

# Projet de modification secteur de la Porte Pouchet 17<sup>ème</sup> arrondissement

## Rapport de présentation de la modification

Annexe 1 à la délibération 2013 DU 23-6°





# **RAPPORT DE PRESENTATION**

## **DU PROJET DE MODIFICATION DU PLU DE PARIS**

### **ZAC PORTE POUCHET**

*NB : En application de l'article R.123-2 du code de l'urbanisme, le présent document complète le rapport de présentation du Plan Local d'Urbanisme de Paris (PLU) par des éléments de diagnostic, d'analyse et de justification relatifs au terrain concerné et justifie les changements apportés aux prescriptions localisés qui y sont applicables.*

-----

Cette modification du PLU a pour objet d'adapter localement les dispositions applicables à la ZAC de la Porte de Pouchet dans le cadre d'une modification du projet de voirie de l'îlot Borel.

Ces adaptations réglementaires mineures qui s'inscrivent dans la cohérence générale du document d'urbanisme portent plus précisément sur :

- La suppression du projet d'une voirie en boucle du schéma de l'orientation d'aménagement de la Porte Pouchet
- La mise en cohérence de la planche F01 de l'Atlas du fait de la disparition de ce projet
- La rectification de la limite sud du périmètre de disposition particulière pour corriger les différences de représentation existantes dans le schéma des orientations d'aménagement et dans la planche de l'atlas F-01

#### **I. DIAGNOSTIC**

Située dans le quartier des Epinettes, le secteur de la Porte Pouchet présente les mêmes caractéristiques que la plupart des quartiers inscrits en Grand Projet de Renouvellement Urbain (GPRU) c'est-à-dire qu'il possède des indicateurs socio-économiques plus défavorables que la moyenne parisienne voire que d'autres GPRU.

Le quartier se caractérise par une homogénéité sociale importante : 60,9% des actifs sont ouvriers ou employés alors que la moyenne dans les secteurs Politiques de la Ville est de 50,9%. Les difficultés du quartier concernent à la fois l'insertion scolaire, sociale et professionnelle. Les

retards scolaires s'élèvent à 29% en CE2 dans le Réseau d'Education Prioritaire (REP) comparés à 21% dans les REP parisiens. La proportion de la population couverte par les minima sociaux atteint 9,3% et 10,3% dans le secteur GPRU pour une moyenne de 8,5% dans les quartiers Politique de la Ville parisiens et de 5% à Paris. Le taux de chômage est de 18,6% alors qu'il est de 17% en moyenne dans les quartiers Politique de la Ville parisiens et 12% à Paris. (Les chiffres annoncés sont ceux du recensement 1999).

A ces difficultés s'ajoute la présence à proximité du quartier d'hôtels et de meublés jouant un rôle de logement social de fait.

La vie du quartier est marquée par l'émergence de clivages au sein de la population et par un sentiment d'insécurité. La mixité sociale étant faible, les clivages à l'œuvre ne sont pas liés aux catégories socio professionnelles mais plutôt à l'origine des habitants et à leur âge. Le quartier compte à la fois une forte proportion de jeunes (comme dans les autres quartiers Politique de la Ville) et de personnes âgées (23% des habitants ont plus de 65 ans comparés à 16% en moyenne dans les quartiers Politique de la Ville parisiens). Le sentiment d'insécurité est lié à l'absence d'animation et au manque de contrôle sur certains espaces.

Les acteurs locaux du quartier ne sont pas encore en mesure de réagir face à ces difficultés. En effet, l'accompagnement de proximité doit être renforcé et la vie collective s'amorce juste par les actions engagées. L'importance des besoins se fait particulièrement sentir dans les domaines de l'insertion, de l'accompagnement scolaire, de la jeunesse. La faiblesse de la vie sociale et collective est illustrée par un tissu commercial peu dense (pour 1000 habitants, on compte 2 commerces de proximité dans le quartier contre 6 dans le 17<sup>ème</sup> et à Paris) ainsi que par le nombre relativement faible d'associations d'habitants.

Le quartier cependant n'a pas basculé dans une situation de violence urbaine ni de forte précarisation. Cette solvabilité résulte de l'importance du parc HLM et de la part réduite du loyer restant à la charge des locataires.

Le site de la porte Pouchet est fragilisé par son image dévalorisée et par le rejet qu'il suscite de la part de l'extérieur. La majorité des habitants de la Porte Pouchet juge son environnement immédiat vide, triste et inquiétant. Cependant la plupart d'entre eux y sont installés depuis longtemps, ne sont pas isolés socialement et sont très sensibles aux améliorations touchant le site.

Le site de la Porte Pouchet est composé d'éléments disparates, qui ont été posés là sans grande cohérence : de logements de l'OPAC (326 logements répartis en deux tours et une barre, appelées cité du Bois le Prêtre), d'un square, d'une crèche, d'une école israélienne et de vastes parcelles appartenant à la ville et occupées par ses services (garage des TAM, laboratoire de la DVD, DPE) ainsi que par une pré-fourrière.

Les immeubles d'habitation sont en mauvais état et nécessitent une intervention lourde, mais chaque immeuble connaît une situation spécifique (tant en terme de localisation, d'occupation, de fonctionnement) qui appelle une solution adaptée.

Les services urbains, qui occupent de vastes parcelles, se sont installés de manière anarchique, au gré des opportunités foncières.

L'automobile, omniprésente sur le quartier, est une source de nuisance importante, et les autres modes de transport sont pénalisés : trajets pour piétons longs et peu conviviaux, itinéraires pour personnes à mobilité réduite très limités, itinéraires vélos inexistant, parcours scolaires difficiles et dangereux, desserte par les transports en commun à améliorer...

La Porte Pouchet ressemble aujourd'hui à un délaissé de ville alors même que le quartier comporte de nombreux atouts pour se développer, comme des espaces paysagers de qualité, des opportunités foncières possibles avec la réorganisation des services urbains, ou encore l'attractivité économique du secteur, comme le confirme le développement d'un pôle économique important à proximité immédiate, sur Clichy et Saint-Ouen.

Afin de remédier à ce constat, le secteur de la Porte Pouchet a été inscrit dans le Grand Projet de Renouveau Urbain (GPRU) engagé par la Ville de Paris en 2002.

En outre, une Zone d'Aménagement Concertée (ZAC) a été instaurée par des délibérations des 14 et 15 novembre 2005 (dossier de création) et 15 et 16 juillet 2007 (dossier de réalisation et programme des équipements publics) avec pour objectifs :

- L'amélioration des conditions de vie des habitants du quartier
- La diversification des usages du quartier et l'amélioration de la vie locale
- La participation au développement économique du nord-ouest parisien en synergie avec les autres opérations d'aménagement proches et en particulier le secteur des Batignolles
- Le désenclavement et l'amélioration de la desserte du quartier, en particulier par les transports en commun
- L'amélioration du paysage de la porte Pouchet

Le quartier se modifie progressivement au fur et à mesure de l'avancement des travaux.

## **II. ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT**

Comme tous les autres secteurs compris entre le Boulevard Périphérique et le Boulevard des Maréchaux, le secteur de la Porte Pouchet souffre des problèmes inhérents à une forte circulation routière à savoir des nuisances acoustiques problématiques ainsi qu'une pollution de l'air située au-dessus des seuils.

En outre, ce périmètre subit un cadre de vie assez peu qualitatif du fait de l'état général des immeubles d'habitation, de l'insuffisance d'offres de commerce de proximité et de l'éloignement relatif des transports en commun lourds que sont le métro et le RER.

Pour pallier ces multiples carences, la ZAC a pour objectifs d'intervenir sur la réhabilitation des immeubles de logements, de renforcer la qualité des espaces publics et des espaces verts pour mettre en valeur le paysage, d'améliorer la desserte en transports en commun par l'adaptation de la desserte des bus ou encore de réduire le gabarit des voies afin de limiter la circulation de transit.

L'ensemble de ces actions doit aboutir à atténuer voire supprimer les nuisances subies par ce secteur.

## **III. LA MODIFICATION PROPOSEE**

### **1) Réalisation de la ZAC et PLU en vigueur**

Depuis l'approbation du PLU en 2006, le Conseil de Paris a approuvé les 16 et 17 juillet 2007 le dossier de réalisation de la ZAC ainsi que le programme des équipements publics.

Le projet est alors entré en phase opérationnelle. Plusieurs chantiers sont aujourd'hui terminés ou en cours, tandis que d'autres doivent encore démarrer.

Parmi les éléments du programme aujourd'hui réalisés ou fortement engagés, on peut citer :

- le mail Brechet requalifié en 2009,
- la réhabilitation de la tour Bois le Prêtre, terminée depuis novembre 2011,

- les nouveaux logements de la rue Pierre Rebière livrés au premier semestre 2012,
- les travaux du garage des Transports Automobiles Municipaux, de l'annexe de la caserne de pompiers et du stade Max Rousié, en cours,
- le démarrage imminent des travaux de démolition de la tour Borel et de l'extrémité de la barre, ainsi que la réhabilitation de la barre Borel.

En revanche, d'autres éléments de programme sont encore au stade des études préalables ou de la commercialisation.

Tel est le cas par exemple de la future place au centre du quartier ou des bureaux et de l'hôtel prévus dans l'îlot Borel, situées sur des terrains aujourd'hui occupés et qui ne seront libérés qu'à l'issue des chantiers en cours.

La réalisation de la ZAC doit ainsi se poursuivre dans le respect des divers objectifs qui lui ont été assignés et que le PLU traduit notamment à travers l'orientation d'aménagement propre à ce secteur à savoir :

- les objectifs du programme d'aménagement qui sont détaillés dans le texte de l'orientation d'aménagement,
- le schéma de l'orientation d'aménagement qui comporte les indications des voies à requalifier, des voies et équipements à créer ou modifier, des ensembles de logements à réhabiliter ou restructurer, du tissu urbain à développer ou reconstituer ainsi que des liens à créer.

Parmi ces objectifs, le désenclavement et l'amélioration de la desserte du quartier est largement développé dans les orientations d'aménagements par l'indication des voies à créer, à supprimer ou à requalifier.

Ensuite, il se décline en plusieurs opérations :

- L'amélioration de l'accès aux transports en commun (rappelons à cette occasion que l'arrivée, à proximité du quartier, du tramway des Maréchaux envisagé à l'horizon 2017, et d'une station de la ligne 14 prolongée, dont la mise en service est également prévue en 2017, est un atout considérable pour le quartier) ;
- La requalification de plusieurs voies existantes : boulevard Bois le Prêtre, rue Floréal, rue André Bréchet ;
- L'amélioration du paysage à travers la requalification du mail Brechet et la création de la place Pouchet ;
- La création de nouvelles voies : voie de desserte de 15 m à 19 m de large entre la rue Rebière et la voirie de Saint-Ouen d'une part, voie de 14 m à 18 m de large au sein de l'îlot Borel d'autre part.

Dans le PLU en vigueur, la voie au sein de l'îlot Borel est représentée dans le schéma des orientations d'aménagement de la manière suivante :

- d'une part un barreau qui raccorde l'impasse Emile Borel actuelle à la future voie de liaison entre la rue Pierre Rebière et la voirie de Saint-Ouen. Ce barreau, indispensable pour désenclaver l'îlot Borel, n'est pas remis en cause ;
- d'autre part une boucle qui dessert les futurs immeubles de bureaux.

Or, le projet de cette boucle est sensiblement modifié, ce qui implique d'adapter le PLU en conséquence.

## **2) La modification du PLU induite par la modification du projet**

L'évolution du projet, traduite dans le Plan Local d'Urbanisme, concerne la voie au sein de l'îlot Borel dont la fonction devait être non seulement de desservir les futurs programmes mais encore de mailler le territoire pour offrir des itinéraires alternatifs notamment aux piétons.

Il apparaît aujourd'hui préférable de supprimer la localisation de cette boucle dans le PLU.

En effet, des études économiques menées par la Ville ont conduit à privilégier la commercialisation de l'ensemble du programme de bureaux par un opérateur unique. Il apparaît dès lors intéressant de laisser le futur concepteur des bureaux imaginer à la fois l'organisation des immeubles et la manière de les desservir, sans imposer un schéma de voirie rigide.

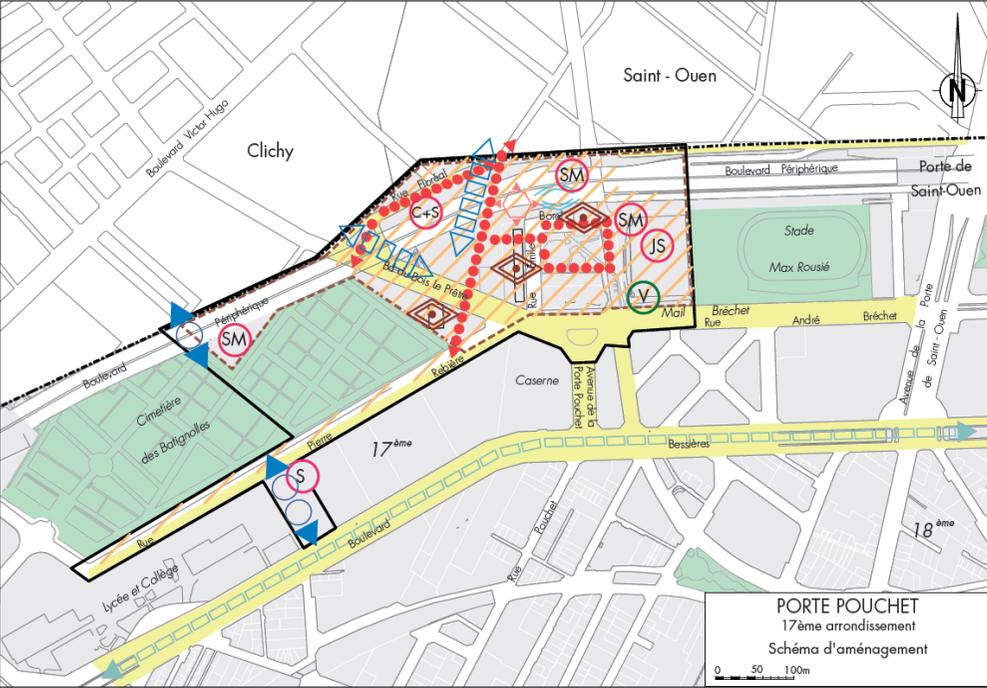
Pour ce qui concerne l'objectif de mailler le territoire et de diversifier les itinéraires pour les piétons, la Ville pourra imposer au futur constructeur des bureaux une servitude de passage à travers son terrain, depuis la rue Emile Borel et débouchant sur l'allée des Cerisiers qui bordent actuellement le stade.

Cette allée, aujourd'hui intégrée au square Borel, se situe au-dessus du tunnel du RER C. Elle sera conservée même après la suppression du square. La Ville et Réseau Ferré de France, propriétaire du terrain, étudient actuellement la possibilité d'y développer des usages nouveaux

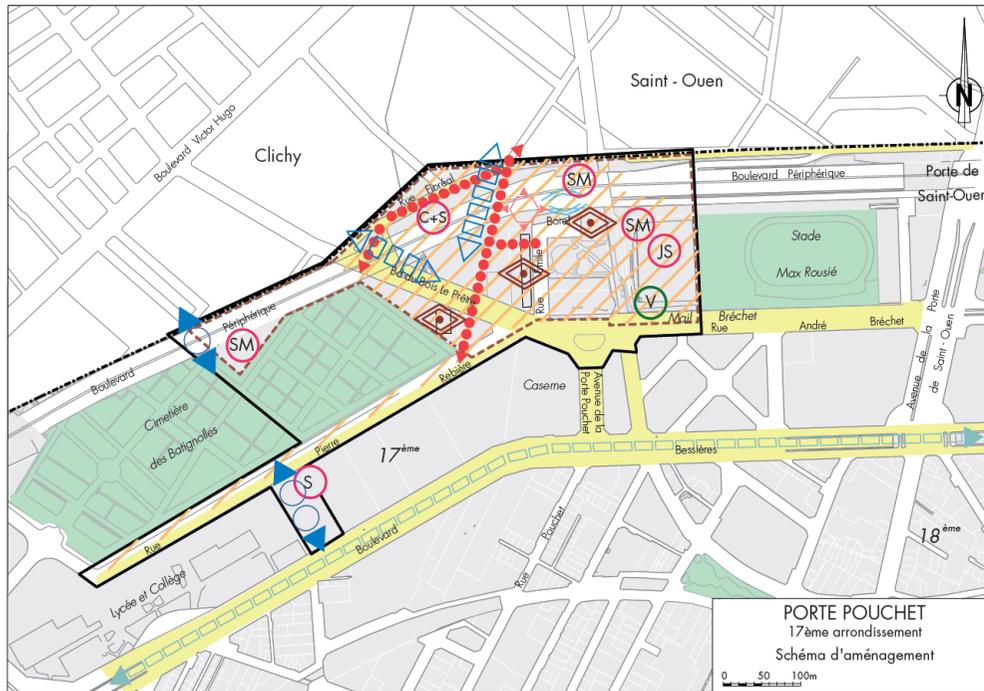
(aires de jeux, sport...) mais quel que soit le scénario retenu, cet espace restera libre et paysager et permettra d'assurer une continuité du parcours piéton entre l'îlot Borel et le mail Bréchet.

Le schéma des orientations d'aménagement est modifié, comme suit :

Schéma actuel



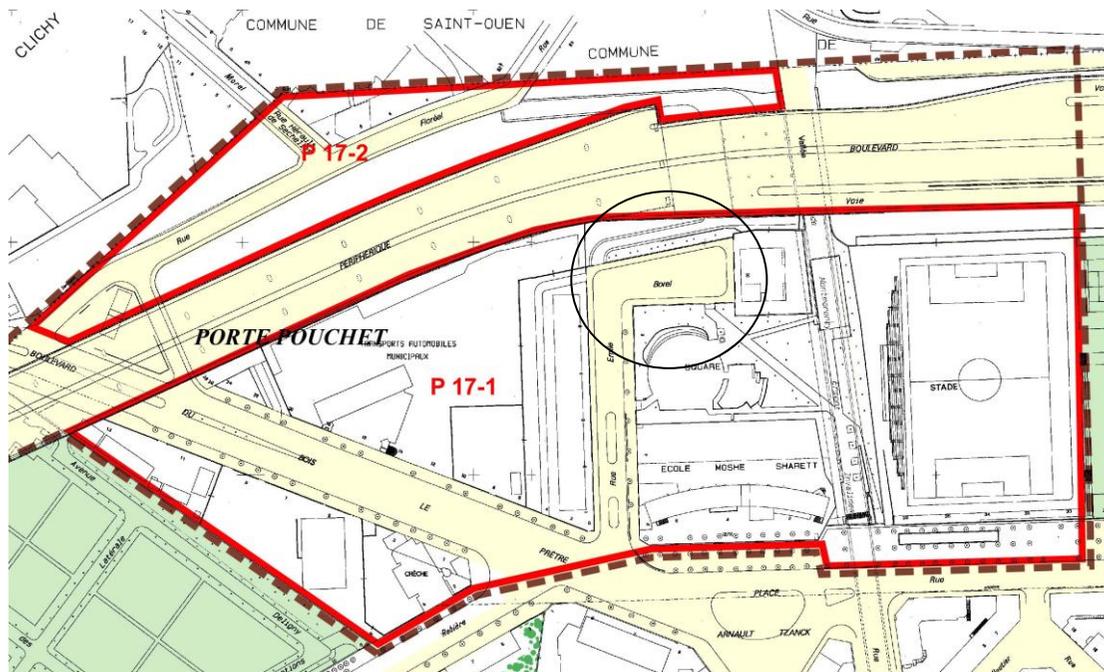
## Schéma modifié



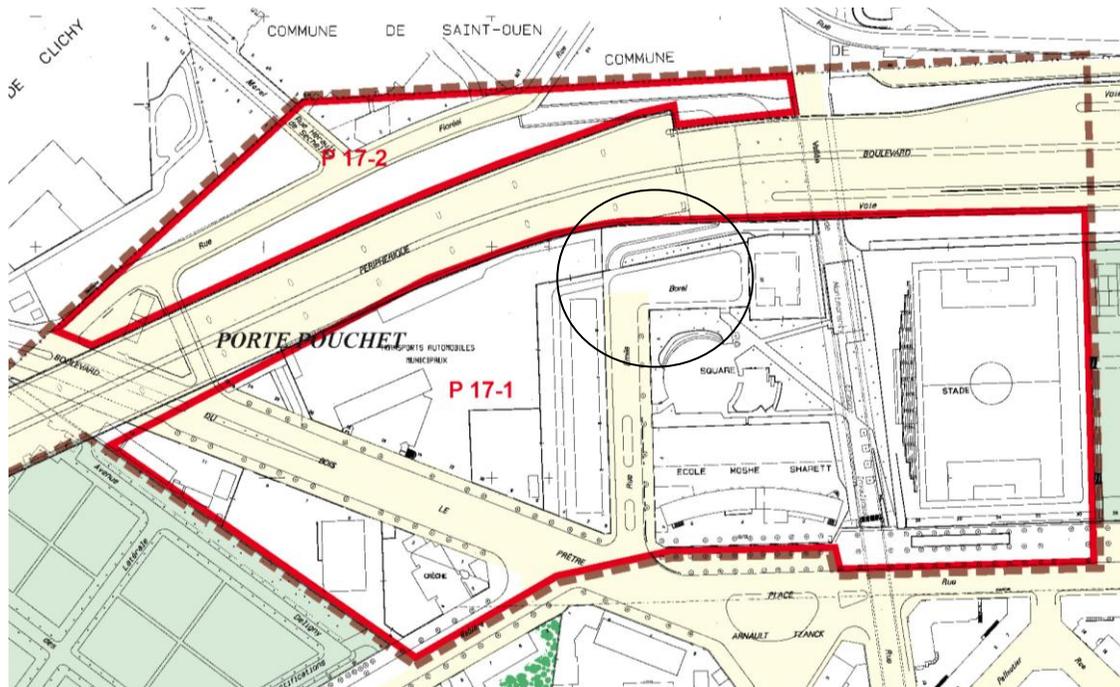
Le texte des orientations d'aménagement n'est pas modifié.

Par ailleurs, pour mettre en cohérence les différents documents du PLU, il est proposé de limiter sur la planche de l'atlas F- 01 l'aplat de couleur jaune représentant l'espace public de voirie à la partie de la rue Emile Borel qui sera conservée. L'autre partie de cette rue, en cours de déclassement, sera intégrée au lot de bureaux. Cette modification permettra d'instruire sans ambiguïté le dossier de permis de construire des immeubles de bureaux.

Extrait de la planche de l'atlas F-01 actuelle



Extrait de la planche de l'atlas F-01 modifiée



Aucun des autres documents composant le PLU n'est modifié.

#### IV. IMPACT ENVIRONNEMENTAL DE LA MODIFICATION

La suppression de la voie en boucle au cœur de l'îlot Borel ne remet pas en cause les objectifs de l'opération d'aménagement de la Porte Pouchet dès lors que :

- la desserte de l'îlot sera bien assurée grâce au prolongement de la rue Emile Borel et sa connexion à la future voie nouvelle qui relie la rue Pierre Rebière à la voirie de Saint-Ouen. Ce prolongement sera réalisé par la SEMAVIP, aménageur de la ZAC Pouchet. Le promoteur retenu pour réaliser les bureaux devra en outre concevoir et réaliser une desserte appropriée de ses immeubles à l'intérieur de sa propre parcelle.
- Un itinéraire piéton sera préservé au sein de l'îlot Borel au moyen d'une servitude de passage qui s'imposera au propriétaire des bureaux.

Au sujet de l'incidence de la modification du projet en matière environnementale, l'analyse de l'étude d'impact réalisée à l'occasion de la création de la ZAC montre que cette modification n'aura aucune conséquence majeure.

En effet, au regard de l'ensemble du projet et notamment du nombre de voiries créées ou remaniées, le projet de voirie en boucle ne représentait quantitativement qu'une faible proportion.

En outre, elle ne se voulait qu'une voie de desserte, parmi d'autres, de l'îlot Borel dont l'objectif de désenclavement reste atteint par la création ou le maintien d'autres voies.

Ainsi, de tous les sujets abordés par l'étude d'impact : pollution atmosphérique, nuisances acoustiques, sécurité, déplacement, etc., aucun d'entre eux n'est affecté par la modification du projet et du plan et les données qu'elle contient demeurent donc d'actualité.

Le stationnement n'est que marginalement impacté compte tenu de la faible longueur de linéaire concerné et les créations de places dans les parkings privés qui seront réalisés dans les programmes neufs. L'équilibre général n'est pas modifié.