

Prolongement
du tramway
à l'ouest

PIECE F – MISE EN COMPATIBILITE DU PLAN LOCAL D'URBANISME DE PARIS

Table des matières

Pièce F – Mise en Compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de Paris	1		
1 Procédure de mise en compatibilité	3		
1.1 Objet de la mise en compatibilité.....	3		
1.2 Champ d'application	3		
1.3 Objectif et contenu du dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme.....	3		
1.4 Evaluation environnementale de la mise en compatibilité	4		
2 Rapport de présentation.....	5		
2.1 Présentation du projet	5		
2.1.1 Contexte et historique.....	5		
2.1.2 Objectifs du projet.....	5		
2.1.3 Présentation des principales variantes retenues du projet.....	6		
2.1.4 Description du projet retenu	6		
2.2 Etat initial du site et de son environnement.....	9		
2.2.1 Présentation des aires d'étude et justification	9		
2.2.2 Milieu physique	10		
2.2.3 Ressource en eau.....	10		
2.2.4 Risques naturels et technologiques.....	11		
2.2.5 Milieu naturel	12		
2.2.6 Milieu socio-économique	13		
2.2.7 Organisation des infrastructures et analyses des déplacements.....	14		
2.2.8 Paysage et patrimoine culturel	15		
2.2.9 Santé publique.....	16		
2.3 Analyse des impacts du projet sur l'environnement et mesures visant à réduire, supprimer ou compenser ces impacts	16		
2.3.1 En phase travaux.....	16		
2.3.2 En phase exploitation	28		
2.3.3 Analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets	35		
2.3.4 Analyse des enjeux écologiques et des risques potentiels liés aux aménagements fonciers, agricoles et forestiers.....	35		
2.4 Analyse de la compatibilité du projet avec les documents supra-communaux.....	36		
2.4.1 Analyse de la compatibilité avec le SDRIF.....	36		
2.4.2 Analyse de la compatibilité avec le PDUIF.....	39		
2.4.3 Analyse de la compatibilité avec le SDAGE Seine-Normandie 2016-2021	41		
2.4.4 Analyse la compatibilité avec le PLH.....	42		
2.5 Analyse de la prise en compte du SRCE et du PCET par le projet	43		
2.5.1 Analyse de la prise en compte du SRCE	43		
2.5.2 Analyse de la prise en compte du PCET	45		
3 Exposé des changements apportés au PLU de Paris	46		
3.1 Analyse de la compatibilité du projet avec le PLU de Paris	46		
3.1.1 Présentation générale du Plan Local d'Urbanisme de Paris.....	46		
3.1.2 Contenu du rapport de présentation	52		
3.1.3 Analyse de la compatibilité du projet avec le Projet d'Aménagement et de Développement Durable ..	52		
3.1.4 Analyse de la compatibilité du projet avec les Orientations d'Aménagement et de Programmation ...	53		
3.1.5 Analyse des pièces réglementaires	54		
3.2 Exposé des changements apportés au PLU de Paris	65		
3.2.1 Rapport de présentation	65		
3.2.2 Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD).....	65		
3.2.3 Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) en faveur de la cohérence écologique	65		
3.2.4 Zone UG.....	65		
3.2.5 Zone UV	65		
3.2.6 Emplacements Réservés (ER).....	69		
3.2.7 Espaces Boisés Classés.....	69		
3.2.8 Création d'un périmètre de localisation.....	72		
3.2.9 Définition	72		
3.2.10 Périmètre de localisation au niveau de la station Avenue Foch	72		
3.3 Conclusion	76		
4 Documents réglementaires mis en compatibilité.....	77		
4.1 Feuille modificatif de la zone UV du PLU	77		
4.2 Règlement de la Zone Urbaine Verte mis en compatibilité avec le projet.....	79		
4.3 Feuille modificatif relatif à la création du périmètre P16-11.....	90		
4.4 Feuilles modificatifs de l'Atlas Général (Planches au 1/2000 – Cartes Générales).....	91		
5 Procès-verbal de la réunion d'examen conjoint	92		

Le présent document de mise en compatibilité du PLU de Paris est complété par son évaluation environnementale intégrée dans l'étude d'impact du projet d'extension du tramway de la porte d'Asnières à la porte Dauphine et de déviation et modernisation de la canalisation « Ceinture Nord » d'Eau de Paris.

1 Procédure de mise en compatibilité

1.1 Objet de la mise en compatibilité

Cette présente mise en compatibilité concerne le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Paris. Elle a pour objet l'adaptation des dispositions du PLU en vue de l'extension du tramway des Maréchaux (tramway T3b), de Porte d'Asnières à Porte Dauphine.

Le tramway des Maréchaux est exclusivement situé sur la commune de Paris. Parti du pont du Garigliano (15^{ème} arrondissement de Paris), le tramway T3 a rejoint la porte d'Ivry (13^{ème} arrondissement) en 2006. 6 ans plus tard, une première extension à l'est a permis d'atteindre la Porte de la Chapelle (18^{ème} arrondissement) en 2012. L'exploitation de la ligne est réalisée en 2 arcs :

- T3a entre le Pont du Garigliano et la Porte de Vincennes (12,4 km) ;
- T3b entre la Porte de Vincennes et la Porte de la Chapelle (9,5 km).

Une seconde extension est en cours de réalisation au nord-ouest afin d'atteindre la Porte d'Asnières (17^{ème} arrondissement) en 2018.

Le projet objet de ce dossier concerne l'extension du tramway jusqu'à la Porte Dauphine (16^{ème} arrondissement). Ce projet s'insère ainsi dans la continuité du développement du tramway intramuros, confirmant son rôle de transport en rocade autour de Paris.

Le secteur d'extension du tramway intercepte à la fois la conduite d'eau dite « Ceinture Nord » de 1,25m de diamètre ainsi que des conduites de distributions locales de diamètre variant entre 100 mm à 400 mm de diamètre. Ces deux réseaux sont assez vétustes sur l'ensemble du tracé. La conduite majeure de transport, située en terre et en galerie, fera l'objet d'un renouvellement complet en même temps qu'un dévoiement partiel pour la rendre compatible avec le projet :

- sur le boulevard Berthier : la conduite sera remplacée sur environ 1 000 mètres en lieu et place ou déviée (dont 540 m en terre) ;
- sur le boulevard Gouvion-Saint-Cyr : la conduite sera remplacée sur environ 785 mètres en lieu et place ou déviée.

Les autres conduites de distribution (en égout) de diamètre plus réduit, étant en mauvaise état, seront remplacées.

Eau de Paris procédera au renouvellement d'une partie non impactée directement par l'insertion de la plateforme tramway, située sur le boulevard Berthier entre la Place Léautaud et la Porte de Champerret, afin de garantir la pérennité globale de l'ouvrage.

La mise en compatibilité des documents d'urbanisme est une procédure régie par le code de l'urbanisme. Conformément aux articles L.153-54 à L.153-59, ainsi qu'aux articles R.153-13, R.153-15 à R.153-17 du code de l'urbanisme, lorsque les dispositions du Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé d'une commune ne permettent pas la réalisation d'une opération faisant l'objet d'une déclaration de projet, elles peuvent être adaptées pour être mises en compatibilité avec celle-ci, sauf si la déclaration de projet a pour effet de porter atteinte à l'économie générale du PADD.

La procédure de mise en compatibilité a ainsi pour objet de faire évoluer le contenu du PLU afin que celui-ci permette la réalisation de l'extension du tramway T3b de la Porte d'Asnières à la Porte Dauphine et du projet de modernisation des canalisations d'Eaux de Paris.

1.2 Champ d'application

L'obligation d'inscrire la faisabilité réglementaire d'une opération faisant l'objet d'une Déclaration de projet dans leur document d'urbanisme s'impose à toutes les communes concernées dès lors qu'elles sont dotées d'un tel document.

La Ville de Paris est dotée d'un Plan Local d'Urbanisme approuvé par délibération du Conseil de Paris le 12 et 13 juin 2006. Sa dernière modification a été approuvée les 4, 5 et 6 juillet 2016.

L'adoption du dernier PLU vise à la fois à suivre l'évolution législative récente et à tenir compte de l'évolution du contexte urbain et régional, des objectifs de la Ville de Paris et des attentes des parisiens.

Le Plan d'Occupation des Sols (POS) de Paris, dont l'origine remontait à 1977, n'avait en effet pas donné lieu à une révision générale depuis 1989. Depuis cette date, il n'avait connu qu'une révision partielle approuvée en 1994. Le territoire couvert par la nouvelle réglementation en vigueur à l'issue de la révision correspond donc à la réunion des territoires auparavant couverts par le POS général de Paris, par celui, plus ancien, du Hameau Boileau (16^{ème} arrondissement), par les 43 plans d'aménagement de zones approuvés entre 1975 et 2000 et par le règlement national d'urbanisme pour une petite partie du territoire, correspondant à l'ancienne ZAC Maillot. En application de l'article L153-1 du code de l'Urbanisme, en sont exclus les territoires des Plans de Sauvegarde et de Mise en Valeur (PSMV) du Marais et du 7^{ème} arrondissement ainsi que, en application de l'article 76 de la loi du 2 juillet 2009, le territoire du Palais et des Jardins du Luxembourg.

Faisant suite à la réforme du code de l'Urbanisme, des dispositions transitoires ont été mises en œuvre (article 12 du décret 2015-1783). Elles prévoient notamment le maintien en vigueur des articles R.123-1 à R.123-14 du code de l'Urbanisme dans leur rédaction au 31 décembre 2015 tant que le PLU ne fait pas l'objet d'une révision générale (article L.153-31 du code de l'Urbanisme), ce qui est le cas du PLU de Paris.

1.3 Objectif et contenu du dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme

Un Plan Local d'Urbanisme est un document de gestion et de planification de l'occupation des sols qui s'applique, selon les cas, à un territoire communal ou intercommunal. Dans le cas présent, il a été réalisé à l'échelle communale, c'est-à-dire qu'il concerne l'ensemble du territoire de la commune de Paris.

Parmi ses principales fonctions, le PLU :

- définit le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) de son territoire d'application ;
- découpe ce territoire en zones d'affectation gérées par un règlement spécifique ;
- prévoit les futurs équipements publics ;
- fixe les règles pour les constructions.

La procédure de mise en compatibilité doit permettre la réalisation de l'ensemble des éléments liés au projet d'extension du Tramway T3 de Porte d'Asnières à Porte Dauphine ainsi que la déviation et la modernisation de la canalisation Ceinture Nord d'Eau de Paris, faisant l'objet du présent dossier, sur la Ville de Paris. Elle a pour effet d'adapter les dispositions existantes dans les différentes pièces du document d'urbanisme en vigueur qui sont incompatibles avec le projet, c'est-à-dire ne permettant pas sa réalisation.

Le projet concerné par le présent dossier de mise en compatibilité du PLU de Paris est constitué des éléments suivants :

- la création de la plateforme tramway ;
- la création des sept stations de desserte du tramway :
 - ♦ Station Porte de Courcelles ;
 - ♦ Station Porte de Champerret ;
 - ♦ Station Porte de Villiers ;
 - ♦ Station Porte des Ternes ;
 - ♦ Station Porte Maillot ;
 - ♦ Station Bruix-Lalo ;
 - ♦ Station Porte Dauphine.
- les locaux d'exploitation : local de signalisation (terminus à Dauphine) et local conducteur (terminus à Dauphine) ;
- les deux postes de redressement, enterrés : le PR13 sur entre Porte des Ternes et Porte de Villiers et le PR14 au niveau de la Station Bruix-Lalo ;
- les aménagements de voirie et d'espaces publics (carrefours directement liés à la priorité du tramway, places impactées par le tramway, élargissement et sécurisation des trottoirs, aménagements de pistes cyclables, végétalisation, etc.) ;
- la modernisation des canalisations Eaux de Paris.

Le présent dossier de mise en compatibilité du PLU de Paris comprend les documents suivants :

- un rapport de présentation contenant :
 - ♦ une présentation du projet, présentant les caractéristiques essentielles du projet soumis à enquête ;
 - ♦ une analyse de la compatibilité avec les documents supra-communaux SDRIF, PDUIF, SDAGE et PCH ;
 - ♦ Une analyse de la prise en compte des documents SRCE et PCET
- Une analyse de la compatibilité avec le PLU en vigueur (PADD, règlement et annexes du PLU) et la présentation des changements apportés au Plan Local d'Urbanisme de la Ville de Paris.

1.4 Evaluation environnementale de la mise en compatibilité

La loi n°2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement (dite Grenelle 2), en particulier son article 16, a réformé les dispositions législatives du code de l'urbanisme relatives à l'évaluation environnementale des documents d'urbanisme.

Le décret n°2012-995 du 23 août 2012 en a précisé les modalités d'application. Les dispositions relatives au champ d'application, au contenu de l'évaluation environnementale et à l'avis obligatoire de l'autorité environnementale sont codifiées aux articles L.104-1 à L.104-6 du code de l'urbanisme et applicables à compter du 1^{er} février 2013.

Les articles mentionnés ci-avant identifient les documents d'urbanisme (selon leur nature et selon le cas) pour lesquels une évaluation environnementale est nécessaire (ou décidée selon une procédure de « cas par cas ») dans le cadre de leur élaboration, de leur révision ou de leur modification.

Suite à la réalisation d'un formulaire de demande d'examen au cas par cas du PLU de Paris et à la concertation avec la Mission Régionale d'Autorité Environnementale (MRAE), il a été décidé de réaliser directement une évaluation environnementale commune de la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de Paris sans déposer le formulaire.

Afin d'apporter un document complet et d'améliorer sa lisibilité, et conformément à l'article R.104-34 du code de l'urbanisme et R.122-27 du code de l'environnement, l'étude d'impact sur l'environnement du projet d'extension du Tramway T3 de Porte d'Asnières à Porte Dauphine et ainsi que la déviation et la modernisation de la canalisation « Ceinture Nord » d'Eau de Paris vaut évaluation environnementale de la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de la Ville de Paris.

A ce titre, un chapitre est dédié à cette évaluation environnementale dans l'étude d'impact sur l'environnement. Il s'agit néanmoins d'un chapitre autoportant permettant d'une part de facilement différencier l'évaluation environnementale du projet de celle de la mise en compatibilité et d'autre part de pouvoir joindre cette évaluation à la mise en compatibilité réalisée, documents annexés par la suite au PLU de Paris.

2 Rapport de présentation

En application de l'article R.123-2 du code de l'Urbanisme (version du 31/12/2015 du Code de L'urbanisme applicable au projet) et de l'article L.151-4 du code de l'Urbanisme (nouvelle version), cette partie complète le rapport de présentation du PLU de Paris.

Cette partie présente le projet d'extension du Tramway T3 de Porte d'Asnières à Porte Dauphine ainsi que la déviation et la modernisation de la canalisation Ceinture Nord d'Eau de Paris, décrit les éléments de diagnostic urbain et d'analyse de l'état initial de l'environnement, évalue les incidences du projet sur l'environnement et décrit les mesures mises en œuvre.

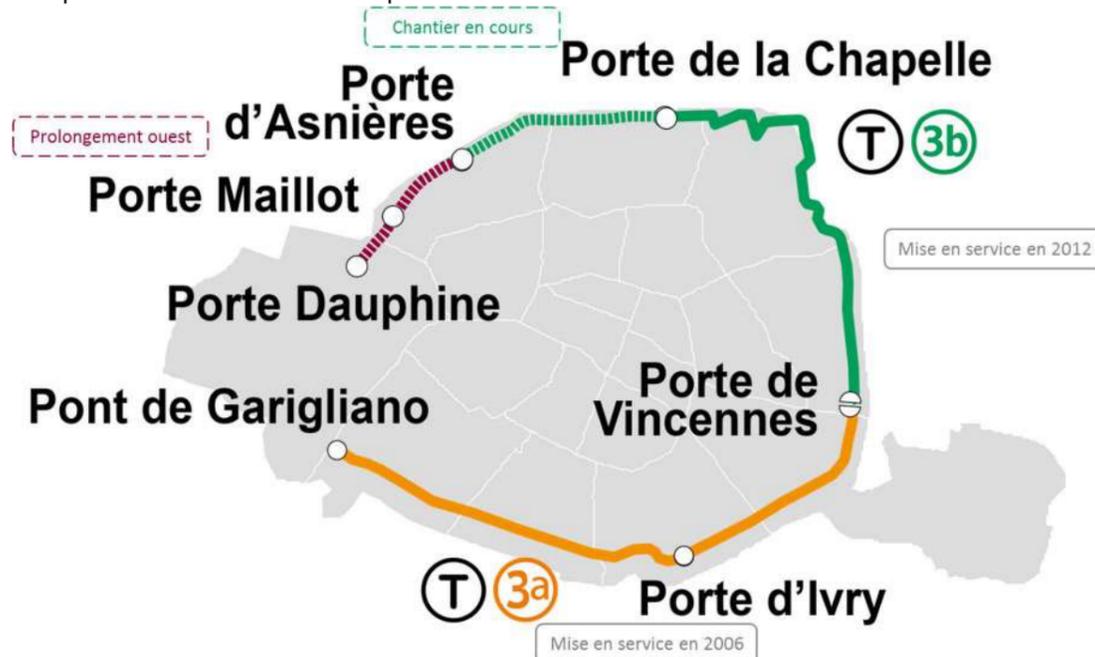
Elle présente également l'analyse de la compatibilité du projet de MECDU avec les documents supra-communaux de planification territoriale (SDRIF, PDUIF, SDAGE, PLH) et la manière dont le projet de MECDU a pris en compte le SRCE et le PCET.

2.1 Présentation du projet

2.1.1 Contexte et historique

Depuis la mise en service du premier tronçon de la ligne de tramway T3 fin 2006, la première ligne de tramway desservant Paris s'est progressivement insérée le long des Boulevards des Maréchaux :

- 2006, mise en service du T3 entre le Pont du Garigliano et la Porte d'Ivry ;
- 2012, mise en service du prolongement à Porte de la Chapelle avec une exploitation en 2 arcs :
 - ♦ T3a entre Pont du Garigliano et la Porte de Vincennes (12,4 km – tracé orange sur Carte 1) ;
 - ♦ T3b entre la Porte de Vincennes et la Porte de la Chapelle (9,5 km – tracé vert sur Carte 1).
- A l'issue du chantier en cours, le T3b rejoindra la Porte d'Asnières (+4,7 km) depuis la Porte de la Chapelle. Sa mise en service est prévue en 2018.



Carte 1. Historique de réalisation du T3, source : documents de concertation, SYSTRA

Projet inscrit dans le Schéma Directeur de l'Île-de-France (SDRIF) et dans le Contrat de Plan Etat Région Île-de-France (CPER) 2015-2020, le tramway des maréchaux poursuit sa route et son avancée dans la Ville de Paris, affirmant par là-même son rôle de rocade et de maillage du réseau structurant francilien. Le prolongement du tramway à l'ouest, sur 3,2 km, viendra irriguer des secteurs extrêmement denses en population et en emploi, aujourd'hui desservis par les lignes de bus de Petite Ceinture (PC1 et PC3). Sa mise en service est prévue en 2023.

Le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) du prolongement à l'ouest du T3 a été adopté par le Conseil d'Île-de-France Mobilités le 7 octobre 2015 et mis à disposition du public du 26 octobre 2015 au 8 janvier 2016.

Le DOCP a également servi de support à la concertation préalable au projet qui s'est déroulée du 18 janvier au 21 février 2016 et présentait notamment plusieurs variantes du tracé de l'infrastructure tramway ainsi que des variantes de terminus. Elles sont développées dans le chapitre « Esquisses des principales solutions de substitutions et raisons pour lesquelles le présent projet a été retenu » de l'étude d'impact sur l'environnement.

Les études préliminaires du projet, sur lesquelles est basé le présent Dossier d'enquête publique du projet, correspondent à un projet modifié suite aux enseignements issus de la concertation.

2.1.2 Objectifs du projet

Outre la densité du territoire desservi, qui en fait un attrait indéniable, ce prolongement irriguera le secteur majeur et stratégique de la Porte Maillot, pôle métropolitain de premier ordre contribuant au rayonnement international de Paris dans le champ économique et du tourisme d'affaire. Il répondra en outre aux attentes exprimées par la population et les élus locaux lors des étapes de concertation et d'enquête publique sur le tronçon en cours de réalisation (Porte d'Asnières – Porte de la Chapelle).

Ce prolongement permettra de renforcer le maillage du réseau structurant, en se connectant aux réseaux de transport lourds présent dans la zone. Il traversera les 17^{ème} et 16^{ème} arrondissements de Paris et renforcera les liaisons entre Paris et les deux communes limitrophes que sont Levallois-Perret et Neuilly-sur-Seine.

Enfin, le projet est l'occasion de repenser l'espace public au bénéfice de la vie locale le long de son tracé. Il participera notamment à la mutation profonde du secteur de la Porte Maillot, faisant l'objet de réflexions d'aménagement (extension du Palais des Congrès et reconfiguration de l'anneau routier) par l'Atelier Parisien d'Urbanisme (APUR) et la Ville de Paris.

Ainsi, le projet répond aux objectifs suivants :

- **desservir un territoire très dense de l'ouest parisien**, marqué par une très forte densité de population, d'activités économiques, culturelles et sportives. Le projet desservira les quartiers Berthier-Champerret et Gouvion-Saint-Cyr dans le 17^{ème} arrondissement ainsi que la Porte Maillot et notamment le Palais des Congrès de Paris et l'Université Paris-Dauphine ;
- **affirmer le rôle essentiel du tramway T3 et poursuivre le maillage du réseau structurant pour augmenter la part des transports en commun dans les déplacements**. Le projet de prolongement du tramway T3 à l'ouest offrira aux voyageurs un transport performant entre les 16^{ème} et 17^{ème} arrondissements de Paris, aujourd'hui desservis par les lignes de bus de petite ceinture (PC1 et PC3). Le tramway T3 sera en correspondance avec de nombreuses lignes de transport : le RER C, les lignes 1, 2 et 3 du métro, de nombreuses lignes de bus et le futur RER E prolongé à l'ouest (projet EOLE), améliorant également via ce maillage la desserte des territoires limitrophes ;
- **accompagner le développement urbain** en s'inscrivant dans un territoire faisant l'objet de réflexions pour son développement urbain : le réaménagement de la Porte Maillot et les projets urbains innovants Pershing et Ternes-Villiers, issus du programme « Réinventer Paris » ;
- **repenser/requalifier l'espace public**. Des aménagements paysagers et urbains de qualité seront proposés : élargissement des trottoirs pour faciliter les déplacements piétons et aménagement de des pistes cyclables le long du tracé, végétalisation des abords du tramway (nombreuses plantations d'alignement et espaces végétalisés créés, végétalisation de la plateforme).
A ce titre, les interfaces entre les espaces verts existants et le tramway ont fait l'objet d'un soin particulier le long du Square Parodi et au niveau de la Place du Maréchal de Lattre de Tassigny. L'insertion du tramway permettra également une meilleure répartition de l'espace public entre les modes doux (piétons, vélos), les transports en commun et la circulation routière, tout en préservant la desserte locale. Ces aménagements concourent à la réalisation des objectifs du PDUIF, promouvant les modes actifs de déplacement. Les coupures urbaines seront réduites via le comblement des trémies routières ;
- **proposer un projet accessible à tous** à travers une insertion majoritairement en surface, à niveau, et véhicules à plancher base, adaptés aux conditions de déplacement des personnes à mobilité réduite.

Dans le cadre du projet, la reprise des conduites d'eau propriétés d'Eau de Paris est nécessaire pour répondre aux incidences directes de l'insertion d'une plateforme tramway. Les canalisations peuvent en effet être impactées par :

- la plateforme Tramway proprement dite ;
- la mise en place de nouvelles plantations et des nouveaux aménagements (éclairage, poteaux caténaires,...) ;
- les changements de contraintes de voirie (conduites sous trottoir passant sous chaussée) ;
- l'influence des courants vagabonds sur les conduites anciennes situées en terre.

Les conduites enterrées initialement sous trottoir, qui passeront sous chaussée du fait des nouveaux plans d'aménagement, seront remplacées s'agissant de vieilles conduites en « béton armé à âme tôle ».

Le **planning** suivant donne l'enchaînement des étapes avant la mise en service. Les étapes clés en sont les suivantes :

- Enquête publique en 2018 ;
- Début des travaux en 2018 :
 - ♦ Désamiantage, travaux préparatoires, de dévoiement des réseaux concessionnaires et d'assainissement à partir de 2018.
 - ♦ Travaux sur la ligne entre 2020 et 2023 ;
- Mise en service en 2023.

2.1.3 Présentation des principales variantes retenues du projet

Les études des différentes variantes ont fait l'objet de notes et présentations spécifiques et d'une analyse multicritère, ayant permis de choisir les solutions les plus adaptées après concertation des acteurs du projet. Celles-ci sont présentées dans l'étude d'impact sur l'environnement. La proposition d'insertion pour le projet correspond aux variantes retenues suivantes :

- variante « Nord » entre la Place Léautaud et la Porte de Champerret ;
- positionnement de la station « Porte de Courcelles » (anciennement nommée « Place Léautaud ») sur l'avenue Paul Adam ;
- ajout d'une station « Porte des Ternes » et décalage de la station « Porte de Villiers » ;
- projet de prolongement sans phasage à Porte Maillot ;
- insertion latérale ouest côté Boulogne sur le boulevard de l'Amiral Bruix ;
- contournement large de l'anneau routier de la Porte Dauphine, avec piste cyclable unidirectionnelle sur chaussée faisant le tour de l'anneau routier, et 5 voies pour les véhicules particulier conservées sur l'anneau routier.

La présentation et l'analyse des variantes étudiées du projet fait l'objet d'un chapitre dédié de l'étude d'impact.

2.1.4 Description du projet retenu

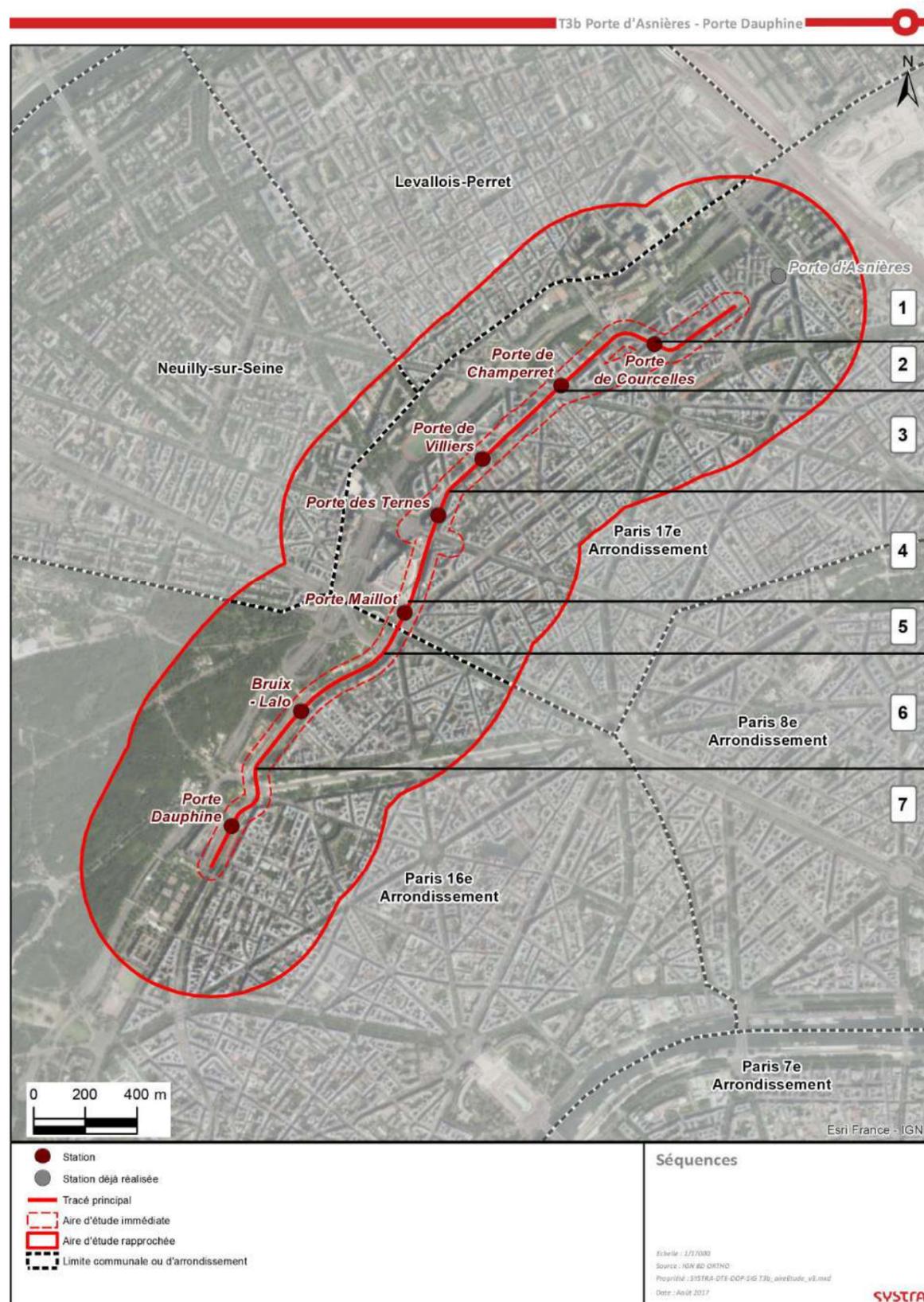
Le projet d'extension du tramway T3 entre la Porte d'Asnières et la Porte Dauphine consiste en un prolongement de l'arc Nord du tramway T3 (T3b reliant la porte de Vincennes à la porte d'Asnières) sur une longueur de 3,2 km.

La longueur commerciale totale de l'arc Nord sera donc portée à 17 km (la longueur de l'arc Sud Pont du Garigliano – Porte de Vincennes restant inchangée à 12,8 km).

Du Nord au Sud, le tracé du tramway débute après la station « Porte d'Asnières », comprise dans le précédent prolongement du T3 (actuellement en cours de réalisation pour une mise en service prévue en 2018) et s'insère sur les boulevards des Maréchaux :

- Boulevard Berthier, entre la Porte d'Asnières et la place Léautaud ;
- Avenue Paul Adam, entre la place Léautaud et la Porte de Courcelles ;
- Avenue Stéphane Mallarmé, entre la Porte de Courcelles et la Porte de Champerret ;
- Boulevard Gouvion-Saint-Cyr entre la Porte de Champerret et la Porte Maillot ;
- Boulevard de l'Amiral Bruix, entre la Porte Maillot et la Porte Dauphine ;
- Boulevard Lannes, pour le positionnement du terminus, en passant par la Place du Maréchal de Lattre de Tassigny.

La carte suivante présente le tracé du projet d'extension du tramway T3 entre la Porte d'Asnières et la Porte Dauphine.



Carte 2. Tracé de référence du prolongement du T3 à l'ouest, source SYSTRA

Depuis la Porte d'Asnières jusqu'au croisement avec le boulevard Pershing, dans un secteur très dense en population et emploi, le tramway s'insère en position axiale sur un site propre bidirectionnel jusqu'au croisement avec le boulevard Pershing. Cette insertion permet de préserver la desserte locale et l'accès aux commerces et les fonctionnalités urbaines, ainsi qu'une symétrie du paysage urbain. Place Stuart Merrill, le pôle bus est réorganisé afin d'optimiser le fonctionnement des lignes.

Entre la rue Ruhmkorff et l'avenue des Ternes le tramway circule sur le boulevard Gouvion-Saint-Cyr aménagé en zone piétonne avec la création de la station Porte des Ternes, sur un tronçon riche en commerces de proximité et restaurants.

Il poursuit sa route en position latérale le long du Palais des Congrès sur le boulevard Gouvion Saint Cyr mis à sens unique dans le sens Sud vers Nord, l'accès aux commerces et équipements est ainsi facilité.

Après la traversée de la place de la Porte Maillot reconfigurée, le tramway circule en position latérale côté ouest le long du square Alexandre et René Parodi puis du centre sportif Jean Pierre Wimille, afin d'éviter toute interface avec la dalle de la tranchée couverte du RER C. La circulation automobile est ainsi conservée le long de la contre-allée.

Un nouveau basculement s'effectue Porte Dauphine afin de contourner l'anneau routier par l'est, permettant de conserver un fonctionnement en giratoire et de préserver le rond-point forestier central symbolisant la porte d'entrée du Bois de Boulogne. La station terminus et l'arrière-gare est positionnée boulevard Lannes coté Est au plus près des correspondances.

Afin de permettre le passage du tramway, les passages sous voirie Champerret et Henri Gaillard (Porte Dauphine) sont fermés à la circulation publique et les ouvrages comblés. Des interventions sur l'ouvrage du RER C seront nécessaires Porte Dauphine.

La création de la plateforme tramway s'accompagne d'une requalification complète de façade à façade des boulevards des Maréchaux. Les trottoirs sont élargis et plantés dès que possible. Une file de circulation dans chaque sens est maintenue, avec une seconde file ponctuellement aux carrefours afin de faciliter l'écoulement des véhicules, et lorsque les emprises le permettent. Ponctuellement, le stationnement VP est supprimé. Des cheminements cyclables dédiés sont aménagés tout le long du tracé. L'espace est végétalisé par des plantations d'alignement, l'engazonnement de la plateforme sur une grande partie du parcours, ainsi que des dispositifs tels que des noues urbaines dans la cadre de la mise en œuvre de techniques alternatives pour l'infiltration des eaux pluviales.

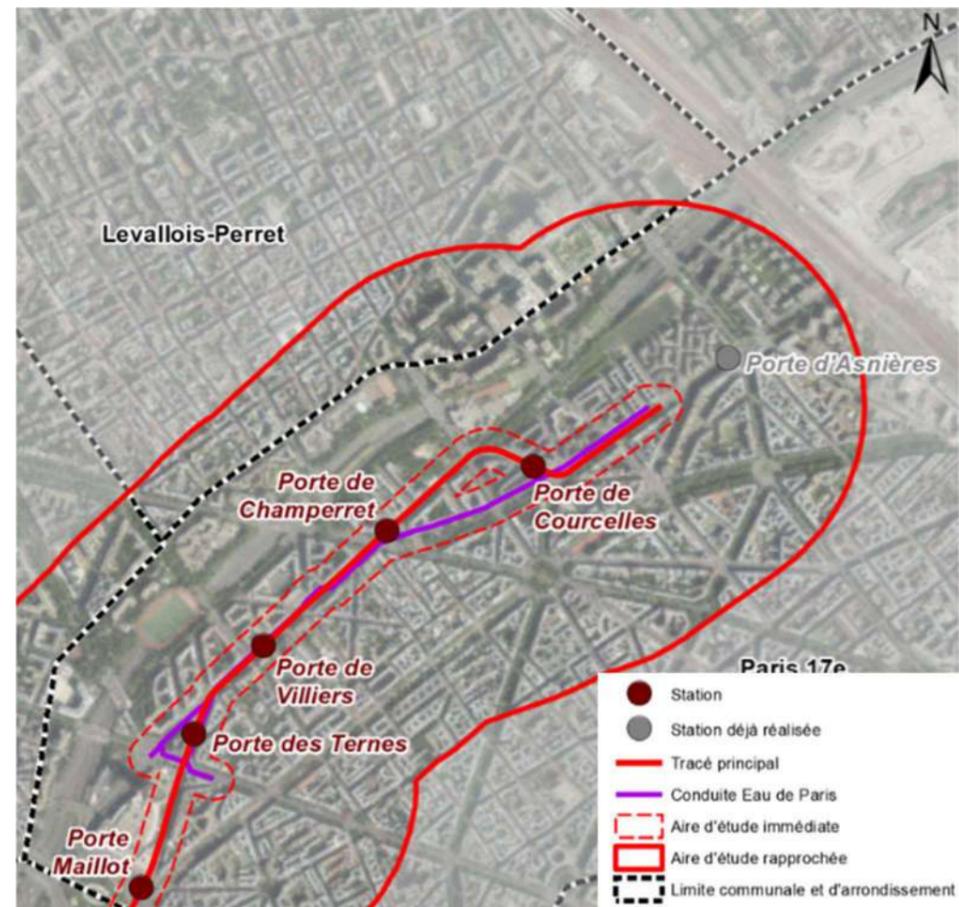
Le projet permet ainsi de rééquilibrer le partage de l'espace public entre le tramway et les autres modes de transports, en privilégiant les modes doux (piétons et cyclistes) et les espaces verts.

Le prolongement comporte 7 nouvelles stations, soit une interstation moyenne de 460 mètres. Cinq stations sont aménagées avec des quais latéraux en vis-à-vis, les stations Porte de Courcelles et Villiers étant configurées en quai central pour limiter l'emprise sur l'espace public, sur les secteurs les plus contraints. Le temps de parcours entre la Porte d'Asnières et la Porte Dauphine est estimé à 12 minutes.

Le projet nécessite ponctuellement une adaptation du plan local d'urbanisme de Paris, objet de la présente pièce du dossier d'enquête publique.

Pour permettre les travaux d'extension du T3, les réseaux concessionnaires seront déplacés en dehors d'une emprise de la plateforme.

Dans ce contexte, Eau de Paris procédera au déplacement de la conduite stratégique de transport d'eau potable, appelée « Ceinture Nord » qui se trouve sur le parcours du futur tramway. Son intervention portera également sur la conduite située sur le tronçon du boulevard Berthier non impacté par la plateforme, mais qu'il est nécessaire de rénover pour assurer la fiabilisation du réseau de bout en bout. Ce projet est intégré à l'enquête publique.



Carte 3. Tracé de la canalisation « Ceinture Nord », source SYSTRA

2.2 Etat initial du site et de son environnement

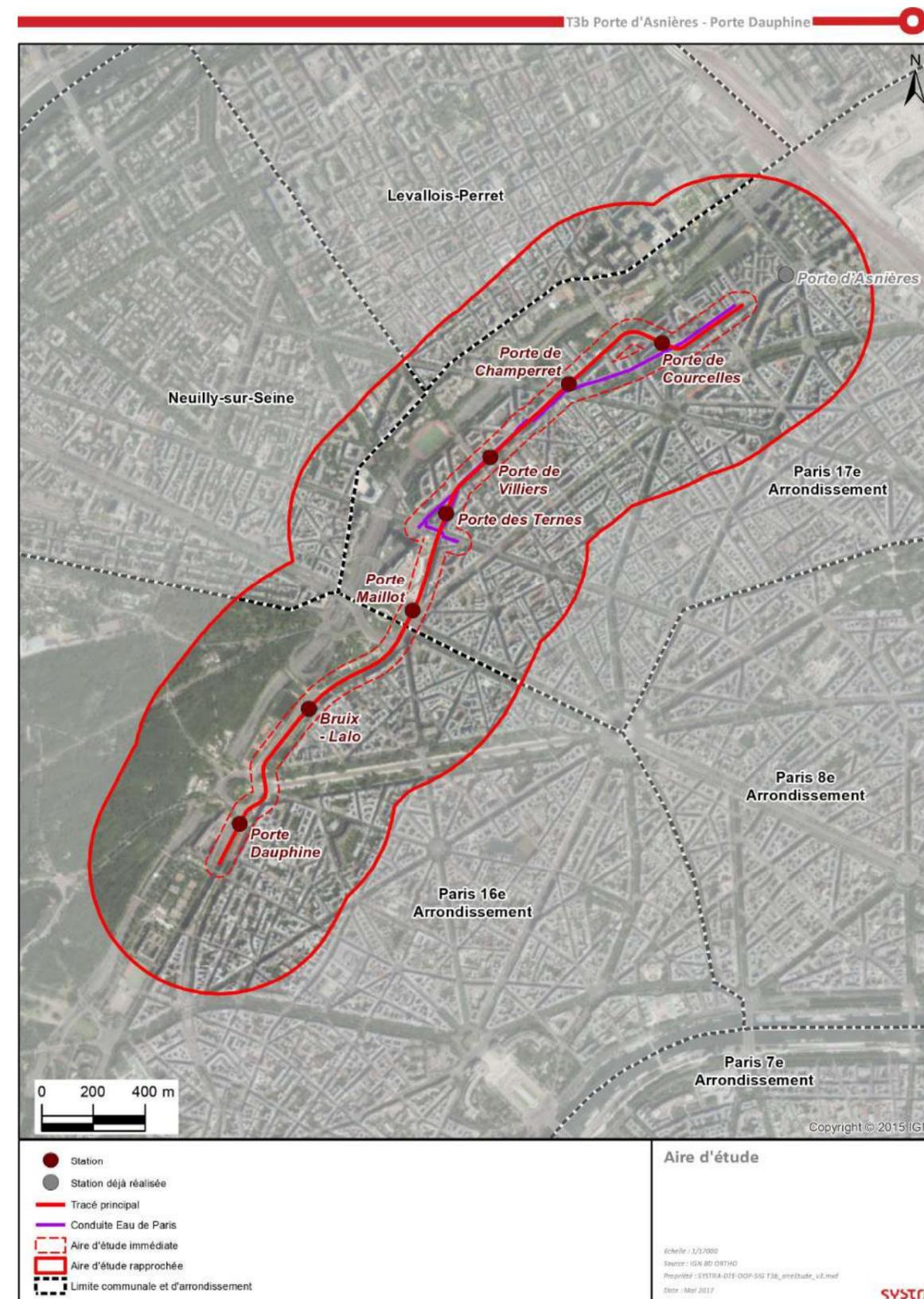
L'état initial de l'environnement est décrit dans l'étude d'impact sur l'environnement réalisée dans le cadre du projet d'extension du tramway T3 entre la Porte d'Asnières et la Porte Dauphine, conformément à l'article R.122-5 du code de l'Environnement. La description suivante est une synthèse issue de cet état initial.

2.2.1 Présentation des aires d'étude et justification

Compte-tenu de la variété des thématiques à analyser dans le cadre de l'étude d'impact sur l'environnement, il est nécessaire de définir plusieurs périmètres d'études adaptés à chacune d'entre elles. L'objectif de ces périmètres, appelés « *aire d'étude* », est d'assurer une parfaite compréhension des enjeux environnementaux autour du projet afin de cerner l'ensemble des effets significatifs que le projet pourrait générer sur l'environnement. Tout en gardant le principe de proportionnalité, trois aires d'étude ont été définies :

- **aire d'étude immédiate** : périmètre de 50 mètres de part et d'autre du projet. Ce périmètre resserré fait l'objet d'une analyse fine des enjeux environnementaux (inventaires faune-flore, étude hydrologique, études géotechniques, études acoustiques, etc.) ;
- **aire d'étude rapprochée** : périmètre de 500 mètres de part et d'autre du projet. Ce périmètre fait l'objet d'une analyse des enjeux environnementaux globaux ;
- **aire d'étude élargie** : certaines thématiques (structuration du territoire, qualité de l'air, etc.) font l'objet d'une analyse au-delà de 500 mètres.

Les aires d'étude immédiate et rapprochée sont présentées sur la carte ci-contre. Compte-tenu de son périmètre étendu et adapté à chaque thème, l'aire d'étude élargie n'est, quant à elle, pas représentée.



2.2.2 Milieu physique

Le contexte climatique et la topographie constituent un enjeu environnemental faible. La géologie, hétérogène, constitue un enjeu vis-à-vis du risque lié à la présence de gypse. S'insérant principalement sur l'actuel réseau viaire, la pédologie ne présente aucun enjeu.

2.2.3 Ressource en eau

L'aire d'étude immédiate ne traverse aucun cours d'eau. Toutefois, l'aire d'étude rapprochée comprend une partie du réseau hydrographique artificiel du Bois de Boulogne dans sa partie la plus orientale, au niveau du ruisseau d'Armenonville (à environ 230 mètres de l'aire d'étude immédiate). L'aire d'étude rapprochée ne comprend aucun autre cours d'eau dans son périmètre.

L'aire d'étude s'inscrit dans le bassin versant de la Seine. La qualité écologique actuelle des eaux superficielles est identifiée comme médiocre dans le SDAGE Seine et cours d'eau côtiers normands 2016-2021. L'état chimique est, quant à lui, identifié comme mauvais dans le SDAGE en vigueur.

L'aire d'étude rapprochée se situe au droit de deux masses d'eau souterraines : Eocène du Valois (aquifère calcaires et de type libre et affleurant, il est vulnérable) et Albien-néocomien captif (nappe profonde et captive, naturellement bien protégée des pollutions de surface donc peu vulnérable et peu sensible). Les données piézométriques existantes dans le secteur situent la nappe superficielle entre 11 et 16m de profondeur. La qualité des eaux souterraines est qualifiée en bon état global dans le SDAGE 2010 – 2015.

Les sous-sols présentent un niveau d'infiltration fort ce qui occasionne une forte vulnérabilité de la nappe souterraine vis-à-vis des pollutions diffuses.

L'aire d'étude rapprochée n'est ni concernée par les captages AEP présents sur les communes de Suresnes, Paris et Neuilly-sur-Seine, ni par leur périmètre de protection. En particulier, le territoire du projet n'est pas concerné par le périmètre de protection immédiat du captage de la Fontaine Lamartine, situé dans le 16ème arrondissement.

L'aire d'étude immédiate ne traverse aucune enveloppe d'alerte de zones humides identifiée par la DRIEE. De même, elle ne traverse aucune zone inondable (PPRi et PHEC). Enfin, l'aire d'étude immédiate s'insère principalement sur la voirie existante, sur des sols remblayés et/ou fortement remaniés.

Le réseau d'assainissement dans l'aire d'étude immédiate est principalement unitaire. La Ville de Paris dispose d'une réglementation stricte concernant l'assainissement. A ce titre, tout projet doit respecter les dispositions du zonage d'assainissement.

Les enjeux liés à la ressource en eau concernent principalement les risques de pollution liée à la vulnérabilité des eaux souterraines. En milieu urbain, l'assainissement joue un rôle majeur dans l'aménagement. La Ville de Paris dispose d'une réglementation d'assainissement pour laquelle chaque projet d'aménagement doit être conforme.



Carte 5. Réseau hydrographique du Bois de Boulogne, source IRIS Conseil

2.2.4 Risques naturels et technologiques

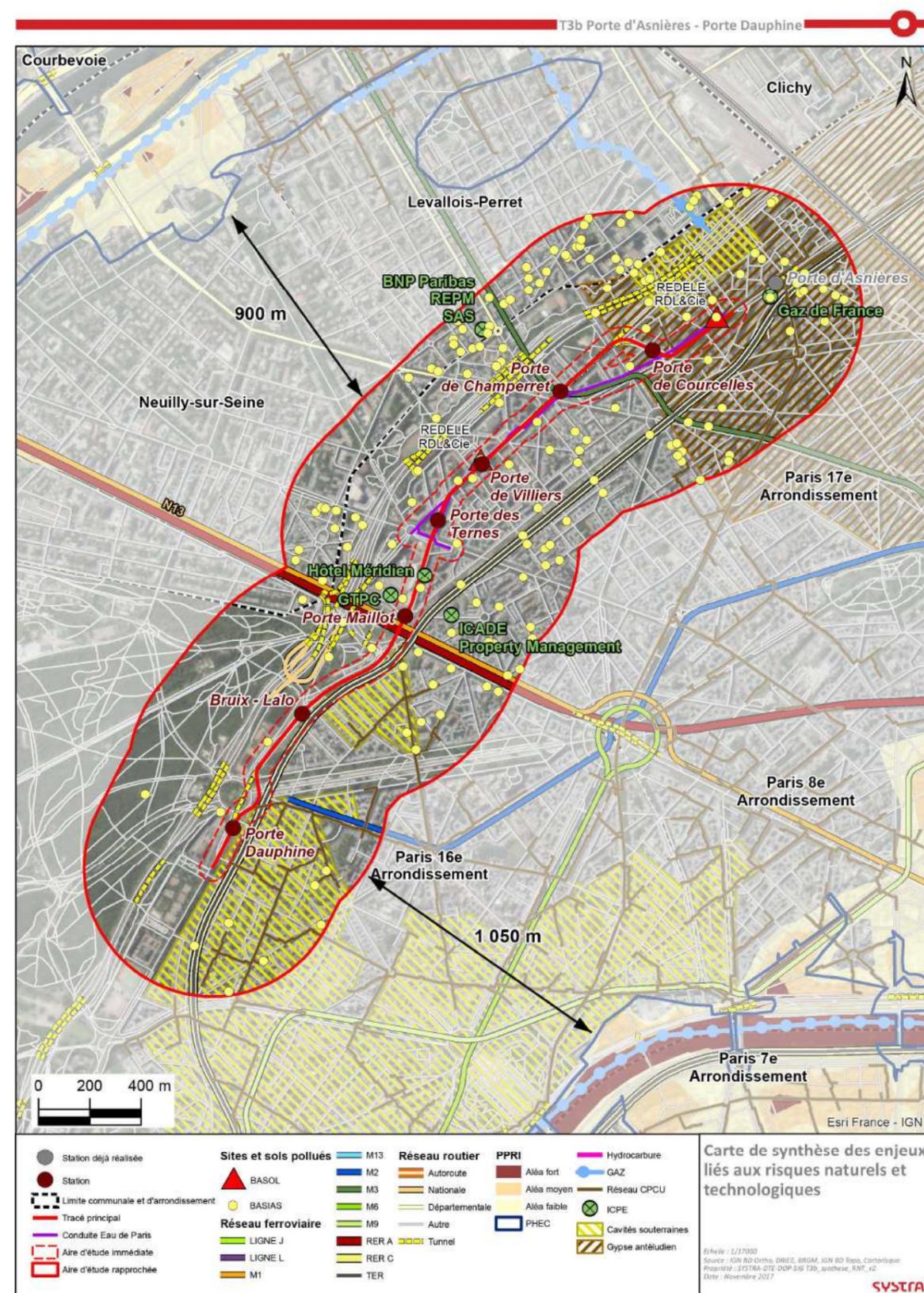
L'aire d'étude rapprochée se situe en dehors des PPRi et PHEC identifiés sur les communes traversées. L'aire d'étude immédiate s'insère dans des secteurs à très forte sensibilité liée à la nappe d'eau affleurante. Cependant, les données piézométriques existantes dans le secteur situent la nappe superficielle entre 11 et 16m de profondeur.

L'aire d'étude rapprochée comprend des zones de cavités souterraines (anciennes carrières souterraines et périmètres de dissolution du gypse antéludien) et d'anciennes carrières à ciel ouvert, notamment au niveau de la Porte Dauphine. Toutefois, l'aire d'étude immédiate ne fait que les longer. L'aire d'étude immédiate s'inscrit néanmoins dans le périmètre de la zone supplémentaire comportant des poches de gypse antéludien. Pour autant, les premières études géotechniques menées dans le secteur d'étude identifié à risque n'ont pas mis en évidence de risque lié aux phénomènes de dissolution de gypse. Il est aussi à noter la présence de remblais dit de « mauvaise qualité » propices aux tassements différentiels.

L'aire d'étude rapprochée n'est pas concernée par le risque sismique ou le risque feu de forêt. Au même titre que l'ensemble du territoire national, l'aire d'étude est concernée par le risque météorologique.

Dans l'aire d'étude rapprochée, 5 sites ICPE Autorisation sont identifiés. Aucun périmètre de protection n'entoure ces sites. Liée à son passé industriel, l'aire d'étude rapprochée comprend de multiples sites BASIAS (130 sites). Par ailleurs, l'aire d'étude immédiate comprend deux sites BASOL. Il s'agit d'anciennes stations-services présentes sur les boulevards exploités par la même entité et ayant cessé ensemble leur exploitation. Une pollution en hydrocarbures, uniquement présente dans les sols, a été identifiée mais son étendue exacte n'est pas connue. Toutefois, les dernières investigations réalisées tendent à prouver qu'elle est relativement circonscrite aux sites.

L'aire d'étude rapprochée est concernée par le risque de transport de matières dangereuses par le mode routier, ferré et par canalisation (réseaux électriques, canalisations gaz présents en sous-sol). Même si le réseau de chaleur urbain n'est pas considéré comme un réseau de transport de matières dangereuses, il est à noter que les conduites du réseau permettent le transport de vapeur d'eau à forte température et peuvent présenter un risque non négligeable en cas d'accident.



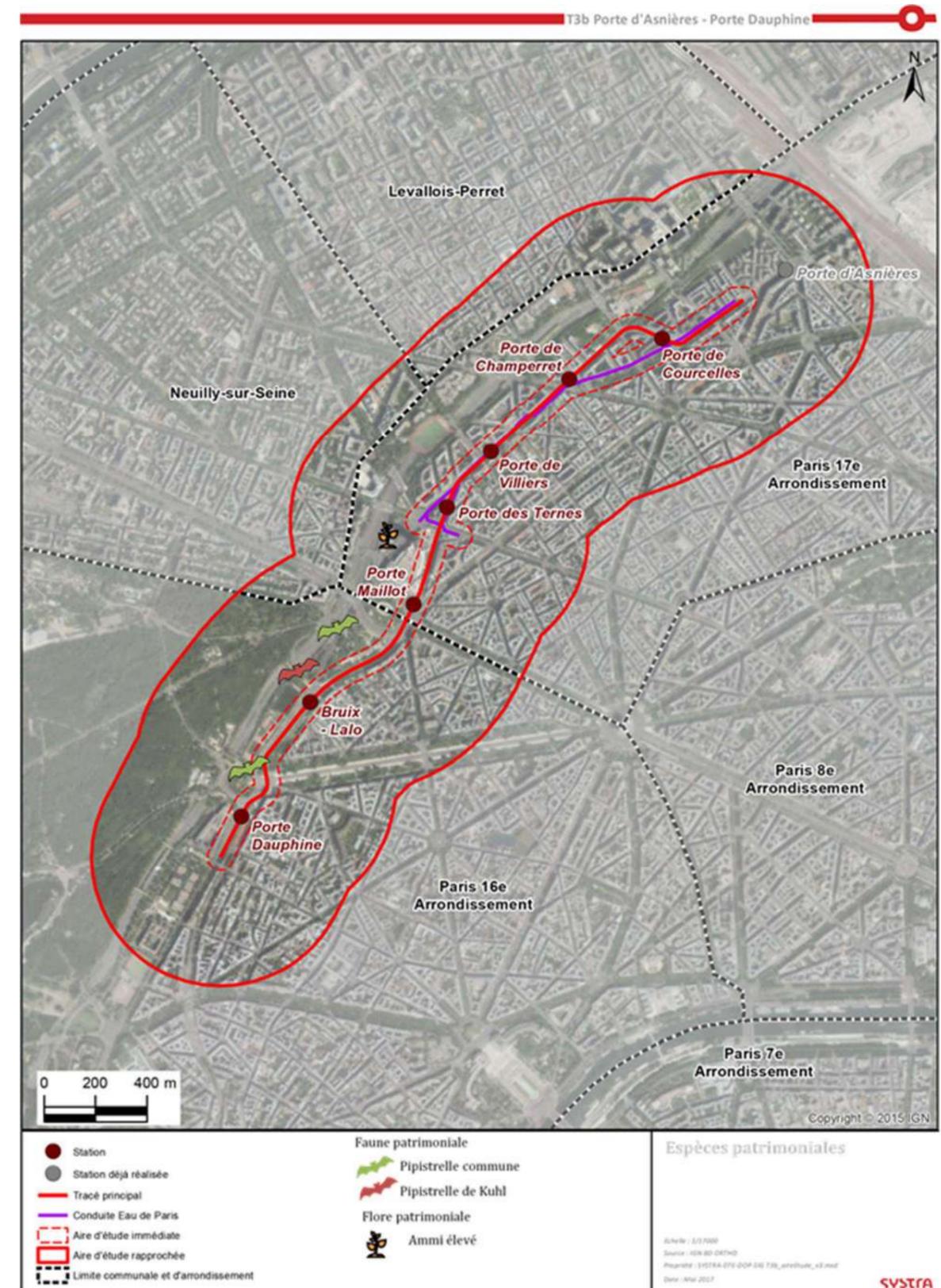
Carte 6. Synthèse des enjeux liés aux risques naturels et technologiques, source SYSTRA

2.2.5 Milieu naturel

Les enjeux de conservation sont définis sur les différents secteurs pour les raisons suivantes :

- la forêt mélangée (jeune et mûre) du bois de Boulogne est à enjeu très fort car elle est identifiée comme réservoir de biodiversité dans le SRCE et abrite différents insectes à enjeu très fort : l'Écaille chinée, la Mélitée orangée, la Grande Tortue, le Grand Paon de nuit. Le Bois de Boulogne abrite par ailleurs des amphibiens, des oiseaux et des chiroptères d'enjeu modéré ;
- les parcs et espaces verts urbains, les alignements d'arbres et les plans d'eau sont à enjeu modéré en raison de leur rôle de lien et de diffusion de la biodiversité (Orientations d'Aménagement et de Programmation), la présence d'oiseaux d'enjeu modéré en reproduction ;
- les zones urbaines, le bâti et le faisceau de voies ferrées sont à enjeu faible de conservation.

2 ZNIEFF de type I se trouvent dans un rayon de 5 km autour du site d'étude et 5 ZNIEFF et type II se trouvent dans un rayon de 10 km autour des emprises. Les plus proches (ZNIEFF de type II Bois de Boulogne et ZNIEFF de type I Vieux boisements et îlots de vieillissement du bois de Boulogne) sont situées à 155 m des emprises.



2.2.6 Milieu socio-économique

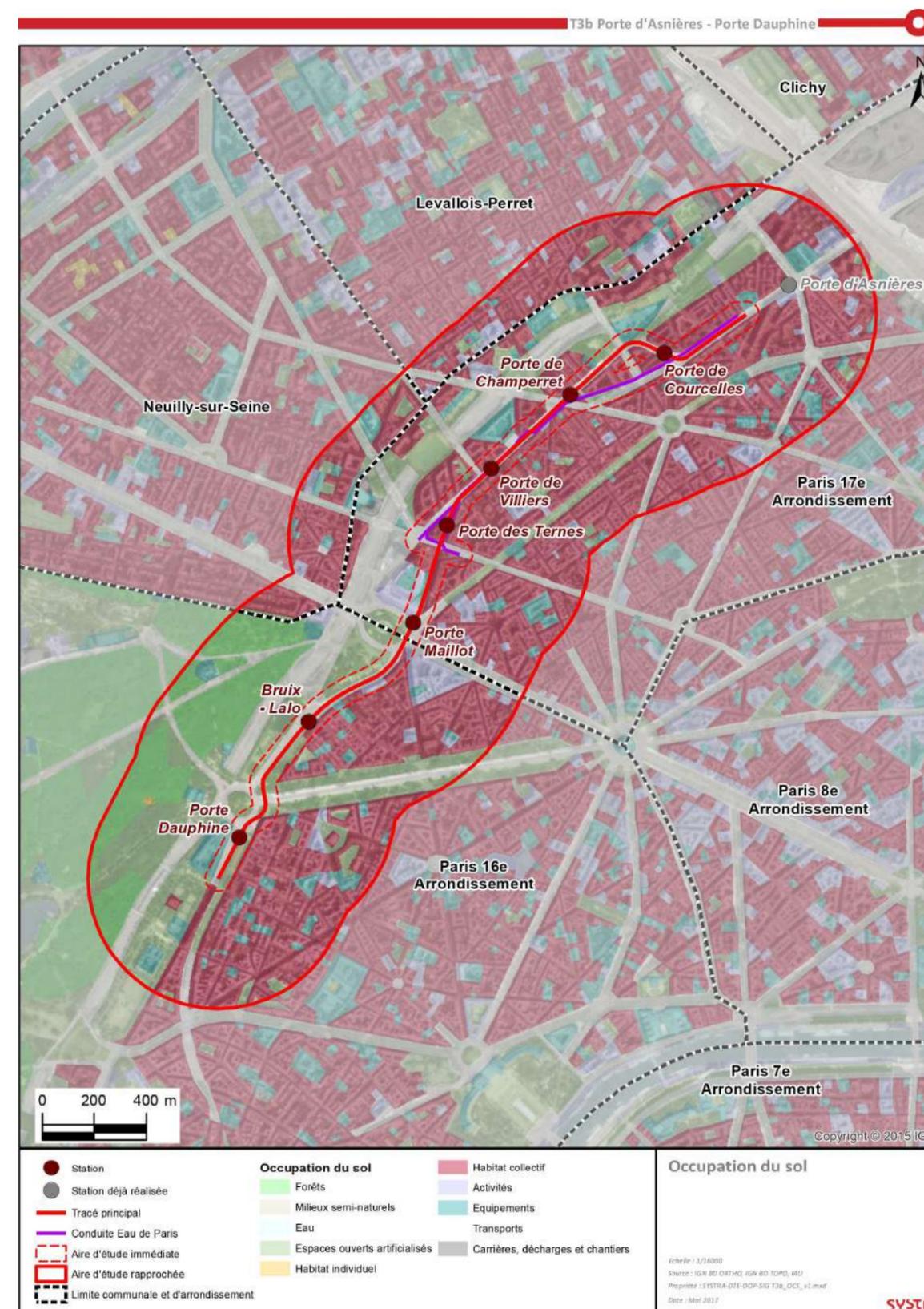
L'occupation des sols est représentée par des zones d'habitat collectif, des équipements et activités (Porte Maillot), quelques espaces verts et des équipements sportifs et scolaires (Université Paris-Dauphine).

L'environnement du projet est constitué de très fortes zones de densités de population sur certains secteurs (Nord du boulevard Berthier par exemple) et des zones à densités plus faibles comme la Porte Maillot. Les évolutions de population prévues sur le secteur restent modestes.

L'aire d'étude est représentée par de fortes densités d'emploi vouées à augmenter de façon notable, en particulier dans le 17^{ième} arrondissement.

De nombreux équipements susceptibles de générer de forts flux de déplacements (équipements culturels, d'enseignement supérieur, sportifs...) sont présents dans l'aire d'étude élargie.

Enfin de nombreux projets de développement urbain sont recensés dans l'aire d'étude, en particulier ceux inclus dans l'opération « Réinventer Paris » et l'aménagement de la Place Porte Maillot.



Carte 8. Occupation des sols, source cartographie SYSTRA – données IAU

2.2.7 Organisation des infrastructures et analyses des déplacements

Le projet du prolongement du Tramway T3 rentre dans les objectifs du Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France (PDUIF) et le Plan de Mobilisation pour les transports en Ile-de-France. Il est également inscrit dans le Contrat de Plan Etat-Région (CPER).

L'aire d'étude immédiate présente un certain nombre d'équipements générateurs de déplacements importants (domicile-travail et domicile-étude).

L'offre de transport est représentée par la ligne de RER C, trois lignes de métro (1, 2 et 3) et de plusieurs lignes de bus desservant trois pôles d'échanges : les Portes de Champerret, Maillot et Dauphine. Plusieurs projets de transport en commun sont recensés sur l'aire d'étude élargie, notamment le prolongement du T3b à Porte d'Asnières et le prolongement du RER E à l'ouest.

Le réseau routier y est partiellement saturé à l'échelle de l'aire d'étude rapprochée (périphérique, boulevards des Maréchaux) et un certain nombre d'accidents de la circulation est recensé sur une période de 3 ans. Par ailleurs, de nombreux projets routiers sont envisagés dans les aires d'étude rapprochée et élargie : Projet de reconquête de l'avenue Charles de Gaulle à Neuilly-sur-Seine, Réaménagement du boulevard Bineau (RD 908) par le CD 92,...

L'offre de stationnement (VP, livraison, taxis...) est qualifiée de confortable et le taux d'occupation élevé dans le 17^{ème}.

Quelques liaisons douces (aménagement cyclables, stations Vélib') existent actuellement au sein de l'aire d'étude rapprochée et sont vouées à se développer, notamment au travers du Plan Vélo 2015-2020 et le Plan piétons).



Carte 9. Migrations alternantes internes à l'aire d'étude élargie, source SYSTRA, INSEE

2.2.8 Paysage et patrimoine culturel

L'aire d'étude rapprochée s'inscrit au cœur de l'agglomération parisienne. Même si le sud-ouest de l'aire d'étude comprend une partie du Bois de Boulogne, l'aire d'étude immédiate, quant à elle, s'insère principalement sur la voirie existante entre le 16^{ème} et le 17^{ème} arrondissement de Paris. Sur le 17^{ème} arrondissement, le paysage est très urbain, des alignements d'arbres sur les axes routiers disposés de manière sporadique offrent une présence végétale, le secteur est toutefois très routier. Sur le 16^{ème} arrondissement, le paysage urbain est asymétrique, d'un côté avec de beaux immeubles type parisien et une contre-allée avec une double rangée de plantation et de l'autre, un patrimoine végétal important avec le square Parodi ainsi que de beaux alignements d'arbres.

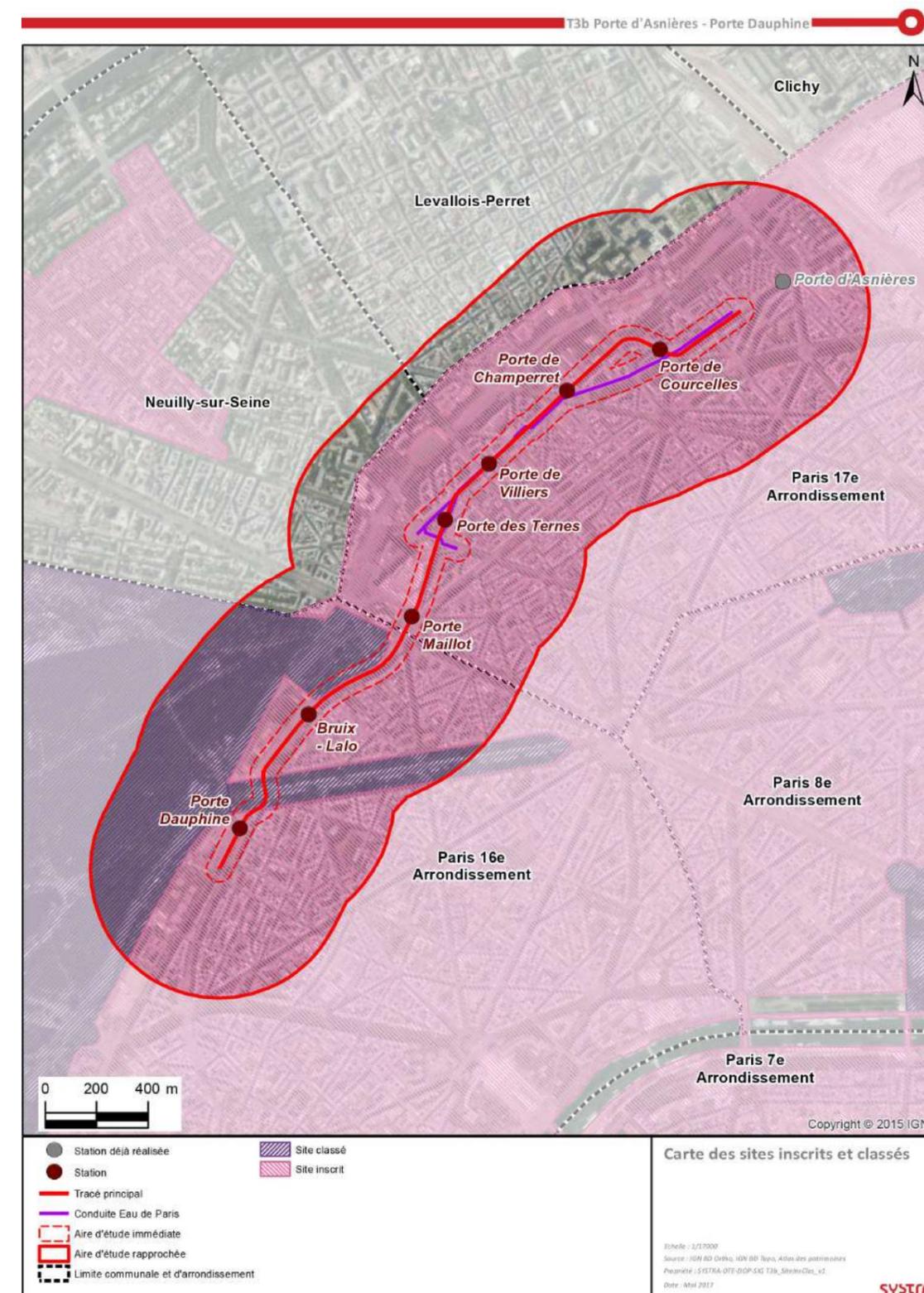
Le mobilier urbain dans l'aire d'étude est typique à l'agglomération parisienne. Il se compose de l'ensemble du panel urbain classique (éclairage, signalisation, panneaux publicitaires, etc.).

L'aire d'étude rapprochée comprend plusieurs monuments historiques et intercepte de nombreux périmètres de protection. L'aire d'étude immédiate intercepte aussi de nombreux périmètres de protection :

- celui de la Chapelle de la Compassion, **monument historique classé** ;
- ceux de 10 monuments historiques inscrits, en totalité ou partiellement, suivants : le Musée d'Ennery, Boucherie Lamartine – Devanture, l'hôtel au 76 rue de la Faisanderie, l'immeuble dit Fondation Thiers, le Château des Ternes, l'Eglise Sainte-Odile, l'hôtel particulier au 23 ter boulevard Berthier, l'hôtel particulier au 68 rue Ampère, l'immeuble 8 avenue de Verzy et la station de métro Dauphine.

L'aire d'étude rapprochée et immédiate comprennent deux sites classés (Allées de l'avenue Foch et le Bois de Boulogne) ainsi que qu'un site inscrit (Ensemble urbain de Paris).

D'un point de vue archéologique, l'aire d'étude immédiate intercepte deux zones (relatives aux 16^{ème} et 17^{ème} arrondissements de Paris) du zonage archéologique de Paris établi par arrêté préfectoral du 16 mai 2005, dans lesquelles les travaux dépassant une certaine superficie d'emprise doivent faire l'objet d'une consultation préalable des services de l'Etat. Cependant la Direction Régionale des Affaires Culturelles (DRAC) d'Île-de-France a spécifié que le projet n'est pas susceptible de porter atteinte à la conservation du patrimoine archéologique. En conséquence, aucune prescription d'archéologie préventive n'est formulée dans le cadre de l'instruction du dossier.



Carte 10. Sites inscrits et classés dans l'aire d'étude rapprochée, source SYSTRA

2.2.9 Santé publique

La qualité de l'air dans l'aire d'étude est comparable aux communes de l'agglomération parisienne. Même si les valeurs restent inférieures aux seuils d'alerte, la qualité de l'air est fortement impactée par les activités humaines.

Les concentrations de polluants enregistrées sont globalement inférieures aux valeurs seuils réglementaires.

Toutefois, des concentrations plus importantes, et ponctuellement plus élevées que les seuils réglementaires, sont enregistrées aux abords des grands axes routiers. Il s'agit notamment du dioxyde d'azote (NO₂) ainsi que des particules fines PM₁₀ et PM_{2,5}. D'autres polluants dépassent également les valeurs seuils de manières ponctuelles, tel que l'ozone, notamment en fonction de la saison (période estivale) et la météorologie (temps ensoleillé et sans vent).

Il est à noter que l'analyse portée sur les concentrations de NO₂ lors de la campagne de mesure liée à l'étude de la qualité de l'air n'a pas relevé de dépassement de seuil réglementaire sur tous les points de mesure de cette campagne.

Les résultats des mesures acoustiques montrent qu'en bordure des axes routiers empruntés par l'aire d'étude immédiate l'ambiance sonore est majoritairement non modérée : niveaux acoustiques sur la période diurne supérieurs à 65 dB(A) et niveaux acoustiques sur la période nocturne supérieurs à 60 dB(A).

L'analyse sur le terrain a permis d'identifier 9 sites sensibles aux vibrations dans l'aire d'étude immédiate.

L'aire d'étude est fortement impactée par les nuisances lumineuses. Cet impact est similaire aux communes de l'agglomération parisienne. La présence d'infrastructures routières majeures (boulevard périphérique, Porte Maillot, etc.) participe à cette forte émission lumineuse.

Aucun site pouvant engendrer une pollution olfactive significative n'est localisé dans l'aire d'étude. Toutefois, la présence d'activités industrielles diverses et des infrastructures routières peuvent générer des pollutions olfactives de manière ponctuelle.

La gestion des déchets et notamment des déchets issus des travaux du BTP fait l'objet d'un encadrement strict dans l'aire d'étude.

2.3 Analyse des impacts du projet sur l'environnement et mesures visant à réduire, supprimer ou compenser ces impacts

2.3.1 En phase travaux

Le tableau ci-dessous synthétise les impacts du projet d'extension du Tramway T3 de Porte d'Asnières à Porte Dauphine ainsi que la déviation et la modernisation de la canalisation Ceinture Nord d'Eau de Paris en phase travaux et les mesures mises en œuvre.

Thématique environnementale	Impact sur l'environnement	Type d'impact	Mesure mise en œuvre	Type de mesure	Impact résiduel	
Milieu physique	Contexte climatique	Evènement climatique potentiel (précipitation, sécheresse, canicule, grand froid, etc.).	Direct, court et moyen terme	Mesures mises en place par le Coordonnateur de la Sécurité et de la Protection de la Santé (CSPS) : mise à l'abri des produits potentiellement polluants, évacuation de matériels, etc.	Evitement	Non
		Emissions de gaz à effet de serre par l'utilisation des engins de chantier : très négligeables à l'échelle mondiale.	Indirect, long terme	Organisation du chantier : limitation des consommations énergétiques. Engins de chantier respectant les normes réglementaires.	Réduction	Oui
	Relief, sol et sous-sol	Modification mineure de la topographie (remblais/déblais) : comblement (partiels ou totaux) des passages sous voirie, légers terrassements pour la plateforme et ses équipements, fouilles ponctuelles pour la canalisation. Insertion du projet modifiant la destination des sols actuelle : plateforme ferroviaire, aménagements paysagers, travaux d'assainissement, équipements, travaux sur les conduites d'eau Eau de Paris, etc. Zones de stockages. Aucun impact significatif sur les couches géologiques.	Direct, long terme	Conformité avec le 7 ^{ème} Protocole de bonne tenue des chantiers de la Ville de Paris et le Règlement de voirie de la Ville de Paris.	Réduction	Non
		Risque d'instabilité des sols et d'apparition de désordres.	Direct, long terme	Reconnaitances géotechniques en cours. Détermination des méthodes constructives (purgés, injection, blindages et soutènement) et organisationnelles sur le chantier. Potentiellement, mise en place sur un sol tassé, d'une couche de forme en matériaux inertes et nobles de type grave, insensible à l'eau. Ouvrages comblés. Sur les parties non comblées, identifiées en bon état, des accès sont préservés pour permettre le suivi et la maintenance.	Réduction	Non
		Besoin d'approvisionnement en matériaux.	Direct, court et moyen terme	Equilibre des mouvements de matériaux de déblais/remblais recherché en phase de conception. Centres d'approvisionnement au plus proche du chantier.	Réduction	Oui
		Production de déchets liés aux excavations de matériaux.	Indirect, court et moyen terme	Equilibre des mouvements de matériaux de déblais/remblais recherché en phase de conception. Réutilisation des matériaux autant que possible. Matériaux non-réutilisés traités et évacués vers des centres spécialisés. Centres de traitement/stockage des déblais au plus proche du chantier.	Réduction	Non
		Identification de matériaux pollués	Indirect, court et moyen terme	Analyse qualitative des déblais. Evacuation des éléments pollués vers les sites de traitement appropriés.	Réduction	Oui
		Opérations de terrassement, et de fondations (plateforme, locaux, poteaux caténaires, conduites, etc.) à l'origine de nuisances vibratoires : gêne pour les riverains ainsi que des désordres sur les structures (bâti, ouvrages souterrains). Nuisances acoustiques ainsi que l'émission de poussières et de particules fines.	Interaction, direct, court et moyen terme	Organisation du chantier : sites de dépôts et de déchets éloignés des habitations, respect des heures de travail réglementaire, etc. Plan de terrassement (organisation de la circulation des camions durant les travaux privilégiant les routes les moins chargées).	Réduction	Non
		Acheminement et transport de matériaux pouvant se cumuler avec d'autres projets alentours.	Additif, direct, court et moyen terme	Possibilités de réemploi des matériaux pour un projet indépendant mais concomitant.	Réduction	Non
		Ressource en eau	Eaux superficielles	Aucun cours d'eau intercepté par le projet.	/	En l'absence d'impact, aucune mesure n'est mise en œuvre.
Modification des conditions d'écoulements des eaux de	Direct, court			Conservation des usages et points de collecte avec pré-traitement et	Evitement	Non

Thématique environnementale	Impact sur l'environnement	Type d'impact	Mesure mise en œuvre	Type de mesure	Impact résiduel
	ruissellement. Modification quantitative et qualitative des eaux rejetées dans le réseau : augmentation des particules fines dans le réseau, déversement accidentel d'hydrocarbures, augmentation des débits et volumes d'eau rejetée.	et moyen terme	analyse des rejets se déversant dans le réseau d'assainissement maintenu dans les emprises chantier Dès le démarrage du chantier, une gestion adaptée des eaux pluviales et des ruissellements sera mise en œuvre afin de réduire les risques de déversement de fines dans les réseaux d'assainissement, de stagnation d'eau ou tout autre désordre hydraulique. Analyses de la qualité des eaux rejetées.	Réduction	Non
Eaux souterraines	Très faible probabilité de rabattements temporaires ou d'épuisements de fonds de fouilles	Direct, court et moyen terme	Mise en œuvre de dispositions pour limiter les pompages. Adaptations des méthodes constructives.	Réduction	Non
Zones humides	Aucun impact sur les zones humides.	/	En l'absence d'impact, aucune mesure n'est mise en œuvre.	/	/
	Aucun captage d'eau ne sera impacté par les travaux sur l'ensemble des secteurs d'intervention.	/	En l'absence d'impact, aucune mesure n'est mise en œuvre.	/	/
	Déviations de certains réseaux enterrés situés au droit des emprises chantier. Dévoiement des canalisations Eau de Paris. Conflits d'aménagement entre la canalisation de la ceinture Nord de Eau de Paris et les aménagements et équipements liés au tramway. Travaux de réhabilitation préconisés sur une partie du réseau d'assainissement des boulevards Bruix et Lannes. Ces travaux consistent en la réfection d'enduits en radier et des injections de collage. Le linéaire total à réhabiliter est de 676 mètres (égouts et traversées). Renouveler et remanier le tracé de la conduite « Ceinture Nord » afin de fiabiliser le réseau Eau de Paris.	Direct, court et moyen terme	Inventaire complet des réseaux aériens et souterrains déjà réalisé et des reconnaissances complémentaires pourront avoir lieu Déclarations d'Intention de Commencement des Travaux (DICT) envoyées aux différents gestionnaires avant le début des travaux. CCG aura pour rôle de réaliser la synthèse technique des opérations à mener sur l'ensemble des réseaux concessionnaires Interventions sur la conduite « Ceinture Nord » effectués par tronçon (permettant de gérer les coupures d'eau sur le linéaire en travaux).	Evitement	Non
Eau potable, eaux usées et eaux pluviales et assainissement	Eaux d'exhaures rejetées dans le réseau d'assainissement, augmentant les débits dans le réseau d'eau.	Indirect, court et moyen terme	Organisation du chantier Conservation des usages et points de collecte avec pré-traitement et analyse des rejets se déversant dans le réseau d'assainissement maintenu dans les emprises chantier Travaux de confortement du réseau d'assainissement Confortement / protection du réseau, afin de renforcer sa structure et réduire sa vulnérabilité aux incidences potentielles des travaux. Confortement des terrains par injection par exemple. Dévoiement des réseaux Dévoiements réalisés sous la maîtrise d'ouvrage du concessionnaire. Dévoiements réalisés avant le démarrage des travaux propres au Tramway T3 afin de préserver l'accessibilité des réseaux et de ne pas les endommager avec la nouvelle charge appliquée au niveau de la plateforme.	Réduction	Non
	Besoin en eau (fabrication béton, arrosage des pistes, nettoyage des équipements, sanitaire, etc.	Direct, court et moyen terme	Acheminement de l'eau au fur et à mesure des besoins sur le chantier.	Réduction	Non
Risque de pollution des sols et des eaux	Utilisation de substances polluantes (hydrocarbures, huiles, fluides hydrauliques, laitance de béton, chaux, etc.) et d'autres produits susceptibles de polluer les sols et sous-sols environnants en cas de	Direct, court et moyen terme	Conformité avec le 7 ^{ième} Protocole de bonne tenue des chantiers de la Ville de Paris et le Règlement de voirie de la Ville de Paris. Contrôle quotidien des conditions météorologiques afin de prévenir	Evitement	Non

Thématique environnementale	Impact sur l'environnement	Type d'impact	Mesure mise en œuvre	Type de mesure	Impact résiduel
	déversement accidentel. Pollution du sol et du sous-sol pouvant engendrer une pollution des eaux souterraines par infiltration des polluants (notamment en période pluvieuse) si celle-ci n'est pas traitée assez rapidement. Cette infiltration dépend de la perméabilité des sols et de la profondeur de la nappe.		<p>tout risque lié à la montée des eaux et au ruissellement. Aucun rejet direct dans le milieu naturel. Les aires de stockage de matériaux seront régulièrement nettoyées. Dispositif de nettoyage des roues des camions en sortie des emprises chantier. Entretien et stationnement des véhicules et engins de chantier sur des aires dédiées et étanches. Toupies et pompes à béton nettoyées sur une aire étanche équipée de fossé et bassin spécifique de décantation. Stockage du matériel et des produits potentiellement polluants sur des aires spécifiques imperméables, à l'écart des zones de ruissellement et des points d'eau. Mise en place d'une signalétique de chantier précisant les interdictions en matière de stockage de produits polluants, d'entretien et d'approvisionnement d'engins. Utilisation de préférence des huiles de décoffrage biodégradables. Les déchets seront triés, stockés et évacués conformément à la réglementation. Aucun brûlis ne pourra avoir lieu sur le chantier. A la fin des travaux, chantier nettoyé et remis en état. Intégration de ces obligations dans les DCE via le CCEC.</p> <p>Organisation des travaux Vitesse de circulation des camions limitée à 30 km/h (réduction des poussières). Les laitances de béton seront recueillies dans des bacs prévus à cet effet et en aucun cas déversées directement sur le sol. Système de collecte et de stockage des eaux de lavages. Les blocs sanitaires dans les bases vies de chantier seront équipés de traitement et raccordés au réseau</p> <p>Procédure d'urgence Mise en place d'un Plan d'Organisation et d'Intervention en cas de pollution accidentelle. Procédure et moyens d'intervention d'urgence prévus pour contenir une éventuelle pollution accidentelle et éviter la dispersion des polluants. Kits de dépollution mis à disposition sur l'ensemble du chantier.</p>		
Risques naturels et	Risque inondation	Aucun zonage réglementaire et de protection face au risque d'inondation intercepté par le projet.	/	En l'absence d'impact, aucune mesure n'est mise en œuvre.	/

Thématique environnementale	Impact sur l'environnement	Type d'impact	Mesure mise en œuvre	Type de mesure	Impact résiduel
technologiques	<p>Risque très limité d'inondation par remontée de nappe (nappe sub-affleurante) et débordement du réseau d'assainissement</p> <p>Risque associé d'envolement des zones de terrassement, d'entraînement de fines ou de substances polluantes susceptibles de polluer les terrains adjacents non imperméabilisés ou de se déverser dans les réseaux d'assainissement.</p> <p>Infiltration d'eaux polluées provenant des aires étanches de stockage des matériaux (particules fines par exemple) et des produits polluants (hydrocarbures, etc.) vers le sol et les eaux souterraines.</p>	Direct, à court et moyen terme	<p>Contrôle quotidien des conditions météorologiques.</p> <p>Aires de chantier, d'entretien des engins (station de lavage, zones de manipulation d'huiles et d'hydrocarbures), d'installations provisoires (sanitaires, aires de stockages et de manipulation de produits) systématiquement surélevées.</p> <p>Procédure d'alerte</p> <p>Chantier arrêté en cas d'inondation. Evacuation des équipements et produits polluants.</p> <p>Mise en œuvre d'un plan de secours et d'urgence.</p>	Evitement	Non
	<p>Risque mouvement de terrain et effondrement</p> <p>Présence de cavités souterraines (de calcaires et de gypse) et de poches de dissolution de gypse antéludien (potentielle apparition de frontis).</p> <p>Risques d'effondrement et/ou d'affaissement peuvent apparaître lorsque ces dernières ont été mal remblayées suite à leur exploitation.</p> <p>Risque d'effondrement et d'affaissement liés aux surpoids des aménagements liés au tramway.</p>	Direct, à court et moyen terme	<p>Reconnaitances géotechniques en cours.</p> <p>Dans le cas de présence de cavité, des travaux de sécurisation et de stabilisation des terrains seront mis en œuvre, consistant en : le remblaiement des vides souterrains ou consolidation par maçonnerie, consolidation des fondations, traitement par injection de matériaux, comblement gravitaire et clavage.</p> <p>Respect des notices techniques de l'Inspection Générale des Carrières de janvier 2003 (Notice technique injection : Travaux de consolidations souterraines, exécutés par injection pour les carrières de Calcaire Grossier, de gypse, de craie et les marnières).</p>	Evitement	Non
	<p>Risque météorologique</p> <p>Organisation du chantier pouvant entraîner une aggravation des dommages sur les personnes et les biens en cas d'événement climatique exceptionnel (par exemple du matériel qui pourrait être emporté en cas de tempête et engendrer des dommages sur le voisinage).</p>	Indirect, court et moyen terme	<p>Contrôle quotidien des conditions météorologiques.</p> <p>Propreté du chantier maintenue pour éviter tout objet ou débris susceptibles d'être emportés en cas de vents fort ou de fortes précipitations.</p> <p>Dans le cas d'un événement climatique exceptionnel (tempête, canicule, foudre, inondation par exemple), mesures mises en place par les Coordonnateurs Sécurité et Protection de la Santé (CSPS), en lien avec les autorités compétentes (Procédure d'alerte). Il s'agira notamment de veiller à ce que les produits potentiellement polluants soient mis à l'abri, ou encore à empêcher l'envol ou la chute de matériels et de matériaux.</p>	Evitement	Non
	<p>Risque feu de forêt</p> <p>Projet éloigné des espaces boisés, notamment du Bois de Boulogne.</p>	/	En l'absence d'impact, aucune mesure n'est mise en œuvre.	/	/
	<p>Risque industriel</p> <p>Aucune installation SEVESO.</p> <p>Aucun impact du projet sur les ICPE n'est identifié, et vice-versa.</p> <p>Certains des matériels et des produits utilisés pendant les travaux peuvent relever de la nomenclature ICPE (article R511-9 du code de l'environnement). La liste complète des matériels et substances qui seront effectivement utilisés n'est pas définie à ce jour. Il s'agira d'équipements habituels pour des travaux publics importants (engins de chantier, stockage de produits nécessaires aux chantiers comprenant des liquides inflammables, ...).</p>	Direct, à court et moyen terme	<p>Organisation des travaux</p> <p>Conformité avec le 7^{ème} Protocole de bonne tenue des chantiers de la Ville de Paris et le Règlement de voirie de la Ville de Paris.</p> <p>Emprises chantier délimitées par un barriérage et sécurisées limitant ainsi la survenue d'actes de malveillance pouvant mettre en péril la sécurité des sites et des riverains.</p> <p>L'intervention des services de sécurité et de secours sera facilitée en tout point et pendant toute la durée du chantier.</p> <p>Informations et formation du personnel de chantier</p> <p>Les informations légales obligatoires et informations à destination du public seront affichées.</p> <p>Procédures réglementaires</p>	Evitement	Non

Thématique environnementale	Impact sur l'environnement	Type d'impact	Mesure mise en œuvre	Type de mesure	Impact résiduel
			Le cas échéant, le maître d'ouvrage veillera à ce que les entreprises travaux sollicitent les autorisations ou déclarations requises. En cas d'évènement à risque Chantier arrêté et les services de secours seront prévenus.		
Sites et sols pollués	Certains des déblais extraits lors des travaux de terrassement pourraient être pollués. Deux anciennes stations-services identifiées sur le tracé, en parking souterrain, boulevards Berthier et Gouvion-Saint-Cyr (sites BASOL) avec une pollution du sol en hydrocarbure a priori limitée	Direct, à court terme	En cas de découverte de sols pollués, les travaux seront réalisés conformément à la méthodologie en application de la circulaire du 08 février 2007 relative aux sites et sols pollués - Modalités de gestion et de réaménagement des sites pollués. Terres excavées polluées éventuellement stockées provisoirement sur une aire prévue à cet effet, avant d'être transportées dans les centres de traitement agréés et appropriés conformément à la réglementation.	Réduction	Non
	Excavations pouvant mettre à nu des terres polluées ou non inertes (remblais industriels pollués ou impropres), provoquant un arrêt du chantier et des surcoûts liés aux opérations de dépollution, voire des risques sanitaires pour les travailleurs ou des risques pour l'environnement en cas de migration hors du site.	Indirect, à court terme	Conformément aux Règlement Général des Industries Extractives (RGIE) issu de l'INERIS, les personnels du chantier travaillant sur le site porteront les Equipements de Protection Individuels adéquats (ex : masques, gants, etc.) destinés à les « protéger contre un ou plusieurs risques susceptibles de menacer sa sécurité ou sa santé, ainsi que tout complément ou accessoires ayant le même objectif ».	Réduction	Non
	Risque de pollution lié au transport par mode routier.	Indirect, à court terme	Bassin de rinçage des roues des camions en sortie des emprises chantier. Transport des terres polluées effectué par des entreprises spécialisées via des véhicules adaptés.	Réduction	Non
Amiante	Opérations de désamiantage de la chaussée menées sur certaines parcelles de la chaussée entre la Porte d'Asnières et la Porte Dauphine avant les travaux d'aménagement urbains et des infrastructures du tramway. La campagne de diagnostics préalable aux travaux de prolongement du T3 a montré qu'une partie du périmètre du chantier contenait de l'amiante (moins de 10 000m ² concernés). Matériaux dangereux si des fibres s'échappent à l'air libre. C'est notamment le cas lorsque l'on scie ou rabote la chaussée. Pour la désamianter, il faut raboter la couche superficielle contaminée. Canalisations d'assainissement en fibrociment	Direct, à court terme	Retrait mécaniquement de la partie amiantée de la chaussée puis propulsion de l'eau sous très haute pression pour éliminer les derniers résidus. Tout au long de l'opération, le chantier est humecté pour éviter les dégagements de poussières. Ouvriers protégés par des masques et des combinaisons, et les emprises de chantier isolées par de hautes palissades. Eaux utilisées canalisées par des boudins hydrophobes, récupérées puis retraitées. Engins employés disposant de compartiments spéciaux pour stocker les restes de bitume, qui sont ensuite traités jusqu'à un Centre de Stockage de Déchets Ultimes (CSDU). Protocole d'évaluation des empoussièrtements mis en place et contrôlé par un labo agréé COFRAC	Réduction	Non
Transport de matières dangereuses	Modification des conditions de la circulation routière en phase travaux et, par conséquent, des Transports de Matières Dangereuses (TMD).	Direct, à court terme	Voiries actuelles circulables et itinéraires des Transports de Matières Dangereuses maintenus dans la mesure du possible. Si besoin, un plan provisoire de circulation pour les véhicules de TMD sera défini en concertation avec les gestionnaires de voirie et la préfecture.	Réduction	Non
	Dévoisement des réseaux, dont les réseaux de gaz, les réseaux de chaleur urbain, etc. Pour la quasi-totalité des réseaux, la continuité du service aux clients ou usagers doit être assurée. Risque de détériorer, voire de couper les réseaux existants, pouvant entraîner une gêne plus ou moins importante pour les riverains (coupure d'eau, d'électricité, etc.), voire des risques pour les ouvriers sur les chantiers, les riverains et l'environnement en fonction de ce qui est transporté dans le réseau : électricité, eau chaude sous	Direct, à court terme	Inventaire complet des réseaux aériens et souterrains déjà réalisé et des reconnaissances complémentaires pourront avoir lieu Déclarations d'Intention de Commencement des Travaux (DICT) envoyées aux différents gestionnaires avant le début des travaux. La CCG aura pour rôle de réaliser la synthèse technique des opérations à mener sur l'ensemble des réseaux concessionnaires Des travaux de confortement pourront être réalisés. Travaux de dévoisement réalisés avant le démarrage des travaux propres au Tramway T3 sous maîtrise d'ouvrage des concessionnaires	Evitement	Non

Thématique environnementale	Impact sur l'environnement	Type d'impact	Mesure mise en œuvre	Type de mesure	Impact résiduel	
	pression par exemple. Apparition de tassement différentiels pouvant induire des déformations des conduites et porter atteinte à leur fonctionnement nominal. Projet pouvant être l'occasion pour les concessionnaires de rénover des réseaux vétustes, ce qui est le cas pour le réseau Eau de Paris.					
Milieu naturel	Espaces réglementaires et d'inventaires	Aucun impact direct et indirect prévisible sur les espaces réglementaires ou d'inventaires hors sites inscrits et classés.	/	En l'absence d'impact, aucune mesure n'est mise en œuvre.	/	/
	Natura 2000	Aucune incidence directe et indirecte sur les sites Natura 2000 et la Zone de Protection Spéciale FR1112013 en particulier.	/	En l'absence d'impact, aucune mesure n'est mise en œuvre.	/	/
	SRCE	Travaux n'interceptant pas les corridors du Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE).	/	En l'absence d'impact, aucune mesure n'est mise en œuvre.	/	/
	SOREP	Emprises travaux interceptant les corridors écologiques du Schéma d'Orientation du Réseau Ecologique Parisien (SOREP), qui constituent un réservoir de biodiversité importante pour la capitale, notamment le jardin de la place de la Porte Maillot et le square Parodi. Ces zones ne sont pas réaménagées dans le cadre du projet mais devraient faire l'objet d'interventions qui seront définies dans le cadre des réflexions menées sur le réaménagement de la place de la Porte Maillot, porté par la Ville de Paris. Ce réaménagement sera réalisé préalablement au projet d'extension du tramway. Les arbres abattus concernent principalement les boulevards Berthier et Gouvion-Saint-Cyr qui ne sont pas répertoriés comme corridor linéaire. Les travaux tramways et les interventions sur la conduite « Ceinture Nord » n'auront pas d'impact significatif sur les corridors, une attention particulière sera portée toutefois aux alignements d'arbres impactés.	Direct, à court et moyen terme	Les plantations d'arbres suite aux travaux permettront de préserver et d'améliorer le patrimoine arboré en bordure du tracé. Les mesures spécifiques sur les différents groupes impactés par le projet, permettront également de limiter l'impact des travaux : <ul style="list-style-type: none"> adaptation de calendrier des travaux, limitant l'impact sur les espèces présentes au niveau des alignements d'arbres ; replantation d'environ 345 arbres pour un abattage d'environ 171 arbres. Le bilan du nombre d'arbres en bordure du tracé sera positif à terme ; renforcement de boisement avec choix d'essences régionales. 	Réduction	Non
Habitat naturel	Aucun habitat identifié ne révèle un statut de patrimonialité. Travaux impactant de nombreux arbres d'alignements : à ce stade, les études prévoient qu'environ 171 seront abattus pour la réalisation du projet de tramway. Les alignements impactés sont situés principalement sur le boulevard Berthier et le boulevard Gouvion-Saint-Cyr. Surlargeur de plateforme tramway ne permettant pas la replantation à l'identique de tous les arbres abattus. Interventions d'Eau de Paris ne nécessitant pas de coupes ou d'abattages d'arbres supplémentaires.	Direct, à court terme	Habitat naturel Système de Management Environnemental (SME) Contrôle des risques de pollution : voir ligne Risque de pollution des sols et des eaux Optimisation des emprises de chantier Balisage des zones sensibles Remise en état des espaces verts et des milieux résiduels	Réduction	Non	
			Arbres d'alignements Préservation des alignements d'arbres faisant partie intégrante des critères de choix lors des études de variantes du projet proposé. Ainsi, près de 70 % des arbres existants seront conservés par le projet d'insertion tramway.	Evitement	Non	
			Arbres d'alignements Abattage des arbres réalisé en respect avec le cycle biologique des espèces, c'est-à-dire entre septembre et octobre. Protection des arbres non abattus pour les besoins des travaux Déclaration préalable pour la coupe et abattage des arbres effectuée par le maître d'ouvrage auprès des services compétents Ville de Paris Les pieds d'arbres seront végétalisés par une des herbacées locales	Réduction	Non	

Thématique environnementale	Impact sur l'environnement	Type d'impact	Mesure mise en œuvre	Type de mesure	Impact résiduel
			afin de favoriser la biodiversité et renforcer l'attractivité des alignements d'arbres et de leurs fonctionnalités de corridor écologique		
Flore	Aucune espèce protégée à l'échelle régionale ou nationale n'a été mise en évidence lors des inventaires de terrain.	/	En l'absence d'impact, aucune mesure n'est mise en œuvre.	/	/
	Cinq espèces végétales invasives ont été répertoriées sur l'emprise des travaux : la Vigne-vierge commune (<i>Parthenocissus inserta</i>), le Seneçon du Cap (<i>Senecio inaequidens</i>), le Buddléia de David (<i>Buddleja davidii</i>) et la Vergerette du Canada (<i>Conyza canadensis</i>) et l'Ailante glanduleux (<i>Ailanthus altissima</i>).	Indirect, court et moyen terme	Optimisation de l'organisation du chantier. Attention aux déplacements de terre pouvant contenir des graines ou des fragments d'espèces invasives Replanter les zones aménagées en espèces ligneuses locales. Végétalisation systématique et le plus rapidement possible des terrains remis en état. Produits phytosanitaires à proscrire. Produits de coupes d'espèces invasives et terres contaminées par des fragments de plantes invasives exportés vers des centres de traitements de déchets verts spécialisés. Les gros sujets de Robinier situés dans les emprises travaux seront coupés puis dessouchés.	Réduction	Non
Avifaune	Abattage d'arbres d'alignement dans les emprises des travaux : cet impact est considéré comme moyen au regard du nombre d'arbres abattus et à relativiser en raison de la présence uniquement d'espèces communes sans exigence écologique importante concernant leur habitat de nidification. Destruction d'individus : en cas d'abattage des arbres et arbustes en période de reproduction, l'impact de destruction de nichées sera fort.	Direct, court et moyen terme	Organisation des travaux du chantier. Adaptation du calendrier de défrichage/déboisement/débroussaillage : défrichage en dehors de la période de sensibilité des oiseaux communs protégés, c'est-à-dire entre septembre et février. La période idéale étant le mois d'octobre. Optimisation des emprises de chantier et balisage des milieux sensibles à proximité du projet.	Evitement	Non
			Replantation des arbres abattus en choisissant des espèces locales.	Réduction	Non
	Dérangement des espèces nicheuses (en période de reproduction) lié aux nuisances sonores des engins de chantier.	Indirect, court et moyen terme	Adaptation du calendrier de défrichage/déboisement/débroussaillage : défrichage en dehors de la période de sensibilité des oiseaux communs protégés, c'est-à-dire entre septembre et février. La période idéale étant le mois d'octobre.	Réduction	Non
Mammifère (hors chiroptère)	Espèces de mammifères terrestres identifiées aux niveaux des travaux ne présentant aucun enjeu. Le projet n'aura pas d'impact sur les mammifères terrestres.	/	En l'absence d'impact, aucune mesure n'est mise en œuvre.	/	/
Chiroptère	69 arbres présentant des potentialités d'abri pour les chiroptères ont été répertoriés. Risque de destruction d'individus lors de l'abattage d'arbres. Risque de détérioration des corridors de déplacement lié à l'abattage d'environ 171 arbres d'alignements	Direct, court et moyen terme	Optimisation du nombre d'arbres à abattre en phase de conception. Adaptation du calendrier d'abattage des arbres (abattage entre septembre et octobre).	Réduction	Non
	Travaux générant des nuisances sonores et une pollution lumineuse, sur et à proximité des emprises risquant de perturber l'activité de chasse dans ces secteurs. Les individus pourront se reporter vers d'autres habitats à proximité dont notamment le Bois de Boulogne qui n'est pas impacté par les travaux.	Indirect, court et moyen terme	Caractéristique d'éclairage : lampes sodium basse pression, ajustement de la puissance de l'éclairage, lumière à flux dirigé, installation de gîtes artificiel pour les chiroptères sur les arbres existants.		
Amphibien et reptile	En l'absence d'amphibiens sur les emprises des travaux, les impacts directs seront nuls. L'impact direct du projet en phase travaux sur les reptiles est faible.	/	En l'absence d'impact, aucune mesure n'est mise en œuvre.	/	/
Entomofaune	En raison de l'éloignement par rapport aux travaux (Bois de Boulogne) des insectes ayant un enjeu très fort, et de l'enjeu faible représenté par les espèces présentes sur les emprises du chantier,	Direct, à court et	Limitation des emprises et balisages des milieux sensibles. En cas de réalisation de noues d'infiltration, des herbacées locales	Réduction	Non

Thématique environnementale	Impact sur l'environnement	Type d'impact	Mesure mise en œuvre	Type de mesure	Impact résiduel	
	l'impact direct des travaux sur l'entomofaune est très faible.	moyen terme	adaptées aux zones humides pourraient être plantées favorisant l'attrait pour l'entomofaune, notamment les odonates. Pieds d'arbres potentiellement végétalisés.			
Organisation spatiale des travaux	Gêne aux riverains et aux différents usagers de l'espace public pendant les travaux. Gêne pour les circulations des véhicules particuliers, transports en commun, cycles, piétons, véhicules de sécurité et de secours, etc. Gêne pour l'usage régulier de l'espace public (chaussées, trottoirs, places), pour l'accès aux services publics, logements, commerces, écoles, édifices culturels, hôpitaux, garages, etc. Gêne pour l'accès aux installations fixes ou foraines, souterraines ou aériennes assurant un service public ou privé, de communication, d'alimentation et d'évacuation, de signalisation, d'éclairage, etc. Emprises travaux liées notamment au besoin de zones de stockage, base-vie, travaux sur canalisations d'eau potable et réhabilitation du réseau d'assainissement.	Direct, court et moyen terme	Conformité avec le 7 ^{ième} Protocole de bonne tenue des chantiers de la Ville de Paris et le Règlement de voirie de la Ville de Paris. Gestion et organisation des zones de stockages et des bases vies sont sous la direction de la CCG. La charte de gestion et d'utilisation de ces zones est annexée au CCEC. Réduction des emprises des travaux autant que possible. Préservation de l'accessibilité aux logements, emplois, commerces et équipements. Ordonnancement optimisé des travaux. Communication et information des riverains. Remise en état à la fin des travaux.	Réduction	Non	
	Aucune acquisition foncière. Convention d'occupation temporaire de l'espace public ou privé si nécessaire.	Direct, court, moyen et long terme	Procédure d'instruction technique des demandes d'autorisation d'occupation et de projets d'ouvrages nouveaux ou de modifications d'ouvrages existants Mutualisation possible des emprises Remise en état à l'identique des terrains après utilisation pour les travaux et indemnisation des dommages éventuels	Réduction	Non	
Projet d'extension du Tramway T3 de Porte d'Asnières à Porte Dauphine ainsi que la déviation et la modernisation de la canalisation Ceinture Nord d'Eau de Paris, incompatible avec le PLU de Paris.						
Milieu humain	Contexte socio-démographique	Aucun impact sur l'évolution sociodémographique dans l'aire d'étude en phase travaux. Nuisances liées aux travaux (bruits, qualité de l'air, vibration, accessibilité, gestion des déchets).	Direct, court et moyen terme	Conformité avec le 7 ^{ième} Protocole de bonne tenue des chantiers de la Ville de Paris et le Règlement de voirie de la Ville de Paris. Communication et information des riverains.	Réduction	Non
	Emploi, activités économiques et riveraines	Difficultés de circulation, de stationnement et d'accessibilité perturbant l'accès aux activités et aux commerces riverains aux emprises de chantier.	Direct et indirect, court et moyen terme	Conformité avec le 7 ^{ième} Protocole de bonne tenue des chantiers de la Ville de Paris et le Règlement de voirie de la Ville de Paris. Accès aux emplois et activités maintenus. Communication et information des riverains.	Réduction	Non
		Création d'emploi par la mise en œuvre de clauses d'insertion dans les marchés publics		Commission de Règlement Amiable (CRA), créée à l'initiative de la Ville de Paris, dont la mission consiste à instruire les demandes d'indemnisations présentées par les professionnels des boulevards en travaux.	Compensation	Non
	Principaux équipements générateurs de déplacements	Jardins et zones de loisirs sensibles aux envols de poussière. Difficultés d'accès aux équipements publics et aux établissements sensibles.	Direct, court et moyen terme	Limitation des émissions de poussières (arrosage des pistes, report des travaux lors des périodes de grands vents, etc.). Accès aux équipements et loisirs maintenus.	Réduction	Non
	Projet de développement urbain	Interférence avec les projets de Eole, Porte Maillot, Ville Multistrate et Mille Arbres (dates de livraison en 2022/2023).	Direct, court et moyen terme	Concertation entre maîtrises d'ouvrages pour le phasage des travaux avec les autres chantiers. La CCG aura pour rôle de synthétiser l'ensemble des informations et d'organiser cette concertation. Plans de circulation en interface avec les projets d'aménagements alentours. Mise en œuvre d'une coordination générale de l'ensemble des projets.	Réduction	Non
Organisation des	Déplacement et	Difficultés de déplacement au vu des modifications de voirie et des	Direct, court et moyen	Conformité avec le 7 ^{ième} Protocole de bonne tenue des chantiers de la	Réduction	Non

Thématique environnementale		Impact sur l'environnement	Type d'impact	Mesure mise en œuvre	Type de mesure	Impact résiduel
infrastructures et analyses des déplacements	réseau viaire	restructurations des transports en commun. Principaux reports de trafic se feront à l'échelle locale sur le boulevard périphérique. Des projets de modification de voirie peuvent intervenir simultanément aux travaux du tramway, générant des perturbations de la circulation routière se cumulant à celles des travaux du tramway. Cela risque d'être le cas notamment pour les projets Eole et de réaménagement de la Place de la Porte Maillot.	terme	Ville de Paris et le Règlement de voirie de la Ville de Paris. Plan d'organisation en concertation avec les partenaires du projet et les commerçants. Communication et information des riverains. Emprise de chantier limitée au strict nécessaire. Travaux sur voiries phasés définis par les MOEs du chantier en collaboration avec la CCG. Plans de circulation durant la phase de chantier adaptés en tenant compte des besoins d'interventions des chantiers et des contraintes de fonctionnement locales Coordination entre maîtres d'ouvrage.		
	Organisation et fréquentation des transports urbains et interurbains	Dégradation de la circulation des lignes de bus pendant les travaux. Modification des itinéraires et arrêts de certaines lignes de bus. Potentiellement, suppression temporaire de certains parcours de bus.	Direct, court et moyen terme	Maintien des lignes de bus, déplacement de certains arrêts possibles Mise en cohérence des modifications d'itinéraires avec les plans de circulation. Information de la RATP auprès des voyageurs des modifications d'arrêt ou de trajet liées aux travaux. Mutualisation des travaux projet pouvant impacter le RER C avec ses propres travaux Communication et information des riverains.	Réduction	Non
	Transport et approvisionnement des matériaux et évacuation des déblais	Acheminement des matériaux effectué par mode routier. Perturbation du trafic routier du fait de la circulation des camions d'approvisionnement des bases travaux. Transports Exceptionnels (TE) interdits sur les boulevards des Maréchaux pendant les travaux (sauf dérogation exceptionnelle).	Direct, court et moyen terme	Conformité avec le 7 ^{ième} Protocole de bonne tenue des chantiers de la Ville de Paris et le Règlement de voirie de la Ville de Paris. La CCG organisera les usages de la voirie, dans le temps et l'espace Plan de circulation durant la phase de chantier. Organisation des accès au chantier. Propreté des axes de circulation pendant les travaux.	Réduction	Non
	Stationnement	Suppression de places de stationnement.	Direct, court et moyen terme	Conformité avec le 7 ^{ième} Protocole de bonne tenue des chantiers de la Ville de Paris et le Règlement de voirie de la Ville de Paris. Maintien au maximum des accès aux parkings privés (courtes fermetures exceptionnelles possibles). Information des riverains sur les mesures de restriction de circulation et de stationnement nécessaires aux travaux	Réduction	Non
	Liaisons douces	Modification des conditions de cheminements des piétons le long des routes adjacentes, pour les traversées de voiries, pour les accès aux gares, etc.	Direct, court et moyen terme	Conformité avec le 7 ^{ième} Protocole de bonne tenue des chantiers de la Ville de Paris et le Règlement de voirie de la Ville de Paris. Aménagements provisoires pour la sécurité des riverains et les piétons : itinéraires sécurisés, signalés et balisés, plan de cheminement piéton, Restitution des continuités piétonnes et cyclistes Clôtures de protection des piétons et des cycles. Communication et sensibilisation auprès des usagers.	Réduction	Non
	Sécurité	Risques liés aux travaux : la circulation des engins, chute, éboulement, etc.	Direct, court et moyen terme	Conformité avec le 7 ^{ième} Protocole de bonne tenue des chantiers de la Ville de Paris et le Règlement de voirie de la Ville de Paris. Mise en sécurité du chantier, balisage, accès interdit au public. Communication et sensibilisation auprès des usagers. Clôtures de protection pour les cheminements piétons. Le Coordonnateur Sécurité-Protection de la Santé (CSPS) sera présent sur le chantier pour contrôler le respect de l'ensemble des règles de sécurité	Réduction	Non

Thématique environnementale		Impact sur l'environnement	Type d'impact	Mesure mise en œuvre	Type de mesure	Impact résiduel
Paysage et patrimoine culturel	Patrimoine paysager	Dégradation de l'ambiance générale des espaces traversés, notamment par l'impact visuel sur le paysage naturel et urbain. Blessures possibles sur les arbres non abattus, atteintes à leurs racines et/ou leur espace vitale	Direct, court et moyen terme	Conformité avec le 7 ^{ème} Protocole de bonne tenue des chantiers de la Ville de Paris et le Règlement de voirie de la Ville de Paris. Protection des arbres. Interventions soignées à la fin des travaux. Information et communication auprès des usagers.	Réduction	Non
	Monuments historiques	Aucun impact direct sur les monuments historiques. Travaux prenant place dans de nombreux périmètres de protection des abords Travaux à proximité immédiate de l'Hôtel particulier du 23 ter boulevard Berthier, de l'Eglise Sainte Odile et des deux sorties de métro de la Station Dauphine	Direct, court et moyen terme	Identification et évitement de tout impact sur les monuments historiques.	Evitement	Non
				Concertation avec les services de l'Etat, notamment l'Architecte des Bâtiments de France (ABF). Permis d'aménager tenant lieu d'autorisation spéciale au titre du code du patrimoine pour travaux dans les abords d'un monument historique Mises en œuvre des mesures liées au paysage. Eloignement des installations de chantiers et positionnement en dehors des perspectives visuelles des monuments protégés. Maintien des accès ou mise en place d'itinéraires alternatifs.	Réduction	Non
	Sites inscrits et classés	Travaux s'insérant dans leur intégralité dans le site inscrit « Ensemble urbain de Paris » Travaux interceptant pour partie les sites classés « Allées de l'Avenue Foch » et « Bois de Boulogne ». Insertion des emprises travaux et présence d'installations de chantier. Coupes et abattages d'arbres.	Direct, court et moyen terme	Consultation de la Commission Départementale de la Nature, des Sites et des Paysages préalable à l'enquête publique. La réponse sera annexée au dossier d'enquête publique. Permis d'aménager tenant lieu d'autorisation ministérielle en site classé et de déclaration en site inscrit Mises en œuvre des mesures liées au paysage. Information et communication auprès des usagers.	Réduction	Non
				Nuisances (bruits, poussières, circulation d'engins modification des circulations piétonnes...) occasionnées par les activités de chantier		
Archéologie	Aucune prescription d'archéologie préventive n'est formulée dans le cadre de l'instruction du dossier. Mise à jour éventuelle de vestiges archéologiques lors des opérations de terrassement. Fort impact sur le déroulement du chantier : interruption, fouilles de sauvetage, fouilles conservatoires, voire modification du projet.	Direct, court et moyen terme	Déclaration immédiate dans le cas d'une découverte susceptible de présenter un caractère archéologique.	Réduction	Non	
Santé publique	Qualité de l'air	Emission de poussières par temps sec.	Direct, court et moyen terme	Arrosage des pistes par temps sec. Vitesse limitée à 30km/h dans les zones sensibles à la poussière. Opérations de chargement et déchargement de matériaux par vent fort limitées. Bâchage des camions transportant des terres. Interdiction de brûlage de matériaux ou de déchets. Interdiction du sciage ou percement à sec des éléments en granit ou béton	Réduction	Non
	Environnement sonore	Nuisances sonores dues à l'utilisation d'engins de chantier, aux opérations d'extraction et de terrassement et à l'utilisation de matériels de chantier bruyant. Travaux de nuits possibles exceptionnellement pour certaines phases	Direct, court et moyen terme	Organisation générale des travaux optimisée. Matériels utilisés conformes à la réglementation Responsable « bruit » désigné. Horaires de chantier définis conformément au Règlement de voirie et à l'arrêté communal de juillet 2017 en vigueur Information et communication auprès des riverains.	Réduction	Non
	Environnement	Nuisances vibratoires dues à l'utilisation d'engins de chantier, aux	Direct, court	Organisation générale des travaux optimisée.	Réduction	Non

Thématique environnementale	Impact sur l'environnement	Type d'impact	Mesure mise en œuvre	Type de mesure	Impact résiduel	
	vibratoire	opérations d'extraction et de terrassement et à l'utilisation de matériels de chantier bruyant.	et moyen terme	Référé préventif. Information et communication auprès des riverains.		
	Emission lumineuse	Dispositifs lumineux pouvant être gênant vis-à-vis des riverains, en particulier en période hivernale. Eclairage de nuit pouvant impacter la faune nocturne (oiseaux, chiroptères) en période de chasse ou de reproduction.	Direct, court et moyen terme	Travaux de nuit limités autant que possible. Dispositifs lumineux de moindre impact sur le milieu environnant. Eclairage disposé de façon très localisée sur la zone de chantier de sorte de ne pas éclairer les alentours et ainsi de réduire l'effet barrière généré pour les chiroptères.	Réduction	Non
	Nuisance olfactive	Aucun impact significatif vis-à-vis des nuisances olfactives.	/	En l'absence d'impact, aucune mesure n'est mise en œuvre.	/	/
	Gestion des déchets	Déchets générés par le chantier. Gêne vis-à-vis des riverains.	Direct, court et moyen terme	Conformité avec le 7 ^{ème} Protocole de bonne tenue des chantiers de la Ville de Paris et le Règlement de voirie de la Ville de Paris. Limitation de l'impact visuel des installations de chantier. Suivi par les entreprises des directives émises dans le CCEC ainsi que dans les documents cadre de la Ville de Paris. Respects des éléments définis dans leur SOSED. Assurer la propreté du chantier. Nettoyage régulier des aires de chantier. Mise en œuvre du tri sélectif.	Réduction	Non

Tableau 1. Analyse des impacts du projet et des mesures mises en œuvre en phase travaux, source SYSTRA

2.3.2 En phase exploitation

Le tableau ci-dessous synthétise les impacts du projet d'extension du Tramway T3 de Porte d'Asnières à Porte Dauphine ainsi que la déviation et la modernisation de la canalisation Ceinture Nord d'Eau de Paris en phase d'exploitation et les mesures mises en œuvre.

Thématique environnementale		Impact sur l'environnement	Type d'impact	Mesure mise en œuvre	Type de mesure	Impact résiduel
Milieu physique	Contexte climatique	Report d'utilisateurs de voitures individuelles vers les transports en commun permettant de diminuer les encombrements automobiles, de contribuer à lutter contre la pollution et de diminuer la consommation énergétique.	Positif, indirect, long terme	Aucune mesure spécifique.	/	/
	Relief, sol et sous-sol	Aucun impact significatif sur le relief, le sol et le sous-sol en phase d'exploitation.	/	En l'absence d'impact, aucune mesure n'est mise en œuvre.	/	/
Ressource en eau	Eaux superficielles	Imperméabilisation d'espaces nécessaires au projet. Modification des conditions d'écoulement des eaux de ruissellement.	Direct, long terme	Gestion des eaux pluviales en accord avec le Règlement d'assainissement approuvé par le Conseil de Paris des 11 et 12 février 2013. Gestion s'intégrant dans le Plan Pluie de la Ville en cours d'adoption. Etudes ultérieures de conception du système d'assainissement du projet, où il sera étudié la possibilité de mettre en œuvre des techniques alternatives d'infiltration des eaux pluviales type noues urbaines et caniveaux filtrants, en fonction de la nature et de la perméabilité du sol. Limitation du taux d'imperméabilisation des surfaces imputables au projet et limitation au maximum les rejets au réseau d'assainissement	Réduction	Non
	Eaux souterraines	Pollution chronique ou accidentelle des eaux souterraines en cas d'infiltration des eaux pluviales.	Indirect, long terme	Recherche de techniques alternatives d'assainissement. Les noues envisagées pourraient jouer un rôle de phytoremédiation.	Réduction	Non
	Zones humides	Aucun impact sur les zones humides.	/	En l'absence d'impact, aucune mesure n'est mise en œuvre.	/	/
	Eaux potables, eaux usées, eaux pluviales et assainissement	Réseau humide impacté par l'insertion de la plateforme, les modifications de voirie et l'imperméabilisation des zones végétalisées.	Direct, long terme	Mise en œuvre du Plan Pluie de la Ville de Paris en cours d'adoption. Recherche de techniques alternatives (noues urbaines et caniveaux filtrants) permettant de imiter les rejets dans le réseau d'assainissement. Reconnaissances géotechniques spécifiques à mener pour déterminer le potentiel d'infiltration et les risques associés Réseau existant rétabli et adapté au projet afin d'apporter un réseau de délestage des systèmes d'infiltration lors d'événements pluvieux importants. Modernisation d'1,8km de réseau d'eau potable participant à la fiabilisation du réseau d'alimentation d'eau potable de Paris. Travaux de réhabilitation, comportant des interventions curatives réalisées sur les égouts principaux comme sur les traversées, menés sur une partie du réseau des boulevards Bruix et Lannes.	Réduction	Non
				Arrosage par aspersion. Toutes les nuits, pendant la période d'arrosage printemps-été-automne, le gazon sera arrosé en fonction de ses stricts besoins. Mise en œuvre d'un système de goutte-à-goutte enterré alimenté en eau non potable par Eau de Paris à l'étude. Maintenance régulière de la canalisation « Ceinture Nord » afin de prévenir tout dysfonctionnement.	Réduction	Non
				Besoin d'un apport en eau supplémentaire à celui arrivant naturellement pour la plateforme végétalisée. Risque de fuites sur la canalisation « Ceinture Nord »	Direct, long terme	Zone d'exclusion de tout réseau par rapport à la plateforme tramway étendue en plan jusqu'à une distance de trois mètres du rail.
	Courants vagabonds émis par l'infrastructure auront une incidence directe sur la conduite Eau de Paris.	Direct, long terme		Réduction	Non	

Thématique environnementale	Impact sur l'environnement	Type d'impact	Mesure mise en œuvre	Type de mesure	Impact résiduel	
	Risques de pollution des sols et sous-sols et des eaux superficielles et souterraines	Obligation d'entretien régulier pour la maîtrise de la végétation du fait des détériorations que celle-ci pourrait provoquer sur la voie. Conduite Eau de Paris n'est pas de nature à induire une pollution des eaux ou des sols.	Direct, long terme	Entretien mécanique et régulier de la plateforme et des aménagements paysager afin de limiter l'emploi de produits phytosanitaires. Usage de désherbant chimique sélectif autorisé sous la seule responsabilité du Titulaire du marché d'entretien des plateformes. Utilisation de sels de déverglaçage « verts ». En cas de pollution de la plateforme végétalisée, la terre polluée sera décaissée, emmenée dans un centre de traitement agréé et la partie végétalisée remise en état. Rôle de phytoremédiation joué par les éventuelles noues qui pourraient être mises en œuvre en lien avec le Plan Pluie de la Ville de Paris.	Réduction	Non
	SDAGE 2016-2021	Projet d'extension du Tramway T3 de Porte d'Asnières à Porte Dauphine ainsi que la déviation et la modernisation de la canalisation Ceinture Nord d'Eau de Paris compatible avec le SDAGE 2016-2021.				
Risques naturels et technologiques	Risque inondation	Aucun zonage réglementaire et de protection face au risque d'inondation intercepté par le projet. Diminution du risque d'inondation par débordement du réseau d'assainissement par la mise en place d'une plateforme végétalisée, la réduction des coefficients de ruissellement et à la limitation des rejets dans les réseaux d'assainissement. Mise en œuvre possible d'un système alternatif de gestion des eaux pluviales ayant recours à l'infiltration des eaux participera d'autant à la réduction du risque.	Impact positif, long terme	En l'absence d'impact négatif, aucune mesure n'est mise en œuvre.	/	/
	Risque mouvement de terrain	Présence de cavités souterraines pouvant engendrer l'effondrement du sol en surface endommageant les éléments en surface (infrastructures de transport, canalisation, bâti, etc.). Infiltration des eaux propices à l'apparition de tassements différentiels et/ou la modification des cavités souterraines existantes. Risque en cas de fuites sur la canalisation « Ceinture Nord »	Direct et indirect, long terme	Etude de sol et de stabilité des remblais. Evitement de l'infiltration dans certains secteurs si besoin. Mise en œuvre de mesures spécifiques (purge, comblement, etc.). Surveillance des carrières sous le domaine public de voirie assurée par l'Inspection Générale des Carrières de la Ville de Paris	Evitement	Non
				Suivi régulier de l'ensemble des paramètres techniques de la voie du tramway Maintenance régulière de la canalisation « Ceinture Nord » afin de prévenir tout dysfonctionnement.	Réduction	Non
	Risque sismique	Aucun impact significatif vis-à-vis du risque sismique.	/	En l'absence d'impact, aucune mesure n'est mise en œuvre.	/	/
	Risque météorologique	Aucun impact significatif vis-à-vis du risque météorologique.	/	En l'absence d'impact, aucune mesure n'est mise en œuvre.	/	/
	Risque feu de forêt	Aucun impact significatif vis-à-vis du risque feu de forêt.	/	En l'absence d'impact, aucune mesure n'est mise en œuvre.	/	/
	Milieu naturel	Zonages d'inventaire et réglementaire	Aucun impact significatif vis-à-vis des zonages d'inventaire et réglementaire.	/	En l'absence d'impact, aucune mesure n'est mise en œuvre.	/
Habitats naturels / faune / Flore		Eclairage pouvant perturber la faune (avifaune et chiroptère notamment). Entretien des espaces végétalisés. Aucun impact lié à la conduite Eau de Paris.	Direct, long terme	Optimisation de l'éclairage. Entretien des arbres d'alignement (taille entre septembre et février, fauche annuelle du pied des arbres entre octobre et mars). Gestion des zones végétalisées en fauche tardive une à deux fois par an. Entretien mécanique de la plateforme végétalisée, utilisation possible de produits phytosanitaires (désherbant sélectif).	Réduction	/
Milieu humain et	SDRIF	Projet d'extension du Tramway T3 de Porte d'Asnières à Porte Dauphine ainsi que la déviation et la modernisation de la canalisation Ceinture Nord d'Eau de Paris, reliant Porte Maillot,				

Thématique environnementale	Impact sur l'environnement	Type d'impact	Mesure mise en œuvre	Type de mesure	Impact résiduel	
socio-économique	compatible avec le SDRIF 2030.					
	Environnement socio-économique	Participer à la dynamique commerciale et économique. Renforcement des moyens de réponse aux besoins de déplacements accrus en lien avec les mutations du territoire en cours et à venir. Surfaces commerciales mises en valeur Espace disponible sur les Boulevards des Maréchaux - notamment pour les piétons - plus vaste, moins bruyant et plus agréable pour circuler. Amélioration de l'espace urbain et de la qualité de vie augmentant l'attrait aux commerces.	Direct, positif, long terme	En l'absence d'impact négatif, aucune mesure n'est mise en œuvre.	/	/
		recul des commerces et activités nécessitant l'emploi d'une voiture.	Direct, long terme	Places de livraison restituées au plus proche dans les rues adjacentes pour minimiser les impacts sur les commerces liés à la voiture.	Réduction	Non
	Organisation urbaine	Conforte la vocation résidentielle et tertiaire des projets « Réinventer Paris » en proposant un mode de transport attractif. Structure de transport en commun de ce type stimulant pour la réhabilitation urbaine. Desserte optimisée des projets Ville Multistrate et Mille Arbres du secteur porte Maillot, amélioration de la correspondance avec la nouvelle gare routière du projet Pershing. Renforcement de l'attractivité des territoires traversés.	Direct, positif, long terme	En l'absence d'impact négatif, aucune mesure n'est mise en œuvre.	/	/
	Equipements publics	Amélioration de la desserte de l'ensemble des équipements situés à proximité des futures stations. Stations Porte Maillot à côté du Palais des Congrès et Porte Dauphine en face de l'Université Paris-Dauphine, permettant la desserte de deux équipements majeurs du tracé.	Direct, positif, long terme	En l'absence d'impact négatif, aucune mesure n'est mise en œuvre.	/	/
Qualité urbaine	Amélioration générale du cadre de vie. Actions de requalification urbaine et de dynamisation économique renforçant les fonctions des centres de quartiers existants et permettant d'en développer de nouveaux aux abords des équipements publics, autour des commerces de proximité, des opérations de renouvellement urbain, des sites d'interconnexion des transports en commun... Revêtements et aménagements similaires aux autres tronçons du T3, offrant une homogénéité et une continuité tout au long de la ligne. Traitement particulier pour les espaces majeurs et en particulier les Places Stuart Merrill et du carrefour de la Porte Maillot.	Direct, positif, long terme	En l'absence d'impact négatif, aucune mesure n'est mise en œuvre.	/	/	
Organisation des infrastructures et analyses des déplacements	PDUIF	Projet d'extension du Tramway T3 de Porte d'Asnières à Porte Dauphine ainsi que la déviation et la modernisation de la canalisation Ceinture Nord d'Eau de Paris, permettant le prolongement de la ligne de tramway en rocade à Paris, au cœur de la métropole, compatible avec le PDUIF.				
	Déplacements	Impact positif pour répondre aux besoins en déplacement des usagers résidant, travaillant ou étudiant dans l'aire d'influence du tramway. Redistribution l'espace urbain au profit des modes doux (vélos et piétons). L'espace dédié aux VP et 2RM est diminué d'environ 40%. Mais les potentiels de déplacements aux heures de pointes en mode VP et	Direct, long terme	En l'absence d'impact négatif, aucune mesure n'est mise en œuvre.	/	/
			Le tramway T3 constitue un projet de requalification urbaine et de réorganisation des mobilités qui nécessite une concertation et une communication importantes auprès des usagers. Tout au long du tracé, la conception du projet vise à une meilleure répartition des usages (tramway, voitures, piétons, cycles, etc.).	Réduction	Non	

Thématique environnementale	Impact sur l'environnement	Type d'impact	Mesure mise en œuvre	Type de mesure	Impact résiduel
	<p>TC est augmenté sur la quasi-totalité du parcours, grâce à la mise en œuvre d'un mode de transport fortement capacitaire.</p> <p>Le projet du Tramway T3 permet la mise en œuvre des conditions d'un report modal de la voiture particulière vers les transports en commun et les modes actifs en cohérence avec les objectifs communaux et régionaux.</p> <p>Projet en cohérence avec le SDRIF 2030 (diminuer la part de l'automobile dans les transports), le PDUIF (favoriser les transports collectifs) et le Plan vélo de la Ville de Paris (augmentation de La part modale des déplacements à vélo à 15%).</p>				
Circulation	<p>Impacts les plus significatifs se situent en heure de pointe du matin</p> <p>Itinéraires de transit sont reportés pour l'essentiel sur le Boulevard Périphérique de façon plus importante au niveau de la Porte Dauphine</p> <p>Reports de trafic estimés sur le boulevard Pereire, l'avenue Victor Hugo, le Bois de Boulogne, l'avenue de Wagram, et l'avenue Kleber</p> <p>Limitation du nombre de véhicule/heure estimée notamment sur l'avenue Charles de Gaulle à Neuilly, avenue de Malakoff, avenue Foch, boulevard Thierry de Martel, boulevard Pershing, et avenue Raymond Poincaré</p> <p>5 carrefours complexes sur lesquels des difficultés de circulation peuvent être rencontrées : Place Léautaud, Carrefour Courcelles/Paul Adam/Reims/Emile et Armand Massard/Stéphane Mallarmé, Carrefour Avenue des Ternes/Gouvion Saint Cyr/Ruhmkorff, Carrefour Amiral Bruix/Grande Armée/Malakoff/Pereire/place de la Porte Maillot et Porte Dauphine</p> <p>Ces résultats sont à mettre en perspective avec la faiblesse de la part modale des déplacements en voiture dans les déplacements des parisiens et des habitants des communes limitrophes intéressées par le projet</p>	Direct, , long terme	<p>Micro-régulation aux carrefours</p> <p>Ajustement la géométrie des carrefours</p> <p>Modifications ponctuelles de plan de circulation</p>	Réduction	/
	<p>Le projet vise à la promotion des déplacements en transports en commun et en mode doux. La mise en œuvre du tramway vient compléter un réseau de transports en commun qui, dans son ensemble, offre une alternative à la voiture.</p> <p>D'autres projets de transports en commun participent à l'offre alternative à la voiture particulière, tels que la restructuration bus prévue sur les lignes 84 et 163</p> <p>Les lignes métro 1 et 3 offrent des réserves de capacité en radiale.</p> <p>La future ligne du projet EOLE viendra compléter cette offre de transport en radiale Les aménagements cyclables permettent également d'offrir une alternative aux déplacements en voiture</p> <p>Le projet permet également d'élargir les trottoirs et de sécuriser les traversées piétonnes afin de favoriser la marche à pied</p> <p>Les itinéraires de transport exceptionnels sont maintenus sur un gabarit qui devra être adapté au projet, à l'exception du tronçon entre la rue des Dardanelles et la Porte Maillot, où ils devront désormais circuler uniquement sur le boulevard Pershing.</p>		Accompagnement	/	
Stationnement	<p>Impacts les plus significatifs se situent en heure de pointe du matin</p> <p>Itinéraires de transit sont reportés pour l'essentiel sur le Boulevard Périphérique de façon plus importante au niveau de la Porte Dauphine</p> <p>Reports de trafic estimés sur le boulevard Pereire, l'avenue Victor Hugo, le Bois de Boulogne, l'avenue de Wagram, et l'avenue Kleber</p> <p>Limitation du nombre de véhicule/heure estimée notamment sur l'avenue Charles de Gaulle à Neuilly, avenue de Malakoff, avenue Foch, boulevard Thierry de Martel, boulevard Pershing, et avenue Raymond Poincaré</p> <p>5 carrefours complexes sur lesquels des difficultés de circulation peuvent être rencontrées : Place Léautaud, Carrefour Courcelles/Paul Adam/Reims/Emile et Armand Massard/Stéphane Mallarmé, Carrefour Avenue des Ternes/Gouvion Saint</p>	Direct, , long terme	<p>Micro-régulation aux carrefours</p> <p>Ajustement la géométrie des carrefours</p> <p>Modifications ponctuelles de plan de circulation</p>	Compensation	Non

Thématique environnementale	Impact sur l'environnement	Type d'impact	Mesure mise en œuvre	Type de mesure	Impact résiduel
	<p>Cyr/Ruhmkorff, Carrefour Amiral Bruix/Grande Armée/Malakoff/Pereire/place de la Porte Maillot et Porte Dauphine</p> <p>Ces résultats sont à mettre en perspective avec la faiblesse de la part modale des déplacements en voiture dans les déplacements des parisiens et des habitants des communes limitrophes intéressées par le projet</p>				
Transport en commun	<p>Incitation à l'usage des transports en commun.</p> <p>Accompagnement du développement territorial en répondant aux nouveaux besoins de déplacements créés, voire à venir.</p> <p>Doublonnement des lignes PC avec le projet</p>	Direct, long terme	<p>Le projet vise à la promotion des déplacements en transports en commun et en mode doux. La mise en œuvre du tramway vient compléter un réseau de transports en commun qui, dans son ensemble, offre une alternative à la voiture.</p> <p>D'autres projets de transports en commun participent à l'offre alternative à la voiture particulière, tels que la restructuration bus prévue sur les lignes 84 et 163</p> <p>Les lignes métro 1 et 3 offrent des réserves de capacité en radiale.</p> <p>La future ligne du projet EOLE viendra compléter cette offre de transport en radiale. Les aménagements cyclables permettent également d'offrir une alternative aux déplacements en voiture</p> <p>Le projet permet également d'élargir les trottoirs et de sécuriser les traversées piétonnes afin de favoriser la marche à pied</p> <p>Les itinéraires de transport exceptionnels sont maintenus sur un gabarit qui devra être adapté au projet, à l'exception du tronçon entre la rue des Dardanelles et la Porte Maillot, où ils devront désormais circuler uniquement sur le boulevard Pershing.</p>	/	/
Modes actifs	<p>Impacts les plus significatifs se situent en heure de pointe du matin</p> <p>Itinéraires de transit sont reportés pour l'essentiel sur le Boulevard Périphérique de façon plus importante au niveau de la Porte Dauphine</p> <p>Reports de trafic estimés sur le boulevard Pereire, l'avenue Victor Hugo, le Bois de Boulogne, l'avenue de Wagram, et l'avenue Kleber</p> <p>Limitation du nombre de véhicule/heure estimée notamment sur l'avenue Charles de Gaulle à Neuilly, avenue de Malakoff, avenue Foch, boulevard Thierry de Martel, boulevard Pershing, et avenue Raymond Poincaré</p> <p>5 carrefours complexes sur lesquels des difficultés de circulation peuvent être rencontrées : Place Léautaud, Carrefour Courcelles/Paul Adam/Reims/Emile et Armand Massard/Stéphane Mallarmé, Carrefour Avenue des Ternes/Gouvion Saint Cyr/Ruhmkorff, Carrefour Amiral Bruix/Grande Armée/Malakoff/Pereire/place de la Porte Maillot et Porte Dauphine</p> <p>Ces résultats sont à mettre en perspective avec la faiblesse de la part modale des déplacements en voiture dans les déplacements des parisiens et des habitants des communes limitrophes intéressées par le projet</p>	Direct, long terme	<p>Micro-régulation aux carrefours</p> <p>Ajustement la géométrie des carrefours</p> <p>Modifications ponctuelles de plan de circulation</p>	/	/
Chemins piétons	<p>Trottoirs plus confortables et réalisation de refuges centraux de part et d'autre de la plateforme du tramway facilitant et sécurisant les traversées.</p> <p>Faciliter les déplacements des Personnes à Mobilité Réduite.</p>	Direct, positif, long terme	En l'absence d'impact négatif, aucune mesure n'est mise en œuvre.	/	/
Sécurité publique	<p>Il n'est pas identifié d'impact négatif de l'extension du Tramway T3 sur la sécurité publique.</p> <p>Réaménagement de certains carrefours accidentogènes</p>	Direct, positif, long terme	<p>Dossier de sécurité réalisé préalablement à l'exploitation du tramway</p> <p>En l'absence d'impact négatif, aucune mesure n'est mise en œuvre.</p>	/	/

Thématique environnementale	Impact sur l'environnement	Type d'impact	Mesure mise en œuvre	Type de mesure	Impact résiduel	
Paysage et patrimoine culturel	Patrimoine paysager	Aménagements paysagers et urbains de qualité, favorisant la plantation d'arbres, la création d'espaces végétalisés et l'engazonnement de la plateforme. Réduction des effets de coupures urbaines (liées au comblement des trémies routières notamment). Homogénéisation du mobilier urbain Réduction du caractère routier du paysage urbain.	Direct, positif, long terme	Réflexion apportée au projet d'insertion Intégration dans le milieu urbain et aux tronçons précédents de l'infrastructure Attention particulière apportée à la localisation des locaux et à leur intégration paysagère Processus de concertation avec les services de l'Etat (architectes des bâtiments de France, inspectrice des sites, Commission Départementale de la Nature, des Paysages et des Sites) dans les phases ultérieures de conception	/	/
	Monument historique	Aucun impact direct sur les monuments historiques. Impact positif en termes d'accessibilité.	Direct, positif, long terme	Processus de concertation avec les services de l'Etat (architectes des bâtiments de France, inspectrice des sites, Commission Départementale de la Nature, des Paysages et des Sites) dans les phases ultérieures de conception Permis d'aménager permettant de recueillir l'avis de l'architecte des bâtiments de France, tenant lieu d'autorisation au titre du code du patrimoine pour travaux dans les abords d'un monument historique Mises en œuvre des mesures liées au paysage.	/	/
	Site classé	Impacts sur les sites classés du Bois de Boulogne et des Allées de l'Avenue Foch. Insertion du tramway cohérente avec l'aménagement actuel du boulevard de l'Amiral Bruix (bilan des plantations positif avec 134 arbres plantés, 27 abattus et 216 conservés) et objectif de reconquête du périmètre du site classé du Bois de Boulogne par l'extension du Square Parodi : l'alignement d'arbre, végétalisation de la plateforme et insertion éventuelle de noues urbaines. Plateforme tramway et aménagements urbains s'inscrivant entièrement dans le site classé au moment de la traversée du giratoire de la Place de Lattre de Tassigny : plateforme végétalisée, préservation du rond-point forestier au centre de la place du Maréchal de Lattre de Tassigny, plantation d'arbres (bilan positif des plantations : 36 arbres plantés ; 27 abattus, et 46 conservés).	Direct, long terme	Consultation préalable de la Commission Départementale de la Nature, des Paysages et des Sites sur le projet et intégration de son avis dans le dossier d'enquête publique. Processus de concertation avec les services de l'Etat (architectes des bâtiments de France, inspectrice des sites, Commission Départementale de la Nature, des Paysages et des Sites) dans les phases ultérieures de conception Permis d'aménager permettant de recueillir l'avis du Ministre chargé des sites tenant lieu d'autorisation spéciale ministérielle en site classé	Réduction	Non
	Site inscrit	Le projet s'insère (sur environ 100 mètres) dans le site inscrit Ensemble Urbain de Paris.	Direct, long terme	Réalisation d'un permis d'aménager tenant lieu de déclaration pour travaux en site inscrit pouvant comporter des prescriptions qui seront intégrées à la conception architecturale et paysagère du projet.	Réduction	Non
	Archéologie	Aucun impact sur l'archéologie en phase d'exploitation.	/	En l'absence d'impact, aucune mesure n'est mise en œuvre.	/	/
Santé publique	Qualité de l'air	Diminution des émissions des polluants entre 2014 et l'horizon 2022, notamment liée à la diminution du trafic. Les concentrations en situations futures SANS et AVEC projet sont plus faibles qu'en situation actuelle : il y a une amélioration de la qualité de l'air à l'horizon futur. Toutefois, la comparaison des situations futures SANS et AVEC projet indique des variations de concentrations très faibles Des dépassements des seuils réglementaires sont observés pour le dioxyde d'azote NO ₂ quelle que soit la situation Evaluation Quantitative des Risques Sanitaires (EQRS) ne met pas en évidence d'augmentation significative des risques du fait du prolongement du Tramway T3 par rapport aux deux autres situations	Direct, positif, long terme	Mesures à mettre en œuvre ne dépendant pas de la maîtrise d'ouvrage	/	/

Thématique environnementale	Impact sur l'environnement	Type d'impact	Mesure mise en œuvre	Type de mesure	Impact résiduel
	considérées : situation actuelle 2014 et situation SANS projet en 2022. Diminution de l'Excès de Risque Individuel et de l'Excès de Risque Collectif Maillage renforcé de transports en commun permettant, dans sa globalité, d'engendrer un report modal de la voiture vers les transports en commun, contribuant ainsi à améliorer la qualité de l'air.				
Environnement sonore	Critère de transformation significative n'est pas atteint pour le tramway seul. Amélioration globale de l'environnement sonore sur l'ensemble du linéaire du tramway avec une diminution du niveau de bruit en comparant les niveaux acoustiques entre la situation AVEC le projet (route + tramway) et la situation de référence 2022 (sans tramway et sans réaménagement de la Porte Maillot) Mais transformation significative pour 4 bâtiments : <ul style="list-style-type: none"> • Rez-de-chaussée et 1er étage du 1, 1bis, 3, 5 et 7 boulevard Gouvion-Saint-Cyr • Rez-de-chaussée du 90 et 92 boulevard Flandrin • Rez-de-chaussée du 72 boulevard Flandrin • Rez-de-chaussée de l'Université Paris-Dauphine. 	Direct, long terme	Les maîtres d'ouvrages réaliseront des mesures aux points sensibles identifiés lors des modélisations afin de valider ces dernières et de caractériser les nuisances. Ils mettront en œuvre des mesures adéquates pour répondre aux obligations réglementaires (telles que la limitation de vitesse ou la mise en œuvre d'enrobé phonique pour réduire les émissions sonores)	Réduction	/
Environnement vibratoire	En tant qu'infrastructure de transport lourde sur rail, le projet est susceptible d'émettre des vibrations liées à la circulation du matériel roulant.	Direct, long terme	Poses anti-vibratiles permettant l'affaiblissement des vibrations d'environ 10 dBv (pose classique et selle amortissement).	Réduction	Non
Emission lumineuse	Installations d'éclairage public rénové.	Direct, long terme	En l'absence d'impact, aucune mesure n'est mise en œuvre.	/	/
Nuisances olfactive	Aucune nuisance olfactive en phase d'exploitation.	/	En l'absence d'impact, aucune mesure n'est mise en œuvre.	/	/
Gestion des déchets	Faible production de déchets.	Direct, long terme	Déchets collectés et évacués vers des centres de valorisation adaptés.	Réduction	Non

Tableau 2. Analyse des impacts du projet et des mesures mises en œuvre en phase d'exploitation, source SYSTRA

2.3.3 Analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets

2.3.3.1 Identification des projets retenus pour l'analyse des effets cumulés

Conformément à l'article R.122-5 du code de l'Environnement, les principaux projets pouvant interagir avec le projet d'extension du Tramway T3 de Porte d'Asnières à Porte Dauphine ainsi que la déviation et la modernisation de la canalisation Ceinture Nord d'Eau de Paris sont les suivants :

- projet d'aménagement urbain :
 - ♦ Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) Clichy-Batignolles à Paris ;
- projets d'infrastructure de transport :
 - ♦ Création du tronçon Haussmann-Saint-Lazare / Nanterre du prolongement du RER E (EOLE) à l'ouest ;
 - ♦ Création de la ligne 15 Ouest (tronçon Pont-de-Sèvres – Saint-Denis-Pleyel), ligne rouge du réseau de transport public du Grand Paris ;
 - ♦ Le Grand Paris Express : d'une manière plus large, nous effectuerons une analyse globale à l'échelle du réseau de transport concernant la phase d'exploitation du projet.

Au préalable de l'analyse des effets cumulés, il convient de rappeler que les travaux du projet sont prévus de 2018 à 2023.

2.3.3.2 Analyse des effets cumulés

2.3.3.2.1 ZAC Clichy-Batignolles

Il s'agit d'un projet d'aménagement urbain du secteur des Batignolles porté par la Ville de Paris, dont les travaux sont en cours depuis 2007 pour une mise en service prévue en 2019. Il prévoit notamment des programmes de logement et de bureaux et d'équipements, ainsi que l'implantation du futur palais de justice de Paris.

Aucun effet cumulé en phase travaux n'est attendu, les travaux du prolongement du Tramway T3 de Porte d'Asnières à Porte Dauphine et ceux de la ZAC n'étant pas concomitants.

En phase exploitation, l'impact cumulé des deux projets est positif en matière d'emprunte carbone et de gestion des eaux pluviales à l'échelle de l'ouest du 17^{ème} arrondissement.

Les deux projets s'insérant dans un espace urbain, déjà fortement imperméabilisé, aucun impact cumulé concernant l'imperméabilisation des sols n'est pressenti.

2.3.3.2.2 Prolongement du RER E à l'ouest (EOLE)

Le projet EOLE, déclaré d'utilité publique le 31 janvier 2013, a pour objet le prolongement du RER E vers l'ouest. Le projet prévoit la création de 3 nouvelles gares dont la gare de la Porte Maillot, en interface avec le projet de prolongement du Tramway T3 de Porte d'Asnières à Porte Dauphine.

Les travaux sont en cours depuis 2013 et la mise en service du projet EOLE est prévue entre 2022 et 2024.

Les plannings prévisionnels des deux projets prévoient une concomitance des travaux entre 2020 et 2023 au niveau de la Porte Maillot. Des impacts cumulés sont attendus, qui pourront être diminués par une coordination entre les maîtres d'ouvrage visant à éviter au maximum les nuisances.

En phase exploitation, les deux projets sont complémentaires et permettent de renforcer le maillage du réseau de transport parisien. Les effets cumulés pour le dynamisme territorial et les déplacements sont positifs et permettront de palier à l'utilisation de la voiture.

Le projet Eole sur le tronçon considéré étant principalement souterrain (hormis les émergences des gares et des ouvrages annexes), les impacts cumulés (sols, eaux, nuisances d'exploitation, etc.) avec le Tramway T3, quant à lui en surface, sont ainsi faibles. Pour chaque projet, des mesures adaptées sont mises en œuvre pour éviter, réduire ou compenser leur impact sur l'environnement.

2.3.3.2.3 Ligne 15 Ouest

Le projet de ligne 15 consiste à créer trois tronçons Sud (de Pont de Sèvres à Noisy-Champs), Ouest (Pont de Sèvres à Saint-Denis Pleyel) et Est (Saint-Denis Pleyel à Champigny Centre). Il fait partie du projet plus vaste de Grand Paris Express.

La mise en service de la ligne 15, en rocade, se fera progressivement entre 2022 et 2030.

Géographiquement, c'est le tronçon « Ouest » de la ligne 15 qui est le plus proche du projet de prolongement du Tramway T3. Les interfaces sont essentiellement pressenties durant la phase chantier des aménagements de la ligne 15 Ouest entre Pont de Sèvres et Nanterre la Folie, entre 2020 et 2023.

Néanmoins, les deux sites sont éloignés de 3 km et les nuisances de la phase chantier ne concerneront pas ou très peu les mêmes populations.

En phase exploitation, les deux projets répondent aux nouveaux enjeux de déplacement en Ile-de-France. Les effets cumulés seront positifs pour le territoire et les déplacements.

Le projet de la ligne 15 étant principalement souterrain (hormis les gares et les ouvrages annexes), les impacts cumulés (sols, eaux, nuisances d'exploitation, etc.) avec le Tramway T3, quant à lui en surface, sont ainsi faibles. Pour chaque projet, des mesures adaptées sont mises en œuvre pour éviter, réduire ou compenser leur impact sur l'environnement.

2.3.3.2.4 Grand Paris Express

Il s'agit d'un ambitieux projet de modernisation et de développement des transports en Ile-de-France, prévoyant 200 km de métro, 68 nouvelles gares et 15 000 à 20 000 emplois directs.

Le projet du prolongement du tramway T3 de Porte d'Asnières à Porte Dauphine est l'un des maillons confortant la place des transports en commun dans le mode de déplacement des parisiens et plus globalement des franciliens. A ce titre, les impacts cumulés avec les autres projets du Plan de Mobilisation et du Grand Paris Express sont positifs.

Chaque projet fait l'objet d'études spécifiques pour analyser leur impact sur l'environnement et mettre en œuvre les mesures adéquates permettant d'éviter, de réduire et de compenser les effets négatifs.

2.3.4 Analyse des enjeux écologiques et des risques potentiels liés aux aménagements fonciers, agricoles et forestiers

Le projet n'engendrera aucun effet sur l'agriculture que ce soit au droit du projet ou dans l'aire d'étude (aucune parcelle agricole n'est présente dans l'aire d'étude). Aucun aménagement foncier n'est donc prévu dans le cadre du projet. Le projet n'aura aucun impact sur le domaine forestier.

2.4 Analyse de la compatibilité du projet avec les documents supra-communaux

2.4.1 Analyse de la compatibilité avec le SDRIF

2.4.1.1 Présentation du document

Le projet de Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) a été adopté par le Conseil Régional d'Île-de-France le 18 Octobre 2013, approuvé par décret en conseil d'Etat le 27 Décembre 2013 et publié au Journal Officiel le 28 Décembre 2013.

Le SDRIF 2030 promeut la solidarité et l'attractivité de l'Île-de-France dans le respect des ressources territoriales. Cette vision stratégique de la région Ile-de-France à l'horizon 2030 repose sur trois piliers :

- **relier-structurer** : le réseau de transports collectifs francilien s'enrichira de nouvelles dessertes pour une meilleure accessibilité ;
- **polariser-équilibrer** : des bassins de vie multifonctionnels polariseront le territoire ;
- **préserver-valoriser** : la consommation d'espaces naturels sera limitée et les continuités écologiques seront préservées. Le SDRIF met l'accent sur les continuités vertes et la création de nouveaux espaces verts (parcs régionaux et de loisirs), ainsi que sur la délimitation du front bâti de l'aire urbaine de Paris, en corrélation avec le Schéma Régional de Cohérence Ecologique entré en vigueur le 21 octobre 2013.

Plus particulièrement, parmi les objectifs du SDRIF, figure la volonté de concevoir des transports pour une vie moins dépendante à l'automobile, en faisant du réseau de transport collectif un atout premier de la Région Ile de France. Cette politique doit permettre d'améliorer la qualité de vie des franciliens et réduire les nuisances atmosphériques et sonores.

Ainsi, l'adaptation du système de transports collectifs dense aux nouveaux besoins de déplacements passe par la désaturation des tronçons les plus fréquentés du métro parisien, le développement de l'ensemble des lignes de tramway et de TCSP à l'échelle de la région, les nouveaux projets de lignes en rocade (notamment le métro automatique du Grand Paris Express et les lignes de tram-train), complétés de quelques prolongements ou création de lignes radiales associées à un jeu de correspondances efficaces.

Pour respecter les objectifs modaux et environnementaux fixés dans le SDRIF (et le PDUIF), une profonde remise en cause de la place de la voiture dans l'espace public est indispensable. Le partage multimodal de la voirie est donc une des composantes essentielles du modèle urbain, compact et intense voulu par le SDRIF. La promotion des modes actifs s'insère bien évidemment dans ces politiques renouvelées de conception, d'aménagement et de requalification de l'espace public de voirie.

Un des autres objectifs du SDRIF correspond à la valorisation des équipements attractifs, site d'enseignement supérieur, Palais des Congrès, notamment par une amélioration de leur accès en transports collectifs ou en modes actifs.

Pour y répondre, le schéma est constitué de plusieurs pièces :

- Pièce 1 : La vision régionale – Préambule ;
- Pièce 2 : Défis, projet spatial régional et objectifs ;
- Pièce 3 : Orientation réglementaires et carte de destination générale des différentes parties du territoire (Pièce 3b) ainsi que la déclinaison de la carte de destination générale (Pièce 3c) ;
- Pièce 4 : Evaluation environnementale ;
- Pièce 5 : Proposition pour la mise en œuvre et ses annexes ;
- Pièce 6 : Synthèse et ses annexes.

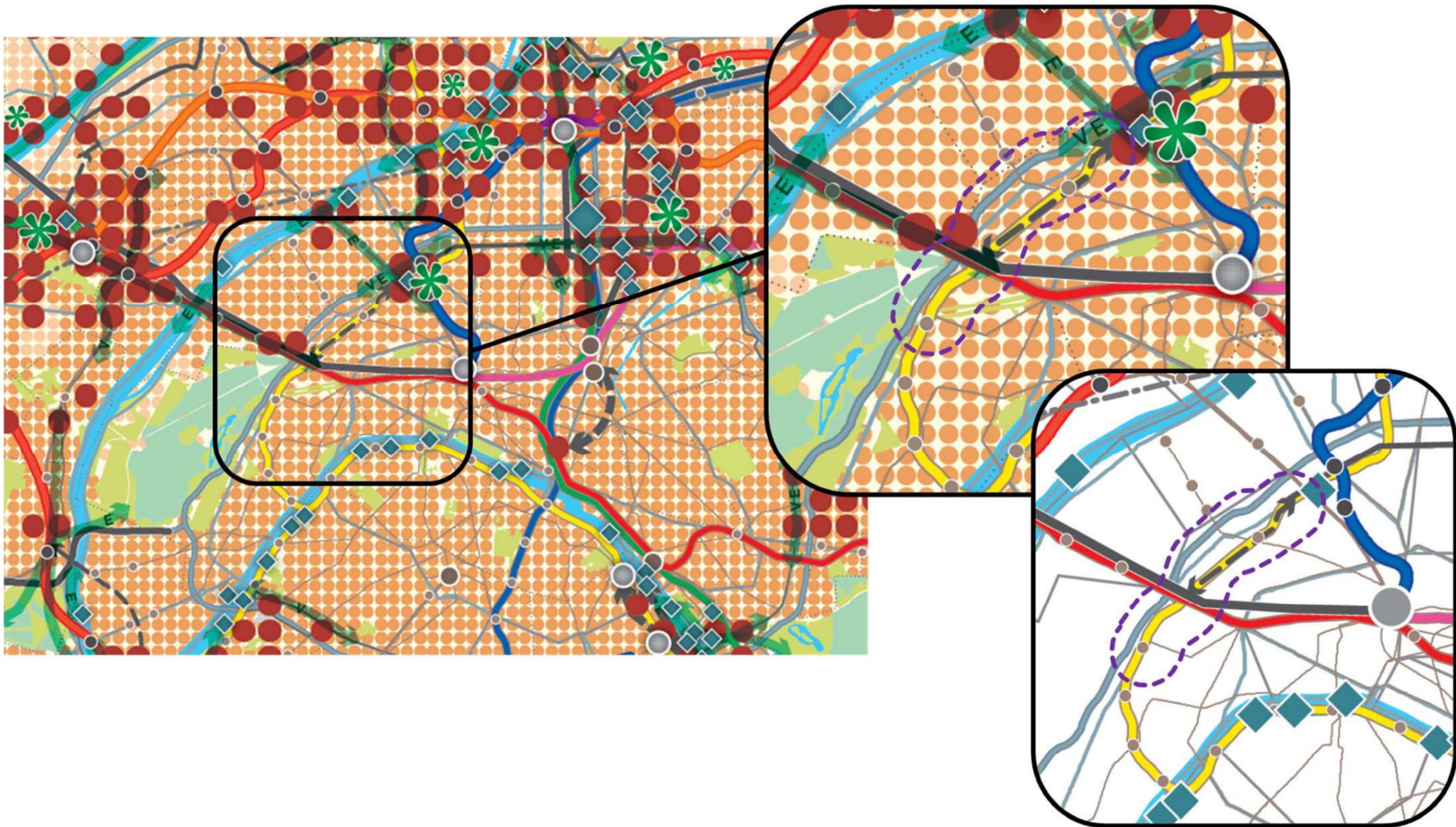
L'ensemble des documents de planifications et d'urbanisme d'échelle géographique plus restreinte (SCoT, POS/PLU, etc.) doit nécessairement lui être compatible.

La carte de destination des sols du SDRIF définit des orientations pour les collectivités territoriales franciliennes (communes, intercommunalités, ETP, etc.).

2.4.1.2 Analyse de la compatibilité du projet avec le SDRIF 2030

Suite à l'étude de la carte de destination générale du SDRIF (page suivante), on note au niveau de l'aire d'étude rapprochée que :

- le projet de prolongement du Tramway T3 jusqu'à Porte Maillot est représenté en tant que projet de liaison de desserte territoriale ;
- celle-ci est globalement identifiée comme traversant des quartiers à densifier autour d'une gare, avec localement des secteurs à forts potentiels de densifications suivants : Porte d'Asnières et Neuilly-sur-Seine à proximité de sa limite communal avec Paris le long l'Avenue Charles de Gaulle (N13) ;
- le secteur de Porte d'Asnières est de plus, concerné par les enjeux suivants :
 - ◆ il est identifié en tant que pôle multimodal d'enjeu territorial ;
 - ◆ en tant que secteur où créer des espaces verts et de loisirs d'intérêt régional ;
- le Bois de Boulogne fait partie des espaces boisés et naturels à préserver ;
- une continuité écologique ainsi qu'une liaison verte sont identifiées le long du Boulevard Périphérique, au niveau de Porte d'Asnières.



Carte 11. Extrait du SDRIF en vigueur (approuvé le 27 décembre 2013) – Carte de destination générale (Pièce 3b du SDRIF), zoom de la carte de destination générale et zoom de la déclinaison de la carte de destination générale pour le pilier « Relier et Structurer » (Pièce 3c du SDRIF), source SDRIF 2030, SYSTRA

Relier et structurer

Les infrastructures de transport

Les réseaux de transports collectifs		Existant	Projet (tracé)	Projet (Principe de liaison)
	Niveau de desserte national et international			
	Niveau de desserte métropolitain	Réseau RER RER A RER B RER C RER D RER E	Nouveau Grand Paris tracé de référence 	
	Niveau de desserte territorial			
	Gare ferroviaire, station de métro (hors Paris) Gare TGV	 		

Les réseaux routiers et fluviaux		Existant	Itinéraire à requalifier	Projet (Principe de liaison)
	Autoroute et voie rapide			
	Réseau routier principal			
	Franchissement			
	Aménagement fluvial			

L'armature logistique

- Site multimodal d'enjeux nationaux
- Site multimodal d'enjeux métropolitains
- Site multimodal d'enjeux territoriaux

Aire d'étude du projet

Polariser et équilibrer

Les espaces urbanisés

- Espace urbanisé à optimiser
- Quartier à densifier à proximité d'une gare
- Secteur à fort potentiel de densification

Les nouveaux espaces d'urbanisation

- Secteur d'urbanisation préférentielle
- Secteur d'urbanisation conditionnelle

Préserver et valoriser

- Les espaces agricoles
- Les espaces boisés et les espaces naturels
- Les espaces verts et les espaces de loisirs
- Les espaces verts et les espaces de loisirs d'intérêt régional à créer
- Les continuités**
 - Espace de respiration (R), liaison agricole et forestière (A), continuité écologique (E), liaison verte (V)
- Le fleuve et les espaces en eau

Carte 12. Extrait de la légende de la carte de destination générale du SDRIF 2030, source SDRIF 2030, SYSTRA

La capitale est identifiée dans le SDRIF comme le cœur de l'Île-de-France, avec une forte activité économique ainsi qu'un rayonnement culturel et touristique important. Pour conforter le dynamisme de Paris, cinq objectifs principaux sont détaillés dans les propositions pour la mise en œuvre du SDRIF :

- un rayonnement économique à conforter ;
- garantir à tous un accès au logement ;
- renforcer l'offre de transport dans le cœur de la métropole ;
- valoriser et intégrer à l'échelle régionale les espaces naturels et boisés parisiens ;
- une mutation urbaine du territoire parisien qui profite à l'ensemble de la métropole.

Le troisième objectif vise, à terme, à « assurer à l'agglomération centrale un niveau de desserte comparable à celui de Paris intramuros, de faciliter les échanges au sein du bassin parisien et le long de l'axe Seine, et de renforcer le rayonnement et l'attractivité de l'Île-de-France à l'international ».

Les projets programmés pour une mise en œuvre du SDRIF se répartissent en 3 horizons de réalisation :

- **l'horizon du « plan de mobilisation »**, qui reprend les opérations engagées ou programmées dans le cadre du Plan de Mobilisation pour les transports en Ile-de-France ou du Plan Régional pour une Mobilité Durable (PRMD), qui ont vocation à être réalisées à l'horizon 2020 ;
- **l'horizon « 2030 »** qui concerne les opérations dont la conduite des études est inscrite au Plan de Mobilisation et pour lesquelles la réalisation est prévue avant 2030, ainsi que des opérations complémentaires non prévues au plan de mobilisation ;
- **l'horizon « > 2030 »** qui concerne les opérations qui traduisent la nécessaire évolution à long terme de l'offre de desserte de la zone dense de l'agglomération. Ces opérations seront étudiées sous l'angle de leur opportunité et de leur faisabilité à un horizon supérieur à 2030.

Pour favoriser l'égalité sociale et territoriale, préserver le cadre de vie, anticiper les mutations climatiques et énergétiques et développer le dynamisme et l'attractivité de la région, le SDRIF fixe plusieurs objectifs, dont celui de développer des transports en commun : efficacité des transports publics et maîtrise de la circulation automobile.

Pour y parvenir, de nombreux projets de transports en commun sont recensés d'ici 2030 : des rocades facilitant les déplacements de banlieue à banlieue, des prolongations de lignes de métro et de RER, des lignes de bus en site propre, etc.

La programmation des projets de transport, décrite dans la Pièce 5 du SDRIF, prévoit notamment les projets de tramway. A l'horizon du « plan de mobilisation », le SDRIF prévoit la réalisation du prolongement du tramway T3 à Porte d'Asnières. Celui-ci sera mis en exploitation d'ici la fin 2018, respectant ainsi la mesure du SDRIF. Le prolongement du tramway T3 à Porte Maillot est attendu pour l'horizon avant 2030 (étant soumis à la réalisation de l'extension à Porte d'Asnières).

Le SDRIF établie, entre autres, la volonté d'un prolongement du tramway T3 jusqu'à la Porte-Maillot d'ici 2030 : « Le tramway T3 : mis en service en décembre 2006 entre le pont du Garigliano et la porte d'Ivry et jusqu'à la porte de la Chapelle fin 2012, il sera prolongé d'abord jusqu'à la porte d'Asnières puis à la porte Maillot dans la perspective d'un bouclage à terme. Ce tramway, associé à la requalification d'ensemble des boulevards des Maréchaux, permet de relier les différents territoires de la couronne parisienne dont cinq font l'objet de grands projets ».

Le projet Eau de Paris n'engendrera aucune modification des enjeux liés au SDRIF.

L'un des objectifs premiers du SDRIF 2030 est de mettre en œuvre un réseau de transports collectifs francilien performant et présentant une alternative efficace à la voiture particulière. La mise en œuvre d'une nouvelle offre de transport en commun en rocade au sein de Paris intramuros répond à un objectif de désaturation des transports radiaux, saturés par des correspondances et itinéraires inadaptés aux besoins des franciliens. Le SDRIF 2030 identifie le Tramway T3 dans ses perspectives jusqu'à 2030, mais également au-delà afin d'atteindre un bouclage à terme.

La mise en compatibilité du document d'urbanisme ayant pour objet de permettre la réalisation d'aménagements compatibles avec le SDRIF, elle est elle-même compatible avec le SDRIF.

2.4.2 Analyse de la compatibilité avec le PDUIF

Le Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France (PDUIF) est un document de planification qui définit les principes de l'action publique permettant d'atteindre un équilibre durable entre les besoins de mobilité et les enjeux de protection de l'environnement et de la santé. Pour cela, il coordonne les politiques de déplacements tant des personnes que des marchandises à l'échelle de la région. Aux termes de l'article L.1214-10 du Code des Transports, le PDUIF doit être compatible avec le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France prévu à l'article L.123-1 du Code de l'Urbanisme. Au titre de l'article L131-4 du code de l'Urbanisme, le PLU doit être compatible avec le PDUIF.

Le Conseil Régional a arrêté un projet de nouveau PDUIF à l'horizon 2020 le 16 février 2012. Soumis à enquête publique du 15 avril 2013 au 18 mai 2013, le projet de PDUIF a reçu un avis favorable de la commission d'enquête en septembre 2013. Le projet, modifié suite à l'enquête publique, a été soumis à l'avis de l'Etat. Le Préfet de région a signé l'avis favorable de l'État, le 5 juin 2014. Le PDUIF a été définitivement approuvé à 19 juin 2014, par le Conseil Régional.

Dans un contexte d'une croissance des déplacements estimée à 7% d'ici 2020, le PDUIF vise :

- une réduction de l'usage de la voiture et des deux-roues motorisés de 2% ;
- une croissance de l'usage des transports collectifs de 20% ;
- une croissance de l'usage de la marche et du vélo de 10%.



Figure 1 : Objectifs du PDUIF à l'horizon 2020, source PDUIF

Pour répondre aux différents défis identifiés dans le PDUIF, celui-ci décline un plan d'actions concernant l'ensemble des modes de transport (transports collectifs, voiture particulière, deux-roues motorisés, marche et

vélo), les politiques de stationnement ou d'exploitation et de sécurité routière, ainsi que le transport de marchandises.

Les actions ainsi identifiées dans le PDUIF constituent des leviers tant à l'échelle de la région métropolitaine qu'à une échelle de proximité. L'enjeu est de favoriser les mobilités qui répondent au mieux aux besoins des usagers et de favoriser les changements de comportements au profit d'une mobilité durable.

A chaque action de ce plan sont associés un chef de file institutionnel, un calendrier de mise en œuvre ainsi que des modalités de financements précises. Les projets et dispositifs qu'il cite ont vocation à se réaliser à l'horizon 2020. Il constitue en cela une déclinaison aboutie du volet déplacements du SDRIF, dès à présent en cours de mise en œuvre.

Plus particulièrement, le défi 2 concerne l'attractivité des transports collectifs. L'une des actions est de « *Développer l'offre de transports collectifs pour qu'elle réponde à la diversité des besoins de déplacement et à l'augmentation de la demande. Les mesures inscrites au PDUIF correspondent à une croissance de 25 % de l'offre d'ici à 2020 pour tous les modes de transports collectifs, train, RER, métro, tramway, T Zen et bus. Cela passe par le renforcement de l'offre sur les lignes existantes pour faire face à l'augmentation de la fréquentation et aussi pour s'adapter à l'évolution des modes de vie qui conduit à des déplacements de plus en plus nombreux hors périodes de pointe. De nouvelles lignes seront créées notamment en accompagnement du développement urbain* ».

Le PDUIF décrit le tramway (et le TZen) comme un mode de transport collectif de surface, structurant et intégré à la ville, offrant une haute qualité de service en circulant sur des voies en site propre. Ils complètent le réseau ferroviaire et de métro et assurent une desserte forte, en particulier à l'échelle des bassins de vie. Chaque ligne de tramway constitue un axe de transport structurant pour les territoires qu'elle traverse. Elle bénéficie d'une insertion urbaine de qualité grâce à l'aménagement dans son ensemble de la voirie concernée.

L'action 2.3 identifie le prolongement du T3 jusqu'à la Porte d'Asnières (action 1. Créer ou prolonger des lignes de tramway). Le document présente sa volonté du développement de l'offre de transport se traduisant par le « *prolongement des lignes de tramway en rocade à Paris et en cœurs de métropole* ». La poursuite de l'extension du T3 à l'ouest en direction de porte Dauphine répond à cet objectif du PDUIF.

Le projet Eau de Paris n'engendrera aucune modification des enjeux liés au PDUIF.

Dans l'objectif de croissance de l'usage des transports collectifs, le PDUIF identifie le tramway comme l'un des moyens de transports structurants à développer dans le cadre de l'amélioration du réseau de transport. Le projet d'extension du T3 en rocade autour de Paris répond à cet objectif majeur du PDUIF.

La mise en compatibilité du document d'urbanisme ayant pour objet de permettre la réalisation d'aménagements compatibles avec le PDUIF, elle est elle-même compatible avec le PDUIF.

2.4.3 Analyse de la compatibilité avec le SDAGE Seine-Normandie 2016-2021

2.4.3.1 Analyse de la compatibilité en phase travaux

La phase travaux pourrait être concernée par les défis suivants :

- Diminuer les pollutions ponctuelles des milieux par les polluants classiques ;
- Diminuer les pollutions diffuses des milieux aquatiques ;
- Réduire les pollutions des milieux aquatiques par les micropolluants ;
- Gérer la rareté de la ressource en eau ;
- Limiter et prévenir le risque d'inondation.

En effet, le projet ne se situe pas à proximité de la mer ou du littoral. Il n'est donc pas concerné par le défi n°4. Par ailleurs, aucun captage d'eau pour l'alimentation en eau potable, n'a été recensé dans l'aire d'étude. Le projet n'est donc pas concerné par le défi n°5. Enfin, les secteurs de travaux ne concernent pas de zones humides ni de cours d'eau. Par conséquent, les travaux ne seront pas concernés par le défi n°6.

Les mesures de prévention contre les pollutions accidentelles ainsi que l'assainissement temporaire permettront de répondre aux trois premiers défis énoncés précédemment.

Des pompages en phase travaux sont peu probables au regard de la profondeur de la nappe en présence comparé à celle des travaux effectués. Toutefois, en cas de pompages, ils seront de faible ampleur et dans une nappe superficielle, donc pas de nature à perturber la nappe principale. Ainsi, les travaux sont compatibles avec le défi n°7.

Enfin, en cas d'inondation par remontée de la nappe ou par débordement des réseaux d'assainissement (souvent associés), une procédure d'alerte répondant au défi n°8 sera mise en place. En outre, l'assainissement provisoire mis en place pendant les travaux respectera les prescriptions en matière de rejets et n'aggravera pas le risque d'inondation par débordement des réseaux autour du projet.

De par la mise en place des mesures de protection de la ressource en eau, les travaux seront compatibles avec les défis du SDAGE Seine-Normandie 2016-2021.

2.4.3.2 Analyse de la compatibilité en phase d'exploitation

Le tableau suivant présente l'analyse de la compatibilité du projet avec les enjeux du SDAGE Seine-Normandie 2016-2021.

ENJEUX DU SDAGE	ANALYSE DE LA COMPATIBILITE	JUSTIFICATION
Défi 1 : Diminuer les pollutions ponctuelles des milieux par les polluants classiques	Compatible	Les éventuels bâtiments et locaux de surface nouvellement créés seront raccordés aux réseaux d'eaux usées et d'eaux pluviales.
Défi 2 : Diminuer les pollutions diffuses des milieux aquatiques	Compatible	Les études de conception valideront l'absence de pollution des eaux souterraines en cas d'infiltration des eaux pluviales, les noues urbaines éventuellement mis en place ayant un rôle de phytoremédiation.
Défi 3 : Réduire les pollutions des milieux aquatiques par les micropolluants	Compatible	Ces dispositifs seront raccordés au réseau d'assainissement communal après obtention d'une autorisation de rejet préalable. Le projet Eau de Paris n'engendrera aucun risque de

ENJEUX DU SDAGE	ANALYSE DE LA COMPATIBILITE	JUSTIFICATION
		pollution.
Défi 4 : Protéger et restaurer la mer et le littoral		Non concerné
Défi 5 : Protéger les captages d'eau pour l'alimentation en eau potable actuelle et future	Compatible	Les travaux réalisés sur la conduite Eau de Paris « Ceinture Nord » permettront de fiabiliser l'alimentation en eau potable de l'agglomération parisienne.
Défi 6 : Protéger et restaurer les milieux aquatiques et humides	Compatible	Le projet n'impactera aucune zone humide. L'insertion du projet s'effectue exclusivement sur les espaces urbains d'ores et déjà imperméabilisés, hors quelques espaces résiduels (îlots routiers). La canalisation Eau de Paris étant souterraine, elle n'engendrera aucun risque vis-à-vis des milieux aquatiques humides.
Défi 7 : Gestion de la rareté de la ressource en eau	Compatible	Le projet (Tramway T3 et Eau de Paris) n'engendrera aucun prélèvement d'eau souterraine en phase d'exploitation. L'arrosage de la plateforme végétalisée sera réalisé au plus juste des besoins grâce à l'utilisation du logiciel de calcul dédié. Par ailleurs un système de goutte-à-goutte pourra être mis en place utilisant de l'eau non potable.
Défi 8 : Limiter et prévenir le risque d'inondation	Compatible	Le projet (Tramway T3 et Eau de Paris) n'est pas soumis au risque d'inondation (hors périmètre de zones à risque tel que le PPRi). Toutes les mesures de gestion des eaux pluviales et de ruissellement sont mises en œuvre afin d'assurer le drainage des eaux sur la plateforme tramway, mais également assurer le bon écoulement des eaux. Des zones d'infiltrations seront également mises en place afin de contribuer, autant que faire se peut, à l'infiltration des eaux dans le sol.
Levier 1 : Acquérir et partager les connaissances pour relever les défis		Non concerné
Levier 2 : Développer la gouvernance et l'analyse économique pour relever les défis		Non concerné

Tableau 3. Analyse de la compatibilité avec le SDAGE 2016-2021, source SYSTRA

La mise en compatibilité du document d'urbanisme ayant pour objet de permettre la réalisation d'aménagements compatibles avec le SDAGE Seine-Normandie 2016-2021, elle est elle-même compatible avec le SDAGE Seine-Normandie 2016-2021.

2.4.4 Analyse la compatibilité avec le PLH

Le Programme Local d'Habitat (PLH) propose un état des lieux, un diagnostic, des orientations et un programme d'actions pour Paris et par arrondissement, ainsi que l'effort financier nécessaire pour la mise en œuvre du programme. Le Programme Local de l'Habitat est établi pour six ans.

Il s'agit notamment :

- d'organiser la production de nouveaux logements et de préserver la mixité sociale au centre de l'agglomération ;
- de répondre à la diversité de la demande de logement ;
- de développer une gestion sociale adaptée des différents parcs de logements ;
- d'améliorer la qualité du parc de logements existants ;
- s'inscrire dans une échelle métropolitaine, pour y développer de nouvelles réponses à la crise du logement la région.

Le Programme Local de l'Habitat (PLH), adopté en mars 2011, a été modifié par le Conseil de Paris lors de la séance des 9 et 10 février 2015, suite à différentes évolutions législatives (loi ALUR). Les principales modifications sont :

- plus de logements et notamment de logements sociaux ;
- nouveaux objectifs en matière de logement social ;
- intensifier les actions en faveur du logement des classes moyennes ;
- améliorer les conditions d'accès au logement social et la gestion de ce parc par les bailleurs ;
- mise aux normes énergétiques.

Le projet d'extension du tramway T3b de la Porte d'Asnières à la Porte Dauphine n'engendrera pas de construction de logement. Il n'aura pas d'incidence sur le Programme Local d'Habitat de la Ville de Paris. Le projet s'insérant principalement sur le réseau viaire, il n'engendrera aucun impact (acquisition foncière par exemple) lié à de futurs programmes de logement.

Le projet s'insère dans un milieu urbain densément peuplé, il permettra ainsi d'améliorer la desserte des territoires traversés.

La mise en compatibilité du document d'urbanisme ayant pour objectif de permettre la réalisation d'aménagements compatibles avec le PLH, elle est elle-même compatible avec le Programme Local d'Habitat de la Ville de Paris.

2.5 Analyse de la prise en compte du SRCE et du PCET par le projet

2.5.1 Analyse de la prise en compte du SRCE

Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) est le volet régional de la trame verte et bleue nationale. Il a pour objet principal la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques. Lancé en octobre 2010, le SRCE a été soumis à enquête publique entre le 15 mai et le 19 juin 2013 et a été adopté le 21 octobre 2013 par Arrêté Préfectoral.

Un extrait de l'Atlas cartographique du SRCE définissant les trames vertes et bleues des départements de Paris et de la petite couronne, ainsi que leur légende, est présenté ci-après.

Les emprises du projet et leurs abords sont dominés par du tissu urbain. Un réservoir de biodiversité a été identifié à proximité des emprises : le Bois de Boulogne.

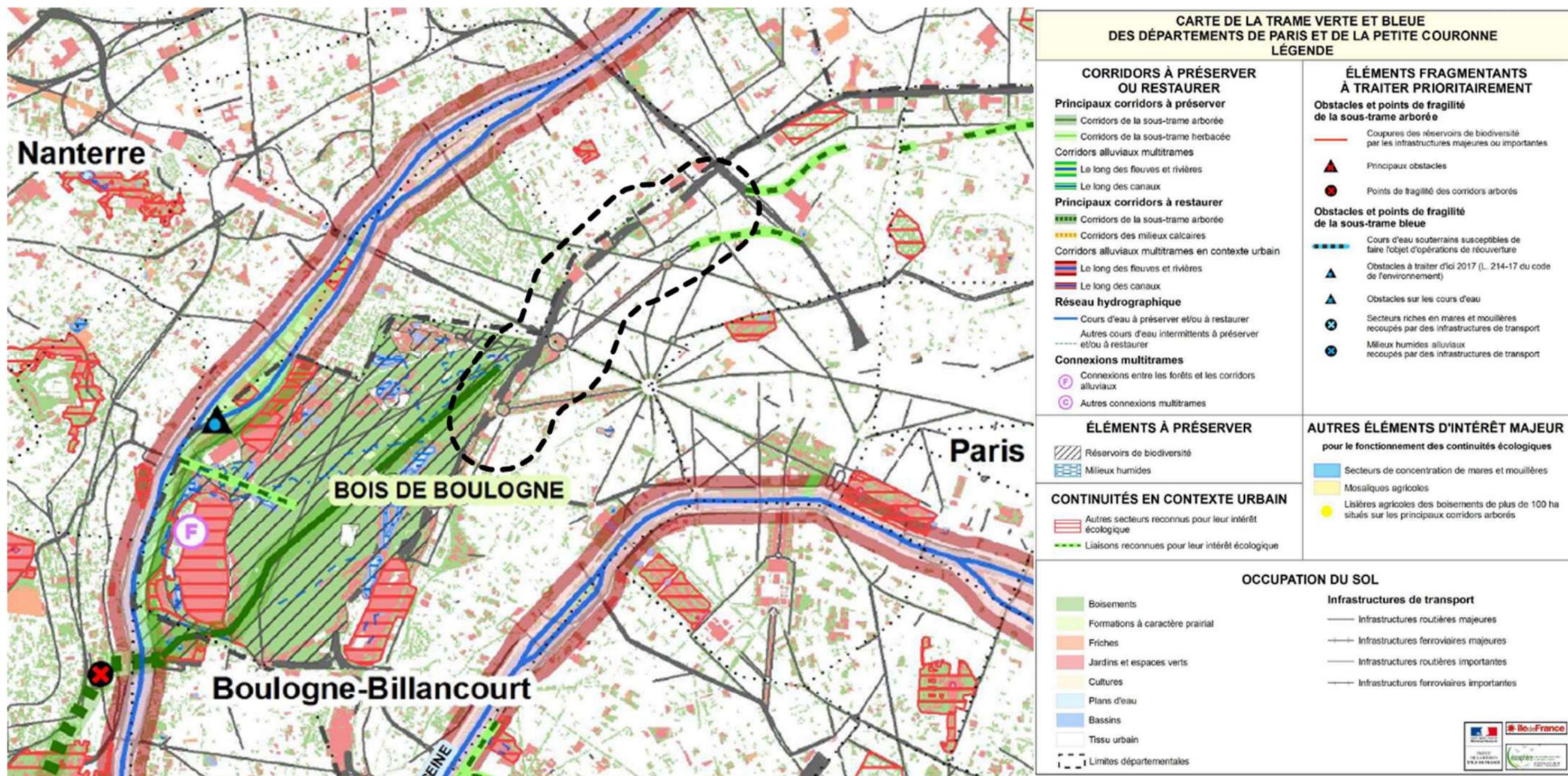
Aucun espace d'intérêt écologique n'a été identifié à proximité des emprises.

Deux corridors écologiques sont situés à proximité des emprises du projet :

- la Seine qui est un corridor à fonctionnalité réduite de la sous-trame bleue ;
- un corridor de la sous-trame arborée à fonctionnalité réduite entre le réservoir de biodiversité du Bois de Boulogne et celui de la forêt de Fausses reposes.

La carte du SRCE est présentée page suivante.

La mise en compatibilité du document d'urbanisme ayant pour objet la réalisation d'aménagements prenant en compte le SRCE, elle prend en compte elle-même le SRCE.



Carte 13. Extrait de la carte de la TVB des départements de Paris et de la petite couronne, source SRCE d'Île-de-France, SYSTRA

2.5.2 Analyse de la prise en compte du PCET

La Ville de Paris a décidé en juin 2005 d'élaborer son premier Plan Climat Energie Territorial (PCET), convaincue que les effets du dérèglement climatique à l'échelle planétaire nécessitaient la mise en œuvre de politiques innovantes à même de répondre aux enjeux de civilisation. Le Plan Climat a fait l'objet d'une actualisation en 2012.

La Ville de Paris réaffirme les objectifs adoptés lors du premier Plan Climat, à savoir :

- 75% de réduction des émissions des gaz à effet de serre (GES) en 2050 par rapport à 2004 ;
- 25% de réduction des émissions de GES du territoire en 2020 par rapport à 2004 ;
- 25% de réduction des consommations énergétiques du territoire en 2020 par rapport à 2004 ;
- 25% d'énergies renouvelables ou de récupération (énergie renouvelable) dans sa consommation énergétique en 2020.

Parce qu'elle continue de s'inscrire dans une démarche d'exemplarité, la Ville de Paris s'engage à atteindre les objectifs suivants à horizon 2020 pour ses propres compétences :

- 30% de réduction des émissions des GES en 2020 par rapport à 2004 ;
- 30% de réduction des consommations énergétiques en 2020 par rapport à 2004 ;
- 30% d'énergie renouvelable dans sa consommation énergétique en 2020.

Pour se faire, le tramway s'inscrit dans les mesures à mettre en œuvre dans la politique des transports de la Ville de Paris. Le Plan Climat territorial prévoit notamment de « *Poursuivre l'amélioration de l'offre de transport en commun* ». A ce titre, le PCET de Paris précise que « *Il est important de maintenir les efforts de développement des réseaux de transports en commun et d'améliorer leur efficacité dans toute la métropole, afin de pouvoir répondre à la demande supplémentaire générée par les Parisiens et Franciliens encouragés à abandonner leur voiture* ». L'extension du tramway de la Porte d'Asnières à la Porte Dauphine s'inscrit dans cette orientation du Plan Climat Energie Territorial de Paris.

Egalement dans les orientations du PCET, la Ville de Paris souhaite favoriser la pratique du vélo. Il précise notamment que « *la Ville de Paris continuera de développer des aménagements cyclables d'ici 2020* ». Le projet s'insère dans cette optique en permettant la création d'une voie cyclable tout au long du tracé du projet.

La mise en compatibilité du document d'urbanisme ayant pour objet la réalisation d'aménagements prenant en compte le Plan Climat Energie Territorial de la Ville de Paris, elle prend en compte elle-même le Plan Climat Energie Territorial de la Ville de Paris.

3 Exposé des changements apportés au PLU de Paris

3.1 Analyse de la compatibilité du projet avec le PLU de Paris

3.1.1 Présentation générale du Plan Local d'Urbanisme de Paris

3.1.1.1 Principes généraux

Le Plan Local d'Urbanisme (PLU), introduit par la loi de Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU) du 13 décembre 2000, remplace le Plan d'Occupation des Sols (POS). Il détermine l'affectation principale des sols par zone et définit les règles qui s'appliquent de manière générale et spécifique dans chaque zone (espaces dédiés à l'urbanisation d'habitat ou d'activités, préservation des espaces agricoles ou forestiers de toute évolution non désirée, etc.). Ce document constitue le socle sur lequel s'appuient les demandes d'autorisation ou d'utilisation du sol (permis de construire, d'aménager, de démolir).

C'est un document d'urbanisme opérationnel, soumis à enquête publique. Régis par les articles L151-1 à 151-44 du code de l'Urbanisme, les PLU comprennent (article L151-2) :

- un rapport de présentation ;
- un Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) ;
- des orientations d'aménagement et de programmation ;
- un règlement ;
- des annexes.

En Île-de-France, les PLU doivent être compatibles avec le SDRIF. Ils doivent également être compatibles avec les Schémas de Cohérence Territoriale s'ils existent. Le territoire étudié pour le projet d'extension du T3b de Porte d'Asnières à Porte Dauphine ne s'insère pas dans un périmètre de SCoT.

Les PLU sont des documents dont les dispositions graphiques et réglementaires sont opposables à toute personne publique ou privée. Les contraintes associées sont donc importantes. L'article 152-1 du code de l'Urbanisme précise que « *L'exécution par toute personne publique ou privée de tous travaux, constructions, aménagements, plantations, affouillements ou exhaussements des sols, et ouverture d'installations classées appartenant aux catégories déterminées dans le plan sont conformes au règlement et à ses documents graphiques. Ces travaux ou opérations sont, en outre, compatibles, lorsqu'elles existent, avec les orientations d'aménagement et de programmation* ».

3.1.1.2 Présentation du PLU de Paris

Le PLU de Paris est le document d'urbanisme actuellement en vigueur (dernière modification approuvée les 4, 5 et 6 juillet 2016) sur le territoire du projet. Il s'agit du document visé par le présent dossier de mise en compatibilité.

3.1.1.2.1 Composition du PLU de Paris

Le Plan Local d'Urbanisme de la ville de Paris comporte les pièces suivantes :

- Rapport de présentation :
 - ◆ Préambule du rapport de présentation
 - ◆ Diagnostic
 - ◆ Etat initial de l'environnement
 - ◆ Explications des choix retenus et justifications des règles
 - ◆ Evaluation des incidences sur l'environnement
 - ◆ Rapports de présentation des révisions simplifiées et modification du PLU
 - ◆ Rapports de présentation des mises en compatibilité du PLU
- Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) et Orientations d'aménagement :
 - ◆ Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)
 - ◆ Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP)
- Règlement :
 - ◆ Tome 1 - Dispositions générales applicables au territoire couvert par le P.L.U.
 - ◆ Tome 1 - Règlements par zone
 - ◆ Tome 1 - Figures
 - ◆ Tome 2 - Annexes I à V et annexe VII
 - ◆ Tome 2 - Annexes VI : Protections patrimoniales
 - ◆ Atlas général - Planches thématiques
 - ◆ Atlas général - Planches au 1/2000ème
 - ◆ Atlas général - Planches des Bois au 1/5000ème
 - ◆ Atlas des plans de détail - Secteurs de Maisons et Villas
 - ◆ Atlas des plans de détail - Secteur de Montmartre
- Annexes du PLU :
 - ◆ Annexes - Textes et documents illustrés
 - Titre I : Servitudes d'utilité publique affectant l'occupation et l'utilisation du sol
 - Titre II : Schémas des réseaux d'eau, d'assainissement et des systèmes d'élimination des déchets
 - Titre III : Plan d'exposition au bruit de l'aéroport de Paris - Issy-les-Moulineaux
 - Titre IV : Classement acoustique des infrastructures de transports terrestres
 - Titre V : Actes instituant les zones de publicité restreinte et les zones de publicité élargie
 - Titre VI : Zone à risque d'exposition au plomb
 - Titre VII : Liste des lotissements dont les règles d'urbanisme sont maintenues
 - Titre VIII : Secteurs relatifs au taux de la taxe d'aménagement
 - Addenda : Adresses concernées par le Droit de Préemption Urbain Renforcé
 - Addenda : Mesures d'archéologie préventive
 - Addenda : Prévention et réglementation contre les termites
 - Addenda : Prescriptions d'isolement acoustique dans les secteurs affectés par le bruit
 - Addenda : Risques associés aux canalisations de transport de matières dangereuses
 - ◆ Plan prévu par l'article R151-52
 - ◆ Plans des Servitudes d'Utilité Publique

3.1.1.2.2 Règlement du PLU

Le territoire de Paris est divisé en trois zones urbaines et une zone naturelle :

- la zone urbaine générale (zone UG) ;
- la zone des grands services urbains (zone UGSU) ;
- la zone urbaine verte (zone UV) ;
- la zone naturelle et forestière (zone N).

Le projet intercepte les deux zones suivantes (voir cartes pages suivantes) :

- la zone urbaine générale (zone UG)

La zone urbaine générale UG couvre la majeure partie du territoire parisien hors Bois de Boulogne et de Vincennes.

En application des orientations générales définies par le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD), y sont mis en œuvre des dispositifs qui visent à assurer la diversité des fonctions urbaines, à développer la mixité sociale de l'habitat, à préserver les formes urbaines et le patrimoine issus de l'histoire parisienne tout en permettant une expression architecturale contemporaine.

La protection de l'habitation, le rééquilibrage et la diversité des fonctions sont assurés par un dispositif qui distingue entre autres le secteur Centre ouest de protection de l'habitation. Des mesures spécifiques s'appliquent sur des territoires limités pour protéger l'artisanat ou les grands magasins ou pour maintenir la commercialité de certaines voies.

L'évolution des terrains est également conditionnée par un ensemble de règles de volumétrie et d'esthétique garantissant la préservation du paysage urbain parisien dans sa richesse et sa diversité, auxquelles s'ajoutent des prescriptions graphiques localisées visant notamment à protéger des formes urbaines particulières et des éléments du patrimoine bâti et végétal, et à programmer les équipements, logements ou installations répondant aux besoins des parisiens.

- la zone urbaine verte (zone UV)

La zone UV regroupe des espaces dont la densité bâtie est en général faible et dont la fonction écologique, la qualité paysagère ou la vocation récréative, sportive ou culturelle doivent être préservées et mises en valeur pour assurer la qualité de vie et les besoins de détente des citoyens. Elle inclut :

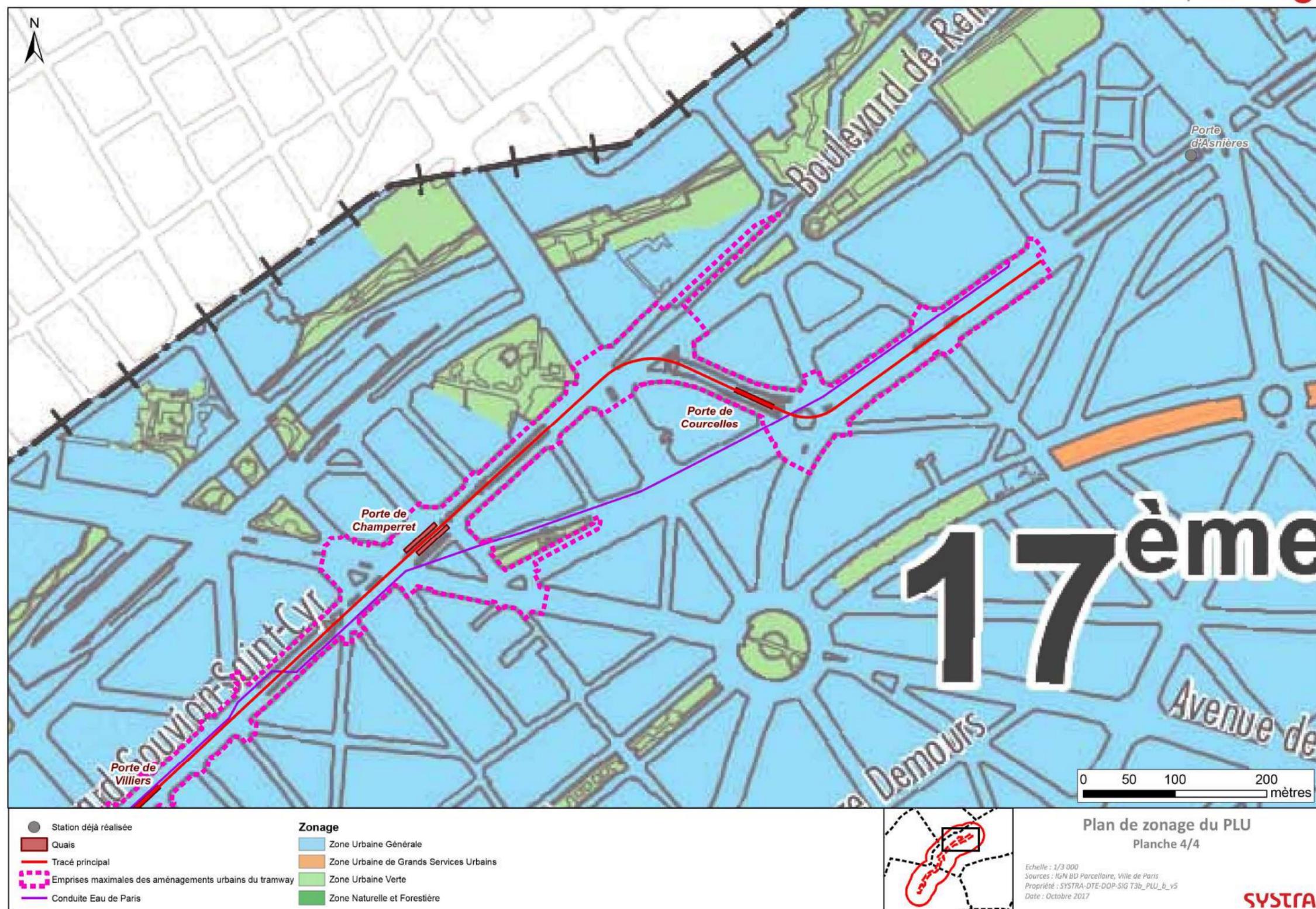
- ♦ les parcs, jardins, espaces verts publics et les cimetières ;
- ♦ de grands espaces consacrés à la détente, aux loisirs, aux sports ;
- ♦ les plans d'eau, les berges basses et les quais portuaires de la Seine et des canaux, à l'exception des espaces qui ont une autre vocation que celle de la zone.

La réglementation vise, selon la nature des espaces concernés :

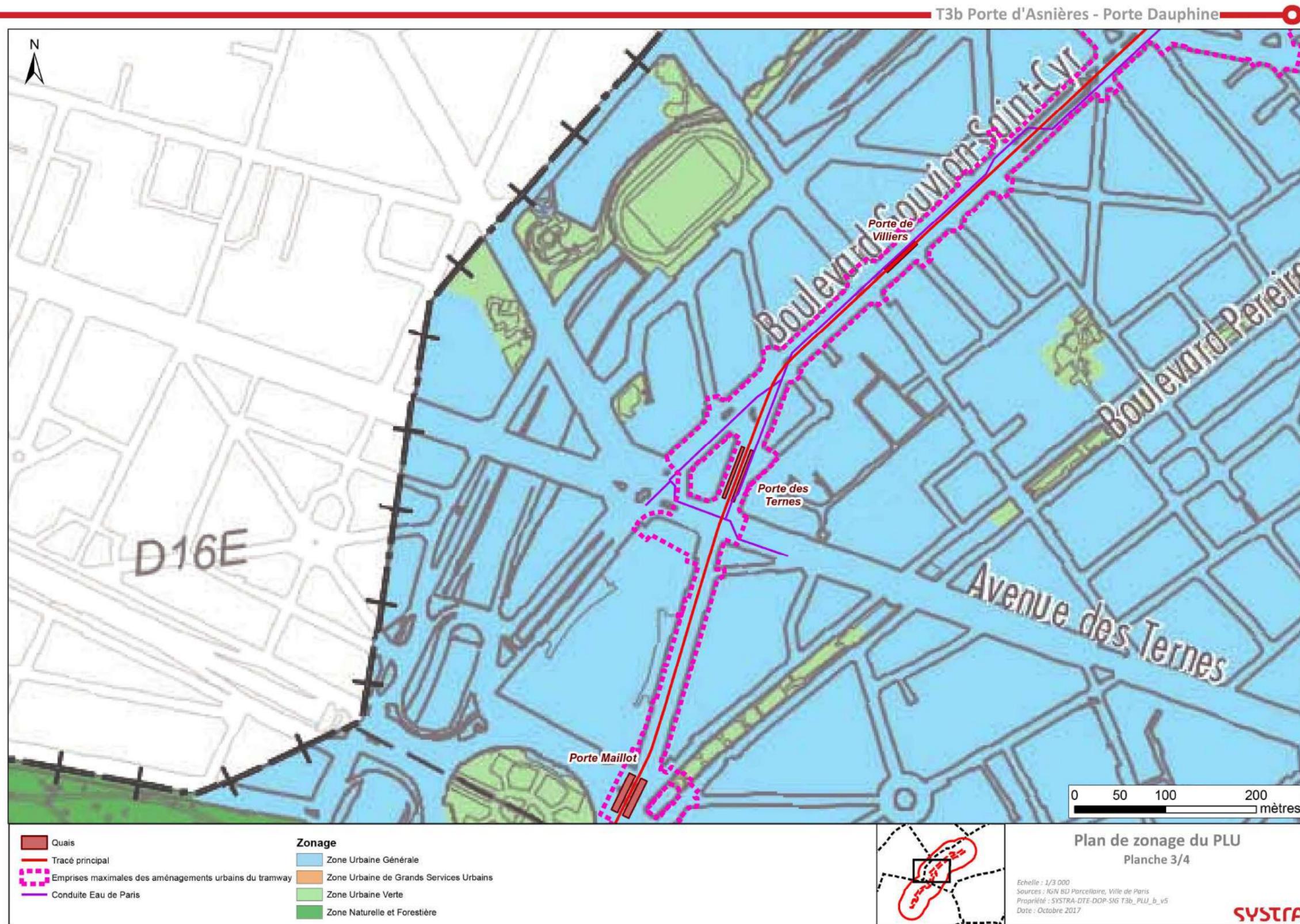
- ♦ à préserver ou améliorer au sein de ces territoires les équilibres écologiques, le caractère et la qualité des espaces verts publics ;
- ♦ à maintenir et développer la vocation récréative des espaces au profit des loisirs, de la culture, de la promenade et des activités sportives, de l'agriculture urbaine...Peuvent trouver place dans cette zone, par exemple, des équipements sportifs, des installations de location de vélos, de restauration, de jeux d'enfants, etc. ;
- ♦ à permettre en outre, sur les voies d'eau et leurs berges, le développement du transport de passagers par bateaux et, en temps partagé, le transit des marchandises et déchets acheminés ou évacués par voie d'eau.

Les cartes pages suivantes présentent l'insertion du projet dans le zonage du PLU de Paris.

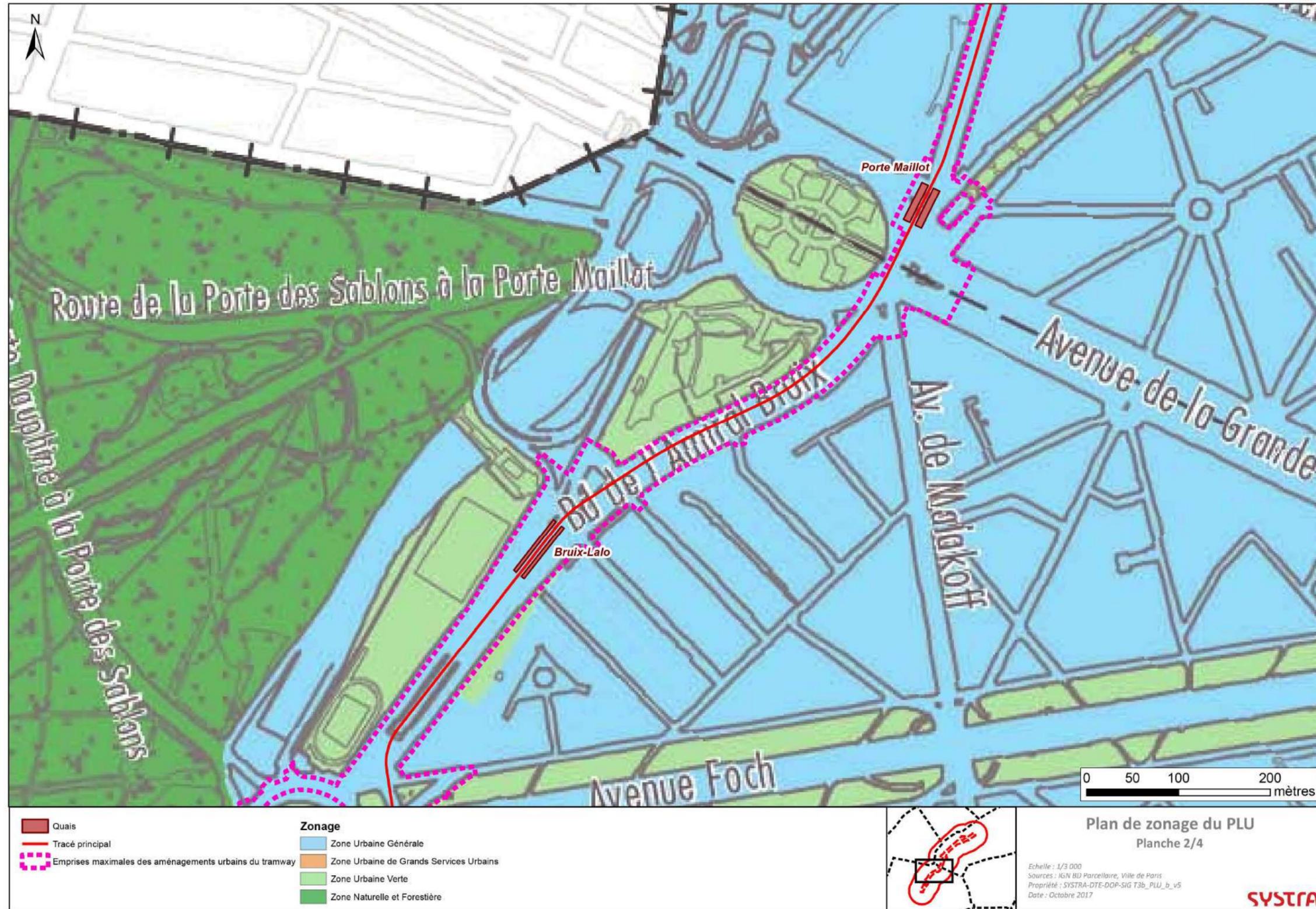
T3b Porte d'Asnières - Porte Dauphine



Carte 14. Plan de zonage du PLU de Paris (en vigueur en juillet 2016), Planche 1, source Ville de Paris

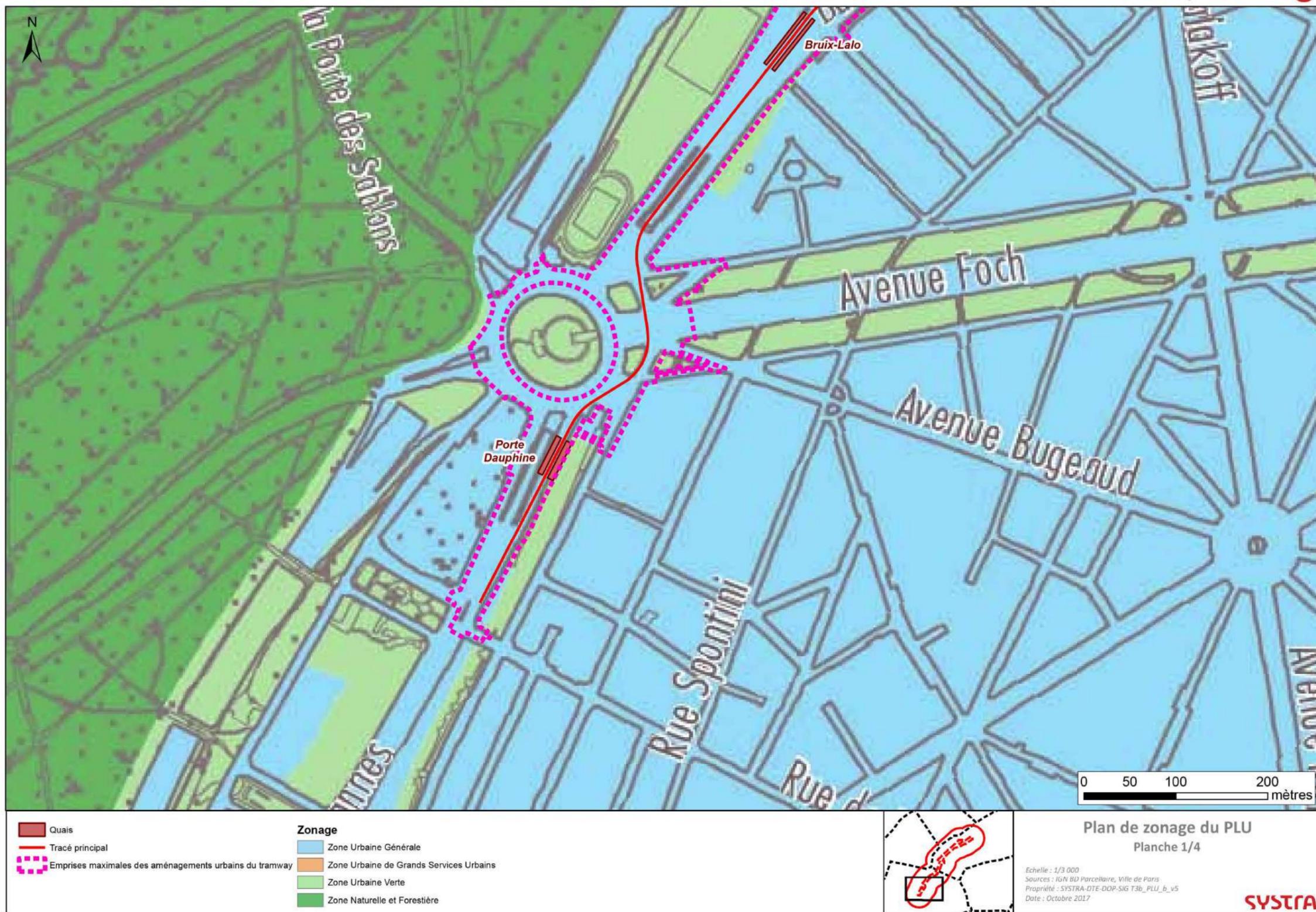


Carte 15. Plan de zonage du PLU de Paris (en vigueur en juillet 2016), Planche 2, source Ville de Paris



Carte 16. Plan de zonage du PLU de Paris (en vigueur en juillet 2016), Planche 3, source Ville de Paris

T3b Porte d'Asnières - Porte Dauphine



Carte 17. Plan de zonage du PLU de Paris (en vigueur en juillet 2016), Planche 4, source Ville de Paris

3.1.2 Contenu du rapport de présentation

A partir d'un diagnostic territorial, le rapport de présentation analyse les perspectives d'évolution de l'urbanisme et explicite les nouvelles dispositions réglementaires adoptées par la Ville de Paris.

Conformément à l'article R.123-2 du Code de l'urbanisme (ancienne référence), le rapport de présentation comprend 4 parties :

- le diagnostic urbain qui permet, à partir d'éléments factuels d'information, d'apprécier les besoins répertoriés en matière de développement économique, d'aménagement de l'espace, d'environnement, d'équilibre social de l'habitat, de transports, d'équipements et de services ;
- l'état initial de l'environnement, qui met en évidence les principaux enjeux de l'urbanisme parisien dans ce domaine ;
- la présentation des choix retenus pour l'établissement du Projet d'Aménagement et de Développement Durable, des motifs de l'élaboration des orientations d'aménagement, de la délimitation des zones et des règles d'urbanisme, ainsi que la justification des périmètres dits « d'attente » ;
- l'évaluation des incidences des orientations du plan sur l'environnement et la manière dont le plan prend en compte le souci de sa préservation et de sa mise en valeur.

En application de l'article R123-2 du code de l'urbanisme, le présent document complète le rapport de présentation du PLU de Paris, afin de prévoir le projet d'extension du Tramway T3 de Porte d'Asnières à Porte Dauphine. Il permettra de présenter les éléments de compatibilité avec les SDRIF PDUIF SDAGE PLH et de prise en compte du SRCE et du PCET. Il permettra de présenter également les évolutions du PLU liées au projet.

3.1.3 Analyse de la compatibilité du projet avec le Projet d'Aménagement et de Développement Durable

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) est une pièce non opposable fixant les orientations générales des politiques d'aménagement, d'équipement, d'urbanisme, de paysage, de protection des espaces naturels et forestiers à l'échelle de la commune, avec lesquelles les autres pièces du PLU devront être cohérentes. En application de l'article L.300-6 du code de l'Urbanisme, le projet qui porterait atteinte à l'économie générale d'un PADD, ne peut être reconnu d'intérêt général par une déclaration de projet.

Le PADD de Paris s'organise autour de trois objectifs majeurs :

- améliorer le cadre de vie de tous les parisiens dans une conception durable de l'urbanisme ;
- promouvoir le rayonnement de la capitale et stimuler la création d'emplois pour tous ;
- réduire les inégalités pour un Paris plus solidaire.

Dans l'objectif d'améliorer le cadre de vie de tous les parisiens, le PADD à la volonté de promouvoir une nouvelle politique des déplacements, dans une perspective d'amélioration de la mobilité globale à Paris tout en minimisant le recours à l'automobile.

Ainsi, par l'objectif « *Faire respirer Paris : une nouvelle politique des déplacements* », le PADD lie la politique d'urbanisme et la politique de déplacements, dans la perspective d'une amélioration de la mobilité globale à Paris tout en minimisant le recours à l'automobile. A ce titre, le PADD projette de favoriser les déplacements des transports publics de surface (bus, tramway, taxis, etc.) et de poursuivre le développement du réseau parisien de transports collectifs, notamment en conformité avec le PDUIF. Dans cet objectif, le PADD identifie le tramway des Maréchaux dans le cadre des projets structurants : « *Le tramway des Maréchaux, engagé sur le tronçon sud et qui sera poursuivi à l'est, puis au nord et à l'ouest* ».

Le projet de prolongement de la ligne du Tramway T3 à l'ouest s'inscrit dans cette politique. Il fait partie à part entière des grands projets structurants visant à poursuivre le développement du réseau de transports collectifs. L'extension de Porte d'Asnières à Porte Dauphine s'inscrit dans l'engagement de développement du tramway des Maréchaux à l'ouest de Paris.

Le PADD a également pour objectif de « *Rendre les espaces libres plus agréables et développer la trame verte de Paris et favoriser la biodiversité* ». Il mentionne notamment 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 être l'occasion d'aménagements paysagers* ». Le projet s'insère dans cette perspective en requalifiant l'espace public et en intégrant des aménagements paysagers le long de son insertion.

Le PADD promeut les modes doux. L'extension du tramway s'accompagne d'une requalification des espaces publics avec l'amélioration des cheminements piétons, l'élargissement des trottoirs et la sécurisation des traversées piétonnes ainsi que la création de pistes cyclables tout le long du tracé.

En favorisant les déplacements des transports publics en surface et en promouvant le développement du réseau de transport collectif, le PADD s'inscrit dans la perspective d'une amélioration de la mobilité globale à Paris tout en minimisant le recours à l'automobile. Ainsi, le Projet d'Aménagement et de Développement Durable du PLU de Paris identifie le tramway des Maréchaux comme un projet structurant, devant être poursuivi à l'ouest de Paris.

Le PADD promeut également une requalification de l'espace public liée aux grands projets portés par la Ville. Les modes doux offre une requalification des espaces publics avec l'amélioration et la sécurisation des cheminements piétons et la création de pistes cyclables tout le long de son tracé.

Le projet d'extension du Tramway T3 de Porte d'Asnières à Porte Dauphine ainsi que la déviation et la modernisation de la canalisation Ceinture Nord d'Eau de Paris est compatible avec le PADD.

3.1.4 Analyse de la compatibilité du projet avec les Orientations d'Aménagement et de Programmation

Les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) sont relatives à des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager et prévoient, en cohérence avec le PADD, les actions et opérations d'aménagement à mettre en œuvre, notamment pour mettre en valeur l'environnement, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune. Ces orientations se présentent, pour chaque secteur concerné, sous la forme de schémas d'aménagement composés d'un texte explicatif et d'un document cartographique qui fournissent les informations nécessaires à la compréhension du projet d'aménagement décidé par l'autorité municipale.

Les OAP en faveur de la cohérence écologique sont cohérentes avec le PADD, traduisent les orientations du SDRIF, du Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) et du Plan Biodiversité de Paris.

Le projet d'extension du T3 entre porte d'Asnières et porte Dauphine est concerné par l'Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) en faveur de la cohérence écologique, couvrant l'ensemble du territoire parisien.

3.1.4.1 Présentation de l'OAP en faveur de la cohérence écologique

Cette OAP poursuit deux orientations :

- **une orientation générale** : poursuivre l'élaboration de la trame verte et bleue (engagée dans le cadre de la participation à l'élaboration du SRCE) en approfondissant les campagnes d'inventaire et de diagnostic floristique, faunistique et écologique des emprises parisiennes, en lien avec les collectivités voisines ;
- **une orientation commune** : sur toutes les emprises concernées par les présentes orientations, les projets s'attacheront à enrichir l'écosystème local dans le respect des espèces endémiques d'Île-de-France (sauf lieux spécifiques de conservation de la biodiversité). Aux interconnexions avec les continuités écologiques régionales, ils adopteront des dispositifs favorables aux espèces répertoriées. Les diverses strates végétales (arborée, arbustive, herbacée) seront employées et les milieux humides favorables au rafraîchissement urbain seront restaurés ou créés. Il convient de privilégier l'infiltration directe des eaux de pluie, les clôtures perméables à la petite faune et d'adopter des modes de gestion favorables au développement de la biodiversité.

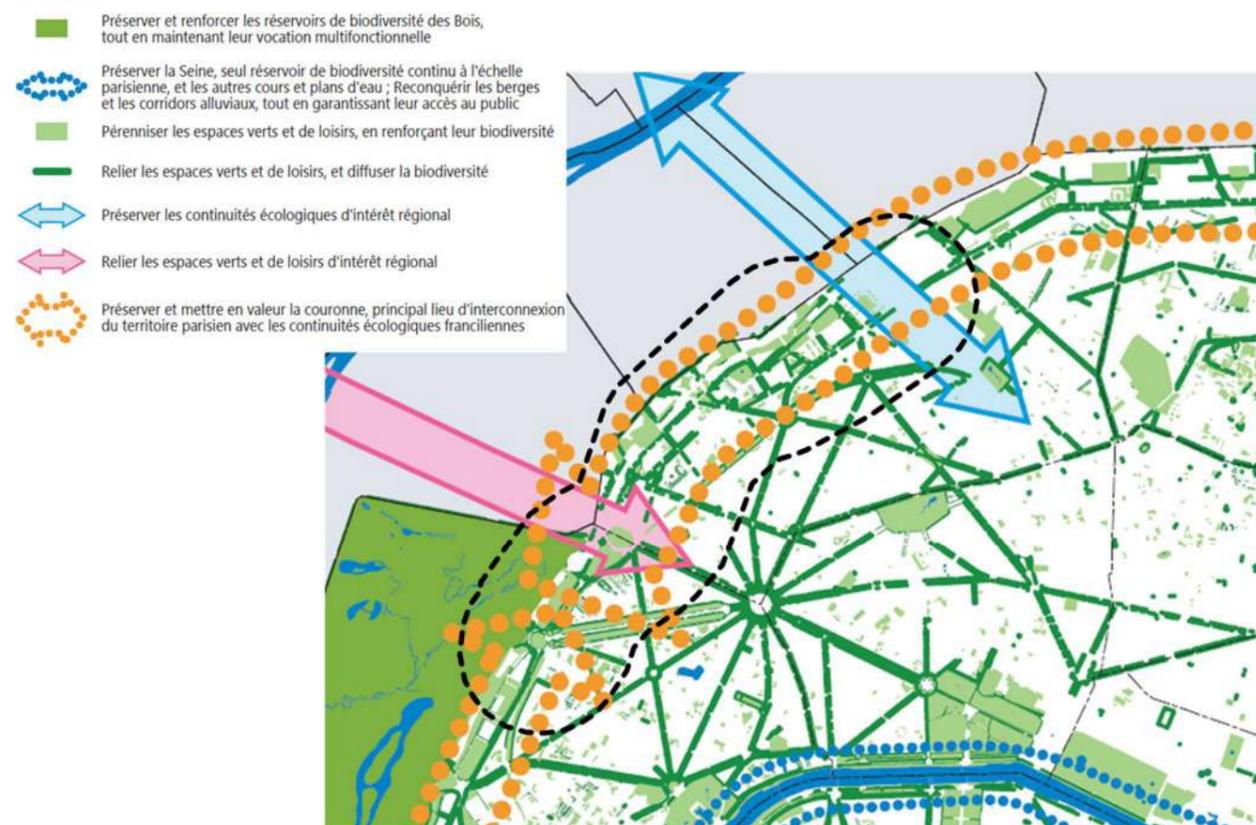
Le projet est concerné par plusieurs enjeux de cette OAP :

- **préserver et mettre en valeur la couronne (ceinture verte de Paris)**, principal lieu d'interconnexion du territoire parisien avec les continuités écologiques franciliennes : valoriser, développer et conforter de façon globale les espaces verts et de loisirs de la couronne qui est, après la Seine et le bois de Boulogne, le principal lieu d'interconnexion du territoire parisien avec les continuités écologiques franciliennes. Pour lutter contre l'artificialisation de la couronne, tout projet doit limiter l'imperméabilisation des sols et favoriser l'emploi de matériaux biodégradables (barrières de bois, sols en stabilisé). Les rues arborées feront l'objet d'une évaluation permettant d'identifier leur potentiel de mutation en faveur de la biodiversité : alignement plurispécifique avec ou sans strate arbustive, création de plateaux végétalisés, parterres en stabilisé, bandes enherbées, noues humides et végétalisées, etc. Les toitures terrasses des bâtiments de faible hauteur à rénover feront l'objet d'un traitement végétalisé, afin d'offrir aux espèces un espace complémentaire de déplacement. Le projet s'insère intégralement dans le périmètre de cet enjeu.
- **relier les espaces verts et de loisirs d'intérêt régional** : les liaisons vertes d'intérêt régional relient des espaces verts et de loisirs existants et en projet de part et d'autre de la limite administrative. Les projets favoriseront la création de circulations douces (piétons, vélos) le long de ces axes qui participent à l'organisation de l'espace régional. Le jalonnement de ces promenades peut favoriser la perception de la

dimension métropolitaine des espaces verts et de loisirs franciliens. Le projet intercepte cet enjeu dans le secteur de la porte Maillot.

- **pérenniser les espaces verts et de loisirs, en renforçant leur biodiversité** : les espaces verts et de loisirs intramuros sont autant de secteurs d'intérêt écologique qui complètent les réservoirs de biodiversité parisiens. A ce titre, ils doivent être préservés et faire l'objet des mêmes campagnes d'inventaire et de diagnostic en vue d'enrichir l'écosystème local. Tout projet doit limiter l'imperméabilisation des sols et l'éclairage nocturne et favoriser l'emploi de matériaux biodégradables (bois naturel, sols en stabilisé). Le projet intercepte quelques espaces verts, notamment au niveau de la place du Maréchal de Lattre de Tassigny (flots routiers impactés par l'insertion du tramway). Le projet s'insérant principalement sur la voirie publique, les impacts sont toutefois limités vis-à-vis de ces espaces.
- **relier les espaces verts et de loisirs, et diffuser la biodiversité** : les alignements d'arbres et les jardins implantés en bordure de voies peuvent favoriser le déplacement des espèces, et mettre en contact, de proche en proche, les différents secteurs à vocation écologique. En effet, les pieds d'arbres représentent une grande part des surfaces en pleine terre du territoire parisien. Le projet s'insérant sur la voirie publique, il impactera des alignements d'arbres.
- **préserver les continuités écologiques d'intérêt régional** : situé sur les faisceaux ferrés des Batignolles. Le projet n'intercepte pas cette continuité.

LEGENDE



Carte 18. Extrait de la carte de l'Orientations d'Aménagement et de Programmation en faveur de la cohérence écologique, source PLU de Paris, juillet 2016, SYSTRA

Le projet prévoit la mise en œuvre des mesures environnementales permettant de répondre aux objectifs fixés par cette OAP.

3.1.4.2 Présentation des mesures du projet répondant aux objectifs de l'OAP en faveur de la cohérence écologique

Les emprises travaux du projet s'insèrent en limite des espaces verts et de loisirs, dont il convient de renforcer la biodiversité, que sont le jardin de la Place de la Porte Maillot, le Square Parodi, les parterres plantés de l'Avenue Foch, le jardin de la Place du Maréchal de Lattre de Tassigny et les espaces sportifs de la couronne, sans nuire à leur intégrité.

Par ailleurs, de nombreux corridors linéaires constitués des alignements des grandes avenues et boulevards rencontrés par le projet sont interceptés. Des arbres d'alignements seront abattus préalablement à la réalisation des travaux, principalement sur les boulevards Berthier et Gouvion-Saint-Cyr.

Permettant de répondre aux enjeux de l'OAP de cohérence écologique, le projet intègre les éléments suivants dans sa conception :

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

Tableau 4. *Éléments du programme du projet répondant à l'OAP de cohérence écologique, source SYSTRA*

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

3.1.4.3 Conclusion

La mise en œuvre des mesures environnementales par le projet permet de répondre aux enjeux de l'OAP de cohérence écologique. De ce fait, le projet est compatible avec l'Orientation d'Aménagement et de Programmation en faveur de la cohérence écologique.

3.1.5 Analyse des pièces réglementaires

Dans le cadre du projet, cette analyse porte sur le règlement des zones interceptées par le projet, à savoir les zones UG et UV, ainsi que sur les Espaces Boisés Classés (EBC) impactés par le projet. L'analyse a également portée sur les éléments bâtis et paysagers à préserver au titre des articles L151-19 et L151-23 du code de l'urbanisme, identifiés dans l'annexe VI : Protections patrimoniales et VII : Espaces Verts Protégés.

3.1.5.1 Analyse des dispositions de la zone UG

Les dispositions de la zone UG ne s'opposent pas à la réalisation du projet.

Néanmoins, les dispositions précises que « *toute voirie nouvelle doit être adaptée à la topographie du terrain d'implantation et être cohérente avec la trame de voirie environnante* ». Egalement, l'article UG 13 précise qu'un « *soin tout particulier au traitement des espaces libres de constructions et aux plantations* » doit être effectué. Le « *traitement des espaces libres nécessitant d'être adapté au caractère des quartiers* ».

L'insertion urbaine du tramway est étudiée afin de s'intégrer dans la continuité du paysage des territoires traversés.

Le projet est compatible avec le règlement de la zone.

3.1.5.2 Analyse des dispositions de la zone UV

Le projet n'est pas compatible avec les dispositions de la zone UV dont la destination est de regrouper des espaces dont la fonction écologique, la qualité paysagère ou la vocation récréative, sportive ou culturelle doivent être préservées et mises en valeur pour assurer la qualité de vie et les besoins de détente des citoyens.

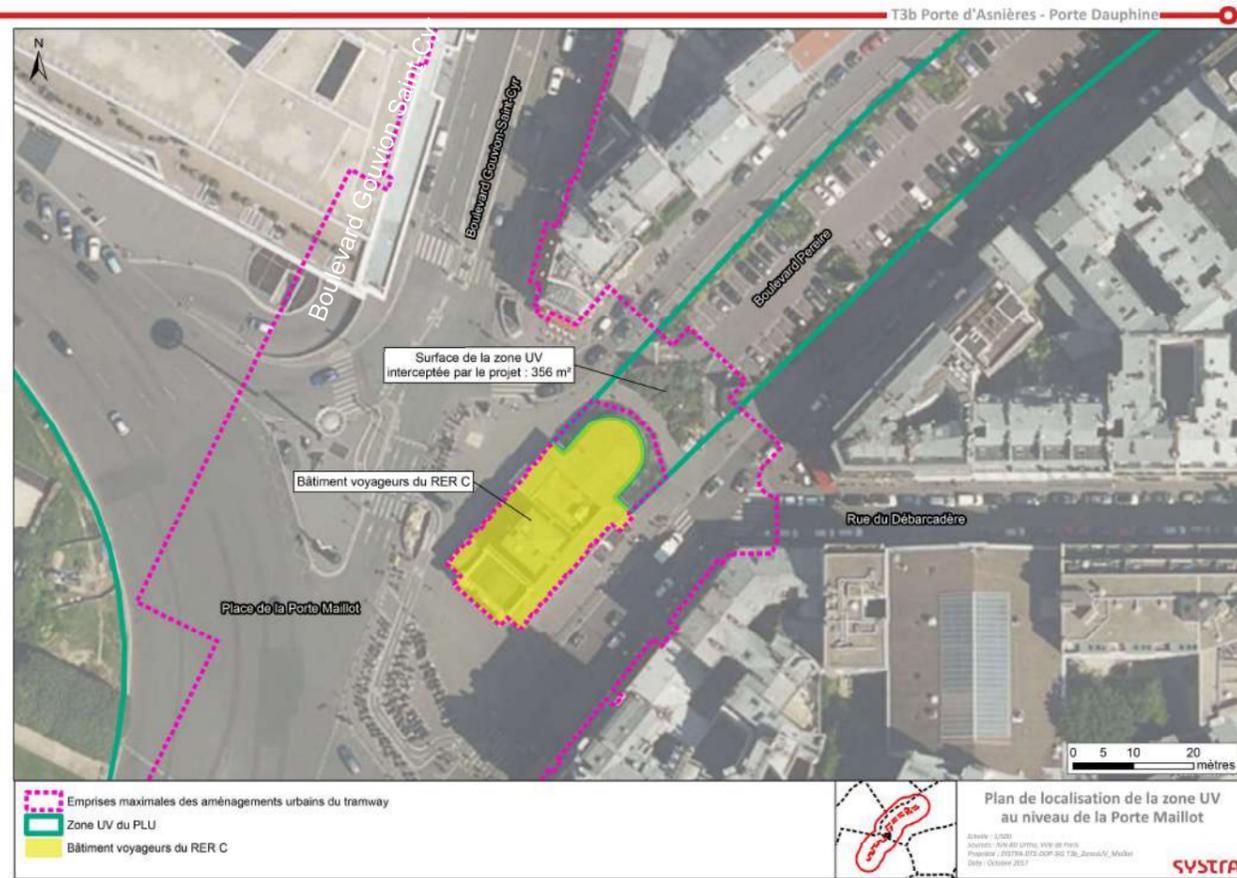
L'article UV.1 – Occupations et utilisations du sol interdites – interdit « *les constructions et installations, ainsi que les travaux divers de quelque nature que ce soit, à l'exception des travaux d'accessibilité, d'hygiène, d'isolation phonique ou thermique ou de sécurité* ». Les aménagements liés au projet du T3 ne rentrent pas dans ces catégories de travaux.

Les opérations liées au projet du T3 ne sont également pas concernées par les dispositions soumises à restrictions de l'article UV.2 – Occupations et utilisations du sol soumises à conditions particulières. Ainsi, en ce qui concerne spécifiquement les infrastructures de transport, seuls « *les ouvrages d'infrastructures terrestres et fluviales tels que ponts, passerelles, escales fluviales, ouvrages de ventilation des réseaux de transport* » sont admis (art. UV 2.1 i).

Pour ces raisons, le projet de prolongement du T3 à l'ouest n'est pas compatible avec le règlement de la zone UV.

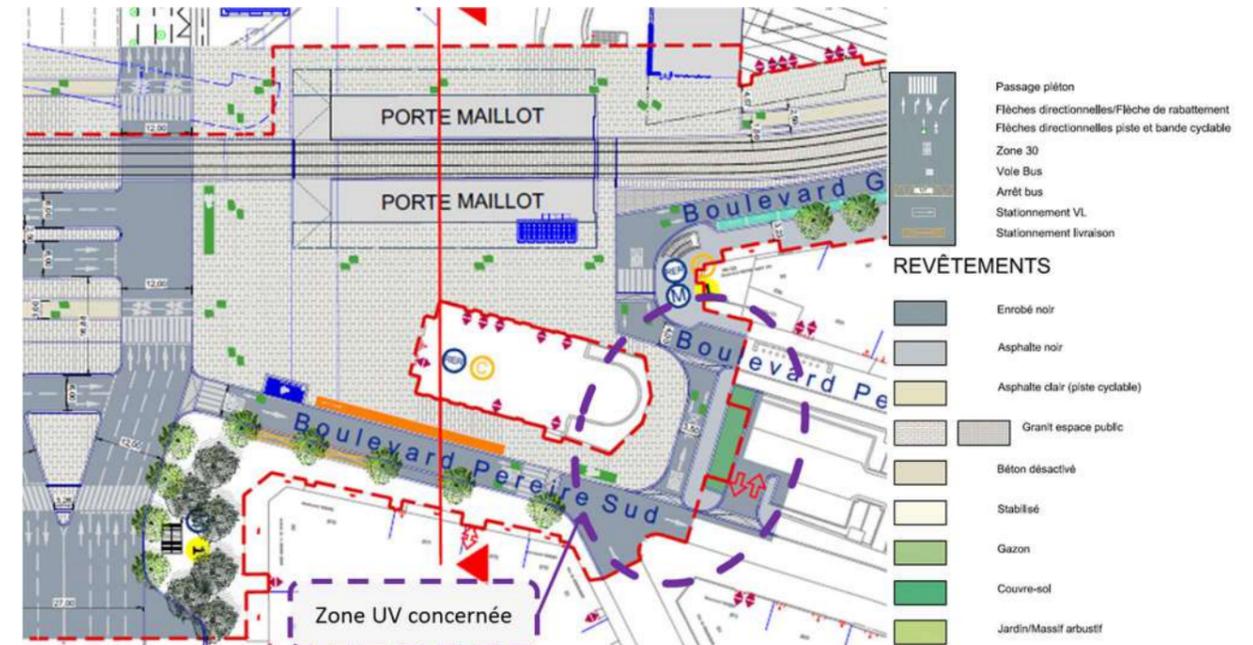
L'insertion du tramway a été conçue pour limiter au maximum les impacts sur les zones UV. Néanmoins, deux zones seront impactées :

- la zone UV située au niveau de la **Porte Maillot**, au nord du bâtiment voyageurs du RER C. Cette zone fortement artificialisée et imperméabilisée correspond à un parking comme l'illustre la photographie suivante :



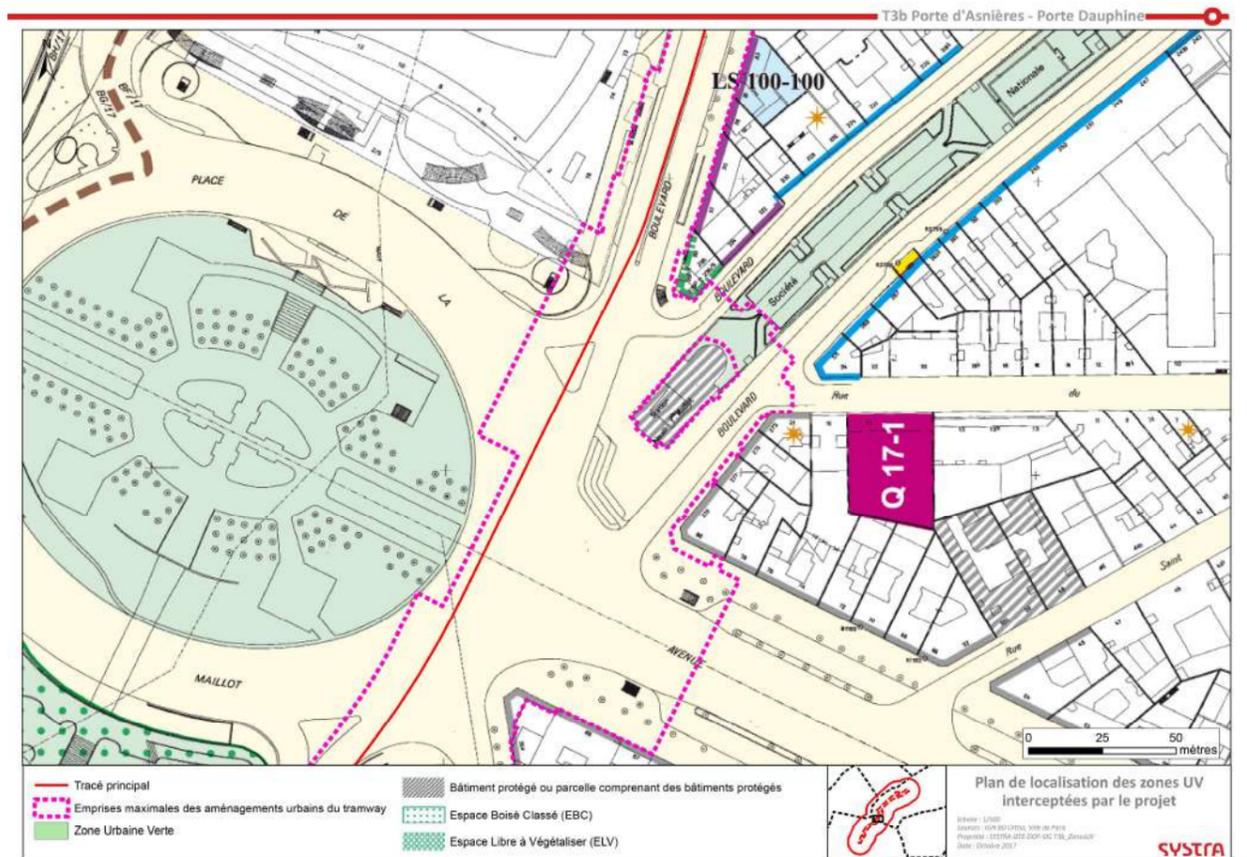
Carte 19. Zone UV au nord du bâtiment voyageurs du RER C au niveau de la Porte Maillot, source Google Earth, SYSTRA

Dans le cadre du projet, ce secteur fait l'objet d'une création de voie apaisée venant requalifier l'espace au nord du bâtiment voyageurs du RER C, comme explicité sur l'illustration ci-après.



Carte 20. Présentation de la requalification de l'espace au nord du bâtiment voyageurs du RER C dans le cadre du projet, source SYSTRA

La zone UV interceptée par le projet est présentée sur la carte suivante :



Carte 21. Zone UV au niveau de la Porte Maillot, source SYSTRA (extrait de la feuille C04 du PLU)

- le secteur de la Porte Dauphine sur lequel des îlots routiers sont identifiés en tant que zone UV. Il s'agit d'espaces enherbés et arborés, non imperméabilisés. Dans le cadre du projet, la plateforme tramway ainsi que la piste cyclable s'insèrent sur ces zones (Voir Carte 23).

3.1.5.4 Espaces Boisés Classés (EBC)

3.1.5.4.1 Définition

Selon l'article L.113-1 du code de l'urbanisme : « Les plans locaux d'urbanisme peuvent classer comme espaces boisés, les bois, forêts, parcs à conserver, à protéger ou à créer, qu'ils relèvent ou non du régime forestier, enclos ou non, attenant ou non à des habitations. Ce classement peut s'appliquer également à des arbres isolés, des haies ou réseaux de haies ou des plantations d'alignements ».

Les EBC font ainsi l'objet de servitudes destinées à en assurer la protection et la pérennité. Ainsi, les coupes et les abattages d'arbres y sont soumis à autorisation et doivent donner lieu à un reboisement obligatoire. Tout défrichage ayant pour objet la suppression du caractère boisé des lieux est interdit.

Le classement interdit tout changement d'affectation du sol de nature à compromettre la conservation, la protection ou la création de boisements. Ces mesures sont destinées à préserver les boisements dont le maintien est jugé nécessaire pour la qualité du site et l'équilibre naturel du territoire concerné.

Le déclassement d'un Espace Boisé Classé est possible, mais doit être fondé sur des motifs d'urbanisme ou d'intérêt général.

Si un projet d'intérêt général impacte une partie d'EBC, le déclassement de cette partie impactée est nécessaire afin d'y permettre la réalisation du projet. Ainsi, l'EBC sera réduit de cette partie impactée.

Le déclassement de ces terrains ou la réduction d'un Espace Boisé Classé n'est pas possible par modification du PLU. En effet, selon l'article L.153-31 et L.153-54 du code de l'Urbanisme, la réduction d'un EBC ne peut se faire que dans le cadre de révision ou de mise en compatibilité des PLU (soumises à enquête publique).

3.1.5.4.2 EBC interceptés par le projet

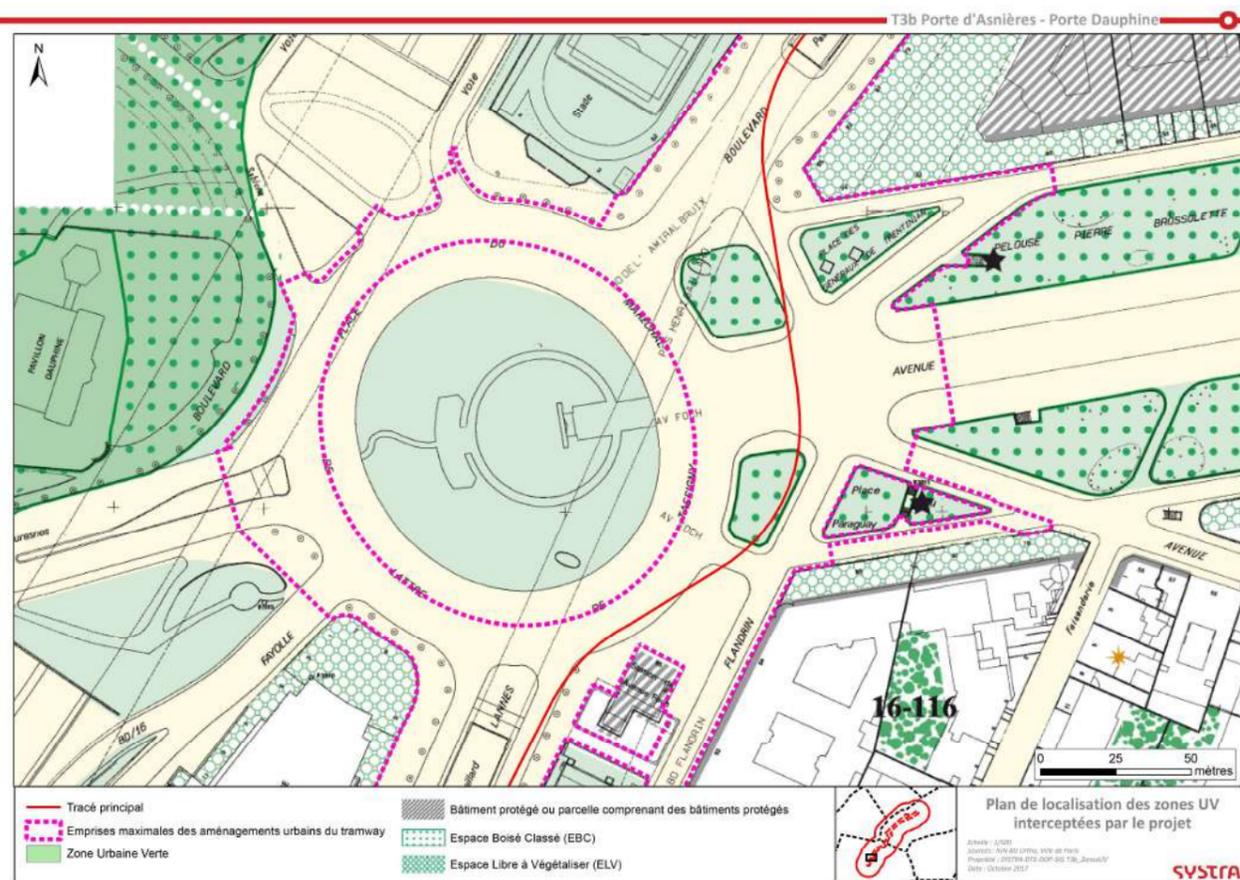
Les Espaces Boisés Classés interceptés par le projet sont des îlots routiers situés à l'est de la Place du Maréchal de Lattre de Tassigny :

- un EBC situé place des Généraux de Trentinian : cet EBC sera impacté de manière partielle, afin de permettre l'insertion de la piste cyclable et du trottoir ;
- deux EBC situés sur des îlots routiers en entrée et sortie de la Place du Maréchal de Lattre de Tassigny sur l'avenue Foch : ces deux EBC seront entièrement impactés par l'insertion de la plateforme. Des mesures d'accompagnement seront mises en œuvre tels que les aménagements paysagers réalisés le long de la plateforme tramway au niveau des îlots routiers (Cf. carte suivante).

Les EBC situés sur la Place du Paraguay ne seront pas directement impactés par le projet. Il en est de même pour le Square Parodi. L'insertion du projet a été étudiée afin de limiter au maximum les impacts sur les espaces verts et les EBC. Pour ce faire, l'insertion de la plateforme végétalisée et de la piste cyclable l'accompagnant a été éloignée de l'EBC de la Place du Paraguay. De même, les limites d'emprise du projet correspondent à la limite de clôture du Square Parodi, où s'arrête l'EBC du square.

Néanmoins, afin de garantir un aménagement de qualité des espaces végétalisés dans le site classé des Allées de l'avenue Foch et de respecter la symétrie axiale existante, il a été décidé de déclasser les deux EBC de la Place du Paraguay.

Les illustrations suivantes permettent de localiser les EBC et modifications apportées par le projet d'insertion.



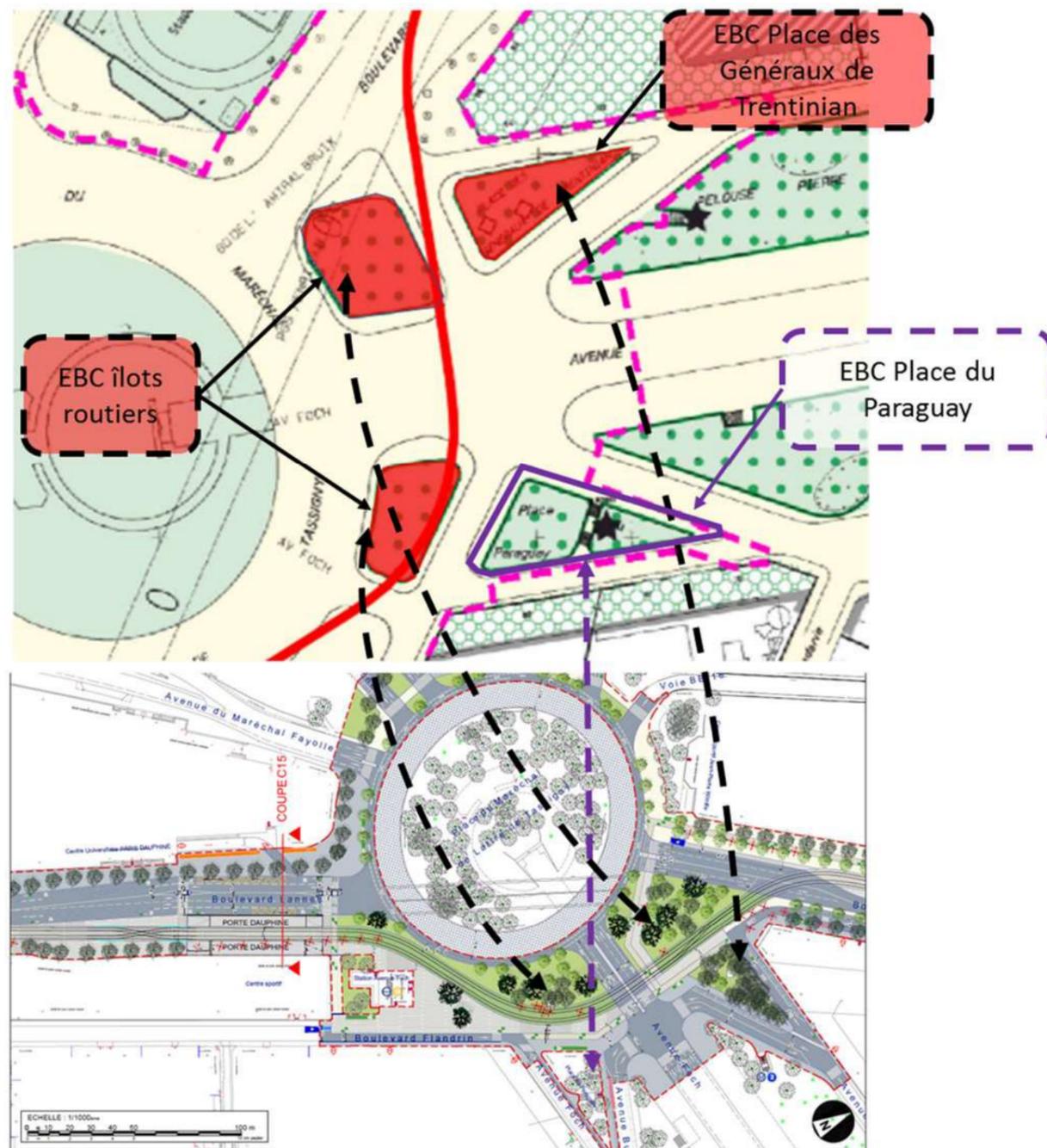
Carte 22. Zones UV au niveau de la Porte Dauphine, source SYSTRA (extrait de la carte C05 du PLU)

A ce titre, le projet n'est pas compatible avec le PLU. Le document doit être mis en compatibilité.

3.1.5.3 Emplacement réservé intercepté par l'aire d'étude immédiate

Le projet d'extension du Tramway T3 de Porte d'Asnières à Porte Dauphine ainsi que la déviation et la modernisation de la canalisation Ceinture Nord d'Eau de Paris n'intercepte aucun emplacement réservé existant.

Aucun emplacement réservé n'est intercepté par le projet.



Carte 23. Localisation des EBC s'insérant à proximité immédiate du projet – Extrait de la feuille C05 du PLU de Paris en haut et Plan d'aménagement urbain au 1/1000^{ème} en bas, source : PLU de Paris, Schéma de Principe, SYSTRA

3.1.5.5 Autres éléments protégés au titre du code de l'urbanisme

3.1.5.5.1 Généralités

Outre les EBC et les monuments historiques classés et inscrits, le PLU identifie des éléments bâtis et paysagers à préserver au titre des articles L151-19 et L151-23 du code de l'urbanisme (ancien article L123-1-7 du code de l'Urbanisme).

L'article L151-19 dispose que « le règlement peut identifier et localiser les éléments de paysage et identifier, localiser et délimiter les quartiers, îlots, immeubles bâtis ou non bâtis, espaces publics, monuments, sites et secteurs à protéger, à conserver, à mettre en valeur ou à requalifier pour des motifs d'ordre culturel, historique ou architectural et définir, le cas échéant, les prescriptions de nature à assurer leur préservation leur conservation ou leur restauration. Lorsqu'il s'agit d'espaces boisés, il est fait application du régime d'exception prévu à l'article L. 421-4 pour les coupes et abattages d'arbres ».

L'article L151-23 précise que « le règlement peut identifier et localiser les éléments de paysage et délimiter les sites et secteurs à protéger pour des motifs d'ordre écologique, notamment pour la préservation, le maintien ou la remise en état des continuités écologiques et définir, le cas échéant, les prescriptions de nature à assurer leur préservation. Lorsqu'il s'agit d'espaces boisés, il est fait application du régime d'exception prévu à l'article L. 421-4 pour les coupes et abattages d'arbres.

Il peut localiser, dans les zones urbaines, les terrains cultivés et les espaces non bâtis nécessaires au maintien des continuités écologiques à protéger et inconstructibles quels que soient les équipements qui, le cas échéant, les desservent ».

C'est le règlement des zones où se localisent ces éléments protégés qui édicte les règles et contraintes qui y sont applicables. Les articles UG.11-1 et UV.11-1, prévoient que les éléments protégés doivent être pris en compte dans le cadre l'insertion du projet dans le cadre urbain.

3.1.5.5.2 Éléments interceptés par le projet

Les éléments référencés sur le linéaire d'insertion du projet sont les suivants :

- **pour le bâti : bâtiment protégé et élément particulier protégé** : le PLU protège, en application de l'article L.151-19 du Code de l'urbanisme, des immeubles (parcelles, bâtiments ou parties de bâtiments, éléments particuliers) qui possèdent une qualité architecturale remarquable, ou constituent un témoignage de la formation et de l'histoire de la ville ou d'un quartier, ou assurent par leur volumétrie un repère particulier dans le paysage urbain, ou appartiennent à une séquence architecturale remarquable par son homogénéité. La liste de ces immeubles et éléments de paysage figure dans l'annexe VI du tome 2 du présent règlement.
- **pour les éléments naturels ou paysagers** au titre des articles L151-19 et L151-23 alinéa 1 :
 - ♦ **Espace Vert Protégé (EVP)** : ensemble paysager existant sur un ou plusieurs terrains protégés pour son rôle dans le maintien des équilibres écologiques, sa qualité végétale ou arboricole ;
 - ♦ **Espace Libre à Végétaliser (ELV)** : emprises à dominante minérale ou déjà végétalisées, situées en bordure de voie ou à l'intérieur des terrains protégées pour préserver ou améliorer la qualité du paysage urbain.

A ce titre, le projet n'est pas compatible avec le PLU. Il nécessite donc d'être mis en compatibilité.

Les éléments et espaces situés sur le linéaire du projet sont :

Type d'élément	Dénomination	Exposé du motif de protection / Remarque	Adresse	Impact du projet
Bâtiment protégé	Ateliers pour artistes, édifiés en 1889 (n°29) et 1882 (n°31).	Au n°31, une douzaine d'ateliers dont ceux de Pierre Carrier-Belleuse de 1885 à 1932, de Guillauma Alaux, de Paul Antin, Léon Couturier, Victor-Henri Lesur, Paul Stevens. Ils se distinguent immédiatement par la dimension de leurs baies qui occupent pratiquement la hauteur de chaque étage. La décoration se limite à quelques pilastres placés entre les baies.	29-31 boulevard Berthier	Aucun
EVP		Partie des 800m ² d'emprise totale de l'EVP 17-01	rue de l'Abbé Rousselet 112 boulevard Berthier	Aucun
EVP	Square du Rhône Square de la Dordogne	Partie des 5 300m ² d'emprise totale de l'EVP 17-45	116 à 130 boulevard Berthier	Aucun
Bâtiment protégé	Ancien hôtel particulier	Ancien hôtel particulier abritant l'atelier du peintre Duez.	39 boulevard Berthier	Aucun
Bâtiment protégé	Maison Dumas	Maison Dumas construite par l'architecte Paul Sédille en 1892. Le plan de cette maison, destinée à abriter la vie familiale et professionnelle de M. Dumas, est semblable à celui de la plupart des maisons élevées dans le quartier à cette époque. La façon dont est traité le programme, où l'on reconnaît le sens aigu des proportions, est en revanche entièrement propre à Sédille.	51 boulevard Berthier 32 rue Eugène Flachet	Aucun
Bâtiment protégé	Ensemble de logement	Ensemble de logement sociaux « Habitations à Bon Marché » réalisé en 1933 par les architectes Joseph Bassompierre, Paul de Rutté et Paul Sirvin. Trois groupes d'immeubles monumentaux (128 logements et 14 ateliers d'artistes), construits sur l'ancien bastion 47 des fortifications	134 à 142 boulevard Berthier	Aucun
EVP		Partie des 1 400m ² d'emprise totale de l'EVP 17-44	134 à 142 boulevard Berthier	Aucun

Type d'élément	Dénomination	Exposé du motif de protection / Remarque	Adresse	Impact du projet
EVP		Partie des 1 315m ² d'emprise totale de l'EVP 17-02 (75m ² d'EVP sur la parcelle donnant au 7 de l'avenue)	7 avenue Stéphane Mallarmé	Aucun
EVP		Partie des 800m ² d'emprise totale de l'EVP 17-11	37-39 boulevard Berthier 9-18 rue Eugène Flachet	Aucun
EVP		Partie des 2 000m ² d'emprise totale de l'EVP 17-22	19-23 rue Eugène Flachet	Aucun
Bâtiment protégé	Immeuble de logements	Immeuble de logements sociaux de la fondation Alexandre et Julie Weill construit par les frères Auguste et Gustave Perret de 1950 à 1956.	174 à 176 boulevard Berthier (9 avenue Stéphane Mallarmé)	Aucun
ELV		Long de la rue, des deux côtés	Rue Albert Samain	Aucun
ELV		Long de la rue, des deux côtés	Rue Jean Moréas	Aucun
EVP		Partie des 240m ² d'emprise totale de l'EVP 17-86	1-9 rue Jean Moréas	Aucun
Bâtiment protégé	Immeuble	Immeuble édifié en 1880 comprenant seize ateliers-logements pour artistes. L'immeuble se distingue surtout par la qualité de ses grandes baies qui occupent la plus grande part de la superficie des façades et forme ainsi une figure insolite dans la typologie de l'immeuble haussmannien.	29 à 29b rue Descombes 147 avenue de Villiers	Aucun
Bâtiment protégé	Immeuble	Immeuble de rapport élevé par l'architecte G. Brière en 1894; bow-window transformé en 1896 par l'architecte Jules Kùpfer, élève de Guadet aux Beaux-Arts.	22 rue Galvani	Aucun
EVP		Partie des 3 960m ² d'emprise totale de l'EVP 17-42	8 à 16 boulevard Gouvion Saint Cyr	Aucun
EVP		Partie des 830m ² d'emprise totale de l'EVP 17-49	21 à 25 boulevard Gouvion Saint-Cyr	Aucun
Bâtiment protégé	Ensemble d'ateliers d'artistes	Ensemble d'ateliers d'artistes construits en 1884 en structure métallique par Gustave Eiffel qui divisa l'immeuble en six travées d'ateliers de largeur identique.	4 à 6 rue Aumont-Thiéville	Aucun
EVP		Partie des 570m ² d'emprise totale de l'EVP 17-71	37 à 41 boulevard Gouvion Saint-Cyr	Aucun
EVP		Partie des 1 650m ² d'emprise totale de l'EVP 17-20	3 à 11 avenue de la Porte de Villiers	Aucun

Type d'élément	Dénomination	Exposé du motif de protection / Remarque	Adresse	Impact du projet
Bâtiment protégé	Gare de la Porte Maillot	Gare de la Porte Maillot. Bâtiment de type « utilitaire » construit entre 1852-1854 à l'occasion de la mise en service de la ligne de chemin de fer de la Petite Ceinture. Petit équipement de style néoclassique qui fait partie d'une typologie répétitive tout au long de la ligne.	84 avenue de la Grande Armée	Aucun
ELV		Le long de la façade est du boulevard de l'Amiral Bruix Section avenue Malakoff - avenue Marbeau	boulevard de l'Amiral Bruix	Aucun
EVP		Partie des 2 870m ² d'emprise totale de l'EVP 16-79	rue du Commandant Marchand boulevard de l'Amiral Bruix rue Wéber	Aucun
Bâtiment protégé	Villas ou hôtels	Séquence cohérente de villas ou hôtels de la fin du XIX ^e siècle. Au n°16, hôtel néo-Louis XIII en briques et pierre présentant une façade composée de cinq travées et d'un étage sur rez-de-chaussée.	16 à 20 rue Weber	Aucun
Bâtiment protégé	Villas et petits hôtels	Villas et petits hôtels de la fin du XIX ^e siècle. Au n°15, hôtel présentant une façade de style Beaux-Arts composée de trois travées, construit par l'architecte Ernest Hauet en 1881. Rez-de-chaussée orné de refends.	15 à 21 rue Weber	Aucun
EVP		Partie des 2 870m ² d'emprise totale de l'EVP 16-12	boulevard de l'Amiral Bruix rue Wéber	Aucun
ELV		ELV dans le pâté de maison délimité par les 3 voiries	boulevard de l'Amiral Bruix avenue Foch rue Lale	Aucun
Bâtiment protégé	Hôtel Bressy	Hôtel Bressy construit en 1927-1928 par Auguste Perret pour Madame F. Bressy. La composition de la façade principale, d'une symétrie absolue, reprend la partition traditionnelle de l'hôtel classique, où les étages sont différenciés et l'étage noble amplifié.	27 villa Saïd	Aucun

Type d'élément	Dénomination	Exposé du motif de protection / Remarque	Adresse	Impact du projet
Bâtiment protégé	Hôtel particulier	Ancien hôtel particulier de Louis Renault construit par l'architecte Walter-André Destailleur (accolé à un immeuble de rapport). Il forme une pointe monumentale en avancée sur le Bois de Boulogne	82 à 90 avenue Foch	Aucun
ELV		Espace au croisement des deux voiries, au sud de la Place du Paraguay	avenue Foch boulevard Flandrin	Aucun
ELV		ELV le long de l'avenue Foch et au croisement avec le boulevard de l'Amiral Bruix	boulevard de l'Amiral Bruix avenue Foch	Aucun
Bâtiment protégé	Gare du Bois de Boulogne	Gare du Bois de Boulogne construite en 1854 par l'architecte Just Lisch, élève de Vaudoyer et Labrousse et inspecteur général des Monuments Historiques, pour la compagnie des chemins de fer de l'Ouest.	85 avenue Foch	Aucun

Tableau 5. *Éléments et espaces protégés le long du projet, source PLU de Paris*

Les éléments identifiés ci-dessus sont présentés sur les cartes pages suivantes.

De manière directe, le projet n'impactera aucun élément d'intérêt patrimonial, culturel ou paysager, ni aucun bâtiment protégé et élément particulier protégé.

Le projet de tramway fera l'objet d'un permis d'aménager exigé, depuis la loi relative à la liberté de la création, à l'architecture et au patrimoine (LCAP), en raison de la modification des caractéristiques des voies aux abords des monuments historiques (art. R. 421-21 du code de l'urbanisme). Ce permis tiendra lieu d'autorisation spéciale au titre du code du patrimoine pour travaux dans les abords d'un monument historique (art. L. 621-32 et L. 632-2 du code du patrimoine), d'autorisation ministérielle en site classé (art. R. 425-17 de code de l'urbanisme) et de déclaration en site inscrit (art. R. 341-9 du code de l'environnement).

Ainsi, l'insertion de la plateforme tramway fera l'objet d'une grande attention et son projet architectural sera validé par l'Architecte des Bâtiments de France et l'Inspection des sites.

Elle ne sera pas de nature à compromettre l'aspect des espaces libres situés auprès des bâtiments protégés.

Légende des plans de l'atlas général

PLU approuvé les 4, 5 et 6 juillet 2016

I. Zonage

	Zone urbaine générale		Zone naturelle et forestière
	Zone urbaine de grands services urbains		Secteur de taille et de capacité d'accueil limitées
	Zone urbaine verte		Terrain appartenant au secteur de protection de l'artisanat et de l'industrie

II. Localisation des équipements et aménagements prévus

Le zonage des terrains grevés d'emplacements réservés est lisible sur le plan de zonage A

	Emplacement réservé pour équipement public, ouvrage public ou installation d'intérêt général (Voir liste dans le règlement, tome 2)	(L.151-41 1 ^{er} et 2 ^o)
	Emplacement réservé pour espace vert public au bénéfice de la Ville de Paris (Voir liste dans le règlement, tome 2)	(L.151-41 3 ^o)
	Périmètre de localisation d'équipement, ouvrage, espace vert public ou installation d'intérêt général à réaliser (Voir liste dans le règlement, tome 2)	(L.151-41)
	Périmètre devant faire l'objet d'un projet d'aménagement global (Voir liste dans le règlement, tome 2)	(L.151-41 5 ^o)
	Plate-forme de transit en temps partagé des marchandises et déchets acheminés ou évacués par voie d'eau	
	Emplacement réservé en vue de la réalisation de logement, de logement locatif social au sens de l'article L.302-5 du Code de la construction et de l'habitation, ou de logement locatif intermédiaire au sens de l'article L.302-16 du Code de la construction et de l'habitation	(L.151-41 4 ^o)
	Obligation de réaliser en logement x% de la surface de plancher et d'affecter au logement social y % de la surface de plancher, dans les conditions énoncées à l'article UG.2.2.3 § 2	
	Obligation de réaliser en logement x % de la surface de plancher et d'affecter au logement intermédiaire y % de la surface de plancher, dans les conditions énoncées à l'article UG.2.2.4 § 2	
	Obligation de réaliser en logement social x m ² de surface de plancher, dans les conditions énoncées à l'article UG.2.2.3 § 2	
	Obligation de réaliser en logement intermédiaire x m ² de surface de plancher, dans les conditions énoncées à l'article UG.2.2.4 § 2	

III. Aménagement et traitement des voies et espaces réservés à la circulation

	Voie publique ou privée (zone UG)		Axe de voie (zone N)
	Aménagement piétonnier		
	Emplacement réservé pour élargissement de voie ou création de voie publique communale		
	Servitude d'alignement (Servitude d'utilité publique)		
	Emprise de constructions basses en bordure de voie avec mention éventuelle "R+1" si un étage est autorisé.		
	Voie à conserver, créer ou modifier avec indication éventuelle de largeur		
	Liaison piétonnière à conserver, créer ou modifier		
	Passage piétonnier sous porche à conserver		

IV. Implantation et hauteur des constructions

Gabarits-enveloppes :

Hauteur de verticale indiquée par la couleur :	Couronnement indiqué par le type de trait :
- H = 5 m :	- Conforme aux dispositions des articles UG 10.2.1 ou UGSU 10.2.1 :
- H = 7 m :	- Horizontal :
- H = 10 m :	- P = 1/3, h = 2 m :
- H = 12 m :	- P = 1/2, h = 3 m :
- H = 15 m :	- P = 1/1, h = 4,5 m :
- H = 18 m :	- P = 2/1, h = 4,5 m :
- H = 20 m :	
- H = 23 m :	
- H = 25 m :	
- Verticale de même hauteur que la façade existante :	

Exemples :

-
-

Implantation :

Hauteur :

- Hauteur maximale des constructions par rapport à la surface de nivellement de l'îlot
- Hauteur maximale des constructions par rapport au Nivellement Orthométrique

V. Protection des formes urbaines et du patrimoine architectural

	Volumétrie existante à conserver
	Emprise constructible maximale éventuellement limitée en hauteur et en emprise au sol
	Bâtiment protégé, ou parcelle comportant un ou des bâtiments protégés (Voir la liste dans le règlement, tome 2)
	Élément particulier protégé (Voir la liste dans le règlement, tome 2)

A titre d'information :

Parcelle comportant un élément protégé au titre des monuments historiques :

- par un arrêté de classement au titre des monuments historiques
- par un arrêté d'inscription au titre des monuments historiques

Dans les secteurs délimités par un tiré violet (), une réduction au 1/2000^{ème} des documents graphiques des Plans de Sauvegarde et de Mise en Valeur est reportée à titre indicatif et ne possède aucun caractère réglementaire. Les Plans de sauvegarde et de Mise en valeur peuvent être consultés à la Préfecture de Paris.

VI. Protection et végétalisation des espaces libres

	Espace vert protégé (EVP)		Espace libre protégé (ELP)
	Espace boisé classé (EBC)		Espace libre à végétaliser (ELV)
			Espace à libérer (EAL)

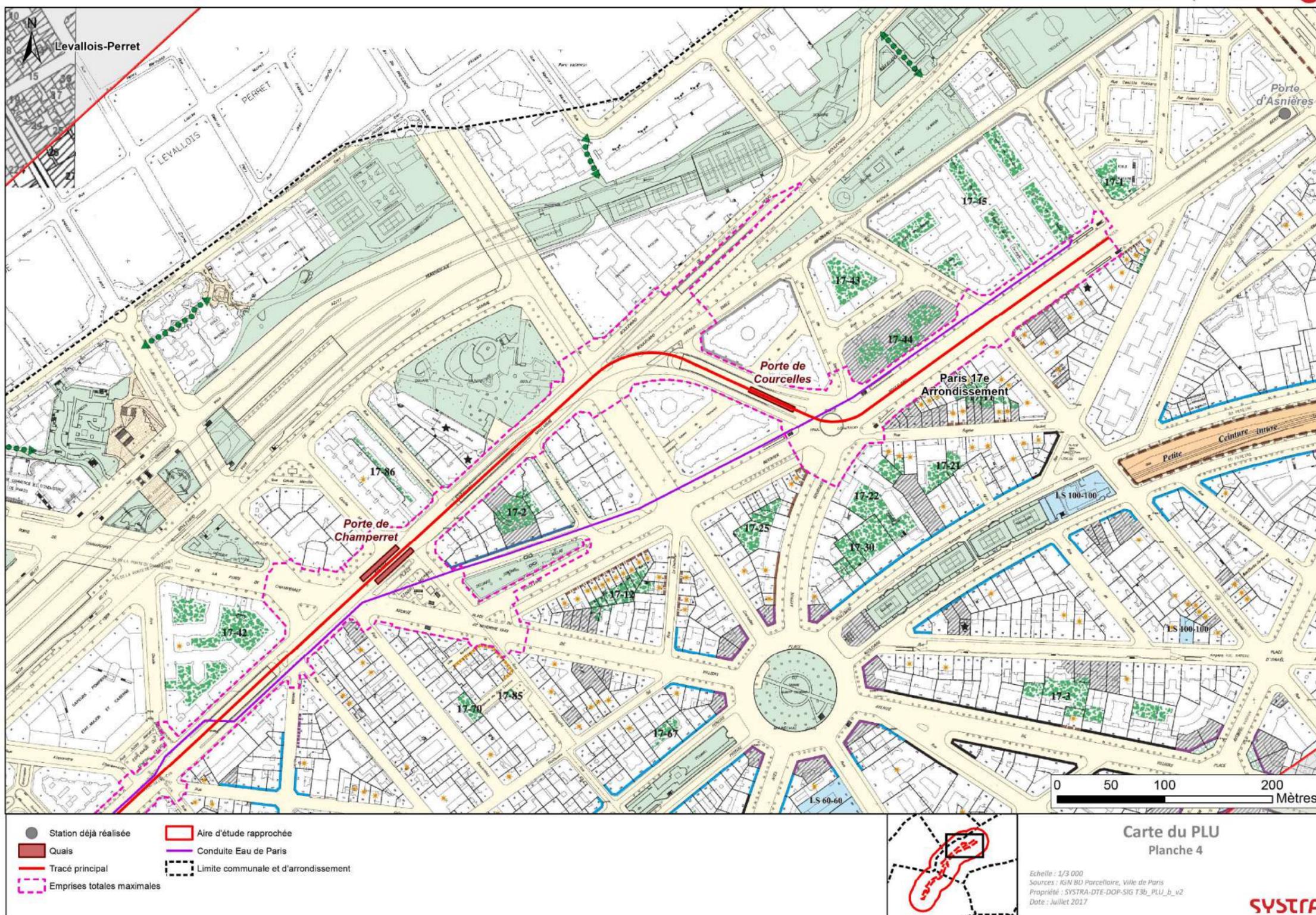
VII. Secteurs soumis à des dispositions particulières

(Voir la liste des secteurs dans le règlement, tome 2)

VIII. Pour information

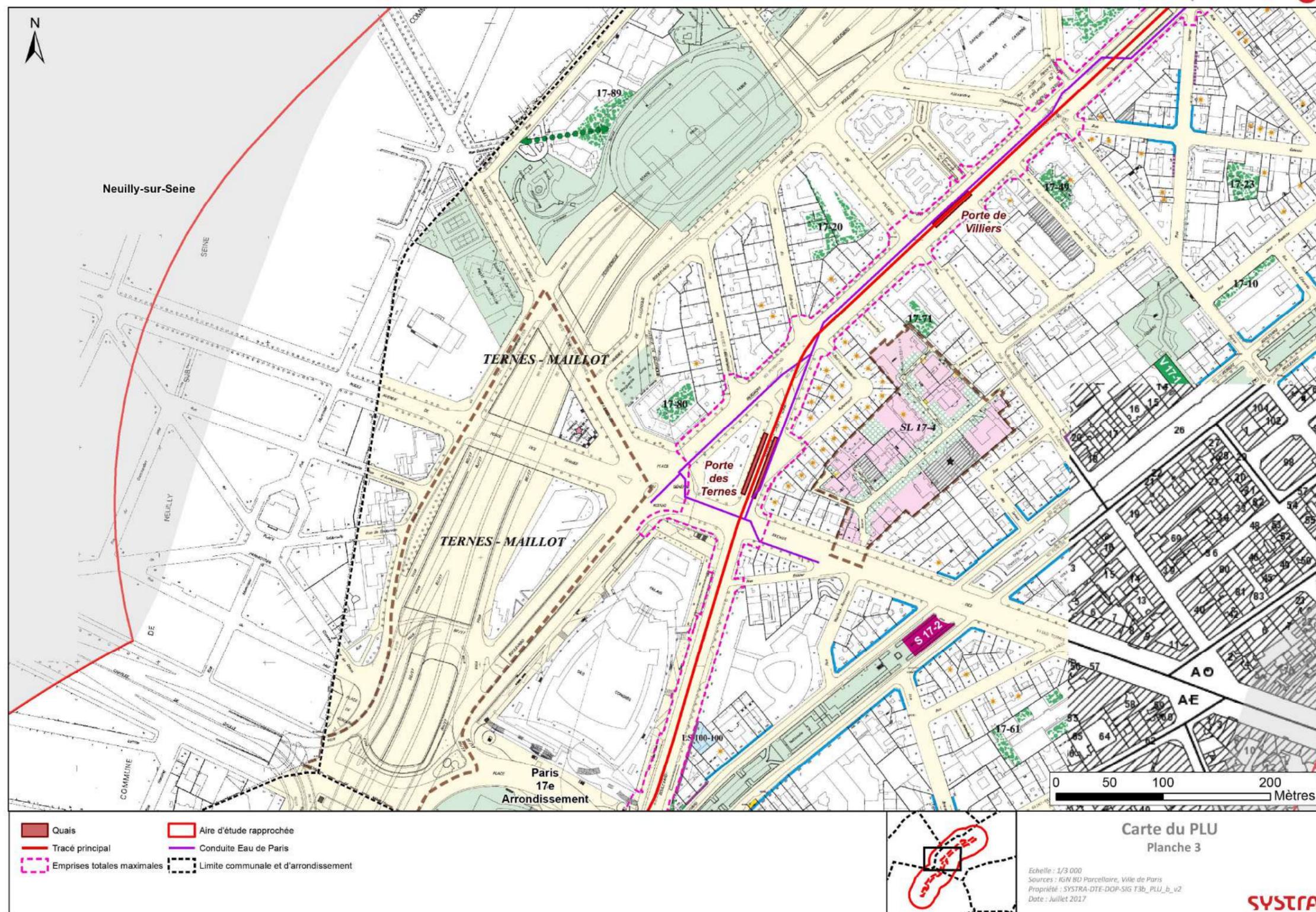
Parcelle signalée pour son intérêt patrimonial, culturel ou paysager

T3b Porte d'Asnières - Porte Dauphine



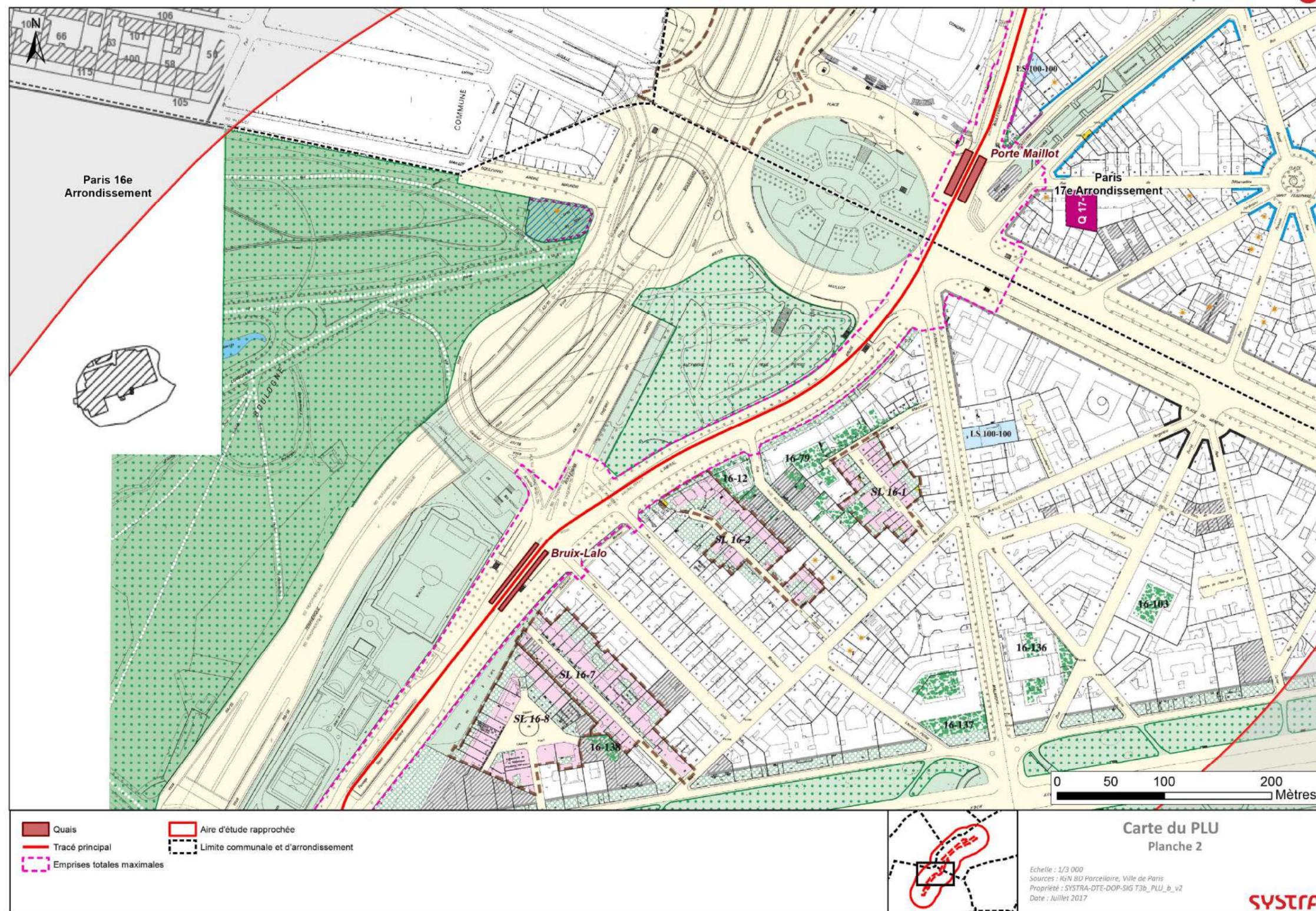
Carte 24. Localisation du périmètre d'intervention du projet sur les feuilles au 1/2000^e de l'Atlas du PLU – Planche 1 sur 4, source PLU de Paris, juillet 2016, SYSTRA

T3b Porte d'Asnières - Porte Dauphine



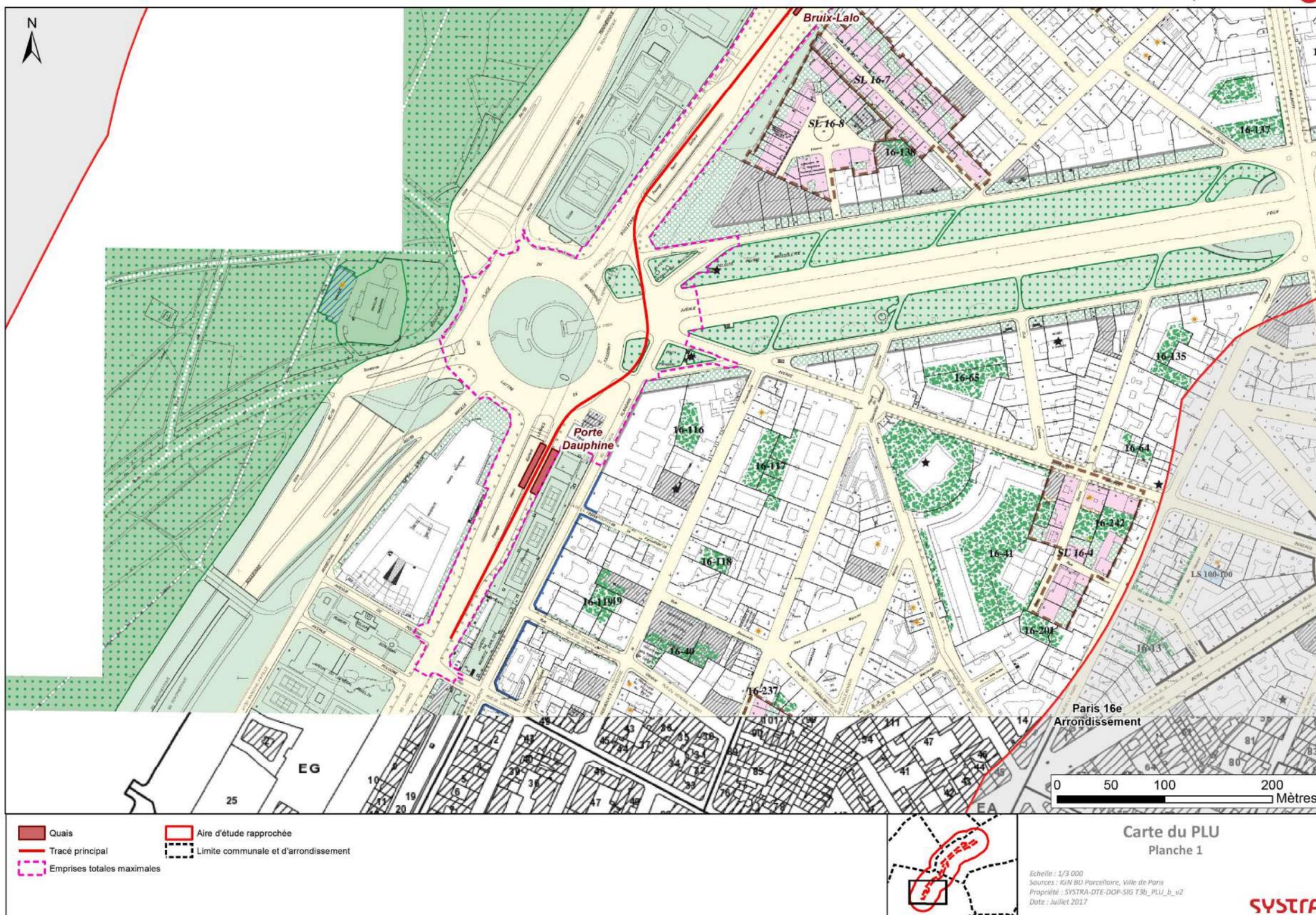
Carte 25. Localisation du périmètre d'intervention du projet sur les feuilles au 1/2000^e de l'Atlas du PLU – Planche 2 sur 4, source PLU de Paris, juillet 2016, SYSTRA

T3b Porte d'Asnières - Porte Dauphine



Carte 26. Localisation du périmètre d'intervention du projet sur les feuilles au 1/2000^e de l'Atlas du PLU – Planche 3 sur 4, source PLU de Paris, juillet 2016, SYSTRA

T3b Porte d'Asnières - Porte Dauphine



Carte 27. Localisation du périmètre d'intervention du projet sur les feuilles au 1/2000^e de l'Atlas du PLU – Planche 4 sur 4, source PLU de Paris, juillet 2016, SYSTRA

3.2 Exposé des changements apportés au PLU de Paris

En préambule, il est à signaler que les éléments de mise en compatibilité du PLU ont été étudiés en concertation avec la Direction de l'Urbanisme de la Ville de Paris.

3.2.1 Rapport de présentation

En application de l'article R.123-2 du code de l'urbanisme, le présent document complète le rapport de présentation du PLU de Paris, afin de prévoir le projet d'extension du Tramway T3 de la Porte d'Asnières à la Porte Dauphine.

3.2.2 Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)

Le projet d'extension du Tramway T3 de Porte d'Asnières à Porte Dauphine ainsi que la déviation et la modernisation de la canalisation Ceinture Nord d'Eau de Paris est compatible avec le PADD. Aucune modification de cette pièce n'est nécessaire.

3.2.3 Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) en faveur de la cohérence écologique

Le projet d'extension du Tramway T3 de Porte d'Asnières à Porte Dauphine ainsi que la déviation et la modernisation de la canalisation Ceinture Nord d'Eau de Paris est compatible avec l'Orientation d'Aménagement et de Programmation en faveur de la cohérence écologique. De ce fait, aucune modification de cette pièce n'est nécessaire.

3.2.4 Zone UG

Le projet d'extension du Tramway T3 de Porte d'Asnières à Porte Dauphine ainsi que la déviation et la modernisation de la canalisation Ceinture Nord d'Eau de Paris est compatible avec les dispositions réglementaires de la zone UG. A ce titre, aucune modification n'est nécessaire.

3.2.5 Zone UV

La destination de la zone UV est de regrouper des espaces dont la fonction écologique, la qualité paysagère ou la vocation récréative, sportive ou culturelle doivent être préservées et mises en valeur pour assurer la qualité de vie et les besoins de détente des citoyens.

A ce titre, le projet, consistant en l'insertion d'un tramway sur ces zones, n'est pas compatible avec le PLU. Il nécessite d'être mis en compatibilité. Cette compatibilité consiste à réaliser les modifications suivantes :

- Déclasser la zone UV interceptée par le projet au niveau de la Porte Maillot en zone UG et l'inscrire en « Voie publique ou privée » selon la légende du PLU :

D'ores et déjà fortement artificialisée et imperméabilisée, la zone UV interceptée par le projet au niveau de la Porte Maillot sera déclassée en zone UG, cette zone étant compatible avec le projet. Il s'agit d'une surface de 356 m², emprise qui sera, comme le secteur de zone UG dans lequel elle s'insère, inscrite en secteur de protection de l'habitation (carte B), zone de déficit en logement social (carte C) et secteur de mise en valeur du végétal (carte D). Il est à noter que, dans le cadre du projet, cet espace fait l'objet d'une création de voie apaisée.

L'analyse de la compatibilité de la zone UG avec le projet est présentée dans la partie 3.1.5.1 Analyse des dispositions de la zone UG.

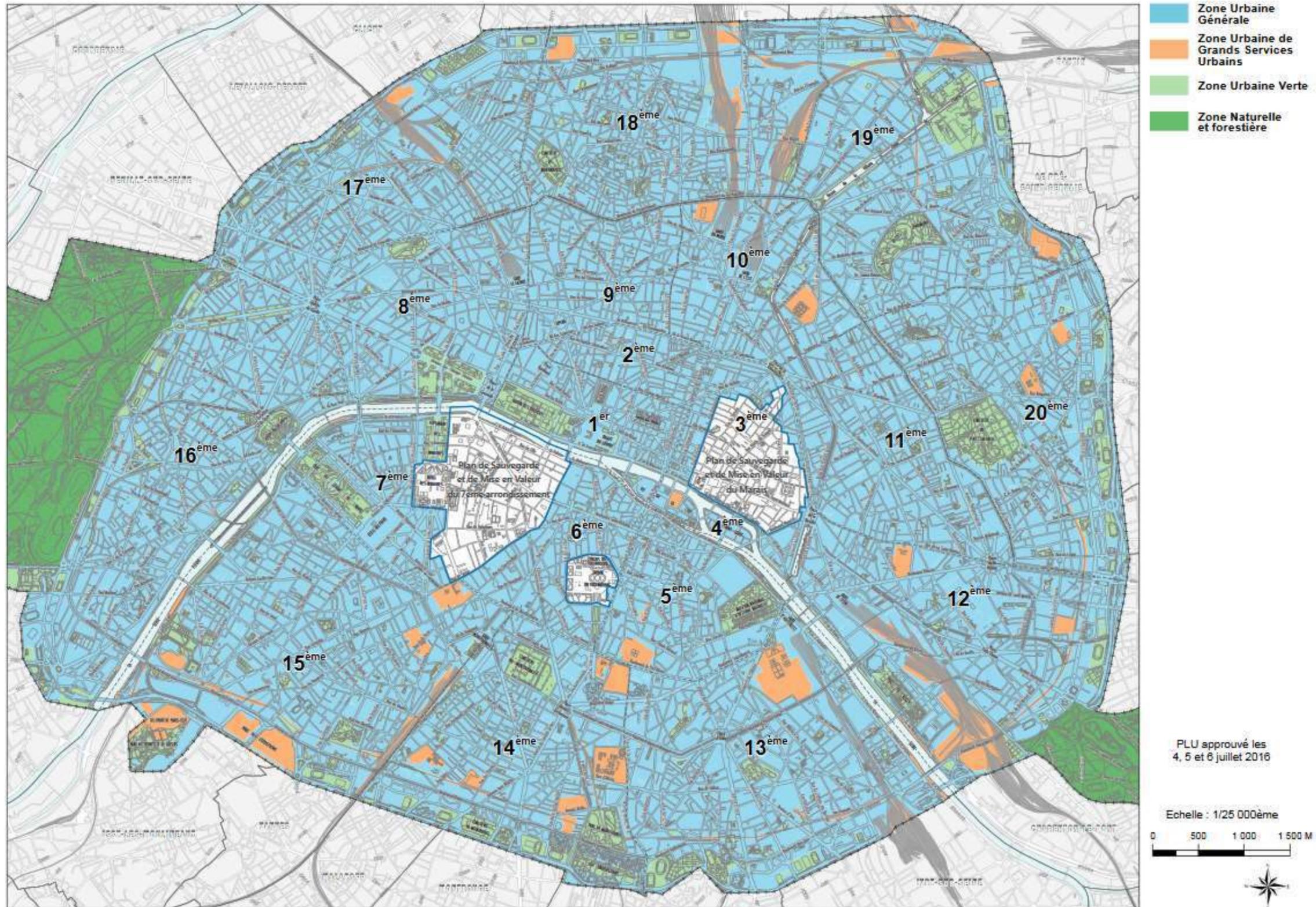
Cette modification apparaîtra sur les documents cartographiques du PLU et notamment :

- ♦ * Atlas général - Planches thématiques - Plan de zonage
- ♦ * Atlas général-Planches au 1/2000ème - Feuille C04

Ci-dessous sont présentés un extrait de la feuille C-04 et du plan de zonage avant modification / après modification :



Carte 28. Extrait de la planche C04 au 1/2000^{ème} avant modification, source PLU de Paris



Carte 30. Plan de zonage – Avant modification, source PLU de Paris



Carte 31. Plan de zonage – Après modification, source PLU de Paris

- Modifier les dispositions réglementaires de la zone UV afin de permettre la réalisation du projet au niveau de la Porte Dauphine :

L'insertion du projet a été réalisée de manière à limiter au maximum les impacts du projet, notamment sur les espaces naturels. Le règlement actuel de la zone UV n'étant pas compatible avec le projet, une modification du règlement est nécessaire afin d'autoriser le projet au niveau de la Porte Dauphine. Pour se faire, le contenu de l'article UV 2.1 – Dispositions générales applicables dans toute la zone sera modifié, en ajoutant la phrase suivante en alinéa L :

« I – Sont admis les constructions, installations et ouvrages nécessaires au prolongement ouest du Tramway T3b sur la Porte Dauphine ».

Dans le cadre du projet, des aménagements paysagers seront réalisés et permettront de préserver des espaces répondant à la destination de la zone UV.

La modification de la zone UV du PLU apparaît sur la pièce suivante : Tome 1 - Règlements par zones - Zone urbaine verte.

Afin de rendre compatible le PLU de Paris avec le projet, il est proposé de déclasser la zone UV interceptée par le projet au niveau de la Porte Maillot en zone UG. Par ailleurs, les dispositions réglementaires de la zone UV seront modifiées afin de permettre l'insertion du projet sur les zones UV interceptées au niveau de la Porte Dauphine. Cette démarche permettra de préserver au maximum les zones UV. Des aménagements paysagers accompagneront le projet afin de répondre à la vocation de la zone UV, notamment vis-à-vis de la qualité paysagère.

3.2.6 Emplacements Réservés (ER)

Le projet d'extension du Tramway T3 de Porte d'Asnières à Porte Dauphine ainsi que la déviation et la modernisation de la canalisation Ceinture Nord d'Eau de Paris n'intercepte aucun emplacement réservé. De ce fait, aucune modification de cette pièce n'est nécessaire.

3.2.7 Espaces Boisés Classés

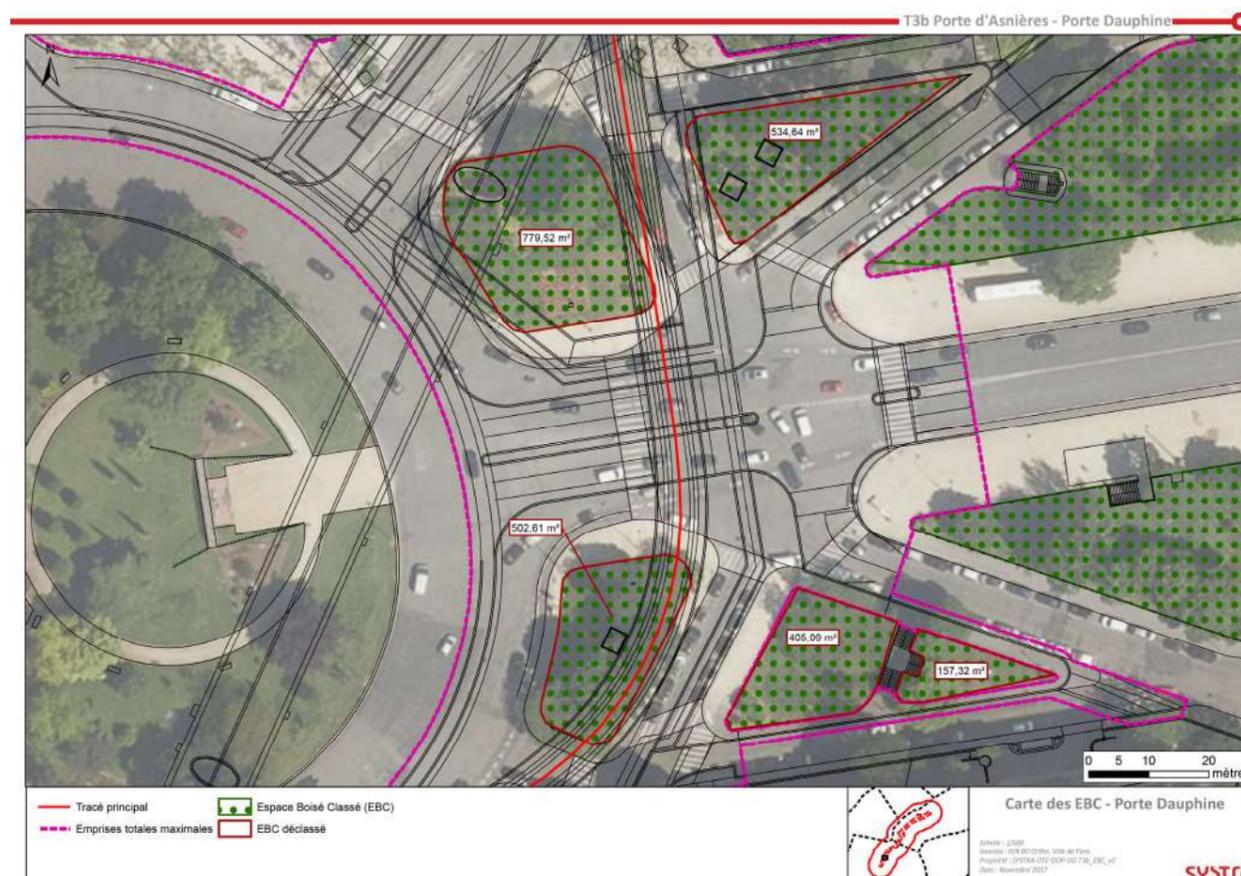
Les Espaces Boisés Classés (EBC) font l'objet de servitudes destinées à en assurer la protection et la pérennité. Tout projet induisant un changement d'affectation du sol de nature à compromettre la conservation, la protection ou la création de boisements sur un EBC ne peut se faire sans son déclassement préalable. Dans le cas présent, l'insertion du tramway au niveau des îlots routiers situés à l'est de la Place du Maréchal de Lattre de Tassigny nécessite le déclassement :

- de l'EBC situé sur la Place des Généraux de Trentinian ;
- des deux EBC situés sur la Place Paraguay ;
- des deux EBC situés sur des îlots routiers en entrée et sortie de la Place du Maréchal de Lattre de Tassigny sur l'avenue Foch.

La surface totale d'EBC impactée est de 2 379 m². La carte ci-dessous présente ces surfaces.

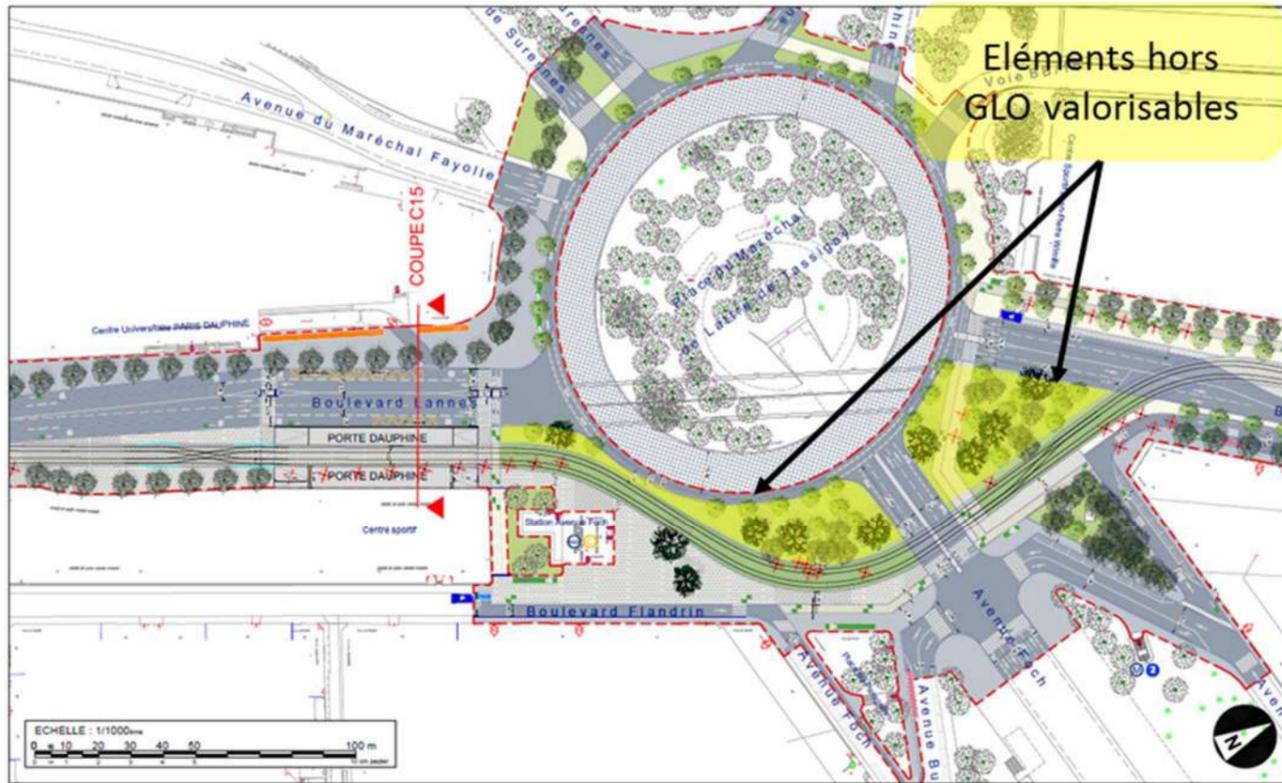
Cette modification apparaîtra sur les documents cartographiques du PLU et notamment:

- ♦ * Atlas général - Planches au 1/5000ème - Bois de Boulogne Nord
- ♦ * Atlas général-Planches au 1/2000ème - Feuilles B05 et C05.



Carte 32. EBC impactés au niveau de la Porte Dauphine, source PLU de Paris, SYSTRA

Les aménagements paysagers prévus dans le cadre projet sont présentés sur le plan suivant :



Carte 33. Localisation des éléments hors GLO valorisables, source SYSTRA

Les aménagements paysagers qui accompagneront le projet et permettront de garantir la préservation d'espaces plantés et végétalisés sur les zones impactées pourront faire l'objet d'un classement en EBC dans le cadre d'une procédure ultérieure du PLU de Paris (espaces hors Gabarit Limite d'Obstacle (GLO) valorisables).

Le photomontage suivant présente le paysage prévisible à partir de la Place du Maréchal de Lattre de Tassigny vers l'Arc de Triomphe. Les aménagements paysagers des nouveaux îlots routiers créés sont ainsi visibles.

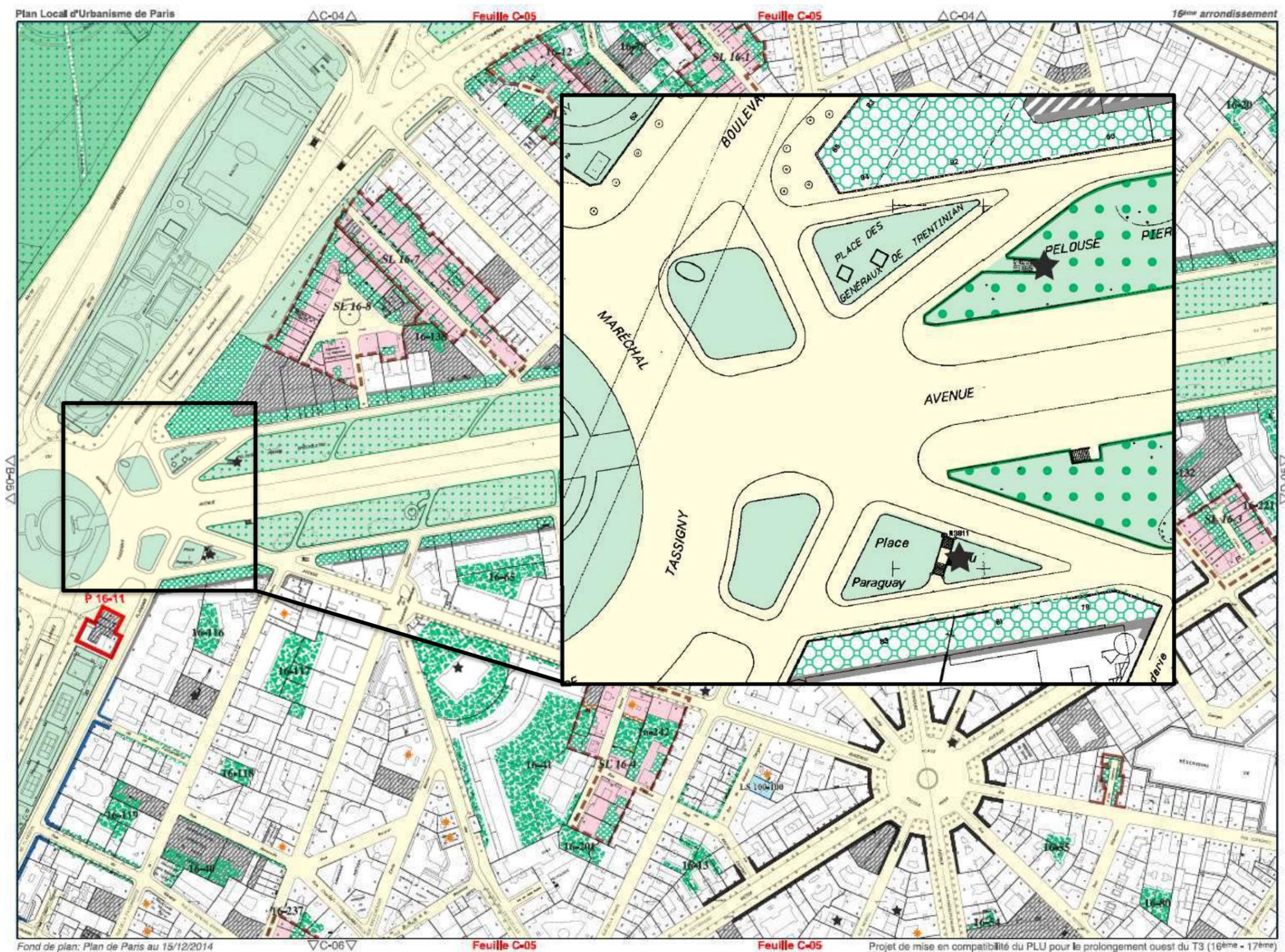


Figure 2 : Photomontage de l'insertion du tramway au niveau de la Porte Dauphine, source SYSTRA

Les cartes suivantes présentent l'évolution des feuilles B05 et C05 au niveau de la station Avenue Foch :



Carte 34. Espaces Boisés Classés avant modification, source PLU de Paris



Carte 1. Feuille C05 – Zoom sur les EBC à Porte Dauphine - Après modification, source Ville de Paris

Le projet engendrera la suppression de deux Espaces Boisés Classés localisés sur des îlots routiers, de l'EBC sur la Place des Généraux de Trentinian et de deux EBC situés sur la Place Paraguay. Des aménagements paysagers accompagneront le projet et permettront de garantir la préservation d'espaces végétalisés sur les zones impactées. Ces derniers pourront faire l'objet d'un classement en EBC dans le cadre d'une procédure future du PLU de Paris.

3.2.8 Création d'un périmètre de localisation

3.2.9 Définition

En application des articles L.151-41 et R.123-12 §4° d) du Code de l'urbanisme, les documents graphiques du règlement délimitent des terrains ou parties de terrains sur lesquels est prévue la réalisation d'équipements, ouvrages, espace verts publics ou d'installations d'intérêt général. Les propriétaires des terrains concernés peuvent exercer le droit de délaissement relevant des articles L.152-2 et L.230-1 et suivants du Code de l'urbanisme auprès de la direction de la Ville chargée de l'urbanisme.

L'article L.151-41 du code de l'Urbanisme précise que « *Le règlement peut délimiter des terrains sur lesquels sont institués :*

1° Des emplacements réservés aux voies et ouvrages publics dont il précise la localisation et les caractéristiques ;

2° Des emplacements réservés aux installations d'intérêt général à créer ou à modifier ;

3° Des emplacements réservés aux espaces verts à créer ou à modifier ou aux espaces nécessaires aux continuités écologiques ;

4° Dans les zones urbaines et à urbaniser, des emplacements réservés en vue de la réalisation, dans le respect des objectifs de mixité sociale, de programmes de logements qu'il définit ;

5° Dans les zones urbaines et à urbaniser, des servitudes interdisant, sous réserve d'une justification particulière, pour une durée au plus de cinq ans dans l'attente de l'approbation par la commune d'un projet d'aménagement global, les constructions ou installations d'une superficie supérieure à un seuil défini par le règlement. Ces servitudes ne peuvent avoir pour effet d'interdire les travaux ayant pour objet l'adaptation, le changement de destination, la réfection ou l'extension limitée des constructions existantes.

En outre, dans les zones urbaines et à urbaniser, le règlement peut instituer des servitudes consistant à indiquer la localisation prévue et les caractéristiques des voies et ouvrages publics, ainsi que les installations d'intérêt général et les espaces verts à créer ou à modifier, en délimitant les terrains qui peuvent être concernés par ces équipements ».

Le dernier alinéa de cet article (**en gras**) décrit précisément la servitude qui sera mise en œuvre dans le cadre du projet.

Les périmètres de localisation d'équipements, ouvrages, espaces verts publics ou installations d'intérêt général à réaliser sont recensés dans l'annexe IV du tome 2 du règlement. Ils sont illustrés sur les planches au 1/2000^{ème} de l'Atlas général du PLU.

3.2.10 Périmètre de localisation au niveau de la station Avenue Foch

Dans le cadre du projet, un périmètre de localisation sera créé au droit :

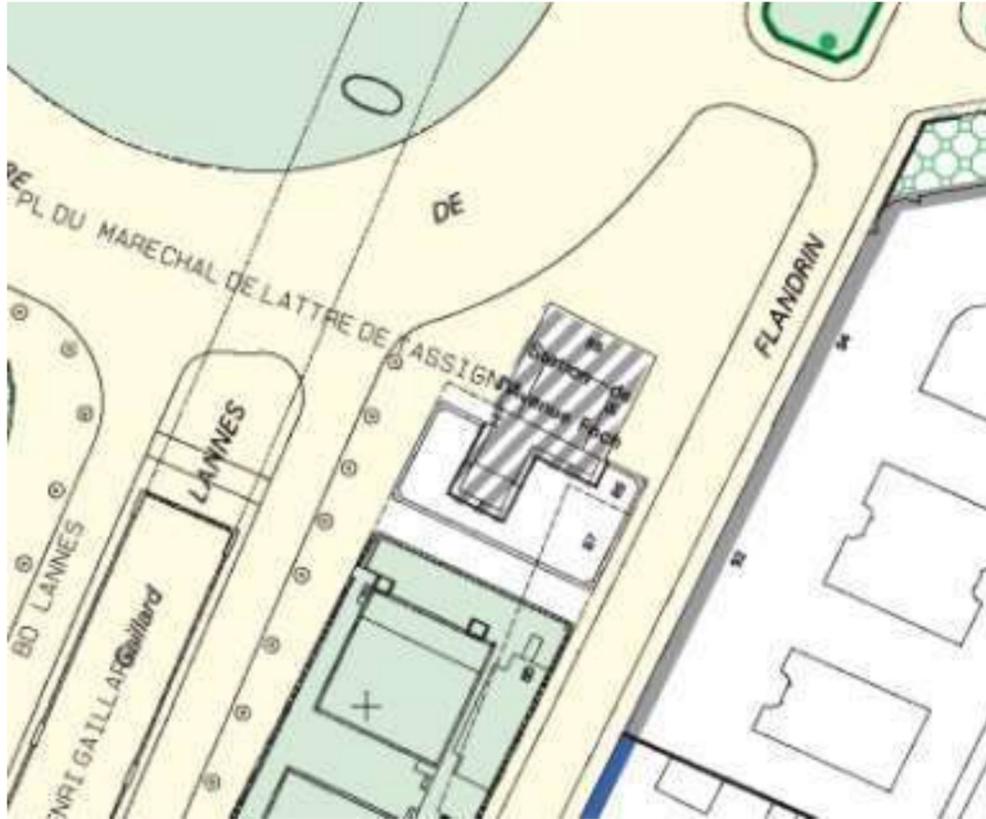
- de la station Avenue Foch ;
- des espaces verts à proximité de la station Avenue Foch.

Ce nouveau périmètre de localisation sera ajouté à l'annexe IV – Périmètres de localisation des voies et ouvrages publics, installations d'intérêt général et espaces verts à créer ou à modifier. Le tableau de cette annexe sera complété par la ligne suivante :

Ardt	Indicatif	Destination	Localisation	
			Planches	Situation du périmètre
16 ^{ème}	P16-11	Local d'exploitation pour les conducteurs du Tramway T3b	B 05 C 05	85 avenue Foch Boulevard Flandrin Boulevard Lannes

Tableau 6. Complément apporté à l'annexe IV du tome 2 du PLU de Paris – Périmètre de localisation du PLU de Paris, source SYSTRA

Extrait des planches (B05 et C05) au 1/2000^{ème} du PLU de Paris, avant modification, au niveau de l'actuelle station Avenue Foch :

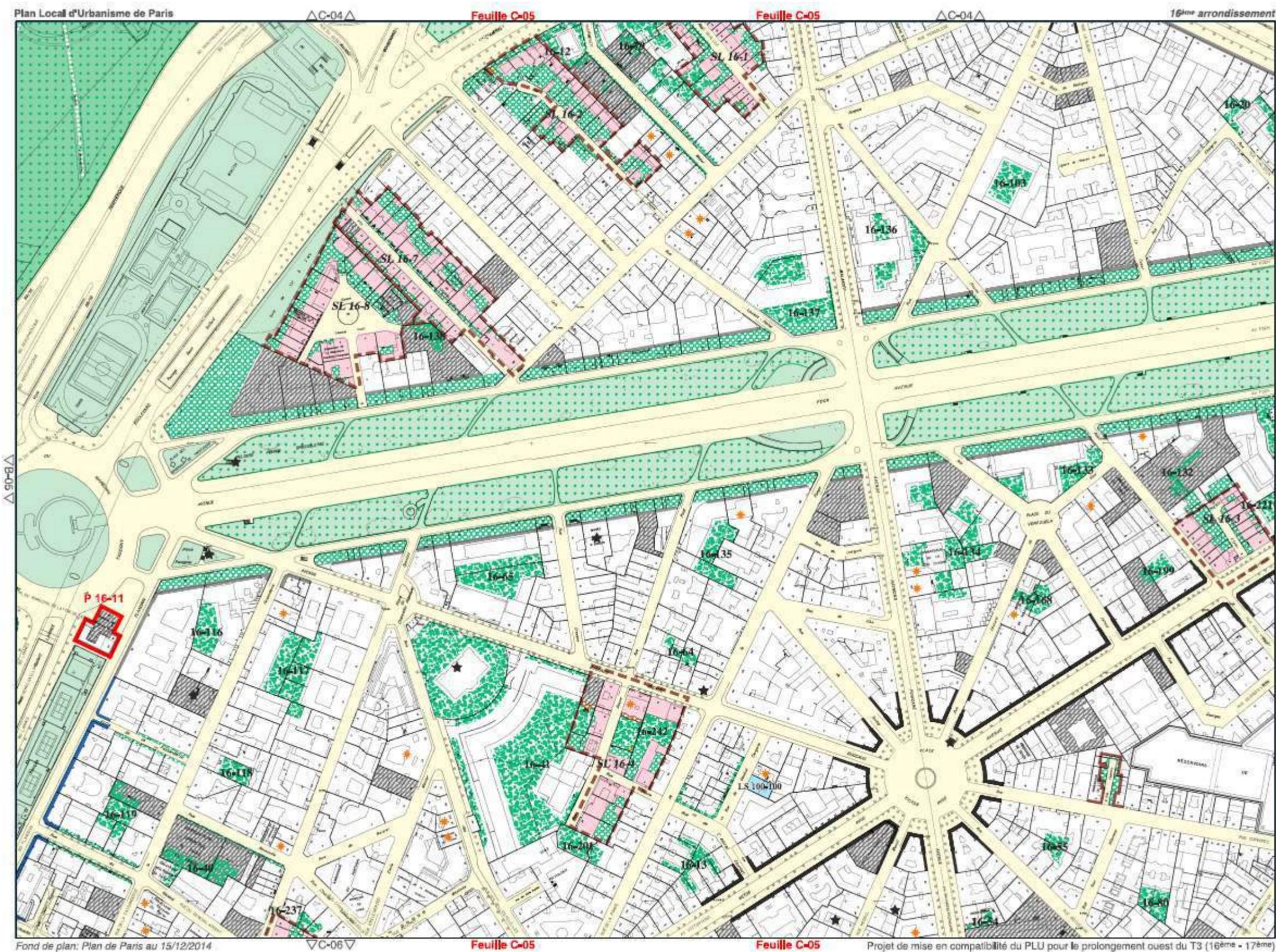


Carte 2. Extrait des planches (B05 et C05) au 1/2000^{ème} du PLU de Paris, avant modification, au niveau de l'actuelle station Avenue Foch

Les planches (B05 et C05) au 1/2000^{ème} du PLU de Paris, après modification, au niveau de l'actuelle station Avenue Foch sont présentées pages suivantes :



Carte 3. Feuille B05 – Après modification, source Ville de Paris



Carte 4. Feuille C05 – Après modification, source Ville de Paris

3.3 Conclusion

Les éléments de mise en compatibilité du PLU de Paris ont été étudiés en **concertation avec la Direction de l'Urbanisme de la Ville de Paris**.

Pour permettre la cohérence de l'ensemble des documents de PLU, **le présent dossier de mise en compatibilité du PLU de Paris avec le projet sera annexé au rapport de présentation actuel du PLU de la Ville de Paris**, afin de compléter et de présenter le projet d'extension du Tramway T3 de Porte d'Asnières à Porte Dauphine ainsi que la déviation et la modernisation de la canalisation Ceinture Nord d'Eau de Paris.

Le projet est compatible avec les dispositions liées au Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) et aux Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP). Aucune modification n'est effectuée sur ces documents.

Le projet intercepte les zones UG et UV ainsi que des Espaces Boisés Classés (EBC).

Le projet est compatible avec les dispositions de la zone UG, n'engendrant ainsi aucune modification pour cette zone.

Le projet n'est pas compatible avec les dispositions de la zone UV. Le projet traversant en deux endroits la zone UV, une mise en compatibilité est nécessaire :

- au niveau de la Porte Maillot, la zone UV interceptée par le projet, d'une **surface de 356 m², est déclassée en zone UG**. En effet, ce secteur est d'ores et déjà **imperméabilisé** et fait l'objet d'une **création de voie apaisée** dans le cadre du projet. Cette modification est apportée sur les documents cartographiques de l'Atlas général (Planches thématiques et Planches au 1/2000^{ème}) du PLU de Paris ;
- au niveau de la Porte Dauphine, plusieurs zones UV sont interceptées par le projet. Afin de permettre la réalisation du projet, le règlement de la zone est modifié. Le contenu de l'article UV 2.1 – Dispositions générales applicables dans toute la zone, est amendé en alinéa L par la mention suivante : « ***1 – Sont admis les constructions, installations et ouvrages nécessaires au prolongement ouest du Tramway T3b sur la Porte Dauphine*** ».

Des aménagements paysagers accompagneront l'insertion du projet permettant de préserver la vocation de ces espaces, notamment d'un point de vue paysager.

Cinq Espaces Boisés Classés (EBC) seront impactés par le projet :

- les deux EBC situés sur les îlots routiers de la Place du Maréchal de Lattre de Tassigny sont déclassés (surface de 1 282,1 m²) ;
- **concernant l'EBC situé sur la Place des Généraux de Trentinian**, l'insertion du projet engendrera le déclassement de l'ensemble de l'EBC localisé sur cette place, soit une surface de 534,64 m² ;
- concernant la Place Paraguay, les deux EBC seront supprimés, soit le déclassement d'une surface totale de 562,41 m².

L'insertion du projet n'ayant pu éviter ces espaces, des aménagements paysagers accompagneront le projet afin de **limiter au maximum l'impact visuel** (aménagements pouvant faire l'objet d'un classement en EBC lors d'une future procédure du PLU de Paris). La plateforme tramway sera végétalisée (hors traversée de voirie) permettant également de réduire les impacts paysagers.

Ces modifications sont apportées sur les documents cartographiques de l'Atlas général (Planches thématiques et Planches B05 et C05 au 1/2000^{ème}) du PLU de Paris.

Dans le cadre de la future implantation du local d'exploitation du tramway, un périmètre de localisation sera créé au droit :

- de la station Avenue Foch ;
- des espaces verts à proximité de la station Avenue Foch.

Ce nouveau périmètre de localisation sera ajouté aux planches B05 et C05 au 1/2000^{ème} ainsi qu'à l'annexe IV – Périmètres de localisation des voies et ouvrages publics, installations d'intérêt général et espaces verts à créer ou à modifier.

Par l'ensemble de ses modifications, le projet sera compatible avec les dispositions du PLU de Paris.

4 Documents réglementaires mis en compatibilité

Ci-après sont présentés les nouveaux documents qui seront annexés au PLU de Paris, dans leur version définitive, suite à la mise en compatibilité effectuée.

4.1 Feuillet modificatif de la zone UV du PLU

T3 ouest feuillet modificatif du règlement zone UV 10 2017.doc

DECLARATION DE PROJET ET MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE PARIS
AVEC LE PROJET DE PROLONGEMENT DU TRAMWAY T3 VERS L'OUEST, DE LA PORTE
D'ASNIERES A LA PORTE DAUPHINE (16^E ET 17^E ARRONDISSEMENTS)

FEUILLET MODIFICATIF DE LA ZONE UV DU PLU

Modification apportée au Tome 1 du règlement :

Zone Urbaine Verte

À l'article UV.2.1 – Dispositions générales applicables dans toute la zone, est ajouté l'alinéa I suivant (en bleu) :

I - Sont admis les constructions, installations et ouvrages nécessaires au prolongement ouest du Tramway T3b sur la Porte Dauphine.

Ainsi, la liste énumérative de l'article UV.2.1 comprend les éléments suivants :

UV.2.1 - Dispositions générales applicables dans toute la zone :

- a - Dans les zones de risque délimitées par le Plan de prévention du risque d'inondation (P.P.R.I.) du Département de Paris, la réalisation de constructions, installations ou ouvrages, ainsi que les travaux sur les bâtiments existants et les changements de destination sont subordonnés aux dispositions réglementaires énoncées par ledit document (Voir, dans les annexes du PLU, les plans et listes des servitudes d'utilité publique, § IV, B : servitudes relatives à la sécurité publique).
- b - Dans les zones d'anciennes carrières souterraines, dans les zones comportant des poches de gypse antéludien et dans la Zone de risque de dissolution du gypse antéludien*, la réalisation de constructions ou d'installations et la surélévation, l'extension ou la modification de bâtiments existants sont, le cas échéant, subordonnées aux conditions spéciales imposées par l'Inspection générale des carrières en vue d'assurer la stabilité des constructions projetées et de prévenir tout risque d'éboulement ou d'affaissement (la Zone de risque de dissolution du gypse antéludien* est délimitée sur le Plan des secteurs de risques figurant dans l'atlas général ; le plan délimitant les zones d'anciennes carrières souterraines et les zones comportant des poches de gypse antéludien, ainsi que les prescriptions qui s'y appliquent, figurent dans les annexes du PLU, servitudes d'utilité publique, § IV, B : servitudes relatives à la sécurité publique).
- c - Lorsque des travaux nécessitent des fouilles ou une intervention dans le tréfonds, le pétitionnaire doit être en mesure, avant toute mise en œuvre, de justifier des précautions préalables prises pour éviter de compromettre la stabilité des constructions existant le cas échéant sur les terrains contigus.
- d - En cas de travaux réalisés sur des terrains comportant des ouvrages souterrains du réseau dit "des Sources du Nord" (19^e et 20^e arrondissements), toutes précautions doivent être prises pour que l'écoulement des eaux soit maintenu dans lesdits ouvrages (Voir plan de localisation du réseau dans le plan des secteurs de risques figurant dans l'atlas général).

T3 ouest feuillet modificatif du règlement zone UV 10 2017.doc

- e - Sur toute parcelle indiquée aux documents graphiques du règlement comme Bâtiment protégé*, Elément particulier protégé* ou Volumétrie existante à conserver*, toute intervention est soumise à des conditions spécifiques, énoncées à l'article UV.11.3 ci-après.
- f - Dans tout espace indiqué aux documents graphiques du règlement comme Espace à libérer*, la construction est soumise aux conditions imposées par l'article UV.13.4 ci-après.
- g - L'aménagement de terrains de camping ou de caravanage n'est admis que sur les terrains autorisés ou pour l'accueil des gens du voyage.
- h - Les constructions, installations et ouvrages nécessaires au fonctionnement des réseaux publics existants sont admis sous réserve de leur intégration dans le site.
- i - Sont admis dans toute la zone :
 - les reconstructions, extensions, rénovations et modernisations de constructions, installations et ouvrages existants, et notamment les interventions visant à améliorer leur accès, desserte, sécurité ou fonctionnalité ;
 - les constructions, installations et ouvrages permettant l'exercice d'activités conformes au caractère de la zone ou en relation avec la nature et le caractère des espaces ou des équipements qu'elle supporte ;
 - les locaux et installations techniques nécessaires au fonctionnement, à la sécurité ou à l'entretien des espaces, constructions, installations et ouvrages situés dans la zone ;
 - les constructions à usage d'habitation destinées aux personnes dont la présence permanente est nécessaire pour assurer la surveillance et le gardiennage des espaces, constructions, installations et ouvrages situés dans la zone ;
 - les équipements funéraires (cimetières, crématoriums, sites cinéraires, funéraires...);
 - les ouvrages d'infrastructures terrestres et fluviales tels que ponts, passerelles, escales fluviales, ouvrages de ventilation des réseaux de transport ;
 - les clôtures ;
 - la transformation des locaux souterrains existants en espaces dédiés à l'accueil des activités liées à la livraison et à l'enlèvement des marchandises, en espaces dédiés à la collecte, au traitement ou au recyclage des déchets ou en locaux de stationnement des vélos ;
 - Les constructions ou installations relevant de l'agriculture urbaine, compatibles avec le caractère de la zone.
- j - Sont admis les constructions, installations et ouvrages nécessaires à la réalisation du projet de désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14.
- k - Sont admis les constructions, installations et ouvrages nécessaires à la création d'une gare en infrastructure de l'espace vert central de la Porte Maillot, dans le cadre du projet de prolongement d'EOLE (ligne E du RER) vers l'ouest.
- l - Sont admis les constructions, installations et ouvrages nécessaires au prolongement ouest du Tramway T3b sur la Porte Dauphine.

4.2 Règlement de la Zone Urbaine Verte mis en compatibilité avec le projet

ZONE URBAINE VERTE

ZONE URBAINE VERTE

ZONE URBAINE VERTE

Caractère de la zone urbaine verte (UV)

La zone UV regroupe des espaces dont la densité bâtie est en général faible et dont la fonction écologique, la qualité paysagère ou la vocation récréative, sportive ou culturelle doivent être préservées et mises en valeur pour assurer la qualité de vie et les besoins de détente des citoyens.

Elle inclut :

- les parcs, jardins, espaces verts publics et les cimetières,

de grands espaces consacrés à la détente, aux loisirs, aux sports,

les plans d'eau, les berges basses et les quais portuaires de la Seine et des canaux, à l'exception des espaces qui ont une autre vocation que celle de la zone,

La réglementation vise, selon la nature des espaces concernés :

- à préserver ou améliorer au sein de ces territoires les équilibres écologiques, le caractère et la qualité des espaces verts publics,
- à maintenir et développer la vocation récréative des espaces au profit des loisirs, de la culture, de la promenade et des activités sportives, de l'agriculture urbaine... Peuvent trouver place dans cette zone, par exemple, des équipements sportifs, des installations de location de vélos, de restauration, de jeux d'enfants...
- à permettre en outre, sur les voies d'eau et leurs berges, le développement du transport de passagers par bateaux et, en temps partagé, le transit des marchandises et déchets acheminés ou évacués par voie d'eau, notamment les activités de distribution urbaine de marchandises de toute nature destinées à l'approvisionnement des activités économiques et des particuliers (flux entrant et sortant).

ZONE URBAINE VERTE

Article UV.1 - Occupations et utilisations du sol interdites

Les constructions et installations, ainsi que les travaux divers de quelque nature que ce soit, à l'exception des travaux d'accessibilité, d'hygiène, d'isolation phonique ou thermique ou de sécurité, sont soumis aux interdictions suivantes :

- a - les installations classées pour la protection de l'environnement¹ soumises à la directive européenne 96/82/CE du 9 décembre 1996 ou présentant un danger grave ou des risques d'insalubrité pour le voisinage ;
- b - toutes les occupations et utilisations du sol non visées à l'article UV.2 ;
- c - les constructions ou installations qui, par leurs nature, dimensions, volume et aspect, seraient incompatibles avec le paysage ou porteraient atteinte au caractère du site.

Article UV.2 - Occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières

Les constructions, installations et travaux divers de quelque nature que ce soit, à l'exception des travaux d'accessibilité, d'hygiène, d'isolation phonique ou thermique ou de sécurité, sont soumis aux conditions et restrictions suivantes.

UV.2.1 - Dispositions générales applicables dans toute la zone :

- a - Dans les zones de risque délimitées par le Plan de prévention du risque d'inondation (P.P.R.I.) du Département de Paris, la réalisation de constructions, installations ou ouvrages, ainsi que les travaux sur les bâtiments existants et les changements de destination sont subordonnés aux dispositions réglementaires énoncées par ledit document (Voir, dans les annexes du PLU, les plans et listes des servitudes d'utilité publique, § IV, B : servitudes relatives à la sécurité publique).
- b - Dans les zones d'anciennes carrières souterraines, dans les zones comportant des poches de gypse antéludien et dans la Zone de risque de dissolution du gypse antéludien*, la réalisation de constructions ou d'installations et la surélévation, l'extension ou la modification de bâtiments existants sont, le cas échéant, subordonnées aux conditions spéciales imposées par l'Inspection générale des carrières en vue d'assurer la stabilité des constructions projetées et de prévenir tout risque d'éboulement ou d'affaissement (la Zone de risque de dissolution du gypse antéludien* est délimitée sur le Plan des secteurs de risques figurant dans l'atlas général ; le plan délimitant les zones d'anciennes carrières souterraines et les zones comportant des poches de gypse antéludien, ainsi que les prescriptions qui s'y appliquent, figurent dans les annexes du PLU, servitudes d'utilité publique, § IV, B :

¹ Les installations classées pour la protection de l'environnement sont régies par les articles L.511 et suivants du Code de l'environnement

ZONE URBAINE VERTE

servitudes relatives à la sécurité publique).

- c - Lorsque des travaux nécessitent des fouilles ou une intervention dans le tréfonds, le pétitionnaire doit être en mesure, avant toute mise en œuvre, de justifier des précautions préalables prises pour éviter de compromettre la stabilité des constructions existant le cas échéant sur les terrains contigus.
- d - En cas de travaux réalisés sur des terrains comportant des ouvrages souterrains du réseau dit "des Sources du Nord" (19^e et 20^e arrondissements), toutes précautions doivent être prises pour que l'écoulement des eaux soit maintenu dans lesdits ouvrages (Voir plan de localisation du réseau dans le plan des secteurs de risques figurant dans l'atlas général).
- e - Sur toute parcelle indiquée aux documents graphiques du règlement comme Bâtiment protégé*, Élément particulier protégé* ou Volumétrie existante à conserver*, toute intervention est soumise à des conditions spécifiques, énoncées à l'article UV.11.3 ci-après.
- f - Dans tout espace indiqué aux documents graphiques du règlement comme Espace à libérer*, la construction est soumise aux conditions imposées par l'article UV.13.4 ci-après.
- g - L'aménagement de terrains de camping ou de caravanage n'est admis que sur les terrains autorisés ou pour l'accueil des gens du voyage.
- h - Les constructions, installations et ouvrages nécessaires au fonctionnement des réseaux publics existants sont admis sous réserve de leur intégration dans le site.
- i - Sont admis dans toute la zone :
 - les reconstructions, extensions, rénovations et modernisations de constructions, installations et ouvrages existants, et notamment les interventions visant à améliorer leur accès, desserte, sécurité ou fonctionnalité ;
 - les constructions, installations et ouvrages permettant l'exercice d'activités conformes au caractère de la zone ou en relation avec la nature et le caractère des espaces ou des équipements qu'elle supporte ;
 - les locaux et installations techniques nécessaires au fonctionnement, à la sécurité ou à l'entretien des espaces, constructions, installations et ouvrages situés dans la zone ;
 - les constructions à usage d'habitation destinées aux personnes dont la présence permanente est nécessaire pour assurer la surveillance et le gardiennage des espaces, constructions, installations et ouvrages situés dans la zone ;
 - les équipements funéraires (cimetières, crématoriums, sites cinéraires, funérariums...);
 - les ouvrages d'infrastructures terrestres et fluviales tels que ponts, passerelles, escales fluviales, ouvrages de ventilation des réseaux de transport ;
 - les clôtures ;
 - la transformation des locaux souterrains existants en espaces dédiés à l'accueil des activités liées à la livraison et à l'enlèvement des marchandises, en espaces dédiés à la collecte, au traitement ou au recyclage des déchets ou en locaux de stationnement des vélos ;
 - Les constructions ou installations relevant de l'agriculture urbaine, compatibles avec

Projet de mise en compatibilité avec le prolongement ouest du T3

5

ZONE URBAINE VERTE

le caractère de la zone.

- j - Sont admis les constructions, installations et ouvrages nécessaires à la réalisation du projet de désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14.
- k - Sont admis les constructions, installations et ouvrages nécessaires à la création d'une gare en infrastructure de l'espace vert central de la Porte Maillot, dans le cadre du projet de prolongement d'EOLE (ligne E du RER) vers l'ouest.
- l - Sont admis les constructions, installations et ouvrages nécessaires au prolongement ouest du Tramway T3b sur la Porte Dauphine.

UV.2.2 - Dispositions complémentaires applicables sur le domaine public fluvial:

Sur les berges des voies d'eau sont en particulier admis, au titre des occupations et utilisations du sol énoncées à l'article UV.2.1 :

- les constructions et installations nécessaires aux transports des personnes par bateaux (embarquement, débarquement, escale) et aux haltes nautiques de navigation de plaisance ;

les bateaux-logements dans le respect des réglementations spécifiques qui les régissent ;

aux emplacements localisés sur les documents graphiques du règlement, les plates-formes de transit des marchandises et déchets acheminés ou évacués par voie d'eau, ainsi que les installations strictement nécessaires à leur usage, à condition de ménager l'accessibilité aux promeneurs hors périodes de fonctionnement ; une continuité de promenade doit être assurée pendant leur fonctionnement par un itinéraire de contournement.

Sur les berges de la Seine, les constructions ou installations doivent ménager un passage offrant un cheminement confortable pour les promeneurs (à pied, à bicyclette...).

UV.2.3 – Dispositions particulières applicables au secteur Roland Garros :

Dans l'îlot du centre sportif Georges Hébert sont admis en outre, au titre des occupations et utilisations du sol visées à l'article UV.2.1, les locaux nécessaires au fonctionnement des établissements sportifs, destinés à l'hébergement, la formation et la gestion.

Article UV.3 - Conditions de desserte des terrains par les voies publiques ou privées, conditions d'accès aux voies ouvertes au public

Le permis de construire peut être refusé sur un terrain qui ne serait pas desservi par une voie publique ou privée dans des conditions répondant à l'importance ou à la destination de la construction projetée, et notamment si les caractéristiques de la voie rendent difficiles la circulation ou l'utilisation des engins de lutte contre l'incendie ou l'enlèvement des ordures ménagères.

Projet de mise en compatibilité avec le prolongement ouest du T3

6

ZONE URBAINE VERTE

Il peut également être refusé si les accès présentent un risque pour la sécurité des usagers des voies publiques ou des personnes utilisant ces accès. Cette sécurité doit être appréciée compte tenu, notamment, de la localisation des accès, de leur configuration ainsi que de la nature et de l'intensité du trafic.

Aucune construction ou installation ne peut prendre accès directement sur le boulevard périphérique et ses bretelles. Cette disposition ne s'oppose pas à l'accès à des équipements et à des services d'intérêt collectif.

Sur tout terrain où est inscrite une liaison piétonnière à conserver, créer ou modifier, les constructions doivent laisser libre un passage pour permettre la circulation des usagers.

Article UV.4 - Conditions de desserte des terrains par les réseaux

UV.4.1 - Eau potable :

Pour être constructible, un terrain doit être raccordé au réseau de distribution d'eau potable.

UV.4.2 - Energie :

Lorsqu'il existe des périmètres prioritaires de raccordement à des réseaux de distribution de chaleur ou de froid, le raccordement à ces réseaux peut être imposé à tout bâtiment, local ou installation soumis à une autorisation de construire situé à l'intérieur de ces périmètres.

UV.4.3 - Assainissement :

1°- Eaux usées :

Toute construction générant des eaux usées domestiques doit être raccordée au réseau d'assainissement de la Ville de Paris par un branchement particulier exécuté conformément aux prescriptions du règlement d'assainissement de Paris.

Toutefois, dans les zones définies à l'article L.2224-10 du code général des collectivités territoriales, lorsqu'elles existent, la réalisation d'un dispositif d'assainissement autonome peut être autorisée conformément aux règlements et normes techniques en vigueur.

2°- Eaux d'exhaure :

Conformément à l'article R.1331-2 du Code de la santé publique, le rejet de ces eaux au réseau d'assainissement est interdit, sauf exception ou dérogation définie par le règlement d'assainissement de Paris.

Article UV.5 - Superficie minimale des terrains constructibles

Néant.

Projet de mise en compatibilité avec le prolongement ouest du T3

7

ZONE URBAINE VERTE

Article UV.6 - Implantation des constructions par rapport aux Voies*

1°- Dispositions générales :

Les dispositions du présent article UV.6 s'appliquent sans préjudice des mesures de protection applicables aux Espaces boisés classés* conformément aux articles L.113-1 et suivants du Code de l'urbanisme.

Les travaux projetés sur une construction existante non conforme aux dispositions du présent article sont soumis aux conditions énoncées au § VI des dispositions générales ci-avant.

Les clôtures ne sont pas soumises aux dispositions du présent article UV.6.

Les dispositions du présent article UV.6 s'appliquent sans préjudice des servitudes d'utilité publique, et notamment, sur le domaine public fluvial, de celles relatives aux communications par cours d'eau, visées dans les annexes du PLU (textes et documents illustrés, titre premier, § II-D-1°).

2°- Constructions à vocation sportive :

Les dispositions qui suivent ne s'appliquent pas aux constructions à vocation sportive projetées sur le domaine public fluvial de la Seine et des canaux.

Les constructions doivent être implantées, en élévation et en sous-sol, en retrait d'au moins 2 mètres de l'alignement ou de la limite de fait de la voie.

Toutefois, ce retrait n'est pas imposé :

- lorsque la fonction des locaux le justifie (halls d'accès, logements de gardien notamment) ;
- aux constructions ne comportant pas plus d'un niveau au-dessus du sol et ne dépassant pas 4,5 mètres de hauteur au sol ;
- aux constructions projetées sur les linéaires de voie portant aux documents graphiques du PLU l'indication « implantation sans retrait imposé ».

3°- Constructions situées sur le domaine public fluvial :

Les dispositions qui suivent s'appliquent aux constructions de toute nature projetées sur le domaine public fluvial de la Seine et des canaux.

Les parties en élévation des constructions doivent être implantées en retrait d'au moins 2 mètres de l'alignement ou de la limite de fait des voies*.

Toutefois :

- Le retrait n'est pas imposé aux ouvrages d'infrastructure, notamment fluviale, et aux constructions et installations liées à leur fonctionnement, ainsi qu'aux équipements sportifs ou de loisirs ne comportant pas plus d'un niveau au-dessus du sol et ne dépassant pas 4,5 mètres de hauteur au sol.
- Les constructions peuvent être implantées en adossement du mur de soutènement du quai haut ou des rampes d'accès à la berge si leur hauteur ne dépasse pas le niveau dudit quai.
- Sur les berges des canaux, l'implantation des constructions est admise à l'alignement du quai haut lorsque le mur de soutènement présente une hauteur de moins d'un mètre ou en l'absence de mur de soutènement.

En outre :

Projet de mise en compatibilité avec le prolongement ouest du T3

8

ZONE URBAINE VERTE

- Sur les berges de la Seine, l'implantation des constructions, installations et ouvrages doit ménager un passage offrant un cheminement confortable pour les promeneurs (à pied, à vélo...).
- Sur les berges des canaux, l'implantation des constructions, installations et ouvrages peut être imposée en retrait de la voie d'eau pour assurer les conditions nécessaires à la gestion des voies d'eau.

4°- Autres constructions :

L'implantation des constructions doit leur permettre de s'intégrer dans la composition d'ensemble de l'espace paysager.

Les constructions doivent être implantées en retrait d'au moins 2 mètres de l'alignement ou de la limite de fait de la voie.

Toutefois, ce retrait n'est pas imposé :

- en contiguïté d'un bâtiment implanté à l'alignement sur le terrain voisin ;
- en adossement à un mur de clôture ou de soutènement ;
- lorsque la fonction de la construction nécessite une implantation à l'alignement (notamment pavillon d'entrée, installation de stockage des déchets) ;
- sur les linéaires de voies portant aux documents graphiques du PLU l'indication « implantation sans retrait imposé ».

5°- Dispositions particulières applicables au secteur Roland Garros :

Dans le secteur Roland Garros, s'appliquent les dispositions suivantes :

Les dispositions qui suivent s'appliquent sans préjudice des mesures de protection applicables aux Espaces boisés classés* conformément aux articles L.130-1 et suivants du code de l'urbanisme.

Les travaux projetés sur une construction existante non conforme aux dispositions du présent article sont soumis aux conditions énoncées au § VI des dispositions générales ci-avant.

Les clôtures ne sont pas soumises aux dispositions du présent paragraphe 5°.

a- Constructions à vocation sportive :

Les constructions doivent être implantées, en élévation et en sous-sol, en retrait d'au moins 2 mètres de l'alignement ou de la limite de fait de la voie.

Toutefois, ce retrait n'est pas imposé :

- lorsque la fonction des locaux le justifie (halls d'accès, logements de gardien notamment) ;
- aux constructions ne comportant pas plus d'un niveau au-dessus du sol et ne dépassant pas 4,5 mètres de hauteur au sol ;
- aux constructions projetées sur les linéaires de voies portant aux documents graphiques du PLU l'indication « implantation sans retrait imposé ».

b- Autres constructions :

L'implantation des constructions doit leur permettre de s'intégrer dans la composition d'ensemble de l'espace paysager.

Les constructions doivent être implantées en retrait d'au moins 2 mètres de

ZONE URBAINE VERTE

l'alignement ou de la limite de fait de la voie.

Toutefois, ce retrait n'est pas imposé :

- en contiguïté d'un bâtiment implanté à l'alignement sur le terrain voisin ;
- en adossement à un mur de clôture ou de soutènement ;
- lorsque la fonction de la construction nécessite une implantation à l'alignement (notamment pavillon d'entrée, installation de stockage des déchets) ;
- sur les linéaires de voies portant aux documents graphiques du PLU l'indication « implantation sans retrait imposé ».

Article UV.7 - Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives

1°- Dispositions générales :

Les dispositions du présent article UV.7 s'appliquent sans préjudice des mesures de protection applicables aux Espaces boisés classés* conformément aux articles L.113-1 et suivants du code de l'urbanisme.

Les travaux projetés sur une construction existante non conforme aux dispositions du présent article sont soumis aux conditions énoncées au § VI des dispositions générales ci-avant.

Les clôtures ne sont pas soumises aux dispositions du présent article UV.6.

Dans les cas où elle est admise par les dispositions des § 2° à 4° ci-après, l'implantation des constructions en limite séparative des terrains et occupations domaniales peut être refusée si elle a pour effet de porter gravement atteinte aux conditions d'éclaircissement d'un immeuble voisin ou à l'aspect du paysage urbain.

2°- Constructions à vocation sportive :

Les dispositions qui suivent ne s'appliquent pas aux constructions à vocation sportive projetées sur le domaine public fluvial de la Seine et des canaux.

Les constructions doivent être implantées, en élévation et en sous-sol, en retrait d'au moins 2 mètres des limites séparatives des terrains et occupations domaniales.

Toutefois, ce retrait n'est pas imposé :

- lorsque la fonction des locaux le justifie (halls d'accès, logements de gardien notamment) ;
- aux constructions ne comportant pas plus d'un niveau au-dessus du sol et ne dépassant pas 4,5 mètres de hauteur au sol ;
- lorsque la construction est adossée à un bâtiment existant sur le terrain voisin, à condition qu'elle ne dépasse pas les limites extérieures de ses héberges ;
- sur les linéaires des limites séparatives des terrains ou occupations domaniales portant aux documents graphiques du PLU l'indication « implantation sans retrait imposé ».

3°- Constructions situées sur le domaine public fluvial :

Les dispositions qui suivent s'appliquent aux constructions de toute nature projetées sur le domaine public fluvial de la Seine et des canaux.

ZONE URBAINE VERTE

Les parties en élévation des constructions doivent être implantées en retrait d'au moins 2 mètres des limites séparatives des terrains.

Toutefois, ce retrait n'est pas imposé aux ouvrages d'infrastructure, notamment fluviale, et aux constructions et installations liées à leur fonctionnement, ainsi qu'aux équipements sportifs ou de loisirs ne comportant pas plus d'un niveau au-dessus du sol et ne dépassant pas 4,5 mètres de hauteur au sol.

4°- Autres constructions :

L'implantation des constructions doit leur permettre de s'intégrer dans la composition d'ensemble de l'espace paysager.

Les constructions doivent être implantées, en élévation et en sous-sol, en retrait d'au moins 2 mètres des limites séparatives des terrains et occupations domaniales.

Toutefois, ce retrait n'est pas imposé :

- aux constructions adossées à un bâtiment, un mur de clôture ou un mur de soutènement existant, sans dépasser leurs héberges, et ne comportant qu'un seul niveau en élévation ;
- aux édicules de faible hauteur ;
- aux façades ne comportant pas de vues au droit d'une limite d'occupation domaniale ne coïncidant pas avec une limite du terrain ;
- sur les linéaires des limites séparatives des terrains ou occupations domaniales portant aux documents graphiques du PLU l'indication « implantation sans retrait imposé ».

5°- Dispositions particulières applicables au secteur Roland Garros :

Dans le secteur Roland Garros, s'appliquent les dispositions suivantes :

Les dispositions qui suivent s'appliquent sans préjudice des mesures de protection applicables aux Espaces boisés classés* conformément aux articles L.113-1 et suivants du code de l'urbanisme.

Les travaux projetés sur une construction existante non conforme aux dispositions du présent article sont soumis aux conditions énoncées au § VI des dispositions générales ci-avant.

Les clôtures ne sont pas soumises aux dispositions du présent paragraphe 5°.

Dans les cas où elle est admise par les dispositions des alinéas a et b ci-après, l'implantation des constructions en limite séparative des terrains et occupations domaniales peut être refusée si elle a pour effet de porter gravement atteinte aux conditions d'éclaircissement d'un immeuble voisin ou à l'aspect du paysage urbain.

a- Constructions à vocation sportive :

Les constructions doivent être implantées, en élévation et en sous-sol, en retrait d'au moins 2 mètres des limites séparatives des terrains et occupations domaniales.

Toutefois, ce retrait n'est pas imposé :

- lorsque la fonction des locaux le justifie (halls d'accès, logements de gardien notamment) ;
- aux constructions ne comportant pas plus d'un niveau au-dessus du sol et ne dépassant pas 4,5 mètres de hauteur au sol ;
- lorsque la construction est adossée à un bâtiment existant sur le terrain voisin, à condition qu'elle ne dépasse pas les limites extérieures de ses

Projet de mise en compatibilité avec le prolongement ouest du T3

11

ZONE URBAINE VERTE

héberges ;

- aux façades ne comportant pas de vues au droit d'une limite d'occupation domaniale ne coïncidant pas avec une limite du terrain ;
- sur les linéaires des limites séparatives des terrains ou occupations domaniales portant aux documents graphiques du PLU l'indication « implantation sans retrait imposé ».

b- Autres constructions :

L'implantation des constructions doit leur permettre de s'intégrer dans la composition d'ensemble de l'espace paysager.

Les constructions doivent être implantées, en élévation et en sous-sol, en retrait d'au moins 2 mètres des limites séparatives des terrains et occupations domaniales.

Toutefois, ce retrait n'est pas imposé :

- aux constructions adossées à un bâtiment, un mur de clôture ou un mur de soutènement existant, sans dépasser leurs héberges, et ne comportant qu'un seul niveau en élévation ;
- aux édicules de faible hauteur ;
- aux façades ne comportant pas de vues au droit d'une limite d'occupation domaniale ne coïncidant pas avec une limite du terrain ;
- sur les linéaires des limites séparatives des terrains ou occupations domaniales portant aux documents graphiques du PLU l'indication « implantation sans retrait imposé ».

Article UV.8 - Implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur un même terrain

L'implantation de toute construction, installation et ouvrage doit permettre son insertion harmonieuse dans le paysage environnant.

Sur le domaine public fluvial, l'implantation des constructions, installations et ouvrages doit en outre permettre à tout véhicule de sécurité d'accéder aux berges accostables.

Article UV.9 - Emprise au sol* des constructions

Néant.

Article UV.10 - Hauteur maximale des constructions

Lorsque les dispositions inscrites aux documents graphiques du règlement ne sont pas conformes aux dispositions du présent article, elles prévalent sur ces dernières.

UV.10.1 - Plafonnement des hauteurs :

Aucune construction, installation ou ouvrage nouveau ne peut dépasser :

- les cotes fixées sur le terrain par le Plan général des hauteurs* (hauteurs absolues

Projet de mise en compatibilité avec le prolongement ouest du T3

12

ZONE URBAINE VERTE

mesurées à partir de la surface de nivellement de l'îlot* ;

les plans ou surfaces constitués par les fuseaux de protection du site* indiqués sur le plan des fuseaux.

La hauteur des constructions, installations et ouvrages doit respecter le paysage urbain local en permettant leur insertion harmonieuse dans le site et le bâti existant.

La modification des bâtiments existants ne doit pas conduire à dépasser leur hauteur maximale.

UV.10.2 - Prescriptions de Hauteur maximale des constructions* (H.M.C.) :

En application de l'article L.151-18 du Code de l'urbanisme, les documents graphiques du règlement indiquent, sur des terrains ou parties de terrain, des prescriptions de Hauteur maximale des constructions, lorsque cette hauteur est inférieure à celle qui résulte de l'application des règles générales.

Dans une emprise soumise à une prescription de Hauteur maximale des constructions*, aucune construction nouvelle ne peut dépasser la cote inscrite, exprimée selon le cas en niveau orthométrique* ou par rapport à la surface de nivellement* de l'îlot.

Dans le secteur Roland Garros :

Ces dispositions s'appliquent aux prescriptions de H.M.C. qui fixent une hauteur différente de celle qui résulte de l'application des règles générales.

La cote des H.M.C. indiquée sur les documents graphiques est exprimée par rapport au plan horizontal de cote ronde le plus bas de la surface de nivellement d'îlot compris dans l'emprise de la H.M.C.

La cote des H.M.C. se substitue à celle qu'indique le Plan général des hauteurs*.

UV.10.3 - Dispositions complémentaires applicables sur le domaine fluvial :

Sur le domaine public fluvial, la hauteur des constructions, installations et ouvrages nouveaux ne peut dépasser :

- 6 mètres si la dénivellation entre quai haut et quai bas est supérieure à 6 mètres, le niveau du quai haut si la dénivellation entre quai haut et quai bas est comprise entre 4,50 mètres et 6 mètres,
- 4,50 mètres dans les autres cas.

Article UV.11 - Aspect extérieur des constructions et aménagement de leurs abords, protection des immeubles et éléments de paysage

Lorsqu'une construction existante n'est pas conforme aux dispositions du présent article, l'autorisation d'exécuter des travaux ne peut être accordée que pour des travaux qui n'aggravent pas sa non-conformité avec ces dispositions ou sont sans effet à leur égard, ou pour des travaux limités visant à assurer sa mise aux normes en matière d'accessibilité,

Projet de mise en compatibilité avec le prolongement ouest du T3 13

ZONE URBAINE VERTE

d'hygiène, d'isolation phonique ou thermique ou de sécurité.

UV.11.1 - Dispositions générales :

L'autorisation de travaux peut être refusée ou n'être accordée que sous réserve de prescriptions si la construction, l'installation ou l'ouvrage, par sa situation, son volume, son aspect, son rythme ou sa coloration, est de nature à porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales. Les interventions sur les bâtiments existants comme sur les bâtiments à construire permettant d'exprimer une création architecturale peuvent être autorisées.

Les matériaux apparents en façade et en toiture doivent être choisis de telle sorte que leur mise en œuvre permette de leur conserver, de façon permanente, un aspect satisfaisant et respectueux du caractère des lieux.

Le mobilier urbain, les clôtures et les éléments accessoires des constructions doivent participer, notamment par leur aspect et leurs matériaux, à la mise en valeur des espaces.

La conception des clôtures doit prendre en compte la continuité biologique à assurer avec les terrains voisins.

UV.11.2 - Constructions existantes :

Les travaux sur les constructions existantes doivent tendre à conserver, restaurer ou améliorer leur aspect, y compris pour ce qui est de leurs matériaux, sans négliger les évolutions intervenues sur ces constructions depuis leur origine.

Le ravalement doit conduire à améliorer l'aspect extérieur ainsi que l'état sanitaire des constructions, de façon à leur assurer une bonne pérennité.

UV.11.3 - Protection des formes urbaines et du patrimoine architectural :

Il est rappelé que nombre de terrains, bâtiments ou parties de bâtiments bénéficient à Paris d'une protection au titre des dispositions des articles L.621-1 et suivants du Code du patrimoine (Loi du 31 décembre 1913), qu'il s'agisse d'immeubles classés ou inscrits au titre des monuments historiques. Ces protections instituées par l'Etat portent effet sur les bâtiments eux-mêmes, mais aussi sur une grande partie du territoire couvert par le PLU au titre des périmètres de protection résultant des dispositions de la loi susvisée, à travers les avis émis par le Service Départemental de l'Architecture et du Patrimoine de Paris consulté dans le cadre des demandes d'urbanisme.

Ces protections sont à distinguer des protections instituées par la Ville de Paris au titre des dispositions de l'article L.151-19 du Code de l'Urbanisme, sur lesquelles sont fondées les prescriptions de Bâtiments protégés*, d'Éléments particuliers protégés* et de Volumétries à conserver* établies ci-après.

1°- Bâtiment protégé*, Élément particulier protégé* :

Les documents graphiques du règlement identifient des immeubles (terrains, bâtiments, parties de bâtiments, éléments particuliers) que le PLU protège en application de l'article L.151-19 du Code de l'urbanisme parce qu'ils possèdent une qualité architecturale remarquable, ou constituent un témoignage de la formation et de l'histoire de la ville ou d'un quartier, ou assurent par leur volumétrie un repère particulier dans le paysage urbain, ou

Projet de mise en compatibilité avec le prolongement ouest du T3 14

ZONE URBAINE VERTE

appartiennent à une séquence architecturale remarquable par son homogénéité.

L'annexe VI du présent règlement recense par adresse les protections patrimoniales du PLU et précise la localisation et la motivation de la protection, qu'il s'agisse de Bâtiments protégés ou d'Éléments particuliers protégés soumis aux dispositions qui suivent.

Les Bâtiments protégés* et les Éléments particuliers protégés* doivent être conservés et restaurés. Sans préjudice des dispositions de l'article L.451-2 du Code de l'urbanisme, leur démolition ne peut être autorisée que dans des cas exceptionnels liés à une trop grande vétusté.

- Bâtiment protégé :

Les travaux réalisés sur un Bâtiment protégé identifié par les documents graphiques du règlement doivent :

- a - respecter et mettre en valeur les caractéristiques structurelles du bâtiment, les porches et les halls d'entrée, en veillant à la bonne mise en œuvre des travaux qui visent à améliorer les conditions d'accessibilité, d'habitabilité ou de sécurité ;
- b - respecter et mettre en valeur les caractéristiques architecturales du bâtiment, et notamment la forme des toitures, la modénature, les baies en façade, les menuiseries extérieures et les devantures ; mettre en œuvre des matériaux et des techniques permettant de conserver ou de restituer l'aspect d'origine du bâtiment ; traiter les installations techniques de manière à ne pas altérer sa qualité patrimoniale ; proscrire la pose d'éléments extérieurs qui seraient incompatibles avec son caractère, et notamment les supports publicitaires ;
- c - assurer aux espaces libres situés aux abords immédiats du bâtiment un traitement de qualité, approprié à ses caractéristiques architecturales.

Si le bâtiment a fait l'objet de transformations postérieures à sa construction, il convient de respecter les modifications ou ajouts d'éléments dignes d'intérêt et de remédier aux altérations qu'il a subies.

- Élément particulier protégé :

Dans le cadre des travaux réalisés sur le terrain concerné, tout Élément particulier protégé identifié par les documents graphiques du règlement – tel que façade d'immeuble, mur séparatif, mur de soutènement, porche d'immeuble, verrière, devanture, élément de décor – doit être protégé, restauré et mis en valeur ou reconstitué pour être intégré au mieux au nouvel ensemble bâti.

2°- Volumétrie existante à conserver* :

En application de l'article L.151-19 du Code de l'urbanisme, les documents graphiques du règlement prescrivent la conservation de la volumétrie d'immeubles, parties d'immeubles ou ensembles d'immeubles existants.

Cette volumétrie doit être conservée dans ses caractéristiques générales, afin que soit pérennisée, selon le cas, une organisation remarquable du bâti sur un terrain, une séquence homogène en bordure de voie ou, au contraire, une singularité intéressante dans le paysage urbain.

Toutefois, des adaptations de la volumétrie protégée peuvent être admises à condition qu'elles respectent les caractéristiques des formes urbaines protégées, améliorent la configuration des espaces libres et ne portent pas atteinte aux conditions d'éclairage des bâtiments existant sur le terrain et sur les terrains voisins.

Projet de mise en compatibilité avec le prolongement ouest du T3

15

ZONE URBAINE VERTE

UV.11.4 - Dispositions particulières applicables sur le domaine public fluvial :

Le traitement des accès aux constructions et installations nouvelles, ainsi que l'aménagement de leurs abords, doivent respecter le paysage des berges.

Sur les installations et complexes flottants destinés à rester à quai sont interdits tous signaux ou superstructures dont l'usage ne serait pas directement lié à leur activité normale ou qui porteraient atteinte au caractère du site par leur nature, dimensions, volume ou aspect.

Article UV.12 - Aires de stationnement

UV.12.1 - Stationnement des véhicules :

1°- Dispositions générales :

Dans les parcs, jardins et espaces verts ouverts au public, le stationnement est interdit.

Toutefois, des aires de stationnement et de livraison peuvent être aménagées dans les bâtiments ou monuments existants ou projetés ou dans leur sous-sol, à condition qu'elles soient strictement nécessaires à leur fonctionnement et ne soient pas ouvertes au public.

Les accès aux aires doivent recevoir un traitement assurant leur bonne intégration dans le site.

Dans les autres espaces situés en zone UV (y compris les cimetières) :

- la réalisation d'aires de stationnement est interdite en sous-sol des espaces libres, les aires de stationnement et de livraison de surface ne peuvent être autorisées que si elles sont nécessaires au fonctionnement de constructions ou installations admises dans la zone et situées sur le même terrain et ne sont pas ouvertes au public. Elles doivent faire l'objet d'un traitement paysager.

2°- Interdiction de création ou d'extension de parcs de stationnement :

Est interdite toute création de place de stationnement ou extension de parc de stationnement :

- prenant accès (entrée ou sortie) sur une voie indiquée aux documents graphiques du règlement comme voie sur laquelle la création d'accès à un parc de stationnement est interdite, projetée sur un terrain ne présentant aucun linéaire sur voie supérieur à 10 mètres, comportant des aires pour autocars.

UV.12.2 - Stationnement des vélos et poussettes :

Les emplacements de stationnement des vélos et poussettes doivent recevoir un traitement propre à permettre leur bonne intégration dans le site.

La superficie à réserver au stationnement des vélos et poussettes doit répondre aux besoins des utilisateurs des différents établissements, en fonction de leur nature, de leur fonctionnement et de leur situation géographique. Elle ne doit pas être inférieure à 10 m².

Projet de mise en compatibilité avec le prolongement ouest du T3

16

ZONE URBAINE VERTE

Article UV.13 - Espaces libres* et plantations

Afin de préserver le paysage urbain parisien, d'améliorer la qualité de vie des habitants, de sauvegarder et développer le biotope, il convient d'apporter un soin tout particulier au traitement des espaces libres de constructions.

UV.13.1 - Dispositions générales :

1°- Traitement des espaces libres :

Le traitement des espaces libres doit favoriser leur perméabilité aux précipitations et l'infiltration sur place des eaux de ruissellement, excepté sur les surfaces qui nécessitent pour des raisons fonctionnelles ou de stabilité du sous-sol un revêtement minéral.

L'affouillement et l'exhaussement du sol ne sont admis que s'ils contribuent à l'amélioration de l'environnement et de l'aspect paysager. L'affouillement est également admis dans les projets de construction s'il permet une meilleure insertion des constructions dans le paysage urbain.

Les espaces libres doivent recevoir des plantations de qualité, mises en œuvre conformément aux modalités énoncées à l'article UV.13.2 ci-après, excepté sur les surfaces qui nécessitent pour des raisons fonctionnelles un revêtement minéral.

Les traitements paysagers – végétaux ou minéraux - doivent respecter la composition d'ensemble des espaces concernés.

2°- Protection des plantations, replantations :

Les arbres existants doivent être maintenus ou remplacés.

UV.13.2 - Modalités de mise en œuvre des plantations :

Les nouvelles plantations doivent être réalisées en fonction du caractère et de la configuration des espaces libres, de leur vocation et des données techniques liées à l'écologie du milieu.

Les arbres à planter doivent respecter les conditions ci-après leur permettant de se développer convenablement :

- a. Arbres à grand développement : les sujets, choisis parmi des espèces atteignant au moins 15 mètres à l'âge adulte, sont adaptés à des configurations présentant une superficie de pleine terre de 20 m² répartie régulièrement autour du tronc. Les distances moyennes suivantes sont en principe nécessaires : 6 à 8 mètres en tous sens entre les arbres, 8 à 10 mètres entre les arbres et les façades des constructions situées sur le terrain ou les terrains limitrophes, les distances étant mesurées à partir des troncs des arbres.

Les arbres plantés doivent avoir une force (circonférence du tronc mesurée à 1 mètre du sol) d'au moins 20 cm.

- b. Arbres à moyen développement : les sujets, choisis parmi des espèces atteignant une hauteur de 8 à 15 mètres à l'âge adulte, sont adaptés à des configurations présentant une superficie de pleine terre de 15 m² répartie régulièrement autour du tronc. Les distances moyennes suivantes sont en principe nécessaires : 4 à 5 mètres en tous sens entre les arbres, 5 à 7 mètres entre les arbres et les façades des constructions situées sur le terrain ou les terrains limitrophes, les distances étant mesurées à partir

Projet de mise en compatibilité avec le prolongement ouest du T3

17

ZONE URBAINE VERTE

des troncs des arbres.

Les arbres plantés doivent avoir une force (circonférence du tronc mesurée à 1 mètre du sol) d'au moins 20 cm.

- c. Arbres à petit développement : les sujets, choisis parmi des espèces atteignant une hauteur maximale de 8 mètres à l'âge adulte, sont adaptés à des configurations présentant une superficie de pleine terre de 10 m² répartie régulièrement autour du tronc.

Dans le cas de plantations sur dalle, les épaisseurs de terre suivantes sont adaptées : environ 2 mètres pour les arbres à grand développement, environ 1,50 mètre pour les arbres à moyen développement, environ 1 mètre pour les arbres à petit développement, environ 0,50 mètre pour la végétation arbustive et les aires gazonnées, non compris la couche drainante.

UV.13.3 - Espace boisé classé*:

Les espaces boisés classés indiqués aux documents graphiques du règlement sont soumis aux dispositions des articles L.113-1 et suivants du Code de l'urbanisme.

UV.13.4 - Espace vert protégé*:

La prescription d'Espace vert protégé (E.V.P.) protège, en application des articles L.151-19 et L.151-23 alinéa 1 du Code de l'urbanisme, un ensemble paysager existant sur un ou plusieurs terrains, pour son rôle dans le maintien des équilibres écologiques, sa qualité végétale ou arboricole.

Les E.V.P. sont répertoriés en annexe au présent règlement, avec l'indication de leurs superficies réglementaires, totales et par terrain. Les emprises végétalisées existant sur les terrains concernés sont localisées à titre indicatif sur les documents graphiques du règlement par une trame verte.

La modification de l'état d'un terrain soumis à une prescription d'E.V.P. n'est admise qu'aux conditions suivantes :

- 1 - Elle restitue sur le terrain la superficie réglementaire d'E.V.P. indiquée en annexe ;
- 2 - Elle ne diminue pas la surface d'E.V.P. en pleine terre ;
- 3 - Elle maintient ou améliore l'unité générale de l'E.V.P. ;
- 4 - Elle maintient ou améliore la qualité de l'E.V.P. et met en valeur ses plantations, qu'elles soient conservées ou remplacées. Notamment, le réaménagement des surfaces existantes d'E.V.P. sur dalle ne doit pas conduire à diminuer l'épaisseur de terre sur la dalle ;

Pour l'application des conditions 1 et 2 :

- certains éléments minéraux ou à dominante minérale peuvent être considérés comme partie intégrante de l'E.V.P. s'ils participent, par leur nature, leur caractère ou leur traitement, à l'aménagement paysager de l'espace (allées piétonnières, voies d'accès aux services de secours, éléments décoratifs, emmarchements). De même, le revêtement de surfaces d'E.V.P. est admis s'il est nécessité par la fonction des espaces concernés (cours d'école...) et s'il ne porte pas atteinte au développement des plantations existantes.

même si elles sont végétalisées, les dalles de couverture de constructions nouvelles en

Projet de mise en compatibilité avec le prolongement ouest du T3

18

ZONE URBAINE VERTE

sous-sol, les aires de stationnement de surface, les trémies d'accès à des locaux en sous-sol, les cours anglaises et les surfaces surplombées par des ouvrages en saillie ne sont pas comptées dans la superficie de l'E.V.P.

Les arbres existants et les plantations nouvelles doivent bénéficier des conditions nécessaires à leur développement normal (choix des essences, distance aux constructions, espacement des sujets entre eux, profondeur et qualité de la terre).

La disparition ou l'altération - accidentelle ou intentionnelle - des plantations situées dans un E.V.P. ne peut en aucun cas déqualifier l'espace et l'exonérer de la prescription qui s'y applique.

Il peut être imposé d'ouvrir ou de maintenir ouvert à la vue des usagers du domaine public un E.V.P. bordant la voie par une clôture de qualité adaptée à cet usage.

UV.13.5 - Espace à libérer* (E.A.L.) :

Les documents graphiques du règlement délimitent sur des terrains des Espaces à libérer* (E.A.L.), en application de l'article L.151-10 du Code de l'urbanisme, pour améliorer le paysage urbain local.

La réalisation de travaux de réaménagement d'ensemble sur les terrains concernés est subordonnée à la démolition de la ou des constructions existant sur ces espaces. De ce fait, cette prescription n'est notamment pas imposée en cas de travaux d'entretien ou visant à améliorer l'accessibilité, l'hygiène, l'isolation phonique ou thermique ou la sécurité des constructions.

Après démolition des constructions, l'espace libre doit recevoir un traitement de qualité, à dominante minérale ou végétale selon le caractère de son environnement.

Article UV.14 - Règles de densité

Néant.

Article UV.15 – Performances énergétiques et environnementales

Les dispositions du présent article UV.15 s'appliquent dans toute la zone UV, sous réserve du respect des règles relatives à l'accessibilité, à l'hygiène, à la salubrité et la sécurité publiques. Elles doivent être mises en œuvre en veillant à la bonne insertion du projet dans le bâti existant et à la prise en compte du milieu environnant.

UV.15.1 – Gestion des eaux pluviales :

Les dispositions relatives à la gestion des eaux pluviales s'appliquent sans préjudice des dispositions particulières qui pourraient être prises en application de l'article L.2224-10 du code général des collectivités territoriales.

Pour toute construction nouvelle ou restructuration de bâtiments existants, des prescriptions tenant compte des capacités d'absorption et d'évacuation des eaux pluviales peuvent être imposées pour limiter le débit des eaux pluviales rejetées dans le réseau d'assainissement. Les dispositions à prendre doivent tenir compte de la capacité de rétention

Projet de mise en compatibilité avec le prolongement ouest du T3

19

ZONE URBAINE VERTE

d'eau du terrain en temps de pluie, des caractéristiques et de l'occupation du sous-sol, des caractéristiques constructives et de la vulnérabilité des bâtiments existants conservés sur le terrain ou contigus au terrain, ainsi que des contraintes particulières d'exploitation du réseau. Dans le cas où les caractéristiques du terrain ne permettent pas d'assurer une rétention naturelle d'eau satisfaisante, doivent être prévus des dispositifs de rétention complémentaires aux possibilités du réseau utilisant des techniques alternatives de maîtrise des eaux pluviales.

Les aménagements et dispositifs favorisant la rétention des eaux pluviales, au sol par la pleine terre, hors sol par la végétalisation des toitures, terrasses, façades ou murs, doivent être privilégiés.

La réutilisation des eaux pluviales pour les usages avec lesquels elle est compatible est recommandée, dans le respect de la réglementation.

UV.15.2 – Collecte des déchets :

Les constructions nouvelles doivent comporter des locaux de stockage des déchets suffisamment grands, dimensionnés de manière à recevoir et permettre de manipuler sans difficulté tous les récipients nécessaires à la collecte sélective des déchets.

Les locaux de stockage des déchets doivent être aménagés de préférence à rez-de-chaussée. Dans le cas où ils sont implantés en sous-sol, un dispositif permettant la mise en œuvre de la collecte sélective depuis les parties communes de l'immeuble à rez-de-chaussée doit être prévu.

Les dispositions des deux alinéas précédents s'appliquent également en cas de réaménagement de bâtiments existants, sauf si leurs caractéristiques l'interdisent.

L'installation de composteurs est recommandée dans les espaces végétalisés.

UV.15.3 – Performances énergétiques et environnementales des constructions :

Les performances énergétiques et environnementales des constructions doivent permettre d'atteindre, à l'échelle du territoire parisien, les objectifs fixés par le Plan climat-énergie territorial de Paris pour les années 2050 et 2020, dans sa rédaction adoptée par le Conseil de Paris le 11 décembre 2012 :

- 75 % de réduction des émissions des gaz à effet de serre (GES) en 2050 par rapport à 2004 ;
- 25 % de réduction des émissions de GES en 2020 par rapport à 2004 ;
- 25 % de réduction des consommations énergétiques en 2020 par rapport à 2004 ;
- 25 % d'énergies renouvelables ou de récupération (EnR²) dans la consommation énergétique en 2020.

UV.15.3.1 - Constructions existantes :

Les dispositions des § 1° et 2° ci-après s'appliquent en cas de réhabilitation, modification ou surélévation de constructions existantes.

1° Caractéristiques thermiques et énergétiques :

L'installation dans les constructions de dispositifs d'économie d'énergie est obligatoire,
Projet de mise en compatibilité avec le prolongement ouest du T3

20

ZONE URBAINE VERTE

sauf impossibilité technique ou contraintes liées à l'insertion dans l'environnement. Ils peuvent être complétés par des installations de production d'énergie renouvelable.

L'isolation thermique des murs pignons est recommandée chaque fois qu'elle est possible.

2° Matériaux :

L'utilisation de matériaux naturels, renouvelables, recyclables ou biosourcés* doit être privilégiée.

Les matériaux utilisés, notamment les matériaux d'isolation thermique et acoustique, doivent garantir la salubrité et la pérennité des constructions. Ils doivent être compatibles avec la nature et les caractéristiques des matériaux préexistants.

UV.15.3.2 – Constructions nouvelles :

Les constructions nouvelles doivent être étudiées dans la perspective d'un bilan d'émission de CO2 aussi faible que possible en utilisant des matériaux à faible empreinte environnementale, en maîtrisant les consommations énergétiques et en privilégiant l'utilisation d'énergies renouvelables (solaire, géothermique, ou tout dispositif de récupération d'énergie, pompes à chaleur...) selon les contraintes liées au site et aux conditions particulières de réalisation du projet.

L'approche bioclimatique des projets, selon les contraintes liées au site et aux conditions particulières de réalisation, doit être privilégiée. La conception des constructions doit reposer sur la démarche graduelle suivante :

- Principe de sobriété énergétique : concevoir une enveloppe ayant des besoins très réduits ;
- Principe d'efficacité : choisir des équipements à faible consommation d'énergie pour tous les usages : chauffage, eau chaude sanitaire, éclairages intérieurs et extérieurs, auxiliaires de génie climatique ;
- Recours à des énergies renouvelables tant pour les besoins propres du bâtiment que pour couvrir les besoins résiduels.

1° Caractéristiques thermiques et énergétiques :

Les modes constructifs et les dispositifs techniques (éclairage, chauffage, ventilation, circulation verticale...) doivent être choisis en privilégiant la sobriété énergétique, y compris en termes d'énergie grise.

Sauf impossibilité technique ou contraintes liées à l'insertion dans l'environnement ou d'architecture, tout projet doit comprendre des dispositifs d'économie d'énergie. Ils peuvent être complétés par des installations de production d'énergie renouvelable.

2° Matériaux :

L'utilisation de matériaux naturels, renouvelables, recyclables ou biosourcés* doit être privilégiée.

Les matériaux utilisés, notamment les matériaux d'isolation thermique et acoustique, doivent garantir la salubrité et la pérennité des constructions.

4.3 Feuillet modificatif relatif à la création du périmètre P16-11

T3 ouest feuillet modificatif création P16-11 10 2017.doc

DECLARATION DE PROJET ET MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE PARIS
AVEC LE PROJET DE PROLONGEMENT DU TRAMWAY T3 VERS L'OUEST, DE LA PORTE
D'ASNIERES A LA PORTE DAUPHINE (16^E ET 17^E ARRONDISSEMENTS)

FEUILLET MODIFICATIF RELATIF A LA CREATION DU PERIMETRE P16-11

Modification apportée au Tome 2 du règlement :

**Annexe IV – Périmètres de localisation des voies et ouvrages publics,
installations d'intérêt général et espaces verts à créer ou à modifier**

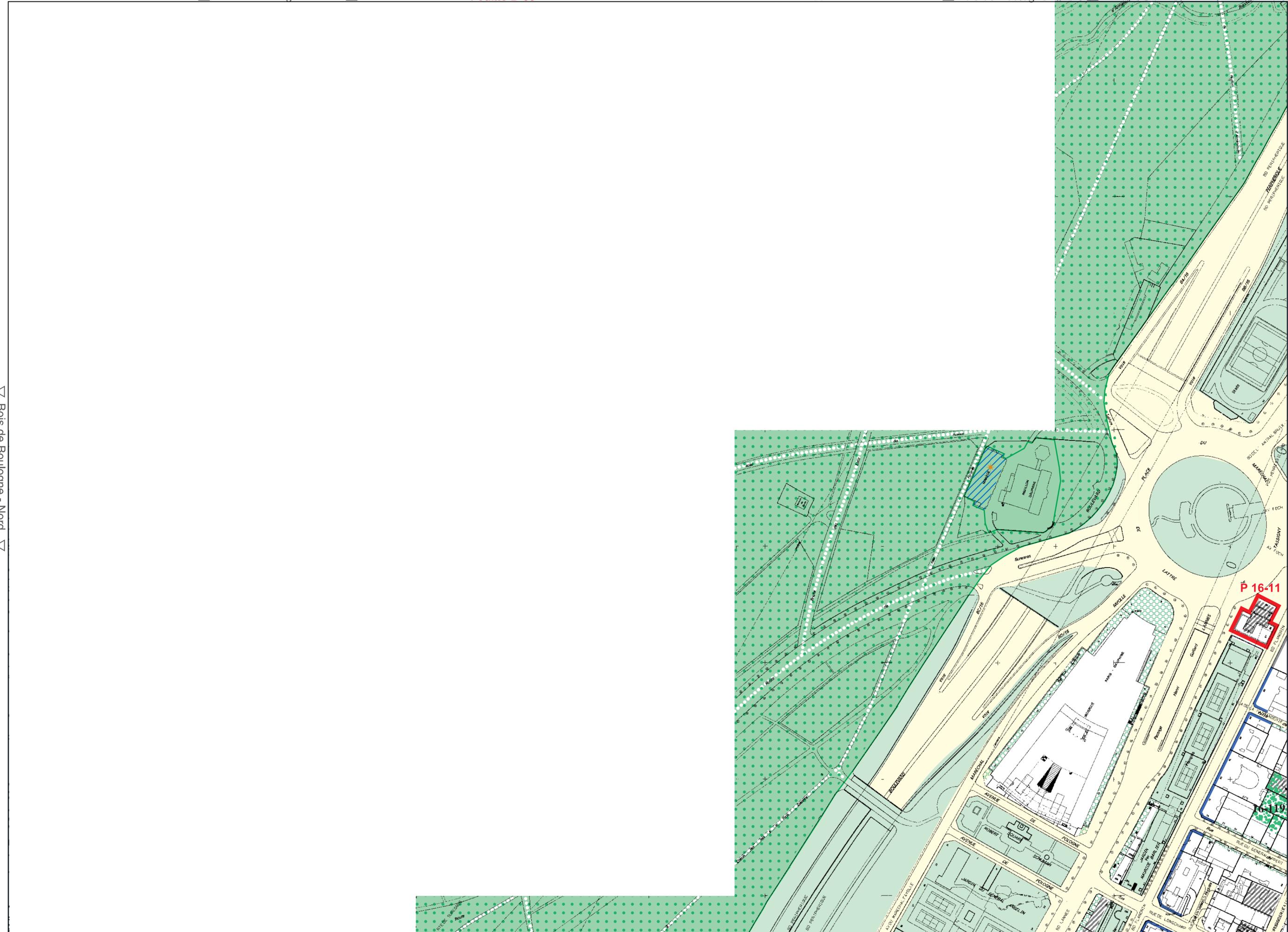
Insérer, dans le tableau listant les périmètres de localisation du PLU de Paris, la
ligne suivante :

Ardt	Indicatif	Destination	Localisation	
			Plan-ches	Situation du périmètre
16 ^e	P16-11	- Local d'exploitation pour les conducteurs du tramway T3b	B 05 C 05	85 avenue Foch Boulevard Flandrin Boulevard Lannes

4.4 Feuillet modificatifs de l'Atlas Général (Planches au 1/2000 – Cartes Générales)

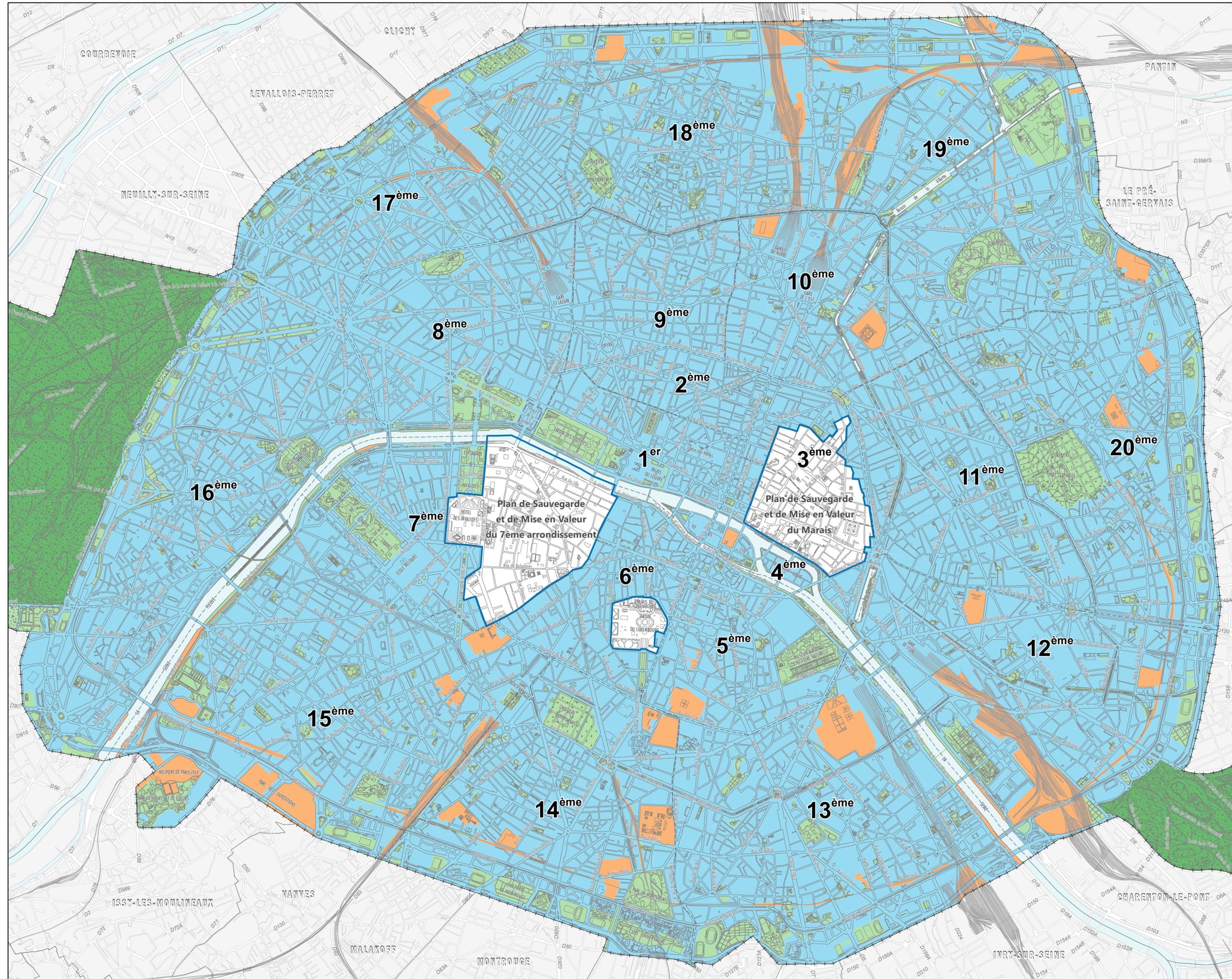
Les planches B05, C04, C05 ainsi que le plan de zonage de l'Atlas Général du PLU approuvés sont supprimés et remplacés par les planches suivantes.

▽ Bois de Boulogne - Nord ▽



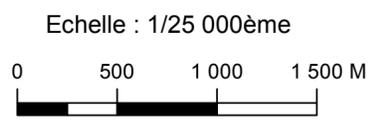
▽ C-05 ▽

A - PLAN DE ZONAGE



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

Projet de mise en compatibilité du PLU pour le prolongement ouest du T3 (16^{ème} - 17^{ème})



5 Procès-verbal de la réunion d'examen conjoint

**PROCÈS VERBAL DE LA REUNION D'EXAMEN CONJOINT
DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIEES
POUR LE PROLONGEMENT DU TRAMWAY T3 DE LA PORTE D'ASNIERES A LA PORTE DAUPHINE A
PARIS 16^{ème} ET 17^{ème} ARRONDISSEMENTS**

La réunion s'est tenue le 4 juillet 2018 à 9h30 dans les locaux de la direction de la voirie et des déplacements de la Ville de Paris, 121 avenue de France , 75013 Paris

OBJET DE LA REUNION : Examen des propositions de mise en compatibilité des documents d'urbanisme sur la commune de Paris dans le cadre de la procédure de déclaration de projet pour le prolongement du tramway T3 de la porte d'Asnières à la porte Dauphine Paris 16^{ème} et 17^{ème} arrondissements

PJ : support présenté en réunion

Réunion présidée par les maîtres d'ouvrage du projet Ville de Paris et Ile-de-France Mobilités

PRESENTS :

Organisme	Représentants
Ville de Paris Direction de la voirie et des déplacements – agence de la Mobilité	Louis JACQUART
Ville de Paris Direction de la voirie et des déplacements – agence de la Mobilité	Cécile MASI
Ville de Paris Direction de la voirie et des déplacements – agence de la Mobilité	Sophie GOUEE
Ville de Paris Direction de la voirie et des déplacements – mission Tramway	Bruno FIGONI
Ville de Paris Direction de l'urbanisme	Corinne CHARPENTIER
Ville de Paris Direction des affaires juridiques	Gilles RICARD
Ville de Paris Secrétariat général Mission Métropole du Grand Paris	Olivier COMTE
Ville de Paris Cabinet de la Maire de Paris	Rachid BELKEBIR
Ile-de-France Mobilités	Florian TEDESCHI
Eau de Paris	Hortense BRET
RATP	Sophie FERNIER
RATP	Loïc LAPLACE
Ville de Paris Mairie du 16 ^{ème} arrondissement	Vincent GOSSARD
Ville de Paris Mairie du 17 ^{ème} arrondissement	Aurélié BELOT
Région Ile-de-France	Emilie DUBOIS
Etat DRIEA UDEA 75 SADCT	Olivier MOURAREAU
Etat DRIEA UDEA 75	Bianca RAZAFIMANDIMBY
Etat DRIEA UDEA 75 - SUPET	Nathalie CARRIER-SCHRUMPF
CCI Paris	Sophie LAUNAY
CMA Paris	Alexia LEJAS
Ville de Levallois Perret	Gaëlle JACQUET

EXCUSES : Chambre Interdépartementale d'Agriculture d'Ile-de-France

PRESENTATION DE LA REUNION ET DE LA PROCEDURE

La Ville de Paris maître d'ouvrage coordonnateur du projet introduit la réunion en rappelant qu'elle a pour objet de réunir les personnes publiques associées dans le cadre de la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Paris impacté par le projet de prolongement du tramway T3 de la porte d'Asnières à la porte Dauphine.

Les maîtres d'ouvrage Ville de Paris, Ile-de-France Mobilités et Eau de Paris ont choisi de procéder à une enquête publique unique qui regroupe :

- Les enquêtes publiques environnementales en vue de déclarer l'intérêt général des projets de prolongement du tramway T3 de la porte d'Asnières à la porte Dauphine, maîtrise d'ouvrage Ville de Paris et Ile-de-France Mobilité et de déviation et modernisation de la canalisation ceinture Nord maîtrise d'ouvrage Eau de Paris
- L'enquête publique pour la mise en compatibilité du PLU de Paris nécessaire au projet de prolongement du tramway T3 à porte Dauphine

Le projet de prolongement de tramway est par ailleurs soumis à évaluation économique et sociale intégrée au dossier d'enquête

A l'issue de la procédure, la déclaration de projet emportera mise en compatibilité des documents d'urbanisme après délibération de chacun des maîtres d'ouvrage.

L'avancement du projet de prolongement du tramway T3 de la porte d'Asnières à la porte Dauphine est le suivant :

- Concertation publique sur le projet de prolongement du tramway T3 vers l'ouest du 18 janvier au 21 février 2016 et bilan approuvé en juillet 2016
- Déclaration d'intention publiée le 13 avril 2018
- Avis de la MRAe rendu le 11 mai 2018
- Avis des collectivités intéressées par le projet :
 - Favorable : Paris, Neuilly sur Seine,
 - Défavorable : Levallois-Perret, CD92

PRESENTATION DU PROJET

Pour la réalisation des études de schéma de principe, la Ville de Paris est maître d'ouvrage des études d'insertion et Ile-de-France Mobilités est maître d'ouvrage de la partie système de transport. La Ville de Paris assure la coordination.

Suite à l'approbation du Schéma de Principe par IDFM en décembre 2017, la RATP a été désignée maître d'ouvrage système de transport pour la suite des études (AVP, PRO) et la réalisation de la ligne. La Ville de Paris est désignée MOA de l'insertion urbaine et MOA coordonnateur.

Le projet est financé par l'Etat, la Région Ile-de-France et la Ville de Paris. Ile-de-France Mobilités finance le matériel roulant et les coûts d'exploitation.

Le projet de prolongement du T3b jusqu'à la porte Maillot d'ici 2030 est inscrit au SDRIF 2030 dans la perspective d'un bouclage à terme et une ligne de programme intitulée « T3 Asnières et prolongements » figure dans le CPER 2015-2020

Les grands principes ayant guidé l'insertion du projet sont présentés. Ils visent à répondre aux objectifs et enjeux ci-après, tout en tenant compte des contraintes et caractéristiques du secteur :

- Desservir un territoire très dense de l'ouest parisien,
- Continuer à développer une offre de rocade capacitaire, et améliorer le maillage du réseau de transport collectif
- Augmenter la part des transports collectifs dans les déplacements
- Proposer un projet accessible à tous ;
- Repenser l'espace public et sa répartition entre les différents usages, en favorisant la présence végétale et les modes doux ;
- Accompagner le développement urbain, notamment sur le secteur de la porte Maillot objet de plusieurs opérations concomitantes

Le prolongement du tramway T3 porte sur environ 3,2km et s'insère principalement sur les boulevards des Maréchaux. Il comporte 7 nouvelles stations et permet des correspondances avec les lignes 1, 2 et 3 du métro, le RER C et le futur RER E porte Maillot. Il est également en intermodalités avec le pôle Bus Champerret. Le coût du projet est de 165M€ HT CE janvier 2016, et 28M€ HT pour le matériel roulant. La mise en service du projet est prévue à l'horizon 2023.

PRESENTATION DE LA MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

Secteur porte Maillot

1. Modification de 356m² de zone UV en zone UG porte Maillot

Secteur porte Dauphine

1. Modification réglementaire de la zone UV sur le secteur porte Dauphine
2. Déclassement d'espaces boisés classés sur les allées de l'avenue Foch pour permettre le passage du tramway porte Dauphine (0,024ha soit 0,11% des EBC de Paris Intramuros)
3. Périmètre de localisation sur la gare Foch et la jardinière attenante pour l'implantation du futur local d'exploitation de la ligne T3b.

La Ville de Paris présente les dispositions de mise en compatibilité du PLU de Paris nécessaires au projet. Pour chaque modification, le plan d'insertion du projet est présenté ainsi que les dispositions qui sont proposées et un extrait avant et après modification du PLU.

CALENDRIER DE L'ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE :

L'enquête est prévue du 26 septembre au 31 octobre 2018 – 36 jours

ECHANGES AVEC LES PARTICIPANTS :

La Mairie du 16^{ème} arrondissement attire l'attention des maîtres d'ouvrage sur les questions qui seront certainement formulées au cours de l'enquête publique sur le secteur de la porte Dauphine concernant l'insertion du tramway dans la perspective l'avenue Foch, notamment le respect des arbres et des plantations, ainsi que l'intégration des poteaux d'alimentation électrique du tramway.

La Ville de Paris indique qu'il convient de s'en tenir à l'objet de cette réunion, qui porte sur les modalités de mise en compatibilité du PLU à l'occasion de ce projet.

Ile-de-France Mobilités précise que le sujet de l'intégration des poteaux d'alimentation du tramway a bien été identifié, qu'un argumentaire est préparé en vue d'éventuelles questions lors de l'enquête publique.

La Mairie du 16^{ème} arrondissement demande si un projet est d'ores et déjà prévu sur la gare Foch ou si le périmètre de localisation est à considérer comme une éventualité.

La maîtrise d'ouvrage précise que les études d'avant-projet permettront d'approfondir les solutions pour la création du local d'exploitation de la RATP, sa localisation n'est pas arrêtée au niveau des études préliminaires, cette mesure est donc conservatoire à ce stade.

La DRIEA – UDEA 75- SADCT rappelle l'avis de l'autorité environnementale concernant le sujet des études de trafic.

La Ville de Paris rappelle que cette réunion porte sur la mise en compatibilité du PLU. Pour autant, elle précise

qu'un mémoire en réponse est en cours d'élaboration par les maîtres d'ouvrage afin d'apporter des réponses aux remarques formulées par la MRAe et les collectivités intéressées par le projet. Ce mémoire sera intégré au dossier d'enquête publique.

La Mairie du 17^{ème} arrondissement n'a pas de remarque particulière à émettre. Elle précise, bien que cela ne fasse pas l'objet de la présente réunion, qu'elle a été saisie dernièrement par la direction de la voirie et des déplacements sur le devenir du parking de stationnement payant de surface situé derrière la gare Maillot, sur le périmètre de la petite ceinture, juste derrière la voie qu'il est prévu de créer dans le cadre du projet de tramway et pour laquelle un déclassement de zone UV en zone UG est prévu dans la MECDU. A ce stade, la position de la mairie du 17^{ème} est nuancée, à la fois favorable à un aménagement végétal tout en veillant à préserver de l'offre de stationnement.

La Mairie du 16^{ème} arrondissement demande si l'avis des services de l'État sur la protection des sites et du patrimoine sur le projet sera intégré au dossier d'enquête publique.

La Ville de Paris précise qu'un dialogue a été engagé avec les services de l'État et a donné lieu à un addendum sur le secteur de la porte Dauphine pour mieux prendre en compte leurs remarques. Le projet a été présenté pour information à la CDNPS, le compte rendu de cette présentation sera intégré au dossier d'enquête publique. La CDNPS exprimera son avis officiel sur le projet dans le cadre de la procédure d'instruction du permis d'aménager, qui sera déposé sur la base des études d'avant-projet.

La Mairie du 16^{ème} arrondissement rappelle la sensibilité locale aux protections du secteur de la porte Dauphine (site classé et EBC) et confirme l'importance des arguments qui ont été avancés pour justifier les modifications du PLU sur ce secteur concernant les compensations et la qualité paysagère et la possibilité d'un reclassement ultérieur.

La CCI Paris demande si les dispositifs d'information et de communication auprès des commerçants et entreprises et la commission de règlement amiable actuellement en place pour le tronçon en travaux seront reconduits pour cette opération.

La Mission tramway précise que ces dispositifs sont bien prévus pour ce nouveau tronçon.

En l'absence de remarques complémentaires, la séance est levée.