l'Est de la ceinture parisienne en s'appuyant sur les potentiels d'innovation et de création de ces quartiers.

Enfin, ce projet a pour objectif d'être un levier majeur pour le processus de renouvellement urbain de la « ceinture verte » engagé à grande échelle dans le cadre du NPNRU parisien « Les Portes du 20^{ème} » de la Porte de Bagnole à la Porte de Montreuil, mais aussi sur le territoire d'Est Ensemble avec le NPNRU La Noue Malassis-Le Plateau et le PNRQAD Montreuil-Bagnole.

Trois objectifs portent ce projet d'aménagement et de recomposition de l'espace public :

- **Transformer la Porte en place du Grand Paris, par la recomposition d'un espace public fédérateur et dédié aux modes doux entre Paris, Montreuil et Bagnole, mettant en valeur le potentiel paysager de la ceinture verte**

L'aménagement de la Porte de Montreuil vise à transformer en profondeur l'espace public, pour rétablir les liens et continuités urbaines avec les villes de Montreuil et Bagnole en effaçant la limite jusque-là engendrée par les infrastructures routières. Le projet contribuera à améliorer durablement le cadre de vie et les conditions de santé des habitants des quartiers limitrophes. Il s'inscrira dans une démarche globale pour concevoir des espaces publics innovants, durables et sobres, participant à réduire les nuisances du boulevard périphérique tout en anticipant sa mutation.

Avec un nouveau franchissement du boulevard périphérique pour les mobilités douces, le projet vise une réduction des nuisances sonores et atmosphériques et recompose un paysage fédérateur, favorisant les continuités paysagères de la ceinture verte tout en donnant à voir le grand paysage métropolitain du boulevard périphérique. Cet espace public organise les mobilités pour redonner toute leur place aux déplacements doux et aux cheminements continus, sécurisés et pacifiés. Le trafic automobile est maîtrisé, sans pour autant pénaliser ce mode de déplacement, mais le projet anticipe les mutations à venir sur le boulevard périphérique et l'essor des mobilités durables.

- **Créer un nouveau lieu de destination métropolitain en s'appuyant sur la consolidation du marché aux puces et la réalisation de nouveaux programmes inscrits dans l'arc de l'innovation**

L'ambition est de créer sur ce territoire, une dynamique de développement et d'innovation, qui apportera une nouvelle mixité dans le quartier et favorisera le rééquilibrage territorial de l'emploi. Cette dynamique s'appuiera sur des synergies entre les filières et les acteurs du territoire pour favoriser les retombées en termes d'emploi local et créer un pôle majeur de l'arc de l'innovation.

Ces programmes doivent contribuer à créer un lieu de destination métropolitain tout en confortant le rayonnement et l'attractivité du marché aux puces et les nouvelles pratiques dans la ceinture verte :

- Lieux adaptés et précurseurs de nouvelles pratiques (loisirs, culturelles, sportives..) contribuant à animer l'espace public ;
- Rez-de-chaussée actifs, lieux de convivialité et intergénérationnels, animés en journée comme en soirée ;
- Lieux d'innovation sociale et d'économie circulaire, complémentaires au marché aux puces et s'appuyant sur la dynamique associative et les acteurs du réemploi ;
- Le marché aux puces sera reconstitué au sein de ces programmes, dans le cadre d'un édifice emblématique, pour renforcer sa visibilité tant locale que métropolitaine, développer des services complémentaires (restauration, conciergerie...) et améliorer son fonctionnement quotidien et sa logistique ;
- Services liés à la mobilité durable et à la logistique urbaine.

Ces programmes permettront de rétablir les continuités urbaines entre les trois villes et seront des marqueurs pour l'identité et le paysage de la Porte de Montreuil.

- **Inscrire ce processus de transformation urbaine dans une démarche environnementale et de neutralité carbone**

L'exposition du site aux pollutions atmosphériques et sonores et aux îlots de chaleur urbain, rend essentielle la démarche environnementale du projet pour maximiser les bénéfices du projet urbain sur la santé des habitants des quartiers limitrophes. Une démarche d'évaluation des impacts santé a été menée par la ville à l'échelle du territoire des Portes du 20ème. Dans le cadre d'un travail itératif avec les concepteurs du plan guide, cette démarche a permis d'enrichir au fil de l'eau la construction du projet urbain en agissant sur les différents leviers.

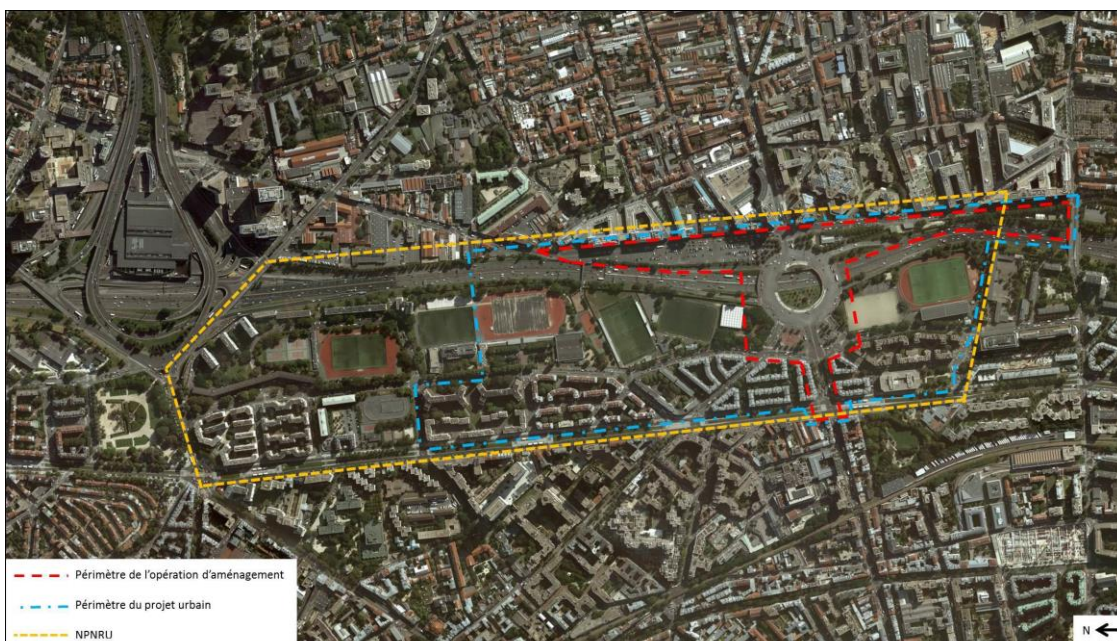
Le projet proposera une stratégie globale dont l'ambition s'articulera autour de 3 objectifs :

- **Le renforcement des trames écologiques** permettra de soutenir la biodiversité urbaine locale et renforcer la ceinture verte dans le cadre du Plan Biodiversité de Paris, adopté le 20 mars 2018. Le projet agira pour renforcer et fédérer ces différentes entités par un système végétal et écologique, s'articulant sur la mise en valeur de l'existant et notamment les squares des centres sportifs et les talus du boulevard périphérique et d'autre part, sur la création d'une nouvelle trame verte sur la place, venant recoudre et intensifier le potentiel écologique et la biodiversité du site et lutter contre les îlots de chaleur urbain.
- **Un objectif de neutralité carbone et d'exemplarité en matière de résilience** sera fixé aux nouveaux programmes pour faire du territoire de la Porte de Montreuil un quartier d'excellence environnementale, quartier pilote et laboratoire d'expérimentation pour le Plan Climat Énergie Air adopté en novembre 2017. C'est pourquoi, la Ville a choisi d'inscrire le site de la Porte de Montreuil dans l'appel à projet international Reinventing Cities, lancé en décembre 2017 par le C40, visant à encourager la régénération urbaine neutre en carbone et à mettre en œuvre des idées innovantes pour transformer des sites sous-utilisés en hauts lieux du développement durable et de la résilience. Le secteur de la Porte de Montreuil est

l'un des trois sites français retenus pour cette opération. La désignation du lauréat de l'appel à projet est prévue en mai 2019.

- **Une stratégie d'économie circulaire** est encouragée pour chercher à optimiser la gestion des ressources aux différentes échelles et temporalités du projet (de la conception jusqu'à la fin de vie). Le projet d'aménagement encourage les nouvelles constructions à restaurer des boucles locales en agissant sur les flux de matières, d'énergie et d'eau. Le positionnement du marché aux puces au cœur du projet, représente une opportunité pour inscrire le projet urbain dans une dynamique expressive d'économie circulaire, et en faire un thème d'excellence et d'expérimentation pour un territoire zéro déchet.

Le périmètre du projet est d'environ 10 hectares.



III.2 - PRESENTATION DU PROGRAMME D'AMENAGEMENT JUSTIFIANT L'EVOLUTION DU PLAN LOCAL D'URBANISME

III.2.1 - Le programme global de construction

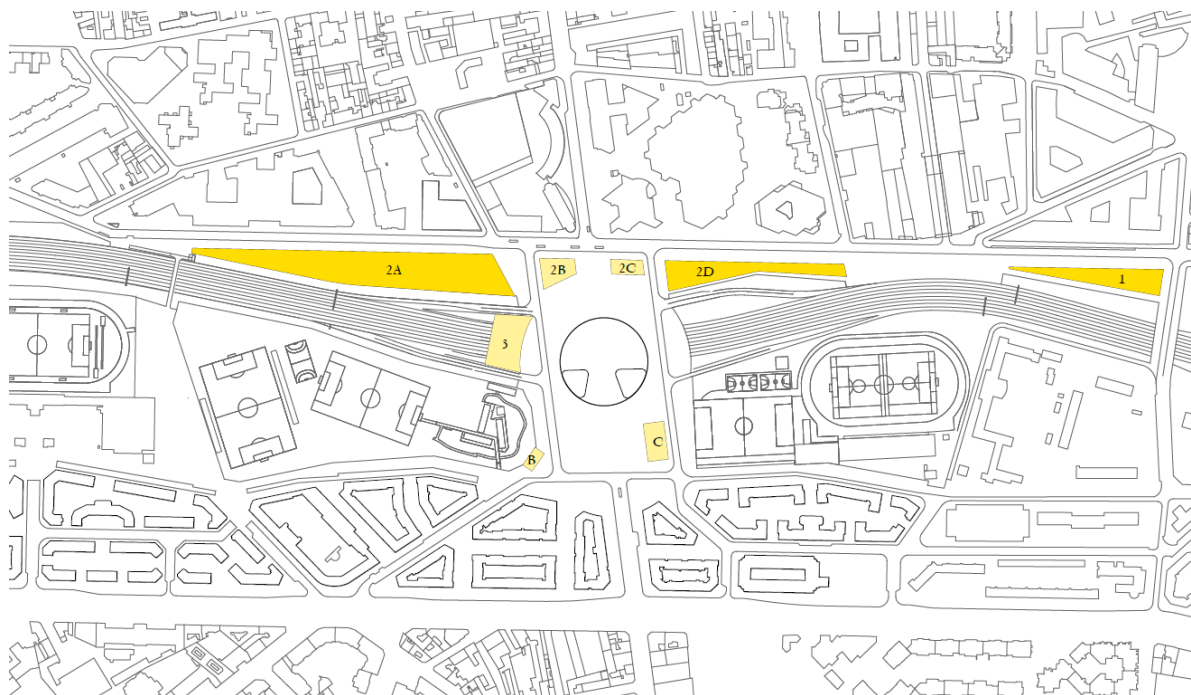
La programmation est d'environ 60 000 m² sdp (surface de plancher) d'activités économiques inscrites dans la dynamique de l'arc de l'innovation et ne prévoit pas de logements.

La répartition indicative de la programmation est la suivante :

- Environ 30 000 m² de bureaux ;
- Environ 20 000 m² de programmes innovants ;
- Environ 10 000 m² comprenant la reconstitution du marché aux puces et des programmes commerces/services/artisanat/réemploi.

Ce programme sera localisé majoritairement sur les emprises situées à l'est du boulevard périphérique en limite de Montreuil et de Bagnolet. Ces emprises ont été intégrées à l'appel à projet Reinventing Cities lancé fin 2017 par le C40. Les surfaces et la programmation seront ajustées dans le cadre de cet appel à projet dont le lauréat sera choisi en mai 2019.

L'appel à projet porte sur les **lots 1, 2 et 3 répartis sur 6 emprises**.



Le marché aux puces, actuellement situé sur une partie des emprises du lot 2, sera reconstitué au sein des programmes du lot 2 réparti sur :

- Un espace de type halle couverte de 6 500m² sdp à 8 000m² sdp en socle à reconstituer prioritairement sur le lot 2A ;
- Un espace logistique en sous-sol, connecté et dimensionné en cohérence avec le socle en pied d'immeuble, dédié au fonctionnement logistique du marché, avec principalement des places de stationnement pour les commerçants du marché mais aussi des espaces dédiés au stockage et à la logistique du marché.

Le lot 3 est un immeuble-pont situé au-dessus du boulevard périphérique.

Les lots B et C ne font pas partis de l'appel à projet et seront réalisés dans le cadre de l'aménagement de la place.

Le lot B est une construction légère de type « kiosque » qui pourra être réalisée dans le cadre d'une occupation temporaire de l'espace public.

Le Lot C est une construction emblématique de l'identité de la place côté Paris. Ce lot C s'inscrit dans la ceinture verte et dans la séquence végétale de « place-jardin » et sa programmation intégrera une recyclerie ainsi que des programmes complémentaires, visant à activer l'espace public et à animer cette séquence de la ceinture verte (café, épicerie vrac, horticulture, agriculture urbaine...).

III.2.2.2 - LA PLACE

- **Un nouveau franchissement du boulevard périphérique dédié aux modes doux**

Le projet prévoit un franchissement de l'anneau central au-dessus du boulevard périphérique, qui sera réservé aux modes doux. Cette plateforme-passerelle recouvrant l'anneau central, est dimensionnée pour préserver l'ouvrage existant de couverture du boulevard périphérique dans un contexte très contraint. Intégré à l'espace public, cette plate-forme passerelle est conçue pour des usages évolutifs, et pour anticiper les évolutions du boulevard périphérique.

Les talus existants sont préservés et intégrés à l'espace public. Plusieurs scénarios sont envisagés : remblais des talus existants pour un espace public à niveau ou maintien des talus actuels pour conserver le lien direct avec le boulevard périphérique.

Dans tous les cas, conformément à l'ambition du projet urbain de préfigurer son évolution, la transformation de la trémie centrale gardera une possibilité de connexion et ouverture vers le périphérique toute en assurant un aménagement qualitatif pour le scénario à présent.

- **Continuités et cheminements rétablis pour les piétons et cyclistes**

Le projet de place accorde une place importante aux déplacements de piétons et cyclistes pour recréer des continuités et des cheminements directs entre Paris, Montreuil et Bagnolet :

- Les traversées piétonnes sont sécurisées ;
- Aménagement de cheminements cyclistes en partage avec les piétons sur le « plateau central » de la place pour une traversée directe est-ouest ;
- Rétablissement de la liaison cyclable nord-sud entre les deux pistes cyclables bidirectionnelles des rues Maryse Hilsz et des docteurs Déjerine ;
- Aménagement de pistes cyclables est-ouest pouvant être aménagées aux abords extérieurs de la place, en tant que parcours alternatifs ou voies rapides. Celles-ci permettront le mouvement en "U", sans engager une traversée par le centre de la place.

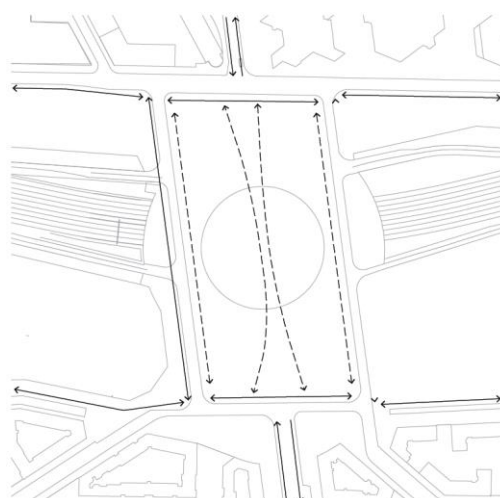


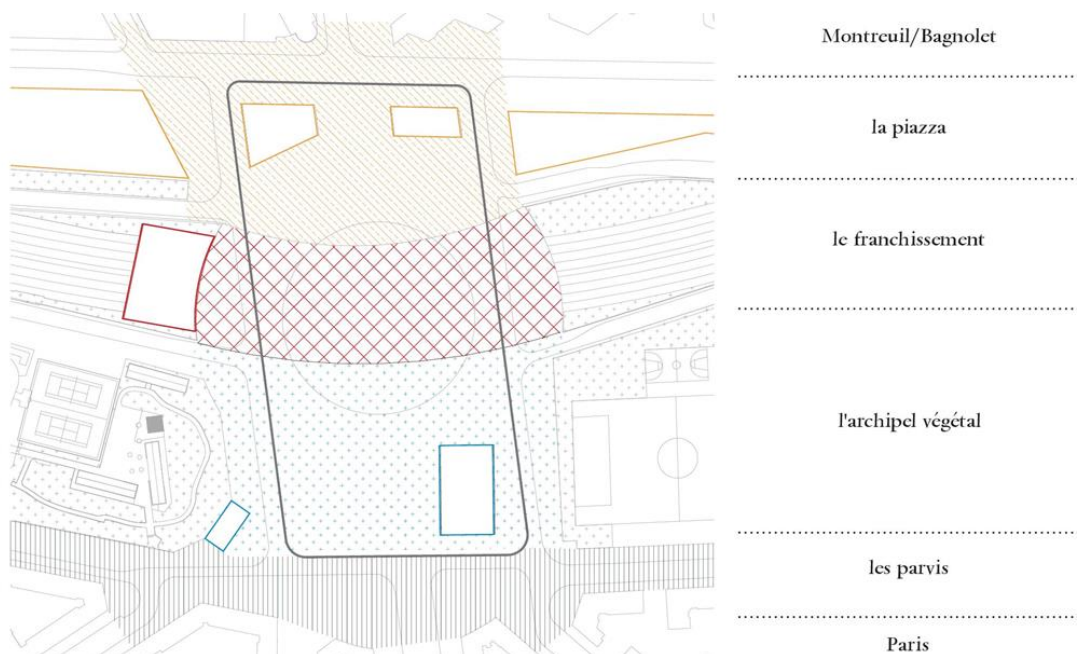
Schéma de principe des parcours cyclables

- ↔ Zone mixte piéton / vélo
- Piste cyclable unidirectionnelle
- ↔ Piste cyclable bi-directionnelle

- **Une place unitaire et séquencée**

La place est un espace public animé, lieu de destination et supports de nouveaux usages (événementiels, sportifs, loisirs, culturels...) qui viennent ponctuer et activer les cheminements et parcours :

- Implantation d'édifices (kiosques, pavillons, constructions légères ou éphémères), objets architecturaux participant pleinement du dessin de l'espace public ;
- Rez-de-chaussée actifs des nouvelles constructions largement ouverts sur la place, proposant des « extensions » et des occupations temporaires de l'espace public ;
- Usages diversifiés en fonction des « séquences » de la place, qui est unitaire sans pour autant être homogène : « L'archipel végétal » dans le prolongement de la ceinture verte, le franchissement ouvrant des vues vers le grand paysage du périphérique, la piazza côté Montreuil, animée par les programmes des nouvelles constructions....



III.2.2.3 - LA REQUALIFICATION DES AVENUES ANDRE LEMIERRE, LEON GAUMONT ET BENOIT FRACHON

En lien avec les nouvelles constructions intégrées à l'appel à projet Reinventing Cities, les avenues longeant Montreuil seront requalifiées et plantées, en maintenant un profil classique de voirie pour préserver la circulation sur cet axe à forte fréquentation. Les objectifs de cette requalification sont les suivants :

- Agrandissement des trottoirs côté Paris pour faciliter les cheminements piétons et cyclistes ;
- Reconstitution des alignements d'arbres impactés par les nouvelles constructions ;
- Sécuriser les traversées piétonnes et les carrefours par des aménagements adaptés ;
- Proposer un système de fosses plantées, permettant les continuités écologiques et la lutte contre les effets de chaleur ;
- Maintien des continuités cyclables.

III.2.3 – La stratégie paysagère et les espaces verts

Le projet a pour ambition de recomposer un paysage fédérateur qui favorise les continuités paysagères de la ceinture verte, intègre et renforce les continuités écologiques et réinscrit le site dans les trames vertes et bleues de la ville tout en donnant à voir le grand paysage métropolitain du boulevard périphérique.

L'aménagement de l'espace public est guidé par une stratégie paysagère qui a pour objectifs :

- La désimperméabilisation du sol et la création d'une nouvelle trame végétale ;
- Le respect de la topographie existante, tout en lissant au maximum les pentes sur l'ensemble de la place pour garantir un aménagement accessible, confortable, sans rupture de niveaux et une lisibilité parfaite de l'espace public et du grand paysage métropolitain ;
- La réversibilité et l'évolutivité des espaces publics et des nouvelles constructions de manière à accompagner les évolutions du boulevard périphérique et l'apaisement du trafic : aménagements évolutifs, bâtiments réversibles, structures éphémères ou aménagements temporaires...
- La préservation du grand paysage ouvert du périphérique et de la ceinture verte parisienne : le vide du périphérique fait partie intégrante du paysage, les nouveaux édifices sont pensés comme des éléments ponctuels et émergents et non comme un front bâti continu ;
- La place sert de liant entre les différents paysages qui la bordent et son nivellement qui cherche à être au plus près de l'existant, compose un paysage unitaire, sans pour autant être homogène.

III.2.3.1 - UNE NOUVELLE TRAME VEGETALE

Le projet d'aménagement propose de créer un espace public fortement végétalisé, perméable et planté qui permet de recoudre les continuités écologiques nord-sud mais aussi est-ouest, en étirant la ceinture verte au-delà du boulevard périphérique, jusqu'à Montreuil et Bagnolet. L'objectif est une augmentation d'au moins 50% des surfaces perméables, pour atteindre entre 15% et 20% de surfaces perméables sur l'ensemble de la place, permettant d'aller au-delà des objectifs du Plan Paris Pluie et de rafraîchir le site de façon significative.

Les leviers d'intervention sont multiples :

- **Une nouvelle trame végétale d'au minimum 3 000 m² sur la place**

L'aménagement de la place prévoit la création d'une nouvelle trame végétale plantée et végétalisée d'au minimum 3000m² ayant pour objectifs :

- De renforcer les continuités paysagères de la ceinture verte, avec une séquence fortement végétalisée sur la place côté Paris, entrant en résonance avec le square des docteurs Déjerine et la ceinture verte sportive ;

- De créer une nouvelle continuité écologique est-ouest, franchissant le boulevard périphérique, par un aménagement paysager et végétal séquençant le franchissement et la place côté Montreuil.

- **Le renforcement de la végétalisation des talus du périphérique**

Les talus du boulevard périphérique (talus, bandes enherbées, arbres, etc.) contribuent à créer des continuités écologiques et leur végétalisation sera renforcée afin de favoriser l'installation d'une véritable trame verte favorable à la biodiversité urbaine. Ce renforcement de la végétalisation des talus sera en conformité avec la stratégie Trames vertes et Trames bleues de la Ville de Paris.

- **Conforter la biodiversité du square du centre sportif Déjerine**

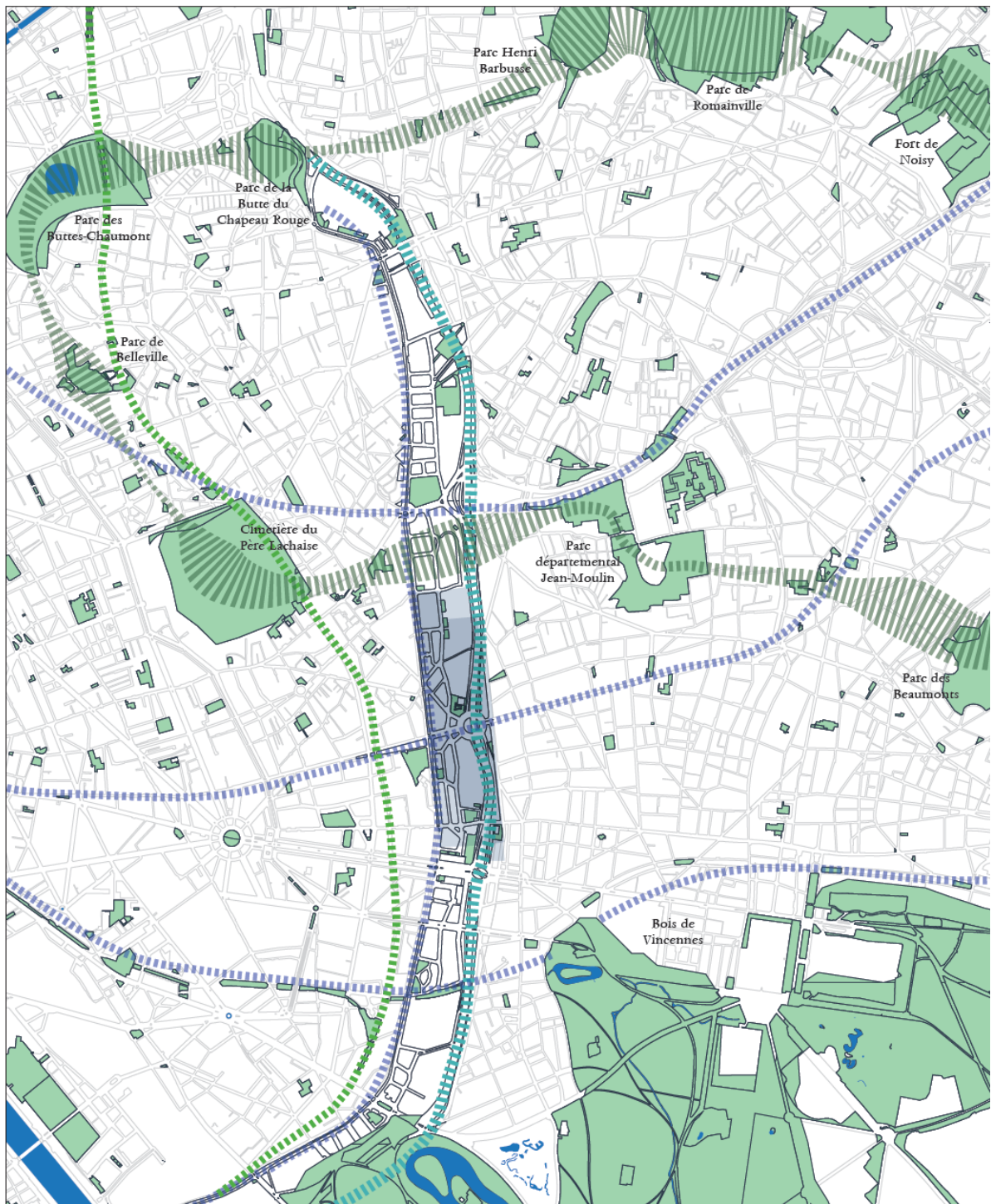
Aujourd'hui, ce square est composé essentiellement de robiniers, avec quelques exemplaires de sophora, des espèces exotiques qui ne sont pas originaires de l'Ile-de-France. Les arbres y sont en bonne santé. C'est un haut-lieu de biodiversité sur le secteur de la Porte de Montreuil.

Le square Déjerine est aujourd'hui fermé au public, et pourtant il est l'un des rares espaces verts du quartier. A terme, il a vocation à être ouvert, et réaménagé comme un square de proximité, avec une re-naturation et une intensification des plantations, pour améliorer la qualité de ce square et y augmenter la biodiversité.

- **Conforter les continuités écologiques des avenues en limite de Montreuil et Bagnolet**

La requalification des avenues André Lemierre, Benoit Frachon et Léon Gaumont permettra de replanter des arbres de hautes tiges et d'aménager des espaces végétalisés (fosses d'arbres ou fosses végétales, haies végétales...) sur les trottoirs agrandis. Les toitures/façades végétalisées des nouvelles constructions renforceront également cette continuité nord-sud.





Maillage vert du territoire de la Porte de Montreuil et le futur Parc des Hauteurs

- ▬▬▬▬ Boulevard périphérique
- ▬▬▬▬ Axes de continuité
- ▬▬▬▬ Espaces verts
- ▨▨▨▨ Le futur Parc des Hauteurs

IV. MOTIFS DE L'ÉVOLUTION DU PLU ET JUSTIFICATION DES RÈGLES APPLICABLES AU SECTEUR

IV.1 - LE PLU EN VIGUEUR

Le Plan Local d'Urbanisme de Paris a été approuvé les 12 et 13 juin 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. La troisième visait à renforcer la dynamique engagée pour répondre aux objectifs que la municipalité s'est fixés en matière de production de logements, notamment de logements sociaux, et introduisait un certain nombre de dispositions pour lutter contre le changement climatique et la pollution, améliorer la qualité de l'environnement et accroître la place du végétal dans la Ville ou encore pour favoriser l'attractivité économique de la capitale. Depuis 2006, d'autres procédures, sectorielles – révisions simplifiées ou déclaration de projet – ont par ailleurs modifié certaines de ses dispositions pour permettre la mise en œuvre de projets urbains comme Clichy- Batignolles (17e), le secteur Masséna-Bruneseau dans la ZAC Paris Rive Gauche (13e), Chapelle International (18e), la restructuration du secteur Paul Bourget dans le 13^{ème} arrondissement, ou encore le secteur Bercy-Charenton (12^e).

Il 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 et de ses annexes :
 - ✓ Le tome 1 qui présente les dispositions générales et les règlements par zone
 - ✓ Le tome 2 qui est constitué de différentes annexes au règlement ;
 - liste des secteurs soumis à des dispositions particulières ;
 - liste des périmètres devant faire l'objet d'un projet d'aménagement global ;
 - liste des emplacements réservés aux voies, ouvrages publics, installations d'intérêt général, espaces verts ;
 - liste des périmètres de localisation des voies et ouvrages publics, installations d'intérêt général et espaces verts à créer ou à modifier ;
 - liste des emplacements réservés en vue de la réalisation de logements et de logements locatifs sociaux ou intermédiaires ;
 - liste des protections patrimoniales ;
 - liste des Espaces verts protégés (E.V.P.).

Ces éléments sont nécessaires à l'application des dispositions d'urbanisme applicable localement.

- ✓ Les documents graphiques qui comprennent notamment la carte de synthèse des sectorisations thématiques du territoire couvert par le PLU, les plans de zonage, le plan « équilibre entre destinations et limitation du stationnement, le « plan « mixité sociale » et « protections du commerce et de l'artisanat » ainsi que les planches au 1/2000 qui localisent les prescriptions sur les terrains et un atlas de plan de détail.
- d'annexes comprenant les servitudes d'utilité publique en vigueur sur le territoire parisien ainsi que des documents d'information complémentaires.

IV.2 - LA COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LE PLU

Conformément à l'article L. 152-1 du code de l'urbanisme, les projets d'aménagement doivent être conformes au règlement et à ses documents graphiques, et compatibles avec les orientations d'aménagement et de programmation (OAP).

Ce chapitre analyse la compatibilité ou la conformité avec les différentes pièces du PLU.

IV.2.1 - Projet d'aménagement et de développement durable

Le PADD de Paris énonce trois grandes orientations : améliorer durablement le cadre de vie quotidien de tous les parisiens, promouvoir le rayonnement de Paris et stimuler la création d'emploi pour tous, et réduire les inégalités pour un Paris plus solidaire.

Le projet de la Porte de Montreuil s'inscrit dans plusieurs orientations du plan local d'urbanisme :

IV.2.1.1- ORIENTATION I : AMELIORER DURABLEMENT LE CADRE DE VIE QUOTIDIEN DE TOUS LES PARISIENS

➤ I-A- METTRE EN VALEUR LE PAYSAGE ARCHITECTURAL ET URBAIN DE PARIS

Le PADD identifie le pourtour de Paris comme faisant souvent partie de « territoires peu ou mal urbanisés », dans lesquels il est recommandé que les opérations d'aménagement permettent « 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 ». La transformation de la Porte de Montreuil en place du Grand Paris va permettre de créer un nouveau lieu de destination métropolitain sur la ceinture est parisienne, avec la réalisation de nouveaux bâtiments, visibles depuis le boulevard périphérique et dialoguant avec les bâtiments signaux de Montreuil et Bagnolet (Tours Mercuriales, immeuble de la CGT). En outre, la requalification des espaces publics proposant de nouveaux usages (sportifs, culturels, commerciaux...) permettra d'animer ce nouveau lieu de destination, apportant intensification, animation et liens entre la ceinture HBM parisienne et l'entrée des villes de Montreuil et de Bagnolet.

➤ I-B-RENDRE LES ESPACES LIBRES PLUS AGREABLES ET DEVELOPPER LA TRAME VERTE DE PARIS

La transformation du rond-point de configuration routière en place dédiée aux mobilités douces permettra de requalifier les espaces publics, et de les rendre plus agréables. La composition des formes urbaines et la configuration des espaces ouverts permettront de créer un maillage qui répond aux exigences d'une trame verte et du plan biodiversité de la ville de Paris :

- Un principe unificateur de désimperméabilisation du sol et une trame végétale diversifiée séquençant la nouvelle place : strates herbacée, vivaces et graminées, strate arbustive, fosses plantées d'arbres... Ces espaces végétalisés permettront de lutter contre les îlots de chaleur identifiés sur la place, renforceront la biodiversité et inscriront ce nouvel espace public dans le paysage métropolitain ;
- La re-naturation des talus du boulevard périphérique coté Montreuil pour préserver et développer la diversité écologique au bénéfice du statut renforcé de corridor écologique de ces espaces fermés au public ;
- De nouveaux usages liés à la nature (agriculture urbaine, horticulture...) et des micro-habitats favorables à la faune répartis à la fois sur la nouvelle place, dans la ceinture verte sportive, et dans les cœurs d'îlots de la ceinture HBM, mais aussi sur les espaces libres ou toitures des futurs bâtiments côté Montreuil.

➤ I-D- AMELIORER LA QUALITE DES ESPACES PUBLICS ET LA SECURITE DES DEPLACEMENTS

Le boulevard périphérique génère aujourd'hui une véritable coupure urbaine entre les villes de Paris, Montreuil et Bagnolet, avec une traversée de la Porte de Montreuil difficile et peu sécurisée pour les piétons et cyclistes, des espaces résiduels peu qualitatifs et contraints par de nombreux mésusages.

Le projet prévoit un giratoire routier à feux, permettant des traversées sécurisées et apaisées. L'aménagement de la place et des cheminements cyclables et piétons permettront également de recoudre les liaisons douces entre les trois villes, et de relier de façon directe la rue d'Avron côté Paris à la rue de Paris côté Montreuil. L'espace public sera ainsi requalifié, les voiries pacifiées, et le giratoire routier apaisé.

➤ I-E- FAIRE RESPIRER PARIS : UNE NOUVELLE POLITIQUE DES DEPLACEMENTS

Le projet Porte de Montreuil 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 réaménagement de la place de la Porte de Montreuil permet de réduire l'espace dédié à la voiture, au profit de l'aménagement d'un grand espace public, accessible aux piétons et aux modes doux. Cette place facilitera les traversées entre Paris, Montreuil et Bagnolet. De plus, les programmes constructibles inscrits dans le cadre de l'appel à projets Reinventing Cities seront ambitieux en matière de mobilités douces, et permettront d'encourager le recours aux services et mobilités durables.

➤ I-F- OFFRIR UN MEILLEUR ENVIRONNEMENT

En bordure du périphérique, le site est fortement contraint, et marqué par des nuisances environnementales importantes. Le projet vise à améliorer durablement le cadre de vie et les conditions de santé et de confort des habitants des quartiers limitrophes. La couverture de la trémie du boulevard périphérique doit permettre de réduire de façon significative les nuisances sonores. Le projet s'inscrit dans une démarche globale pour concevoir des espaces publics innovants, durables et sobres afin de réduire la vulnérabilité du site au changement climatique.

Le programme constructible sera porté par des ambitions environnementales fortes, traduite dans l'appel à projet Reinventing Cities. Le règlement de la consultation identifie 10 défis pour le Climat (parmi lesquels l'énergie, la biodiversité, l'eau...) visant notamment à faire émerger des projets bas carbone, exemplaires dans leur résilience et leur durabilité. Les bâtiments construits seront alors des vitrines de l'excellence environnementale parisienne, grâce aux innovations proposées par les candidats.

IV.2.1.2 - ORIENTATION II : PROMOUVOIR LE RAYONNEMENT DE PARIS ET STIMULER LA CREATION D'EMPLOI POUR TOUS

➤ II-A- REEQUILIBRER L'EMPLOI SUR LE TERRITOIRE PARISIEN ET CREER DE NOUVEAUX POLES ECONOMIQUES

Le PADD identifie les Portes de Paris comme secteurs stratégiques pour intensifier l'activité économique, et participer au rééquilibrage de l'emploi à l'échelle régionale. Le projet de la Porte de Montreuil participera à cet objectif, puisque les programmes constructibles seront majoritairement à destination de bureaux, programmes innovants et activités commerciales. Plus de 3000 nouveaux emplois sont prévus sur le site. L'attractivité et le rayonnement métropolitain des puces seront renforcés. Cette nouvelle programmation permettra de rétablir la mixité d'usages dans un territoire aujourd'hui presque exclusivement résidentiel et de consolider à l'est de Paris, un pôle majeur de l'arc de l'innovation, favorisant les retombées pour l'emploi local.

➤ II-B- FAVORISER LES SECTEURS ECONOMIQUES LES PLUS INNOVANTS

Les projets proposés dans le cadre de Reinventing Cities participeront à renforcer l'identité économique du site, et la dynamique de l'Arc de l'innovation dans lequel il s'inscrit : innovation dans le domaine de l'économie et du sport, mixité et réversibilité dans le temps des programmes, retombées pour les quartiers populaires situés de part et d'autre du périphérique (ancrage territorial, dynamique inclusive, emploi local)... L'implantation d'usages innovants, par exemple des nouvelles formes de commerces, de loisirs, de pratiques culturelles et sportives, est un enjeu pour animer les rez-de-chaussée et l'espace public tout au long de la journée et de la soirée, et contribuer à l'identité de ce lieu de destination métropolitain.

IV.2.1.3 - ORIENTATION III : REDUIRE LES INEGALITES POUR UN PARIS PLUS SOLIDAIRE

➤ III-A- INTEGRER LES QUARTIERS EN DIFFICULTE DANS LA VILLE ET LUTTER CONTRE L'EXCLUSION

Le secteur de la Porte de Montreuil est inscrit dans le territoire des « Portes du 20^{ème} », retenu par l'ANRU comme site d'intérêt national dans le cadre du NPNRU, compte-tenu de la forte concentration de difficultés sociales, économiques et urbaines. L'objectif de l'opération d'aménagement est de requalifier les espaces publics aujourd'hui dégradés, afin de redonner de la qualité aux espaces urbains du secteur. Les projets Reinventing Cities doivent également prendre en compte le contexte local, et privilégier des programmes à destination de la population locale, dans le cadre de l'économie sociale et solidaire notamment.

➤ III-C- FAVORISER LA VIE DE QUARTIER

Le Porte de Montreuil vise à devenir un lieu de destination métropolitain avec de nouveaux usages et pratiques (culturelles, sportives, événementielles) permettant d'animer les espaces publics et une nouvelle offre commerciale et de services, en particulier en rez-de-chaussée des bâtiments construits, proposant des lieux conviviaux et intergénérationnels permettant à la population de se retrouver. Ces nouvelles constructions participeront grandement à la dynamisation commerciale du secteur.

Le projet proposé sur le secteur Porte de Montreuil s'inscrit dans les objectifs du PADD en vigueur. Il permet notamment de mettre en œuvre plusieurs orientations identifiées pour appliquer ces objectifs. Les évolutions envisagées au titre de la mise en compatibilité du PLU confortent ces orientations.

IV.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 et du SRCE à cet égard ;
- 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.

Elles s'imposent aux projets dans un rapport de compatibilité.

IV.2.2.1 – LES ORIENTATIONS D’AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION THEMATIQUES EN FAVEUR DE LA COHERENCE ECOLOGIQUE

Les Orientations d’Aménagement et de Programmation thématiques en faveur de la cohérence écologique fixent plusieurs objectifs à l’échelle Parisienne.

Sur la carte de cette OAP, le site de l’opération d’aménagement est concerné par trois postes de légende, déclinés en prescriptions détaillées dans le corps des OAP :

- Pérenniser les espaces verts et de loisirs en renforçant leur biodiversité :
 - *« Tout projet doit limiter l’imperméabilisation des sols et l’éclairage nocturne et favoriser l’emploi de matériaux biodégradables »*
- Relier les espaces verts et de loisirs, et diffuser la biodiversité :
 - *« Les rues arborées feront l’objet d’une évaluation pour identifier leur potentiel de mutation en faveur de la biodiversité »*
 - *« Les jardins en bordure de voies, souvent organisés de façon linéaire, peuvent également favoriser la dispersion de la biodiversité : les clôtures doivent être transparentes à la petite faune, les plantations plurispécifiques, toutes les strates végétales étant représentées »*
- Préserver et mettre en valeur la couronne, principal lieu d’interconnexion du territoire parisien, avec les continuités écologiques franciliennes :
 - *« Pour lutter contre l’artificialisation de la couronne, tout projet doit limiter l’imperméabilisation des sols et favoriser l’emploi de matériaux biodégradables »*
 - *« Les toitures terrasses des bâtiments de faible hauteur à rénover feront l’objet d’un traitement végétalisé, afin d’offrir aux espèces un espace complémentaire de déplacement »*
 - *« Les espaces libres des centres sportifs de la couronne seront mobilisés pour enrichir leur diversité écologique, pour les transformer en parcs de sports et de loisirs ».*

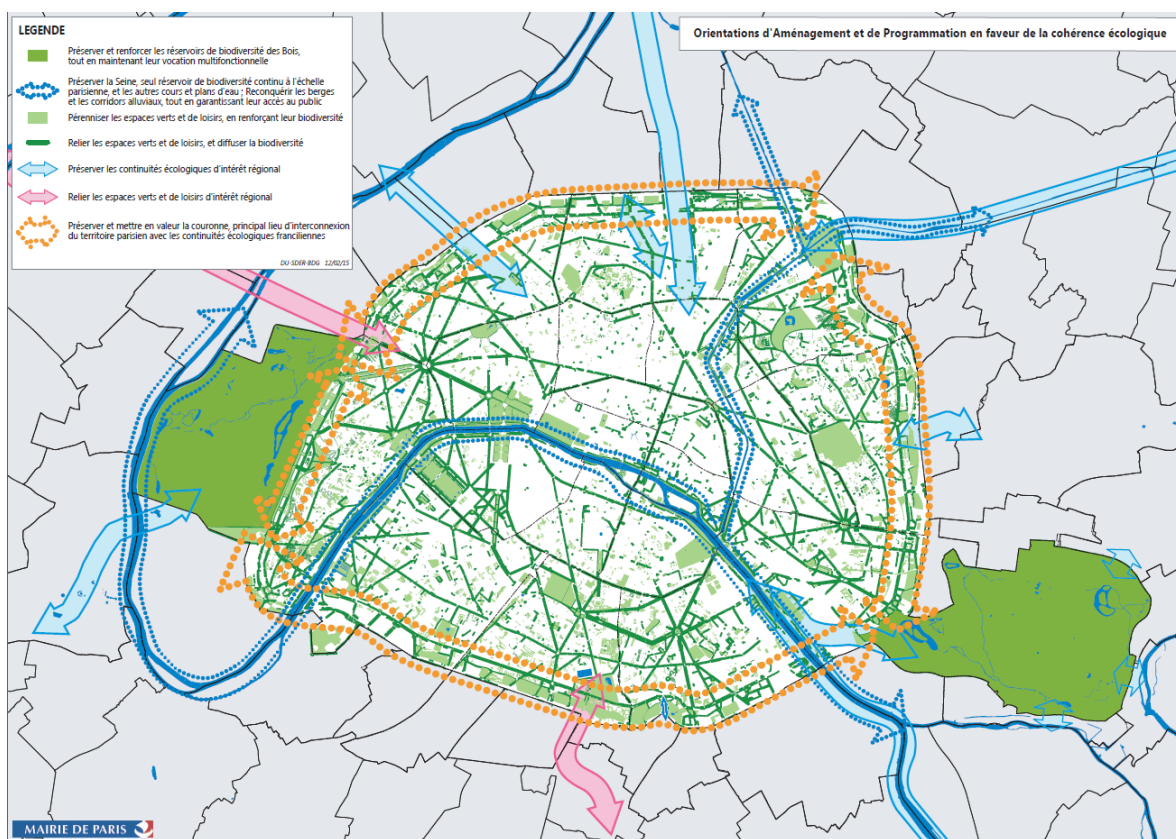
L’aménagement des espaces publics et la conception des nouveaux programmes immobiliers sont guidés par une ambition environnementale forte, pour des aménagements innovants, sobres et durables.

Ainsi, l’aménagement de la place prévoit une désimperméabilisation ambitieuse du sol, avec une augmentation d’au moins 50% des surfaces perméables, pour atteindre entre 15% et 20% de surfaces perméables sur l’ensemble de la place, permettant d’aller au-delà des objectifs du Plan Paris Pluie. Le projet prévoit également la création d’une nouvelle trame végétale d’une surface d’au minimum 3000m² avec des espaces végétalisés et plantés qui intégreront des strates différenciées (herbacées, grimpantes, arbustives et arborées), pour renforcer la biodiversité et composer des séquences paysagères dans la traversée de la place. L’objectif de 80% d’essences locales permettra

de créer des milieux adaptés au climat et faciles à entretenir. Côté Paris, la séquence végétale sera très marquée, entrant en résonance avec le square Déjérine et permettra de recoudre les continuités écologiques nord-sud de la ceinture verte sportive. En s'étirant aussi le long de la traversée est-ouest, cette nouvelle trame végétale permettra la création d'un nouveau corridor écologique, franchissant le boulevard périphérique, en prolongeant la ceinture verte jusqu'à Montreuil et Bagnolet. Le bilan global sur la trame arborée sera positif.

Les toitures des bâtiments construits dans le cadre de l'appel à projet Reinventing Cities seront en grande partie végétalisées, renforçant donc l'intensité végétale du territoire, et offrant des espaces supplémentaires de déplacement pour la faune.

Le projet permettra donc de conforter l'ensemble des prescriptions détaillées dans les orientations d'aménagement et de programmation thématiques en faveur de la cohérence écologique.



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

Le projet d'aménagement de la Porte de Montreuil respecte les orientations d'aménagement et de programmation thématiques en faveur de la cohérence écologique.

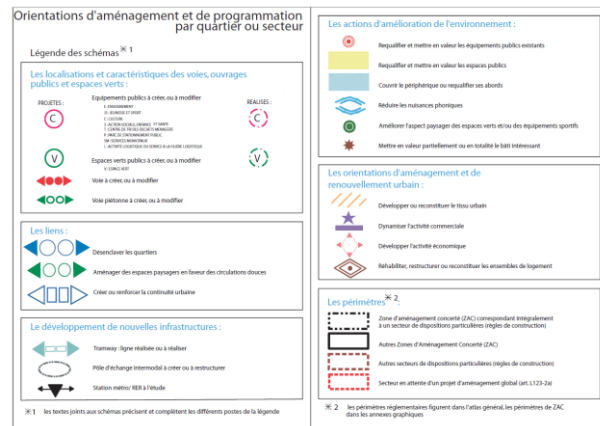
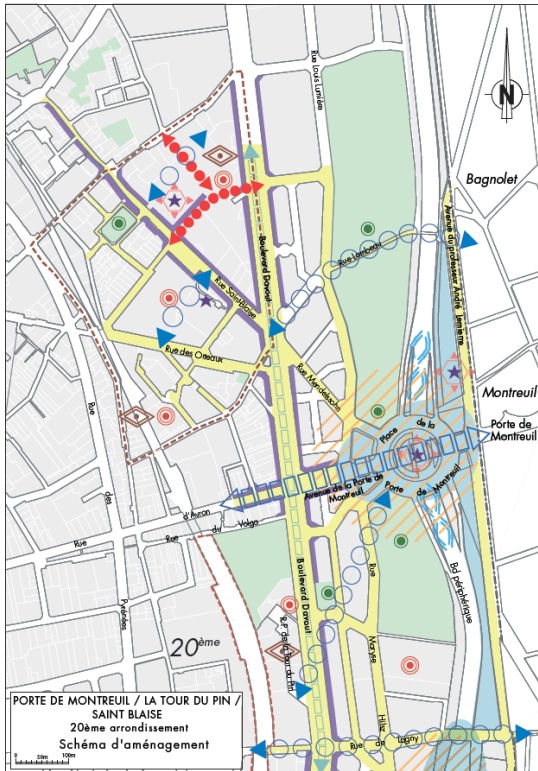
IV.2.2.2 – LES ORIENTATIONS D’AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION « PORTE DE MONTREUIL / LA TOUR DU PIN »

Le secteur de la Porte de Montreuil est concerné par les OAP « Porte de Montreuil / la Tour du Pin ». Les objectifs déclinés dans ces OAP sont les suivants :

- Proposer de **nouvelles fonctions urbaines**, à la fois en favorisant le rééquilibrage de l’emploi et du développement économique dans l’Est parisien et en s’appuyant sur les mutations en cours sur Montreuil et Bagnolet ; offrir également de nouveaux équipements et valoriser l’existant ;
- **Valoriser le cadre de vie** en transformant l’image des lieux ;
- Réconcilier les diverses échelles urbaines en **rétablissant les continuités bâties** ;
- Développer les transports en commun, mieux garantir les déplacements, **fluidifier les circulations** et conforter les itinéraires des circulations douces ;
- Améliorer la vie quotidienne des habitants ;
- Adapter l’action des services publics pour mieux répondre aux besoins des habitants et développer les dispositifs d’accompagnement nécessaire à une meilleure insertion sociale et économique.

A ce titre, les OAP flèchent plusieurs aménagements. Le périmètre de l’opération d’aménagement est concerné par les éléments de légende suivants :

- **Le développement économique et commercial** à l’échelle des sites de renouvellement urbain de Saint Blaise, de la Porte de Vincennes, de la Porte de Montreuil et des communes limitrophes ;
- **L’aménagement et la requalification des espaces publics** (délaissés urbains, voirie et rond-point, espaces verts et sportifs...) ;
- **L’amélioration et le développement des transports** dans un contexte de croissance économique sur les communes riveraines ;
- **L’amélioration du fonctionnement et de l’aspect du marché aux puces** ;
- L’amélioration générale de la **gestion urbaine de proximité** ;
- La résidentialisation du groupe de logements situés sur la voie Patrice de la Tour du Pin intégrant un volet social d’accompagnement du projet auprès des habitants.



Carte relative aux orientations d'aménagement et de programmation du secteur « porte de Montreuil / la tour du pin »

L'opération d'aménagement de la Porte de Montreuil entre parfaitement dans le cadre de ce document. En effet, sur ce secteur, toutes les orientations existantes sont prises en compte dans le projet :

- Créer ou renforcer la continuité urbaine entre Paris et Montreuil : l'aménagement d'une place publique, où les déplacements par modes doux sont facilités, permet de recoudre les deux communes de manière qualitative ;
- Couvrir le périphérique ou requalifier ses abords : l'aménagement de la place métropolitaine prévoit une couverture des trémies du périphérique à l'endroit indiqué dans les OAP. L'appel à projets Reinventing Cities permet de recréer de l'urbanité en bordure de périphérique, à la lisière de Montreuil. Le projet prévoit aussi la protection et la renaturation des talus, garantissant un traitement végétal et paysager des abords du périphérique ;
- Réduire les nuisances phoniques liées au périphérique : la couverture de la trémie du rond-point de la Porte de Montreuil permet de réduire significativement les nuisances phoniques à cet endroit. Les bâtiments qui seront construits dans le cadre de Reinventing Cities permettront également de faire écran aux nuisances sonores, tout en intégrant des dispositifs de protection pour les usagers de ces bâtiments ;
- Développer ou reconstituer le tissu urbain de la Porte de Montreuil : l'aménagement d'une place métropolitaine, et la construction de bâtiments d'activité, permettent de recréer un véritable morceau de ville à la Porte de Montreuil, et de lui rendre un caractère urbain agréable, qualitatif et vivant ;

- Dynamiser l'activité commerciale et développer l'activité économique : l'appel à projet Reinventing Cities prévoit la requalification du marché aux puces au rez-de-chaussée d'un bâtiment, et permettra l'implantation de nouvelles activités économiques et commerciales.

Le projet d'aménagement de la Porte de Montreuil est compatible avec les OAP « Porte de Montreuil / La Tour du Pin » qui s'appliquent sur le secteur. Il concourt à leur mise en œuvre.

IV.2.3 - Le règlement du PLU

Le règlement du PLU en vigueur sur le périmètre de l'opération d'aménagement de la Porte de Montreuil classe en zone urbaine verte (UV) les espaces sportifs de la Ceinture Verte (le centre sportif Louis Lumière au Nord, le centre sportif Maryse Hilsz au Sud). Le reste du secteur est classé en zone UG, dont la majorité est constituée d'emprises de voiries routières.

Au regard des dispositions visant un rééquilibrage de l'habitat et de l'emploi, le territoire dans lequel se développe le projet relève du secteur d'incitation à la mixité habitat-emploi, sous-secteur plus favorable à l'emploi.

IV.2.3.1 – LE ZONAGE

Le projet de la Porte de Montreuil prévoit de réaménager le rond-point sur le principe d'un giratoire "élargi", permettant de libérer de l'espace autour de la trémie centrale pour aménager une grande place en son centre. Cette géométrie du nouveau giratoire qui est le résultat des études techniques de mobilité (simulation dynamique, capacité des carrefours, temps de feux, rayon de giration pour les véhicules sortant ou entrant sur les bretelles du boulevard périphérique) nécessite de modifier le tracé des voies, dont certaines doivent passer sur des terrains classés en zone UV (les extrémités du square du centre sportif Déjerine et du centre sportif Maryse Hilsz).

Le projet urbain prévoit de créer les voies du nouveau giratoire sur des zones actuellement classées en zone UV. La zone UV, dans laquelle sont classés les espaces sportifs de la Ceinture Verte, n'est pas compatible avec le passage de ces voies. Le classement de ces espaces doit donc être modifié pour permettre la réalisation du projet.

IV.2.3.2 – LA VOIRIE

Le projet de la Porte de Montreuil inclut la construction de nouveaux bâtiments le long du périphérique, à la lisière avec Montreuil. Ces parcelles sont aujourd'hui identifiées comme des voies publiques ou privées (aplat jaune au sein de la zone UG). Pour l'application des articles UG.6 (Implantation des constructions par rapport aux voies), UG.10 (hauteur maximale des constructions) et UG.13 (espaces libres et plantations, végétalisation du bâti), il est nécessaire de redessiner les voies publiques.

Le projet Porte de Montreuil n'est pas compatible avec l'actuel dessin des voies, dont les emprises doivent être de nouveau délimitées pour permettre les constructions sur les emprises constructibles prévues par le projet.

Le projet est conforme avec les autres articles du règlement des zones UV et UG couvertes par le projet, et notamment l'article UG.15 relatif aux performances énergétiques et environnementales.

IV.3 - LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU

Au vu des éléments présentés ci-dessus, la mise en œuvre du projet nécessite de modifier certaines dispositions du règlement du PLU. Afin de limiter les potentielles incidences sur l'environnement des évolutions envisagées, la mise en compatibilité intègre des modifications réglementaires visant à préserver et mettre en valeur l'environnement.

Les modifications réglementaires, sont les suivantes :

- classement de zone urbaine verte (UV) en zones urbaine générale (UG) ;
- délimitation des emprises de voirie et des emprises constructibles ;
- création de nouveaux espaces verts protégés (EVP) ;
- création d'un périmètre de localisation d'équipement pour un « aménagement paysager végétalisé de 3000 m² minimum ».

IV.3.1 – Présentation et justification des modifications proposées

IV.3.1.1 - CLASSEMENT DE ZONES UV EN ZONES UG

Le nouveau tracé du giratoire routier repositionné sur le pourtour extérieur de la place reconfigurée empiète sur les emprises des deux centres sportifs qui encadrent la place: l'angle du centre sportif Déjerine au nord, pour une surface d'environ 100 m², et l'angle du centre sportif Maryse Hilsz au sud, pour une surface d'environ 1 000 m². Ces deux espaces verts sportifs étant classés dans la zone UV – incompatible avec la création d'espaces de voirie – le projet nécessite d'intégrer ces deux emprises à la zone UG, comme « emprise de voie publique ou privée ». Au total, environ 1100 m² seront déclassés de la zone UV en zone UG. Cette évolution du zonage présente une incidence directe sur trois des planches au 1/2000 de l'Atlas du PLU ainsi que sur les planches thématiques intitulées « Carte de synthèse » et « A – Plan de zonage ».

IV.3.1.2 - DELIMITATION DES EMPRISES DE VOIRIE ET DES EMPRISES CONSTRUCTIBLES

La création de lots constructibles sur le pourtour de la place reconfigurée nécessite une nouvelle délimitation des emprises dédiées aux voies publiques et aux constructions, au sein de la zone UG, suivant les nouveaux alignements définis dans le plan guide du maître d'œuvre urbain. Cette évolution se traduit sur les planches au 1/2000 de l'Atlas du PLU par une nouvelle configuration des emprises figurées sous la teinte jaune correspondant au poste de légende « voie publique ou privée ».

L'évolution de la délimitation de la zone UG et, au sein de celle-ci, des emprises de « voie publique ou privée », nécessite de préciser le classement des emprises concernées au regard des dispositions relatives au rééquilibrage territorial de l'habitat et de l'emploi (article UG.2.2.1 du Règlement du PLU), de la mixité sociale (article UG.2.2.3 et UG.2.2.4) et des espaces libres (article UG.13.1.2) :

- **Dispositions relatives au rééquilibrage territorial de l'habitat et de l'emploi** : les emprises nouvellement classées en zone UG ont vocation à intégrer le « secteur de mixité habitat-emploi », « sous-secteur plus favorable à l'emploi ». Les dispositions applicables dans ce sous-secteur, qui couvre les abords des gares et du boulevard périphérique, ont pour objectif de faciliter l'accueil des destinations liées à l'emploi (commerce et bureau notamment) dans des secteurs particulièrement bien desservis mais exposés à des nuisances peu favorables à l'implantation de logements. Ce classement concerne d'ores et déjà les emprises du site relevant de la zone UG, il est logiquement étendu à celles nouvellement intégrées à cette zone au titre de la présente mise en compatibilité. Sur les planches thématiques de l'Atlas du PLU intitulées « B – Équilibre entre destinations et limitation du stationnement », un aplat bleu soutenu hachuré noir traduit ce classement. Il est apposé sur les emprises concernées dès lors qu'elles ne relèvent pas des emprises de « voie publique ou privée ». C'est pourquoi, seule l'évolution des emprises de voirie correspondant à la délimitation des lots à bâtir présente une incidence sur cette planche thématique, les emprises soustraites à la zone UV étant incorporées à la voirie et laissées en blanc.
- **Dispositions relatives à la mixité sociale** : pour accompagner les actions engagées par la Ville de Paris pour remplir les obligations qui lui incombent en matière de logements sociaux – au titre de la loi SRU modifiée et des orientations du SDRIF – la zone UG est subdivisée en une « zone de déficit en logement social » et une « zone non-déficitaire en logement social », où s'appliquent des obligations différenciées de création de logements relevant des différentes catégories (logements sociaux, intermédiaires ou libres). L'appartenance à l'une ou l'autre de ces zones résulte de la proportion des résidences principales existantes relevant du logement social, appréciée à l'échelle des îlots IRIS définis par l'INSEE. Les deux IRIS concernés par le projet d'aménagement de la Porte de Montreuil présentent un taux de logement social supérieur à 25 %, valeur cible imposée par la loi SRU modifiée. Les emprises de zone UG correspondantes sont donc rattachées à la zone non-déficitaire en logement social. Sur les planches de l'Atlas du PLU intitulées « C – Mixité sociale et protection du commerce », ce classement se traduit par l'apposition d'un aplat rose soutenu sur les emprises de zone UG ne relevant pas des emprises de « voie publique ou privée ». Ainsi, de même que pour les dispositions relatives au rééquilibrage territorial des destinations, seule l'évolution des

emprises de voirie correspondant à la délimitation des lots à bâtir présente une incidence sur cette planche thématique.

- **Dispositions relatives aux espaces libres, aux plantations et à la végétalisation du bâti :** pour l'application des normes quantitatives relatives aux espaces libres qui doivent être réservés par les projets de construction, la zone UG est subdivisée en un « secteur de mise en valeur du végétal » et un « secteur de renforcement du végétal », à la fois le plus densément bâti et le plus dépourvu d'espaces verts publics ou privés. Des règles différenciées s'appliquent à ces secteurs, s'agissant du dimensionnement des espaces libres en pleine-terre. Leur délimitation est déterminée à l'échelle des IRIS, en fonction de l'aire d'influence des espaces végétalisés présents dans l'environnement des îlots. Compte tenu du caractère plus aéré du tissu urbain et de la présence d'espaces verts relativement vastes et nombreux, le territoire de la ceinture verte relève du secteur de mise en valeur du végétal. Les emprises nouvellement classées en zone UG sont donc incorporées dans ce secteur. Cette évolution se traduit sur la carte de l'Atlas du PLU intitulée « E – Sectorisation du végétal » par l'apposition d'un aplats vert foncé sur les emprises déclassées de la zone UV.

IV.3.1.3 - CREATION DE NOUVEAUX ESPACES VERTS PROTEGES (EVP)

L'étude biodiversité menée sur le site dans le cadre de l'étude d'impact environnemental a mis en évidence que les talus du périphérique sont, à l'échelle du projet, une continuité fonctionnelle pour la biodiversité (zone de chasse et d'habitat intéressant pour les espèces animales). Deux nouveaux espaces verts protégés (EVP) sont donc délimités sur les talus du boulevard périphérique côté Montreuil, de part et d'autre de la Porte, pour une surface totale de 7 000 m² (environ 2 000 m² au nord et 5 000 m² au sud). Ces EVP visent à protéger, renforcer et renaturer cet espace paysager qui constitue un réservoir de biodiversité. Les talus constituent en outre un écran de protection entre les futurs lots constructibles et le boulevard périphérique. Le recours au dispositif des EVP sur le talus du boulevard périphérique – plutôt qu'un passage en zone UV – permet d'assurer une protection forte des plantations de qualité existantes tout en maintenant un zonage conforme à l'affectation domaniale et fonctionnelle de cette emprise et en réservant une souplesse plus grande d'aménagement, dans la perspective de l'évolution du Boulevard Périphérique.

IV.3.1.4 - CREATION D'UN PERIMETRE DE LOCALISATION D'EQUIPEMENT POUR UN « AMENAGEMENT PAYSAGER VEGETALISE DE 3000 M² MINIMUM »

L'aménagement de la future place prévoit la création d'au minimum 3000 m² de surfaces végétalisées et plantées venant conforter la ceinture verte et les continuités écologiques formées par la ceinture verte sportive et les talus du périphérique. Il est proposé d'inscrire au PLU le principe de cet aménagement paysager. A cette fin, un périmètre de localisation d'espace vert sera délimité sur les emprises de voie publique de la future place en application de l'article L151-41, 5°2§ du code de l'urbanisme et R.123-12 § 4°d du même code dans sa version antérieure au décret n° 2015-1783 du 28 décembre 2015 relatif à la partie réglementaire du livre 1er du code de l'urbanisme et à la

modernisation du contenu du plan local d'urbanisme. La création de ce périmètre de localisation d'espace vert présentera une incidence sur les planches au 1/2000 de l'atlas du PLU. Il sera répertorié sur l'annexe IV du règlement du PLU, intitulée «périmètres de localisation des voies et ouvrages publics, installations d'intérêt général et espaces verts à créer ou à modifier », avec la mention du programme correspondant « aménagement paysager végétalisé à créer de 3 000m³ minimum ».

IV.3.2 – Modification des pièces graphiques du règlement

Les évolutions réglementaires proposées se traduisent dans les documents graphiques constitutifs du PLU ci-après :

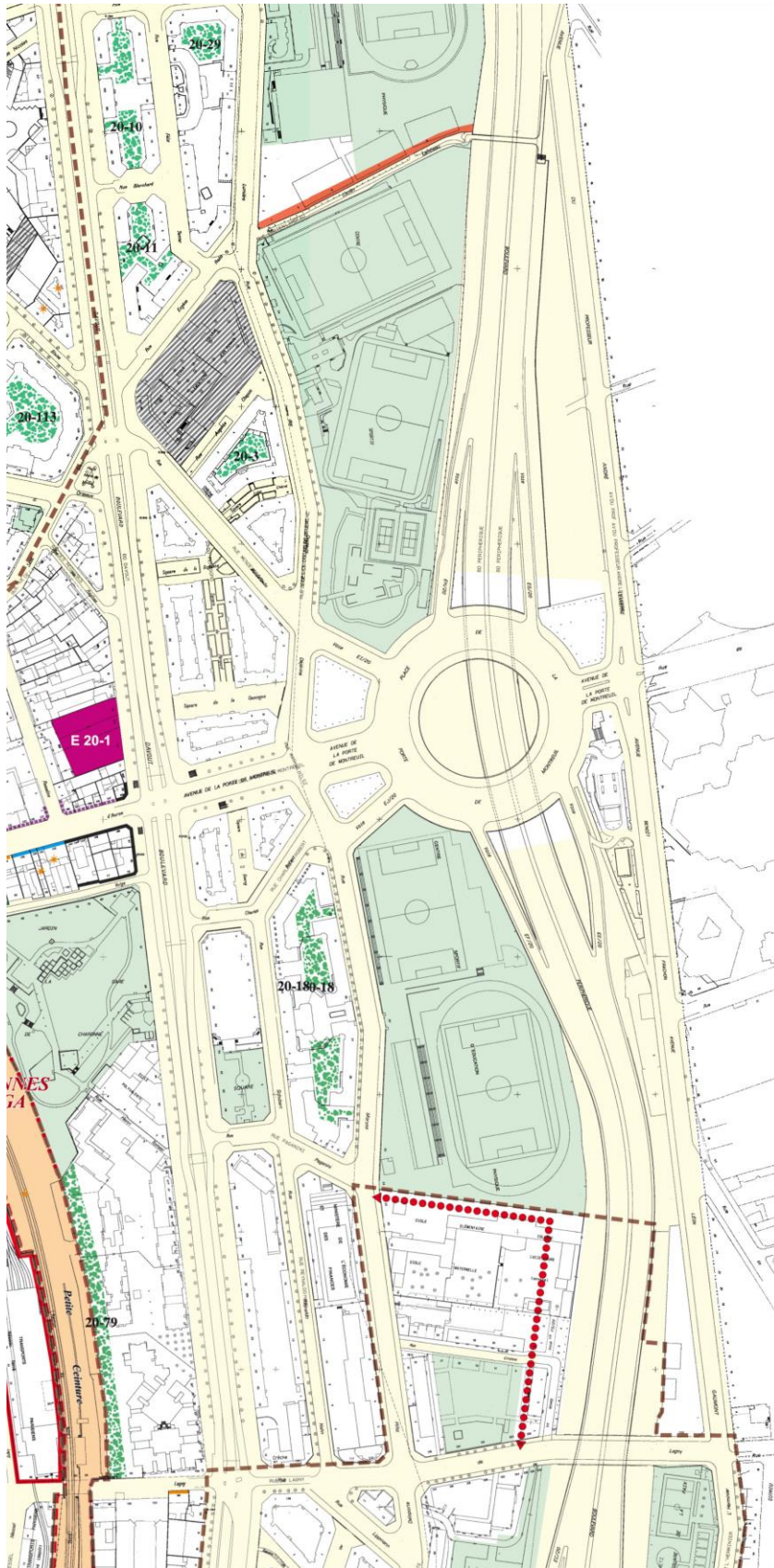
- A- 3 feuilles de l'atlas au 1/2000^{ème} : L08, M07 et M08
- B- Plan de zonage
- C- Équilibre entre destinations et limitation du stationnement
- D- Mixité sociale et protection du commerce
- E- Sectorisation végétale de la zone UG
- F- Carte de synthèse

A- 3 feuilles de l'atlas au 1/2000^{ème} : L08, M07 et M08

Les représentations cartographiques ci-dessous présentent l'assemblage des feuilles de l'atlas du PLU (actuel puis modifié) qui concernent le périmètre de l'opération d'aménagement de la Porte de Montreuil. Les modifications présentées précédemment conduisent à faire figurer sur les planches de l'atlas du PLU :

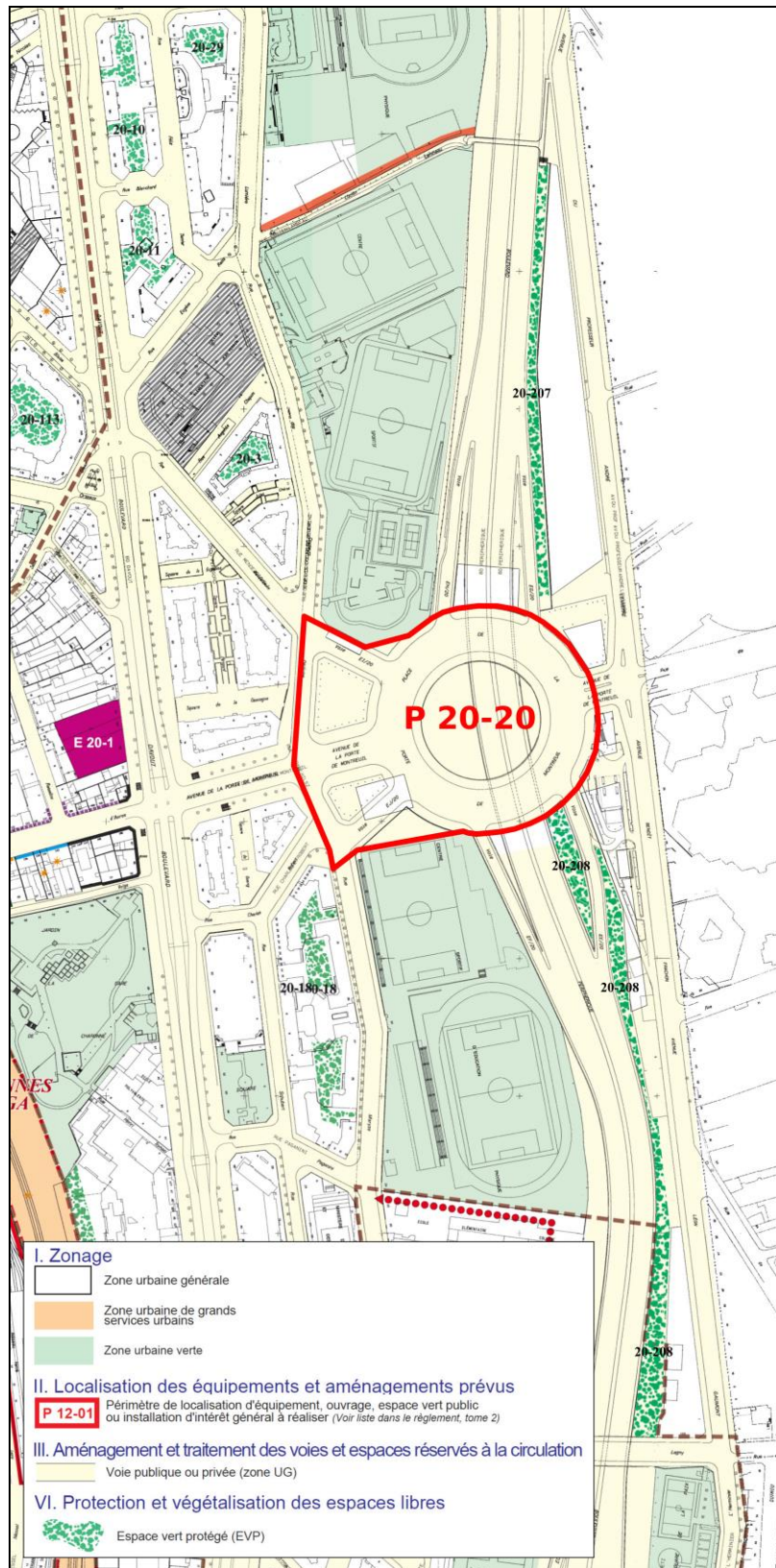
- La nouvelle délimitation des zones UV, UG, et des espaces dédiés à la voirie ;
- Du périmètre de localisation P20-20 ;
- Des EVP 20-207 et 20-208.

Ces évolutions présentent une incidence sur les feuilles L08, M07 et M08 de l'atlas. La planche L07 reste inchangée.



Assemblage des feuilles L07, L08, M07 et M08 de l'atlas du PLU en vigueur

Trois feuilles (L08, M07 et M08) de l'atlas sont modifiées, donnant le plan de recollement ci-dessous :



Assemblage des feuilles L07, L08, M07 et M08 de l'atlas du PLU modifié

B- Le plan de zonage du PLU

Pour permettre le recalibrage du giratoire et la création de la place, les extrémités du square Déjerine et du centre sportif Maryse Hilsz sont déclassés de la zone UV et reclassés en zone UG.



Extrait du plan de zonage du PLU en vigueur

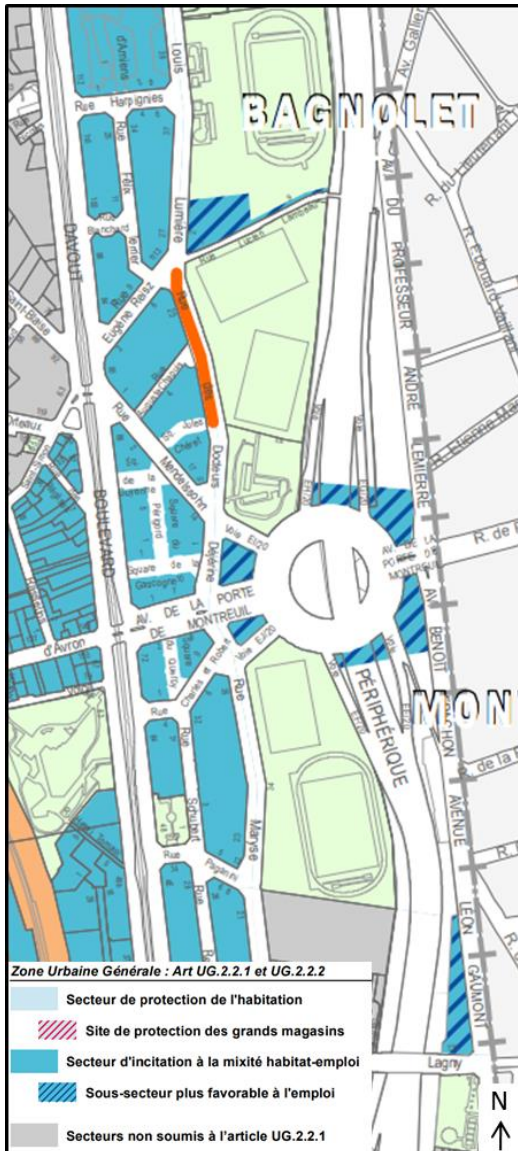


Extrait du plan de zonage du PLU mis en compatibilité

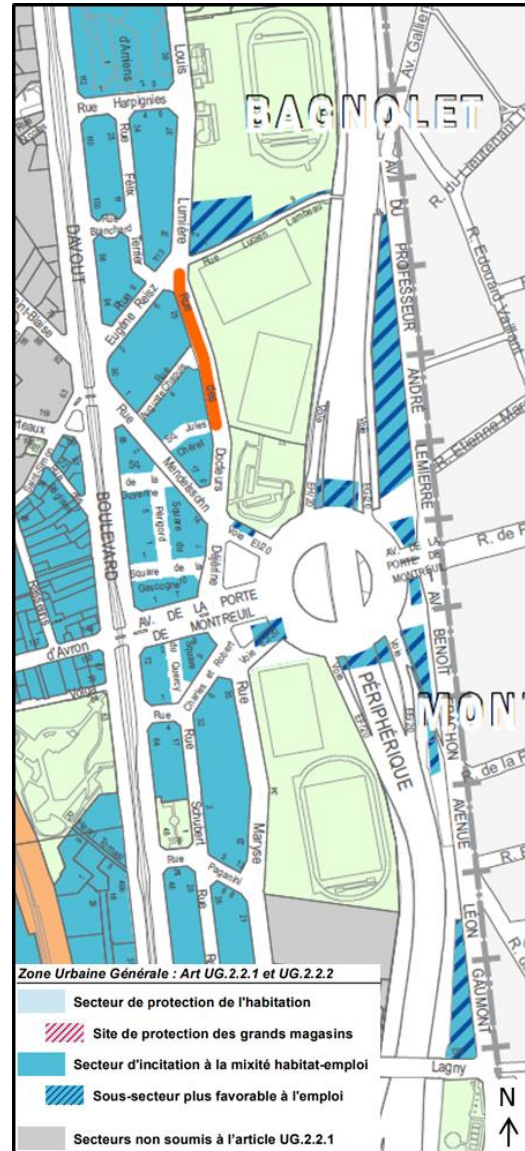
C- Plan thématique « Équilibre entre destinations et limitation du stationnement »

Cette carte sert à l'application de l'art. UG.2.2.1 visant au rééquilibrage territorial de l'habitat et de l'emploi.

En raison de la création de zone UG, cette carte doit être modifiée afin de figurer les emprises de zone UG, hors voies créées, au sein du secteur d'incitation à la mixité habitat-emploi, sous-secteur plus favorable à l'emploi (bleu hachuré).



Extrait du plan « équilibre entre destinations et limitation du stationnement » du PLU en vigueur

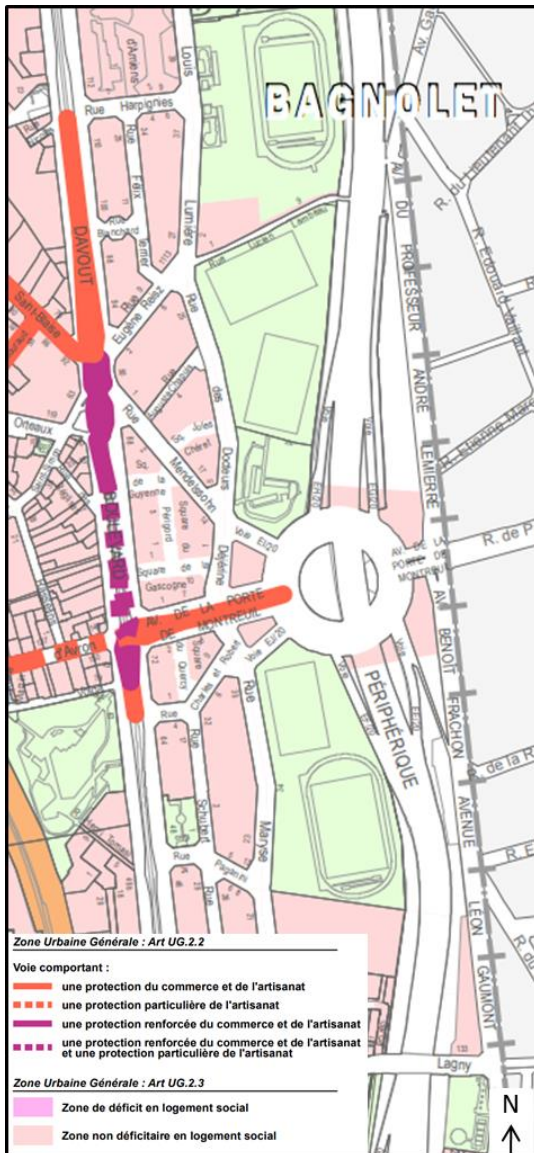


Extrait du plan « équilibre entre destinations et limitation du stationnement » du PLU mis en compatibilité

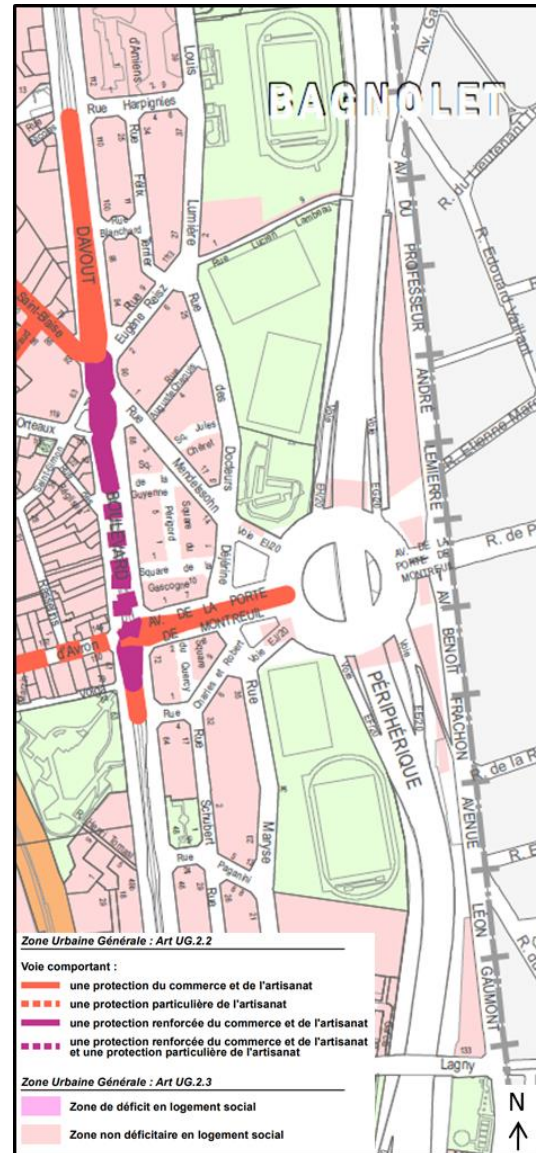
D- Plan thématique « Mixité sociale et protection du commerce »

Cette carte sert à l'application de l'article UG2.2 du règlement, intitulé « conditions relatives aux destinations ».

Le secteur du projet est situé en zone non déficitaire en logement social (rose clair). La zone UG créée sera également affectée à cette zone.



Extrait de la carte relative à la mixité sociale et la protection du commerce du PLU en vigueur

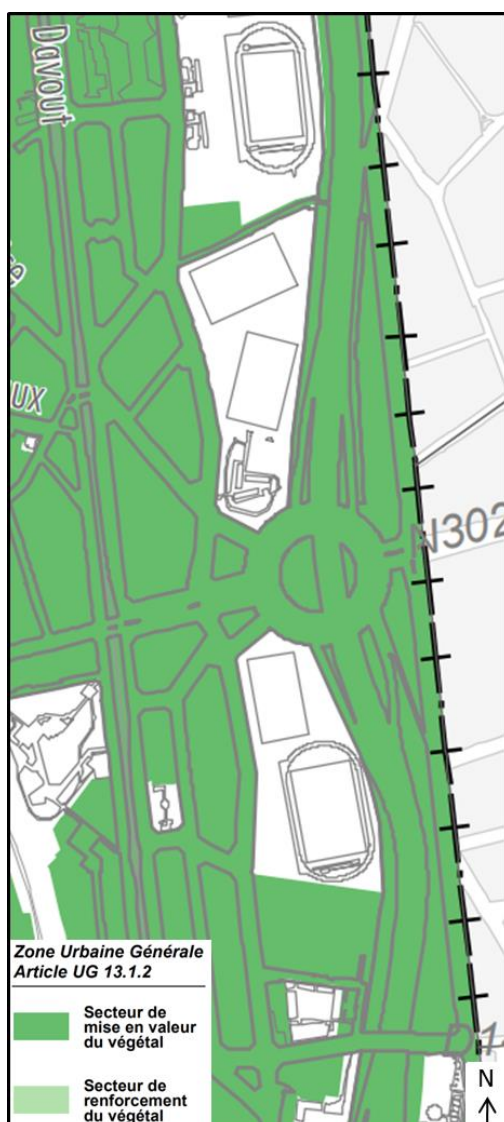


Extrait de la carte relative à la mixité sociale et la protection du commerce du PLU mis en compatibilité

E- Sectorisation végétale de la zone UG

Cette carte sert à l'application de l'article UG 13.1.2 portant sur la norme relative aux espaces libres, à la pleine terre et aux surfaces végétalisées.

La zone du projet se situe dans le secteur de mise en valeur du végétal (vert foncé). La zone UG créée sera également affectée à cette zone.



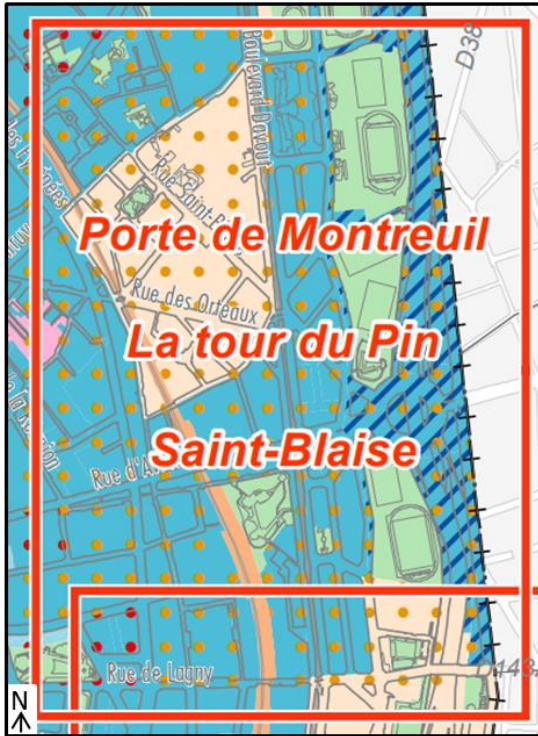
Extrait de la carte de sectorisation végétale de la zone UG du PLU en vigueur



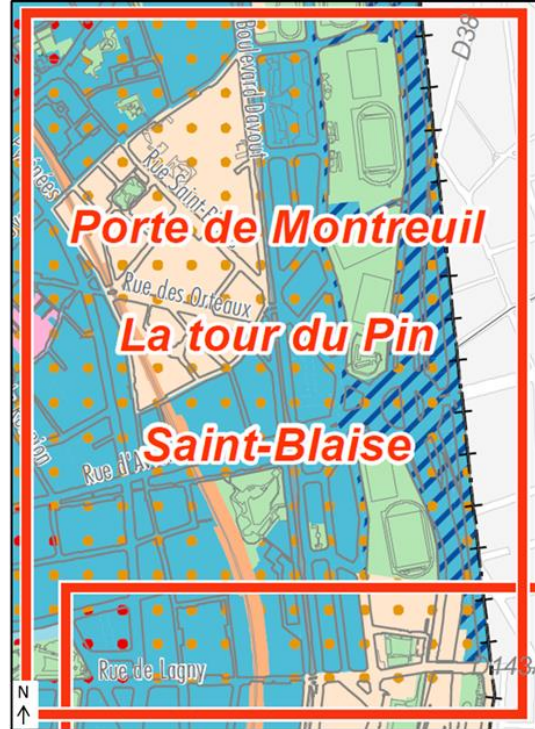
Extrait de la carte de sectorisation végétale de la zone UG du PLU mis en compatibilité

F- Carte de synthèse

Extrait de la carte de synthèse du PLU en vigueur



Extrait de la carte de synthèse du PLU mis en compatibilité





Zone Urbaine Générale

Secteurs soumis à l'article UG.2.2.1

-  Secteur de protection de l'habitation
-  Site de protection des grands magasins
-  Secteur d'incitation à la mixité habitat-emploi
-  Sous-secteur plus favorable à l'emploi



Secteurs non soumis à l'article UG.2.2.1

-  Secteur de Maisons et villas
-  Secteur d'aménagement

Autres zones

-  Zone Urbaine de Grands Services Urbains
-  Zone Urbaine Verte
-  Zone Naturelle et forestière

Secteurs soumis à l'article UG.2.3

-  Zone de déficit en logement social
-  Zone non déficitaire en logement social

Secteur couvert par des orientations d'aménagement

La traduction graphique de l'évolution des zones UG et UV est très peu lisible à l'échelle du Plan de synthèse, sans inconvénient à l'égard de la précision de la règle qui est explicitement figurée sur la planche au 1/2000.

IV.3.3 – Modification des pièces écrites du règlement

Les pièces écrites du règlement sont regroupées en deux tomes :

- Le tome 1 qui présente des dispositions générales et des règlements par zone
- Le tome 2 qui est constitué de différentes listes nécessaires à l'application des règles d'urbanisme : Secteurs soumis à des dispositions particulières, Périmètres devant faire l'objet d'un projet d'aménagement global, Emplacements réservés aux ouvrages publics, installations d'intérêt général et espaces verts, Périmètres de localisation d'équipements, ouvrages, espaces verts et installations d'intérêt général à créer ou à modifier, Emplacements réservés en vue de la réalisation de logements et de logements locatifs sociaux inscrits au bénéfice de la Ville de Paris, Protections patrimoniales et espaces verts protégés.

La mise en compatibilité du PLU pour le projet Porte de Montreuil ne suscite que deux modifications du tome 2 du règlement :

- Le tableau de l'**Annexe IV** — *Périmètres de localisation des voies et ouvrages publics, installations d'intérêt général et espaces verts à créer ou à modifier*, est complété par l'introduction, après la ligne relative au périmètre de localisation P20-19, d'une ligne ainsi libellée :

Ardt	Indicatif	Destination	Localisation	
			Plan-ches	Situation du périmètre
20 ^e	P20-20	— Aménagement paysager végétalisé de 3000 m ² minimum	M 07 L 08 M 08	place et avenue de la Porte de Montreuil

- Le tableau de l'**Annexe VII** — *Espaces verts protégés*, répertoriant les espaces verts protégés du 20^{ème} arrondissement, est complété par les lignes suivantes, qui consignent leur surface réglementaire :

Indicatif	Planche	Adresses	Surfaces en m ²	
			par terrain	totale
20-207	M 07-M 08	talus du boulevard périphérique extérieur, tronçon compris entre la place de la Porte de Montreuil et la passerelle Lucien Lambeau		2000

20-208	M 08	talus du boulevard périphérique extérieur, tronçon compris entre la rue de Lagny et la place de la Porte de Montreuil		5000

V. Compatibilité de la présente déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU avec les documents communaux et supra-communaux

Les tableaux ci-dessous synthétisent l'ensemble des documents avec lesquels le PLU doit, conformément aux articles L.131-4 et L. 131-5 du Code de l'urbanisme, être compatible ou prendre en compte.

Documents cadre	PLU de Paris
Obligation de comptabilité	
1° Les schémas de cohérence territoriale prévus à l'article L. 141-1 ;	Sans objet
2° Les schémas de mise en valeur de la mer prévus à l'article 57 de la loi n° 83-8 du 7 janvier 1983 ; non concerné pour ces communes	Sans objet
3° Les plans de déplacements urbains prévus à l'article L. 1214-1 du code des transports ;	Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France, approuvé le 19 juin 2014
4° Les programmes locaux de l'habitat prévus à l'article L. 302-1 du code de la construction et de l'habitation ;	PLH de Paris 2011-2016
5° Les dispositions particulières aux zones de bruit des aéroports conformément à l'article L. 112-4	PEB de de Paris-Issy-les Moulineaux (Secteur de la Porte de Montreuil non concerné)
Obligation de prise en compte	
1° Plan climat-air-énergie territorial prévu à l'article L222-1 du code de l'environnement et	Plan Climat de Paris, approuvé le 22 mars 2018
2° Schémas départementaux d'accès à la ressource forestière	Sans objet

La ville de Paris n'étant pas couverte par un schéma de cohérence territoriale (SCoT)², le PLU doit, en application de l'article L. 131-7 du code de l'urbanisme, être compatible ou prendre en compte les documents suivants :

Documents cadre	PLU de Paris
Obligation de comptabilité	
1° Les dispositions particulières au littoral et aux zones de montagne prévues aux chapitres I et II du titre II ou les modalités d'application de ces dispositions particulières lorsqu'elles ont été précisées pour le territoire concerné par une directive territoriale d'aménagement prévue par l'article L. 172-1 ;	Non couvert
2° Les règles générales du fascicule du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires prévu à l'article L. 4251-3 du code général des collectivités territoriales pour celles de leurs dispositions auxquelles ces règles sont opposables ;	Non couvert
3° Le schéma directeur de la région d'Ile-de-France prévu à l'article L. 123-1 ;	SDRIF, approuvé le 27 décembre 2013
4° Les schémas d'aménagement régional de la Guadeloupe, la Guyane, la Martinique, Mayotte et La Réunion prévus à l'article L. 4433-7 du code général des collectivités territoriales ;	Sans objet
5° Le plan d'aménagement et de développement durable de Corse prévu à l'article L. 4424-9 du code général des collectivités territoriales ;	Sans objet
6° Les chartes des parcs naturels régionaux prévues à l'article L. 333-1 du code de l'environnement ;	Sans objet
7° Les chartes des parcs nationaux prévues à l'article L. 331-3 du code de l'environnement ;	Sans objet
8° 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 prévus à l'article L. 212-1 du code de l'environnement ;	SDAGE Seine Normandie 2010-2015, approuvé le 20 novembre 2009
9° Les objectifs de protection définis par les schémas d'aménagement et de gestion des eaux prévus à l'article L. 212-3 du code de l'environnement ;	SAGE de la Bièvre approuvé le 19 avril 2017, celui de Marne-Confluence approuvé le 2 janvier 2018

² A noter toutefois, qu'un SCoT est en cours d'élaboration sur le territoire de la métropole du Grand Paris. Ce dernier, en cours de concertation, devrait être approuvé en 2020.

10° Les objectifs de gestion des risques d'inondation définis par les plans de gestion des risques d'inondation pris en application de l'article L. 566-7 du code de l'environnement, ainsi qu'avec les orientations fondamentales et les dispositions de ces plans définies en application des 1° et 3° du même article L. 566-7 ;	Plan de Gestion des Risques d'Inondations de Seine Normandie 2016-2021, approuvé le 7 décembre 2015
Obligation de prise en compte	
1° Les objectifs du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires prévu à l'article L. 4251-3 du code général des collectivités territoriales ;	Non couvert
2° Les schémas régionaux de cohérence écologique prévus à l'article L. 371-3 du code de l'environnement ;	SCRE Ile de France, approuvé le 21 octobre 2013
3° Les schémas régionaux de développement de l'aquaculture marine prévus à l'article L. 923-1-1 du code rural et de la pêche maritime ;	Sans objet
4° Les programmes d'équipement de l'Etat, des collectivités territoriales et des établissements et services publics ;	NPNRU
5° Les schémas régionaux des carrières prévus à l'article L. 515-3 du code de l'environnement ;	Sans objet
6° Les schémas départementaux d'accès à la ressource forestière.	Sans objet

V.1 - SCHEMA DIRECTEUR DE LA REGION D'ILE-DE-FRANCE

Le SDRIF est un document d'aménagement et d'urbanisme qui donne un cadre à l'organisation de l'espace francilien. Comme le prévoit l'article L.141-1 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* ».

Accompagné du fascicule « Vision régionale » et d'une synthèse, le SDRIF est composé de fascicules et de la carte de destination générale des différentes parties du territoire :

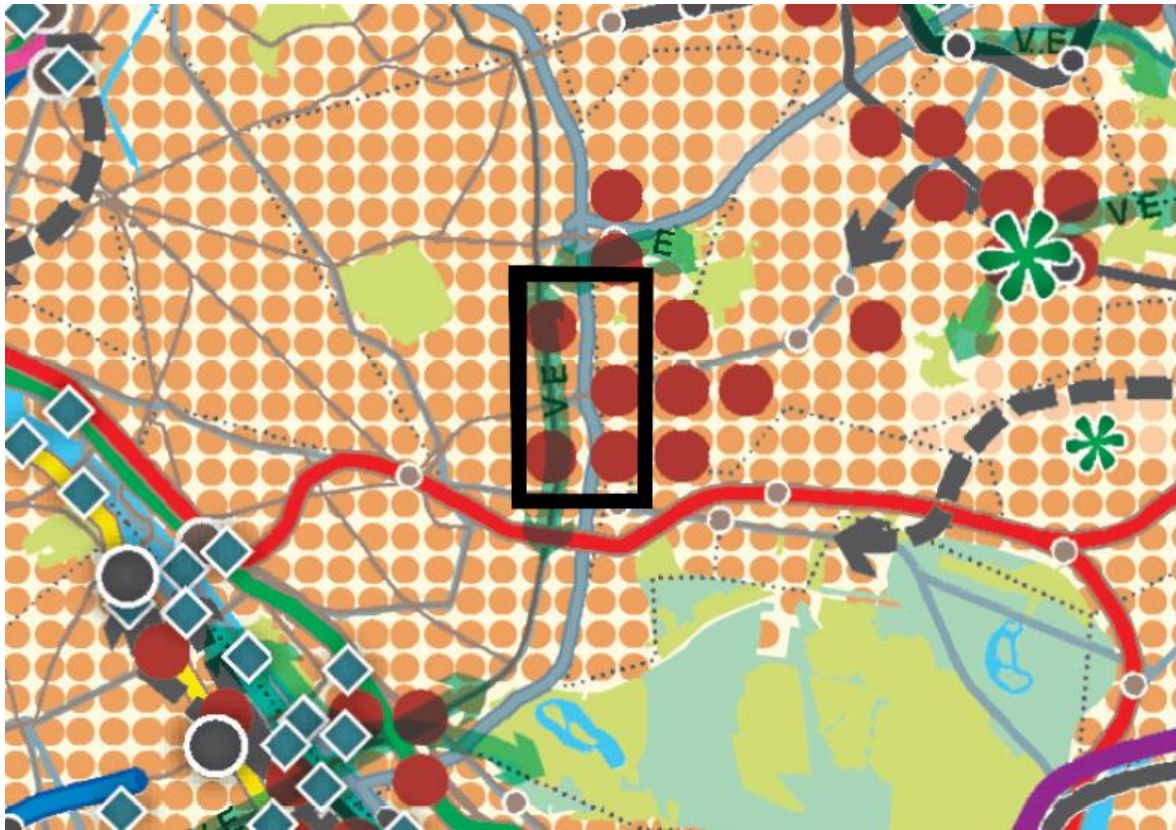
- Défis, projet spatial régional et objectifs (fascicule 2) ;
- Orientations réglementaires et carte de destination générale des différentes parties du territoire (fascicule 3) ;
- Évaluation environnementale (fascicule 4) ;

- Propositions pour la mise en œuvre (fascicule 5).

Le fascicule « proposition pour la mise en œuvre » précise les leviers d'actions dont dispose la puissance publique pour mettre en pratique les objectifs et les orientations règlementaires du SDRIF.

Les objectifs du SDRIF 2030 pour Paris visent « à conforter le dynamisme de la capitale » :

- « Un rayonnement économique à conforter. Paris offre une très grande diversité d'activités et d'emplois et attire des investissements internationaux et des fonctions stratégiques majeures... » ;
- « Garantir à tous un accès au logement. Paris doit aussi son dynamisme à la richesse de son économie résidentielle fragilisée par la hausse ininterrompue des valeurs immobilières et foncières depuis plusieurs décennies. Le rééquilibrage est-ouest en matière d'emplois et le maintien des fonctions résidentielles sont donc des défis majeurs (...) » ;
- « Renforcer l'offre de transport dans le cœur de la métropole. Carrefour de réseaux et d'infrastructures, Paris dispose d'une offre dense et maillée de transports publics. L'objectif est à terme d'assurer à l'agglomération centrale un niveau de desserte comparable à celui de Paris intramuros, de faciliter les échanges au sein du Bassin parisien et le long de l'Axe Seine, et de renforcer le rayonnement et l'attractivité de l'Île-de-France à l'international (...) » ;
- « Valoriser et intégrer à l'échelle régionale les espaces naturels et boisés parisiens. Paris bénéficie d'un environnement de qualité mais doit faire face à de nouveaux enjeux d'avenir. Il s'agit à l'échelle régionale de préserver et valoriser les milieux naturels afin de constituer un véritable réseau maillé d'espaces ouverts. (...) » ;
- « Une mutation urbaine du territoire parisien qui profite à l'ensemble de la métropole. Paris est un territoire en mutation urbaine. Soixante-dix opérations, représentant près de 10 % du territoire parisien, sont aujourd'hui en cours de réalisation ou en projet. La plupart d'entre elles, par leur localisation, leur échelle et leur programme, contribuent au dynamisme et au renforcement de la région métropolitaine (...) ».



Extrait de la carte de destination du SDRIF (2013)

Les infrastructures de transport

Les réseaux de transports en commun	Existant	Projet (tracé)	Projet (Principe de liaison)	
	Niveau de desserte national et international	—		↔
	Niveau de desserte métropolitain	Réseau RER RER A (rouge) RER B (bleu) RER C (jaune) RER D (vert) RER E (rose)	Grand Paris Express tracé de référence (rouge) tracé variante (vert) réseau complémentaire structurant (orange)	↔
	Niveau de desserte territoriale	—	—	↔
	● Gare ferroviaire, station de métro existante (hors Paris) ● Gare TGV existante	● Gare ferroviaire, station de métro en projet (hors Paris) ● Gare TGV en projet		
Les réseaux routiers	Existant	Itinéraire à requalifier	Projet (Principe de liaison)	
	Autoroutes et voies rapides	—	↔	
	Réseau principal	—	↔	
	Franchissements		↔	

Les espaces urbanisés



Espace urbanisé à optimiser



Quartier à densifier à proximité d'une gare



Secteur à fort potentiel de densification



Les espaces verts et les espaces de loisirs



Les espaces verts et les espaces de loisirs d'intérêt régional à créer

Les continuités



Espace de respiration (R), liaison agricole et forestière (A),
continuité écologique (E), liaison verte (V)



Le fleuve et les espaces en eau

L'ensemble des dispositions normatives s'imposant notamment aux SCoT, et en leur absence aux PLU ou documents d'urbanisme en tenant lieu, sont précisées dans le livret « orientations réglementaires et carte de destination générale des différentes parties du territoire ». Afin de mettre en évidence la traduction réglementaire de la stratégie, les orientations sont déclinées autour des trois piliers :

- **Pilier 1 : relier et structurer**

Le projet de la Porte de Montreuil s'inscrit dans les orientations et objectifs du SDRIF relatifs à la mobilité en visant un rééquilibrage au profit des circulations douces à travers un nouveau franchissement du boulevard périphérique. Cet aménagement permet le développement du réseau de mobilités douces en restaurant et renforçant la traversée du boulevard périphérique, confortant ainsi les continuités viaires et cyclables. Il intègre également la circulation des transports collectifs.

- **Pilier 2 : polariser et équilibrer**

Le secteur de la Porte de Montreuil est identifié par le SDRIF comme un secteur à fort potentiel de densification, comprenant des emprises mutables importantes, ainsi que comme espace urbanisé à optimiser.



Extrait de carte sur les grands enjeux du projet spatial régional du SDRIF

Le Site de la Porte de Montreuil offre en effet des perspectives de développement d'une programmation urbaine d'envergure, basée sur la mutation des délaissés du périphérique. Le SDRIF insiste sur l'importance de la densification des espaces déjà urbanisés, y compris pour les activités économiques : « *Il s'agit d'accueillir l'essentiel de la croissance urbaine dans les territoires déjà constitués, notamment ceux bien desservis par les transports collectifs, et de répondre grâce à cela aux grands défis régionaux. La densification est le moyen de réaliser une région métropolitaine compacte, économe en espace, en énergie, mais aussi en argent public. [...] L'effort de densification doit porter certes sur le logement, mais aussi sur les activités économiques* ».

La modification du PLU s'intègre donc dans les objectifs de densification d'espaces déjà urbanisés définis par le SDRIF, en permettant la densification et la réalisation de programmes constructibles sur les emprises UG de voiries routières, permettant ainsi de densifier le tissu urbain et de renforcer l'offre d'emplois.

Ces nouvelles zones de construction peuvent être aisément raccordées aux réseaux d'alimentation (eau et énergie) de la Ville de Paris, sans que cela ait un impact significatif sur leur fonctionnement.

- **Pilier 3 : préserver et valoriser**

Le SDRIF identifie une continuité écologique et une liaison verte sur l'axe du boulevard des Maréchaux. Cette continuité intercepte le secteur de la Porte de Montreuil dans son extrémité Ouest et trouve une partie de sa concrétisation dans la présence de la ceinture verte.

La modification du PLU a un impact limité sur cette continuité écologique. La modification porte sur la réduction de deux « Zones urbaines vertes » d'un total de 1 100m² dans le cadre de l'aménagement de la future place.

Cette réduction est compensée par la délimitation d'un périmètre de localisation d'équipement pour « un aménagement paysager et végétalisé d'au moins 3 000m² » au droit de la future place, ainsi que la protection de 7 000m² d'espaces végétalisés relevant du domaine public de voirie correspondant aux talus du boulevard périphérique classés en espace vert protégé.

V.2 - PLAN LOCAL DE L'HABITAT

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, et a été modifié lors de la séance des 9 et 10 février 2015. 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, un dispositif de pilotage et de suivi et des annexes financières. Les actions à mener sont également décrites dans un programme spécifique à chaque arrondissement.

Le PLH de Paris 2011-2016 inscrit 4 axes :

1. Atteindre des objectifs volontaristes d'offre nouvelle de logements ;
2. Adapter l'offre nouvelle et le parc existant à la diversité des besoins, en particulier en répondant aux différents besoins ;
3. Poursuivre les efforts pour une gestion sociale adaptée des différents parcs de logements ;
4. Poursuivre la requalification du parc de logement et l'adapter aux objectifs du plan climat et aux exigences de l'environnement.

Concernant le secteur de la Porte de Montreuil – Python Duvernois – Fougères, le PLH identifie une concentration de difficultés sociales dans un quartier majoritairement constitué d'habitat social avec la présence de la ceinture des habitations à bon marché (HBM).

La mise en compatibilité du PLU avec le projet d'aménagement n'a pas d'incidence sur le parc de logement du secteur dans la mesure où le projet ne comporte pas de création de logements. Elle est donc sans effet sur la compatibilité du PLU avec le PLH.

V.3 - PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS D'ILE-DE-FRANCE

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.

Approuvé en juin 2014 par le Conseil Régional d'Île-de-France, le Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF) fixe jusqu'en 2020, les objectifs et le cadre de la politique de déplacements des personnes et des biens sur le territoire régional. Il vise un équilibre durable entre les besoins de mobilité, la protection de l'environnement et de la santé, la préservation de la qualité de vie tout en tenant compte des contraintes financières.

Pour faire face aux enjeux, le PDUIF fixe les objectifs et le cadre de la politique de déplacements des personnes et des biens pour l'ensemble des modes de transport d'ici 2020. Pour atteindre ces objectifs, le PDUIF fixe 8 défis à relever par les politiques de déplacement :

- Défi 1 : Construire une ville plus favorable aux déplacements à pied, à vélo et en transports collectifs ;
- Défi 2 : Rendre les transports collectifs plus attractifs ;
- Défi 3 et 4 : Redonner à la marche de l'importance dans la chaîne de déplacement et donner un nouveau souffle à la pratique du vélo ;
- Défi 5 : Agir sur les conditions d'usage des modes individuels motorisés ;
- Défi 6 : Rendre accessible l'ensemble de la chaîne de déplacement ;
- Défi 7 : Rationaliser l'organisation des flux de marchandises et favoriser l'usage de la voie d'eau et du train
- Défi 8 : Faire des Franciliens des acteurs responsables de leurs déplacements

L'aménagement de la Porte de Montreuil répond aux défis du PDUIF en permettant un rééquilibrage des déplacements au profit des mobilités douces et l'amélioration des liaisons douces entre Paris, Montreuil et Bagnolet, facilitant les cheminements piétons et cyclistes notamment pour l'accès aux transports en commun. En respectant les orientations du Plan Climat Air Energie de la Ville de Paris, les nouveaux programmes constructibles limiteront l'usage des parkings et favoriseront les solutions de mobilités durables pour les déplacements des usagers des nouvelles constructions.

Les évolutions du PLU respectent le PDUIF 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.

V.4 - DOCUMENTS CADRES DE LA GESTION DES EAUX

V.4.1 – SDAGE Seine Normandie

Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux du bassin Seine-Normandie (SDAGE) a été approuvé par n°2009-1531 du 20 novembre 2009 du Préfet de la Région Ile-de-France³.

³ 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.

Il fixe les défis suivants :

- Diminuer les pollutions ponctuelles des milieux par les polluants classiques ;
- Diminuer les pollutions diffuses des milieux aquatiques ;
- Réduire les pollutions des milieux aquatiques par les micropolluants ;
- Protéger et restaurer la mer et le littoral ;
- Protéger les captages d'eau pour l'alimentation en eau potable actuelle et future ;
- Protéger et restaurer les milieux aquatiques et humides ;
- Gestion de la rareté de la ressource en eau ;
- Limiter et prévenir le risque d'inondation.

Les évolutions du PLU sur le secteur de la Porte de Montreuil 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 SDAGE.

En effet, le projet Porte de Montreuil sera compatible avec les dispositions de l'article 13 du PLU et avec le zonage pluvial et intégrera une gestion alternative des eaux pluviales avec les objectifs suivants :

- Réduire les volumes collectés et déversés par temps de pluie, notamment par une augmentation significative des surfaces perméables et de réduire les rejets à l'égout ;
- Privilégier les mesures alternatives et le recyclage des eaux pluviales ;
- Privilégier, dans les programmes constructibles 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 ;
- Adapter si nécessaire la gestion de l'eau aux résultats des études de pollution des sols de manière notamment à ne pas favoriser la migration de polluants au travers de l'infiltration des eaux pluviales.

V.4.2 - SAGE

Le secteur de la Porte de Montreuil s'inscrit en limite extérieure du projet de Schéma d'Aménagement et de gestion des eaux « Marne Confluence » approuvé par arrêté inter-préfectoral le 2 janvier 2018.

V.5 - PLAN DE GESTION DES RISQUES D'INONDATION (PGRI)

La déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU est compatible 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.

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 ;
1. Mobiliser tous les acteurs pour consolider les gouvernances adaptées et la culture du risque.

Le secteur de la Porte de Montreuil ne se situe pas à proximité d'un réseau hydrologique. Il est toutefois concerné par les dispositions du PGRI suivantes :

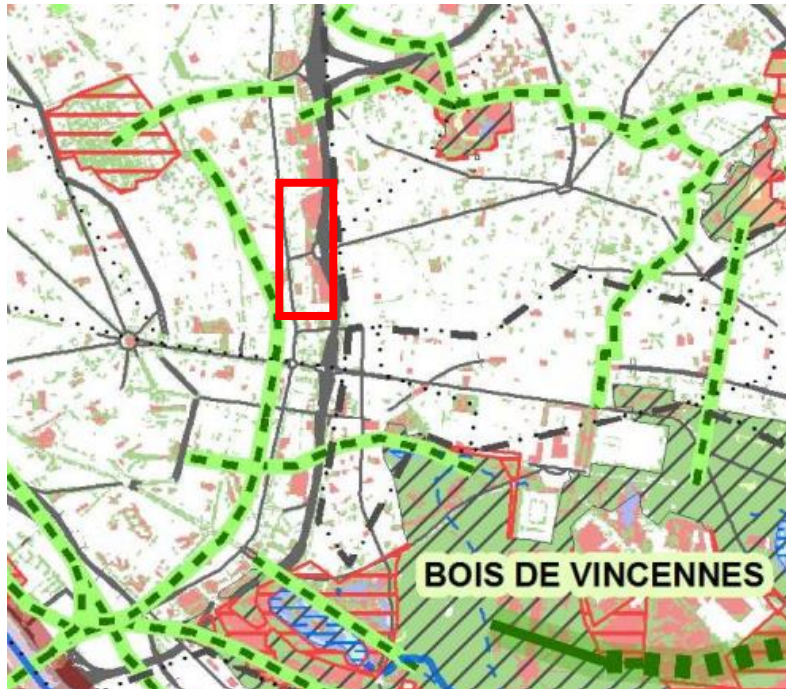
- Ralentir l'écoulement des eaux pluviales dès la conception des projets
- Prévenir la genèse des inondations par une gestion des eaux pluviales adaptée
- Privilégier la gestion et la rétention des eaux à la parcelle

Le respect évolutions du PLU sur le secteur de la Porte de Montreuil induisent la création d'un « périmètre de localisation d'équipement, ouvrage, espace vert public ou installation d'intérêt général à réaliser de 3 000m² ». Cet espace consiste en la création de surfaces désimperméabilisées et végétalisées pour une gestion des eaux pluviales à la parcelle par infiltration.

V.6 - SCHEMA REGIONAL DE COHERENCE ECOLOGIQUE DE LA REGION ILE-DE-FRANCE

Le Schéma Régional de Continuités Ecologiques (SRCE) est le volet régional de la Trame Verte et Bleue dont l'élaboration est fixée par les lois Grenelle I et II. Ce document cadre régional est co-élaboré par l'Etat et le Conseil régional, en association avec un Comité Régional « Trames verte et bleue » et l'ensemble des partenaires régionaux concernés par le schéma et sa mise en œuvre.

Approuvé par délibération du Conseil régional du 26 septembre 2013, le schéma régional de cohérence écologique (SRCE) d'Ile-de-France a été adopté par arrêté préfectoral du 21 octobre 2013. La prise en compte par le PLU du SRCE résulte notamment de la création des OAP en faveur de la cohérence écologique à l'occasion de la procédure de modification approuvée en 2016.



Extrait de carte du SCRE d'Ile-de-France

Le secteur de la Porte de Montreuil n'est pas identifié à l'échelle du SRCE, comme un réservoir de biodiversité ni comme un corridor écologique. Il ne fixe pas d'objectif pour le secteur concerné.

Une liaison reconnue pour son intérêt écologique est toutefois identifiée à proximité reliant le bois de Vincennes au cimetière du Père Lachaise, deux réservoirs de biodiversité. Cet élément ne concerne pas le territoire du projet.

V.7 - PLAN CLIMAT-AIR-ENERGIE TERRITORIAL DE PARIS

Le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) de la Ville de Paris a été récemment actualisé. La version en vigueur a été adoptée en mars 2018.

Riche de 500 mesures dans plusieurs domaines (bâtiment, transports, énergie, alimentation, déchets, cadre de vie, mobilisation, finance...), ce nouveau Plan Climat guide Paris vers la neutralité carbone à horizon de 2050 et constitue une mise en œuvre concrète des engagements pris par la France lors de la COP 21.

Le projet de la Porte de Montreuil prendra en compte les orientations du nouveau Plan Climat avec une augmentation significative des surfaces perméables, un renforcement des continuités paysagères de la ceinture verte et des surfaces végétalisées, et plus globalement une conception des espaces publics et des programmes constructibles visant à réduire la vulnérabilité du site au changement climatique. Les lots constructibles font partie intégrante du programme Reinventing Cities, un appel à projets international sans précédent, visant à encourager une régénération urbaine à faible émission carbone et résiliente. Le niveau bas carbone E+C- est un objectif fixé aux nouvelles constructions avec un niveau visé E3C2.

La déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU est donc en conformité avec les orientations fixées dans le Plan Climat Air Energie Territorial de la Ville de Paris.

VI. EVALUATION DES INCIDENCES DES EVOLUTIONS DU PLU SUR L'ENVIRONNEMENT ET PRISE EN COMPTE DU SOUCI DE SA PRESERVATION ET DE SA MISE EN VALEUR

VI.1 - IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT PHYSIQUE, TOPOGRAPHIQUE ET CLIMATIQUE

VI.1.1 - Résorption des ruptures topographiques et des coupures physiques

L'évolution des usages sur une partie des surfaces de voirie routière classées en zone UG contribuera à la transformation du giratoire routier en un vaste espace public requalifié permettant de rétablir les continuités urbaines entre les trois villes et effacer les ruptures topographiques créées par les infrastructures routières. Le traitement des micro-reliefs et du nivellement permettra également une meilleure intégration des nouveaux aménagements dans le tissu urbain et des cheminements plus confortables pour les mobilités douces.

VI.1.2 - Mouvements de terres

La modification de PLU sur le secteur de la Porte de Montreuil offre de nouvelles possibilités de constructions au sein des emprises de voiries de la zone UG. Ces nouvelles emprises, en particulier celles situées le long des avenues du professeur André Lemierre et Benoît Frachon, sont susceptibles de nécessiter la création de sous-sols entraînant des excavations sous le niveau de sol-actuel.

La Porte de Montreuil n'est couverte par aucun Plan de Prévention des Risques Naturels (PPRn) ni périmètre de risque connu, mais se trouve au contact d'une zone d'aléa de retrait/gonflement d'argile ainsi que d'une zone à risques de dissolution du gypse

L'optimisation des mouvements de terre avec des équilibres déblais/remblais, sera recherchée en phase opérationnelle pour réduire l'apport ou l'export des terres.

VI.1.3 - Pollution des sols

Les études de pollution des sols confirment la contamination diffuse des sols par les hydrocarbures et métaux lourds dans les remblais pour l'ensemble des futurs lots constructibles.

Toutefois elles précisent que les niveaux de pollutions constatés sont compatibles avec l'aménagement du site et les nouvelles destinations ouvertes au site par la procédure de mise en

compatibilité, sous réserve des travaux nécessaires (confinement, export des terres polluées). Les orientations d'aménagement et de programmation précisent la volonté d'implanter principalement des équipements non sensibles (bureaux, programmes d'activités innovantes, commerce) dans ce secteur.

Les principes de gestion des terres éventuellement polluées et les travaux nécessaires à la compatibilité des usages seront définis en phase opérationnelle.

Un plan de gestion des pollutions sera mis en œuvre pour assurer la compatibilité des futurs usages avec les pollutions et assurer la gestion des futurs déblais de terrassement de façon adaptée.

Une analyse des risques sanitaires sera également réalisée pour l'ensemble des lots.

Dans le cas d'une activité d'agriculture sur le site, la culture des plantes nécessitera au préalable une étude de pollution des sols spécifique pour établir les risques présents et actions à entreprendre dans le cadre d'une telle activité ou pourra se faire sur un sol importé.

VI.1.4 – Aquifère

L'alimentation de la nappe se trouvera légèrement favorisée par la mise en œuvre du Plan Pluie qui impose des espaces de pleine terre dans le futur aménagement, permettant l'infiltration des premiers 8 millimètres de pluie dans les secteurs favorables.

La possibilité d'implantation d'îlots constructibles, pouvant nécessiter la création de sous-sol, ne devrait pas induire d'interférence avec la première nappe libre, située entre 16 et 26m sous le terrain naturel.

La collecte et le prétraitement des eaux de ruissellement issues des voiries, notamment à travers des filtres végétalisés, permettront de limiter les risques de pollution d'origine routière.

La mise en œuvre opérationnelle du principe de gestion des eaux pluviales devra être en accord et adaptée si nécessaire aux résultats des études de pollution des sols de manière notamment à ne pas favoriser la migration de polluants au travers de l'infiltration des eaux pluviales.

L'entretien des espaces verts se fera par la mise en œuvre de pratiques raisonnées et de techniques alternatives. L'objectif sera de réduire au maximum l'utilisation des produits phytosanitaires, tant sur les espaces publics (obligation réglementaire) que les espaces privés.

VI.1.5 - Alimentation en eau potable

La programmation urbaine envisagée par le projet d'aménagement de la Porte de Montreuil permet d'estimer les besoins à environ 146 000 m³ d'eau potable par an. Ces besoins peuvent être couverts par les réseaux existants et les lots constructibles peuvent être aisément raccordés aux réseaux d'alimentation en eau potable de la Ville de Paris, sans que cela ait un impact significatif sur leur fonctionnement.

Le raccordement des réseaux du projet aux réseaux structurants existants, tant pour l'alimentation en eau potable que pour l'assainissement, fera l'objet de conventions avec les syndicats en charge des réseaux concernés.

VI.1.6 - Gestion des eaux pluviales et des eaux usées

La création de nouveaux espaces de voirie sur la future place, impliquant 1 100m² déclassées de la zone UV en zone UG, peut générer :

- Un risque de pollution accidentelle et/ou chronique, avec une augmentation des charges polluantes en lien avec le trafic généré ;
- Une augmentation du ruissellement des eaux pluviales.

La gestion des eaux pluviales est encadrée à la fois par le zonage pluvial annexé au PLU, et par l'article 13 du règlement de la zone UG. Le zonage pluvial impose l'infiltration de la pluie de 8mm dans les zones dites d'abattement « normal » (le sud de la Porte de Montreuil), et l'infiltration de la pluie de 4 mm dans les zones d'abattement « réduit » (le nord de la Porte de Montreuil, en raison des caractéristiques du sous-sol). Ces seuils d'infiltration minimaux à respecter induisent une désimperméabilisation importante de la place de la Porte de Montreuil. L'article 13 du PLU, qui s'impose à tout projet, vise également à garantir des surfaces végétales et perméables dans les projets. Le respect du PLU constitue donc une garantie de désimperméabilisation et de meilleure gestion des eaux pluviales sur la Porte de Montreuil. De plus, le projet prévoit d'aller plus loin que les ambitions imposées dans le PLU, en prévoyant 15 à 20% de surfaces perméables sur la place. La modification du PLU prévoit en outre la création d'un périmètre de localisation d'un aménagement paysager végétalisé.

Le réseau d'évacuation des eaux usées recueille également les eaux de pluie : en améliorant la perméabilité de la Porte de Montreuil, le projet permet de réduire les rejets à l'égout, et donc assure la bonne évacuation des eaux usées par le réseau. La programmation urbaine prévue dans le projet permet d'estimer les besoins supplémentaires à 1700 équivalents habitants d'eaux usées rejetées supplémentaires par an.

Dans le cadre de la procédure d'aménagement envisagée, les principes de gestion des eaux pluviales feront l'objet d'une procédure de déclaration au titre de la loi sur l'Eau. À ce titre, l'ensemble des réalisations devront être conformes à 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 2010-2015 de Seine Normandie, approuvé le 20 novembre 2009 ;
- Les règles du PLU en vigueur ;
- Le Plan Pluie parisien.

Ces principes s'appliqueront également à chaque parcelle aménageable.

VI.1.7 - Ilot de chaleur urbain

La mise en compatibilité du PLU va induire le déclassement de 1 100m² d'espace UV, en zone de voirie UG et permettre une densification de construction du secteur. Cette densification de la construction pourrait contribuer à une aggravation du phénomène d'îlot de chaleur urbain mais la nouvelle délimitation des emprises dédiées aux constructions bâties inclut principalement des espaces déjà imperméabilisés, n'accentuant pas l'effet d'îlot de chaleur urbain. En outre, cet impact sera limité par une ambition environnementale forte dans la conception des espaces publics et des constructions. Une désimpermeabilisation importante du sol, allant au-delà des objectifs du Plan Pluie et la création d'une zone de 3 000m² végétalisée minimum au centre de la future place permettront de contribuer à la réduction de l'effet d'îlot de chaleur urbain et de rafraîchir le site de façon significative. L'objectif bas carbone et le parti bioclimatique imposés dans l'appel à projet Re inventing Cities ainsi que les toitures végétalisées des nouveaux programmes permettront de limiter l'impact des constructions sur l'effet de chaleur urbain.

VI.2 - IMPACT SUR LA BIODIVERSITE, LA FAUNE ET LA FLORE

VI.2.1 - Zones d'inventaire et espaces protégés

Le site de la Porte de Montreuil n'intercepte aucune ZNIEFF (Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique), aucun site Natura 2000, et aucun espace protégé ou espace naturel sensible.

La mise en compatibilité du PLU ne comporte aucune modification de périmètre de ces espaces.

VI.2.2 – Biodiversité et continuités écologiques

Dans les documents supra-communaux, la Porte de Montreuil n'est pas considérée comme un site d'intérêt écologique majeur. Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique d'Ile-de-France n'identifie pas de réservoir de biodiversité ou de corridor écologique d'importance régional sur ce secteur. Toutefois, un corridor d'intérêt écologique est identifié à proximité du secteur, entre le bois de Vincennes et le cimetière du Père Lachaise.

Bien que n'étant pas identifié comme réservoir de biodiversité ou corridor écologique, le site de la Porte de Montreuil s'inscrit dans la ceinture verte de Paris, qui, elle, est une trame verte urbaine d'importance métropolitaine et identifiée dans les OAP thématiques en faveur de la cohérence écologique. La Ceinture Verte y est en effet identifiée comme le « *principal lieu d'interconnexion du territoire parisien avec les continuités écologiques franciliennes* », qui nécessite à ce titre de « *valoriser, développer et conforter de façon globale les espaces verts et de loisirs de la couronne* ».

La mise en compatibilité du PLU va induire le déclassement de 1 100m² de zone UV (zone urbaine verte) ayant un impact sur le patrimoine arboré des centres sportifs Déjérine et Maryse Hilsz, composante importante de la ceinture verte sportive. Cet impact pourra perturber les milieux

faunistiques d'intérêt et leurs habitats, repérés sur ces lisières des équipements sportifs. Dans un contexte urbanisé, ce patrimoine arboré possède un potentiel écologique intéressant en tant qu'élément de la trame verte et de la ceinture verte mais également en tant que refuge à valoriser.



PHOTOGRAPHIE DU SQUARE DEJERINE. SOURCE : GOOGLE STREET VIEW.

Cet impact reste toutefois limité au regard du site et de ses enjeux. Sur le site de la Porte de Montreuil, malgré la présence de la Ceinture Verte, les corridors écologiques sont en effet très fragmentés et impactés par les nuisances générées par les infrastructures routières.

Le projet de la Porte de Montreuil prévoit un aménagement fortement végétalisé et planté, avec la création d'une nouvelle trame végétale de plus de 3000m² sur la place, qui permettra de diversifier les strates végétales avec des essences régionales adaptées au climat et plus faciles à entretenir. Cette trame végétale viendra recoudre et mettre en valeur les continuités paysagères de la ceinture verte et, en s'étirant aussi le long de la traversée est-ouest, créer une nouvelle continuité écologique, franchissant le boulevard périphérique en prolongeant la ceinture verte jusqu'à Montreuil et Bagnolet.

Par ailleurs, les modifications de zonage du PLU conduisent au classement en espaces verts protégés d'environ 7 000m², sur les talus du boulevard périphérique coté Montreuil. Cette protection permettra de renforcer et renaturer ces réservoirs de biodiversité à l'échelle de la ceinture verte parisienne.



PHOTOGRAPHIE DE LA POINTE NORD DE L'ESPACE SPORTIF MARYSE HILSZ. SOURCE : GOOGLE STREET VIEW.

VI.3 - IMPACT SUR LE PAYSAGE URBAIN

La présente mise en compatibilité du PLU, entraîne une densification du tissu urbain sur le secteur de la Porte de Montreuil par la création de lots constructibles sur le pourtour de la future place, sans modification des hauteurs maximales constructibles.

De manière plus générale, les constructions se feront dans le respect des règles du PLU, qui garantissent l'intégration harmonieuse des constructions dans leur paysage urbain.

Une partie du projet s'inscrivant dans un secteur concerné par une servitude de protection de site inscrit, l'Architecte des Bâtiments de France sera consulté dans le cadre de l'instruction des autorisations d'urbanisme.

L'aménagement de la Porte de Montreuil permettra de réinscrire le site dans le paysage urbain parisien en transformant en profondeur l'espace public pour rétablir les continuités urbaines et visuelles entre Paris, Montreuil et Bagnolet et effacer les limites engendrées par les infrastructures routières. L'aménagement d'un espace central végétalisé et dédié aux mobilités douces, sur les emprises de voirie routière libérées de la circulation permettra également de mettre en valeur les continuités paysagères de la ceinture verte et le grand paysage métropolitain du boulevard périphérique. Les nouvelles constructions seront des marqueurs de l'identité de la Porte de Montreuil dans le paysage parisien, tout en respectant les porosités visuelles et les principes d'épannelage varié et de transparence pour préserver les séquences paysagères et les vues vers le boulevard périphérique.

VI.4 - IMPACT SUR LE BRUIT, LA QUALITE DE L’AIR ET LE CADRE DE VIE

VI.4.1 - Bruit

Le site de la Porte de Montreuil est exposé au bruit de fond des infrastructures de transports routier existantes avec une ambiance dégradée (70 dB(A)) en bordure du boulevard périphérique. La mise en compatibilité du PLU conduit à la construction de programmes immobiliers dans des secteurs exposés aux nuisances acoustiques, en particulier sur les emprises situées le long du boulevard périphérique. Ces nouvelles constructions, qui ne comprendront pas de programmes de logements, intégreront des isolements acoustiques minimaux supérieurs à 30 dB(A), requis par le classement sonore du boulevard périphérique.

A l'échelle de la place, le projet aura un impact significatif sur la réduction des nuisances sonores avec la couverture du périphérique qui participera à la création d'un espace public apaisé et la construction d'un front bâti le long du boulevard périphérique, contribuera à diminuer l'exposition au bruit des bâtiments en créant un écran acoustique, en particulier le long des avenues du professeur André Lemierre et Benoît Frachon.

VI.4.2 – Air

Une amélioration de la qualité de l'air sur le secteur de la Porte de Montreuil est prévue à horizon 2024, liée à une diminution générale de la pollution de fond parisienne et métropolitaine grâce notamment à l'évolution technologique du parc automobile prévisible avec la mise en place de la Zone à Faibles Emissions (ZFE) dans Paris. De façon générale, l'aménagement de la Porte de Montreuil anticipe et accompagne les évolutions de mobilité dans Paris et en particulier l'évolution du boulevard périphérique.

Néanmoins, les nouvelles constructions réalisées sur les emprises situées à proximité immédiate du boulevard périphérique resteront exposées à un dépassement des seuils réglementaires mais les bâtiments les plus exposés ne comprendront pas de logements ni d'équipement pour le public sensible. Par ailleurs, plusieurs mesures d'évitement et de réduction détaillées dans l'étude d'impact environnemental seront prises en compte pour limiter l'exposition des usagers.

VI.4.3 – Cadre de vie

Le changement d'usages sur les emprises de voirie routière, et la construction de nouveaux programmes d'activité vont contribuer à une requalification importante des espaces publics qui améliorera durablement le cadre de vie et les conditions de santé des habitants et transformera la Porte de Montreuil en un lieu de destination métropolitain, animé en journée comme en soirée.

La création d'une nouvelle offre en matière économique, commerciale aura un impact positif sur la mixité comme le renforcement de l'offre commerciale, avec de nouveaux lieux de convivialité, propices aux échanges et au vivre ensemble. Inscrits dans l'arc de l'innovation, ces programmes favoriseront les retombées pour l'emploi local sur un secteur en recherche d'offres, et s'appuiera sur les associations et acteurs en place pour favoriser les synergies. Le projet répond ainsi aux orientations visées par le PLU de Paris qui identifie le secteur comme secteur d'incitation à la mixité habitat-emploi, sous-secteur plus favorable à l'emploi.

La relocalisation du marché aux puces au sein d'un programme emblématique de la place permettra d'améliorer l'attractivité, le confort et le fonctionnement logistique du marché avec l'apport de nouveaux services et programmes complémentaires, venant renforcer sa dynamique et son rayonnement métropolitain. Le projet s'appuiera également sur les acteurs locaux pour développer le secteur de l'économie circulaire et de réemploi.

L'aménagement de la Porte de Montreuil conduit donc à une amélioration de la qualité du cadre de vie.

VII. Critères indicateurs et modalités retenues pour analyser les résultats de la mise en œuvre des évolutions règlementaires

La réforme du Code de l'urbanisme opérée par la loi ALUR du 24 mars 2014 a notamment introduit l'obligation de définir dans le Rapport de présentation des indicateurs permettant d'évaluer les résultats de l'application du PLU. À ce titre, une batterie d'indicateurs a été adoptée dans le cadre de la modification générale du PLU approuvée les 4, 5, 6 et 7 juillet 2016 (Rapport de présentation, partie G, t. 2, p 73 et suivantes). Ils portent sur un ensemble de thèmes (rééquilibrage territorial et fonctions urbaines, logement et logement social, stationnement et aires de livraison, espace vert et plantations, équipements), appréhendés au travers de l'effet de leur expression règlementaire (articles de la zone UG, emplacements réservés, périmètres de localisation de l'annexe IV du Tome 2 ou des OAP) sur les caractéristiques des projets susceptibles de bénéficier d'une autorisation dans le cadre du PLU.

La mise en compatibilité du PLU avec le projet d'aménagement de la Porte de Montreuil ne présente pas de caractéristiques particulières dont le suivi nécessiterait la définition d'indicateurs complémentaires.

Les indicateurs de suivi « PLU » sont rappelés dans le tableau ci-après :

Thèmes à évaluer	Règles du PLU concernées	Indicateurs
<p>Rééquilibrage territorial et diversité des fonctions</p> <p>Evaluation de la règle d'équilibre des destinations</p> <p>Répartition entre constructions neuves, réhabilitation et changement de destinations</p>	<p>UG.2.2.1 – Dispositions visant au rééquilibrage territorial de l'habitat et de l'emploi</p>	<p>- Surface de plancher autorisée à la construction dans le secteur d'incitation à la mixité</p>
<p>Protection du commerce et de l'artisanat</p> <p>Evaluation des règles de protection des commerces et de l'artisanat</p>	<p>UG.2.2.2 – Autres dispositions relatives aux destinations liées à l'emploi - 2° - Protection du commerce, de l'artisanat et de l'industrie</p>	<p>- Nombre de commerces le long de l'avenue de la Porte de Montreuil.</p>
<p>Stationnement des véhicules</p>	<p>UG.12.1 – Stationnement des</p>	<p>- Nombre de places affectées au stationnement des véhicules à</p>

<p>à moteur</p> <ul style="list-style-type: none"> - Respect des normes plafond de stationnements dans les opérations de bureaux 	<p>véhicules à moteurs</p> <ul style="list-style-type: none"> - Normes maximales dans les constructions à destination de bureaux 	<p>moteur</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nombre de places affectées au stationnement des véhicules à moteur dans les opérations neuves à dominante bureaux.
<p>Aires de livraison et aires de dépose pour autocar</p> <ul style="list-style-type: none"> - Production d'aires de livraison dans les bureaux, commerces, artisanat, industrie, entrepôts, CINASPIC - Production d'aires de dépose pour autocar dans les hôtels 	<p>UG.12.2 – Aires de livraison et aires de dépose pour autocars.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Nombre d'aires de livraison réalisées pour les constructions neuves à destination de bureaux, commerce, artisanat, industrie, entrepôt et CINASPIC. - Nombre d'aires de dépose pour autocars réalisées dans les hôtels en dehors des secteurs d'interdiction de circulation fixés par arrêtés.
<p>Stationnement des vélos et poussettes</p> <ul style="list-style-type: none"> - Respect des normes, destinées à assurer une production de places de stationnement pour les vélos, suffisante pour répondre à la demande, en lien avec la politique globale en faveur de ce mode 	<p>UG.12.3 - Stationnement des vélos et poussettes</p> <p>Normes pour les habitations et bureaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 3% de la surface de plancher créée, dont au moins 1/3 doit être réalisée dans les locaux clos et couverts. 	<p>Surface aménagée pour le stationnement des vélos et poussettes en m² :</p> <p>à l'intérieur des bâtis, sur les espaces libres :</p> <ul style="list-style-type: none"> - en logement ; - en bureau.
<p>Espaces verts</p> <p>Mise en œuvre des espaces verts ouverts au public programmés</p>	<p>Tome 2 du règlement : Annexe III – 1^{ère} partie : les emplacements réservés pour équipements, ouvrages publics ou installations d'intérêt général et les emplacements réservés pour espaces verts publics</p> <p>Annexe IV : Périmètre de localisation des voies et ouvrages publics, installations d'intérêt général et espaces verts à créer ou modifier</p> <p>Orientations d'aménagement et de programmation</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Nombre d'espaces verts mis en œuvre - Surface d'espaces verts mis en œuvre

<p>Espaces libres et plantations</p> <p>Evaluer les règles relatives à la végétalisation des espaces libres et du bâti</p>	<p>UG.13.1 – Obligations en matière de réalisation d’espaces libres, de plantations et de végétalisation du bâti</p> <p>UG.13.2 – Plantations</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Surface d’espaces libres végétalisés en plein terre - Surface des espaces libres végétalisés sur dalle - Surface des toitures végétalisées - Surface des murs végétalisés
--	---	--