

MODIFICATION DU PLU APPROUVÉE LES 12 ET 13 NOVEMBRE 2007
SUR LE SECTEUR CLICHY BATIGNOLLES

1 - Rapport de présentation

Nota : En application de l'article R 123.2 du Code de l'Urbanisme, ce document complète le rapport de présentation du P.L.U. de Paris. Il énonce des éléments de diagnostic urbain et d'analyse de l'état initial de l'environnement du site de Clichy Batignolles, présente les choix retenus et les motifs de l'élaboration des orientations d'aménagement, de la délimitation des zones et des règles d'urbanisme. Il expose enfin l'évaluation des incidences du projet sur l'environnement et la prise en compte par le projet du souci de sa préservation et sa mise en valeur.

1 Le Diagnostic urbain et l'analyse du site et de son environnement :

1.1 L'étendue du secteur

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

1.2. La situation foncière :

Du point de vue foncier, les terrains de ce secteur appartiennent pour l'essentiel à des propriétaires publics ou para publics :

La Ville de Paris est propriétaire de l'emprise du bastion n°44 et a récemment acquis les 4,2 hectares de terrains occupés par la société GEODIS ainsi que 5,5 hectares d'emprises ferroviaires situées en bordure de la rue Cardinet. Elle est également propriétaire du sol des voies publiques existantes du secteur.

Les entreprises ferroviaires (SNCF et RFF) sont propriétaires du faisceau principal, de deux grandes emprises situées à l'est de celui-ci et d'un terrain à l'ouest de celui-ci :

A l'est du faisceau :

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

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

A l'ouest du faisceau :

- Le secteur dit « Saussure », entre le faisceau de voies de Paris Saint-Lazare, la rue de Saussure et le boulevard Pereire. Il comprend environ 2,3 ha de terrains appartenant pour l'essentiel à la SNCF (21 200 m²) et pour le complément à la Ville de Paris (1 172 m²) et à RFF (environ 1 000 m²).

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

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

Dans le cadre d'un protocole signé le 30 novembre 2006 entre la Ville de Paris, RFF et la SNCF, les propriétaires ferroviaires se sont engagés à libérer et à céder en quatre tranches successives l'ensemble des terrains et volumes leur appartenant et nécessaires à la réalisation de l'aménagement à l'est du faisceau ferroviaire, sur une superficie totale de plus de 16 hectares, les cessions devant intervenir en 2009, 2010 et 2011.

1.3. L'environnement naturel et urbain

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

Le Nord-Ouest parisien est dépourvu de grands espaces verts de plus de 10 hectares. Le 17ème arrondissement ne dispose que de 161 780 m² d'espaces verts soit environ 1 m² par habitant alors que la moyenne parisienne se situe à 2,3 m² par habitant hors bois. Les espaces verts existants du 17ème arrondissement sont répartis en trente-et-un jardins de taille modeste, dont les plus vastes sont le square des Batignolles (1,7 ha), dû à ALPHAND, et le square Sainte Odile (1,1 ha).

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

Si les habitants de l'Ouest de l'arrondissement peuvent bénéficier de la présence voisine du bois de Boulogne et ceux du Sud du Parc Monceau, la création d'un véritable parc au Nord du

17ème arrondissement répond donc à une forte demande des habitants des quartiers riverains, du 18ème arrondissement et des communes voisines.

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

Cette situation a marqué l'environnement naturel. L'arrivée du chemin de fer et son extension vers le milieu du 19^{ème} siècle se sont traduites par la réalisation à cette époque d'une gare de marchandises sur un remblai de plusieurs mètres. Les terrains ferroviaires comprennent quelques halles et bâtiments construits pour la plupart vers 1850 sur d'anciens abattoirs qui existaient sur le site auparavant. Une partie de ces terrains, acquis par la Ville sont aujourd'hui libérés et la réalisation de la première tranche du grand parc est en cours.

Les magasins de décors de l'Opéra (dont le bâtiment principal et le porche d'entrée, conçus par l'architecte Garnier, sont inscrits au titre des Monuments Historiques) appartiennent à l'Etat.

Parmi les vestiges de l'enceinte de Thiers subsistant encore actuellement dans Paris, le bastion n°44 est l'un des éléments les plus significatifs : d'un linéaire d'environ 260 mètres, cet ouvrage en maçonnerie de grande envergure paraît parfaitement bien conservé.

1.4. Les déplacements, la circulation et les transports

S'agissant des transports en commun, le secteur est desservi tout d'abord par le RER C et la ligne 13 (stations Porte de Clichy et Brochant) dont la qualité de service offerte doit être améliorée.

La gare Pont Cardinet, au sud-ouest du site est le premier arrêt depuis Paris Saint Lazare des trains Transiliens. Cependant seuls les trains de la ligne Paris Nanterre Université s'y arrêtent avec une fréquence actuelle d'un passage environ toutes les 10 minutes en heure de pointe. Cette gare n'est pas accessible aux personnes à mobilité réduite.

Par ailleurs les lignes de bus PC3, 54, 74, 66, 53, et 31 passent à travers le site en le desservant. La ligne 31 qui emprunte la rue Cardinet est la plus fréquentée de Paris au nombre de voyageurs par kilomètre.

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

1.5. Le contexte socio-économique

Pris dans son ensemble, le 17^{ème} arrondissement totalise une population de 160 860 habitants (en 1999), soit près de 7,56 % de la population parisienne, répartie sur une surface de 6 km² ce qui représente une densité de 28 221 habitants au km². La proportion de logements sociaux y est faible (7 684 logements sociaux, soit 8% des résidences principales).

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

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

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

De nombreux commerces sont également présents sur l'avenue de Clichy. En dehors des voies ferrées, l'occupation des terrains aménageables est principalement constituée d'activités de logistique qui ne sont plus directement liées aux voies ferroviaires puisque seule une centrale à béton, située près de la rue Cardinet s'alimente en partie par le fer. C'est ainsi que les entreprises d'acheminement GEODIS et le SERNAM Clichy n'utilisent aujourd'hui que des camions et que diverses activités de stockage et de services occupent le site. Par ailleurs, certaines emprises ferroviaires jouent un rôle important dans le fonctionnement de la gare Saint Lazare. Il s'agit principalement d'un stockage de locomotives appelé « gril » implanté en bordure du raccordement de la petite ceinture SNCF au faisceau principal et d'une « base travaux » servant à l'entretien du réseau.

1.6. Les équipements publics

Une forte demande s'exprime en matière d'équipements scolaires et de petite enfance dans le voisinage du site Clichy Batignolles, qui a actuellement du mal à être satisfaite. L'accessibilité aux équipements sportifs est bonne en raison de la proximité de nombreux établissements concentrés au nord de l'arrondissement.

2 Le Parti d'aménagement retenu

Le parti d'aménagement retenu a pour origine une consultation d'urbanisme à l'issue de laquelle l'architecte François GRETHER, mandataire d'une équipe pluridisciplinaire comprenant également Jacqueline OSTY, paysagiste, et le BET OGI a été désigné lauréat par la Commission d'Appel d'Offres de la Ville de Paris du 15 janvier 2004 et a poursuivi les études dans le cadre d'un marché de maîtrise d'œuvre urbaine. Ce parti d'aménagement issu du projet de Village Olympique a évolué depuis, en conservant ses principales caractéristiques.

2.1.Le parc

Une caractéristique importante du projet est le respect de la topographie du site qui est peu remodelé. Le nivellement choisi pour le parc répond à un objectif de développement durable de limitation des mouvements de terre. Le grand parc, de 10 hectares, relie du nord au sud la rue Cardinet au Boulevard Berthier et se prolonge vers le Nord grâce à une passerelle franchissant ce dernier. Ce prolongement suit un axe majeur du parc depuis la rue Cardinet au droit du square existant des Batignolles et se termine au Nord par une rue se dirigeant vers la Porte de Clichy. Le parc est ainsi lié à un espace vert d'environ 8 000 m² situé le long des fortifications de l'ancienne enceinte de Thiers, qui seront mises en valeur. Dans le sens est-ouest, et en cohérence avec les objectifs de liaisons inter-quartiers, plusieurs prolongements du parc sont prévus vers l'avenue de Clichy et vers deux franchissements du faisceau ferroviaire envisagés, l'un à court terme (2010/2011) vers le boulevard Pereire et le second, réservé aux piétons, au-delà de 2013. A l'intérieur du parc, les cheminements piétons s'effectuent dans le prolongement des rues pour offrir des liaisons simples et directes.

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

2.2. La trame urbaine des îlots et des voiries

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

Au nord du boulevard Berthier, les bâtiments des décors de l'Opéra sont conservés et un grand espace vert de 8 000 m² environ se développe le long du bastion n° 44 de l'ancienne enceinte de Thiers, permettant sa mise en valeur. Un îlot à dominante de logements s'implante en vis-à-vis de ce jardin le long de la nouvelle rue venant du boulevard Berthier. D'autres îlots de logements sont également prévus de part et d'autre de l'avenue de la porte de Clichy requalifiée. Des bureaux sont prévus près du boulevard périphérique et de la Porte de Clichy tandis qu'un pôle logistique s'implante au nord-ouest du site. Ce dernier regroupe principalement un centre de tri des déchets recyclables en façade sur le boulevard de Douaumont, une centrale à béton le long des voies ferrées et deux plates-formes constituées de quais et voies ferrées perpendiculaires au réseau Saint Lazare, en grande partie couvertes afin de protéger les alentours des nuisances qu'elles pourraient générer. Cet ensemble est

uniquement desservi par le boulevard de Douaumont qui sera élargi. Le Nord de la zone de fret recevra également un parking enterré pour autocars desservi aussi par le boulevard de Douaumont.

A l'ouest du faisceau des voies ferrées, côté rue de Saussure, sur des terrains appartenant aujourd'hui à la SNCF et RFF, et en cohérence avec le projet urbain développé à l'initiative de la Ville de l'autre coté du réseau Saint Lazare, les acteurs ferroviaires prendront l'initiative d'un aménagement dont le programme a fait l'objet d'un accord et dont le calendrier dépendra des libérations de leurs installations actuelles. Toutefois, la SNCF s'est d'ores et déjà engagée à céder à la Ville de Paris un terrain au nord du site pour la construction rapide d'un collège nécessaire au 17^{ème} arrondissement. Il devra comprendre également un gymnase intégré. Plus au sud, une trame de rues et d'îlots à dominante de logements se développera depuis le boulevard Pereire et la rue de Saussure. C'est ainsi qu'une rue principale parallèle au faisceau ferroviaire Saint Lazare est projetée depuis le boulevard Pereire en direction du nord et complétée par deux rues perpendiculaires rejoignant la rue de Saussure. Ces dernières seront également reliées par une petite voie parallèle à la rue de Saussure. Le long de ces voies pourront se développer des programmes à dominante d'habitations à l'exception du collège précité et d'immeubles de bureaux en écran en bordure du faisceau ferroviaire à l'est de la rue principale. Les deux rues rejoignant la rue de Saussure seront prolongées à terme par les franchissements du faisceau ferroviaire vers le nouveau quartier autour du parc, l'un deux, situé le plus au sud étant prévu dès l'aménagement de ce quartier. Ce dernier franchissement doit permettre la réalisation d'un second accès aux quais de la gare Pont Cardinet en vue d'une amélioration de l'offre de transport de cette gare adaptée à l'apport de population et d'emplois sur le site. Enfin, une prolongation du boulevard Pereire est prévu le long de la tranchée ferroviaire vers le pont Cardinet.

3 Les motifs de l'élaboration des orientations d'aménagement, de la délimitation des zones et des règles d'urbanisme:

3.1 Le P.L.U. actuellement en vigueur sur le site

3.1.1 les orientations d'aménagement actuelles

Conformément aux dispositions de l'article L.123-1 du Code de l'urbanisme, le P.L.U. de Paris comporte des orientations d'aménagement relatives au secteur Clichy Batignolles, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durable. Ces orientations d'aménagement prennent la forme d'un texte affirmant les grands objectifs urbains sur le site et d'un schéma d'aménagement qui précise, à l'intérieur seulement de la ZAC CARDINET CHALABRE, les principales caractéristiques des voies et espaces publics..

Les grands objectifs urbains du site affirmés dans les orientations d'aménagement actuelles, qui doivent être maintenus, sont les suivants :

- **Mettre en oeuvre de nouvelles continuités urbaines** en reliant la plaine Monceau et le quartier des Epinettes.
- **Créer un nouveau parc public au nord-ouest de Paris** qui répond à un fort besoin des quartiers riverains, du 18ème arrondissement et des communes voisines. Ce parc sera situé au centre de la trame verte du quartier.
- **Valoriser les espaces publics**, en particulier le boulevard Berthier, les avenues de Clichy et de la Porte de Clichy, et la rue Cardinet. La requalification des portes d'Asnières et de Clichy est recherchée.

• **Améliorer la desserte par les transports en commun et développer le transport de marchandises par la voie ferroviaire** par la mise en oeuvre à terme du tramway des Maréchaux et du prolongement de la ligne EOLE. L'accueil d'un pôle de logistique urbaine, ainsi qu'un centre de tri de la collecte sélective sont prévus.

La création près du périphérique d'un parc de stationnement pour autocars peut être envisagée.

• **Favoriser la mixité urbaine** en développant des activités économiques, des logements de différentes catégories, des équipements publics locaux ou à l'échelle de la Ville ;

• **Valoriser les éléments patrimoniaux**, notamment les magasins des décors de l'opéra, les vestiges du bastion n°44 de l'enceinte de Thiers, et la gare du Pont Cardinet.

Par ailleurs des orientations d'aménagement (texte et schéma d'aménagement) précisent une première phase d'aménagement, qui concerne la ZAC Cardinet Chalabre, créée par délibération du Conseil de Paris des 20 et 21 juin 2005 et la réalisation rapide d'un collège près de la rue de Saussure. Des phases d'aménagement ultérieures sont d'autre part indiquées, qui renvoient à l'élaboration d'un projet d'aménagement global .

Enfin, le texte des orientations énonce un objectif pour l'aménagement global futur de 60 % de surfaces de logements par rapport aux surfaces construites dans la zone urbaine générale, hors équipements et commerces. A l'intérieur de ce cadre, la part de logements sociaux ne sera pas inférieure à 50%, avec une part significative de logements pour étudiants et jeunes travailleurs. De plus, un travail sera mené avec les opérateurs privés pour garantir un pourcentage de leur parc à des loyers modérés. A terme, sur l'ensemble du site, il est indiqué que la densité globale du projet urbain sera inférieure à celle des deux quartiers environnants (Batignolles/ 2,3 et 1,8).

3.1.2.La délimitation des zones et les règles actuelles

Le P.L.U. approuvé par délibération du Conseil de Paris en date des 12 et 13 juin 2006 délimite sur le secteur Clichy Batignolles (hors ZAC Cardinet Chalabre), en application de l'article L.123.1. a du Code de l'Urbanisme, un périmètre donnant lieu à des études, à l'intérieur duquel les constructions ou installations sont interdites (dans la limite de 1% de la superficie de chaque terrain avec une SHOB maximale de 4.000 m² sur la totalité de l'emprise), dans l'attente de l'approbation d'un projet d'aménagement global. La ZAC Cardinet Chalabre est couverte par un secteur de dispositions particulières (secteur non soumis au COS).

Par ailleurs, le P.L.U. de Paris classe aujourd'hui une grande partie des terrains du secteur Clichy Batignolles en zone Urbaine de Grands Services Urbains correspondant principalement aux activités ferroviaires présentes sur le site.

Enfin il convient de souligner que le site de Clichy Batignolles, ainsi que certains des îlots alentours sont classés en secteur de renforcement du végétal pour l'application des règles de l'article UG 13.1.2. du règlement du P.L.U.. Rappelons que ce secteur a été délimité par une étude réalisée à l'échelle de l'Iris (unité territoriale utilisée par l'INSEE, regroupant généralement plusieurs îlots bâtis), qui a pris en compte les principaux espaces végétalisés et voies d'eau existantes (la Seine et les canaux), affectés d'une aire d'influence en rapport avec leur impact sur l'environnement : bois et parcs de plus de 1 hectare (aire d'influence de rayon 200 mètres), autres espaces verts de plus de 1 hectare (150 mètres), espaces verts publics de surfaces comprises entre 1 hectare et 1 000 m² (100 mètres), espaces verts privés protégés (50 mètres), arbres d'alignement (5 mètres), plans d'eau et leurs berges, talus du boulevard

périphérique (sans aire d'influence). Le "secteur de renforcement du végétal" est constitué de l'ensemble des îlots dont moins de 80 % de la surface est couverte par les espaces susmentionnés et leurs aires d'influence.

3.2 La justification des nouvelles dispositions proposées

3.2.1 les orientations d'aménagement

Les grands objectifs urbains définis aujourd'hui dans les orientations d'aménagement sont maintenues. Mais ces orientations peuvent aujourd'hui être précisées sur la totalité du secteur. En effet, dans la ZAC Clichy Batignolles, les équipements publics, scolaires, de petite enfance et sportifs, ainsi que les futures rues peuvent être présentés. Sur le secteur Saussure, le principe de desserte par les voiries futures peut aussi être précisé. Enfin, l'établissement sur le site d'un secteur de dispositions particulières permettant l'adaptation de certaines règles (expliquées ci-après) adaptées au mode opérationnel choisi et au parti d'aménagement projeté est aujourd'hui nécessaire.

Enfin, l'objectif de surfaces de logements par rapport aux surfaces construites dans la zone UG, hors équipements et commerces peut aujourd'hui être porté à 65 % compte tenu des évolutions du projet urbain et celui de densité globale confirmé et précisé.

3.2.2 la délimitation des zones et les règles d'urbanisme

Il est prévu en premier lieu la suppression du périmètre d'attente puisque le projet d'aménagement global est aujourd'hui connu. Les contours des limites des zones Urbaine Générale et de Grands Services Urbains correspondant aux usages futurs du site sont également redéfinis. Le projet prévoit l'aménagement d'emprises au Nord du site en vue d'y installer des services utiles à la Ville (plates-formes de fret ferroviaire, centre de tri des déchets, centrale à béton...), que la zone UGSU a vocation à accueillir. Une bande de zone UG est également créée le long de l'avenue de la Porte de Clichy afin de permettre correctement la réalisation d'un front bâti. Enfin, l'emplacement réservé pour élargissement de voie au droit de la rue Cardinet est supprimé, cet élargissement étant par ailleurs repris dans les dispositions du schéma des orientations d'aménagement.

L'établissement d'un périmètre de dispositions particulières englobant le secteur permettra l'adaptation de certaines règles au mode opérationnel choisi et au parti d'aménagement projeté. En dehors du COS qui est remplacé par un objectif de densité fixée globalement dans les orientations d'aménagement, les dispositions particulières proposées obéissent à deux familles de règles :

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

Le parti d'aménagement retenu, décrit précédemment, a la caractéristique dans sa partie sud d'offrir une desserte des futurs logements particulièrement économe en espace public. Cette desserte s'organise en effet à partir de la voie nouvelle nord-ouest sud-est et de petites rues créées partant des voies périphériques existantes, soit directement à partir de ces dernières.

De nombreux îlots de logements s'implantent ainsi directement en bordure du futur grand parc public central de 10 hectares. La limite entre le parc et les immeubles d'habitation constitue, au plan réglementaire, une limite séparative entre terrains : les constructions à

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

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

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

Les règles générales qui fixent les surfaces minimales d'espaces libres et de pleine terre (article UG.13.1.2) prennent pour base la surface des terrains, diminuée d'une bande de 15 mètres tracée en bordure des voies (dite bande Z). Sur les terrains jouxtant le parc, il est proposé de tracer en bordure de celui-ci une bande équivalente, qui sera également déduite de la surface du terrain. Cette adaptation permettra d'imposer aux îlots bordant le parc des exigences quantitativement identiques à celles que le P.L.U. applique aux îlots parisiens traditionnels, délimités uniquement par des voies. Par ailleurs, une continuité est souhaitée entre le parc public et tout ou partie des espaces libres plantés de manière à assurer des transparences visuelles entre le parc et les îlots.

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

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

Ces éléments s'accompagnent de la modification des documents correspondants du P.L.U., c'est à dire des 6 feuilles au 1/2000 de l'atlas général couvertes par le secteur (feuilles E-01, E-02, E-03, F-01, F-02 et F-03), de la carte de synthèse, du plan de zonage (carte A) de l'atlas général, et du fond de plan de la plupart des cartes générales de l'atlas (cartes B, C, D et G). Par ailleurs la réalisation du parc de 10 hectares sur le secteur a pour conséquence la modification du plan de sectorisation végétale (carte D). Enfin, comme dans tous les secteurs

où l'outil des coefficients d'occupation des sols n'est pas appliqué et où la constructibilité est encadrée par une approche plus globale de l'évolution du territoire concerné, le plan des équilibres entre destinations devient sans objet sur le territoire du secteur Clichy Batignolles (carte B de l'atlas général).

Cette modification du P.L.U. est l'occasion d'actualiser le fond de plan des feuilles au 1/2000 concernées, en y apportant (y compris à l'extérieur du secteur Clichy-Batignolles) les quelques mises à jour résultant d'actes intervenus récemment (divisions de parcelles, adaptations d'alignements de voies, etc.).

4. Evaluation des incidences des orientations du plan sur l'environnement et prise en compte du souci de sa préservation et de sa mise en valeur

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

1 La création d'un véritable parc d'une surface minimale de 10 hectares au Nord du 17^{ème} arrondissement répondra aux besoins des habitants des quartiers riverains, du 18^{ème} arrondissement et des communes voisines. La réalisation de ce parc urbain majeur du Nord-Ouest parisien sera l'occasion de mettre en avant les enjeux environnementaux de lutte contre le bruit, de gestion des eaux pluviales, de qualité de l'air, de diversité et continuité biologique. Les trames vertes et les voies seront en relation avec le tissu urbain environnant. Elles permettront une large ouverture du futur parc, et du site en général, sur les quartiers existants et donc une bonne inscription du projet dans son environnement. Ce parc sera en relation avec un espace vert d'environ 8 000 m² qui sera réalisé au Nord de l'enceinte de Thiers conservée et mise en valeur.

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

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

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

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

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

5.La compatibilité de la présente modification du P.L.U. avec le Schéma Directeur de la Région d'Ile de France, (S.D.R.I.F.), le programme local de l'Habitat (P.L.H.), le plan de déplacements urbains d'Ile de France (PDU) et le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux du bassin de la Seine (SDAGE)

Les dispositions du P.L.U. modifié sont compatibles avec les orientations du S.D.R.I.F., document approuvé par décret du 26 avril 1994, qui a valeur de directive territoriale d'aménagement. En effet, il convient de noter que les orientations d'aménagement décrites ci-dessus et leurs traductions dans le règlement du P.L.U. s'inscrivent dans la continuité de ce document qui préconise l'utilisation de grands terrains publics pour réaliser des opérations d'aménagement permettant de donner la priorité à la fonction résidentielle dans le centre et l'ouest, en dehors de quelques sites soumis à de fortes nuisances, tout en permettant de trouver des lieux d'accueil adaptés aux besoins des entreprises. Les aménagements prévus respecteront par ailleurs les formes urbaines et le patrimoine historique existant, tout en améliorant l'environnement par la création de nouveaux espaces verts, le développement de la trame verte, la réduction des nuisances et des pollutions.

La modification du P.L.U. proposée est par ailleurs compatible avec le Programme Local de l'Habitat (P.L.H.), approuvé par le Conseil de Paris lors de sa séance des 18 et 19 octobre 2004. En effet, cette modification répondra aux orientations du PLH, visant notamment à développer et mieux répartir l'offre de logements en développant le parc social, et répondra ainsi aux besoins des populations.

La modification du P.L.U. est cohérente avec le projet d'aménagement et de développement durable qui est concerné par l'obligation de compatibilité avec le Plan de Déplacements Urbains de la Région Ile-de-France, approuvé par arrêté inter préfectoral le 15 décembre 2000. Sur le secteur Clichy Batignolles, le choix d'acheminer les marchandises et organiser les livraisons en privilégiant le transport ferroviaire ainsi que la poursuite du développement du réseau des transports collectifs avec notamment la redynamisation de la gare Pont Cardinet, traduisent la mise en œuvre des orientations du PADD elles-mêmes compatibles avec le PDU.

Enfin, le P.L.U. modifié permettra la réalisation d'un grand parc dans lequel il est prévu un plan d'eau constitué de 2 bassins biotopes, et des fossés plantés le long des allées qui récupéreront les eaux de pluie pour l'arrosage du parc, ce qui va tout à fait dans le sens des orientations et objectifs du Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (S.D.A.G.E.) du bassin de la Seine approuvé le 20 septembre 1996 par le Préfet de la Région d'Ile-de-France et révisé partiellement par arrêté préfectoral n° 2003-248 du 21 février 2003. En effet, ce dispositif contribuera à maîtriser quantitativement et qualitativement les eaux de ruissellement sur le site.

En synthèse :

6- L'exposé des motifs des changements apportés aux dispositions du PLU :

La Ville ayant décidé de mettre en œuvre l'opération d'aménagement global indiquée dans le PLU approuvé sous forme d'un périmètre d'attente, la présente modification intègre le secteur dans le droit réglementaire commun du PLU, en apportant quelques adaptations justifiées par les spécificités du quartier.

Les changements apportés aux dispositions du PLU, dont le détail figure au § 3.2 ci-avant, concernent les orientations d'aménagement du secteur Clichy-Batignolles, le zonage du secteur et les règles de la zone UG qui s'y appliquent.

Le schéma d'aménagement est complété par les principaux éléments du parti d'aménagement retenu pour l'aménagement du secteur : y sont localisés le parc public et les équipements à créer. La localisation des voies à créer – voies circulées et circulations piétonnes – permet de préciser des liens qui n'apparaissaient dans le PLU approuvé que sous forme de principes de continuité urbaine ou de désenclavement des quartiers. Les modifications apportées au texte des orientations d'aménagement détaillent les phases d'aménagement engagées et à venir et augmentent sensiblement la part des surfaces de logements à réaliser dans le total des surfaces de planchers (portée de 60 à 65 %).

Sur les planches de l'atlas, qui constituent les documents graphiques réglementaires du PLU, le périmètre d'attente est supprimé pour que les dispositions du règlement s'appliquent ; la répartition des zones UV, UG et UGSU est remaniée pour prendre en compte la première phase de l'aménagement du parc public et préciser la localisation des grands services urbains à implanter sur le site. Le périmètre soumis à des dispositions particulières est étendu à la quasi-totalité du secteur.

Ces dispositions particulières spécifiques au secteur Clichy-Batignolles, qui sont intégrées dans le règlement du PLU, sont les suivantes :

- Non application du COS, remplacé par l'objectif de densité globale défini dans les orientations d'aménagement ;
- Règles volumétriques spécifiques définies sur les terrains bordant le parc public : ces règles résultent d'adaptations apportées aux règles générales d'implantation (prospect en limite du parc réduit de 6 à 2 mètres), de hauteur (gabarit-enveloppe de forme similaire aux gabarits-définis en bordure des voies du secteur) et d'espaces libres (calculés comme si la limite du parc était une bordure de voie). Ces modifications sont justifiées par la situation particulière des îlots de construction concernés, implantés en contiguïté directe du parc public et bénéficiant de ce fait d'un très large dégagement visuel. Une disposition complémentaire de l'article UG.13.1.2 permet d'imposer que des transparences visuelles soient ménagées entre le parc et les espaces libres intérieurs aux îlots ;
- Gabarits-enveloppes spécifiques définis en bordure de la plupart des voies, et en particulier des voies nouvelles. Ce gabarit-enveloppe permettra une plus grande diversité volumétrique et architecturale.