



VILLE DE NEUILLY-SUR-MARNE

Plan Local d'Urbanisme 1. Rapport de Présentation

III. Explication des choix retenus pour établir le PADD



PROJET ARRETE PAR DELIBERATION DU 30 MAI 2013.

Contenu du rapport de présentation

INTRODUCTION

1. UN DOCUMENT D'URBANISME INDISPENSABLE POUR LE DEVELOPPEMENT DE LA COMMUNE
2. DES DOCUMENTS SUPRA - COMMUNAUX QUI « ENCADRENT » LA CONCEPTION DU PLU
3. L'ASSOCIATION DES COLLECTIVITES TERRITORIALES DE L'EST PARISIEN (ACTEP)

I. ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT

1. LES CARACTERISTIQUES PHYSIQUES
2. LES RESSOURCES
3. LE PATRIMOINE
4. LES RISQUES ET NUISANCES
5. LA SENSIBILITE DU TERRITOIRE
6. ANNEXES

II. DIAGNOSTIC

1. NEUILLY-SUR-MARNE : LA NECESSITE DE RECONQUERIR DES EMPLOIS
2. UNE VILLE "MOSAÏQUE"
3. D'IMPORTANTES VECTEURS DE DEVELOPPEMENT A MOYEN / LONG TERME, QUI POSENT LA QUESTION D'UN NOUVEAU SOUFFLE DE LA VILLE

III. EXPLICATION DES CHOIX RETENUS POUR ETABLIR LE PADD

1. RAPPEL : LA COMPATIBILITE DU PROJET COMMUNAL AVEC LES DOCUMENTS SUPRA-COMMUNAUX.
2. LE CHOIX DES ORIENTATIONS DU PADD AU REGARD DES ENJEUX COMMUNAUX.
3. L'EXPLICATION DES CHOIX RETENUS POUR ETABLIR LE PADD AU REGARD DES OBJECTIFS DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT.

IV. EXPLICATION DES CHOIX RETENUS POUR LE ZONAGE ET LE REGLEMENT

1. LES CHOIX RETENUS POUR L'ELABORATION DU PLAN DE ZONAGE.
2. LES CHOIX REGLEMENTAIRES ET LES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION RETENUS, POUR UN DEVELOPPEMENT DURABLE DE NEUILLY SUR MARNE.

V. EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

1. CONTEXTE REGLEMENTAIRE
2. ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX IDENTIFIES POUR LA VILLE DE NEUILLY-SUR-MARNE
3. PROJET DE PLU ET PRISE EN COMPTE DES ENJEUX ECOLOGIQUES
4. INCIDENCES POSITIVES ET NEGATIVES DU PROJET DE PLU
5. SYNTHESE DES IMPACTS POTENTIELS DU PROJET DE PLU
6. DISPOSITIFS DE SUIVI

VI. RESUME NON TECHNIQUE

III. EXPLICATION DES CHOIX RETENUS POUR ETABLIR LE PADD

1. Rappel : La compatibilité du projet communal avec les documents supra-communaux.	5
1.1. Le Schéma directeur d'Ile-de-France (SDRIF)	5
1.2. L'incompatibilité avec le SDRIF 1994	6
1.2.1. <i>La construction de logements le long de l'avenue Maison Blanche</i>	8
1.2.2. <i>Le développement des transports en commun en site propre</i>	8
1.3. La compatibilité avec le SDRIF 2008	9
1.3.1. <i>Constituer des liaisons structurantes de rocade</i>	9
1.3.2. <i>Rendre les transports publics plus performants et mieux maillés au niveau régional, plus présents et structurés au niveau local</i>	9
1.3.3. <i>Conforter les atouts du rééquilibrage à l'est</i>	11
1.3.4. <i>Préserver l'offre de premier secours existante et la développer</i>	11
1.4. Un projet qui s'inscrit dans la continuité du SDRIF 2008	11
1.5. Le SDRIF de 2013	12
1.6. Le Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France	13
1.1.7. Le PLH	13
1.8. Le PPRI	14
1.9. Le SDAGE	15
2. Le choix des orientations du PADD au regard des enjeux communaux.	16
2.1. La nécessaire reconquête de l'emploi	16
2.2. Répondre aux importants besoins en logements diversifiés.	17
2.3. Accompagner la croissance résidentielle et économique par le développement des fonctions d'animation.	17
2.4. Favoriser l'offre de modes de transports alternatifs à l'usage de la voiture particulière.	18
3. L'explication des choix retenus pour établir le PADD au regard des objectifs de protection de l'environnement.	19
3.1. Stratégie européenne de Göteborg et stratégie nationale de développement durable	19
3.1.1. <i>Les éléments de cadrage</i>	19
3.1.2. <i>La traduction au sein du PADD de Neuilly-sur-Marne : le renouvellement urbain</i>	20
3.2. Protocole de Kyoto et plan climat national	20
3.2.1. <i>Les éléments de cadrage</i>	20
3.2.2. <i>La traduction au sein du PADD de Neuilly-sur-Marne</i>	21
3.3. Stratégie nationale de la biodiversité et son plan d'action urbanisme	22
3.3.1. <i>Les éléments de cadrage</i>	22
3.3.2. <i>La traduction au sein du PADD de Neuilly-sur-Marne : la protection des espaces naturels</i>	22

1. Rappel : La compatibilité du projet communal avec les documents supra-communaux.

1.1. Le Schéma directeur d'Ile-de-France (SDRIF)

Le SDRIF définit les orientations stratégiques de l'action à long terme à l'échelle de la Région Ile-de-France. Il constitue un document d'urbanisme d'échelle régionale prescriptif qui s'inscrit dans la hiérarchie des normes d'urbanisme. A ce titre, il s'impose à certains documents :

- le Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France (PDUIF),
- les déclarations d'utilité publique ou déclarations de projet,
- les Schémas de Cohérence Territoriale (SCoT),
- les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU).

Pour être compatible, le PLU de Neuilly-sur-Marne doit permettre la réalisation des objectifs et options que le SDRIF a retenus pour la période d'application du PLU. Ce rapport de compatibilité entre le SDRIF et le PLU « *doit être regardé comme s'appliquant aux options fondamentales et aux objectifs essentiels de l'aménagement et du développement par lesquels s'exprime la cohérence globale des orientations du SDRIF* ».

Le SDRIF a la volonté d'organiser au mieux la croissance urbaine et l'utilisation de l'espace tout en garantissant le rayonnement international de la Région.

Le SDRIF en vigueur actuellement date de 1994.

Cependant, le Conseil Régional d'Ile de France a adopté un projet de SDRIF révisé le 25 septembre 2008. Toutefois ce document ayant reçu un avis défavorable du Conseil d'Etat en octobre 2010, il n'a pu être approuvé par décret, et le SDRIF de 1994 demeure donc applicable.

Cette situation s'explique par les évolutions législatives de la période 2008-2011 (loi Grenelle du 12 juillet 2010, loi relative au Grand Paris du 3 juin 2010, décret du 26 août 2011 visant à l'adoption du schéma du Grand Paris Express).

Face à cette situation complexe, la loi n°2011-665 du 15 juin 2011 visant à faciliter la mise en œuvre des projets des collectivités d'Ile-de-France prévoit que le décret d'approbation du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris vaut nouvelle mise en révision du SDRIF.

Ainsi, un nouveau document SDRIF révisé a été arrêté par le Conseil régional le 25 octobre 2012. Le projet de Schéma directeur Île-de-France 2013 s'appuie sur le socle du projet voté en 2008.

Le SDRIF 2013 présente les grands défis que doit relever l'Ile-de-France pour les prochaines décennies : promouvoir davantage de solidarité, faire face aux mutations de l'environnement, préparer la transition économique, sociale et solidaire et faire du défi alimentaire une préoccupation majeure des politiques d'aménagement et de développement. L'ambition du SDRIF est ainsi d'engager le territoire francilien vers un nouveau modèle de développement conçu à l'aune du développement durable remplaçant le francilien au cœur du projet.

Ainsi la loi du 15 juin 2011 a instauré une possibilité de **dérogation au SDRIF de 1994 pour faciliter la mise en œuvre des projets des collectivités d'Ile-de-France. Cette dérogation est envisageable uniquement si le projet urbain poursuivi est compatible avec le SDRIF 2008.**

De ce fait, le SDRIF de 1994 est actuellement le seul en vigueur, mais il est possible de réviser ou de modifier les SCOT, les PLU ou des documents en tenant lieu, ainsi que les cartes communales dès lors que ces révisions ou modifications **sont compatibles avec les dispositions du projet de SDRIF 2008** adopté par le Conseil Régional.

Deux conditions cumulatives doivent être remplies pour que cette dérogation soit possible :

- les dispositions invoquées du projet de SDRIF ne doivent pas être contraires à la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris,
- les projets de modification ou de révision doivent être compatibles avec les dispositions invoquées au projet de SDRIF 2008.

Un dossier de dérogation a été déposé pour déroger au SDRIF de 1994. En effet, le PLU ne répond pas aux exigences du SDRIF 1994.

1.2. L'incompatibilité avec le SDRIF 1994

Le SDRIF de 1994 présente le territoire de la Seine Saint Denis comme un territoire dense qui « souffre d'un environnement encore difficile, accentué par un déficit d'espaces verts dans des quartiers marqués par la désindustrialisation ». Il est précisé que la mutation de ce territoire doit passer par le renforcement des centres traditionnels et une meilleure insertion des grands ensembles, tendant vers une diversification des logements offerts.

Au sein du SDRIF 1994, ce développement ainsi que le renforcement de l'emploi doit s'appuyer sur un « réseau de transport performant privilégiant les voies et dessertes de rocade pour répondre à un besoin de liaison de banlieue à banlieue. ».

Pour répondre à cet enjeu, le territoire de l'est parisien doit accueillir, entre autre projet structurant, la voie nouvelle A 103 afin de créer une liaison entre Noisy-le-Grand et Rosny.

Cette liaison au même titre que le projet de rocade ferrée Roissy - Marne-la-Vallée - Porte de Paris – Orly – Massy devait permettre d'assurer les échanges entre le sud du département et le pôle tertiaire de Marne la vallée. Son tracé, s'étend, au sein du SDRIF, de Rosny-sous-Bois à Noisy-le-Grand pour effectuer un barreau autoroutier entre l'A1 et l'A4. Ce projet avait également pour objectif de soulager le tunnel de l'A 86 à Nogent-sur-Marne et réduire le trafic sur l'A 4 à hauteur du Pont de Nogent.

Le projet est inscrit sur les documents graphiques du SDRIF 1994 et notamment sur la carte de synthèse du document instituant la destination générale des sols.

Confère la légende de la carte de destination générale des sols, l'A 103 est inscrit au sein du SDRIF 1994, elle correspond à une voie rapide principale projetée, dont le tracé est fixé.

Il est précisé au SDRIF de 1994 que les réseaux de transports projetés et actés par leur inscription dans le document sont des actes majeurs de planification.

En conséquence, les documents d'urbanisme doivent inscrire les emprises des ouvrages permettant la mise en œuvre des décisions du SDRIF en termes de transport et en assurer la protection.

De la sorte, l'emprise de l'A 103 a motivé l'approbation d'un POS partiel sur la commune de Neuilly-sur-Marne, les emprises A 103 inscrites au SDRIF 1994 étant alors hors POS et gérées par le RNU.

Dans le cadre de l'élaboration du PLU, les deux emplacements avaient ainsi été réservés au bénéfice de l'Etat (V-E-1 et V-E-2), d'une part sur le secteur entre la ligne SNCF de Grande ceinture et le parc des 33 hectares, et d'autre part sur l'Avenue de maison Blanche-rive ouest, mais ont été supprimés. En effet, la possibilité de dérogation ouverte par la loi du 15 juin 2011 permet d'envisager une utilisation de ces emprises pour des projets qui diffèrent de la construction des ouvrages nécessaires à l'A 103. D'autant que le projet de l'A 103 a été abandonné par l'Etat et sa réalisation ne sera pas effective. Les projets de SDRIF 2008 et celui de 2013 arrêtés par le Conseil régional ne le comportent plus.



INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT				Tracés à préciser (1)		
	Existantes	A aménager	Projetée			
			Gabarit normal	Gabarit réduit souterrain	Gabarit normal	Gabarit réduit souterrain
Voirie						
Voirie rapide principale						
Voirie rapide						
Voirie de désenclavement						
<i>(1) une nouvelle devant faire l'objet d'études complémentaires de variantes de tracé</i>						
Transports en commun						
Réseau ferré d'intérêt régional						
Réseau métropolitain						
Site propre structurant						
Réseau TGV						
Réseau ferré de fret						
Réseau EDF 400 KV						
Plateforme aéroportuaire						
Plateforme portuaire						
					Emprise technique	

Extrait de la légende de la carte de destination des sols, SDRIF 94

1.2.1. La construction de logements le long de l'avenue Maison Blanche

La présence des emplacements réservés sur l'Avenue de la maison Blanche-rive ouest ne permettait pas non plus la construction de logements le long de cette voie. Ces logements doivent contribuer à atteindre l'objectif de construction de la commune fixé entre 5 000 et 6 000 logements d'ici 2030. Cette implantation, en bordure du site des anciens hôpitaux est stratégique pour conforter cette future centralité et l'efficacité de la bonne desserte en transport en commun projetée par le réseau Grand Paris Express, et notamment la ligne Orange.

1.2.2. Le développement des transports en commun en site propre

Le PLU prévoit la faisabilité du T'ZEN sur l'ex-RN 34 projeté au PDUIF, qui permettrait de faciliter les liaisons entre Chelles et Nogent-sur-Marne, soit entre les RER A et E. Cette mise en site propre de l'actuelle ligne de bus mobilière 113 augmenterait l'accessibilité de la ville.

Parallèlement, le développement des transports en commun peut être complété par l'utilisation des emprises de l'ex-A 103, tant sur le tronçon de l'avenue de Maison-Blanche que sur le secteur nord-ouest de la commune. Cette orientation ne pouvait être réalisée du fait de la réservation des emprises A 103 au SDRIF 1994.

Des aménagements peuvent être envisagés pour contribuer à un maillage plus complet en lien avec le réseau du Grand Paris Express et la ligne complémentaire Orange. Le projet de l'Est nocéen peut alors être étendu à la rive ouest de l'avenue de Maison-Blanche et permettre la réalisation d'un TCSP irriguant le cœur du futur quartier de Maison-Blanche. Le projet étudié sur le site de Maison-Blanche comporte une voirie interne est-ouest, axe majeur du futur quartier, permettant le passage en site propre d'un transport collectif.

Par ailleurs, la voie de contournement est, inscrite au projet ANRU des Fauvettes, dont les travaux viennent d'être engagés par le Département (rond-point sur la RD 301), est également conçue pour y accueillir un transport collectif en site propre : cette nouvelle voie rejoint via un second rond-point le futur axe est-ouest de l'écoquartier de Maison-Blanche d'une part, et d'autre part la rue de Suffren, un des axes majeurs est-ouest du quartier des Fauvettes.

Concernant les emprises de l'ex-A 103 sur le secteur nord-ouest du territoire, la poursuite de ce projet de transport en commun pourrait accompagner un maillage de liaisons douces. Il pourra de plus être mis en place dans les secteurs où la taille des voiries existantes le permet afin d'assurer un maillage continu.

Les emprises réservées de l'ex-A 103 concernent en majeure partie le quartier des Fauvettes, puisqu'elles le scindent en deux.

Les Fauvettes nord et sud ont pu être reliées par la réalisation du prolongement de la rue du Dauphiné, réalisé sur les emprises de l'ex-A 103 avec l'autorisation du Préfet.

La polarité des Fauvettes (plus de 4000 logements) et le potentiel foncier des emprises de l'ex-A 103 dans ce secteur se situent à proximité d'une future gare du Grand Paris-ligne orange (Neuilly-Fauvettes).

Le développement d'une centralité intense, venant renforcer d'une part la polarité des Fauvettes en tant que quartier de ville, d'autre part conforter les zones d'activités des Fauvettes nord et des Chanoux, et enfin permettre la création d'une offre de logements nouveaux accompagnés des équipements nécessaires tant publics que commerciaux et de services, ne peut se réaliser sans la valorisation des emprises foncières délaissées par le projet de l'ex-A 103.

1.3. La compatibilité avec le SDRIF 2008

Neuilly-sur-Marne est présentée dans le SDRIF 2008 comme un secteur de densification préférentielle, notamment sur les sites des hôpitaux et le quartier des Fauvettes.

Les transports collectifs sont précisés sur la carte générale de destination des sols. Ainsi, deux transports collectifs en site propre se distinguent : sur l'ex- RN 34 et sur les emprises de l'ex-A 103.

Enfin, un projet de tram- train et train léger ouvert aux voyageurs figure sur le tracé de la ligne de fret actuelle. Ainsi, le projet de PLU comporte l'intention de créer une placette urbaine/gare routière/parkings permettant d'accueillir une station-gare sur le boulevard Foch de part et d'autre du viaduc SNCF.

Par ailleurs, un périmètre d'étude sera créé sur ce secteur afin de maîtriser l'évolution de ces entités foncières, ainsi qu'un secteur de gel.

1.3.1. Constituer des liaisons structurantes de rocade

Le SDRIF 2008 axe une partie de ses orientations sur le développement des transports en commun pour promouvoir une nouvelle approche stratégique des transports au service du projet spatial régional.

Le SDRIF 2008, postule pour une amélioration de l'offre en transport en commun qui passe par une meilleure qualité de service et une augmentation de l'offre. Il énonce qu'il est impératif de développer le réseau régional de transport collectif de manière ambitieuse en constituant en particulier, des liaisons de rocade structurantes.

Pour mettre en œuvre cette ambition, le SDRIF de 2008 présente le projet arc express, projet phare de développement de nouvelles liaisons de rocade. Neuilly-sur-Marne se situe directement sur les territoires concernés par le projet ; elle se situe sur l'arc nord-est « *fuseau étude : Saint Denis,- Val de Fontenay/ Noisy-le-Grand* ».

A ce titre il est affirmé que la liaison Arc express est le projet d'infrastructure prioritaire et fondamentale. Ce projet doit renforcer considérablement l'accessibilité en transport collectif en privilégiant les transports de banlieues à banlieues. Le SDRIF ajoute que « *porteuse d'un potentiel de développement urbain intensif, la liaison « Arc express » est l'épine dorsale qui structure le projet spatial pour le cœur d'agglomération, en soutenant les projets de construction de logements et de développement économique* ».

Ainsi, la production de logements et le développement de l'emploi devront être majeurs sur les territoires desservis par le réseau Arc express. En effet, « *les quartiers de gare et les pôles d'échanges de ce réseau d'agglomération restructuré ont vocation à accueillir une part importante du développement urbain et à polariser ainsi leur bassins de déplacements* ».

D'autre part le SDRIF 2008 souhaite « *Parfaire le bon fonctionnement global par une desserte fine au sein des bassins de vie par des modes de transports collectifs de surface* ». A ce titre, il énonce que « *les TCSP sont des compléments essentiels du réseau lourd (métro, RER, Transilien) et ils assurent une desserte fine du territoire.* »

1.3.2. Rendre les transports publics plus performants et mieux maillés au niveau régional, plus présents et structurés au niveau local

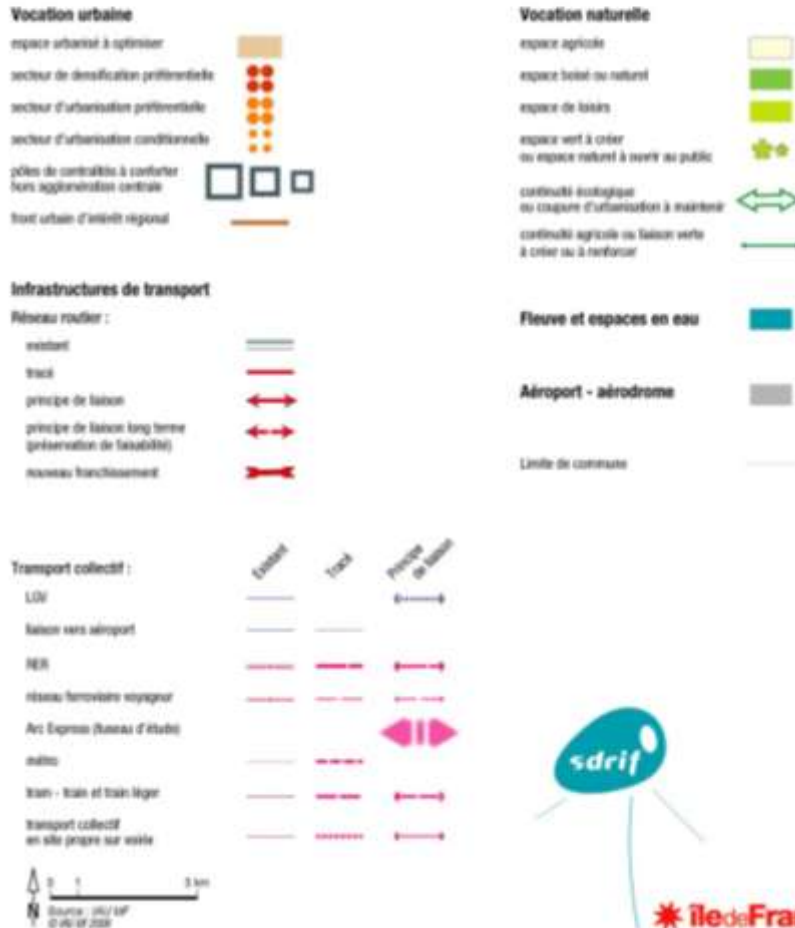
Le SDRIF 2008 définit comme orientation la poursuite du développement des lignes de transports collectifs en site propre sur voirie (TCSP) à l'échelle des bassins de vie.



Schéma directeur de la région Île-de-France
 "Projet adopté par délibération du Conseil régional le 25 septembre 2008"

Carte de destination générale des différentes parties du territoire

Cette carte, exprimant le champ d'application géographique des orientations, doit faire l'objet d'une application combinée avec le rapport auquel elle est étroitement subordonnée.



Dans ce cadre, il promeut les TCSP comme des compléments essentiels du réseau lourd (métro, RER, Transilien). « *En cœur d'agglomération, un TCSP est bien adapté, lorsque sa réalisation est possible pour augmenter les capacités de transport sur des axes saturés ou bien pour améliorer les liaisons des quartiers enclavés vers les pôles ou les lignes de niveau régional.* » Plus précisément, le SDRIF de 2008 cite « *la réalisation du projet de TCSP sur les emprises de l'ex A 103 avec un nouveau franchissement de la Marne à Neuilly sur Marne* » et « *la réalisation d'un TCSP entre Nogent-sur-Marne et Chelles via Neuilly-sur-Marne* ».

1.3.3. Conforter les atouts du rééquilibrage à l'est

Le territoire de l'est parisien sur lequel se situe la commune de Neuilly-sur-Marne est un territoire stratégique du SDRIF 2008. Ainsi, le développement de Neuilly-sur-Marne est considéré comme présentant des enjeux de développement important. Cet aspect se conçoit notamment dans le cadre de la restructuration des hôpitaux de Maison Blanche et de Ville Evrard, et de l'achèvement du Parc départemental de la Haute Ile.

Le SDRIF précise que « *L'aménagement devra prendre en compte les réponses aux besoins de santé, la question du logement compte tenu des besoins régionaux, la protection et la valorisation du patrimoine bâti et environnemental.* » Par ailleurs, il est rappelé qu' « *A l'est du site des Hôpitaux, les terrains seront maintenus naturels* ».

1.3.4. Préserver l'offre de premier secours existante et la développer

Pour répondre à l'objectif de développement durable de l'Ile de France, il est important de doter la métropole d'équipements et de services de qualité. Dans ce cadre, le SDRIF 2008 énonce que l'offre existante de services médicaux et sociaux de proximité constitue entre autres, le socle du système de santé, l'offre de premier secours. Ainsi, il est acté le souhait de renforcer, pour répondre à cet enjeu, la capacité de l'Ile-de-France de former et retenir les professionnels de santé.

Ainsi, le SDRIF 2008 précise que cette action passe par le renforcement de « *la place de la Région dans le domaine de la formation sanitaire et sociale, dans le domaine de la recherche et en maintenant les pôles d'excellence existant en région. Cela passe notamment par le soutien au pôle de formation santé/sanitaire et social existant à Neuilly-sur-Marne* ».

1.4. Un projet qui s'inscrit dans la continuité du SDRIF 2008

Le PLU et le PADD, pièce maîtresse du document conforte les objectifs du SDRIF 2008 et posent les conditions de la mise en œuvre de manière plus précise des projets énoncés par ce document-cadre sur le territoire.

Concernant l'Ile de France, il s'agit de :

- organiser l'espace en concentrant les efforts dans les secteurs desservis par les transports collectifs,
- limiter l'étalement urbain et économiser l'espace,
- encourager la densification en matière d'habitat mais aussi d'emploi, de services et d'équipements,
- répondre aux besoins de construction de logements, ainsi qu'au rééquilibrage du parc de logements sociaux,
- favoriser l'usage des transports collectifs et des modes de déplacements doux,
- créer de la ville de qualité en recherchant les proximités entre les logements, emplois, transports, espaces verts, équipements

Le projet urbain poursuivi par Neuilly-sur-Marne dans le cadre de l'élaboration de son PLU promeut l'ensemble de ces orientations, et les décline en projets concrets et opérationnels.

Plus précisément, la mise en oeuvre du projet de renouvellement urbain du quartier des Fauvettes, la déclinaison opérationnelle du projet de requalification du site de Maison-Blanche, en y intégrant la rive ouest de l'avenue de Maison-Blanche (ex-A 103), le maintien du pôle hospitalier de Ville-Evrard et d'une partie des activités de Maison-Blanche (Roseraie et centre de long séjour), les écoles de formation sanitaire et social et de santé existantes à l'est de la commune, confortent le positionnement de pôles majeurs de la commune.

Ainsi, la vocation des quartiers de gare, destinés à accueillir une part importante du développement urbain se révèle être une réalité à Neuilly-sur-Marne (gares de Neuilly-Hôpitaux et de Neuilly-Fauvettes).

Par ailleurs, l'urbanisation envisagée des emprises de l'ex- A 103 au nord-ouest de la commune englobant dans un projet urbain global la future gare de la ligne orange arc express (gare de Neuilly-Fauvettes) permettra le renforcement de l'intensité urbaine du quartier des Fauvettes, et est compatible avec le SDRIF 2008.

La restructuration de l'hôpital de Maison Blanche intégrant du logement, des activités, des équipements, tout en préservant le patrimoine vert et bâti, pourrait s'accompagner de la création d'un centre de formation dédié aux domaines de la santé et de l'action sociale, réutilisant les locaux rendus libres.

Cette orientation répond aux enjeux du SDRIF 2008 pour ce territoire. Cet objectif se voit conforter par l'inscription au sein du PADD de la volonté de voir émerger un nouveau quartier de ville pour ouvrir le tissu urbain vers l'est et l'insérer dans le tissu urbain de la commune et des communes avoisinantes.

Ceci passe impérativement par une accessibilité accrue liée à l'augmentation de l'offre en transport en commun et l'implantation d'une gare de la ligne orange express cumulée à la mise en site propre de la ligne de bus mobilienne 113, créant ainsi une interconnexion de transports collectifs tout à fait pertinente.

Par ailleurs, pour respecter la dimension patrimoniale du lieu, une protection au titre de l'article L.123-1-5 7° a été instituée sur les éléments paysagers et le bâti remarquable du site. La démolition de certains bâtiments y est ainsi interdite et les travaux qui seront entrepris doivent respecter des conditions particulières visant à la mise en valeur du lieu.

L'implantation du TCSP sur les emprises de l'ex- A 103 est signalée au SDRIF 2008. Le PLU est compatible avec ce projet. En effet, le maillage de transport en commun pourra être renforcé par la présence d'un TCSP qui pourra s'intégrer sur les voiries existantes suffisamment larges et sur les voiries projetées conçues à cet effet.

1.5. Le SDRIF de 2013

Le SDRIF 2013 a été établi au regard du projet du Grand Paris. Il prend donc en compte le futur réseau de transport et la ligne orange dans ses orientations de développement.

Les trois grandes orientations du projet de SDRIF sont les suivantes :

- Relier et structurer,
- Polariser et équilibrer,
- Préserver et valoriser.

Dans le cadre de l'orientation « polariser et valoriser », le SDRIF prône la densification à proximité des gares. Il identifie également des secteurs à fort potentiel de densification.

Le projet de SDRIF explicite qu' *« Il s'agit de secteurs comprenant des emprises mutables importantes ou des secteurs disposant d'un fort potentiel de valorisation. Ces secteurs offrent un*

potentiel de mutation majeur qui ne doit pas être compromis. Ils doivent être le lieu d'efforts accrus en matière de densification du tissu urbain, tant dans les secteurs d'habitat que dans ceux réservés aux activités.

Ils doivent contribuer de façon significative à l'augmentation et la diversification de l'offre de logements pour répondre aux besoins locaux et participer à la satisfaction des besoins régionaux. »

En cohérence, ce document identifie la ville de Neuilly-sur-Marne et notamment les hôpitaux comme un secteur à fort potentiel de densification. L'intégralité de la ville doit également être densifiée du fait de l'implantation des deux gares de la ligne orange. En mettant l'accent sur la requalification des hôpitaux, et la création de véritables intensités autour des gares, le PADD met en œuvre le projet de SDRIF.

Au sein de son orientation « préserver et valoriser », le SDRIF souhaite développer les continuités « *espaces de respiration, liaisons agricoles et forestières, continuités écologiques, liaisons vertes.* »

Deux liaisons porteuses d'enjeux majeurs pour pérenniser l'intégralité de la continuité s'étendent d'une part entre le Parc départemental de la Haute Ile et le Parc communal des 33 hectares, et d'autre part entre les coteaux d'Avron et le Parc des 33 hectares. Ces continuités sont également valorisées dans le PADD notamment par l'intégration de liaisons douces à aménager et valoriser sur les emprises de l'ex A 103 dans leur ensemble, et également sur les sites des hôpitaux reliant ainsi les deux espaces verts majeurs du territoire, le Parc de la haute Ile et le Parc des 33 hectares, ainsi que la Marne et le Canal, du nord au sud.

Ainsi, le PADD est compatible avec le projet de SDRIF 2013. Bien que celui-ci ne soit pas adopté, il fixe les enjeux régionaux à long terme et il est important que les ambitions communales et régionales de développement du territoire soient parfaitement en phase.

1.6. Le Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France

Le Plan de Déplacements Urbains doit être compatible avec le SDRIF et ses prescriptions s'imposent aux PLU. Ces derniers doivent donc respecter les prescriptions (obligatoires), les recommandations et les orientations concernant la voirie, les transports collectifs, les transports et livraisons de marchandises, la circulation et le stationnement définies par le PDUIF.

Le PDUIF a été adopté en 2000 ; cependant il a été établi un bilan contrasté de son application qui a conclu à la nécessité de sa révision.

Présenté en Conseil du STIF le 9 février 2011, le projet de PDUIF révisé a ensuite été transmis officiellement à la Région qui l'a arrêté en conseil régional lors de sa séance du 16 février 2012. Ce document fixe les objectifs et le cadre de la politique de déplacements régionaux pour l'ensemble des modes de transport, d'ici 2020.

La promotion de l'utilisation des transports en commun est l'une des orientations majeures du Schéma Directeur, du PDUIF de 2000 et du PDUIF 2012. Il s'agit particulièrement d'associer le développement et l'intensification urbaine dans la proximité des pôles de transports en commun.

Le PADD oriente préférentiellement le développement des fonctions économiques et résidentielles, dans la proximité des pôles structurants existants et envisagés de transports en commun (RER, fer, bus, métro, ...).

1.1.7. Le PLH

Le programme local de l'habitat définit, pour une durée de six ans, les objectifs et les principes d'une politique visant à répondre aux besoins en logements et en hébergement, à favoriser le

renouvellement urbain et la mixité sociale et à améliorer l'accessibilité du cadre bâti aux personnes handicapées en assurant entre les communes et entre les quartiers d'une même commune une répartition équilibrée et diversifiée de l'offre de logements.

Neuilly-sur-Marne s'était dotée d'un PLH adopté en 2001. La dernière loi sur le logement votée en mars 2009 a rendu obligatoire le PLH pour les communes de plus de 20 000 habitants qui ne font pas partie d'une intercommunalité. À ce titre, Neuilly-sur-Marne a élaboré un nouveau PLH.

Le PLH révisé a été arrêté par délibération du conseil municipal le 18 octobre 2012. Son élaboration s'est donc effectuée conjointement à celle du PLU.

Les objectifs en matière de production de logements et de diversité de l'offre sont donc établis au sein du PADD en cohérence le document d'orientation du PLH. Ainsi, l'objectif de construction fixé à 300 logements par an se retrouve dans le PLU et dans le PLH.

De ce fait conformément à l'article L.121-3 du code de l'urbanisme, le PLU de Neuilly-sur-Marne est compatible avec le projet de PLH.

1.8. Le PPRI

Le Plan de Prévention des Risques Inondation de la Marne en Seine Saint Denis a été approuvé par arrêté préfectoral le 15 novembre 2010.

Ce document présente deux objectifs principaux :

- « constituer et afficher une connaissance du risque, afin que chaque personne concernée puisse être informée et responsabilisée ;
- instituer une réglementation minimum mais durable afin de garantir les mesures de prévention. C'est pour cela que le PPRN institue une servitude d'utilité publique affectant l'utilisation du sol qui s'impose notamment au plan local d'urbanisme (PLU) lorsqu'il existe. »

La réglementation du PPRI s'impose directement aux autorisations d'urbanisme. Il est ainsi établi dans l'article 2 du règlement de chaque zone que « dans les zones de risque délimitées par le Plan de Prévention du Risque d'Inondation (PPRI) de la Marne en Seine-Saint-Denis, la réalisation de constructions installations ou ouvrages, ainsi que les travaux sur les bâtiments existants et les changements de destination sont subordonnés aux prescriptions réglementaires dudit PPRI »

Ce rappel permet d'assurer aux prescriptions du PPRI une meilleure visibilité et facilite la lisibilité des connexions entre les deux documents pour les administrés. Par ailleurs, le zonage du PLU est compatible avec le PPRI.

En effet, la zone rouge du PPRI qui s'étend sur le parc de la Haute Ile, la pointe de Gournay et les rives de la Marne est définie au sein du PLU comme zone N ou comme zone UV.

Sur ces zones, la constructibilité est très limitée. Les constructions ne sont pas autorisées sauf sur les secteurs de taille et de capacité d'accueil limitées (STCAL). Ces derniers secteurs déjà aménagés ne nuisent pas à l'expansion des crues. Il s'agit du secteur accueillant la base nautique.

La réglementation de la zone N sur ce secteur permet uniquement les constructions et installations liées aux activités nautiques et à l'usage de la voie d'eau ainsi que les locaux d'habitation destinés aux personnes dont la présence permet la surveillance de la zone.

Enfin, les secteurs compris dans la zone orange du PPRI sur les bords de Marne et au sud du centre ancien sont inscrits en zone UV qui permet uniquement l'implantation d'aménagements en lien avec les fonctions de loisirs.

La ville de Neuilly-sur-Marne s'est engagée dans une réflexion sur l'urbanisation en zone inondable associant durabilité et résilience au risque d'inondation.

Ainsi, le secteur de la pointe de Gournay a fait l'objet de propositions d'aménagement intégrant sa vocation de zone d'expansion des crues dans le cadre du concours européen EUROPAN 11. La

ville souhaite poursuivre cette démarche pour définir les futurs contours de l'aménagement de ce site tout en préservant ses caractéristiques environnementales et sans aggraver le risque encouru.

1.9. Le SDAGE

Pour lutter contre la pollution collective des nappes et cours d'eau, dans le bassin Marne-Aval, le SDAGE préconise l'amélioration des réseaux d'assainissement et leur fonctionnement par temps de pluies ainsi que la maîtrise des rejets non domestiques.

Pour répondre à cette disposition, le PADD fixe dans son orientation « *retrouver la place de l'eau dans la ville* » la volonté de « *limiter les apports de polluant vers la Marne et les problèmes liés à la saturation des réseaux d'assainissement* ».

Pour traduire cette orientation, le règlement du PLU intègre des obligations de traitement des eaux résiduaires avant rejets dans le réseau d'assainissement. De même, « *les eaux de ruissellement issues des parkings extérieurs de plus de 5 places et celles des voiries doivent subir un traitement de débouage, déshuilage ou faire l'objet d'un traitement par l'intermédiaire de dispositifs de type bassins filtrants plantés avant rejet dans le milieu naturel ou réseau d'eau pluvial.* »

Cette disposition permet de répondre à la disposition du SDAGE qui consiste à limiter les apports de ruissellement dans les zones industrialisées et traiter les rejets d'eau pluviale.

Un des objectifs du SDAGE sur le sous-bassin « Marne Aval » est la protection et restauration des rivières.

Le PLU en définissant comme zones naturelles les berges encore naturelles de la Marne notamment sur les abords du Parc de la Haute Ile est compatible avec le SDAGE. Pour redonner « un faciès plus naturel à la rivière » disposition contenue dans le SDAGE, Le zonage du PLU a établi sur les rives de la Marne un zonage UV pour les espaces non compris dans la zone N.

Par ailleurs, l'OAP « flux - continuités écologiques et maillage visant à faciliter les déplacements » définit comme liaison douce à valoriser ou à créer la globalité des bords de Marne.

2. Le choix des orientations du PADD au regard des enjeux communaux.

Le diagnostic du PLU a défini plusieurs enjeux majeurs de développement pour l'avenir de la commune de Neuilly-sur-Marne, auxquels répond le PADD.

2.1. La nécessaire reconquête de l'emploi

La baisse continue de l'emploi depuis une vingtaine d'année, liée principalement à l'érosion des emplois des centres hospitaliers de Ville-Evrard et de Maison-Blanche, engendre progressivement une perte d'attractivité de la commune. Les migrations domicile / travail augmentent, le tissu commercial en souffre, le taux de chômage demeure élevé...

Ce constat a conduit la commune à **rechercher des possibilités de valorisation économique de son territoire**. Le développement de l'emploi privé, engagé avec le soutien des parcs d'activités des Chanoux, des Fauvettes... a constitué une première étape de substitution de l'emploi privé à l'emploi public des hôpitaux. Il s'agit **désormais pour la commune de s'inscrire dans le cadre des nouvelles filières économiques**, notamment tertiaires en valorisant ses sites actuels et futurs les plus attractifs.

Plusieurs scénarios ont été définis en termes de développement économique.

Le plus ambitieux permettait une croissance de plus de 5 000 emplois uniquement sur le site à reconquérir des hôpitaux (soit plus de 6 000 au total à l'échelle de la ville), grâce à un projet phare de technocentre.

Il impliquait toutefois de réserver l'intégralité du renouvellement urbain des hôpitaux au développement économique, pénalisant de ce fait le développement des autres fonctions urbaines nécessaires à la vie de la commune.

Un scénario « réaliste » mais ambitieux a été retenu par le PADD : celui d'un objectif de gain de 4 000 à 5 000 nouveaux emplois à l'horizon 2030 (dont environ 3 000 à l'horizon 2020).

Cette orientation s'appuie sur une notion de spécialisation des sites, les espaces historiques conservant leur statut mixte (Chanoux, Fauvettes...) tandis que les espaces en renouvellement urbain se veulent mixtes activités - artisanat (secteur de l'Est Nocéen) ou avec une forte orientation tertiaire (ex-RN34 notamment près de la station de RER A Neuilly-Plaisance).

Cette stratégie de **mixité économique vise également à faciliter l'implantation d'emplois diversifiés, correspondant notamment aux profils de formation des habitants de la commune et du bassin de vie et d'emploi.**

Les sites des anciens hôpitaux ont vocation à accueillir un grand nombre d'emplois. Sa proximité avec le site universitaire Descartes permet d'en faire un des **satellites du Cluster de la Ville Durable**. Le potentiel foncier libéré et ses atouts paysagers et environnementaux en font un territoire privilégié pour un développement exemplaire.

Par ailleurs, **l'amélioration de la desserte de transport en commun du site**, issue de la ligne Orange du Grand Paris et de l'implantation de la gare de Neuilly-Hôpitaux accentue ce caractère privilégié. Pour répondre à la particularité du lieu et à ces nombreuses caractéristiques, le pôle d'éco-activité du Cluster Ville Durable sera situé sur ce site. Ce choix permet de renforcer l'artisanat sur la commune mais également sur un territoire plus large avec des PMI/PME du secteur de l'éco-construction.

En complément, l'implantation d'un pôle de formation sanitaire et social sur l'Est nocéen s'explique également par la proximité du pôle de formation de la cité Descartes et par l'histoire hospitalière des lieux.

2.2. Répondre aux importants besoins en logements diversifiés.

Le recensement de l'INSEE du juin 2010 indique que la commune de Neuilly-sur-Marne compte près de 13 000 résidences principales en 2007 (soit plus de 1 000 supplémentaires par rapport à 1999). Le nombre de logements vacants s'est réduit de la moitié sur la même période (370 en 2007).

La **croissance des résidences principales a certes été permise par la construction neuve mais également par la forte réduction de la vacance** qui n'est plus que de 2,4% en 2007 selon l'INSEE. **Ce taux de vacance est très faible**, nettement insuffisant pour permettre le parcours résidentiel des habitants et un « turn over » réel de l'occupation des logements.

Cette situation atteste d'une part de **la forte attractivité résidentielle de la commune mais aussi d'une situation très tendue pour l'accès au logement**, au sein d'une métropole particulièrement touchée par cette problématique. Le parc de logements locatifs sociaux demeure proche de 40% du total.

Le diagnostic a montré également **qu'une part importante de la population nocéenne tend à être de plus en plus fragilisée sur le plan de ses revenus** (augmentation des familles monoparentales, des bénéficiaires des minima sociaux...).

C'est pourquoi la stratégie communale portée par le PADD cherche à apporter une solution réelle à cet enjeu de développement du logement. L'objectif est de **construire près de 7 000 logements** dans les 20 prochaines années (dont environ la moitié à l'horizon 2020), en **profitant des sites de renouvellement urbain dont dispose la commune**.

Le plus emblématique concerne les espaces délaissés des hôpitaux de de Maison Blanche, puis de Ville-Evrard (secteur de l'Est Nocéen).

Au nord, dans le secteur Thomoux à proximité de l'actuelle ligne SNCF de Grande Ceinture, les emprises de l'ex-A 103 seront également des terrains permettant un fort développement de l'offre de logements. L'implantation d'une gare du réseau du Grand Paris à proximité sur les Fauvettes et l'important potentiel foncier non bâti justifie ce choix. Ainsi, ce secteur accompagnera le développement autour de la gare Neuilly-Fauvettes et contribuera au renforcement de ce pôle de centralité.

D'autres sites constituent des potentiels d'avenir, notamment en accompagnement du développement programmé des transports en commun (le long de l'ex-RN 34 entre le centre ancien et la gare de RER A de Neuilly-Plaisance.)

Désireuse de **maintenir sa diversité sociologique**, le projet de la commune inscrit comme objectif de **maintenir la proportion de logements locatifs sociaux autour de 40% du total de logements**.

2.3. Accompagner la croissance résidentielle et économique par le développement des fonctions d'animation.

Le diagnostic a mis en évidence le positionnement de la commune au sein de nombreuses aires d'influence commerciales. La **proximité de ces grands centres** exerce **une concurrence forte sur le tissu de proximité** des villes de cette partie de la région Ile de France.

La commune de Neuilly-sur-Marne dispose toutefois d'une trame de **polarités commerciales de proximité**, sur laquelle elle souhaite s'appuyer dans son projet de développement. Le renforcement des commerces et services de proximité est un enjeu majeur porté par le PLU.

Le PADD conjugue l'activité commerciale avec la cohésion sociale et énonce que la diversité commerciale doit répondre aux besoins des habitants et salariés des entreprises.

Ainsi, le PADD définit un projet mixte favorisant la préservation et le renforcement des polarités en accompagnement des processus de renouvellement urbain. Par ailleurs le développement d'activité commerciale s'effectue en lien avec la création de logements. Ainsi, l'éco quartier de Maison-Blanche s'accompagne d'un nouveau pôle commercial aux dimensions en rapport avec les 4000 logements prévus.

Le fait de s'appuyer sur **cette mixité de programmation socio-économique est essentiel, afin de crédibiliser ces développements**. Un tissu commercial ne pourra en effet se maintenir, se conforter et se diversifier qu'à la condition d'une fréquentation quotidienne et associée de la part de salariés et d'habitants.

La trame d'équipements publics ou d'intérêt collectif est déjà très diversifiée au sein de la commune, dans les domaines éducatifs, sportifs, socioculturels... Le PADD crée les **conditions du complément de cette trame, autour des principales polarités communales** (Fauvettes, ex-RN34 dont le centre ancien, secteur de l'Est Nocéen). La croissance programmée de la population accentue encore davantage l'urgence du développement d'un lycée, qui est prévu sur le secteur de l'Est Nocéen.

Le PADD veut ainsi renforcer **cette économie et ces aménités de proximité** car il s'agit d'un **vecteur essentiel de qualité de vie et d'attractivité économique et résidentielle** pour la commune.

2.4. Favoriser l'offre de modes de transports alternatifs à l'usage de la voiture particulière.

Comme soulevé dans le diagnostic, malgré les volontés de développement des transports collectifs, soutenue par le PDU de l'Île de France, **le sud du Département de la Seine Saint - Denis dispose encore aujourd'hui d'un maillage insuffisant**. La commune de Neuilly-sur-Marne n'échappe pas à ce contexte, voire est encore moins bien lotie que ses voisines : absence de desserte ferrée (RER ou train) voyageur, desserte bus insuffisante, ...

Une densification de l'offre en transports collectifs est programmée sur le territoire francilien, notamment au sud de la Seine Saint – Denis et en particulier sur Neuilly-sur-Marne avec l'implantation de deux gares sur le territoire du réseau Arc Express et la mise en site propre continue de la ligne du bus 113 sur l'ex-RN 34.

Le projet communal s'appuie résolument sur ces perspectives de développement de transport en commun.

Le choix stratégique s'est porter sur le renforcement des polarités existantes et des axes actuellement desservis ou amenés à voir leur accessibilité renforcée dans les prochaines années (Fauvettes/Thomoux, rives de l'ex-RN 34, le centre ancien, l'Est Nocéen...).

Les principales polarités communales se trouvent et se trouveront au croisement ou à proximité immédiate de plusieurs lignes majeures de transport en commun.

Le PADD veut **également orienter le développement des maillages de liaisons douces entre et au sein des différentes polarités communales**, en s'appuyant notamment sur la charpente des grands axes (ex-RN34, ex-RN370, ex-RN 302, RD 301...), mais aussi sur le Chemin des parcs (projet départemental), ainsi que sur la Marne et le Canal. Les liaisons douces seront renforcées et très présentes sur l'éco quartier Maison Blanche et sur l'ensemble de l'Est nocéen et des Fauvettes.

Le PADD incite par ailleurs au renforcement de la mise en réseau des principaux parcs et squares de la ville, ainsi qu'à l'amélioration du confort d'usage des espaces publics, des gares et stations de transports en commun, existantes et futures.

3. L'explication des choix retenus pour établir le PADD au regard des objectifs de protection de l'environnement.

3.1. Stratégie européenne de Göteborg et stratégie nationale de développement durable

3.1.1. Les éléments de cadrage

L'Union européenne a établi une stratégie multidimensionnelle à long terme qui vise à « concilier les politiques ayant pour objet un développement durable du point de vue à la fois environnemental, économique et social, afin d'améliorer le bien-être et les conditions de vie des générations présentes et à venir ».

Ces mesures décidées initialement au Conseil européen de Göteborg en 2001 ont été actualisées et développées lors de la révision de la stratégie en 2005.

La stratégie de l'Europe identifie dans ce domaine sept enjeux sur lesquels une action est nécessaire :

- l'exclusion sociale et le vieillissement démographique (déjà envisagées par la stratégie de Lisbonne),
- le changement climatique et l'énergie,
- les transports,
- les modes de consommation et de production,
- les ressources naturelles et la biodiversité,
- la santé,
- la promotion du développement durable dans le monde (aspects internationaux).

La stratégie énumère une série d'objectifs opérationnels et chiffrés et de mesures concrètes à l'échelle de l'Union Européenne en vue de gérer ces enjeux de manière durable. Les États membres doivent élaborer des stratégies nationales et rendre compte régulièrement des progrès accomplis. Ils doivent recourir aux évaluations d'impact avant d'adopter leurs politiques ou d'engager des fonds publics. Les autorités locales peuvent faire de même.

En France la stratégie nationale de développement durable est élaborée par l'État (en prolongement des engagements du Grenelle et en concertation avec les parties prenantes). Son objectif est d'offrir le cadre de référence et d'orientations pour l'ensemble des acteurs privés et publics, en cohérence avec la stratégie des instances européennes et avec les engagements internationaux de la France.

La France avait bâti une première Stratégie Nationale de Développement Durable (SNDD) pour la période 2003-2008, orientée en particulier vers la mobilisation des services de l'État. La SNDD 2009-2013 élargi cet objectif à l'ensemble des acteurs de la Nation et intègre les conclusions et engagements issus du Grenelle de l'environnement en les complétant notamment sur les dimensions économiques et sociales.

La nouvelle SNDD comprend neuf sujets et de nombreux objectifs, choix stratégiques et leviers d'action, dont certains peuvent concerner la politique d'aménagement de la CCVOI (notamment dans les leviers visant les territoires) :

- Changement climatique et énergie propre (ex : promouvoir l'utilisation des énergies sans gaz à effet de serre et les énergies renouvelables),
- Transports et mobilité durables (ex : mettre en place un système de transport équilibré et de mobilité durable, orienter les comportements vers une mobilité durable),

- Gestion durable de la biodiversité et des ressources naturelles (ex : encourager une gestion durable des espaces naturels et ruraux concertée avec les acteurs locaux, enrayer la perte de biodiversité avec des plans locaux pour la biodiversité, réduire la quantité de déchets des ménages orientés vers le stockage et l'incinération....).
- Production et consommation durables (ex : inciter les entreprises à s'engager dans des démarches de développement durable, développer l'innovation et la création d'entreprises dans les domaines liés au développement durable, accompagner l'agriculture dans ses évolutions prévisibles)
- Santé publique, prévention et gestion des risques (ralentir la progression des maladies liées au style de vie par l'information et la prévention, prévenir les risques naturels et technologiques).
- Gouvernance (ex : promouvoir les pratiques de développement durable, favoriser l'information et la participation de tous les citoyens à la durabilité des territoires...).
- Pauvreté dans le monde et défis internationaux en matière de développement durable (..)
- Inclusion sociale, démographie et immigration (...)
- Société de la connaissance : éducation et formation, recherche et développement.

Cette approche française sera évaluée au travers de quelques indicateurs clés. Pour conforter la cohérence de la Stratégie Nationale avec la Stratégie Européenne de Développement Durable (SEDD), les indicateurs de premier rang seront les 11 retenus au niveau européen (suivis au niveau national et au niveau européen).

Le projet de nouvelle SNDD, incluant le fruit de la consultation, a été validé par le comité de suivi du Grenelle Environnement le 10 septembre 2009. Le projet de SNDD 2009-2013 doit être soumis au Conseil économique, social et environnemental (CESE) avant de faire l'objet d'une approbation officielle par le Comité interministériel de développement durable (CIDD).

3.1.2. La traduction au sein du PADD de Neuilly-sur-Marne : le renouvellement urbain

Le PADD du PLU de Neuilly-sur-Marne porte une stratégie assez proche de ces approches française et européenne. Il reprend, pour le champ de compétences duquel il relève, et dans le domaine environnemental, un grand nombre de ces idées.

Le développement urbain prôné par le PADD envisage d'effectuer l'effort de construction par renouvellement urbain des tissus existants, en accompagnement de l'amélioration des lignes de transports en commun (bus et RER).

Les espaces naturels communaux sont également protégés (Parc de la Haute Ile, Parc du croissant vert, Plateau d'Avron, berges de la Marne, pointe de Gournay...) dans un souci de protection et de mise en valeur de la biodiversité.

3.2. Protocole de Kyoto et plan climat national

3.2.1. Les éléments de cadrage

Le Protocole de Kyoto, premier accord international, bâti sur la Convention cadre des Nations Unies sur les changements climatiques, met en place des objectifs légalement contraignants et des délais pour réduire les émissions de gaz à effet de serre des pays industrialisés. L'article 2 du protocole de Kyoto indique différents leviers d'actions en lien avec la perturbation du cycle planétaire du carbone, dont certains peuvent concerner les territoires locaux :

- Accroissement de l'efficacité énergétique dans les secteurs pertinents des économies nationales (ex : construction, industrie, énergie..) ;
- Adoption de mesures visant à limiter ou à réduire les émissions de gaz à effet de serre dans le secteur des transports;
- Promotion de formes d'agriculture durables tenant compte des considérations relatives aux changements climatiques ;

- Protection et renforcement des puits et des réservoirs des gaz à effet de serre, promotion de méthodes durables de gestion forestière, de boisement et de reboisement;
- Recherche, promotion, mise en valeur et utilisation accrue de sources d'énergie renouvelables, de technologies de piégeage du dioxyde de carbone et de technologies écologiquement rationnelles et innovantes.

L'article 10 définit les engagements des Etats sur l'incitation, la stimulation, et les suivis (mesures des progrès) pour un modèle de développement plus économe en carbone. Une suite a été préparée et débattue lors du sommet de Copenhague en décembre 2009. Dans ce cadre, le plan climat français 2004-2012 visait à mettre en œuvre et à respecter les engagements qu'avait pris la France au travers du protocole de Kyoto, à savoir stabiliser ses émissions de gaz à effet de serre sur la période 2008-2012 à leur niveau de 1990.

Pour cela, le plan français regroupait selon 8 grandes orientations (information, transports durables, bâtiment et écohabitat, énergie, industrie et déchets, agriculture durable et forêt, climatisation durable, plans climat territoriaux, recherche et prospective) des mesures touchant les secteurs de l'économie et de la vie quotidienne des français.

En 2006 pour sécuriser le respect par la France du protocole de Kyoto et préparer la division par quatre des émissions de gaz à effet de serre, le gouvernement a décidé de lancer de nouvelles actions.

Les priorités d'actions actuelles concernent le bâtiment et les transports, dont les émissions ont augmenté dans le passé (Grenelle 1, RT 2010).

3.2.2. La traduction au sein du PADD de Neuilly-sur-Marne

3.2.2.1. La mixité fonctionnelle

Le PADD du PLU de Neuilly-sur-Marne axe résolument sa stratégie sur l'équilibre et la mixité des fonctions au sein de la ville. Il prévoit la poursuite du développement résidentiel tout en l'accompagnant de nouvelles fonctions économiques.

3.2.2.2. Le développement des transports en commun

Ce développement s'appuie sur les transports en commun existants et futurs (notamment sur l'ex-RN34) afin de créer les conditions d'une utilisation raisonnée de l'automobile (et donc de limiter les émissions de gaz à effet de serre) et surtout d'une incitation à l'utilisation privilégiée des transports en commun et des modes actifs de déplacements (piétons, vélos).

3.2.2.3. La lutte contre l'étalement urbain

L'importance du développement envisagé à Neuilly-sur-Marne (plusieurs milliers de logements et d'emplois d'ici 2020-2030) se justifie également au regard de la position de la commune en première couronne francilienne. Il s'agit, au plus près du cœur de la métropole, de créer les conditions d'une part d'un rééquilibrage des fonctions économiques vers l'Est de la métropole (suivant les orientations du SDRIF de 1994 et du projet adopté par la Région Ile de France en 2008) mais aussi d'un développement qui rapproche logement-emplois-commerces-équipements publics...

Le PADD du PLU de Neuilly-sur-Marne permet donc à la commune de participer activement au recentrage du développement francilien par renouvellement/intensification du tissu urbain existant (lutte contre la périurbanisation, contre l'érosion des zones naturelles et agricoles en grande couronne...), ce qui crée les conditions de la limitation des besoins en matière de déplacements, et d'incitation à l'utilisation des transports en commun.

3.2.2.4. La performance énergétique des constructions

Par ailleurs, le PADD prévoit que les nouvelles constructions s'inscrivent dans une optique de performance environnementale et prônent la diminution de la consommation énergétique (notamment par une meilleure isolation) et la production d'énergies renouvelables (dans un but de diminution de la consommation des énergies fossiles et polluantes).

3.3. Stratégie nationale de la biodiversité et son plan d'action urbanisme

3.3.1. Les éléments de cadrage

La France a adoptée en 2006 une stratégie nationale pour la biodiversité qui constitue l'application nationale de la Convention sur le Diversité Biologique (CDB) adoptée à Rio en 1992. Cette stratégie vise à stopper la perte de biodiversité en suivant 4 orientations, dont l'une porte sur l'amélioration de la prise en compte par les politiques publiques.

Pour relancer cette politique qui n'a pas atteint ses objectifs, l'année 2010 a été déclarée par l'ONU année internationale de la biodiversité. La stratégie française pour la biodiversité comprend un plan d'action sur l'urbanisme.

Il affirme que la restauration de la nature en ville est un fondement de la ville durable (villes denses, secteurs péri-urbains) et fixe pour la période 2009-2010 quatre orientations :

- poursuivre la rénovation du droit de l'urbanisme (volet environnemental des PLU) et des outils fiscaux et de financement de l'aménagement opérationnel durable,
- encourager les démarches de développement durable des territoires urbains (favoriser la réalisation des Eco-quartiers et les démarches d'Eco-Cités),
- développer le suivi et l'évaluation de la biodiversité dans les politiques d'aménagement et d'urbanisme sur les territoires urbains (un plan « nature en ville » va être établi début 2010),
- renforcer l'expertise, la connaissance, la professionnalisation de tous les acteurs sur ces questions.

3.3.2. La traduction au sein du PADD de Neuilly-sur-Marne : la protection des espaces naturels

Le PADD veut protéger et mettre en valeur les richesses patrimoniales. La protection des espaces naturels est un objectif fondamental du projet urbain porté par le PADD du PLU, dans la continuité des orientations du SDRIF. Les parcs et squares de proximité seront protégés et mis en valeur, pour participer à la qualité du cadre de vie de la commune. La présence des Parcs de la Haute Ile et du Croissant Vert est valorisée, d'une part par leur protection, d'autre part grâce aux liaisons douces facilitant leur accessibilité depuis les différents quartiers de ville. Ces espaces possèdent par ailleurs un rayonnement qui dépasse largement le cadre communal. C'est pourquoi leur accessibilité est favorisée par le projet mais avec un souci de protection. Les terrains de la pointe de Gournay sont également protégés.