

PIECE 7 : MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE PARIS

Extension Tramway T3



Mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de Paris

1.	RAPPORT DE PRESENTATION	3
1.1.	OBJET DE LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU.....	3
1.2.	ELEMENTS DE DIAGNOSTIC.....	4
1.2.1.	<i>La place du tramway des Maréchaux dans le dispositif parisien de transports en commun.....</i>	<i>4</i>
1.2.2.	<i>Population, emplois, équipements et projets desservis par le prolongement Est du tramway des Maréchaux</i>	<i>4</i>
1.3.	ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT	5
1.3.1.	<i>Caractéristiques urbaines des boulevards des Maréchaux</i>	<i>5</i>
1.3.2.	<i>En matière de qualité de l'air</i>	<i>5</i>
1.3.3.	<i>En matière de bruit</i>	<i>5</i>
1.3.4.	<i>En matière de risques souterrains</i>	<i>6</i>
1.4.	MOTIFS DES ADAPTATIONS APORTEES AUX REGLES D'URBANISME	6
1.4.1.	<i>Les travaux liés à l'insertion du tramway des Maréchaux (T3) dans l'Est parisien</i>	<i>6</i>
1.4.2.	<i>Adaptations consécutives des cartes générales de l'Atlas du PLU</i>	<i>12</i>
1.4.3.	<i>Compatibilité du projet de PLU avec le schéma directeur de la Région d'Île-de-France (SDRIF) le Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France (PDUIF) le programme local de l'habitat (PLH) et le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux du bassin de la Seine (SDAGE)...</i>	<i>12</i>
1.5.	EVALUATION DES INCIDENCES DU PROJET DE MISE EN COMPATIBILITE DU PLU SUR L'ENVIRONNEMENT, PRISE EN COMPTE DU SOUCI DE SA PRESERVATION ET DE SA MISE EN VALEUR.....	12
1.5.1.	<i>Le patrimoine naturel parisien.....</i>	<i>12</i>
1.5.2.	<i>Les plantations liées à l'insertion paysagère du tramway</i>	<i>13</i>
1.5.3.	<i>L'intégration de la partie Nord du stade Jules Ladoumègue en zone urbaine Générale (zone UG)</i>	<i>13</i>
2.	FEUILLET MODIFICATIF DU TOME 2 DU REGLEMENT (ANNEXE IV)	15
3.	FEUILLET MODIFICATIF DE L'ATLAS GENERAL (PLANCHES AU 1/2000 – CARTES GENERALES)	17

1. RAPPORT DE PRESENTATION

Nota : En application de l'article R123-2 du Code de l'Urbanisme, ce document complète le rapport de présentation du PLU de Paris. Il décrit les éléments de diagnostic urbain et d'analyse de l'état initial de l'environnement, expose les motifs des adaptations proposées, évalue les incidences du projet sur l'environnement et expose la manière dont est pris en compte le souci de sa préservation et de sa mise en valeur.

1.1. OBJET DE LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU

Cette mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme a pour objet l'adaptation de ses dispositions en vue de l'extension Est du tramway des Maréchaux (T3).

Dans son Projet d'aménagement et de développement durable (P.A.D.D.), le PLU approuvé prévoit que sera poursuivi, dans le cadre de la politique parisienne des déplacements, le développement du réseau de transports collectifs. Parmi les projets structurants qui permettront de satisfaire cet objectif, il cite l'extension du tramway des Maréchaux à l'Est, puis au Nord et à l'Ouest. Le tramway des Maréchaux apparaît ainsi comme un vecteur de requalification des espaces publics, favorisant la réinsertion sociale des quartiers en difficulté de la Couronne et contribuant à « penser ensemble l'avenir de Paris et celui de l'agglomération parisienne ».

Dès 2003, La Ville de Paris et la Région d'Île-de-France ont inscrit au contrat particulier du Département de Paris et de la Région d'Île-de-France, l'étude d'un prolongement vers l'Est du tramway des Maréchaux jusqu'à la Porte de la Chapelle, cette opération entrant dans le cadre du développement du réseau de tramways à l'échelle régionale.

Dès l'arrêt du PLU par le Conseil de Paris, en février 2005, des dispositions ont été prises pour rendre possible la réalisation d'un atelier-garage pour le prolongement de la ligne du tramway : la localisation de l'atelier-garage alors envisagée était soit sous le stade Léo Lagrange (12^e), soit sous le stade Louis Lumière (20^e).

Le premier tronçon du tramway T3, du pont du Garigliano à la porte d'Ivry, a été mis en service en décembre 2006. Ses projets d'extension Est et Ouest ont fait l'objet d'un débat public qui s'est déroulé du 30 janvier au 15 mai 2006, portant notamment sur l'opportunité des extensions, les variantes de parcours et la localisation de l'atelier-garage.

Parmi les variantes de parcours, on peut citer les 4 hypothèses alternatives au droit du Parc de la Villette : sur les boulevards Sérurier et Macdonald, le long de la limite administrative avec Pantin, sur le territoire pantinois, en interconnexion avec la gare « Mairie de Pantin » du RER E, avec un retour sur la porte de la Villette par la rue du chemin de fer ou un retour par la rue du Débarcadère sur le boulevard Macdonald. Quatre possibilités de localisation de l'atelier-garage étaient citées dans le dossier du débat public : implantation souterraine ou semi-souterraine sous les stades Léo Lagrange (12^e), Louis Lumière (20^e) ou Jules Ladoumègue (19^e), ou sur des terrains appartenant à RFF ou à la RATP, à Paris ou sur les communes riveraines.

Lors de son Conseil du 20 septembre 2006, le STIF a décidé de poursuivre les études nécessaires à la mise au point du projet. Le 11 janvier 2007, la commission de suivi mise en place par le STIF a retenu, en vue d'une mise en service de la ligne en 2012, une extension du T3 de la Porte d'Ivry à la Porte de la Chapelle. Le tramway prendra place sur les boulevards des Maréchaux. Entre les portes de Pantin et de la Villette, il passera le long de la limite administrative avec Pantin, par la route des Petits Ponts, un futur ouvrage de franchissement du canal de l'Ourcq et la rue de la Clôture. Il empruntera l'avenue Corentin Cariou, le quai de la Gironde et le boulevard Macdonald et rejoindra la gare Evangile. L'atelier-garage sera localisé au droit du décrochement vers Pantin, dans la partie Nord du stade Jules Ladoumègue.

Il convient de prendre en compte aujourd'hui cette décision, ainsi que les résultats de l'étude de définition qui l'a prolongée. Affinant l'insertion urbaine du tramway au droit de son décrochement vers Pantin, cette étude a permis de définir l'attribution, par délibération du Conseil de Paris des 26 et 27 mars 2007, des marchés de maîtrise d'œuvre pour le prolongement Est du tramway T3.

Afin d'inscrire l'ensemble de ces éléments au PLU, la présente mise en compatibilité porte principalement sur des évolutions ponctuelles du zonage et l'inscription de deux périmètres de localisation d'ouvrages et d'équipements publics (servitude inscrite en application de l'article L.123-2c du code de urbanisme).

Le zonage UG inscrit dans le PLU approuvé sur les stades Léo Lagrange et Louis Lumière n'étant plus justifié, la Ville de Paris engagera prochainement une modification du PLU dans les 12^e et 20^e arrondissements, afin d'intégrer ces deux terrains, d'une surface totale de plus de 10 hectares, dans la zone verte UV, qui a vocation à couvrir les stades de la couronne parisienne.

Le présent rapport, qui complète le rapport de présentation du PLU de Paris, reprend la structure en quatre chapitres de celui-ci : éléments de diagnostic urbain et analyse de l'état initial de l'environnement, motifs des adaptations apportées aux règles d'urbanisme et évaluation des incidences du projet sur l'environnement et moyens mis en œuvre pour sa préservation et sa mise en valeur.

1.2. ELEMENTS DE DIAGNOSTIC

1.2.1. La place du tramway des Maréchaux dans le dispositif parisien de transports en commun

Dans le diagnostic du rapport de présentation du PLU approuvé, le chapitre relatif aux déplacements détaille les interactions entre le taux de motorisation des ménages parisiens et l'utilisation des infrastructures. Il établit que, « *Dans la Capitale, les besoins de déplacements des Parisiens et des Franciliens par des modes alternatifs à l'automobile ont tendance à croître et doivent être pris en compte.* » La réalisation des tramways T2 et T3 est citée parmi les évolutions dont ont fait l'objet les infrastructures de transports en commun.

Des études montrent comment les différents modes de déplacement en site propre (bus, tramway et métro) répondent par leur performance (combinaison de leur capacité avec leur fréquence) aux besoins de transport identifiés, notamment en rocade. Les bus permettent de transporter 1 500 personnes par heure, le tramway, 4 500 et le métro, 18 000. Ce dossier rappelle que les principaux points forts du tramway, identifiés par les usagers, sont la qualité de ce mode de transport, son respect de l'environnement, son ergonomie (état et aménagement du matériel, propreté, conditions d'accès) et sa rapidité de circulation (résultats d'une étude de satisfaction réalisée par la RATP sur les lignes T1 et T2).

La fréquentation atteint 100 000 personnes par jour sur le tronçon réalisé (du pont du Garigliano à la Porte d'Ivry) et une prévision de 300 000 personnes par jour est attendue à terme pour le tramway des Maréchaux prolongé à l'Est.

1.2.2. Population, emplois, équipements et projets desservis par le prolongement Est du tramway des Maréchaux

Dans le diagnostic du rapport de présentation du PLU approuvé, le chapitre relatif au cadre de vie et à l'environnement quotidien inscrit les quartiers qui

seront traversés par le tramway comme devant bénéficier d'une nouvelle politique de la ville, qui doit avoir « *une ambition plus large de réparation du tissu urbain, en permettant un véritable développement économique, social et urbain* ».

Le bilan socio-économique (pièce 6 du présent dossier) prévoit à l'horizon 2012, dans une bande de 400 mètres de part et d'autre du futur tramway de la Porte d'Ivry à la Porte de la Chapelle, 168 450 habitants et 98 600 emplois. On dénombre plus de 50 équipements d'ampleur régionale (lieux d'enseignement depuis le second degré, centres culturels, sportifs, médicaux et commerciaux) qui s'ajoutent aux équipements de proximité (écoles, dispensaires, gymnases, maisons de jeunes...). 502 commerces sont implantés le long de cette section des boulevards des Maréchaux, dont 332 relèvent du commerce de détail.

Il est rappelé de plus, à l'échelle des arrondissements et des communes riveraines, qui présentent des densités élevées de population et d'emplois, le développement qu'a connu l'Est parisien entre 1990 et 1999, avec une augmentation de population de 2 à 8% selon les secteurs.

Le nombre d'emplois salariés dans les arrondissements concernés par l'extension du T3 (12^e, 13^e, 18^e, 19^e et 20^e arrondissements) est passé entre 1994 et 2000, de 305 045 à 372 500, soit une augmentation de 22%. Le phénomène est particulièrement fort dans le 12^e arrondissement avec une croissance des emplois de plus de 30% sur cette période (91 000 en 1994 à 118 000 emplois salariés en 2000).

Il est vraisemblable que les projets locaux, avec en particulier la requalification urbaine de la couronne parisienne (GPRU, ZAC...) et la réhabilitation des Grands Moulins de Pantin (création de 50 000 m² de bureaux), renforceront cette tendance, et entraîneront la création d'activités et de logements nouveaux qui nécessiteront une desserte adaptée.

Or la ligne de bus PC2, qui dessert cette section des boulevards des Maréchaux, a atteint ses limites de capacité et d'évolution : le trafic est de 50 000 personnes par jour, avec, par exemple, à l'heure de pointe du matin un taux de charge (nombre de voyageurs par rapport à la capacité théorique du bus) de 123% entre la Porte de Bagnolet et la Porte de Montreuil.

Ces éléments (densité de population, taux de motorisation, emplois nouveaux, etc.) ont permis d'estimer à 5,5% le report attendu de la voiture particulière vers les transports en commun. Ce report modal participe à la réponse qu'il est nécessaire d'apporter aux déficits identifiés en matière de déplacements dans le diagnostic du PLU.

1.3. ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT

Cinq chapitres composent l'état initial de l'environnement du rapport de présentation du PLU approuvé. Le chapitre se rapportant à l'environnement naturel et urbain sera résumé dans la cinquième partie du présent rapport avec les mesures prises en faveur de sa préservation et de sa mise en valeur ; les chapitres relatifs aux risques et nuisances, fondés sur l'expérience du tronçon Sud, sont détaillés de la même façon ci-dessous.

1.3.1. Caractéristiques urbaines des boulevards des Maréchaux

Le dossier du débat public s'appuie sur un historique pour décrire l'environnement des boulevards des Maréchaux. Il indique aussi que : « *Utilisés comme alternative au boulevard périphérique, les boulevards des Maréchaux sont devenus une véritable autoroute urbaine. Cette inadéquation entre les caractéristiques de la chaussée et de la circulation en fait un axe accidentogène.* »

L'étude d'impact (pièce 5 du présent dossier) précise qu'entre 2000 et 2002, le nombre total d'accidents sur la rocade Est des boulevards des Maréchaux est de 826 sur un linéaire de 14,2 km ; le ratio d'accidents par kilomètre étant de 59 pour l'ensemble. L'importance de la circulation a d'autres effets préjudiciables, à commencer par la dégradation de l'environnement des boulevards des Maréchaux

1.3.2. En matière de qualité de l'air

L'état initial de l'environnement du PLU souligne que, si la qualité de l'air à Paris est globalement bonne, l'objectif de santé publique n'est pas atteint, ni en terme de pollution de fond, ni à proximité du trafic.

Les voies à grande circulation sont particulièrement exposées (la pollution de fond sur les boulevards des Maréchaux est évaluée entre 55 et 65 microgrammes d'oxydes d'azote par m³ d'air, alors que la norme sera prochainement réduite de 54 à 40) même si les concentrations à proximité du trafic restent moyennes le long des boulevards des Maréchaux, du fait de leur largeur.

La réalisation du tramway contribuera à réduire la pollution atmosphérique : la mise en place du tramway et les aménagements qui lui sont liés auront pour effet de réduire le trafic automobile et la vitesse des véhicules sur les boulevards des Maréchaux. Il en résultera une baisse de la pollution atmosphérique de proximité, au profit des riverains et des usagers de l'espace public.

Concernant la pollution de fond, en offrant de bonnes perspectives de report modal des voitures individuelles vers les transports collectifs, le prolongement du tramway devrait contribuer à une baisse des émissions polluantes sur Paris et les communes limitrophes.

1.3.3. En matière de bruit

L'état initial de l'environnement du PLU détaille les missions de l'Observatoire du Bruit à Paris et rend compte du classement acoustique des voies. Si le boulevard périphérique appartient à la 1^{ère} catégorie (voies les plus bruyantes), les voies en rocade, comme les boulevards des Maréchaux, relèvent généralement de la 3^{ème} catégorie avec des niveaux sonores de 70 à 76 dB(A) de jour, et de 65 à 71 dB(A) de nuit. La priorité indiquée par le PLU est la lutte contre le bruit nocturne, dont les enjeux pour la santé publique sont essentiels.

Plus de 80% des 150 000 parisiens qui habitent à proximité d'un point noir du bruit – supérieur à 70 dB(A) – résident près du boulevard périphérique ou des boulevards des Maréchaux. Les riverains de ces derniers sont exposés à un niveau sonore qui atteint environ 70 dB(A) quel que soit le moment de la journée. Avec le tramway et les aménagements qui lui sont liés, les niveaux devraient être ramenés à moins de 70 dB(A) le jour et moins de 65 dB(A) la nuit.

Ce résultat est obtenu d'une part par la conception même du tramway, dont le bruit est prévu à 58 dB(A), et d'autre part grâce à la réduction du trafic et de la vitesse automobile, obtenue par une diminution de la capacité automobile de la chaussée à 4 ou 3 voies et la réduction de la largeur des files. Une baisse globale des nuisances sonores entre 2 à 5 dB(A), en fonction du positionnement de la plate-forme sur les boulevards est à attendre des nouveaux aménagements.

* * *

Sur ces deux thèmes, la quatrième partie du rapport de présentation du PLU approuvé souligne, au titre des mesures prises pour préserver la qualité de l'air et la lutte contre le bruit, la contribution attendue d'un développement du tramway sur les boulevards des Maréchaux. La réalisation du prolongement Est du T3 apparaît comme une action à long terme, essentielle pour réduire les niveaux moyens de pollution de l'air et du bruit, de jour comme de nuit.

Cette réduction s'opérera principalement grâce à une baisse de la circulation automobile. Sur le premier tronçon réalisé, entre le pont du Garigliano et la porte d'Ivry, la circulation a diminué de 50% sur les boulevards des Maréchaux et de 20% sur les radiales. De la Porte d'Ivry à la Porte de la Chapelle, les études envisagent des baisses équivalentes du trafic automobile.

1.3.4. En matière de risques souterrains

A l'instar de la carte G de l'Atlas général du PLU portant sur les secteurs de risques à Paris, les boulevards Poniatowski, Sault, Mortier, Sérurier, d'Algérie et d'Indochine sont situés dans des zones d'anciennes carrières, et que la majeure partie des 18^e et 19^e arrondissements (depuis la rive Nord-Ouest de l'avenue Jean Jaurès) est située dans des zones comportant des poches de gypse antéludien, dont on peut craindre la dissolution. La circulation de l'eau dans le sous-sol peut donner lieu à la création de vides, de tassements ou d'effondrements.

Pour prévenir ces risques, des actions préventives seront menées sous la direction de l'Inspection Générale des Carrières : forages de reconnaissance, comblement des vides détectés et le cas échéant, traitement sous pression des terrains décomprimés. Ainsi conforté, le sous-sol du tramway, de ses équipements annexes (plate-forme, stations, atelier-garage) et des aménagements de voirie connexes (plantations, trottoirs, pistes cyclables, élargissements, ouvrages d'art nouveaux ou remaniés, etc.) sera consolidé.

1.4. MOTIFS DES ADAPTATIONS APORTEES AUX REGLES D'URBANISME

1.4.1. Les travaux liés à l'insertion du tramway des Maréchaux (T3) dans l'Est parisien

Comme le souligne la troisième partie du rapport de présentation du PLU approuvé relative aux choix justifiant le PADD et le zonage, « *le PLU a vocation à encadrer l'évolution des terrains qui donneront lieu à des travaux* ». Le prolongement Est du tramway des Maréchaux nécessite en effet la réalisation de nombreux travaux : insertion de la plate-forme et des stations sur l'espace public, réalisation des travaux d'adaptation de celui-ci, et construction de postes de redressement du courant électrique et d'un atelier-garage.

1.4.1.1. Les travaux d'aménagement de l'espace public sur le parcours du tramway

L'analyse du parcours du tramway, tel qu'il ressort des études de définition, montre d'une part, que la plate-forme du tramway s'inscrit dans les limites de l'espace public actuel des boulevards des Maréchaux, sauf au droit de son décrochement vers Pantin (route des Petits Ponts, voies BH/19 et BJ/19 et rue de la Clôture) et du quai de la Gironde.

Elle montre d'autre part que les autres fonctionnalités remaniées de la voie publique (pistes cyclables, chaussées circulées et intersections, trottoirs et espaces d'agrément pour les piétons..) nécessitent des emprises complémentaires le long de ces boulevards, notamment lorsque ceux-ci présentent une largeur proche de 30 mètres.

Plus précisément, en partant du terminus actuel du tramway T3 à la Porte d'Ivry et en suivant la ligne jusqu'à la Porte de la Chapelle, les aménagements prévus sont les suivants :

- Porte de Vitry (13^e arrondissement) : créer une véritable place urbaine avec la démolition de l'auto-pont nécessitée par l'insertion de la station du tramway, et en complément à celui-ci, l'élargissement du débouché de la rue Patay sur le boulevard Masséna, la création d'espaces de détente et d'agrément - notamment en direction de la jeunesse - aménagés sur le viaduc et le pont-rail de la Petite Ceinture, la recomposition des circulations piétonnes et l'implantation d'une station de vélos en libre-service ;
- Le long du boulevard Masséna (dans sa partie également dénommée boulevard du Général Jean Simon et traversant la ZAC Paris Rive Gauche) : permettre d'élargir le boulevard en prévision du développement du site pour y accueillir les modes de déplacement dans de bonnes conditions (tramway, piétons, vélos, voitures) en permettant d'aménager des emprises situées au droit des ouvrages de franchissement des faisceaux ferroviaires, soit sur leurs deux rives, soit uniquement en rive extérieure, tout en conservant la majeure partie des deux alignements d'arbres existant au droit du secteur Bruneseau, et en permettant la réfection de l'accès piéton au quai d'Ivry ;
- Pont National (en limite des 12^e et 13^e arrondissements) en rive extérieure (la rive intérieure étant occupée par la Petite Ceinture) : permettre son élargissement pour y accueillir plus confortablement tous les modes de déplacement attendus ;

- Le long du boulevard Poniatowski (12^e arrondissement) :
 - dans sa partie traversant la ZAC Bercy en complément du tramway, rendre possible l'élargissement du boulevard en rive extérieure sur la lisière du terrain occupé par le bastion de Bercy, vestige de l'enceinte de Thiers, pour, notamment, reconfigurer l'accès au quai de Bercy et y sécuriser les cheminements piétons (en repoussant la culée Nord du Pont National) ;
 - dans sa partie traversant le périmètre d'attente Bercy-Poniatowski en complément du tramway, rendre possible l'élargissement du boulevard en rive intérieure, en prévision du développement du site et de son vis-à-vis sur la commune de Charenton-le-Pont pour y accueillir les modes de déplacement dans de bonnes conditions (tramway, piétons, vélos, voitures) sur des emprises du faisceau ferroviaire de la gare de la Rapée, articulées avec le projet de prolongement de la rue Baron-le-Roy ;
- Porte de Charenton : requalifier le caractère urbain de cette porte et renforcer son aménité par le comblement des voies souterraines, le traitement piétonnier et paysager éventuel des bordures des emprises ferroviaires, la recomposition des espaces de voirie existant entre le Cimetière de Valmy, le stade Léo Lagrange et le bois de Vincennes (rue Ferdinand de Béhague, station de bus,...), en faveur des piétons et de l'agrément urbain, et l'implantation d'une station de vélos en libre service...

De la Porte de Charenton (12^e arrondissement) à la Porte de Pantin (19^e arrondissement) en passant par la Porte de Vincennes (20^e arrondissement), l'espace public des boulevards des Maréchaux présente, comme pour la section Sud du T3 entre le Pont du Garigliano et la Porte d'Ivry, des dimensions suffisantes pour recevoir l'ensemble des fonctionnalités de voie publique remaniées à l'occasion de l'insertion du tramway.

- Porte de Pantin (19^e arrondissement) : créer un véritable lien urbain avec Pantin grâce à la couverture de deux trémies du boulevard CZ/19 dans l'axe des avenues Jean Jaurès à Paris et Jean Lolive à Pantin (ex-RN3) (le tramway suivant un tracé en baïonnette depuis le boulevard d'Algérie jusqu'à la route des Petits Ponts en limite administrative avec Pantin), la recomposition des circulations piétonnes, vélos et automobiles et le traitement végétal de l'espace public auquel pourra le cas échéant être intégrée l'emprise plantée limitrophe à Pantin, qui ne relève pas actuellement du domaine public de voirie ;
- Prolonger la route des Petits Ponts par la voie BJ/19, avec une largeur identique à la route des Petits Ponts jusqu'à l'inflexion de la limite administrative de Paris, puis avec une largeur moindre permettant la

circulation du tramway et des modes doux de déplacements, en prélevant l'emprise nécessaire sur le stade Jules Ladoumègue et le port Sérurier ;

- Canal de l'Ourcq : créer un ouvrage de franchissement et élargir la voie BH/19 en cohérence avec la voie BJ/19 jusqu'à la rue de la Clôture, sur la bordure de la Halle aux cuirs, tout en maintenant depuis le Nord un accès de livraison au site des Grands Moulins de Pantin ;
- Rue de la Clôture et boulevard Macdonald :
 - au débouché de la rue sur le boulevard, agrandir l'espace public afin de sécuriser l'intersection des différents modes de déplacement, en prélevant les emprises nécessaires sur le faisceau de la gare de l'Est et la déchèterie pour la circulation automobile notamment, sur le terrain occupé par l'Ecole du Cirque, pour le tramway et les piétons,
 - tout le long de la trémie du boulevard Macdonald en complément du tramway, rendre possible l'agrandissement de l'espace public afin d'accueillir les circulations douces en rive intérieure du boulevard, en adjoignant une emprise du terrain de la Cité des Sciences.

Sur l'avenue Corentin Cariou (19^e arrondissement) l'espace public présente des dimensions suffisantes pour recevoir l'ensemble des fonctionnalités de voie publique remaniées à l'occasion de l'insertion du tramway.

- Sur le quai de la Gironde : réserver la totalité du quai haut au passage du tramway et des circulations douces, en intégrant dans l'espace public de voirie le square existant à l'angle du quai et de l'avenue Corentin Cariou, l'emprise commandant le débouché de l'ancienne darse des Magasins Généraux et une bande de terrain prélevée sur le quai bas à son débouché sur le boulevard Macdonald, tout en maintenant depuis le Nord un accès pour le service des Canaux.

Du boulevard Macdonald (19^e arrondissement) à la rue d'Aubervilliers, le parcours du tramway qui traverse l'entrepôt Macdonald et passe par l'interconnexion avec la future gare Evangile (RER E et Tram'Y), est programmé dans le cadre d'une modification du PLU consacrée spécifiquement à l'aménagement de ce secteur (modification du PLU approuvée les 17,18 et 19 décembre 2007).

De la rue d'Aubervilliers au boulevard Ney, Porte de la Chapelle (18^e arrondissement), l'espace public présente des dimensions suffisantes pour recevoir l'ensemble des fonctionnalités de voie publique remaniées à l'occasion de l'insertion du tramway.

L'analyse du parcours du tramway et des travaux d'aménagement de voirie connexes montre que les emprises concernées sont situées en zone Urbaine Générale (UG) et en zone Urbaine de Grands Services Urbains (UGSU) à l'exception de 5 d'entre elles, situées en zone Urbaine Verte (UV) : deux emprises sur le quai de la Gironde, une emprise sur le quai Nord du canal de l'Ourcq, une bande de terrain issue du stade Jules Ladoumègue et la lisière du terrain supportant le bastion de Bercy.

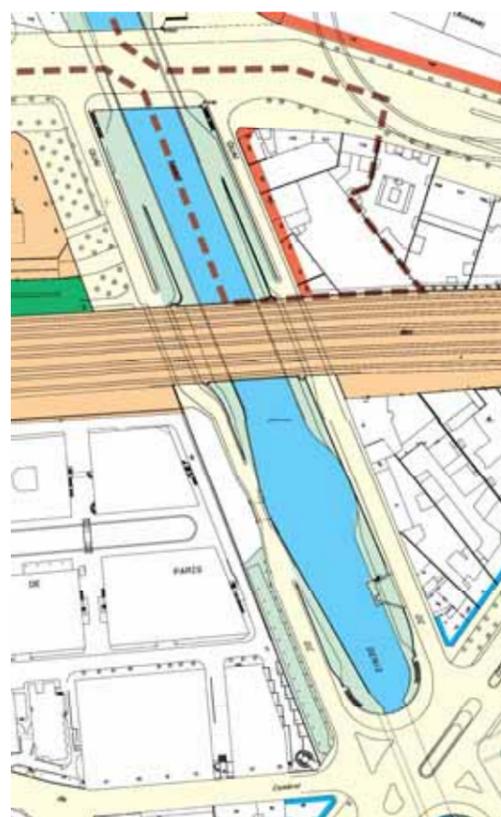
Réglementairement, il apparaît que les constructions ou ouvrages nécessaires au tramway sont admis dans les zones UG et UGSU, mais ne sont pas compatibles avec le caractère de la zone UV, qui regroupe des espaces destinés à la détente (sports, activités récréatives ou culturelles).

En conséquence, il paraît nécessaire d'inscrire en zone Urbaine Générale (UG) les 5 emprises susmentionnées, impactées par la plate-forme ou les aménagements de voirie liés au tramway, qui totalisent une surface de 0,5 hectare environ.

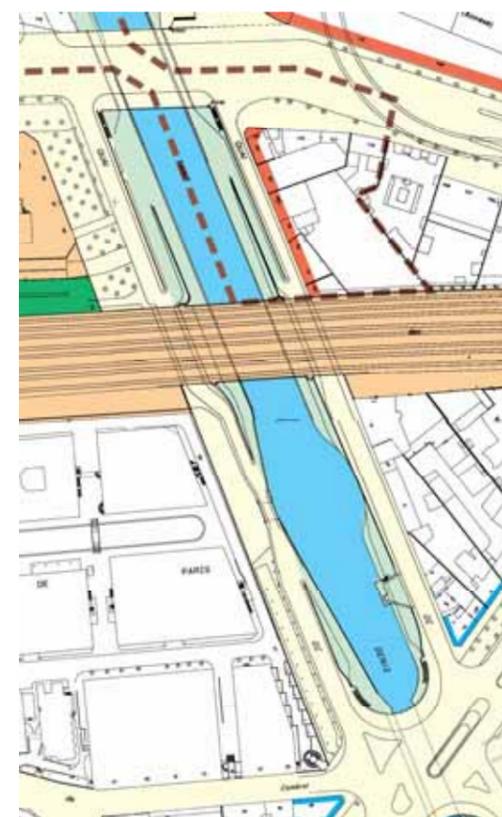
Ces emprises, ainsi que le terrain qui commande l'accès à l'ancienne darse des Magasins Généraux, (d'une superficie inférieure à 1 000 m²) et qui relèvent déjà du domaine municipal, seront indiqués en jaune clair (voie) sur l'Atlas général du PLU, conformément à leur nouvelle vocation.

Extrait de la feuille J 01 – Quai de la Gironde (19^e arrondissement)

PLU EN VIGUEUR



PLU MIS EN COMPATIBILITE



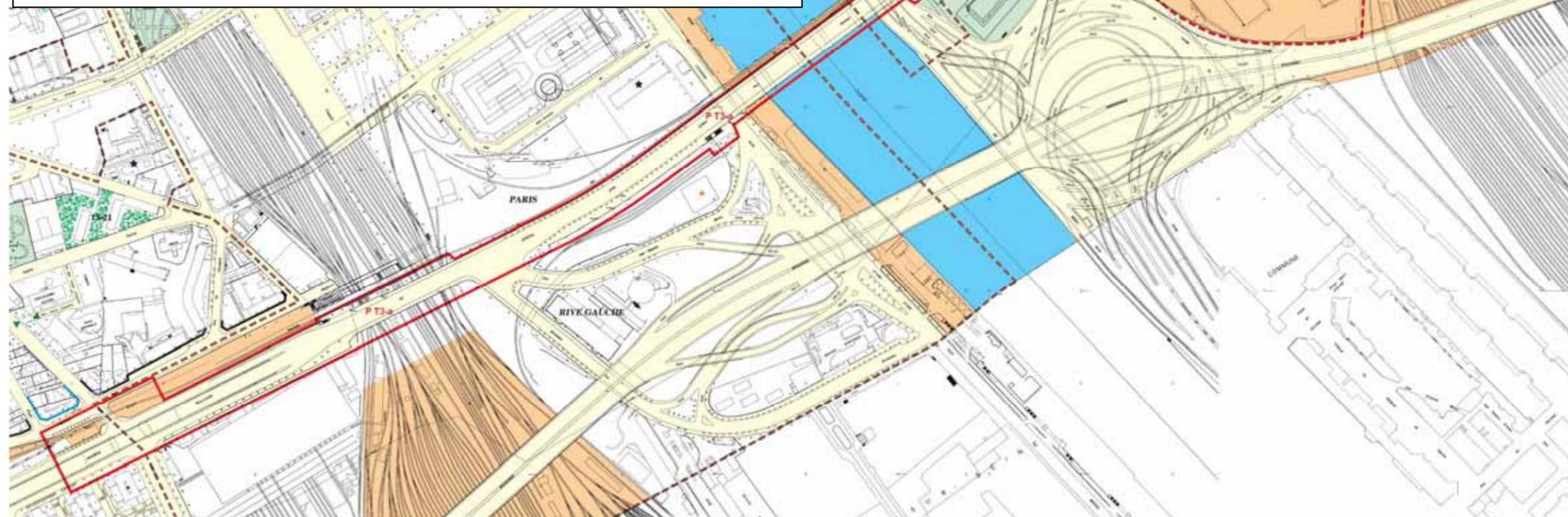
En outre, pour garantir la maîtrise foncière de l'emprise des travaux d'extension du tramway, il convient d'inscrire un périmètre de localisation de voies et d'ouvrages publics (fondé sur l'article L. 123-2c du code de l'urbanisme) englobant la voirie et la bordure des terrains sur lesquels empièteront la plate-forme du tramway et les aménagements de voirie connexes.

Ce périmètre, qui couvre trois arrondissements (12^e, 13^e et 19^e arrondissements) se décompose en deux sections : l'une de la Porte de Vitry à la Porte de Charenton, désignée par l'indicatif P T3-a et l'autre de la Porte de Pantin à la trémie Est du boulevard Macdonald, désignée par l'indicatif P T3-b. Ce périmètre de localisation permettra de réaliser les constructions, installations et ouvrages nécessaires au tramway et de s'opposer à tous travaux qui compromettraient la réalisation de ce dernier.

Enfin, l'inscription d'une prescription de voie à créer, basée sur l'article L.123-1-6° du code de l'urbanisme, permet de localiser sur l'Atlas général du PLU le futur ouvrage de franchissement du canal de l'Ourcq et son positionnement préférentiel. En effet, l'implantation en rive intérieure des voies BJ/19 et BH/19 de la plateforme du tramway et des terre-pleins de l'ouvrage permet de ne pas altérer le nivellement des quais du canal de l'Ourcq, à Pantin.

**Extrait des feuilles K 11, J 12, K 12
Périmètre de localisation P T3-a et bastion de Bercy
(12^e et 13^e arrondissements)**

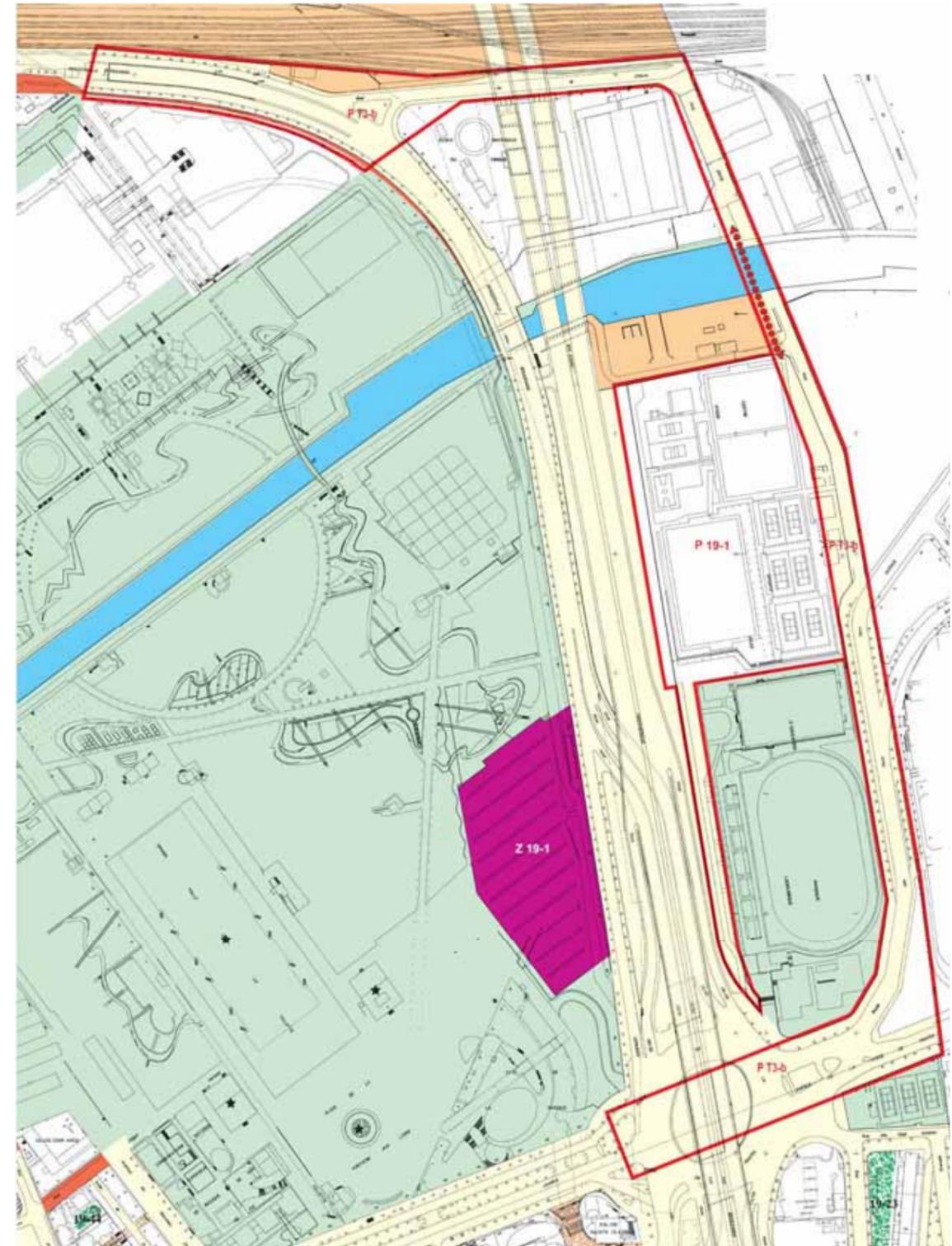
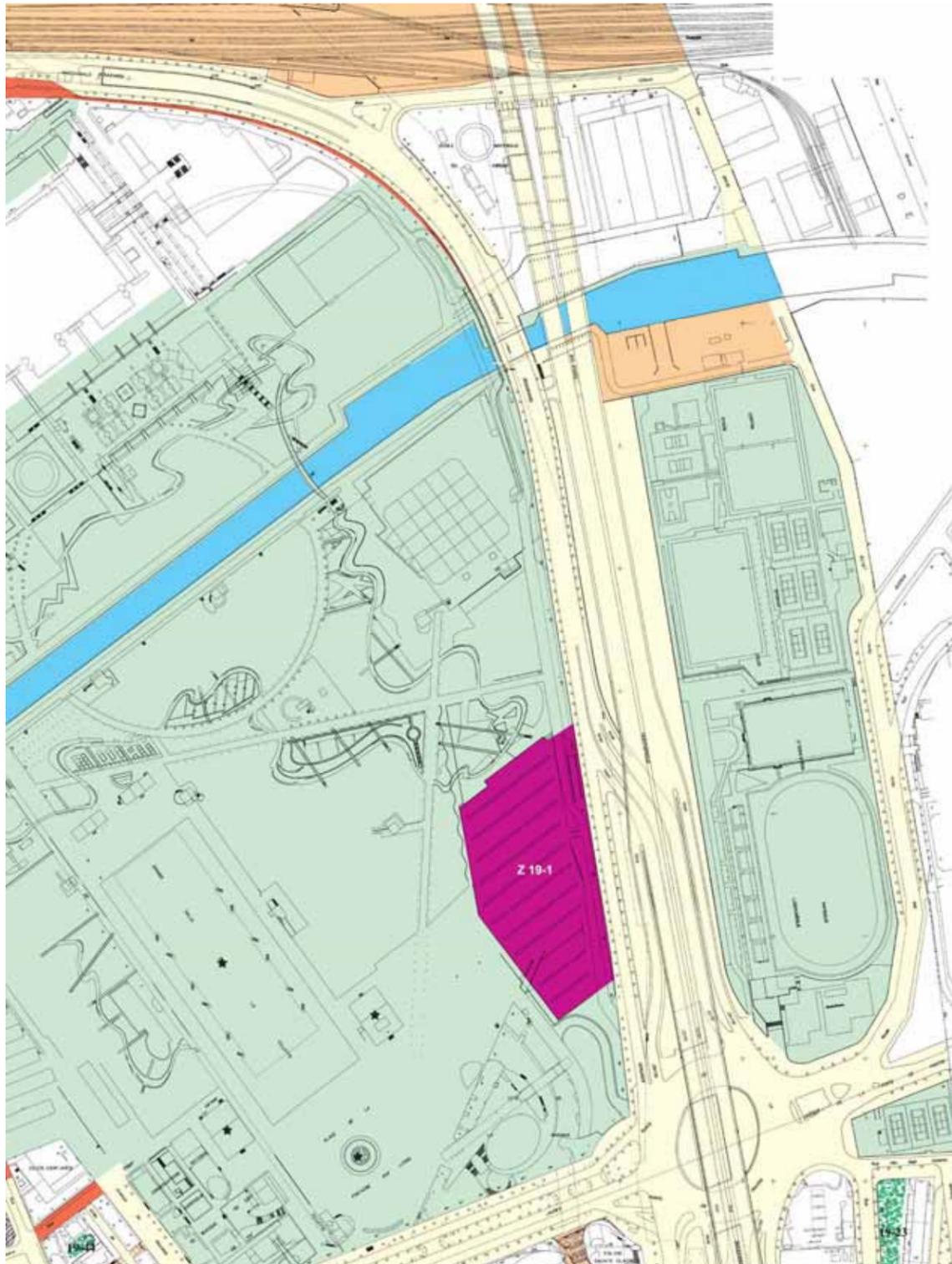
PLU MIS EN COMPATIBILITE



Extrait des feuilles K 01 et K 02 – Secteur du stade Jules Ladoumègue (19^e arrondissement)

PLU EN VIGUEUR

PLU MIS EN COMPATIBILITE



1.4.1.2. La construction de l'atelier-garage du tramway

L'atelier-garage regroupe les infrastructures et équipements nécessaires à l'exploitation, au remisage et à la maintenance des tramways. Le site doit être sécurisé et fonctionner 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7. L'atelier dispose d'une hauteur utile de 8 mètres et d'une largeur de 25 mètres environ. Il se présente sous la forme d'un bâtiment d'un seul niveau, dont les dimensions sont adaptées à sa fonction. Le bâtiment prévu accueillera en superstructure les installations sportives du stade Jules Ladoumègue, en les adaptant aux besoins actuels et en les modernisant.

Le programme de l'atelier-garage n'étant pas compatible avec le caractère de la zone UV, qui regroupe des espaces destinés à la détente (sports, activités récréatives ou culturelles), il convient de modifier le zonage sur le site, pour permettre sa réalisation.

Le choix d'implanter l'atelier-garage sur le site du stade Jules Ladoumègue est principalement motivé par sa situation au regard du prolongement Est du tramway des Maréchaux (T3). De plus, le terrain ne présente pas la forte déclivité qui caractérise le stade Léo Lagrange.

Ce choix a été conforté lors du débat public, dont le compte-rendu signale, au titre des difficultés spécifiques, que « *la majorité des intervenants s'est opposée aux lieux envisagés estimant [que l'atelier-garage] ne s'insère pas correctement dans l'espace urbain.* »

L'implantation de l'atelier-garage dans la partie Nord du stade Jules Ladoumègue nécessite que son assiette, d'environ 3,9 hectares, soit intégrée dans la zone Urbaine Générale (UG). Le dimensionnement de ce dispositif a été arrêté en tenant compte des contraintes suivantes :

- le maintien du centre sportif dont l'architecture qualifie le site,
- la reconstitution d'une desserte poids lourds pour le port Sérurier afin que les poids lourds n'empruntent plus la voie BJ/19 à l'Est ;
- la reconstitution des équipements sportifs existant dans la partie Nord du terrain, avec, notamment celle d'un stade aux normes internationales.

L'analyse de ces contraintes a montré qu'il pourrait être nécessaire d'augmenter l'emprise du stade Jules Ladoumègue d'une bande de 10 mètres de largeur environ, prise sur le talus du boulevard périphérique.

Le programme sportif à reconstituer dans la partie Nord du stade Jules Ladoumègue, au-dessus de l'atelier-garage, devrait comprendre :

- Deux terrains de football éclairés, dont un en stabilisé équipé pour les lancers longs et l'autre en synthétique ;
- Six terrains de tennis et un mur d'entraînement ;
- Deux terrains mixtes tennis/handball ;
- Deux terrains de basket ;
- Une aire de lancer court ;
- Une aire de lancer long.

La reconstitution de ce programme justifie l'inscription d'un périmètre de localisation d'équipement public sportif, sur la partie Nord du stade Jules Ladoumègue (désigné par l'indicatif P19-1).

Les études de faisabilité ont montré par ailleurs que le programme sportif pourra être complété par l'accueil de nouvelles disciplines, exercées en salle ou à l'air libre (comme un mur d'escalade). Les constructions à réaliser pour accueillir ces nouvelles fonctions sportives permettront de constituer un écran protégeant des nuisances du boulevard périphérique.

* * *

L'ensemble de ces dispositions entraîne les modifications suivantes dans les documents du PLU :

- adaptation du zonage en fonction de la nouvelle répartition des zones UV et UG, entraînant une diminution de la zone UV de 4,4 hectares ;
- instauration d'un périmètre de localisation d'équipement public P T3-a et P T3-b pour les ouvrages et aménagements de voirie liés au prolongement Est du T3 ;
- instauration d'un périmètre de localisation d'équipement public P19-1 pour la reconstitution des équipements sportifs du stade Jules Ladoumègue ;
- inscription d'une prescription de voie à créer, figurant le nouvel ouvrage de franchissement du canal de l'Ourcq ;
- inscription en jaune clair (voie) des 5 emprises municipales.

Elles portent sur les planches J01, K01 et K02 (19^e arrondissement) et K11, L11, J12 et K12 (12^e et 13^e arrondissements) de l'Atlas général du PLU, ainsi que le Tome 2 du règlement, annexe IV (liste des périmètres).

1.4.2. Adaptations consécutives des cartes générales de l'Atlas du PLU

Les changements de zonage (UV devenant UG) entraînent des adaptations ponctuelles des cartes générales thématiques de l'Atlas général du PLU.

L'encadrement de la mixité des fonctions urbaines (chapitre II.1.2.2 de la troisième partie du rapport de présentation du PLU approuvé), conduit, en cohérence avec le reste de la Couronne de l'Est parisien à étendre le sous-secteur plus favorable à l'emploi de la zone UG sur la partie Nord du stade Jules Ladoumègue. Cette adaptation se repère sur les cartes B de l'Atlas, portant sur l'équilibre entre destinations.

Corrélativement, la partie Nord du stade Jules Ladoumègue et les 5 nouvelles emprises intégrées à la zone UG sont classées en secteur de mise en valeur du végétal (carte D).

Enfin, les espaces couverts par la zone UV apparaissant sur d'autres cartes générales de l'Atlas (carte de synthèse, tableau d'assemblage, cartes A, C, D et G), celles-ci sont modifiées en conséquence.

* * *

En dernier lieu, il convient de souligner que le prolongement Est du tramway des Maréchaux (T3) est figuré dans les schémas d'aménagement du PLU approuvé, tout comme dans le PADD, son parcours traversant les secteurs suivants : Olympiades-Villa d'Este-Place de Vénétie-Tolbiac, Joseph Bédier-Porte d'Ivry, Paris Rive Gauche, Bercy-Poniatowski, Porte de Vincennes, Saint Blaise-Porte de Montreuil-La Tour du Pin, Porte des Lilas, Paris Nord-Est, Cité Michelet.

1.4.3. Compatibilité du projet de PLU avec le schéma directeur de la Région d'Île-de-France (SDRIF) le Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France (PDUIF) le programme local de l'habitat (PLH) et le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux du bassin de la Seine (SDAGE)

Les dispositions du projet de mise en compatibilité du PLU avec le prolongement Est du T3 sont compatibles avec le SDRIF approuvé le 26 avril 1994, et avec le projet de SDRIF, approuvé par le Conseil Régional d'Île-de-France le 15 février 2007, en ce qu'elles mettent en œuvre les objectifs généraux qu'il définit en matière de politiques de transport, tout comme elles le sont avec le PDUIF approuvé le 15 décembre 2000, qui en définit les principes d'organisation.

Ce projet est aussi compatible avec le Plan Local de l'Habitat adopté par le Conseil de Paris lors de sa séance des 18 et 19 octobre 2004, en ce qu'il permet la mise en œuvre d'une politique de transport principalement tournée vers les quartiers d'habitat social dégradés dont le plan a programmé la requalification.

Enfin, il est sans effet sur la compatibilité du PLU avec le SDAGE approuvé le 20 septembre 1996, qui a fait l'objet d'une révision partielle approuvée le 21 février 2003.

1.5. EVALUATION DES INCIDENCES DU PROJET DE MISE EN COMPATIBILITE DU PLU SUR L'ENVIRONNEMENT, PRISE EN COMPTE DU SOUCI DE SA PRESERVATION ET DE SA MISE EN VALEUR

Comme indiqué dans le § 1.3 (état initial de l'environnement), seul le chapitre se rapportant à l'environnement naturel et urbain est détaillé ci-dessous. Pour les thèmes relatifs aux risques et aux nuisances, on se reportera au § 1.3.

1.5.1. Le patrimoine naturel parisien

Dans l'état initial de l'environnement du rapport de présentation du PLU approuvé, le chapitre relatif à l'environnement naturel et urbain souligne que *les 43 stades parisiens sont situés dans leur quasi-totalité sur la « ceinture verte » de la Couronne et participent à ce titre à la qualité de l'environnement à Paris*. Ils apparaissent, tout comme les talus du boulevard périphérique et les arbres d'alignement, dans le recensement du patrimoine naturel parisien, dont la biodiversité faunistique et floristique est à préserver et à développer.

Les surfaces d'espaces verts indiquées dans ce recensement, ainsi que le ratio d'espaces verts par habitant, ne sont pas appelés à évoluer de façon significative du fait de la présente mise en compatibilité du PLU. Seul, le nombre d'arbres d'alignement indiqué par ce recensement (93 400) devrait connaître un réajustement à la hausse.

1.5.2. Les plantations liées à l'insertion paysagère du tramway

La réalisation du tronçon Sud du tramway, du pont du Garigliano à la porte d'Ivry, a nécessité l'abattage d'environ 400 arbres (50 par kilomètre), mais s'est accompagnée de la plantation de plus de 1 000 arbres et de l'engazonnement des deux-tiers de la plate-forme (36 000 m²).

On compte aujourd'hui 2 244 arbres d'alignement sur les boulevards des Maréchaux, entre la porte d'Ivry et la porte de la Chapelle, dont 1 800 sont en bon état phytosanitaire. Ce chiffre sera augmenté sensiblement. On comptera à terme entre 2 500 à 3 500 arbres sur cette section des boulevards des Maréchaux.

Les principales caractéristiques du traitement paysager du prolongement Est du tramway seront les mêmes que celles du tronçon réalisé : conservation des alignements d'arbres existants, plantation de nouveaux arbres de grande hauteur, engazonnement de la plate-forme du tramway, diversification des essences, création de nouvelles ambiances paysagères, plantation des quais des stations...

Ces caractéristiques sont cohérentes avec la quatrième partie du rapport de présentation du PLU approuvé qui prévoit que « *chaque projet de requalification de l'espace public – a fortiori les grands projets portés par la Ville (réseau de bus « Mobilien, tramway, espaces civilisés et quartiers verts) doit faire l'objet d'un traitement paysager où la place du végétal doit être importante.* »

1.5.3. L'intégration de la partie Nord du stade Jules Ladoumègue en zone urbaine Générale (zone UG)

Dans la partie Nord du stade Jules Ladoumègue, la nouvelle répartition des espaces entre les zones urbaine verte (UV) et urbaine générale (UG) entraînera, avec la construction de l'atelier-garage, une diminution des espaces en pleine terre.

Après construction de l'atelier-garage, les équipements sportifs seront reconstitués, ainsi que la majeure partie des plantations qui les agrémentent, avec un traitement de qualité.

Ces plantations s'ajouteront à celles, en pleine terre, qui seront créées sur l'espace public lors de la réalisation du prolongement Est du tramway. Cette mise en valeur concourt à l'objectif de requalification territoriale des espaces publics, comme le souligne la quatrième partie du rapport de présentation du PLU approuvé.

2. FEUILLET MODIFICATIF DU TOME 2 DU REGLEMENT (ANNEXE IV)

Lignes à insérer au tableau de l'Annexe IV du tome 2 du règlement du PLU :

REGLEMENT DU PLU MIS EN COMPATIBILITE				
Ardt	Indicatif	Destination	Localisation	
			Planche	Situation du périmètre
12	P T3-a	Ouvrages et aménagements de voirie liés au tramway des Maréchaux (T3)	J12 K12	Emprises limitrophes au boulevard Poniatowski, situées entre la limite administrative 12-13 et la Porte de Charenton
13	P T3-a	Ouvrages et aménagements de voirie liés au tramway des Maréchaux (T3)	K11 L11 K12	Emprises limitrophes au boulevard Masséna, situées entre la Porte de Vitry et la limite administrative 12-13
19	P19-1	Equipement sportif à reconstituer	K02	Emprise route des Petits Ponts, entre le boulevard périphérique et la voie BJ/19
19	P T3-b	Ouvrages et aménagements de voirie liés au tramway des Maréchaux (T3)	K01 K02	Emprises limitrophes à l'avenue de la Porte de Pantin, route des Petits Ponts, voies BJ/19 et BH/19, rue de la Clôture et boulevard Macdonald

3. FEUILLET MODIFICATIF DE L'ATLAS GENERAL (PLANCHES AU 1/2000 – CARTES GENERALES)

Les planches au 1/2000, J01, K01, K02, K11, L11, J12 et K12, ainsi que la carte de synthèse, le tableau d'assemblage et les cartes A, B, C, D et G, de l'Atlas général du PLU approuvé sont supprimées et remplacées par les planches, cartes et tableau ci-joints.