

L'évaluation environnementale du PLU

Contexte

La Ville de Paris a fait appel du jugement de la Cour d'appel de Paris du 19 janvier 2009, annulant les dispositions réglementaires sur les zones urbaines vertes (UV) et naturelles et forestières (N) jugeant les règles d'implantation des constructions sur ces zones (articles 6 et 7) trop imprécises compte tenu de la diversité des espaces qu'elles recouvrent. Cette annulation impose une révision du PLU.

Néanmoins, en attendant les résultats de son recours, la ville de Paris engage une procédure de révision - élaboration du PLU sur ces zones.

Par ailleurs, elle intègre à sa réflexion les nouvelles obligations environnementales afin de s'y conformer. En effet, depuis l'entrée en vigueur du PLU en 2006, les obligations en matière d'environnement ont changé : le projet de loi Engagement national pour l'environnement dit Grenelle 2^[1] prévoit de nouvelles contraintes réglementaires obligeant à intégrer dans le PLU, une évaluation de l'impact sur l'environnement du projet territorial proposé et des mesures envisagées pour traiter les impacts négatifs.



Calendrier :

1^{er} semestre 2010 : délibération du Conseil de Paris arrêtant le projet de PLU
Avis des services de l'Etat, débat avec les personnes publiques associées
mi 2010 : enquête publique
- fin 2010 : débat et adoption en Conseil de Paris

Les 6 chapitres de l'évaluation environnementale qui devront figurer dans le rapport de présentation

- ✓ Diagnostic du territoire au regard des prévisions économiques et démographiques, précision des besoins et description de l'articulation du PLU avec les autres documents avec lesquels il doit être compatible ou qu'il doit prendre en considération.
- ✓ Analyse de l'état initial de l'environnement et de ses perspectives d'évolution dans les zones les plus concernées par la mise en œuvre du plan. L'objectif est de définir les pressions subies par l'environnement.
- ✓ Analyse des incidences notables prévisibles, notamment les pressions additionnelles sur le milieu, consécutives à la mise en œuvre du PLU, ou au contraire les effets bénéfiques attendus de ses dispositions.
- ✓ Choix fondant le Projet d'aménagement et de développement durable (PADD) au regard des objectifs de protection de l'environnement établis au niveau international, communautaire ou national et justification du zonage, des règles et des orientations d'aménagement du PLU.
- ✓ Présentation des mesures envisagées pour éviter, réduire et si possible, compenser les conséquences dommageables sur l'environnement et d'en assurer le suivi.
- ✓ Résumé de l'évaluation et de sa méthode.

Des zones particulièrement concernées

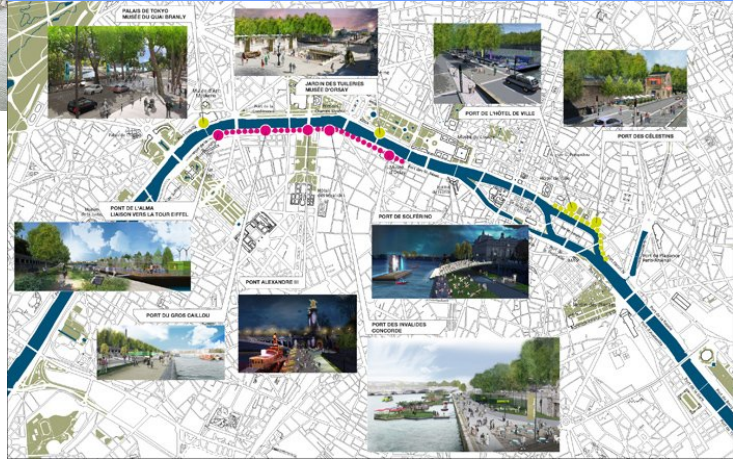
La zone UV regroupe des espaces dont la densité bâtie est faible, dont la fonction écologique, la qualité paysagère, ou la vocation récréative, sportive ou culturelle doivent être préservées et mises en valeur pour assurer la qualité de vie et les besoins de détente des citoyens.

De nouvelles notions initiées par le Grenelle de l'environnement trouveront leur place dans le PLU, en particulier la trame de verte et la trame bleue.

La trame bleue est constituée de la Seine, des canaux, de la Bièvre et d'un ensemble de zones humides artificielles.

^[1] Le Grenelle 2 prévoit les modalités d'application technique du Grenelle 1 adopté à la quasi unanimité des députés le 10 février 2009 après son adoption à l'Assemblée Nationale le 21 octobre 2008.

Au sein de la trame bleue, un secteur à enjeu stratégique pour la CCIP 75 : les voies sur berges



Contexte

Au delà de la réflexion de l'impact sur l'environnement des dispositions du PLU, le classement en trame bleue de la Seine influence le débat sur la mise en valeur des berges du fleuve et donc de leur utilisation.

L'ouverture des berges aux circulations douces, qui signifie en corollaire la fermeture définitive des voies sur berges à la circulation automobile, entre dans le débat. Bertrand Delanoë avait fait de l'ouverture permanente des berges à des espaces de loisirs un point de sa campagne électorale de 2008. Portée par les Verts, la proposition avait été mise au débat du Conseil de Paris fin 2007.

Quelques données objectives

- ✓ Les voies sur Berges sont un site classé historique et en partie classé au Patrimoine mondial de l'Unesco depuis 1994.
- ✓ Les voies sont fermées les dimanches et jours fériés pour l'opération Paris Respire et un mois l'été pour l'opération Paris Plage depuis 2002.
- ✓ 45 000 véhicules y transitent par jour

Acteurs

Les berges de la Seine, Domaine Public fluvial, appartiennent au [Port Autonome de Paris](#).

[La Préfecture de Police](#) est compétente pour tout changement des conditions de circulation.

Mise en perspective historique

Le projet de fermeture des voies express Georges Pompidou et express Rive Gauche avait déjà été débattu en 2002 lors du lancement de Paris Plage.

[La CCIP s'était opposée](#) au projet aux motifs que :

- les voies sur berges avaient un rôle essentiel dans la liaison rapide est-ouest de la capitale
- il s'agissait d'un axe stratégique de circulation identifié dans le PDUIF
- les lignes de transports en commun doublant cet axe, RER A, ligne 1 du métro étaient saturées
- les acteurs économiques, interrogés par enquête, s'y étaient opposés

[La Préfecture de Police s'était opposée](#) au projet en mettant comme condition de recevabilité du projet la diminution par deux du trafic routier.

> [La Mairie de Paris](#) avait alors annoncé son objectif de repousser la fermeture définitive des voies sur berges à l'horizon 2010, posant comme condition préalable la baisse de la circulation automobile dans Paris.

Pour avancer dans le débat : quelques chiffres sur la circulation depuis une dizaine d'années

Le bilan des déplacements publiés chaque année par l'Observatoire des déplacements de Paris montre une diminution régulière du trafic dans Paris depuis le début des années 2000. Ainsi, [la baisse du volume de circulation automobile](#) dans Paris intra-muros se poursuit de façon régulière à raison d'une diminution annuelle d'environ 2% du trafic (- 25% en 10 ans).

Enjeux pour la CCIP

La fermeture définitive des voies sur Berges pose [la question du maintien d'un réseau de voiries primaires efficaces dans la capitale](#).

Actualité du débat

Bertrand Delanoë a dévoilé son projet lors d'une conférence de presse le 14 avril 2010. L'idée est de transformer une autoroute urbaine en un espace urbain, « lieu de vie, de loisirs, de culture et de sport ». Le projet entre dans l'objectif affiché de réduire la place de l'automobile à Paris, enjeu de santé publique.

- > les quais bas, rive gauche, seront totalement fermés à la circulation sur 2,5 km des ponts Solferino à Alma. Des espaces de loisirs y seront créés : terrains de sport, espaces verts, gradins, skate-park, ...
 - > les quais bas, rive droite, seront transformés en un boulevard urbain ponctué de feux de circulation.
- Le projet, estimé à un coût de 40 millions d'euros en investissement et 2 millions annuels de fonctionnement, va désormais entrer dans une phase de concertation.