

Prolongement  
du tramway  
à l'ouest

PIECE D - ETUDE D'IMPACT SUR  
L'ENVIRONNEMENT  
PIECE D.9 - EVALUATION ENVIRONNEMENTALE  
DE LA MISE EN COMPATIBILITE DU  
PLU DE PARIS

## Table des matières

PIECE D - ETUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT .....	1
PIECE D.9 - Evaluation environnementale de la Mise en compatibilité du PLU de PARIS .....	1
1 Objet du chapitre .....	3
1.1 Contexte réglementaire .....	3
1.2 Objectifs et contenu de l'évaluation environnementale commune .....	3
1.3 Avis de l'Autorité environnementale .....	4
1.4 Rappel de la mise en compatibilité envisagée .....	4
2 Articulation de la mise en compatibilité et la prise en compte de la MECDU avec les schémas, plans et programmes supra communaux.....	6
3 Analyse de l'état initial de l'environnement .....	6
3.1 Présentation de l'aire d'étude .....	6
3.2 Milieu naturel et occupation des sols .....	6
3.3 Infrastructures de transport .....	7
3.4 Patrimoine culturel et paysage .....	7
4 Effets de la mise en compatibilité et mesures.....	9
4.1 Effets sur le milieu naturel et l'occupation des sols et mesures.....	9
4.2 Effets sur les infrastructures de transport et mesures.....	10
4.3 Effets sur le patrimoine culturel et mesures .....	10
5 Incidences de la mise en compatibilité et mesures relatives aux zones revêtant une importance particulière pour l'environnement, en particulier l'évaluation des incidences Natura 2000.....	13
6 Exposé des choix gouvernant les changements apportés par la mise en compatibilité.....	13
7 Définition de critères, indicateurs et modalités retenues pour suivre les effets de la mise en compatibilité sur l'environnement .....	13
8 Résumé non technique .....	14
8.1 Contexte .....	14
8.2 Articulation de la mise en compatibilité avec les schémas, plans et programmes supra communaux.....	14
8.3 Analyse de l'état initial de l'environnement .....	14
8.4 Effets de la mise en compatibilité et mesures .....	15
8.4.1 Sur le milieu naturel et l'occupation des sols .....	15
8.4.2 Sur les infrastructures de transport .....	15
8.4.3 Sur le patrimoine culturel et paysager .....	15
8.5 Incidences de la mise en compatibilité et mesures relatives aux zones revêtant une importance particulière pour l'environnement, en particulier l'évaluation des incidences Natura 2000.....	16
8.6 Exposé des choix gouvernant les changements apportés par la mise en compatibilité.....	16
8.7 Définition de critères, indicateurs et modalités retenues pour suivre les effets de la mise en compatibilité sur l'environnement.....	16

# 1 Objet du chapitre

## 1.1 Contexte réglementaire

Le principe de l'évaluation environnementale des documents d'urbanisme a été anticipé dès la loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbains, dite « loi SRU ».

La directive européenne du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans sur l'environnement, son ordonnance de transposition du 03 juin 2004 et le décret urbanisme du 27 mai 2005, ont imposé une évaluation environnementale plus complète que celle de la loi SRU pour l'ensemble des SCOT ainsi que certains Plans Locaux d'Urbanisme.

Par la suite le décret n°2012-995 du 23 août 2012 relatif à l'évaluation environnementale des documents d'urbanisme, qui a complété la transposition de la directive européenne du 27 juin 2001, et le 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 ont élargi le champ d'application de l'évaluation environnementale stratégique des documents d'urbanisme.

L'article R. 122-17 du code de l'environnement fixe un principe général d'évaluation environnementale de certains plans, en l'occurrence des PLU, soit systématique, soit au cas par cas selon la nature du territoire. L'article R. 104-8 du code de l'urbanisme étend cette évaluation environnementale aux procédures de révision, de modification et de mise en compatibilité de ces mêmes plans, mais seulement après examen au cas par cas de l'AE.

L'ordonnance n°2016-1058 du 3 août 2016 et son décret d'application n°2016-1110 du 11 août 2016 modifié par le décret n°2017-626 du 25 avril 2017 offrent la possibilité de réaliser une évaluation environnementale dite commune. Cette procédure est codifiée à l'article R122-27 du code de l'environnement : « *une procédure d'évaluation environnementale commune peut être mise en œuvre, à l'initiative du maître d'ouvrage concerné pour un projet subordonné à déclaration d'utilité publique ou déclaration de projet impliquant soit la mise en compatibilité d'un document d'urbanisme soit la modification d'un plan ou programme également soumis à évaluation environnementale, lorsque l'étude d'impact du projet contient l'ensemble des éléments mentionnés à l'article R. 122-20* »

Faisant suite à la concertation avec le service du Développement Durable, des Territoires et des Entreprises du Pôle Evaluation Environnementale et Aménagement des Territoires de la DRIEE, il a été décidé de réaliser directement une évaluation environnementale de la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de Paris sans déposer le formulaire de demande d'examen au cas par cas.

## 1.2 Objectifs et contenu de l'évaluation environnementale commune

Le Code de l'urbanisme présente dans l'article R. 104-18 le contenu attendu du rapport environnemental des documents d'urbanisme soumis à une évaluation environnementale :

« 1° Une présentation résumée des objectifs du document, de son contenu et, s'il y a lieu, de son articulation avec les autres documents d'urbanisme et les autres plans et programmes mentionnés à l'article L. 122-4 du code de l'environnement avec lesquels il doit être compatible ou qu'il doit prendre en compte ;

2° Une analyse de l'état initial de l'environnement et des perspectives de son évolution en exposant notamment les caractéristiques des zones susceptibles d'être touchées de manière notable par la mise en œuvre du document ;

3° Une analyse exposant :

a) Les incidences notables probables de la mise en œuvre du document sur l'environnement ;

b) Les problèmes posés par l'adoption du document sur la protection des zones revêtant une importance particulière pour l'environnement, en particulier l'évaluation des incidences Natura 2000 mentionnée à l'article L. 414-4 du code de l'environnement ;

4° L'exposé des motifs pour lesquels le projet a été retenu au regard des objectifs de protection de l'environnement établis au niveau international, communautaire ou national et les raisons qui justifient le choix opéré au regard des solutions de substitution raisonnables tenant compte des objectifs et du champ d'application géographique du document ;

5° La présentation des mesures envisagées pour éviter, réduire et, si possible, compenser s'il y a lieu, les conséquences dommageables de la mise en œuvre du document sur l'environnement ;

6° La définition des critères, indicateurs et modalités retenus pour suivre les effets du document sur l'environnement afin d'identifier, notamment, à un stade précoce, les impacts négatifs imprévus et envisager, si nécessaire, les mesures appropriées ;

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

Le PLU de Paris n'a pas fait l'objet lors de son approbation d'un rapport environnemental.

Dans le cas présent, l'évaluation environnementale de la MECDU effectuée est donc un chapitre constitutif de l'étude d'impact du projet. Il s'agit néanmoins d'un chapitre autoportant permettant d'une part de facilement différencier l'évaluation environnementale du projet de celle de la MECDU et d'autre part de pouvoir joindre cette évaluation à la MECDU réalisée, dont le rapport environnemental ainsi que le présent document, compléteront le rapport de présentation du PLU.

Le plan proposé pour le présent chapitre afin de répondre aux exigences du code de l'urbanisme est le suivant :

1. Objectifs, contexte réglementaire et contenu de l'évaluation environnementale
2. Articulation de la mise en compatibilité avec les schémas, plans et programmes supra communaux
3. Analyse de l'état initial de l'environnement
4. Effets de la mise en compatibilité et mesures
5. Incidences de la mise en compatibilité et mesures relatives aux zones revêtant une importance particulière pour l'environnement, en particulier l'évaluation des incidences Natura 2000
6. Exposé des choix gouvernant les changements apportés par la mise en compatibilité
7. Définition de critères, indicateurs et modalités retenues pour suivre les effets de la mise en compatibilité sur l'environnement
8. Résumé non technique

Etant donné qu'il s'agit d'une procédure d'évaluation environnementale commune, donc intégrée à l'étude d'impact du projet motivant la procédure de MECDU du PLU de Paris, et que cette évaluation « est proportionnée à l'importance du document d'urbanisme, aux effets de sa mise en œuvre ainsi qu'aux enjeux environnementaux de la zone considérée » (art. R104-19 du code de l'urbanisme), l'analyse effectuée, proportionnée, sera limitée aux modifications apportées par la mise en compatibilité du PLU de Paris et aux emprises concernées.

## 1.3 Avis de l'Autorité environnementale

L'évaluation environnementale d'une mise en compatibilité d'un document d'urbanisme est soumise à l'avis de l'Autorité environnementale (Ae) compétente. Son avis est joint au dossier d'enquête publique (art. R104-25 du code de l'urbanisme).

Dans le cas d'une procédure d'évaluation environnementale commune, l'Autorité environnementale unique compétente est celle du projet sauf quand le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable est l'autorité environnementale compétente pour le plan (art. R122-27 du code de l'environnement).

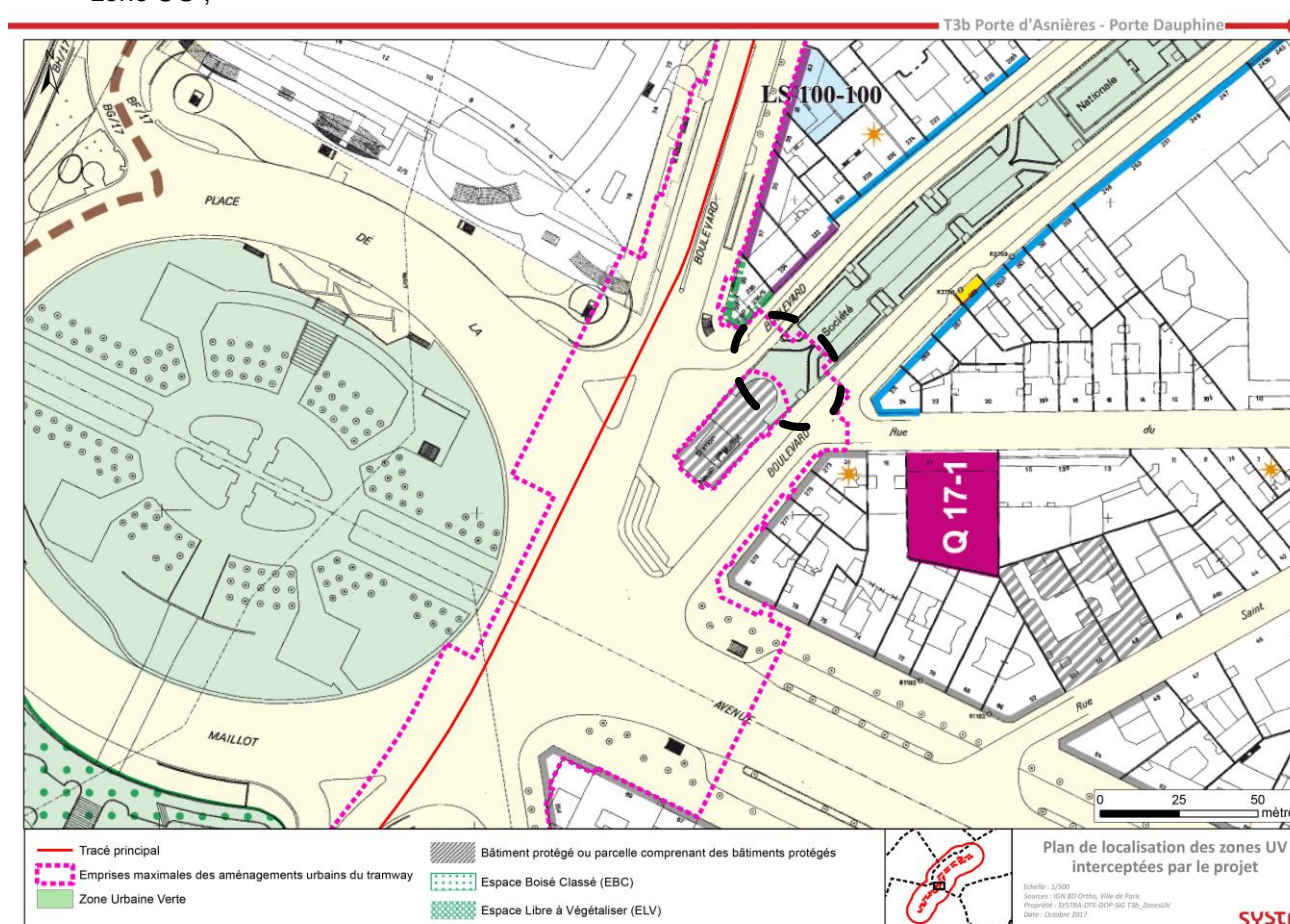
Dans le cas présent, l'Autorité environnementale du projet rendra donc un avis unique portant à la fois sur l'étude d'impact du projet et sur l'évaluation environnementale de la MECDU.

## 1.4 Rappel de la mise en compatibilité envisagée

Pour rappel, la mise en compatibilité fait l'objet d'une pièce spécifique du dossier d'enquête préalable à la Déclaration de projet du projet d'extension du Tramway T3 de Porte d'Asnières à Porte Dauphine et ainsi que la déviation et la modernisation de la canalisation « Ceinture Nord » d'Eau de Paris, la Pièce F.

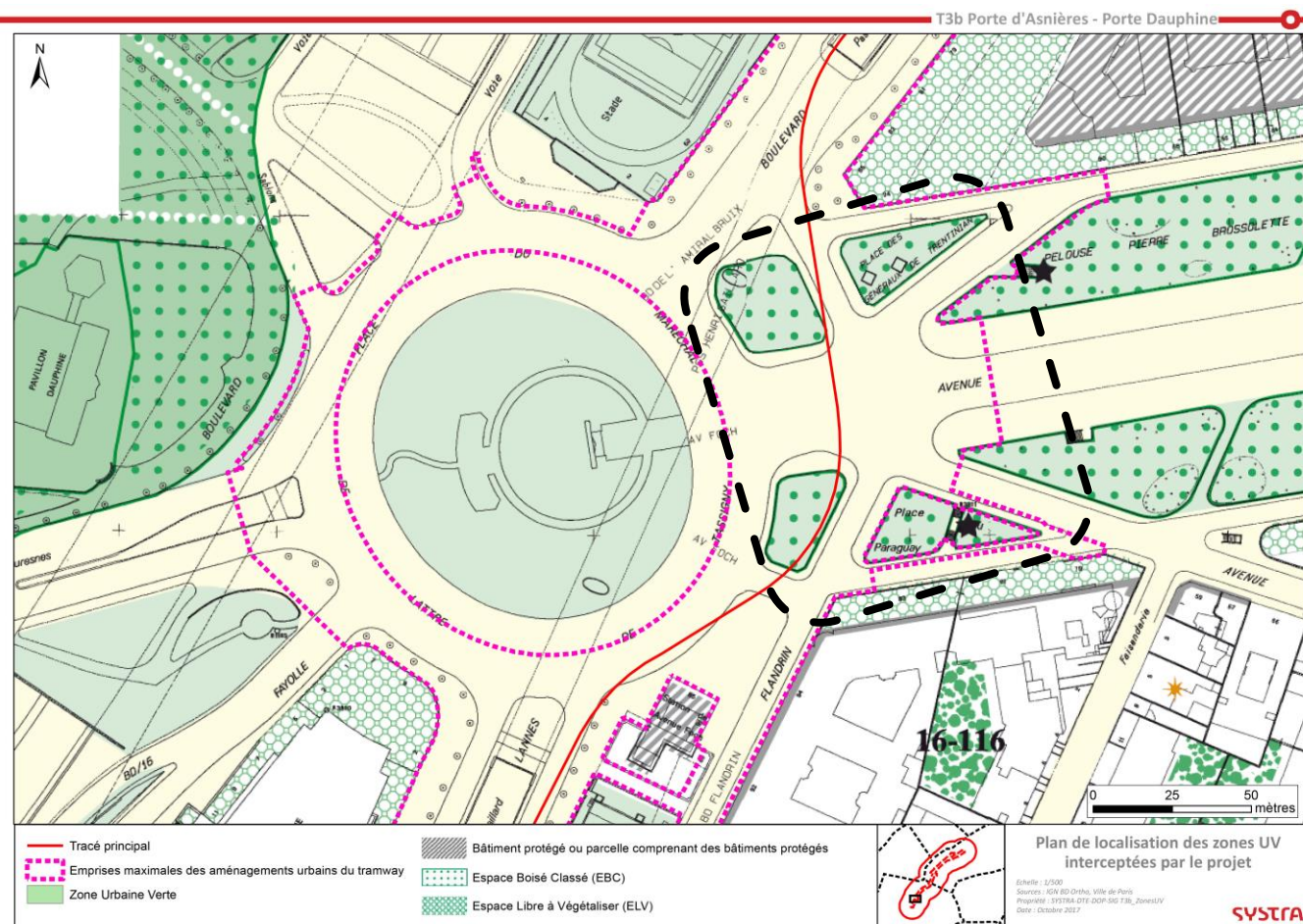
Paris dispose d'un PLU qui a été approuvé par délibération du Conseil de Paris en date des 12 et 13 juin 2006. Sa dernière modification a été approuvée les 4, 5 et 6 juillet 2016. Les modifications apportées à ce document dans le cadre de la procédure de mise en compatibilité effectuée sont les suivantes :

- déclassement d'une partie de zone UV située au nord du bâtiment voyageur RER C de la Porte Maillot en zone UG ;



Carte 1. Zone UV au nord du bâtiment voyageur RER C de la Porte Maillot, source PLU en vigueur de Paris, SYSTRA

- modification du règlement de la zone UV pour autoriser le projet ;
- déclassement de deux îlots routiers et de deux places Espaces Boisés Classés situés sur l'avenue Foch, à l'est de la Porte Dauphine soit cinq Espaces Boisés Classés déclassés au total ;



**Carte 2. Espaces Boisés Classés au niveau de la Porte Dauphine, source PLU en vigueur de Paris, SYSTRA**

- création d'un périmètre de localisation (articles L.151-41 et R.123-12 §4° d) du Code de l'urbanisme) au niveau du bâtiment voyageur du RER C de la Station Avenue Foch.

Comme explicité préalablement, la présente évaluation environnementale ne sera effectuée que sur le périmètre de ces modifications.

## 2 Articulation de la mise en compatibilité et la prise en compte de la MECDU avec les schémas, plans et programmes supra communaux

La Pièce F de Mise en compatibilité réalisée dans le cadre du projet d'extension du Tramway T3 de Porte d'Asnières à Porte Dauphine étudie déjà la compatibilité et la prise en compte du projet avec les principaux schémas, plans et programmes.

Pour rappel, le projet est :

- compatible avec le Schéma Directeur de la Région Île-de-France, le Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France, le Programme Local d'Habitat et le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux ;
- prend en compte le Schéma Régional de Cohérence Ecologique et le Plan Climat Energie Territorial.

La mise en compatibilité ayant pour objectif de permettre la réalisation d'aménagements compatibles et prenant en compte les schémas, plans et programmes précités, elle est elle-même compatible avec ces premiers et prend en compte ces seconds.

## 3 Analyse de l'état initial de l'environnement

### 3.1 Présentation de l'aire d'étude

Comme présenté précédemment, l'aire d'étude et les thématiques étudiées se limitent aux secteurs dans lesquels des modifications de zonages ou de services sont apportées ainsi qu'aux enjeux s'y exerçant, c'est-à-dire :

- la zone UV située à l'arrière de la gare RER de Porte Maillot ;
- la zone UV au niveau de la Porte Dauphine ;
- les Espaces Boisés Classés (EBC) déclassés au niveau de la Porte Dauphine ;
- la zone d'implantation du périmètre de localisation.

Cependant, l'analyse des effets possibles de la modification du règlement de la zone UV est effectuée à l'échelle de l'aire d'influence de cette zone, c'est-à-dire la Ville de Paris.

### 3.2 Milieu naturel et occupation des sols

Le secteur de zone UV de 356m<sup>2</sup> situé au nord du bâtiment voyageur RER C de Porte Maillot est une zone fortement artificialisée. Aucune espèce floristique et faunistique patrimoniale n'y a été identifiée.

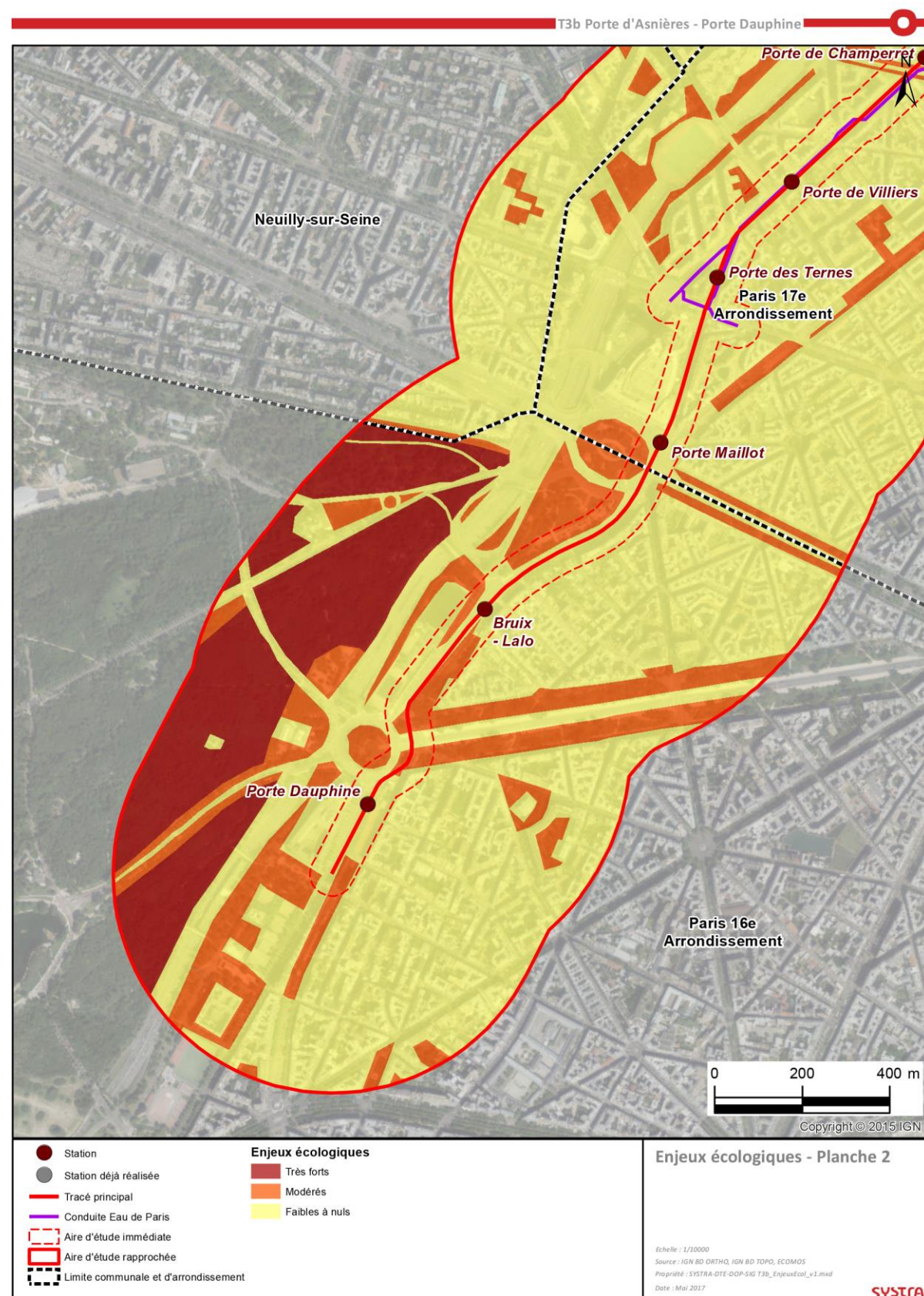
Le constat floristique est identique au niveau du bâtiment voyageurs Avenue Foch du RER C. Cependant, au niveau de la Porte Dauphine, les inventaires réalisés dans le cadre de l'étude d'impact du projet motivant la mise en compatibilité ont identifiés des individus de Pipistrelle commune (*Pipistrellus pipistrellus*) au niveau du rond-point.

Ainsi, les espaces enherbés et arborés constitués des places et îlots routiers de l'avenue Foch, y compris la Porte Dauphine, classés en zone UV, constituent un milieu à enjeu d'autant plus par leur rôle de lien et de diffusion de la biodiversité identifié dans l'Orientation d'Aménagement et de Programmation en faveur de la cohérence écologique du PLU de Paris.

Actuellement, les deux îlots routiers, la Place des Généraux Trentinian et la Place Paraguay (constituée de deux parcelles séparées par l'escalier du métro ligne 2), en zone UV et classés en EBC, sont des espaces enherbés plantés d'arbres. La surface totale considérée est de 2 379m<sup>2</sup>.

Dans le PLU de Paris, les Espaces Boisés Classés représentent 1 530 hectares dans la zone Naturelle et Forestière qui recouvre les bois de Boulogne et de Vincennes et 210 hectares dans les zones urbaines intra-muros. Spécifiquement, les Espaces Boisés Classés intra-muros ont bénéficiés de ce classement en raison de leur intérêt écologique et paysager et de leur fonction dans la ville.

Les habitats correspondants sont classés comme prioritaires par la Ville de Paris (3321 Arbres exotiques à cavités (niveau 4) et 3163 Friche herbacée sur sol très sec et/ou mince (niveau 4)). Parmi les arbres présents sur les îlots routiers, certains sont parmi les plus grands sujets identifiés au niveau de la Porte Dauphine. Ainsi, les jardins de l'avenue Foch ainsi que celui de la Porte Dauphine présentent un enjeu modéré. Les surfaces végétalisées associées aux deux bâtiments voyageurs présentent un enjeu faible.



Carte 3. Extrait de la carte de synthèse des enjeux de l'état initial du projet motivant la mise en compatibilité, source SYSTRA

### 3.3 Infrastructures de transport

Les secteurs où les modifications sont apportées dans le PLU, que cela soit au niveau de la station RER C de la Porte Maillot ou au niveau de la Porte Dauphine (îlots routiers, places et bâtiments voyageurs RER C) sont tous deux d'importants nœuds de communications pour les transports. En effet :

- la Porte Maillot et la Porte Dauphine sont toutes deux des giratoires d'importances permettant l'accès à des radiales directes vers le cœur de Paris que sont l'avenue Foch et l'avenue de la Grande Armée depuis les boulevards périphériques intérieurs et extérieurs et depuis la Petite Couronne ;
- ils permettent des correspondances entre le métro et le RER : métro Ligne 1 et RER C à la Porte Maillot et métro Ligne 2 et RER C à la Porte Dauphine ;
- ils offrent une desserte d'équipements majeurs que sont le Palais des Congrès et l'Université Paris-Dauphine.

### 3.4 Patrimoine culturel et paysage

Comme présenté dans l'état initial de l'environnement de l'étude d'impact du projet motivant la mise en compatibilité, de nombreuses protections patrimoniales et culturelles se superposent sur les secteurs étudiés. Ainsi :

- au titre du code de patrimoine :
  - ♦ une superposition de périmètre d'abords de monuments historiques est présente sur les secteurs au niveau de Porte Maillot et de Porte Dauphine ;
  - ♦ particulièrement au niveau de Porte Dauphine, la sortie de métro de la ligne 2 située à l'est de la Place des Généraux Trentinian est un monument historique partiellement inscrit ;
- au titre du code de l'environnement :
  - ♦ la Place de la Porte Dauphine est le point d'articulation entre les sites classés du Bois de Boulogne et des Allées de l'avenue Foch. Plus précisément, les deux îlots routiers, la Place des Généraux Trentinian et la Place Paraguay sont inclus dans le site classé des Allées de l'avenue Foch ;
  - ♦ à noter que tous les secteurs considérés sont aussi inclus dans le site inscrit Ensemble urbain à Paris ;
- au titre du code de l'urbanisme :
  - ♦ le PLU identifie de éléments bâtis et paysagers à préserver au titre des articles L151-19 et L151-23 du code de l'urbanisme : les stations RER C Porte Maillot et Avenue Foch sont ainsi identifiées comme bâtiment protégés dans le PLU. Cela confirme leur qualité architecturale et permet de protéger un témoignage de la formation et de l'histoire de la ville, assurant par leur volumétrie un repère particulier dans le paysage urbain.



*Figure 1. Station RER C Porte Maillot*

*Figure 2. Station RER C Avenue Foch*

Ainsi, au niveau de l'avenue Foch, une vraie cohérence dans l'objectif de préservation se dégage entre les protections liées au patrimoine naturel (OAP et EBC) et au patrimoine culturel (site classé).



## 4 Effets de la mise en compatibilité et mesures

### 4.1 Effets sur le milieu naturel et l'occupation des sols et mesures

#### Analyse des effets

Le classement en zone UV au nord du bâtiment voyageurs de la Station RER C Porte Maillot a pour origine l'ancien tracé de la Petite Ceinture ferroviaire. L'ancien tracé de cette infrastructure a été dédié à la fonction écologique, la qualité paysagère ou la vocation récréative, sportive ou culturelle permettant d'assurer la qualité de vie et les besoins de détente des citoyens.

Cependant, le changement de zonage, passage de zone UV en zone UG, effectué au nord du bâtiment voyageurs de la Station RER C Porte Maillot n'aura pas d'effets majeurs sur les objectifs de cette zone. **Impactant une surface de 356m<sup>2</sup>**, ce secteur d'ores-et-déjà fortement artificialisé est en effet pour partie occupé par un cheminement piéton asphalté et pour partie occupé par un parterre paysagé.

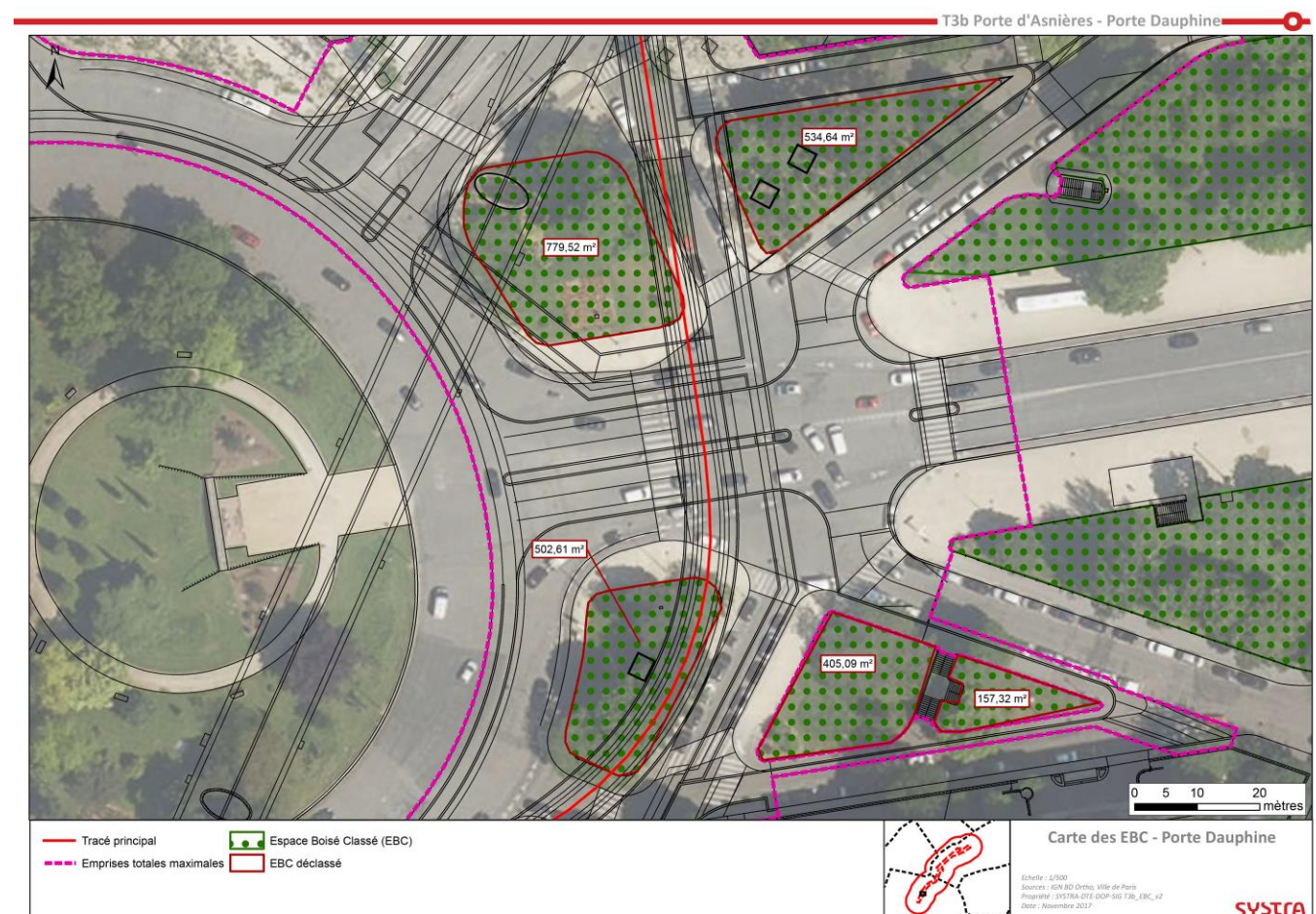
Le projet prévoit de reconfigurer les accès au parc de stationnement pour faciliter la circulation sur la voie reliant le boulevard Pereire Sud et le boulevard Gouvion-Saint-Cyr. Cette voie est prévue apaisée et avec un aménagement de type jardinière, équivalent à l'aménagement actuel. Sur les documents graphiques du PLU, son emprise sera indiquée comme « Voie publique ou privée ». L'occupation actuelle et future de l'espace sera donc quasiment identique (voir Carte 5). De surcroît, elle correspond plus aux enjeux portés par la zone UG.

Les déclassements des 2 379m<sup>2</sup> d'EBC situés sur les îlots routiers ainsi que sur les places adjacentes ont pour objectif de permettre l'insertion de la plateforme du tramway ainsi que de la piste cyclable et des trottoirs. Ce déclassement a aussi pour objectif de pouvoir proposer un aménagement paysager de qualité dans cette zone à fort enjeu patrimonial.

Dans le détail, les surfaces en jeu sont les suivantes :

- les deux EBC situés sur les îlots routiers de la Place du Maréchal de Lattre de Tassigny : surface de 1 282,1 m<sup>2</sup> (779,52m<sup>2</sup> + 502,61m<sup>2</sup>) ;
- l'EBC situé sur la place des Généraux de Trentinian : surface de 534,64 m<sup>2</sup> ;
- sur la Place Paraguay, les deux EBC supprimés : surface totale de 562,41 m<sup>2</sup> (405,09m<sup>2</sup> + 157,32m<sup>2</sup>).

**En conséquence, le déclassement d'Espaces Boisés Classés imputable au projet concerne 0,11% des EBC de Paris intra-muros.**



**Carte 4. EBC impactés au niveau de la Porte Dauphine, source PLU de Paris, SYSTRA**

Le déclassement des EBC à lui seul ne garantit pas un développement ne répondant pas aux objectifs de conservation des emprises concernées. En effet :

- les emprises considérées sont situées en zone UV :
  - ♦ les types d'occupation du sol sont donc soumises aux prescriptions et restrictions d'urbanisme associées à cette zone ;
  - ♦ en outre, la modification apportée au règlement de la zone UV dans le cadre de la MECDU ne fait qu'autoriser le projet motivant la mise en compatibilité : elle ne remet pas en cause les prescriptions et les restrictions d'urbanisation de la zone ni sa destination : les parcs, jardins, espaces verts publics et les cimetières ainsi que les grands espaces consacrés à la détente, aux loisirs, aux sports → l'effet est donc strictement limité au 16<sup>ième</sup> arrondissement de Paris, au niveau de la Porte Dauphine et lié au projet ;
- les emprises considérées sont situées dans le site classé des Allées de l'Avenue Foch : tout projet modifiant l'aspect du site est donc soumis à une autorisation préfectorale voire ministérielle, ne dépendant pas de la Ville de Paris.

Le périmètre de localisation P16-11 créé sur le bâtiment voyageurs, de 720m<sup>2</sup> (bâtiment y compris), a pour objectif de garantir la possibilité d'implanter un local d'exploitation au sein du bâtiment existant ou sur une partie des espaces végétalisés associés (emprise du local de 50m<sup>2</sup> environ). Si le local est inséré en extérieur, les incidences sur le milieu naturel seront très réduites étant donné les faibles enjeux présents.

## Mesures

Le projet prévoit la mise en œuvre de nouveaux espaces végétalisés au niveau du passage de la Porte Dauphine, dans l'axe de l'avenue Foch. Ces espaces pourront faire l'objet d'un reclassement en EBC lors d'une évolution future du PLU de Paris.

L'ensemble des mesures relatives milieu naturel mis en œuvre dans le cadre des travaux et de la phase exploitation du projet motivant la mise en compatibilité permettent de préserver le milieu naturel dans les secteurs étudiés. Nombre de ces mesures garantissent une réponse adéquate aux enjeux portée par l'OAP de cohérence écologique du PLU.

Enjeux de l'OAP de cohérence écologique	Élément du programme répondant à l'OAP de cohérence écologique
Préserver et mettre en valeur la couronne (ceinture verte de Paris)	La <b>préservation des alignements d'arbres</b> faisant partie intégrante des critères de choix lors des études de variantes du projet proposé et notamment de la décision de retenir 2x1 voies de circulations sur de nombreux axes routiers. La <b>plantation de différentes strates végétales</b> . La <b>réalisation d'une plateforme végétalisée</b> participant à conforter de façon globale les espaces verts sur la ceinture verte de Paris.
Relier les espaces verts et de loisirs d'intérêt régional – notamment sur le secteur de la Porte Maillot	La <b>plantation de 345 arbres pour 171 (*) arbres abattus</b> préalablement aux travaux sur le périmètre tramway (abattages nécessaires aux travaux tramway). La création de <b>pistes cyclables</b> le long du tracé du tramway.
Pérenniser les espaces verts et de loisirs, en renforçant leur biodiversité	Le renforcement de boisement et d'alignement d'arbres existants grâce à la <b>plantation de 174 (*) arbres supplémentaires</b> à la situation actuelle avec choix d'essences régionales. Le principe de <b>désimperméabilisation</b> et d'actions en faveur de la biodiversité (mise en place d'une plateforme végétalisée, etc.). La <b>mise aux normes de l'éclairage</b> sur les voiries où le tramway s'insère et <b>l'adaptation de l'éclairage nocturne</b> des stations hors exploitation. <b>Plateforme non éclairée</b> .
Relier les espaces verts et de loisirs, et diffuser la biodiversité	<b>L'adaptation de calendrier des travaux</b> , limitant l'impact sur les espèces présentes au niveau des alignements d'arbres.

Tableau 1. *Éléments du programme du projet répondant à l'OAP de cohérence écologique, source SYSTRA*

(\*) A noter que le bilan sur les plantations est prévisionnel. Il sera fiabilisé dans les étapes d'études ultérieures en fonction des réseaux en sous-sol et de l'état phytosanitaire précis des arbres existants.

## 4.2 Effets sur les infrastructures de transport et mesures

### Analyse des effets

Pour rappel, le projet motivant la mise en compatibilité est compatible avec le SDRIF et le PDUIF. Il s'intègre donc parfaitement dans les objectifs de desserte du territoire et d'évolution des mobilités portés par ces deux documents de planification.

Les modifications apportées par la mise en compatibilité vont permettre la mise en œuvre d'une nouvelle infrastructure de transport tramway en rocade dans les 16<sup>ième</sup> et 17<sup>ième</sup> arrondissements parisiens ainsi que les aménagements urbains connexes.

Le projet motivant la mise en compatibilité permettra la mise en œuvre d'une nouvelle organisation des espaces dédiés aux transports, en rééquilibrant le partage de l'espace public entre le tramway et les autres modes de transport, en privilégiant les modes doux de déplacement (piétons, vélos) et les espaces verts. A noter que les 356m<sup>2</sup> déclassés de zone UV à UG au niveau de la gare RER Porte Maillot sont identifiés en tant que « Voie publique ou privée » suite à la mise en compatibilité.

Néanmoins, la réduction de la capacité de circulation de la Place du Maréchal de Lattre de Tassigny, ajoutée à celle de la place de la Porte Maillot, aboutit à un fonctionnement plus tendu de la Place Dauphine. En effet, les barreaux routiers qui séparent les bosquets coté giratoire, de la Place des Généraux de Trentinian au nord et de la Place Paraguay au sud sont supprimés et la largeur de l'anneau routier diminuée. L'espace est restitué en faveur du tramway, des piétons et des vélos Cet impact est à nuancer étant donné que les études montrent que les déplacements en voiture constituent une part modale minoritaire dans les déplacements des parisiens et des habitants des communes limitrophes intéressées par le projet.

L'insertion du projet a été réfléchi afin d'offrir les meilleures correspondances possibles notamment avec les gares RER et métro rencontrées Porte Maillot et Porte Dauphine. En outre, avec la reconfiguration de la Place de la Porte Maillot et l'arrivée de la nouvelle gare RER E, un nouveau pôle multimodal y sera créé. Il n'aura pas d'effets négatifs sur les utilisations actuelles des bâtiments voyageurs.

De même, le périmètre de localisation institué sur la gare RER Avenue Foch ne sera pas de nature à en perturber l'exploitation.

### Mesures

En l'absence d'effets négatifs, aucune mesure n'est proposée.

## 4.3 Effets sur le patrimoine culturel et mesures

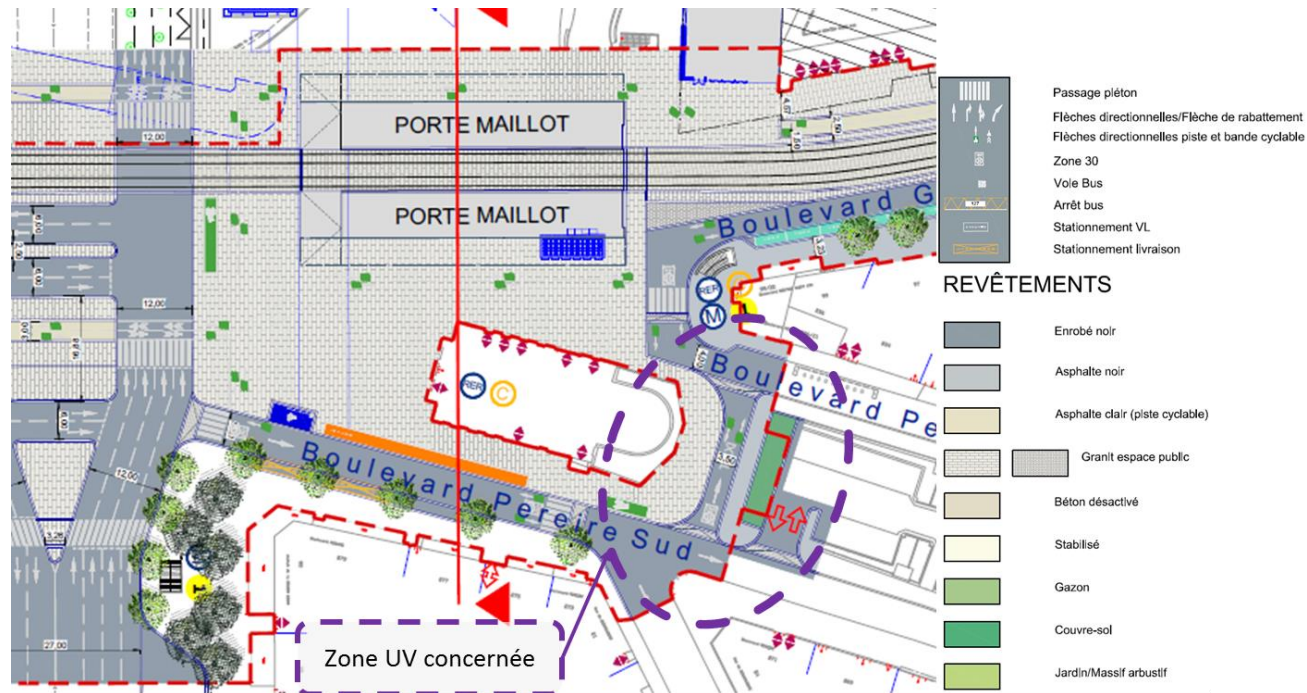
### Analyse des effets

Le projet objet de la mise en compatibilité prévoit la mise en œuvre d'aménagements urbains et paysagers qualitatifs sur l'ensemble de son linéaire, donc sur les secteurs impactés par la présente procédure.

Les aménagements urbains visent un aménagement sobre, facile à entretenir avec les moyens municipaux usuels, fonctionnels et durables. L'enjeu a été de rechercher le meilleur compromis entre la qualité des aménagements, leur maintenabilité et le coût global du projet. Ces derniers seront réalisés en continuité avec les aménagements urbains des extensions précédentes du tramway. La même continuité est observée pour le mobilier urbain installé.

Au niveau de la Porte Maillot et du bâtiment voyageurs du RER C, il est envisagé de mettre en place un revêtement minéralisé qualitatif. La station créée dans le cadre du projet s'y insérera afin de permettre une interconnexion directe avec le RER et le métro. La plateforme du tramway sera elle aussi minérale.

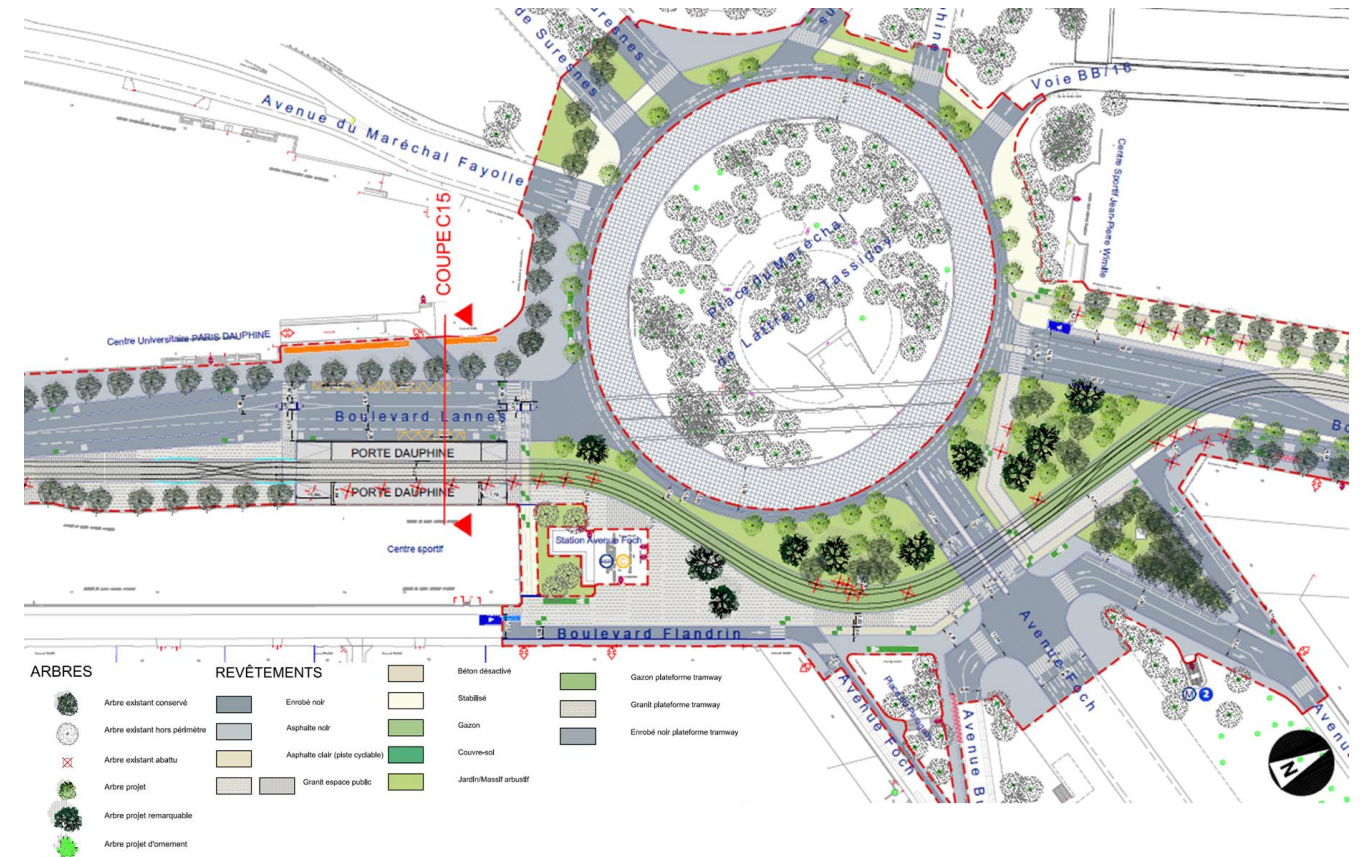
A l'arrière du bâtiment voyageurs RER, il est prévu de mettre en place un enrobé sur le cheminement créé ainsi que de revégétaliser pour partie l'emprise du parterre existant.



**Carte 5. Présentation de la requalification de l'espace au nord du bâtiment voyageurs du RER C dans le cadre du projet, source SYSTRA**

Par ailleurs, les aménagements projetés ne modifieront pas le bâtiment voyageurs et mettront en valeur son espace urbain immédiat. En ce sens ils respecteront les mesures de préservations du bâtiment édictées dans le PLU de Paris (protection au titre des articles L151-19 et L151-23 du code de l'urbanisme).

Au niveau des EBC déclassés de l'avenue Foch, le projet au stade actuel des études prévoit la requalification totale des deux îlots routiers et une modification partielle de la Place des Généraux Trentinian tout en évitant les arbres les plus importants. La plateforme tramway y sera végétalisée hormis aux carrefours. Enfin, l'insertion proposée permet de préserver la Place du Maréchal de Lattre de Tassigny (jardin et statuare) au niveau de la Porte Dauphine.



**Carte 6. Plan d'insertion sur le pourtour est de la Place du Maréchal de Lattre de Tassigny, source Schéma de Principe**



**Figure 3. Photomontage de l'insertion sur la Place du Maréchal de Lattre de Tassigny – Vue vers les EBC déclassés, source SYSTRA**

Tout comme pour le bâtiment voyageurs de la gare Maillot, celui de l'avenue Foch sera inséré au sein d'un revêtement minéral qualitatif faisant le lien avec la Station Porte Dauphine du projet, les espaces végétalisés attenants sont conservés.

Le périmètre de localisation P16-11 de 720m<sup>2</sup> créé sur le bâtiment a pour objectif de garantir la possibilité d'implanter un local d'exploitation au sein du bâtiment existant ou sur une partie des espaces végétalisés associés (emprise du local de 50m<sup>2</sup> environ). Si le local est inséré en extérieur, il disposera d'un traitement paysager spécifique permettant son intégration au sein du paysage local et son intégration dans l'ensemble architectural formé par le bâtiment gare existant. En ce sens l'insertion respectera les mesures de préservations du bâtiment édictées dans le PLU de Paris (protection au titre des articles L151-19 et L151-23 du code de l'urbanisme).

A noter que ce local d'exploitation est à vocation sociale (vestiaire, sanitaires, salle de repos,...) et qu'aucune activité à risque n'y sera menée.

### Mesures

La principale mesure mise œuvre est l'intégration architecturale et paysagère du projet motivant la mise en compatibilité décrite ci-avant.

Par ailleurs, le projet prenant place au sein de périmètres de protection des abords de monuments historiques et entre-autres au sein du site classé des Allées de l'avenue Foch, un processus de consultation avec l'Architecte des Bâtiments de France (ABF) et les Services Départementaux de l'Architecture et du Patrimoine (SDAP) de Paris permettra d'échanger sur le projet et sur les mesures d'insertion à mettre en œuvre dès les phases ultérieures de conception du projet.

A ce titre notamment, la Commission Départementale de la Nature, des Sites et des Paysages a été consultée sur les aménagements effectués dans les deux sites classés et son avis est joint au présent dossier d'enquête publique unique.

En outre, le projet motivant la mise en compatibilité fera l'objet d'un **permis d'aménager** exigé, depuis la loi relative à la liberté de la création, à l'architecture et au patrimoine (LCAP), en raison de la modification des caractéristiques des voies aux abords des monuments historiques (art. R. 421-21 du code de l'urbanisme). Ce permis tiendra lieu d'autorisation spéciale au titre du code du patrimoine pour travaux dans les abords d'un monument historique (art. L. 621-32 et L. 632-2 du code du patrimoine). Il ne pourra intervenir qu'après accord express du Ministre, au titre de l'autorisation ministérielle en site classé (art. R. 425-17 de code de l'urbanisme) et de la déclaration en site inscrit (art. R. 341-9 du code de l'environnement). La déclaration préalable au titre des coupes et abattages d'arbres d'alignement constituera une pièce du dossier du permis d'aménager.

La conception du projet motivant la mise en compatibilité sera donc adaptée aux attentes des divers services instructeurs afin de garantir la préservation du patrimoine architectural et paysager des secteurs concernés. Cela confortera d'autant plus la préservation des bâtiments voyageurs identifiés au PLU.

## 5 Incidences de la mise en compatibilité et mesures relatives aux zones revêtant une importance particulière pour l'environnement, en particulier l'évaluation des incidences Natura 2000

La Ville de Paris ne compte pas de site Natura 2000 sur son territoire. Le site le plus proche des secteurs impacts par la mise en compatibilité est la Zone de Protection Spéciale « Sites de Seine-Saint-Denis », dont certaines entités se trouvent à moins de 10 km des emprises considérées.

Les entités les plus proches de ce site morcelé sont le Parc départemental de l'Île Saint-Denis (à 6,4km environ), le Parc départemental Georges Valbon (7,9km environ) et le Parc départemental Jean Moulin – Les Guilands (9,3km environ).

D'une part les emprises objet de la mise en compatibilité ne sont pas incluses dans le site Natura 2000 et d'autre part les modifications apportées dans le cadre de la procédure ne sont pas de nature à porter atteinte aux objectifs de conservation du site Natura 2000. En effet, l'évaluation des incidences Natura 2000 du projet motivant la mise en compatibilité, pièce constitutive de l'étude d'impact du projet, a conclu à l'absence d'impacts significatifs des travaux et aménagements sur le site Natura 2000.

La mise en compatibilité du PLU de Paris n'aura aucune incidence significative sur le site Natura 2000 « Sites de Seine-Saint-Denis ».

## 6 Exposé des choix gouvernant les changements apportés par la mise en compatibilité

Le projet a fait l'objet de variantes présentées dans le Chapitre Esquisses des principales solutions de substitutions et raisons pour lesquelles le présent projet a été retenu de l'étude d'impact. Des variantes d'insertion de la plateforme tramway ont été étudiées pour le franchissement de la Porte Maillot et de la Porte Dauphine ainsi que des variantes d'insertion de la Station Porte Maillot.

Concernant la mise en compatibilité en tant que telle, aucune variante n'a été étudiée. Toutefois, les modifications réalisées dans le PLU de Paris ont été réduites au strict minimum pour le projet : il a notamment été décidé de ne pas déclasser la zone UV en zone UG sur la porte Dauphine et de limiter la mise en compatibilité du PLU à une modification réglementaire apportée à la zone UV sur ce secteur, qui porte exclusivement sur le tramway. Cela permet de garder les emprises en zone UV dans le secteur de Porte Dauphine où d'importants enjeux patrimoniaux

et paysagers s'exercent. Par ailleurs, l'occupation des sols de la zone UV déclassée en zone UG sur la porte Maillot ne répondait pas pleinement aux enjeux de cette zone et correspond plus à ceux de la zone UG.

## 7 Définition de critères, indicateurs et modalités retenues pour suivre les effets de la mise en compatibilité sur l'environnement

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.

Aux termes de l'article L.153-27 du même code, cette évaluation consiste en une analyse effectuée tous les neuf ans et donnant lieu à une délibération du Conseil municipal. Les modalités d'application de cette disposition sont précisées à l'article R. 151 4, applicable au PLU de Paris à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2016, par application du dernier alinéa de l'article 12 VI du décret n° 2015 1783 du 28 décembre 2015, relatif à la partie réglementaire du livre 1<sup>er</sup> du Code de l'urbanisme.

À ce titre, un ensemble d'indicateurs a été adopté 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) au travers de leur expression réglementaire (articles de la zone UG, emplacements réservés, périmètres de localisation de l'annexe IV du Tome 2 ou des OAP).

La mise en compatibilité effectuée dans le cadre du projet d'extension du Tramway T3 de Porte d'Asnières à Porte Dauphine comprend des modifications qui ne relèvent pas des catégories réglementaires visées par les indicateurs existants. Aussi, il semble pertinent de les compléter par les indicateurs suivants.

Thèmes à évaluer	Sous-thèmes	Indicateurs
Développement des infrastructures de transport collectif et des modes doux	/	Mise en service du projet d'extension du Tramway T3 de Porte d'Asnières à Porte Dauphine
Espaces libres et plantations Règles UG 13-1, UG 13-2 Règles UV 13-1, UV 13-2	Arbres d'alignements	Ratio arbres abattus/arbres replantés sur le linéaire du projet d'extension du Tramway T3 Ratio arbres abattus/arbres replantés sur l'Avenue Foch
	Espaces végétalisés	Ratio surface végétalisée avant/après projet sur le linéaire du projet d'extension du Tramway T3 Ratio surface végétalisée avant/après projet sur l'Avenue Foch

Tableau 2. Indicateurs de suivis des effets de la mise en compatibilité

## 8 Résumé non technique

### 8.1 Contexte

Au moment de l'Enquête Publique d'un projet, tous les documents d'urbanisme des emprises concernées doivent être compatibles avec le projet objet de l'enquête. Dans le cas contraire, ces documents doivent être rendus compatibles, c'est-à-dire modifiés pour autoriser le projet.

Dans le cas présent, les dispositions du PLU en vigueur ne permettent pas de réaliser le projet d'extension du Tramway T3 de Porte d'Asnières à Porte Dauphine. La mise en compatibilité à effectuer est nécessaire pour :

- déclasser une partie de zone UV située au nord du bâtiment voyageur RER C de la Porte Maillot en zone UG ;
- modifier le règlement de la zone UV pour autoriser le projet sur la Porte Dauphine ;
- déclasser deux îlots routiers et deux places Espaces Boisés Classés situés sur l'avenue Foch, à l'est de la Porte Dauphine soit **cinq** Espaces Boisés Classés au total ;
- créer un périmètre de localisation (articles L.151-41 et R.123-12 §4° d) du Code de l'urbanisme) au niveau du bâtiment voyageur du RER C de la Station Avenue Foch.

L'Enquête Publique unique du projet d'extension du Tramway T3 de Porte d'Asnières à Porte Dauphine et ainsi que la déviation et la modernisation de la canalisation « Ceinture Nord » d'Eau de Paris portera alors à la fois sur l'intérêt général du projet et sur la mise en compatibilité du PLU de Paris.

Depuis le 1<sup>er</sup> février 2013, une évaluation environnementale de cette mise en compatibilité peut être requise, conformément au décret n°2012-995 du 23 août 2012 relatif à l'évaluation environnementale des documents d'urbanisme. L'objectif poursuivi par l'évaluation environnementale est de déterminer l'ensemble des incidences que les modifications apportées au document d'urbanisme peuvent avoir et de proposer des mesures le cas échéant.

Dans le cas présent, une évaluation environnementale dite commune est réalisée (procédure codifiée à l'article R122-27 du code de l'environnement), l'évaluation environnementale est donc un chapitre constitutif de l'étude d'impact du projet.

Ainsi, l'étude d'impact du projet motivant la mise en compatibilité vaut évaluation environnementale de la MECDU et l'Autorité environnementale du projet rendra un avis unique portant à la fois sur l'étude d'impact du projet et sur l'évaluation environnementale de la MECDU.

### 8.2 Articulation de la mise en compatibilité avec les schémas, plans et programmes supra communaux

Le d'extension du Tramway T3 de Porte d'Asnières à Porte Dauphine et ainsi que la déviation et la modernisation de la canalisation « Ceinture Nord » est :

- compatible avec le Schéma Directeur de la Région Île-de-France, le Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France, le Programme Local d'Habitat et le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux ;
- prend en compte le Schéma Régional de Cohérence Ecologique et le Plan Climat Energie Territorial.

La mise en compatibilité ayant pour objectif de permettre la réalisation d'aménagements compatible et prenant en compte les schémas, plans et programmes précités, elle est elle-même compatible et prend en compte ces mêmes documents.

### 8.3 Analyse de l'état initial de l'environnement

L'aire d'étude est limitée aux emprises concernées par la mise en compatibilité.

Il ressort de l'analyse les principaux enjeux suivants :

- sur le milieu naturel et l'occupation des sols :
  - ◆ le secteur de zone UV situé au nord du bâtiment voyageurs RER C de Porte Maillot est une zone fortement artificialisée. Aucune espèce floristique et faunistique patrimoniale n'y a été identifiée. Il en va de même pour le secteur environnant la bâtiment voyageurs RER C Avenue Foch ;
  - ◆ les Espaces Boisés Classés Avenue Foch présentent des habitats identifiés comme prioritaires par la Ville de Paris et des individus de Pipistrelle commune au niveau du rond-point Porte Dauphine. Les jardins de l'avenue Foch ainsi que celui de la Porte Dauphine présentent un enjeu modéré. **Les EBC intra-muros parisiens représentent une surface totale de 210 hectares** ;
  - ◆ les alignements d'arbres et les espaces végétalisés constitués des jardins et îlots routiers de l'avenue Foch ont un rôle de lien et de diffusion de la biodiversité identifié dans l'Orientation d'Aménagement et de Programmation en faveur de la cohérence écologique du PLU de Paris ;
- sur les infrastructures de transports :
  - ◆ les emprises concernées par la mise en compatibilité se situent au cœur d'un maillage structurant d'infrastructures routières et de transports en commun, offrant une desserte d'importance à des équipements publics majeures ;
- sur le patrimoine culturel et paysager : une multitude de protections se chevauchent sur les emprises considérées :
  - ◆ au titre du code de patrimoine : une superposition de périmètre d'abords de monuments historiques ;
  - ◆ au titre du code de l'environnement : la Place de la Porte Dauphine est le point d'articulation entre les sites classés du Bois de Boulogne et des Allées de l'avenue Foch. Les deux îlots routiers, la Place des Généraux Trentinian et la Place du Paraguay sont inclus dans le site classé des Allées de l'avenue Foch ;
  - ◆ au titre du code de l'urbanisme : les stations RER C Porte Maillot et Avenue Foch sont identifiées comme **bâtiment protégés** dans le PLU (articles L151-19 et L151-23 du code de l'urbanisme).

## 8.4 Effets de la mise en compatibilité et mesures

### 8.4.1 Sur le milieu naturel et l'occupation des sols

#### Effets

Le changement de zonage, passage de zone UV en zone UG, effectué au nord du bâtiment voyageurs de la Station RER C Porte Maillot n'aura pas d'effets majeurs sur les objectifs de cette zone. Impactant une surface de **356m<sup>2</sup>** d'ores-et-déjà fortement artificialisée.

Le déclassement effectué a pour objectif de pouvoir réaliser une voie est prévue apaisée avec un aménagement de type jardinière, équivalent à l'aménagement actuel. L'occupation actuelle et futur de l'espace sera donc quasiment identique. De surcroît, elle correspond plus aux enjeux portés par la zone UG.

Les déclassements des EBC situés sur les îlots routiers ainsi que sur les places adjacentes à l'extrémité de l'avenue Foch ont pour objectif de permettre l'insertion de la plateforme tramway, de la piste cyclable accolée et des trottoirs. Ce déclassement a aussi pour objectif de pouvoir proposer un aménagement paysager de qualité dans cette zone à fort enjeu patrimonial. **Ils concernent 2 379m<sup>2</sup> d'EBC soit 0,11% des EBC de Paris intra-muros.**

Par ailleurs, le déclassement des EBC à lui seul ne garantit pas un développement ne répondant pas aux objectifs de conservation des emprises concernées. En effet, les emprises considérées seront toujours classées en zone UV et soumises à son règlement et elles se situent dans le site classé des Allées de l'avenue Foch : tout projet modifiant l'aspect du site est donc soumis à une autorisation préfectorale voire ministérielle, ne dépendant pas de la Ville de Paris.

Enfin, les modifications apportées au règlement de la zone UV ont des effets strictement limités au projet et aux emprises considérées, au niveau de la Porte Dauphine.

Le tableau suivant donne le bilan des surfaces en jeu dans le cadre de la mise en compatibilité.

Modification		Surface (m <sup>2</sup> )
Déclassement de la zone UV en zone UG		356
Déclassement d'Espace Boisés Classés	Îlots routiers de la Place du Maréchal de Lattre de Tassigny	1 282,1 (779,52 + 502,61)
	Place des Généraux de Trentinian	534,64
	Place Paraguay	562,41 (405,09 + 157,32)
	<b>Total EBC</b>	<b>2 379</b> <b>soit 0,11% des EBC intra-muros</b>
Périmètre de localisation P16-11		720

#### Mesures

Le projet prévoit la mise en œuvre de nouveaux espaces végétalisés au niveau du passage de la Porte Dauphine, dans l'axe de l'avenue Foch. Ces espaces pourront faire l'objet d'un reclassement en EBC lors d'une évolution future du PLU de Paris.

L'ensemble des mesures relatives milieu naturel mises en œuvre dans le cadre des travaux et de la phase exploitation du projet permettent de préserver le milieu naturel dans les secteurs étudiés. Nombre de ces mesures garantissent une réponse adéquate aux enjeux portée par l'OAP de cohérence écologique du PLU.

### 8.4.2 Sur les infrastructures de transport

#### Effets

Le projet motivant la mise en compatibilité est compatible avec le SDRIF et le PDUIF. Il s'intègre donc parfaitement dans les objectifs de desserte du territoire et d'évolution des mobilités portés par ces deux documents de planification.

Le projet motivant la mise en compatibilité permettra la mise en œuvre d'une nouvelle organisation des espaces en rééquilibrant le partage de l'espace public entre le tramway et les autres modes de transport, en privilégiant les modes doux de déplacement (piétons, vélos) et les espaces verts.

L'insertion du projet a été réfléchi afin d'offrir les meilleures correspondances possibles notamment avec les gares RER et métro rencontrées Porte Maillot et Porte Dauphine. Avec la reconfiguration de la Porte Maillot et l'arrivée de la nouvelle gare RER E, un nouveau pôle multimodal y sera créé.

A noter toutefois que la réduction de la capacité de circulation de la Place du Maréchal de Lattre de Tassigny, ajoutée à celle de la Place de la Porte Maillot, aboutit à un fonctionnement plus tendu de la Place Dauphine.

#### Mesures

En l'absence d'effets négatifs, aucune mesure n'est proposée.

### 8.4.3 Sur le patrimoine culturel et paysager

#### Effets

Le projet objet de la mise en compatibilité prévoit la mise en œuvre d'aménagements urbains et paysagers qualitatifs sur l'ensemble de son linéaire, donc sur les secteurs impactés par la procédure.

Les aménagements urbains visent un aménagement sobre, facile à entretenir avec les moyens municipaux usuels, fonctionnels et durables. Ces derniers seront réalisés en continuité avec les aménagements urbains des extensions précédentes du tramway.

Au niveau de la Porte Maillot et du bâtiment voyageurs du RER C, il est envisagé de mettre en place un revêtement minéralisé qualitatif. La station créée dans le cadre du projet s'y insérera afin de permettre une interconnexion directe avec le RER et le métro. La plateforme du tramway sera elle aussi minérale. Le même type d'insertion est proposé au droit du bâtiment voyageurs de la Station RER avenue Foch.

Le projet ne prévoit pas d'intervention directe sur le bâtiment voyageurs Porte Maillot. Le périmètre de localisation P16-11 de **720m<sup>2</sup>** a pour objectif de garantir la possibilité d'implanter un local d'exploitation (à vocation sociale sur 50m<sup>2</sup> environ) au sein du bâtiment existant ou sur une partie des espaces végétalisés associés. Si le local est inséré en extérieur, il disposera d'un traitement paysager spécifique permettant son intégration au sein du paysage local et son intégration dans l'ensemble architectural formé par le bâtiment gare existant.

En ce sens l'insertion respectera les mesures de préservations des bâtiment voyageurs édictées dans le PLU de Paris (protection au titre des articles L151-19 et L151-23 du code de l'urbanisme).

Le projet au stade actuel des études prévoit la requalification totale des deux îlots routiers et une modification partielle de la Place des Généraux Trentinian tout en évitant les arbres les plus importants. La plateforme tramway y sera végétalisée hormis aux carrefours.

#### Mesures

La principale mesure mise œuvre est l'intégration architecturale et paysagère du projet motivant la mise en compatibilité décrite ci-avant. Un processus de consultation avec l'Architecte des Bâtiments de France (ABF) et les Services Départementaux de l'Architecture et du Patrimoine (SDAP) de Paris permettra d'échanger sur le projet et sur les mesures d'insertion à mettre en œuvre dès les phases ultérieures de conception du projet.

Enfin, dans le cadre des procédures réglementaires à mener :

- la Commission Départementale de la Nature, des Sites et des Paysages a été consultée sur les aménagements effectués dans les deux sites classés et son avis est joint au présent dossier d'enquête publique ;
- le projet fera l'objet d'un permis d'aménager tenant lieu d'autorisation spéciale au titre du code du patrimoine pour travaux dans les abords d'un monument historique. Il ne pourra intervenir qu'après accord express du Ministre chargé des sites, au titre de l'autorisation ministérielle en site classé (art. R. 425-17 de code de l'urbanisme) et de la déclaration en site inscrit (art. R. 341-9 du code de l'environnement). La déclaration préalable au titre des coupes et abattages d'arbres d'alignement constituera une pièce du dossier du permis d'aménager.

## 8.5 Incidences de la mise en compatibilité et mesures relatives aux zones revêtant une importance particulière pour l'environnement, en particulier l'évaluation des incidences Natura 2000

La Ville de Paris ne compte pas de site Natura 2000 sur son territoire. Le site le plus proche des secteurs impacts par la mise en compatibilité est la Zone de Protection Spéciale « Sites de Seine-Saint-Denis », dont les entités les plus proches de ce site morcelé sont le Parc départemental de l'Île Saint-Denis (à 6,4km environ), le Parc départemental Georges Valbon (7,9km environ) et le Parc départemental Jean Moulin – Les Guilands (9,3km environ).

D'une part les emprises objet de la mise en compatibilité ne sont pas incluses dans le site Natura 2000 et d'autre part les modifications apportées dans le cadre de la procédure ne sont pas de nature à porter atteinte aux objectifs de conservation du site Natura 2000. En effet, l'évaluation des incidences Natura 2000 du projet motivant la mise en compatibilité, pièce constitutive de l'étude d'impact du projet, a conclu à l'absence d'impacts significatifs des travaux et aménagements sur le site Natura 2000.

La mise en compatibilité du PLU de Paris n'aura aucune incidence significative sur le site Natura 2000 « Sites de Seine-Saint-Denis ».

## 8.6 Exposé des choix gouvernant les changements apportés par la mise en compatibilité

Le projet a fait l'objet de variantes présentées dans le Chapitre Esquisses des principales solutions de substitutions et raisons pour lesquelles le présent projet a été retenu de de l'étude d'impact. Des variantes d'insertion de la plateforme tramway ont été étudiées sur les emprises objet de la mise en compatibilité.

Concernant la mise en compatibilité en tant que telle, aucune variante n'a été étudiée. Toutefois, les modifications réalisées dans le PLU de Paris ont été réduites au strict minimum pour le projet : il a notamment été décidé déclasser la zone UV en zone UG afin de limiter à la Porte Dauphine la modification réglementaire apportée à la zone UV. Cela permet de garder les emprises en zone UV dans le secteur de Porte Dauphine où d'importants enjeux patrimoniaux et paysagers s'exercent. Par ailleurs, l'occupation des sols de la zone UV déclassée ne répondait pas pleinement aux enjeux de cette zone et correspond plus à ceux de la zone UG.

## 8.7 Définition de critères, indicateurs et modalités retenues pour suivre les effets de la mise en compatibilité sur l'environnement

Un ensemble 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) au travers de leur expression réglementaire (articles de la zone UG, emplacements réservés, périmètres de localisation de l'annexe IV du Tome 2 ou des OAP).

La mise en compatibilité effectué dans le cadre du projet d'extension du Tramway T3 de Porte d'Asnières à Porte Dauphine comprend des modifications qui ne relèvent pas des catégories réglementaires visées par les indicateurs existants. Aussi, il semble pertinent de les compléter par les indicateurs suivants.

Thèmes à évaluer	Sous-thèmes	Indicateurs
Développement des infrastructures de transport collectif et des modes doux	/	Mise en service du projet d'extension du Tramway T3 de Porte d'Asnières à Porte Dauphine
Espaces libres et plantations Règles UG 13-1, UG 13-2 Règles UV 13-1, UV 13-2	Arbres d'alignements	Ratio arbres abattus/arbres replantés sur le linéaire du projet d'extension du Tramway T3
		Ratio arbres abattus/arbres replantés sur l'Avenue Foch
	Espaces végétalisés	Ratio surface végétalisée avant/après projet sur le linéaire du projet d'extension du Tramway T3
		Ratio surface végétalisée avant/après projet sur l'Avenue Foch

Tableau 3. Indicateurs de suivis des effets de la mise en compatibilité