RAPPORT D'ENQUETE PUBLIQUE PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE POUR LE RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS EXPRESS POUR LES :

Ligne 16 : Noisy-Champs – St Denis Pleyel (Ligne Rouge)

Ligne 17 Sud : Le Bourget RER - St Denis Pleyel (Ligne Rouge)

Ligne 14 Nord : Mairie de St Ouen - St Denis Pleyel (Ligne Bleue)

ET MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DES COMMUNES CONCERNEES

Enquête publique du 13 octobre 2014 au 24 novembre 2014 inclus

RAPPORT D'ENQUÊTE

3ème Partie/ 3 - AVIS ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Marcel LINET – Président de la commission

Michel LAGUT – Membre

Alain CHARLIAC – Membre

Annie LE FEUVRE – Membre

Pierre PONTHUS – Membre

Février 2015

COMPOSITION DU RAPPORT D'ENQUETE

LE RAPPORT D'ENQUETE COMPREND LES 3 PARTIES SUIVANTES

IMPRIMEES DANS 3 TOMES DIFFERENTS

1ère Partie Tome 1

PRESENTATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE

PREAMBULE

PRESENTATION DE L'ENQUETE PUBLIQUE

DEROULEMENT DE L'ENQUETE

ANNEXES

LISTE DES PIECES JOINTES

2ème Partie Tome 2

ETUDE DES OBSERVATIONS ET COURRIERS RECUEILLIS

THEMES RETENUS

APPRECIATION DU PROJET SOUMIS A ENQUÊTE PUBLIQUE

3ème Partie Tome 3

AVIS ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

PREAMBULE

AVIS ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA DUP

AVIS ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DES COMMUNES

SOMMAIRE 3eme Partie Tome 3

1 - PREAMBULE 13
2 – AVIS ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA D.U.P. 17
2.1. – CADRE GENERAL DU PROJET SOUMIS A ENQUÊTE 19
2.2. – OBJECTIFS DU PROJET SOUMIS A ENQUÊTE 20
2.3. – AVIS ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA DUP 21
2.3.1 – Sur la forme et la procédure 21
2.3.2 – Sur le fond de l'enquête 22
2.4 - CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA DUP 24
3 – AVIS ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DES COMMUNES 27
3.1. – CADRE GENERAL DE LA MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DES COMMUNES CONCERNEES. 29
3.1.1 – Le contexte du projet. 30
3.1.2 – Les attendus du réseau « Grand Paris Express ». 30
3.1.3 – Mise en compatibilité des documents d'urbanisme. 31
3.1.4 - Intégration du SDRIF dans le projet du Grand Paris. 32
3.1.5 - Autres dispositions 33
4 – MISE EN COMPATIBILITE DU PLAN d'AMENAGEMENT DE ZONE, ZAC DU RÛ DE NESLES COMMUNE DE CHAMPS-SUR-MARNE 35
PREAMBULE 37
4.1- Analyse des observations. 37
4.2 - Situation actuelle 37
4.3 - Objet 38
4.4 - Mise en compatibilité des documents d'urbanisme concernés 39
4.5 - Conclusions de la commission d'enquête 40
4.5.1 - Sur la forme et la procédure de l'enquête : 40
4.5.2 - Sur le fond de l'enquête : 41
5 – MISE EN COMPATIBILITE DU POS DE GOURNAY SUR MARNE 43
PREAMBULE 45
5.1 - Analyse des observations 45
5.2 - Situation actuelle 46
5.3 - Objet 47
5.4 - Mise en compatibilité des documents d'urbanisme concernés 49
5.5 - Modification du Rapport de présentation du POS 50
5.6 - Evolutions des documents règlementaires. 52

5.6.1 - Evolutions du plan de zonage induites par le projet....52
5.6.2 - Evolutions du règlement induites par le projet....53
5.7 - Conclusions de la commission d'enquête....56
5.7.1 - Sur la forme et la procédure de l'enquête :....56
5.7.2 - Sur le fond de l'enquête :....57
6 – MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE CHELLES....59
PREAMBULE....61
6.1- Analyse des observations.....61
6.2 – Situation actuelle....61
6.3 – Objet....62
6.4 – Mise en compatibilité des documents d'urbanisme concernés....63
6.6 – Evolutions des documents règlementaires....70
6.6.1 - Evolutions du plan de zonage induites par le projet....70
6.6.2 - Evolutions du règlement induites par le projet....71
6.7 - Conclusions de la commission d'enquête....73
6.7.1 – Sur la forme et la procédure....73
6.7.2 - Sur le fond de l'enquête :....74
7 – MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE MONTFERMEIL....77
PREAMBULE....79
7.1- Analyse des observations.....79
7.2 – Situation actuelle....79
7.3 – Objet....79
7.3.1 – Mise en compatibilité des documents d'urbanisme concernés....80
7.4 – Modification du Rapport de présentation du PLU....81
7.4.1– Evolutions des documents règlementaires....83
7.5 - Conclusions de la commission d'enquête....84
7.5.1 – Sur la forme et la procédure....84
7.5.2 – Sur le fond de l'enquête....85
8 – MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE CLICHY-SOUS-BOIS....87
PREAMBULE....89
8.1- Analyse des observations.....89
8.2 – Situation actuelle....89
8.3 – Objet....89
8.4 – Mise en compatibilité des documents d'urbanisme concernés....91
8.5 – Modification du Rapport de présentation du PLU....92

8.6 – Evolutions des documents règlementaires 95
8.6.1 - Evolutions du plan de zonage induites par le projet 95
8.6.2 - Evolutions du plan induites par le projet 95
8.6.3 - Evolutions de la liste des emplacements réservés induites par le projet. 96
8.6.4 - Evolutions du plan du patrimoine architectural, urbain et paysager induites par le projet. 96
8.6.5 - Evolutions du règlement induites par le projet 96
8.7 - Conclusions de la commission d'enquête 97
8.7.1 – Sur la forme et la procédure 97
8.7.2 – Sur le fond de l'enquête 98
9 – MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE LIVRY-GARGAN 101
PREAMBULE 103
9.1- Analyse des observations. 103
9.2 – Situation actuelle 103
9.3 – Objet 103
9.4 – Mise en compatibilité des documents d'urbanisme concernés 104
9.5 – Modification du Rapport de présentation du PLU 104
9.6– Evolutions des documents règlementaires 107
9.7 - Conclusions de la commission d'enquête 108
9.7.1 – Sur la forme et la procédure 108
9.7.2 – Sur le fond de l'enquête 109
10 – MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE SEVRAN 111
PREAMBULE 113
10.1- Analyse des observations. 113
10.2 – Situation actuelle 113
10.3 – Objet 113
10.4 – Mise en compatibilité des documents d'urbanisme concernés 114
10.5 – Modification du Rapport de présentation du PLU 115
10.6 – Evolutions des documents règlementaires 118
10.6.1 – Evolution du PADD 118
10.6.2 – Evolution du plan de zonage 118
10.6.2.1 - Modification du zonage : 118
10.6.2.2 – Modification du périmètre d'un Espace Boisé Classé et d'un Espace paysager 119
10.6.3 - Evolutions du règlement induites par le projet : 120

10.7 - Conclusions de la commission d'enquête 122
10.7.1 – Sur la forme et la procédure 122
10.7.2 – Sur le fond de l'enquête.....123
11 – MISE EN COMPATIBILITE DU PLU D'AULNAY-SOUS-BOIS.....125
PREAMBULE.....127
11.1- Analyse des observations. 127
11.2 – Situation actuelle.....127
11.3 – Objet 127
11.3.1 – Mise en compatibilité des documents d'urbanisme concernés.....129
11.4 – Modification du Rapport de présentation du PLU 129
11.5 – Evolutions des documents règlementaires 132
11.5.1 – Evolutions du Projet d'Aménagement et de Développement Durable induites par le projet 132
11.5.2 – Evolutions du plan « Protection du patrimoine » induites par le projet 132
11.5.3 – Evolutions du règlement induites par le projet 133
11.6 - Conclusions de la commission d'enquête 135
11.6.1– Sur la forme et la procédure 135
11.6.2 – Sur le fond de l'enquête.....136
12 – MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE LE BLANC-MESNIL.....139
PREAMBULE.....141
12.1- Analyse des observations. 141
12.2 – Situation actuelle.....141
12.3 – Objet 141
12.4 – Mise en compatibilité des documents d'urbanisme concernés 142
12.5 – Modification du Rapport de présentation du PLU 143
12.6 – Evolutions des documents règlementaires 145
12.6.1 – Evolutions du plan de zonage induites par le projet 145
12.6.2 – Evolutions du règlement induites par le projet 146
12.7- Conclusions de la commission d'enquête 148
12.7.1 - Sur la forme et la procédure. 148
12.7.2 - Sur le fond de l'enquête.....149
13 – MISE EN COMPATIBILITE DU POS DU BOURGET.....151
PREAMBULE.....153
13.1- Analyse des observations. 153
13.2 – Situation actuelle.....153

13.3 – Objet 153
13.4 – Mise en compatibilité des documents d'urbanisme concernés 154
13.5 – Modification du Rapport de présentation du POS....155
13.6 – Evolutions des documents règlementaires 158
13.6.1 Evolutions du plan de zonage induites par le projet 158
13.6.2 – Evolutions du règlement induites par le projet 158
13.7 - Conclusions de la commission d'enquête 159
13.7.1 – Sur la forme et la procédure 159
13.7.2 – Sur le fond de l'enquête....160
14 – MISE EN COMPATIBILITE DU PLAN d'AMENAGEMENT DE ZONE, ZAC du COMMANDANT ROLLAND N° 2 COMMUNE DU BOURGET....163
PREAMBULE....165
14.1- Analyse des observations. 165
14.2 – Situation actuelle....165
14.3 – Objet 165
14.4 – Mise en compatibilité des documents d'urbanisme concernés 167
14.5 – Evolutions des documents règlementaires 167
14.6 - Conclusions de la commission d'enquête 168
14.6.1 – Sur la forme et la procédure 168
14.6.2 – Sur le fond de l'enquête....169
15 – MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE LA COURNEUVE 171
PREAMBULE....173
15.1- Analyse des observations. 173
15.2 – Situation actuelle....173
15.3 – Objet 173
15.4 – Mise en compatibilité des documents d'urbanisme concernés 176
15.5 – Modification du Rapport de présentation du PLU 177
15.6 – Evolutions des documents règlementaires 179
15.7 - Conclusions de la commission d'enquête 180
15.7.1 – Sur la forme et la procédure 180
15.7.2 – Sur le fond de l'enquête....181
16 – MISE EN COMPATIBILITE DU PLU D'AUBERVILLIERS....183
PREAMBULE....185
16.1- Analyse des observations. 185
16.2 – Situation actuelle....185
16.3 – Objet 186

16.4 – Mise en compatibilité des documents d'urbanisme concernés 189
16.5 – Modification du Rapport de présentation du PLU 190
16.6 – Evolutions des documents règlementaires 192
16.7 - Conclusions de la commission d'enquête. 193
16.7.1– Sur la forme et la procédure 193
16.7.2 – Sur le fond de l'enquête 194

17 – MISE EN COMPATIBILITE DU POS DE SAINT DENIS 197
PREAMBULE 199
17.1- Analyse des observations. 199
17.2 – Situation actuelle 199
17.3 – Objet 200
17.4 - Mise en compatibilité des documents d'urbanisme concernés 203
17.5 – Modification du Rapport de présentation du POS 204
17.6 – Evolutions des documents règlementaires 207
17.6.1 – Evolutions du plan de zonage induites par le projet 207
17.6.2 - Evolutions de la liste des emplacements réservés induites par le projet 208
17.6.3 – Evolutions du règlement induites par le projet. 208
17.7 - Conclusions de la commission d'enquête 209
17.7.1 – Sur la forme et la procédure 209
17.7.2 – Sur le fond de l'enquête 210

18 – – MISE EN COMPATIBILITE DU PLAN D'AMENAGEMENT DE ZONE, ZAC LANDY-PLEYEL – COMMUNE DE SAINT DENIS 213
PREAMBULE 215
18.1- Analyse des observations. 215
18.2 – Situation actuelle 215
18.3 - Objet 215
18.4 – Mise en compatibilité des documents d'urbanisme concernés 217
18.5 – Evolutions de plan d'aménagement de zone induite par le projet 218
18.6 – Evolutions des documents règlementaires 219
18.7 - Conclusions de la commission d'enquête 220
18.7.1 - Sur la forme et la procédure 220
18.7.2 - Sur le fond de l'enquête 221

19 – MISE EN COMPATIBILITE DU PLAN D'AMENAGEMENT DE ZONE, ZAC PLEYEL - LIBERATION – COMMUNE DE SAINT DENIS 223
PREAMBULE 225
19.1- Analyse des observations. 225

19.2 – Situation actuelle....225
19.3 – Objet....225
19.4 – Mise en compatibilité des documents d'urbanisme concernés....226
19.5 – Evolutions de plan d'aménagement de zone induite par le projet....227
19.6 – Evolutions des documents règlementaires....228
19.7 - Conclusions de la commission d'enquête....228
19.7.1 – Sur la forme de l'enquête....228
19.7.2 – Sur le fond de l'enquête....229
20 – MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE SAINT OUEN....231
PREAMBULE....233
20.1- Analyse des observations.....233
20.2 – Situation actuelle....233
20.3 – Objet....233
20.4 – Mise en compatibilité des documents d'urbanisme concernés....235
20.5 – Modification du Rapport de présentation du PLU....236
20.6 – Evolutions des documents règlementaires....238
20.7 - Conclusions de la commission d'enquête....239
20.7.1 – Sur la forme et la procédure....239
20.7.2 – Sur le fond de l'enquête....240

1 - PREAMBULE

Le présent rapport relate le travail de la commission d'enquête chargée de procéder à l'enquête publique préalable à la Déclaration de l'Utilité Publique pour le réseau de transport public du Grand Paris Express pour les :

Ligne 16 - Noisy-Champs – St Denis Pleyel (Ligne Rouge)

Ligne 17 Sud - Le Bourget RER - St Denis Pleyel (Ligne Rouge)

Ligne 14 Nord - Mairie de St Ouen - St Denis Pleyel (Ligne Bleue)

et mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées

La commission d'enquête a été désignée par ordonnance du Président du Tribunal Administratif de Paris par décision du 16 juillet 2014, à la demande de l'autorité organisatrice de l'enquête, en l'occurrence, la Préfecture de région de Paris

La commission d'enquête a été choisie sur des listes d'aptitude départementales aux fonctions de Commissaire enquêteur révisées annuellement. Par ailleurs :

« Ne peuvent être désignées comme commissaires enquêteurs ou comme membres d'une commission d'enquête les personnes intéressées à l'opération à titre personnel ou en raison de leurs fonctions, notamment au sein de la collectivité, de l'organisme ou du service qui assure la maîtrise d'ouvrage, la maîtrise d'œuvre ou le contrôle de l'opération soumise à enquête. »

Cette disposition législative ainsi que la procédure de désignation par une autorité juridictionnelle garantissent l'indépendance totale du Commissaire enquêteur, à l'égard aussi bien de l'autorité organisatrice que de l'administration ou du public ainsi que sa parfaite neutralité.

S'agissant des aptitudes exigées des commissaires enquêteurs, la loi n'en fait pas mention se contentant de renvoyer à un décret d'établissement des listes d'aptitude départementales aux fonctions de Commissaire enquêteur.

La compétence et l'expérience des commissaires enquêteurs ne s'apprécient pas seulement au plan technique, mais aussi dans la connaissance des procédures administratives et dans celle du droit des enquêtes publiques. D'autres critères s'imposent également, à l'évidence, à savoir l'éthique et l'objectivité dont doit faire preuve tout Commissaire enquêteur.

Il n'est pas nécessaire que les commissaires enquêteurs soient des experts et s'ils le sont, ils ne doivent en aucun cas se comporter en expert ni en professionnel ès-qualité.

En effet l'expert est un auxiliaire de justice et son travail strictement défini par les magistrats est celui d'un spécialiste objectif. La commission d'enquête n'a aucune borne à sa mission qui est d'apprécier l'acceptabilité sociale du projet soumis à l'enquête et il lui est demandée

de peser, de manière objective, le pour et le contre, puis de donner un avis motivé personnel donc subjectif.

De même, la commission d'enquête n'a pas à se comporter en juriste et il n'est pas de sa responsabilité de se prononcer sur la légalité de l'environnement administratif. Cela est et reste du ressort du Tribunal Administratif compétent. Il n'est donc pas du ressort de la commission d'enquête de dire le droit, mais simplement il peut dire s'il lui semble que la procédure suivie est légale et s'il lui semble qu'elle a été respectée.

La commission d'enquête s'est efforcé de travailler dans le strict respect des textes rappelés ci-dessus fixant sa mission et définissant les limites de ses pouvoirs.

C'est ainsi qu'à partir des éléments du dossier, des observations relevées dans les registres ou des courriers adressés à la commission d'enquête, tenant compte des divers entretiens conduits ou consultations opérées, après avoir souhaité recevoir et obtenu les commentaires et avis techniques des personnalités concernées sur les observations faites par le public, la commission d'enquête, après avoir longuement pesé les arguments, a rendu in-fine un avis motivé en toute conscience et en toute indépendance.

2 – AVIS ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA D.U.P.

2.1. – CADRE GENERAL DU PROJET SOUMIS A ENQUÊTE

Le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris a été approuvé par décret en Conseil d'Etat le 24 août 2011.

Ce nouveau réseau de métro automatique a pour ambition de relier entre eux, tout en les connectant avec le centre de l'agglomération parisienne, les grands pôles stratégiques de la région Ile-de-France.

Le réseau complet totalise environ 205 km de tracé et compte soixante-douze gares.

Il est composé du réseau de transport public du Grand Paris comprenant deux lignes en rocade parcourant les territoires de proche et moyenne couronnes(lignes Rouge et Verte) complétées par une troisième ligne radiale (ligne Bleue), sous maîtrise d'ouvrage de la Société du Grand Paris, et du réseau complémentaire structurant (ligne Orange), sous maîtrise d'ouvrage du Syndicat des Transports d'Ile de-France (STIF).

Le réseau complet est désigné sous l'appellation de réseau Grand Paris Express.

Conformément à l'article 4 de la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, les projets d'infrastructure qui mettent en œuvre le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris doivent être déclarés d'utilité publique par décret en Conseil d'Etat. Ils font donc l'objet d'une enquête publique préalable réalisée conformément aux dispositions du Code de l'environnement. Les enquêtes publiques doivent être ouVertes dans un délai de dix ans à compter de la date de publication du décret approuvant le schéma d'ensemble.

La présente enquête concerne ainsi l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) du projet de liaison en métro automatique entre l'arrière gare de Noisy-Champs (la gare de Noisy-Champ faisant partie du tronçon de la ligne Rouge N°15) et la gare de St Denis Pleyel ligne Rouge N°16, de la ligne Rouge N°17 reliant la gare du Bourget RER et la gare St Denis Pleyel et le prolongement de la ligne Bleue N°14 entre la gare de Mairie de St Ouen (Gare non incluse) et la gare de St Denis Pleyel

Ce tronçon des lignes Rouge 16, 17 Sud et ligne Bleue14 Nord du réseau de métro est le second ensemble du réseau Grand Paris Express devant être réalisé.

Ce projet représente un linéaire de 29 km et desservira un total de 9 gares.

Le plan de situation du projet est présenté dans la pièce « B » du dossier d'enquête.

L'enquête publique a pour objet « d'assurer l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers lors de l'élaboration des décisions susceptibles d'affecter l'environnement mentionnées à l'article L. 123-2. Les observations et propositions recueillies au cours de l'enquête seront prises en considération par le maître d'ouvrage et par l'autorité compétente pour prendre la décision. » (Art .L.123-1 du Code de

l'environnement). L'autorité compétente pour ouvrir et organiser l'enquête est le Préfet de la région Ile-de-France conformément à l'article 7 du décret n° 2010-1133 du 28 septembre 2010 pris pour l'application de certaines dispositions de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris.

La présente enquête a donc pour objet :

La Déclaration d'Utilité Publique de l'ensemble des travaux à réaliser en vue de la construction et de l'exploitation du métro automatique du grand Paris Express, dans le but de permettre les expropriations nécessaires à l'obtention de la maitrise foncière des terrains traversés par le tracé, les sites de maintenance, les gares et les autres ouvrages du projet et la mise en compatibilité des documents d'urbanisme suivants : Plan d'Occupation des Sols (POS) ou Plan Local d'Urbanisme (PLU) et Plan d'Aménagement de Zone (PAZ) des communes traversées.

2.2. – OBJECTIFS DU PROJET SOUMIS A ENQUÊTE

Les principaux objectifs du projet de métro automatique reliant Noisy-Champs à Saint Denis-Pleyel sont les suivants :

- Présenter une alternative à la voiture particulière pour les déplacements de banlieue à banlieue, aussi bien pour les trajets internes au territoire directement desservi par le nouveau métro automatique que pour les trajets ayant pour origine ou pour destination la grande couronne, grâce au maillage avec les radiales ferroviaires RER et Transilien ;

- Contribuer à l'allègement des lignes de transport en commun traversant la zone centrale de l'agglomération, grâce à la création d'une liaison de rocade reliant le sud-ouest et le sud-est de Paris ;

- Améliorer la desserte de secteurs denses de proche couronne ne bénéficiant pas d'une offre de transport en commun structurante et favoriser l'égalité des territoires ;

- Faire bénéficier d'une amélioration du réseau de transport les territoires plus éloignés, par le biais d'un maillage systématique avec l'ensemble des lignes interceptées ;

- Améliorer l'accessibilité de grands équipements à dimension régionale aujourd'hui mal desservis

- Encourager et renforcer la dynamique de développement économique et d'aménagement urbain actuellement à l'œuvre sur le territoire traversé ;

- Contribuer à répondre aux enjeux environnementaux, en favorisant un report de l'utilisation de la voiture particulière vers les transports en commun et en limitant l'étalement urbain.

2.3. – AVIS ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA DUP

2.3.1 – Sur la forme et la procédure

A l'issue d'une enquête publique ayant duré 43 jours, il apparaît :

- Que la publicité par affichage a été faite dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête,

- Que les publications légales dans les journaux ont été faites dans des journaux paraissant dans les 2 départements traversés par le projet plus de 15 jours avant le début de l'enquête et répétées dans ces mêmes journaux dans les 8 premiers jours de l'enquête, et dans 3 journaux nationaux 15 jours avant le début de l'enquête,

- Que les dossiers relatifs à la déclaration d'utilité publique (DUP) ont été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête dans les mairies des communes concernées par le projet, à la préfecture de chacun des 2 départements traversés par le projet et à la préfecture de la région Ile de France, préfecture de Paris, siège de l'enquête,

- Que ces mêmes dossiers étaient consultables en ligne sur le site internet de la préfecture de région, préfecture de Paris, siège de l'enquête,

- Que les registres d'enquête ont été également mis à la disposition du public dans les mairies des communes concernées par le projet ainsi que dans les 2 préfectures citées précédemment,

- Que les membres de la commission d'enquête ont tenu dans chacune des 16 communes concernées par l'enquête les 3 permanences prévues pour recevoir le public,

- Que les 4 réunions publiques prévues respectivement à La Courneuve, Noisy-le-Grand, Chelles et Sevran ont bien été organisées, et ce en présence d'un nombreux public,

- Que les termes de l'arrêté préfectoral ayant organisé l'enquête ont été respectés,

- Que les commissaires enquêteurs n'ont à rapporter aucun incident notable qui aurait pu perturber le bon déroulement cette enquête de DUP,

- Que plus de 198 observations représentant quelques 349 occurrences et 13 contre-propositions concernant ce projet de déclaration d'utilité publique ont été déposées sur les registres mis en place dans les 16 communes et dans les 3 préfectures concernées par l'enquête ont été adressées dans 32 courriers au président de la commission d'enquête au siège de l'enquête

2.3.2 – Sur le fond de l'enquête

De l'ensemble des critères justifiant l'utilité publique de cette opération, il apparaît que:

- Les objectifs poursuivis par ce projet, consistant notamment à créer un nouveau réseau automatique de grande capacité répondant à un besoin croissant de déplacements de personnes en rocade, au sein de la banlieue parisienne, besoin auquel la configuration essentiellement radiale du réseau de métro et de RER ne répond pas de manière satisfaisante, le projet proposé présente concrètement un caractère d'intérêt public,

- La Société du Grand Paris ait dans la mesure du possible privilégié le domaine public pour implanter les gares et les ouvrages annexes de ce projet, il sera cependant nécessaire de recourir à l'expropriation justifiant le recours à la procédure de DUP, objet de cette enquête,

- La Société du Grand Paris s'est engagée à privilégier la négociation à l'amiable pour acquérir les biens privés qui sont nécessaires à la réalisation de son projet, il sera cependant porté atteinte à la propriété privée dans des conditions que la commission d'enquête n'estime pas excessives,

- Le coût de cette réalisation compte tenu du rôle essentiel qu'elle est appelée à jouer en tant que service public de transport et des avantages économiques attendus sur le long terme ne paraît pas déraisonnable par rapport aux autres réalisations similaires ou approchantes,

- Le projet, mis à part les gares et les ouvrages annexes, étant entièrement réalisé en souterrain et/ou majoritairement sur le domaine public n'impacte pas de réalisations à caractère social existantes et il n'existe donc pas d'intérêt social pouvant justifier la non reconnaissance de l'utilité publique de cette opération,

- Le mode de propulsion électrique utilisé ainsi que la baisse de la circulation automobile attendue devraient contribuer à une diminution des pollutions existantes. Cette réalisation devrait avoir à terme un impact globalement positif sur les pollutions atmosphériques et par conséquent sur la santé des franciliens. Ce projet n'encourt pas de risque d'annulation, l'intérêt de la santé publique ne paraissant pas menacé,

- Pour l'environnement, les risques de pollutions émanant ou dues à ce métro automatique (odeurs et rejets polluants), sont dans l'ensemble faibles et peuvent faire l'objet de mesures correctrices,

- Concernant le risque lié aux vibrations la société du grand Paris a pris l'engagement d'apporter une attention toute particulière à ces phénomènes et a décidé notamment de poser une voie anti-vibratile systématique sur l'ensemble du tracé, avec des niveaux de performance renforcés lorsque nécessaire.

- Concernant le risque lié au bruit émis, notamment au droit des puits de ventilation, et bien que les articles R. 1334-30 et suivants du code de la santé publique ne s'imposent pas aux infrastructures de transport et donc à ce projet, la SGP a néanmoins décidé d'en respecter les dispositions ; c'est ainsi que la mise en place de pièges à sons est prévue et ces dispositifs seront dimensionnés pour respecter les valeurs limites d'émergence mentionnées dans les textes repris ci-dessus.

- Les risques d'atteinte à la faune et à la flore sont également faibles compte tenu de la situation du projet majoritairement en zone urbaine, risques que la SGP a prévu cependant soit d'anticiper soit de compenser par des mesures adaptées

- Les espaces boisés impactés par l'implantation d'une base chantier ou par les travaux de construction des ouvrages annexes, pourront faire l'objet par la SGP de mesures compensatoires permettant la requalification des sites en lien avec les projets d'aménagement portés par les collectivités,

- Les atteintes visuelles sont limitées, n'impactent que certaines zones, et peuvent faire l'objet d'aménagements spécifiques, notamment s'agissant de la conception et de la réalisation des gares et ouvrages annexes,

- Après un examen attentif, il apparaît que les variantes de tracé proposées et/ou les contrepropositions soumises en cours d'enquête concernant soit les gares soit les ouvrages annexes, impacteraient pour certaines davantage les terrains privés obligeant à des expropriations plus nombreuses ou passeraient sous des immeubles aux fondations profondes ou dans des terrains plus difficiles que celle du tracé retenu, de sorte que le tracé arrêté et donc les terrains retenus paraissent les moins contraignants parmi tous ceux qui ont été envisagés.

- Le projet soumis à enquête est compatible avec les objectifs et les recommandations du SDRIF qui vient d'être approuvé par l'Etat par décret n°2013-1241 du 27 décembre 2013 et qui a totalement intégré le projet du Grand Paris Express. Il conviendra cependant de mettre en compatibilité les documents d'urbanisme (PLU, POS,PAZ et ZAC) des communes traversées.

- Concernant les risques d'effondrement lors du forage du tunnel et ultérieurement en phase d'exploitation du métro automatique, et compte tenu des incertitudes du dossier sur ces différents points, il convient de mettre en œuvre le principe de précaution et d'appeler sur ce point tout particulièrement l'attention de la Société du Grand Paris.

- La société du Grand Paris a tenu le plus grand compte, dans ce dossier, des remarques qui ont été faites à l'issue de l'enquête publique sur le premier tronçon de la ligne 15 Noisy-Champs – Pont de Sèvres

- La commission d'enquête considère que le bilan avantages/inconvénients, montre que les avantages de ce projet de métro automatique l'emportent sur les inconvénients qu'il génère et militent en faveur de la Déclaration d'Utilité Publique pour sa réalisation.

2.4 - CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA DUP

La commission d'enquête, à l'unanimité de ses membres, donne un **AVIS FAVORABLE** à la déclaration d'utilité publique (DUP) nécessaire au projet de réalisation du second tronçon de la ligne 16 - Noisy-Champs – St Denis Pleyel (Ligne Rouge), de ligne 17 Sud - Le Bourget RER - St Denis Pleyel (Ligne Rouge) et du prolongement de ligne 14 Nord - Mairie de St Ouen - St Denis Pleyel (Ligne Bleue), sous les **14** recommandations suivantes :

RECOMMANDATION : (La recommandation correspondant à des préconisations vivement souhaitées, la commission d'enquête demande donc qu'elle soit prise en considération)

RECOMMANDATION N°1

S'agissant de l'implantation de l'ouvrage annexe OA 72 sur le terrain de boules de Gournay sur Marne qui a comme préalable de supprimer l'EBC du POS, la commission demande qu'un maximum de précautions soient prises pour protéger les arbres existants et éviter, dans la mesure du possible, leur suppression.

RECOMMANDATION N°2

S'agissant de l'implantation de l'ouvrage annexe OA631 prévu à l'ouest de la gare Pleyel sur l'entrée principale de l'unique espace vert d'un quartier urbain dense, la commission recommande que les études soient poursuivies pour vérifier la possibilité de transférer son implantation sur le terrain de l'académie Annie Fratellini.

RECOMMANDATION N°3

Si la recommandation précédente pouvait être prise en compte, la commission souhaite vivement que les instances compétentes accordent les dérogations nécessaires à la règle des 800 m et en fixent les conditions.

RECOMMANDATION N°4

Concernant l'accès secondaire à la gare de Sevran-Livry du côté du Parc des Sœurs, la commission recommande que soit poursuivie l'étude de la variante qui permettrait de placer cet accès vers le pôle bus Nord et minimiserait son impact sur le parc.

RECOMMANDATION N°5

D'une manière générale la commission recommande que les études d'avant-projet d'accès aux gares soient présentées aux acteurs locaux (élus et usagers) avant d'être approuvées.

RECOMMANDATION N°6

La commission recommande de vérifier si dans certains cas le transport des déblais par le chemin de fer n'est pas envisageable à des conditions économiquement acceptables.

RECOMMANDATION N°7

La commission recommande la poursuite des études de couverture et de mécanisation de la passerelle au-dessus des voies entre la gare du GPE de Saint Denis Pleyel et la gare du RER D Stade de France - Saint Denis. Cette passerelle permettrait, en outre, la liaison avec la rive est du réseau ferroviaire.

La commission souhaite que des arbitrages aboutissent, dans les meilleurs délais, pour que les travaux puissent être engagés, le cas échéant, de façon simultanée avec la gare.

RECOMMANDATION N°8

Compte tenu de l'irréversibilité quasi certaine pour le futur, de la limitation de la longueur des quais des gares à 54 m sur la ligne 16 , la commission d'enquête, qui n'a pas les moyens d'expertiser ces choix, recommande vivement que ceux-ci fassent l'objet d'un arbitrage au plus haut niveau.

RECOMMANDATION N°9

Pour ce qui concerne la gare du Bourget, la commission recommande à la SGP de bien s'assurer que les installations de voies prévues dans cette gare permettront de rendre celle-ci gare terminus et gare de départ pour des trains en provenance et à destination de Noisy-Champs, et ce dans les meilleurs conditions afin de ne pas fragiliser la circulation des autres trains desservant également la gare du Bourget (RER B, future ligne 17…).

RECOMMANDATION N°10

La commission d'enquête demande à la SGP et au STIF de poursuivre, dans les meilleurs délais, en y associant les collectivités territoriales, la réflexion sur la nécessité de réaliser ou non des parcs relais dans le respect des règles définies par le STIF dans le cadre de son Schéma directeur des parcs relais et du plan de déplacement urbain en Ile de France (PDUIF).

RECOMMANDATION N°11

La commission invite la SGP, dès que le tracé du tunnel sera précisé, à engager des référés préventifs sur les points sensibles, identifiés comme tels par des études menées dans la zone d'influence géotechnique de l'ensemble du tronçon.

RECOMMANDATION N°12

La commission insiste sur l'importance de l'information et de la communication qui seront distribuées en amont et au cours des chantiers et recommande que soit mis en place à ce titre un plan de grande qualité.

RECOMMANDATION N°13

La commission demande à la Société du Grand Paris de travailler de concert avec la CCIP Paris Ile de France pour traiter les impacts du projet avec les commerçants.

RECOMMANDATION N°14

Outre les concessionnaires avec lesquels les relations sont indispensables pour anticiper le déroulement des chantiers, la commission recommande d'établir au plus tôt les liens les plus étroits au plan technique avec les instances responsables de tous les réseaux (Etat, départements, communes).

Fait à Paris le 02 février 2015

Marcel LINET – Président

Michel LAGUT – Membre

Alain CHARLIAC – Membre

Annie LE FEUVRE – Membre

Pierre PONTHUS – Membre

3 – AVIS ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DES COMMUNES

3.1. – CADRE GENERAL DE LA MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DES COMMUNES CONCERNEES.

S'agissant des POS et PLU, la procédure de mise en compatibilité est élaborée conformément aux articles L. 123-14, L. 123-14-2 et R. 123-23 du Code de l'Urbanisme.

Article L. 123-14 - Lorsque la réalisation d'un projet public ou privé de travaux, de construction ou d'opération d'aménagement, présentant un caractère d'utilité publique ou d'intérêt général, nécessite une mise en compatibilité d'un plan local d'urbanisme, ce projet peut faire l'objet d'une déclaration d'utilité publique ou, si une déclaration d'utilité publique n'est pas requise, d'une déclaration de projet.

Dans ce cas, l'enquête publique porte à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général du projet et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence.

La déclaration d'utilité publique ou la déclaration de projet d'une opération qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir qu'au terme de la procédure prévue par l'article L. 123-14-2.

Article L. 123-14-2 - Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan font l'objet d'un examen conjoint de l'Etat, de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou, dans le cas prévu au deuxième alinéa de l'article L. 123-6, de la commune, et des personnes publiques associées mentionnées au premier alinéa du I et au III de l'article L. 121-4.

Lorsque la mise en compatibilité d'un plan local d'urbanisme intercommunal est nécessaire pour permettre la réalisation d'un projet, le maire de la ou des communes intéressées par ce projet est invité à participer à cet examen conjoint. Le projet de mise en compatibilité est soumis à une enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du Code de l'Environnement :

1° Par le préfet lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise, lorsque la mise en compatibilité est nécessaire pour permettre la réalisation d'un projet d'une personne publique autre que l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ainsi que dans le cas prévu au dernier alinéa de l'article L. 123-14-1.

2° Par le président de l'établissement public de coopération intercommunale ou, dans le cas prévu au deuxième alinéa de l'article L. 123-6, le maire, dans les autres cas.

Lorsque le projet nécessitant la mise en compatibilité d'un plan local d'urbanisme intercommunal n'intéresse que certaines communes, l'enquête publique peut n'être organisée que sur le territoire de ces communes.

Lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise, le plan local d'urbanisme ne peut pas faire l'objet d'une modification ou d'une révision portant sur les dispositions faisant l'objet de la mise en compatibilité entre l'ouverture de l'enquête publique et l'adoption de la déclaration d'utilité publique.

Le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint est joint au dossier de l'enquête publique.

3.1.1 – Le contexte du projet.

Le tracé du réseau de transport public du Grand Paris, sur les tronçons Noisy-Champs – Saint-Denis Pleyel et Mairie de Saint-Ouen – Saint-Denis Pleyel, traverse 16 communes, toutes dotées d'un POS ou PLU, 14 nécessitant une mise en compatibilité de leurs documents d'urbanisme.

La répartition des communes dont les documents d'urbanisme doivent être mis en compatibilité par département est, d'Ouest en Est :

- Département de la Seine-Saint-Denis (93) : 12 communes (3 Plans d'Occupation des Sols, 9 Plans Locaux d'Urbanisme et 3 Plans d'Aménagement de Zone).

- Département de la Seine-et-Marne (77) : 2 communes (1 Plan d'Aménagement de Zone et 1 Plan Local d'Urbanisme).

Par ailleurs, les communes d'Aubervilliers, de La Courneuve, Saint-Ouen et Saint-Denis (93) sont couvertes par le SCoT de Plaine Commune. La commune de Champs-sur-Marne (77) est également comprise dans le périmètre du SCoT du Val Maubuée, en cours d'élaboration.

3.1.2 – Les attendus du réseau « Grand Paris Express ».

Le programme (réseau « Grand Paris Express ») compte environ 205 km de lignes de métro automatique nouvelles, et comprend :

- Le réseau de transport public du Grand Paris, représenté par les lignes « Rouge » (parties Ouest et Sud de la Ligne 15, Ligne 16, Ligne 17), « Bleue » (Ligne 14) et « Verte » (Ligne 18) pour environ 165 km de lignes : le réseau de transport public du Grand Paris;

- Le réseau complémentaire structurant (environ 40 km, dont partie Est de la Ligne 15).

Le programme répond aux objectifs suivants :

- Présenter une alternative à la voiture pour les déplacements de banlieue à banlieue : pour concurrencer la voiture, cette alternative en transport en commun doit être pratique, régulière et confortable ;

- Décongestionner les lignes de transport en commun traversant la zone centrale de l'agglomération par la création d'une offre de transport en rocade : l'efficacité du maillage avec les lignes de transport en commun existantes et en projet est un enjeu fort permettant d'assurer la réussite du futur réseau ;

- Favoriser l'égalité entre les territoires de la région capitale, en désenclavant les secteurs qui n'évoluent pas aujourd'hui au même rythme que la métropole et en permettant une meilleure accessibilité aux fonctions urbaines de la région, aux pôles de chalandise, d'études et d'emplois ;

- Soutenir le développement économique en mettant en relation les grands pôles métropolitains, vecteurs de développement économique et bassins de vie ;

- Faciliter l'accès au réseau ferroviaire à grande vitesse et aux aéroports d'Orly, Le Bourget et Roissy-Charles de Gaulle, pour améliorer les échanges avec l'ensemble du territoire national et l'international ;

- Contribuer à préserver l'environnement en favorisant un report de l'utilisation de la voiture particulière vers les transports en commun et en limitant l'étalement urbain.

Le réseau Grand Paris Express est organisé autour de liaisons de rocade desservant les territoires de proche et moyenne couronnes et d'une liaison axiale permettant de les relier au cœur de l'agglomération.

3.1.3 – Mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

A l'issue de l'enquête publique, l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou, dans le cas prévu au deuxième alinéa de l'article L. 123-6, la commune :

1° Emet un avis lorsque la décision est de la compétence de l'Etat. Cet avis est réputé favorable s'il n'est pas émis dans le délai de deux mois.

2° Décide la mise en compatibilité du plan, lorsque la décision relève d'une personne publique autre que l'Etat.

La mise en compatibilité du plan local d'urbanisme éventuellement modifié pour tenir compte des avis qui ont été joints au dossier et du résultat de l'enquête, est approuvée :

1° Par la déclaration d'utilité publique, lorsque celle-ci est requise.

2° Par arrêté préfectoral dans le cas prévu au dernier alinéa de l'article L. 123-14-1, lorsque la déclaration de projet est de la compétence d'une autre personne publique que l'établissement public de coopération intercommunale ou, dans le cas prévu au deuxième alinéa de l'article L. 123-6, de la commune et que la décision de mise en compatibilité prévue

au onzième alinéa du présent article n'est pas intervenue dans le délai de deux mois à compter de la réception par l'établissement public ou la commune de l'avis du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête.

3° Par la déclaration de projet lorsqu'elle est prise par l'établissement public de coopération intercommunale ou, dans le cas prévu au deuxième alinéa de l'article L. 123-6, par la commune, dans les autres cas.

Les procédures nécessaires à une ou plusieurs mises en compatibilité peuvent être menées conjointement.

Article R. 123-23-1 - Les dispositions du présent article sont applicables à la déclaration d'utilité publique d'une opération qui n'est pas compatible avec un plan local d'urbanisme.

L'examen conjoint prévu au « b » de l'article L. 123-16 a lieu avant l'ouverture de l'enquête publique à l'initiative du préfet. Lorsqu'une association mentionnée à l'article L. 121-5 demande à être consultée, son Président adresse la demande au Préfet.

L'enquête publique est organisée dans les formes prévues par les articles R. 11-14-1 et suivants du Code de l'Expropriation pour cause d'utilité publique.

Le dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme, le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête ainsi que le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint sont soumis pour avis par le préfet à l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou au conseil municipal. Si ceux-ci ne se sont pas prononcés dans un délai de deux mois, ils sont réputés avoir donné un avis favorable.

Le ministre chargé de l'urbanisme contresigne ou cosigne la déclaration d'utilité publique emportant approbation des nouvelles dispositions du plan local d'urbanisme lorsque cette déclaration ne relève pas de la compétence du préfet.

3.1.4 - Intégration du SDRIF dans le projet du Grand Paris.

Le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF), issu de la procédure de révision du SDRIF de 1994, a été adopté par le Conseil Régional d'Ile-de-France le 18 octobre 2013 puis approuvé par décret n° 2013-1241 du 27 décembre 2013.

Ce document intègre explicitement le schéma d'ensemble du Grand Paris. En effet, la réalisation du réseau de transport public du Grand Paris est incluse dans les fascicules « Vision régionale » et « Défis, projet spatial régional et objectifs », exposant la vision régionale et les ambitions d'aménagement portées par le SDRIF, comme dans le fascicule «

propositions pour la mise en œuvre », présentant les dispositifs permettant la réalisation de la stratégie régionale.

Enfin, le tracé du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris figure dans la « Carte de destination générale des différentes parties du territoire » et son principe de réalisation est également évoqué dans le fascicule « orientations réglementaires ».

Le SDRIF de 2013 prend ainsi explicitement en compte le projet de réseau de transport public du Grand Paris, et les dispositions nouvelles prises dans le cadre de la présente mise en compatibilité sont compatibles avec ces documents.

3.1.5 - Autres dispositions

Le contenu du dossier de mise en compatibilité des POS et PLU répond aux prescriptions, toujours valides, de la circulaire n°87-64 du 21 juillet 1987, précisant ses modalités de mise en œuvre.

Par ailleurs, à la suite de la transmission pour saisine du dossier, il a été promulguée la loi n° 2014-366 du 24 mars 2014 pour l'accès au logement et un urbanisme rénové, dite loi « ALUR ».

La loi ALUR modifie l'article L. 123-1-5 du Code de l'Urbanisme régissant le contenu du règlement des PLU.

Toutefois, les règlements des POS ayant une base légale différente de celle des PLU en application de l'article L. 123-19 du Code de l'Urbanisme dans sa rédaction antérieure à la loi SRU, leur contenu est maintenu.

Ainsi, les dispositions relatives aux articles 5 des règlements portant sur la superficie minimale des terrains constructibles, et celles relatives aux articles 14 portant sur le coefficient d'occupation des sols qui deviennent sans objet dans les PLU demeurent valides dans les POS.

4 – MISE EN COMPATIBILITE DU PLAN d'AMENAGEMENT DE ZONE, ZAC DU RÛ DE NESLES COMMUNE DE CHAMPS-SUR-MARNE

PREAMBULE

Le cadre général de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme est rappelé au chapitre 3 ci-dessus.

4.1- Analyse des observations.

Aucune observation sur la mise en compatibilité du PLAN d'AMENAGEMENT DE ZONE, ZAC RÛ DE NESLES COMMUNE DE CHAMPS-SUR-MARNE, n'a été déposée sur le registre mis en place dans les locaux de la commune,

4.2 - Situation actuelle

Le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris a fait l'objet, conformément à l'article 3 de la loi du 3 juin 2010, d'un débat public organisé par la commission nationale du débat public du 1er octobre 2010 au 31 janvier 2011. Le Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris a adopté l'acte motivé précisant le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris. Ce schéma d'ensemble a été approuvé par décret en Conseil d'Etat en date du 24 août 2011 (décret n° 2011-1011).

Le projet fait l'objet d'une procédure de Déclaration d'Utilité Publique (DUP), mais les dispositions du Plan d'Aménagement de Zone de la ZAC « Rû de Nesles » dans la commune de CHAMPS-SUR-MARNE ne permettent pas, en l'état, sa réalisation et doivent donc être revues pour être mises en compatibilité avec le projet.

Le POS approuvé de la ville de CHAMPS-SUR-MARNE ne s'applique pas à la totalité de son territoire communal, mais uniquement à la « ville ancienne ». Les secteurs de la « ville nouvelle »1 sont régis par des zones d'aménagement concerté (ZAC), zones qui possèdent leurs propres règles, indépendantes de celles du POS.

Or, le projet de Plan d'Aménagement de Zone de la ZAC « Rû de Nesles » ayant été approuvé avant l'entrée en vigueur de la loi du 13 décembre 2000 « relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbain » (SRU), la ZAC doit faire l'objet d'une mise en compatibilité spécifique de son Plan d'Aménagement de Zone, conformément à l'article L. 311-7 du Code de l'Urbanisme, si la nécessité s'en fait sentir.

Le PAZ de la ZAC *« Rû de Nesles »* a été approuvé le 19 juin 1972. Ce document a ensuite fait l'objet d'une modification approuvée le 24 décembre 1974. Ce document est également concerné par la procédure de mise en compatibilité pour permettre l'implantation de la Ligne Rouge – 15 Sud du réseau de transport public du Grand Paris, dont l'enquête publique s'est déroulée du 7 octobre au 18 novembre 2013.

Après examen des pièces du Plan d'Aménagement de Zone, il est apparu nécessaire de le mettre en compatibilité également pour permettre l'implantation des projets de tronçons reliant les gares de Noisy-Champs à Saint-Denis Pleyel et Mairie de Saint-Ouen à Saint-Denis Pleyel.

La ville de CHAMPS-SUR-MARNE fait également partie du périmètre du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) du Syndicat d'Agglomération Nouvelle du Val Maubuée, par délibération du Comité Syndical du 26 juin 2008 et arrêté par le Comité syndical le 20 septembre 2012.

Par ailleurs, le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France est le document de référence réglementaire qui s'applique sur le territoire communal selon les dispositions de l'article L. 141-1 du Code de l'Urbanisme. Le SDRIF 2013, issu de la procédure de révision du SDRIF de 1994, a été adopté par le Conseil Régional d'Ile-de-France le 18 octobre 2013 et approuvé par décret n° 2013-1241 le 27 décembre 2013. Il intègre explicitement le schéma d'ensemble du Grand Paris.

Le POS de CHAMPS-SUR-MARNE fait l'objet d'une procédure de révision, actuellement en cours, en vue de l'élaboration d'un nouveau PLU prescrite par délibération du Conseil Municipal du 18 mai 2009.

4.3 - Objet

La procédure de mise en compatibilité doit permettre la réalisation de tous les éléments en projet du réseau de transport public du Grand Paris faisant l'objet du présent dossier dans le périmètre de la ZAC *« Rû de Nesles »* à CHAMPS-SUR-MARNE. 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.

Plus précisément, elle concerne :

- La section courante de l'infrastructure en souterrain : le tunnel de 9,5 m de diamètre environ mettant en liaison les gares.
- Les emprises des gares :
- Les gares souterraines dont les dimensions sont de 54 x 25 m environ (en fonction du trafic prévu) et de hauteur variable, accueillant les quais, mezzanines et escalators, les espaces de circulation permettant les correspondances avec les autres réseaux et des accès vers l'extérieur, locaux techniques et de services.
- Les émergences des gares : il s'agit des bâtiments voyageurs, permettant de concentrer les flux et l'accueil des voyageurs, d'assurer l'accès aux quais, d'accueillir des commerces liés au réseau de transport public du Grand Paris ainsi que des locaux techniques et de services.

Notamment l'article 7 du décret n° 2010-1133 du 28 septembre 2010 pris pour l'application de la loi relative au Grand Paris disposant que « les enquêtes publiques portant sur les projets d'infrastructures du réseau de transport public du Grand Paris sont ouVertes et organisées par arrêté du préfet de la région d'Ile-de-France ».

- Les ouvrages techniques annexes tels que les bouches d'aération, les puits de ventilation, les puits de secours, les voies souterraines de garage et retournement des trains, les voies souterraines des gares terminus, les postes de redressement, les sous-stations électriques, etc.

La ZAC *« Rû de Nesles »* sur la commune de CHAMPS-SUR-MARNE est concernée uniquement par la section courante de l'infrastructure en souterrain qui la traverse, au Nord-Ouest, sur une longueur de 700 m environ.

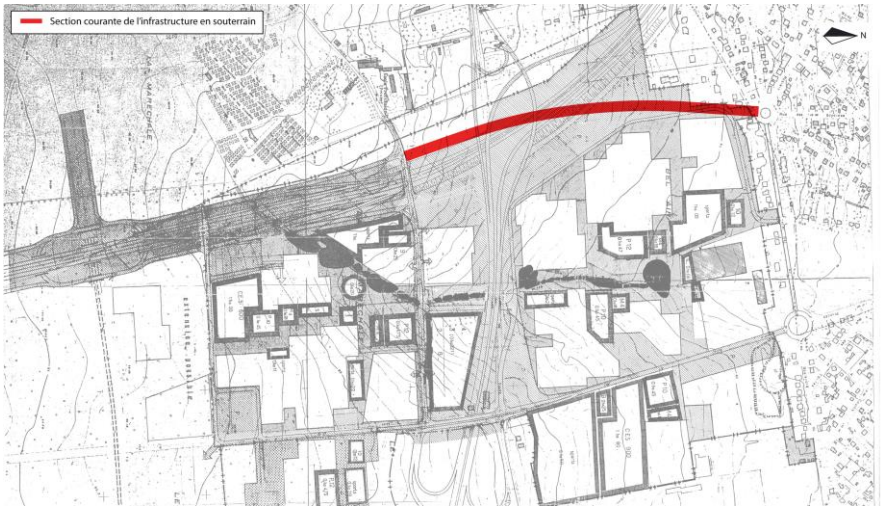
4.4 - Mise en compatibilité des documents d'urbanisme concernés

La Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) « Rû de Nesles », créée à l'initiative de l'Etat par le biais de la Société pour l'Equipement de la Seine-et-Marne, approuvée le 19 juin 1972 et dont le Règlement d'Aménagement de Zone (RAZ) a été modifié le 24 décembre 1974, est impactée par le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris sur une longueur totale d'environ 700 m.

La ZAC est également concernée par la procédure de mise en compatibilité dans le cadre de l'enquête d'utilité publique du projet de Ligne Rouge - 15 Sud du réseau de transport public du Grand Paris, dont l'enquête publique s'est déroulée du 7 octobre au 18 novembre 2013. Dans le cadre de l'implantation des projets de tronçons reliant les gares de Noisy-Champs à Saint-Denis Pleyel et Mairie de Saint-Ouen à Saint-Denis Pleyel, le périmètre de la ZAC est concerné uniquement par une section courante de l'infrastructure en souterrain.

Cet élément constitue l'extrémité Est du tronçon Noisy-Champs – Saint-Denis Pleyel.

Il est orienté Nord-Sud et est situé en limite Ouest de la ZAC, sous une coulée Verte.



Sur le document graphique n°2 du Plan d'Aménagement de Zone (PAZ) de la ZAC, les terrains concernés sont dédiés à une « emprise de voirie primaire » destinée à accueillir une future autoroute A3 selon le PAZ.

Les dispositions à respecter pour l'occupation du sol de ces emprises sont développées dans le règlement du Plan d'Aménagement de Zone en vigueur, à l'article 6 « Modes d'occupation des sols » du Titre II « Dispositions applicables aux terrains destinés aux équipements publics ».

Les dispositions applicables aux espaces verts publics, concernés par une petite section de l'infrastructure en souterrain, et régies par le Titre II, article 6.4° « zones boisées, espaces verts, espaces libres publics », ne font pas obstacle à l'implantation du projet.

Le tracé du tunnel du réseau de transport public du Grand Paris est prévu pour passer les emprises de cette infrastructure routière, il reste que le tunnel doit s'implanter à une grande profondeur (plus de 15 mètres), si bien qu'il ne nécessite pas de modification du document graphique.

Aucune autre pièce du Plan d'Aménagement de Zone n'est concernée par le projet.

4.5 - Conclusions de la commission d'enquête

A l'issue d'une enquête publique d'une durée de 43 jours, et après :

- Une étude attentive et approfondie du dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme du Plan d'Aménagement de Zone, La Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) « Rû de Nesles », suivie d'une réunion lors de la visite sur place avec les représentants de la SGP pour mieux appréhender les enjeux du projet.

- Une visite détaillée sur le terrain pour mieux comprendre les objectifs visés par l'implantation d'un réseau de transport en commun souterrain et de ses annexes, visualiser concrètement la topographie des lieux dans leur environnement, nous rendre compte de la situation géographique de ces ouvrages et pouvoir ainsi mieux appréhender la réalité des problèmes qui pouvaient en ressortir.

- Avoir tenu trois permanences dans de bonnes conditions de réception dans les locaux de la Mairie.

4.5.1 - Sur la forme et la procédure de l'enquête :

A l'issue d'une enquête publique ayant duré 43 jours, il apparaît :

- Que la publicité par affichage a été faite dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête,

- Que les publications légales dans les journaux ont été faites dans des journaux régionaux et nationaux paraissant dans les départements de la Seine Saint Denis et de la Seine et Marne plus de 15 jours avant le début de l'enquête et répétés dans ces mêmes journaux dans les huit premiers jours de l'enquête, et dans 3 journaux nationaux 15 jours avant le début de l'enquête
- Que les dossiers relatifs à la "mise en compatibilité du plan d'aménagement de zone, ZAC Rû de Nesles ont été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête dans la Mairie de CHAMPS-sur-MARNE,
- Que les registres d'enquête ont été également mis à la disposition du public dans les mairies des communes concernées pendant toute la durée de l'enquête dont celle de CHAMPS-SUR-MARNE,
- Que les membres de la commission d'enquête ont tenu les permanences prévues pour recevoir le public dont trois dans la commune de CHAMPS-SUR-MARNE,
- Que les termes de l'arrêté préfectoral ayant organisé l'enquête ont été respectés,
- Que les commissaires enquêteurs n'ont à rapporter aucun incident notable qui aurait pu perturber le bon déroulement cette enquête,
- Qu'aucune observation concernant la mise en compatibilité du plan d'aménagement de zone, ZAC Rû de Nesles n'a été déposée sur les registres mis en place dans les locaux de la commune,

4.5.2 - Sur le fond de l'enquête :

De l'ensemble des critères justifiant l'utilité publique de cette opération, il apparaît:

- Que le projet proposé présente un caractère d'intérêt public,

- Qu'il est nécessaire de mentionner ce projet de réseau de transport public du Grand Paris sur les documents du plan d'aménagement de zone, ZAC Rû de Nesles dans la commune de CHAMPS-SUR-MARNE,

- Que la réalisation de ce projet de réseau de transport public ne nécessite pas que soit modifié le POS de la commune de CHAMPS-SUR-MARNE pour le rendre compatible,

- Que la commune de CHAMPS-SUR-MARNE est couverte par le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) du Val Maubuée, en cours d'élaboration et que les dispositions de celui-ci sont compatibles avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris

- Que les documents consultables par le public étaient explicites, et que c'est donc en toute logique que les documents réglementaires d'urbanisme doivent prendre en compte le projet mis à l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique, et être adaptés en conséquence,

- Mais que cette mise en compatibilité entraîne également pour les communes concernées des frais de mise à jour des documents d'urbanisme non négligeables,

La commission d'enquête à l'unanimité de ses membres donne un **AVIS FAVORABLE** à la modification du Plan d'Aménagement de Zone, **ZAC RU DE NESLES** sur la commune de **CHAMPS-SUR-MARNE** selon les modalités décrites dans le dossier mis à l'enquête publique, avec la recommandation suivante :

RECOMMANDATION

La commission d'enquête demande que la SGP participe aux frais engagés par la commune de CHAMPS -SUR-MARNE pour mettre en compatibilité ses documents d'urbanisme en vue de la réalisation du présent projet.

RECOMMANDATION : (La recommandation correspondant à des préconisations vivement souhaitées, la commission d'enquête demande donc qu'elle soit prise en considération)

Fait à Paris le 02 février 2015

Marcel LINET – Président

Michel LAGUT – Membre

Alain CHARLIAC – Membre

Annie LE FEUVRE – Membre

Pierre PONTHUS – Membre

5 – MISE EN COMPATIBILITE DU POS DE GOURNAY SUR MARNE

PREAMBULE

Le cadre général de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme est rappelé au chapitre 3 ci-dessus

5.1 - Analyse des observations

M. Guy DAIRE - Observation N° 19 – registre de GOURNAY SUR MARNE.

Déclassement de la zone boisée 1740.
Dans l'enquête il est mentionné la supréssion de EBC de 1740m² en plein centre de la commune de Gournay sur marne. Lors de la réunion publique à Gournay sur Marne il nous a été expliqué que la surface nécessaire pour la réalisation d'un puits de ventilation était de 50m².
Pourquoi procéder au déclassement total de cette parcelle ?
Sur quelle base ce déclassement sera opéré. « L'article L130-1 » ne prévoit pas ce cas pour le déclassement total.
Au POS de Gournay içl est stipulé pour les espaces boisés ;
« Le classement interdit tout changement d'affectation ou tout mode d'occupation du sol de nature à compromettre la conservation ou la création de boisements.
Au document I.2 il est dit « Enfin la mise en compatibilité prévoit la suppression de l'espace boisé classé associé au terrain de pétanque situé avenue du Mal JOFFRE. Ainsi la mise en compatibilité s'applique sur une superficie limité du territoire de la commune partant sur des secteurs majoritaire et urbanisé (c'est faux pour la parcelle 1740m²) et les évolutions apportées aux dispositions du document ne soulèvent pas d'enjeux particuliers au regard de la sensibilité du secteur d'implantation (c'est encore faux pour la parcelle de 1740m²).
Il est regrettable que cette implantation très délicate n'est pas obtenue de la part du concepteur du projet plus d'attention. Il est à noter qu'un dossier a déjà été communiqué au Maire en 2013 suite à la réunion publique concernant cette implantation.
Enfin l'AE Pièce J6 page 22/34 précise sur ce sujet «l'AE recommande de récapituler, caractériser et de localiser les consommations d'espaces naturels, agricoles et forestiers découlant d'une part du chantier, d'autre part du régime permanent, et de préciser quantitativement et qualitativement les mesures compensatoires
Avis de l'AE Pièce J6 page 32/34 précise «Par ailleurs, aucune réflexion particulière sur les émissions générées par les puits de ventilation n'est conduite alors que « Tout comme dans les gares et les tunnels, les zones proches des puits de ventilation peuvent également atteindre lors de conditions météorologiques défavorables des concentrations élevées en particules fines. Lors de la conception du projet, un enjeu important sera donc de localiser les puits de ventilation de manière stratégique afin d'éviter l'exposition des personnes aux concentrations de particules fines élevées sur des durées prolongées» (page 338, pièce G.I).
C'est pourquoi au vu de tous ces éléments je suis opposé au déclassement total de cette parcelle et vous demande d'apporter une attention toute particulière à l'implantation du puit de ventilation sur la parcelle située en centre-ville. Ce puit de ventilation est situé à proximité d'un parc public ainsi que d'un terrain de sport, d'une école primaire et d'un lieu de passage important de piéton.
Texte suivi de l'article L130-1 du code de l'urbanisme de légifrance
Signé : G Dairé 4 rue Faustin Besson Gournay/Marne

5.2 - Situation actuelle

Le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris a fait l'objet, conformément à l'article 3 de la loi du 3 juin 2010, d'un débat public organisé par la commission nationale du débat public du 1er octobre 2010 au 31 janvier 2011. Le Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris a adopté l'acte motivé précisant le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris. Ce schéma d'ensemble a été approuvé par décret en Conseil d'Etat en date du 24 août 2011 (décret n° 2011-1011).

Le projet fait l'objet d'une procédure de Déclaration d'Utilité Publique (DUP), mais les dispositions du POS approuvé de la commune de GOURNAY-SUR-MARNE ne permettent pas, en l'état, sa réalisation et doivent donc être revues pour être mises en compatibilité avec le projet.

La ville de GOURNAY-SUR-MARNE est dotée d'un Plan d'Occupation des Sols (POS) approuvé par délibération du Conseil Municipal du 27 septembre 2001.

Ce document a ensuite fait l'objet de plusieurs évolutions, la dernière procédure portant sur une modification approuvée par délibération du Conseil Municipal en date du 7 février 2013.

Ainsi, malgré sa modification postérieure, le document d'urbanisme de GOURNAY-SUR-MARNE ayant été institué avant l'entrée en vigueur de la loi du 13 décembre 2000 « relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbain » (SRU) modifiée notamment par loi du 12 juillet 2010, portant « Engagement National pour l'Environnement », instituant les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU), il conserve sa spécificité quant à son contenu qui reste régi par les dispositions de l'article L. 123-1 du Code de l'Urbanisme, dans sa rédaction antérieure à la loi SRU. Il produit toutefois les mêmes effets qu'un PLU et obéit au même régime juridique.

La mise en compatibilité du POS de GOURNAY-SUR-MARNE ne prévoit que des adaptations du document d'urbanisme visant à lever les interdictions qui empêcheraient l'implantation du réseau de transport public en souterrain et à adapter les règles régissant les constructions en surface, afin de rendre possible l'implantation des émergences du réseau de transport (gares et ouvrages techniques annexes). Ainsi, les évolutions apportées par la procédure de mise en compatibilité ne modifient pas la nature des zones traversées par le réseau de transport public du Grand Paris et sont sans incidences sur l'économie générale du document.

Par ailleurs, le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France est le document de référence réglementaire qui s'applique sur le territoire communal selon les dispositions de l'article L141-1 du Code de l'Urbanisme. Le SDRIF 2013, issu de la procédure de révision du SDRIF de 1994, a été adopté par le Conseil Régional d'Ile-de-France le 18 octobre 2013 et

approuvé par décret n° 2013-1241 le 27 décembre 2013. Il intègre explicitement le schéma d'ensemble du Grand Paris.

5.3 - Objet

La procédure de mise en compatibilité doit permettre la réalisation de tous les éléments en projet du réseau de transport public du Grand Paris faisant l'objet du présent dossier sur la ville de GOURNAY-SUR-MARNE. 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.

Plus précisément, elle concerne :

La section courante de l'infrastructure en souterrain :

- Le tunnel de 9,5 m de diamètre environ mettant en liaison les gares.
- Les emprises des gares :
- Les gares souterraines dont les dimensions sont de 54 x 25 m environ (en fonction du trafic prévu) et de hauteur variable, accueillant les quais, mezzanines et escalators, les espaces de circulation permettant les correspondances avec les autres réseaux et des accès vers l'extérieur, locaux techniques et de services.
- Les émergences des gares : il s'agit des bâtiments voyageurs, permettant de concentrer les flux et l'accueil des voyageurs, d'assurer l'accès aux quais, d'accueillir des commerces liés au réseau de transport public du Grand Paris ainsi que des locaux techniques et de services.
- Les ouvrages techniques annexes tels que les bouches d'aération, les puits de ventilation, les puits de secours, les voies souterraines de garage et retournement des trains, les voies souterraines des gares terminus, les postes de redressement, les sous-stations électriques, etc.

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire de GOURNAY-SUR-MARNE sur une longueur totale d'environ 1,2 km.

Le territoire est concerné par ce projet par :

- Une section de l'infrastructure courante souterraine du réseau de transport public du Grand Paris ;
- L'implantation de deux ouvrages techniques annexes.

Le tracé est implanté sur deux zones urbaines distinctes du POS de la ville de GOURNAY-SUR-MARNE.

Le secteur UAb de la zone UA

Cette première zone urbaine est uniquement concernée ici pour son secteur UAb :

- D'une part, par l'infrastructure courante souterraine ;
- D'autre part, par l'implantation d'un ouvrage technique annexe sur le terrain de boules du centre-ville.

Le Règlement d'Urbanisme précise : « La zone UA entend délimiter le centre-ville de la commune de GOURNAY-SUR-MARNE. Il se caractérise par des constructions de type traditionnel d'une densité moyenne, implantées à l'alignement et édifiées de mitoyen à mitoyen (ordre continu). Ce quartier central qui représente le ''cœur de ville'' de la commune, regroupe une mixité des fonctions (habitat, commerces, services, bureaux, ...). Cette zone comporte deux secteurs UAa et UAb. »

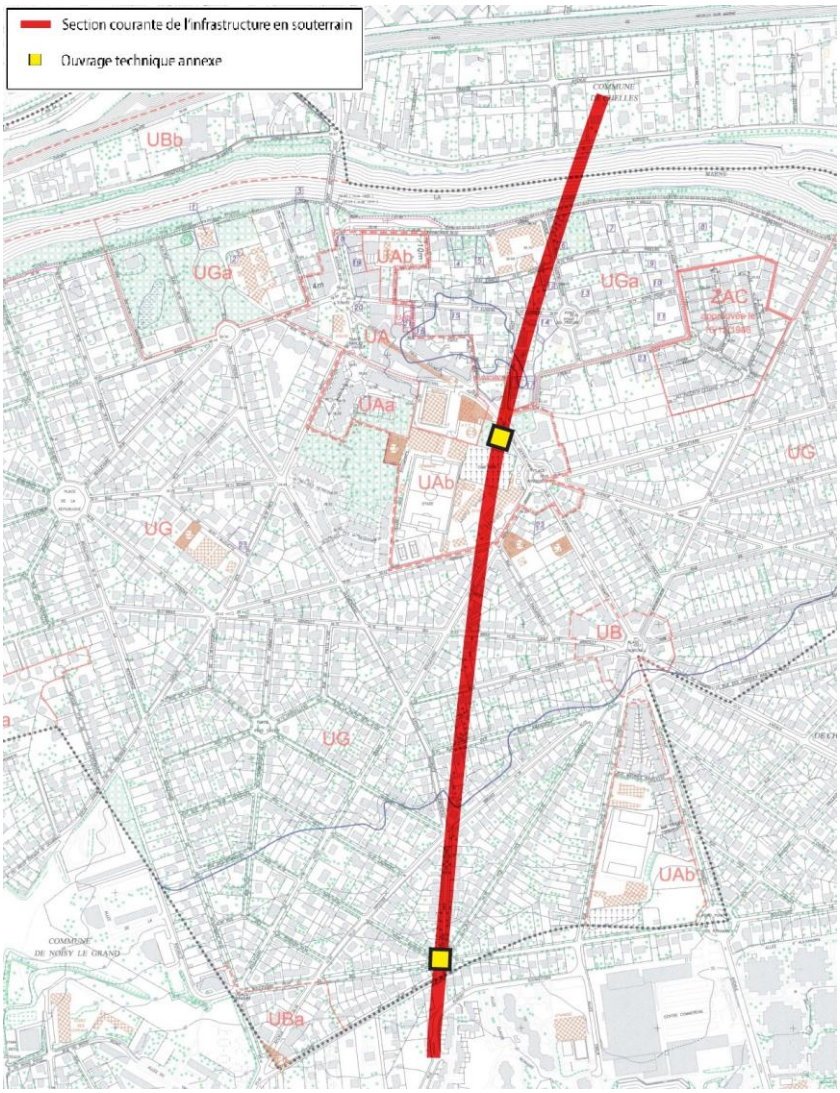
La zone UG et le secteur UGa

Cette deuxième zone urbaine est impactée par le projet :

- D'une part par l'infrastructure courante souterraine, en zone UG et en secteur UGa ;
- D'autre part par l'implantation d'un ouvrage technique annexe en zone UG.

Selon le Règlement d'Urbanisme, « Le zonage UG répond au caractère résidentiel de GOURNAY-SUR-MARNE. Il couvre une part importante de la commune. Le règlement de cette zone permet la réalisation de constructions à usage d'habitation, mais aussi de commerces, d'activités artisanales, de services, et d'équipements, nécessaires à la vie de ces quartiers, sans pour autant nuire à la qualité de vie et au caractère vert et paysager de la commune. Au sein du zonage UG figure un espace particulier, pour lequel un secteur UGa permet d'introduire quelques nuances dans le règlement.

Extrait du plan de zonage de la ville de Gournay sur Marne faisant apparaitre les éléments du projet.



En effet, ce secteur UGa situé le long de la Marne correspond à la partie la plus ancienne du tissu pavillonnaire de GOURNAY-SUR-MARNE. Le caractère très particulier du parcellaire et des constructions présentes, ainsi que la qualité tout à fait exceptionnelle du lieu, militent pour des mesures règlementaires spécifiques. »

5.4 - Mise en compatibilité des documents d'urbanisme concernés

Pour rendre possible la réalisation du projet, compte tenu du contexte décrit ci-dessus, ces évolutions passeront à la fois par :

Le complément apporté au rapport de présentation pour y décrire les grandes lignes du projet et y insérer un exposé des motifs des changements apportés.

Le rapport de présentation devra également être adapté afin de mettre à jour la surface des espaces boisés classés sur la commune et de supprimer la mention de l'EBC couvrant le terrain de pétanque avenue du Maréchal Joffre.

Le complément apporté à la pièce écrite du règlement d'urbanisme afin d'y introduire en tant que de besoin dans les différentes zones traversées par le projet, les compléments nécessaires afin d'autoriser le projet dans toutes ses composantes.

L'adaptation de la pièce graphique du règlement d'urbanisme (plan de zonage) afin de supprimer l'emprise de l'EBC situé sur l'avenue du Maréchal Joffre et couvrant un terrain de pétanque, pour permettre la réalisation d'un ouvrage technique annexe.

Les autres pièces n'appellent pas d'évolutions

5.5 - Modification du Rapport de présentation du POS

Le rapport de présentation devra être complété afin que le chapitre qu'il consacre aux transports collectifs fasse précisément mention du futur réseau de transport « Grand Paris Express ».

Aussi, à la fin du chapitre « 1. Préambule » sera inséré le texte suivant :

Exposé des motifs des changements apportés

Le rapport de présentation a été modifié pour que le chapitre qu'il consacre aux transports collectifs fasse précisément mention du futur réseau de transport « Grand Paris Express » et en décrive les principales caractéristiques au titre des informations qui doivent figurer dans cette pièce.

Les documents graphiques et le règlement des zones concernées par l'infrastructure de transport ont été analysés, afin d'identifier les évolutions permettant de lever les incompatibilités avec l'implantation du projet de réseau de transport public du Grand Paris.

Les documents graphiques ont été analysés afin d'identifier et si besoin d'adapter les éléments incompatibles avec le projet. Les articles ont été analysés et si besoin modifiés, en fonction de la logique suivante :

- *L'article 1, afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ;*

- *L'article 2 afin de ne pas interdire les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ;*
- *L'article 5 afin d'adapter les superficies minimales des terrains constructibles qui seraient incompatibles avec les caractéristiques techniques des constructions et installations nécessaires à l'infrastructure de transport présentes en surface ;*
- *L'article 6 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris à s'implanter à l'alignement ou de respecter un retrait de 1 m au minimum, afin de ne pas contraindre l'implantation des éléments du projet en surface par des normes de retrait qui ne seraient pas compatibles avec les spécificités techniques de l'infrastructure de transport ;*
- *L'article 7 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris à s'implanter en limites séparatives ou à respecter un recul de 1 m au minimum, afin de ne pas contraindre l'implantation des éléments du projet en surface par des normes de retrait qui ne seraient pas compatibles avec les spécificités techniques de l'infrastructure de transport ;*
- *L'article 9 afin de porter pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, le coefficient d'emprise au sol à 100 %, afin de tenir compte des contraintes techniques d'insertion des éléments du projet en surface en leur permettant d'occuper toute la surface du terrain d'assiette sur laquelle ils seront implantés ;*
- *L'article 10 afin de ne pas contraindre les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris implantées en surface par des règles de hauteur qui ne permettraient pas l'implantation du projet ;*
- *L'article 12 afin de permettre, pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, d'évaluer le nombre de places de stationnement créé pour les véhicules motorisés et deux roues en fonction des besoins de la construction ;*
- *L'article 13 afin de dispenser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris des obligations de cet article, qui s'avéreraient incompatibles avec les caractéristiques techniques des ouvrages du réseau de transport public du Grand Paris présents en surface ;*
- *L'article 14 afin de lever les incompatibilités résultant de Coefficients d'occupation du sol qui ne permettraient pas l'implantation des constructions et installations nécessaire du réseau de transport public du Grand Paris, et afin que celles-ci soit régie par l'application des règles définies aux articles 3 à 13.*

A la fin du chapitre « 2.3.3.2 Les transports en commun » sera également inséré le texte suivant *:*

Le réseau de transport « Grand Paris Express »

Le territoire communal est concerné par une section souterraine du futur réseau de transport « Grand Paris Express ». Celui-ci est appelé à faire évoluer sensiblement, dans un proche avenir, les conditions locales de déplacement.

Le réseau de transport « Grand Paris Express » compte environ 205 km de lignes nouvelles reliant 72 gares. Il est organisé autour de liaisons de rocade desservant les territoires de proche et moyenne couronnes et d'une liaison diamétrale permettant de les relier au coeur de l'agglomération. Il comprend la réalisation des nouvelles lignes de métro automatique 15, 16, 17 et 18, ainsi que les prolongements Nord et Sud de la Ligne 14.

Ce réseau a pour objectif d'améliorer la qualité de desserte en transports collectifs et de faciliter les déplacements quotidiens dans la région Ile-de-France : étroitement maillé avec les principales lignes urbaines et régionales actuelles, il favorise les déplacements en rocade, dessert des quartiers jusqu'ici enclavés et permet de décongestionner les lignes qui traversent la zone centrale de l'agglomération. Le réseau Grand Paris Express est également au service de l'aménagement du territoire : il permet de relier les principaux pôles métropolitains, vecteurs de développement économique et bassins de vie, les grands équipements du cœur d'agglomération, les gares TGV ainsi que les aéroports. Il favorisera l'égalité entre les territoires de la région capitale. Il est conçu comme une alternative à la voiture pour les déplacements de banlieue à banlieue : pour concurrencer la voiture, cette alternative sera pratique, régulière et confortable, tout en préservant l'environnement.

Présentation du projet sur la ville de GOURNAY-SUR-MARNE

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire de Gournay-sur-Marne en tunnel uniquement du nord au sud et sur une longueur d'environ 1,2 km. Il présente les caractéristiques principales suivantes :

- *Une section de l'infrastructure courante souterraine du réseau de transport public du Grand Paris ;*
- *L'implantation de deux ouvrages techniques annexes. »*

5.6 - Evolutions des documents règlementaires.

5.6.1 - Evolutions du plan de zonage induites par le projet

Compte tenu des caractéristiques propres du projet rappelées ci-dessus et de la rédaction du règlement des POS en vigueur, les évolutions pourront toucher les articles suivants :

- Dans toutes les zones :

− L'article 1 « Occupations et utilisations du sol admises ».

− L'article 2 « Occupations et utilisations du sol interdites ».

- Pour les zones où seront localisés des ouvrages techniques annexes1, c'est un ensemble plus large d'articles gérant l'implantation, l'emprise et le gabarit des constructions qui pourront être amenés à évoluer pour tenir compte des contraintes techniques propres au projet. Ces évolutions ne seront proposées que lorsque ces différents éléments du projet seront implantés sur des parcelles cadastrées et soumis au régime des autorisations d'urbanisme :

− L'article 5 « Caractéristiques des terrains ».

− L'article 6 « Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques ».

− L'article 7 « Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives ».

− L'article 9 « Emprise au sol ».

− L'article 10 « Hauteur maximale des constructions ».

− L'article 12 « Stationnement ».

− L'article 13 « Espaces libres et plantations ».

− L'article 14 « Coefficient d'Occupation du Sol ».

Définition des Constructions et Installations Nécessaires Aux Services Publics ou d'Intérêt Collectif – « CINASPIC» dans le règlement

Aucune définition ne figure dans le règlement qui donne donc, par défaut, une acception large à la notion de CINASPIC. Compte tenu de sa nature, le projet peut donc être considéré sans restriction comme faisant partie des CINASPIC, dans le cadre de l'application des dispositions du présent règlement.

5.6.2 - Evolutions du règlement induites par le projet

Après analyse du libellé des articles du règlement d'urbanisme des zones traversées, il apparaît nécessaire de reformuler ponctuellement certains d'entre eux afin de les adapter aux besoins du projet.

Les modifications proposées sont reprises, ci-après, sous forme de tableau :

ZONE TRAVERSEE	ARTICLES	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
UA	***Art 2***	Le 1er alinéa de la partie « Dans les secteurs de risques d'inondations (…) » est complété de la manière suivante : « - les sous-sols à usage autre que le stationnement des véhicules *ou qui ne sont pas liés aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris* ; »
	Art 5	La rédaction à insérée en fin d'article est : « *Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris : Les règles de superficie énoncées ci-dessus ne s'appliquent pas aux terrains sur lesquels s'implantent les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.* »
	Art 6	La rédaction insérée en fin d'alinéa relatif à UAb est la suivante : « *Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du* *Grand Paris peuvent être implantées à l'alignement ou respecter un retrait de 1 m au minimum.* »
	Art 7	La rédaction à insérée en fin d'article est : « *4 – Constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris : Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées en limites séparatives ou respecter un retrait de 1 m au minimum.* »
	Art 12	La rédaction à insérée en fin d'article est : « *Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris : Le nombre de places de stationnement créées pour les véhicules motorisés et deux roues doit être estimé en fonction des besoins.*
UA	***Art 13***	La rédaction insérée en fin d'alinéa relatif aux espaces libres est la suivante : « *- Toutefois ces règles ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.* »

ZONE TRAVERSEE	ARTICLES	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
UG	***Art 2***	L'alinéa « Dans les secteurs de risques d'inondations (…) » est complété de la manière suivante : « - les sous-sols à usage autre que le stationnement des véhicules *ou qui ne sont pas liés aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris* ; »
	Art 5	La rédaction à insérée en fin d'article est : « *Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris : Les règles de superficie énoncées ci-dessus ne s'appliquent pas aux terrains sur lesquels s'implantent les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris*. »
UG	***Art 6***	La rédaction insérée en fin de paragraphe « Construction à 4 mètres de l'alignement » est la suivante : « *- Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées à l'alignement ou respecter un retrait de 1 m au minimum.* »
	Art 7	La rédaction à insérée en fin d'article est : « *4 – Constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris : Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées en limites séparatives ou respecter un retrait de 1 m au minimum.* »
	Art 9	La rédaction à insérée en fin d'article est : « *Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris : Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, le coefficient d'emprise au sol pourra être portée à 100 %.*

ZONE	ARTICLES	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION

TRAVERSEE		
	Art 12	La rédaction à insérée en fin d'article est : « *Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris : Le nombre de places de stationnement créé pour les véhicules motorisés et deux roues doit être estimé en fonction des besoins.* »
UG	**Art 13**	La rédaction insérée en fin d'alinéa relatif aux espaces libres est la suivante : « *Toutefois ces règles ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.* »

5.7 - Conclusions de la commission d'enquête

A l'issue d'une enquête publique d'une durée de 43 jours, et après :

- Une étude attentive et approfondie du dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de GOURNAY SUR MARNE, suivie d'une réunion lors de la visite sur place avec les représentants de la SGP pour mieux appréhender les enjeux du projet.

- Une visite détaillée sur le terrain pour mieux comprendre les objectifs visés par l'implantation d'un réseau de transport en commun souterrain et de ses annexes, visualiser concrètement la topographie des lieux dans leur environnement, nous rendre compte de la situation géographique de ces ouvrages et pouvoir ainsi mieux appréhender la réalité des problèmes qui pouvaient en ressortir.

- Avoir tenu trois permanences dans de bonnes conditions de réception dans les locaux de la Mairie.

5.7.1 - Sur la forme et la procédure de l'enquête :

A l'issue d'une enquête publique ayant duré 43 jours, il apparaît :

- Que la publicité par affichage a été faite dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête,

- Que les publications légales dans les journaux ont été faites dans des journaux régionaux et nationaux paraissant dans les départements de la Seine Saint Denis et de la Seine et Marne plus de 15 jours avant le début de l'enquête et répétés dans ces mêmes

journaux dans les huit premiers jours de l'enquête, et dans 3 journaux nationaux 15 jours avant le début de l'enquête

- Que les dossiers relatifs à la "mise en compatibilité du POS" ont été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête dans les mairies des communes concernées par cette mise en compatibilité dont celle de Gournay-sur-Marne,
- Que les registres d'enquête ont été également mis à la disposition du public dans les mairies des communes concernées pendant toute la durée de l'enquête dont celle de Gournay-sur-Marne,
- Que les membres de la commission d'enquête ont tenu les permanences prévues pour recevoir le public dont 3 dans la commune de Gournay-sur-Marne,
- Que les termes de l'arrêté préfectoral ayant organisé l'enquête ont été respectés,
- Que les commissaires enquêteurs n'ont à rapporter aucun incident notable qui aurait pu perturber le bon déroulement cette enquête,
- Qu'aucune observation concernant la mise en compatibilité du POS de Gournay-sur-Marne n'a été déposée sur les registres mis en place dans les locaux de la commune,

5.7.2 - Sur le fond de l'enquête :

De l'ensemble des critères justifiant l'utilité publique de cette opération, il apparaît:

- Que le projet proposé présente un caractère d'intérêt public,

- Qu'il est nécessaire de mentionner ce projet de réseau de transport public du Grand Paris sur les documents d'urbanisme de la commune de Gournay-sur-Marne,

- Que la réalisation de ce projet de réseau de transport public nécessite que soit modifié le POS de la commune de GOURNAY-SUR-MARNE afin de le rendre compatible,

- Que la procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme a bien été respectée,

- Que les documents consultables par le public étaient explicites, et que c'est donc en toute logique que les documents réglementaires d'urbanisme doivent prendre en compte le projet mis à l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique, et être adaptés en conséquence,

- Mais que cette mise en compatibilité entraîne également pour les communes concernées des frais de mise à jour des documents d'urbanisme non négligeables,

La commission d'enquête à l'unanimité de ses membres donne un **AVIS FAVORABLE** à la modification du Plan d'Occupation des Sols (POS) de la commune **de GOURNAY-SUR-**

MARNE selon les modalités décrites dans le dossier mis à l'enquête publique, avec les deuxv recommandations suivantes :

RECOMMANDATION N° 1

La commission d'enquête demande que la SGP participe aux frais engagés par la commune de GOURNAY-SUR-MARNE pour mettre en compatibilité ses documents d'urbanisme en vue de la réalisation du présent projet.

RECOMMANDATION N° 2

S'agissant de l'implantation de l'ouvrage annexe OA 72 sur le terrain de boules de Gournay sur Marne qui a comme préalable de supprimer l'EBC du POS, la commission demande qu'un maximum de précautions soient prises pour protéger les arbres existants et éviter, dans la mesure du possible, leur suppression et à tout le moins d'en effectuer la compensation.

RECOMMANDATION : (La recommandation correspondant à des préconisations vivement souhaitées, la commission d'enquête demande donc qu'elle soit prise en considération)

Fait à Paris le 02 février 2015

Marcel LINET – Président

Michel LAGUT – Membre

Alain CHARLIAC – Membre

Annie LE FEUVRE – Membre

Pierre PONTHUS – Membre

6 – MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE CHELLES

PREAMBULE

Le cadre général de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme est rappelé au chapitre 3 ci-dessus.

6.1- Analyse des observations.

M. Pierre-Louis THILL (Animateur du GT ACP de Marne Chantereine) (observation n°4 registre de Champs sur Marne) estime notamment dans sa question n° 4 que les propositions de nouvelles rédactions du PLU de Chelles par la société du Grand Paris comprennent des aménagements dérogatoires largement en faveur de SGP, et même une soustraction aux règles d'alignement. Il interroge sur la concertation préalable et les compensations envisagées.

6.2 – Situation actuelle

Le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris a fait l'objet, conformément à l'article 3 de la loi du 3 juin 2010, d'un débat public organisé par la commission nationale du débat public du 1er octobre 2010 au 31 janvier 2011. Le Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris a adopté l'acte motivé précisant le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris. Ce schéma d'ensemble a été approuvé par décret en Conseil d'Etat en date du 24 août 2011 (décret n° 2011-1011).

Le projet fait l'objet d'une procédure de Déclaration d'Utilité Publique (DUP), mais les dispositions du PLU de la commune de CHELLES ne permettent pas, en l'état, sa réalisation et doivent donc être revues pour être mises en compatibilité avec le projet.

En effet, la ville de CHELLES est dotée d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé par délibération du Conseil Municipal du 18 janvier 2008.

Ce document a ensuite fait l'objet de plusieurs évolutions, la dernière procédure portant sur une révision simplifiée approuvée par délibération du Conseil Municipal en date du 31 janvier 2014.

Ainsi, le document d'urbanisme de CHELLES ayant été institué après l'entrée en vigueur de la loi du 13 décembre 2000 *« relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbain »* (SRU) modifiée notamment par loi du 12 juillet 2010, portant *« Engagement National pour l'Environnement »*, instituant les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU), son contenu est régi par les dispositions de l'article L. 123-1 du Code de l'Urbanisme.

La ville de CHELLES fait également partie du périmètre du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de la Communauté d'Agglomération de Marne-et-Chantereine, suite à la délibération du Conseil Communautaire du 19 mai 2010.

Par ailleurs, le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France est le document de référence réglementaire qui s'applique sur le territoire communal selon les dispositions de l'article L. 141-1 du Code de l'Urbanisme. Le SDRIF 2013, issu de la procédure de révision du SDRIF de 1994, a été adopté par le Conseil Régional d'Ile-de-France le 18 octobre 2013 et approuvé par décret n° 2013-1241 le 27 décembre 2013. Il intègre explicitement le schéma d'ensemble du Grand Paris.

6.3 – Objet

La procédure de mise en compatibilité doit permettre la réalisation de tous les éléments en projet du réseau de transport public du Grand Paris faisant l'objet du présent dossier sur la ville de CHELLES. 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.

Plus précisément, elle concerne :

- La section courante de l'infrastructure en souterrain : le tunnel de 9,5 m de diamètre environ mettant en liaison les gares.

- Les emprises des gares :

- Les gares souterraines dont les dimensions sont de 54 x 25 m environ (en fonction du trafic prévu) et de hauteur variable, accueillant les quais, mezzanines et escalators, les espaces de circulation permettant les correspondances avec les autres réseaux et des accès vers l'extérieur, locaux techniques et de services.

- Les émergences des gares : il s'agit des bâtiments voyageurs, permettant de concentrer les flux et l'accueil des voyageurs, d'assurer l'accès aux quais, d'accueillir des commerces liés au réseau de transport public du Grand Paris ainsi que des locaux techniques et de services.

Notamment l'article 7 du décret n° 2010-1133 du 28 septembre 2010 pris pour l'application de la loi relative au Grand Paris disposant que « les enquêtes publiques portant sur les projets d'infrastructures du réseau de transport public du Grand Paris sont ouVertes et organisées par arrêté du préfet de la région d'Ile-de-France ».

- Les ouvrages techniques annexes tels que les bouches d'aération, les puits de ventilation, les puits de secours, les voies souterraines de garage et retournement des trains, les voies souterraines des gares terminus, les postes de redressement, les sous-stations électriques, etc.

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire de CHELLES, du Sud au Nord-Ouest, sur une longueur d'environ 3,4 km. Il présente les caractéristiques principales suivantes :

- Une section de l'infrastructure courante souterraine du réseau de transport public du Grand Paris.
- La gare de « Chelles » complétée par ses emprises en souterrain.
- L'implantation de quatre ouvrages techniques annexes.

6.4 – Mise en compatibilité des documents d'urbanisme concernés

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire de CHELLES sur une longueur totale d'environ **3,4 km**. Il est implanté sur sept zones distinctes du PLU de la ville de CHELLES : cinq zones urbaines et deux zones naturelles.

Les secteurs UAa, UAb et UAc de la zone UA

Cette première zone urbaine est concernée ici pour ses secteurs UAa, UAb et UAc :

- par l'infrastructure courante souterraine en UAa et UAc.
- par l'implantation d'une partie de la future gare souterraine de « Chelles » en secteur UAa.
- par l'implantation d'un ouvrage technique annexe en secteur UAb.

Les secteurs UBa et UBb de la zone UB

Cette deuxième zone urbaine est impactée par le projet, à la fois :

- Par l'infrastructure courante souterraine, en secteurs UBa et UBb.
- Par l'implantation d'un ouvrage technique annexe en secteur UBa.

Les secteurs UCa et UCb de la zone UC

Cette troisième zone est concernée par le projet, à la fois :

- Par l'infrastructure souterraine courante.
- Par l'implantation d'une partie de la future gare de « Chelles » en secteur UCa.
- Par l'implantation d'un ouvrage technique annexe en secteur UCb.

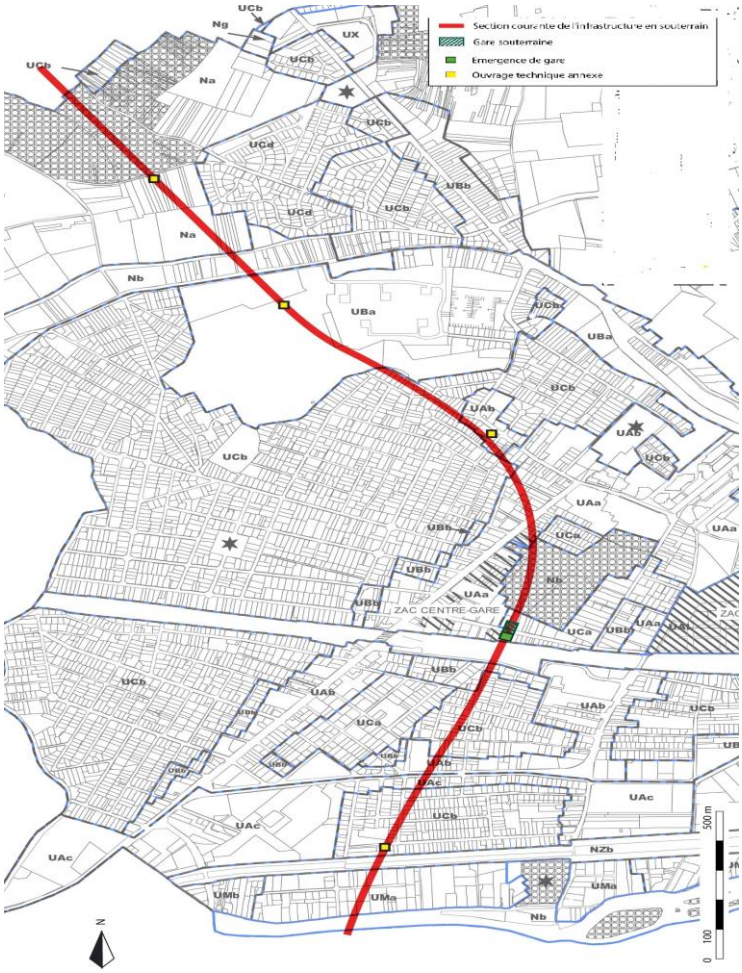
Le secteur UMa de la zone UM

Cette quatrième zone est concernée uniquement par une section courante de l'infrastructure en souterrain.

Le règlement d'urbanisme précise : « *Il s'agit d'une zone urbanisée à caractère résidentiel aéré localisée au bord de la Marne dont les développements ne sont pas souhaitables et correspondant au secteur le plus fortement soumis aux risques d'inondation.*

La zone UY

Extrait du plan de zonage de la ville de Gournay sur Marne faisant apparaitre les éléments du projet.



Cette cinquième zone est concernée uniquement par une section courante de l'infrastructure en souterrain.

Selon le règlement d'urbanisme il s'agit d'une *« zone réservée à l'exploitation du service public ferroviaire. Elle comprend une partie du domaine public du chemin de fer, et notamment les emprises des gares, les grands chantiers et les plates-formes des voies ferrées. »*

Les secteurs Na et Nb de la zone N.

Il s'agit d'une zone naturelle du PLU de CHELLES. Elle est concernée à plusieurs titres par le projet :

- Par une section courante de l'infrastructure en souterrain en Na et Nb.
- Par l'implantation d'un ouvrage technique annexe en secteur Na.

Le secteur NZb de la zone NZ

Cette deuxième zone naturelle est concernée uniquement par une section de l'infrastructure courante en souterrain. Le règlement d'urbanisme précise : *« La zone NZ est la zone à dominante naturelle d'exploitation des infrastructures fluviales et aéronautiques.*

Autres éléments figurant sur le plan de zonage

Le projet de réseau de transport public du Grand Paris est concerné par deux Espaces Boisés Classés (EBC) :

L'EBC situé à l'Ouest de la commune, en limite avec la commune de Montfermeil, en secteur Na, est concerné uniquement par l'infrastructure courante en souterrain.

Le projet ne remet donc pas en cause cet EBC et ne nécessite pas de modification de son périmètre.

- L'EBC situé dans le Parc du Souvenir Emile Fouchard, en secteur Nb, est impacté, à son extrémité Sud, par le projet (création d'une voie de chantier à caractère temporaire).

La réalisation de la gare nécessite la réduction ponctuelle de l'EBC, sans remettre en cause l'occupation du sol au droit du parc, une fois la gare réalisée.

L'infrastructure courante souterraine traverse également, sans les remettre en cause, les inscriptions graphiques suivantes :

- Des périmètres de ZAC réalisées ;
- Des secteurs affectés par le bruit (tracé de principe).

Si le tracé du tunnel du réseau de transport public du Grand Paris est prévu pour passer sous l'emprise de ces inscriptions graphiques, il reste que le tunnel doit s'implanter à une grande profondeur (plus de 15 m), si bien qu'il ne remet pas en cause la destination de ces éléments graphiques.

La partie du territoire communal concernée par le projet est couverte par plusieurs servitudes d'utilité publique :

- Périmètre de protection de monuments historiques, concerné par la gare de «Chelles» et un ouvrage technique annexe.

- Canalisations de gaz.
- Lignes de télécommunications, concernées par la gare de « Chelles ».
- Lignes électriques.
- Centre radioélectrique concerné par un ouvrage technique annexe.
- Servitudes aéronautiques de dégagement et de balisage, concernées par un ouvrage technique annexe et la gare de Chelles.
- Halage et marchepieds.
- Zones ferroviaires en bordure desquelles peuvent s'appliquer les servitudes relatives aux chemins de fer.
- Servitudes d'élagage relatives aux lignes de télécommunication empruntant le domaine public.

Toutefois, seule la servitude relative aux canalisations de gaz imposant des dispositions particulières au niveau du sous-sol est à prendre en considération pour les parties du projet en souterrain.

Néanmoins, pour les ouvrages techniques annexes et l'émergence de gare, les servitudes de surface sont à prendre en compte.

Les éléments du projet respecteront les dispositions induites par ces servitudes qui ne remettent pas en cause le projet de réseau de transport public du Grand Paris.

La commune de CHELLES est également située dans le périmètre de plusieurs Plans de Prévention de Risques Naturels Prévisibles (PPRn) :

- Le Plan des Surfaces Submersibles (PSS), valant Plan de Prévention du Risque Inondation (PPRi), de la vallée de la Marne approuvé le 13 juillet 1994.
- Le PPR Inondation de la vallée de la Marne, en cours d'élaboration, prescrit par arrêté préfectoral du 5 février 2007.
- Le PPR Mouvement de terrain, en cours d'élaboration, prescrit par arrêté préfectoral du 6 octobre 1999.
- Le PPR Sécheresse (retrait-gonflement des argiles), en cours d'élaboration, prescrit par arrêté préfectoral du 11 juillet 2001.

Les éléments de projet respecteront les dispositions induites par ces PPRn approuvés ou prescrits qui ne remettent pas en cause le projet de réseau de transport public du Grand Paris.

La commune de CHELLES est également concernée par :

- La présence de sites archéologiques : trois sites identifiés par l'arrêté préfectoral n°2004-656 du 1er décembre 2004, définissant sur le territoire de la commune de CHELLES (Seine-et-Marne), des zones et seuils et d'emprise de certains travaux susceptibles d'être soumis à des mesures d'archéologie préventive, sont concernés par le projet de réseau de transport public du Grand Paris (un site d'occupation protohistorique, antique et médiévale, une zone périurbaine antique et médiévale – le secteur Les Quatre Routes, un site d'occupation antique et médiévale) ;

- L'arrêté préfectoral 99 DAI 1 CV 102 du 19 mai 1999 relatif au classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit. En raison de sa nature et de son implantation en souterrain, le projet n'est pas concerné par ses dispositions.

Les éléments de projet respecteront les dispositions induites par ces différents arrêtés préfectoraux qui ne remettent pas en cause le projet de réseau de transport public du Grand Paris.

Le projet de réseau de transport public du Grand Paris ne remet donc pas en cause le PADD de la ville de CHELLES qui donne toute sa place à la future infrastructure.

Il n'y a donc pas lieu de faire évoluer cette pièce.

6.5 – Modification du Rapport de présentation du PLU

Le présent document vient compléter le rapport de présentation afin que le chapitre qu'il consacre aux transports collectifs fasse précisément mention du futur réseau de transport « *Grand Paris Express* ».

Aussi, à la fin du chapitre « *Préambule* » sera inséré le texte suivant :

Exposé des motifs des changements apportés

Le rapport de présentation a été modifié pour que le chapitre qu'il consacre aux transports collectifs fasse précisément mention du futur réseau de transport « Grand Paris Express » et

en décrive les principales caractéristiques au titre des informations qui doivent figurer dans cette pièce.

Les documents graphiques et le règlement des zones concernées par l'infrastructure de transport ont été analysés, afin d'identifier les évolutions permettant de lever les incompatibilités avec l'implantation du projet de réseau de transport public du Grand Paris.

Les documents graphiques ont été analysés afin d'identifier et si besoin d'adapter les éléments incompatibles avec le projet. Les articles ont été analysés et si besoin modifiés, en fonction de la logique suivante :

- *L'article 1, afin de ne pas interdire les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ;*

- *L'article 2 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ;*

- *L'article 6 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris à s'implanter à l'alignement ou de respecter un retrait de 1 m au minimum, afin de ne pas contraindre l'implantation des éléments du projet en surface par des normes de retrait qui ne seraient pas compatibles avec les spécificités techniques de l'infrastructure de transport ;*

- *L'article 7 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris à s'implanter en limites séparatives ou à respecter un recul de 1 m au minimum, afin de ne pas contraindre l'implantation des éléments du projet en surface par des normes de retrait qui ne seraient pas compatibles avec les spécificités techniques de l'infrastructure de transport ;*

- *L'article 9 afin de porter pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, le coefficient d'emprise au sol à 100 %, afin de tenir compte des contraintes techniques d'insertion des éléments du projet en surface en leur permettant d'occuper toute la surface du terrain d'assiette sur laquelle ils seront implantés ;*

- *L'article 10 afin de ne pas contraindre les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris implantées en surface par des règles de hauteur qui ne permettraient pas l'implantation du projet ;*

- *L'article 12 afin de permettre, pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, d'évaluer le nombre de places de stationnement créé pour les véhicules motorisés et deux roues en fonction des besoins de la construction ;*

- *L'article 13 afin de dispenser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris des obligations de cet article, qui s'avéreraient incompatibles avec les caractéristiques techniques des ouvrages du réseau de transport public du Grand Paris présents en surface.*

Aussi, à la fin du chapitre *« 5.3 – Transport collectif »* sera inséré le texte suivant :

Le réseau de transport « Grand Paris Express »

La ville va bénéficier dans les prochaines années de l'implantation de la gare de « Chelles » du futur réseau de transport « Grand Paris Express ». Celle-ci est appelée à faire évoluer sensiblement, dans un proche avenir, les conditions locales de déplacement.

Le réseau de transport « Grand Paris Express » compte environ 205 km de lignes nouvelles reliant 72 gares. Il est organisé autour de liaisons de rocade desservant les territoires de proche et moyenne couronnes et d'une liaison diamétrale permettant de les relier au cœur de l'agglomération. Il comprend la réalisation des nouvelles lignes de métro automatique 15, 16, 17 et 18, ainsi que les prolongements Nord et Sud de la Ligne 14.

Ce réseau a pour objectif d'améliorer la qualité de desserte en transports collectifs et de faciliter les déplacements quotidiens dans la région Ile-de-France : étroitement maillé avec les principales lignes urbaines et régionales actuelles, il favorise les déplacements en rocade, dessert des quartiers jusqu'ici enclavés et permet de décongestionner les lignes qui traversent la zone centrale de l'agglomération. Le réseau Grand Paris Express est également au service de l'aménagement du territoire : il permet de relier les principaux pôles métropolitains, vecteurs de développement économique et bassins de vie, les grands équipements du cœur d'agglomération, les gares TGV ainsi que les aéroports. Il favorisera l'égalité entre les territoires de la région capitale.

Il est conçu comme une alternative à la voiture pour les déplacements de banlieue à banlieue : pour concurrencer la voiture, cette alternative sera pratique, régulière et confortable, tout en préservant l'environnement.

Présentation du projet sur la ville de Chelles

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire de Chelles, du Sud au Nord-Ouest, sur une longueur d'environ 3,4 km. Il présente les caractéristiques principales suivantes :

- *Une section de l'infrastructure courante souterraine du réseau de transport public du Grand Paris ;*

- *La gare de « Chelles » complétée par ses emprises en souterrain ;*
- *L'implantation de quatre ouvrages techniques annexes.*

6.6 – Evolutions des documents règlementaires

6.6.1 - Evolutions du plan de zonage induites par le projet

Cette évolution résulte de la nécessité d'adapter le zonage au projet de construction de la gare souterraine de « CHELLES ». En effet, la création d'une voie de chantier à caractère temporaire concerne, en zone Nb, l'EBC couvrant le Parc du Souvenir Emile Fouchard, qui n'autorise pas la réalisation du projet. Cette protection s'avère donc incompatible avec les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.

Le plan de zonage évolue de la manière suivante :

L'EBC au Nord de la gare, à l'extrémité Sud du parc du Souvenir Emile Fouchard, est réduit afin de permettre la réalisation du projet.

Il est à noter que cette réduction reste très limitée (2 700 m2) et concerne uniquement des secteurs aujourd'hui peu boisés, dédiés à des équipements sportifs. Suite à la réalisation de celui- ci, l'espace retrouvera son caractère naturel et boisé et pourra être reclassé par la commune.

Après analyse du libellé des articles du règlement d'urbanisme des zones traversées, il apparaît nécessaire de reformuler ponctuellement certains d'entre eux afin de les adapter aux besoins du projet.

Compte tenu des caractéristiques propres du projet rappelées ci-dessus et de la rédaction du règlement des PLU en vigueur, les évolutions pourront toucher les articles suivants :

- Dans toutes les zones :
- L'article 1 « Occupations et utilisations du sol admises ».
- L'article 2 « Occupations et utilisations du sol interdites ».

- Pour les zones où seront localisés des ouvrages techniques annexes1, c'est un ensemble plus large d'articles gérant l'implantation, l'emprise et le gabarit des constructions qui pourront être amenés à évoluer pour tenir compte des contraintes techniques propres au projet. Ces évolutions ne seront, bien sûr, proposées que lorsque ces différents éléments du projet seront implantés sur des parcelles cadastrées et soumis au régime des autorisations d'urbanisme :

- L'article 5 « Caractéristiques des terrains ».

− L'article 6 « Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques ».

− L'article 7 « Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives ».

− L'article 9 « Emprise au sol ».

− L'article 10 « Hauteur maximale des constructions ».

− L'article 12 « Stationnement ».

− L'article 13 « Espaces libres et plantations ».

− L'article 14 « Coefficient d'Occupation du Sol ».

Définition des CINASPIC dans le règlement

Le lexique du règlement donne une définition des « Equipements à caractère public ». Cette définition est suffisamment large et prend en compte certains aspects du projet (constructions et installations d'infrastructure nécessaires à l'exploitation des services publics) pour que le projet du réseau de transport public du Grand Paris y trouve sa place sans que l'on ait besoin de l'amender.

6.6.2 - Evolutions du règlement induites par le projet

Après analyse du libellé des articles du règlement d'urbanisme des zones traversées, il apparaît nécessaire de reformuler ponctuellement certains d'entre eux afin de les adapter aux besoins du projet.

Les modifications proposées sont reprises, ci-après, sous forme de tableau :

ZONE TRAVERSEE	ARTICLES	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
UA	***Art 10***	La rédaction insérée en fin d'alinéa UA 10.4 *« Dans toute la zone »* est la suivante : *« • Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, il n'est pas fixé de règle de hauteur minimale de la façade sur rue des constructions telle que définie au 10.2. »*
	Art 13	La rédaction insérée en fin d'alinéa UA 13.1 est la suivante : *« Toutefois, ces règles ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. »*
UB	***Art 6***	La rédaction insérée en fin d'alinéa UB 6.1 est la suivante : *« - Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées à l'alignement ou respecter un retrait de 1 m minimum. »*
	Art 13	La rédaction insérée en fin d'article UB 13 est la suivante : *« Toutefois, dans l'ensemble de la zone, ces règles ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.*
UC	***Art 2***	L'alinéa UC 2.2 est complété de la manière suivante : *« - l'extension des installations classées existantes, ainsi que l'implantation des installations classées liées aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, sous réserve ……. la vie et à la commodité des habitants de la zone. »*
ZONE TRAVERSEE	**ARTICLES**	**PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION**
UC	***Art 10***	La rédaction insérée en fin d'alinéa UC 10.3 est la suivante : *« - Les dispositions des alinéas 10.1 et 10.2 ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. »*

Les articles UM 1 et 2 sont compatibles avec le projet. La zone UM n'est donc pas concernée par la présente procédure de mise en compatibilité.

Les articles UY 1 et 2 sont compatibles avec le projet. La zone UY n'est donc pas concernée par la présente procédure de mise en compatibilité.

6.7 - Conclusions de la commission d'enquête

A l'issue d'une enquête publique d'une durée de 43 jours, et après :

- Une étude attentive et approfondie du dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de CHELLES, suivie d'une réunion lors de la visite sur place avec les représentants de la SGP pour mieux appréhender les enjeux du projet.

- Une visite détaillée sur le terrain pour mieux comprendre les objectifs visés par l'implantation d'un réseau de transport en commun souterrain et de ses annexes, visualiser concrètement la topographie des lieux dans leur environnement, nous rendre compte de la situation géographique de ces ouvrages et pouvoir ainsi mieux appréhender la réalité des problèmes qui pouvaient en ressortir.

- Avoir tenu trois permanences dans de bonnes conditions de réception dans les locaux de la Mairie.

6.7.1 – Sur la forme et la procédure

A l'issue d'une enquête publique ayant duré 43 jours, il apparaît :

- Que la publicité par affichage a été faite dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête,
- Que les publications légales dans les journaux ont été faites dans des journaux régionaux et nationaux paraissant dans les départements de la Seine Saint Denis et de la Seine et Marne plus de 15 jours avant le début de l'enquête et répétés dans ces mêmes journaux dans les huit premiers jours de l'enquête, et dans 3 journaux nationaux 15 jours avant le début de l'enquête
- Que les dossiers relatifs à la mise en compatibilité du PLU ont été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête dans les mairies des communes concernées par cette mise en compatibilité dont celle de CHELLES,
- Que les registres d'enquête ont été également mis à la disposition du public dans les mairies des communes concernées pendant toute la durée de l'enquête dont celle de CHELLES,
- Que les membres de la commission d'enquête ont tenu les permanences prévues pour recevoir le public dont 3 dans la commune de CHELLES.
- Que les termes de l'arrêté préfectoral ayant organisé l'enquête ont été respectés,

- Que les commissaires enquêteurs n'ont à rapporter aucun incident notable qui aurait pu perturber le bon déroulement cette enquête,
- Qu'aucune observation concernant la mise en compatibilité du PLU de CHELLES n'a été déposée sur les registres mis en place dans les locaux de la commune,

6.7.2 - Sur le fond de l'enquête :

De l'ensemble des critères justifiant l'utilité publique de cette opération, il apparaît:

- Que le projet proposé présente un caractère d'intérêt public,

- Qu'il est nécessaire de mentionner ce projet de réseau de transport public du Grand Paris sur les documents d'urbanisme de la commune de CHELLES,

- Que la réalisation de ce projet de réseau de transport public nécessite que soit modifié le POS de la commune de CHELLES afin de le rendre compatible,

- Que la procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme a bien été respectée,

- Que les documents consultables par le public étaient explicites, et que c'est donc en toute logique que les documents réglementaires d'urbanisme doivent prendre en compte le projet mis à l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique, et être adaptés en conséquence,

- Mais que cette mise en compatibilité entraîne également pour les communes concernées des frais de mise à jour des documents d'urbanisme non négligeables,

La commission d'enquête à l'unanimité de ses membres donne un **AVIS FAVORABLE** à la modification du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de **CHELLES** selon les modalités décrites dans le dossier mis à l'enquête publique, avec les deux recommandations suivantes :

RECOMMANDATION N°1

La commission d"enquête demande que la SGP participe aux frais engagés par la commune de CHELLES pour mettre en compatibilité ses documents d"urbanisme en vue de la réalisation du présent projet.

RECOMMANDATION N°2

La commission d"enquête demande que la SGP d"étudier plus avant l"évacuation des déblais par voie ferrée, et d"éviter l"isolement même partiel de l"ilot d"habitation Boulevard

Chiperic par un circuit de passage des camions plus adapté. (Obs N° 3 Commune de Chelles).

RECOMMANDATION : (La recommandation correspondant à des préconisations vivement souhaitées, la commission d'enquête demande donc qu'elle soit prise en considération)

Fait à Paris le 02 février 2015

Marcel LINET – Président

Michel LAGUT – Membre

Alain CHARLIAC – Membre

Annie LE FEUVRE – Membre

Pierre PONTHUS – Membre

7 – MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE MONTFERMEIL

PREAMBULE

Le cadre général de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme est rappelé au chapitre 3 ci-dessus.

7.1- Analyse des observations.

Aucune observation sur la mise en compatibilité du Plan Local d' Urbanisme de la commune de MONTFERMEIL, n'a été déposée sur le registre mis en place dans les locaux de la commune,

7.2 – Situation actuelle

La ville de Montfermeil est dotée d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé par délibération du Conseil Municipal du 17 novembre 2004.

Ce document a ensuite fait l'objet de plusieurs évolutions, la dernière procédure portant sur une mise en compatibilité du PLU par l'arrêté du 12 septembre 2013, déclarant d'utilité publique le projet de tramway T4.

Enfin, le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France est le document de référence réglementaire qui s'applique sur le territoire communal selon les dispositions de l'article L. 141-1 du Code de l'Urbanisme. Le SDRIF 2013, issu de la procédure de révision du SDRIF de 1994, a été adopté par le Conseil Régional d'Ile-de-France le 18 octobre 2013 et approuvé par décret n° 2013-1241 le 27 décembre 2013. Il intègre explicitement le schéma d'ensemble du Grand Paris.

7.3 – Objet

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire de MONTFERMEIL sur une longueur totale d'environ 1,8 km.

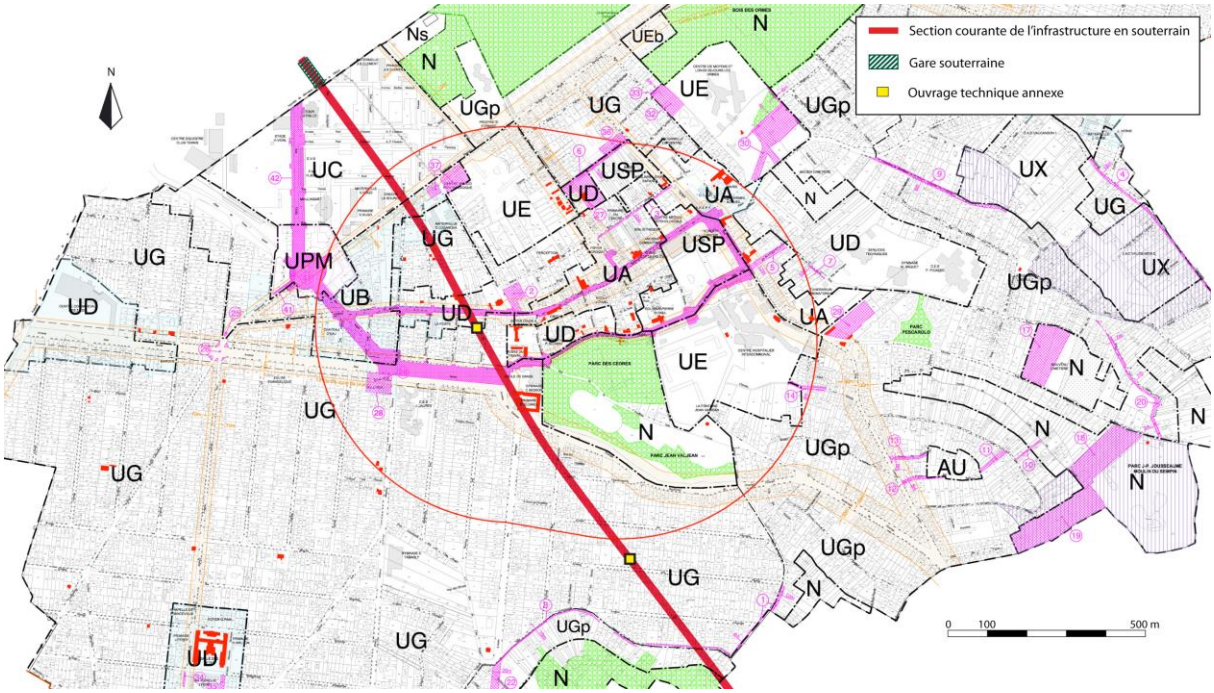
Ce territoire est concerné à plusieurs titres par ce projet :

- D'une part, par une section de l'infrastructure courante souterraine du réseau de transport public du Grand Paris ;
- D'autre part, par l'implantation de deux ouvrages techniques annexes.

Le tracé est implanté sur cinq zones distinctes du PLU de la ville de Montfermeil quatre zones urbaines (UB, UC, UD et UG) et une zone naturelle (N).

- Zones UB, UC et N : seulement impactées par l'infrastructure souterraine,
- Zones UD et UG : impactées par le tunnel et par l'implantation d'un ouvrage technique annexe

Extrait du plan de zonage de la Ville de Montfermeil faisant apparaitre les éléments du Projet



7.3.1 – Mise en compatibilité des documents d'urbanisme concernés

Pour rendre possible la réalisation du projet, compte tenu du contexte décrit ci-dessus, ces évolutions passeront à la fois par :

- Le complément apporté au rapport de présentation pour y décrire les grandes lignes du projet et y insérer un exposé des motifs des changements apportés.
- Le complément apporté à la pièce écrite du règlement d'urbanisme afin d'y introduire en tant que de besoin dans les différentes zones traversées par le projet, les compléments nécessaires pour autoriser le projet dans toutes ses composantes.

Les autres pièces n'appellent pas d'évolutions.

7.4 – Modification du Rapport de présentation du PLU

Il conviendra de compléter le rapport de présentation du PLU afin que le chapitre qu'il consacre aux transports collectifs fasse précisément mention du futur réseau de transport « Grand Paris Express »*.*

Aussi, à la fin du chapitre « Introduction » *sera inséré le texte suivant :*

- *Exposé des motifs des changements apportés :*

- *Le rapport de présentation a été modifié pour que le chapitre qu'il consacre aux transports collectifs fasse précisément mention du futur réseau de transport « Grand Paris Express » et en décrive les principales caractéristiques au titre des informations qui doivent figurer dans cette pièce.*

- *Les documents graphiques et le règlement des zones concernées par l'infrastructure de transport ont été analysés, afin d'identifier les évolutions permettant de lever les incompatibilités avec l'implantation du projet de réseau de transport public du Grand Paris. Les articles du règlement ont été analysés et si besoin modifiés, en fonction de la logique suivante :*

- *L'article 1, afin de ne pas interdire les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ;*

- *L'article 2 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ;*

- *L'article 6 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris à s'implanter à l'alignement ou de respecter un retrait de 1 m au minimum, afin de ne pas contraindre l'implantation des éléments du projet en surface par des normes de retrait qui ne seraient pas compatibles avec les spécificités techniques de l'infrastructure de transport ;*

- *L'article 7 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris à s'implanter en limites séparatives ou à respecter un recul de 1 m au minimum, afin de ne pas contraindre l'implantation des éléments du projet en surface par des normes de retrait qui ne seraient pas compatibles avec les spécificités techniques de l'infrastructure de transport ;*

- *L'article 9 afin de porter pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, le coefficient d'emprise au sol à 100 %, afin de tenir compte des contraintes techniques d'insertion des éléments du projet en surface en leur permettant d'occuper toute la surface du terrain d'assiette sur laquelle ils seront implantés ;*

- *L'article 10 afin de ne pas contraindre les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris implantées en surface par des règles de hauteur qui ne permettraient pas l'implantation du projet ;*

- *L'article 12 afin de permettre, pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, d'évaluer le nombre de places de stationnement créé pour les véhicules motorisés et deux roues en fonction des besoins de la construction ;*

- *L'article 13 afin de dispenser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris des obligations de cet article, qui s'avéreraient incompatibles avec les caractéristiques techniques des ouvrages du réseau de transport public du Grand Paris présents en surface.*

Aussi, à la fin du chapitre « Les transports publics urbains » de la partie « 2.05 – Circulation et déplacements » sera inséré le texte suivant :

- *Le réseau de transport « Grand Paris Express » :*

- *La ville va bénéficier dans les prochaines années de l'implantation de la gare de « Clichy-Montfermeil » du futur réseau de transport « Grand Paris Express ». Celle-ci est appelée à faire évoluer sensiblement, dans un proche avenir, les conditions locales de déplacement.*

- *Le réseau de transport « Grand Paris Express » compte environ 205 km de lignes nouvelles reliant 72 gares. Il est organisé autour de liaisons de rocade desservant les territoires de proche et moyenne couronnes et d'une liaison diamétrale permettant de les relier au coeur de l'agglomération. Il comprend la réalisation des nouvelles lignes de métro automatique 15, 16, 17 et 18, ainsi que les prolongements Nord et Sud de la Ligne 14.*

- *Ce réseau a pour objectif d'améliorer la qualité de desserte en transports collectifs et de faciliter les déplacements quotidiens dans la région Ile-de-France : étroitement maillé avec les principales lignes urbaines et régionales actuelles, il favorise les déplacements en traversent la zone centrale de l'agglomération. Le réseau Grand Paris Express est également au service de l'aménagement du territoire : il permet de relier les principaux pôles métropolitains, vecteurs de développement économique et bassins de vie, les grands équipements du cœur d'agglomération, les gares TGV ainsi que les aéroports. Il favorisera l'égalité entre les territoires de la région capitale.*

- *Il est conçu comme une alternative à la voiture pour les déplacements de banlieue à banlieue : pour concurrencer la voiture, cette alternative sera pratique, régulière et confortable, tout en préservant l'environnement.*

- *Présentation du projet sur la ville de Montfermeil :*

- *Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire de Montfermeil en tunnel du Sud-Est au Nord-Ouest et sur une longueur d'environ 1,8 km.*

- *Il présente les caractéristiques principales suivantes :*

- *Une section de l'infrastructure courante souterraine du réseau de transport public du Grand Paris ;*

- *L'implantation de deux ouvrages techniques annexes.*

- Par ailleurs, le projet de réseau de transport public du Grand Paris s'implantera sur un périmètre également concerné par le projet de prolongement de la ligne de tramway T4 jusqu'à Clichy-sous-Bois et Montfermeil.

- La Société du Grand Paris intègrera les dispositions nécessaires afin que des correspondances puissent être assurées entre les deux réseaux, en accord avec le STIF, maître d'ouvrage du prolongement du tramway T4. Il n'y a donc aucune contradiction entre l'implantation de ces deux projets sur le territoire de la commune de Montfermeil, le projet de réseau de transport public du Grand Paris sera au contraire réalisé dans un souci de favoriser leur interconnexion

7.4.1– Evolutions des documents règlementaires

Après analyse du libellé des articles du règlement d'urbanisme des zones traversées, il apparaît nécessaire de reformuler ponctuellement certains d'entre eux afin de les adapter aux besoins du projet.

Les modifications proposées sont reprises, ci-après, sous forme de tableau :

ZONE TRAVERSEE	ARTICLES	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
UD	***Art 6***	La rédaction insérée en fin d'alinéa UD 6.5 est la suivante :« 6.5- EXEMPTIONS »Ne sont pas soumis à ces règles d'implantation en recul sur alignement :- *(…)*- *les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris qui peuvent être implantées à l'alignement ou respecter un retrait de 1 m minimum.*
	Art 7	La rédaction insérée en fin d'article UD 7 est la suivante : « 7.6- EXEMPTIONS »*Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées en limites séparatives ou respecter un retrait de 1 m au minimum.* »
UD	***Art 13***	La rédaction insérée en fin d'alinéa UD 13.3 est la suivante : « 13.3- EXEMPTIONS » Ne sont pas soumis aux règles du présent article : - l'aménagement ou l'extension mesurée des bâtiments existants (…), *- les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. Néanmoins, les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris feront l'objet d'un traitement paysager qualitatif pour garantir une bonne intégration au sein du tissu environnant.*

ZONE TRAVERSEE	ARTICLES	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
UG	***Art 6***	La rédaction insérée en fin d'alinéa UG 6.5 « Exemptions » est la suivante : « *- les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris qui peuvent être implantées à l'alignement ou respecter un retrait de 1 m minimum.* »
	Art 7	La rédaction insérée en fin d'article UG 7 est la suivante : « 7.6- EXEMPTIONS » : *Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées en limites séparatives ou respecter un retrait de 1 m au minimum.* »
	Art 13	La rédaction insérée en fin d'alinéa UG 13.3 « Exemptions » est la suivante : « *- les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. Néanmoins, les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris feront l'objet d'un traitement paysager qualitatif pour garantir une bonne intégration au sein du tissu environnant.* »

7.5 - Conclusions de la commission d'enquête

A l'issue d'une enquête publique d'une durée de 43 jours, et après :

- Une étude attentive et approfondie du dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de Montfermeil, suivie d'une réunion lors de la visite sur place avec les représentants de la SGP pour mieux appréhender les enjeux du projet.

- Une visite détaillée sur le terrain pour mieux comprendre les objectifs visés par l'implantation d'un réseau de transport en commun souterrain et de ses annexes, visualiser concrètement la topographie des lieux dans leur environnement, nous rendre compte de la situation géographique de ces ouvrages et pouvoir ainsi mieux appréhender la réalité des problèmes qui pouvaient en ressortir.

- Avoir tenu trois permanences dans de bonnes conditions de réception dans les locaux de la Mairie.

7.5.1 – Sur la forme et la procédure

A l'issue d'une enquête publique ayant duré 43 jours, il apparaît :

- Que la publicité par affichage a été faite dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête,

- Que les publications légales dans les journaux ont été faites dans des journaux régionaux et nationaux paraissant dans les départements de la Seine Saint Denis et de la Seine et Marne plus de 15 jours avant le début de l'enquête et répétés dans ces mêmes journaux dans les huit premiers jours de l'enquête, et dans 3 journaux nationaux 15 jours avant le début de l'enquête

- Que les dossiers relatifs à la "mise en compatibilité des documents d'urbanisme" ont été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête dans les mairies des communes concernées par cette mise en compatibilité dont celle de Montfermeil

- Que les registres d'enquête ont été également mis à la disposition du public dans les mairies des communes concernées pendant toute la durée de l'enquête dont celle de Montfermeil,

- Que les membres de la commission d'enquête ont tenu les permanences prévues pour recevoir le public dont 3 dans la commune de Montfermeil,

- Que les termes de l'arrêté préfectoral ayant organisé l'enquête ont été respectés,

- Qu'aucune observation concernant la mise en compatibilité du PLU de Montfermeil n'a été déposée sur les registres mis en place dans les locaux de la commune.

7.5.2 – Sur le fond de l'enquête

De l'ensemble des critères justifiant l'utilité publique de cette opération, il apparaît:

- Que le projet proposé présente un caractère d'intérêt public,

- Qu'il est nécessaire de mentionner ce projet de réseau de transport public du Grand Paris sur les documents d'urbanisme de la commune de Montfermeil,

- Que la réalisation de ce projet de réseau de transport public nécessite que soit modifié le PLU de la commune de Montfermeil afin de le rendre compatible,

- Que la procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme a bien été respectée,

- - Que les documents consultables par le public étaient explicites, et que c'est donc en toute logique que les documents réglementaires d'urbanisme doivent prendre en compte le projet mis à l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique, et être adaptés en conséquence,

- Mais que cette mise en compatibilité entraîne également pour les communes concernées des frais de mise à jour des documents d'urbanisme non négligeables,

La commission d'enquête à l'unanimité de ses membres donne un **AVIS FAVORABLE** à la modification du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de **MONTFERMEIL** selon les modalités décrites dans le dossier mis à l'enquête publique, avec la recommandation suivante :

RECOMMANDATION

La commission d'enquête demande que la SGP participe aux frais engagés par la commune de MONFERMEIL pour mettre en compatibilité ses documents d'urbanisme en vue de la réalisation du présent projet.

RECOMMANDATION : (La recommandation correspondant à des préconisations vivement souhaitées, la commission d'enquête demande donc qu'elle soit prise en considération)

Fait à Paris le 02 février 2015

Marcel LINET – Président

Michel LAGUT – Membre

Alain CHARLIAC – Membre

Annie LE FEUVRE – Membre

Pierre PONTHUS – Membre

8 – MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE CLICHY-SOUS-BOIS

PREAMBULE

Le cadre général de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme est rappelé au chapitre 3 ci-dessus.

8.1- Analyse des observations.

Aucune observation sur la mise en compatibilité du Plan Local d' Urbanisme de la commune de CLICHY-SOUS-BOIS, n'a été déposée sur le registre mis en place dans les locaux de la commune,

8.2 – Situation actuelle

La ville de CLICHY-SOUS-BOIS est dotée d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé par délibération du Conseil Municipal du 10 juillet 2012.

Ce document a ensuite fait l'objet d'une mise en compatibilité du PLU par l'arrêté du 12 septembre 2013, déclarant d'utilité publique le projet de tramway T4.

Enfin, le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France est le document de référence réglementaire qui s'applique sur le territoire communal selon les dispositions de l'article L. 141-1 du Code de l'Urbanisme. Le SDRIF 2013, issu de la procédure de révision du SDRIF de 1994, a été adopté par le Conseil Régional d'Ile-de-France le 18 octobre 2013 et approuvé par décret n° 2013-1241 le 27 décembre 2013. Il intègre explicitement le schéma d'ensemble du Grand Paris

8.3 – Objet

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire de CLICHY-SOUS-BOIS en tunnel du Sud-est au Nord-Ouest et sur une longueur d'environ 1,6 km. Il présente les caractéristiques principales suivantes :

- Une section de l'infrastructure courante souterraine du réseau de transport public du Grand Paris ;
- La gare « Clichy-Montfermeil » complétée par ses emprises en souterrain ;
- L'implantation de deux ouvrages techniques annexes.

Par ailleurs, le projet de réseau de transport public du Grand Paris s'implantera sur un périmètre également concerné par le projet de prolongement de la ligne de tramway T4 jusqu'à CLICHY-SOUS-BOIS et Montfermeil.

La Société du Grand Paris intègrera les dispositions nécessaires afin que des correspondances puissent être assurées entre les deux réseaux, en accord avec le STIF, maître d'ouvrage du prolongement du tramway T4. Il n'y a donc aucune contradiction entre l'implantation de ces deux projets sur le territoire de la commune de CLICHY-SOUS-BOIS, le projet de réseau de transport public du Grand Paris sera, au contraire, réalisé dans un souci de favoriser leur interconnexion.

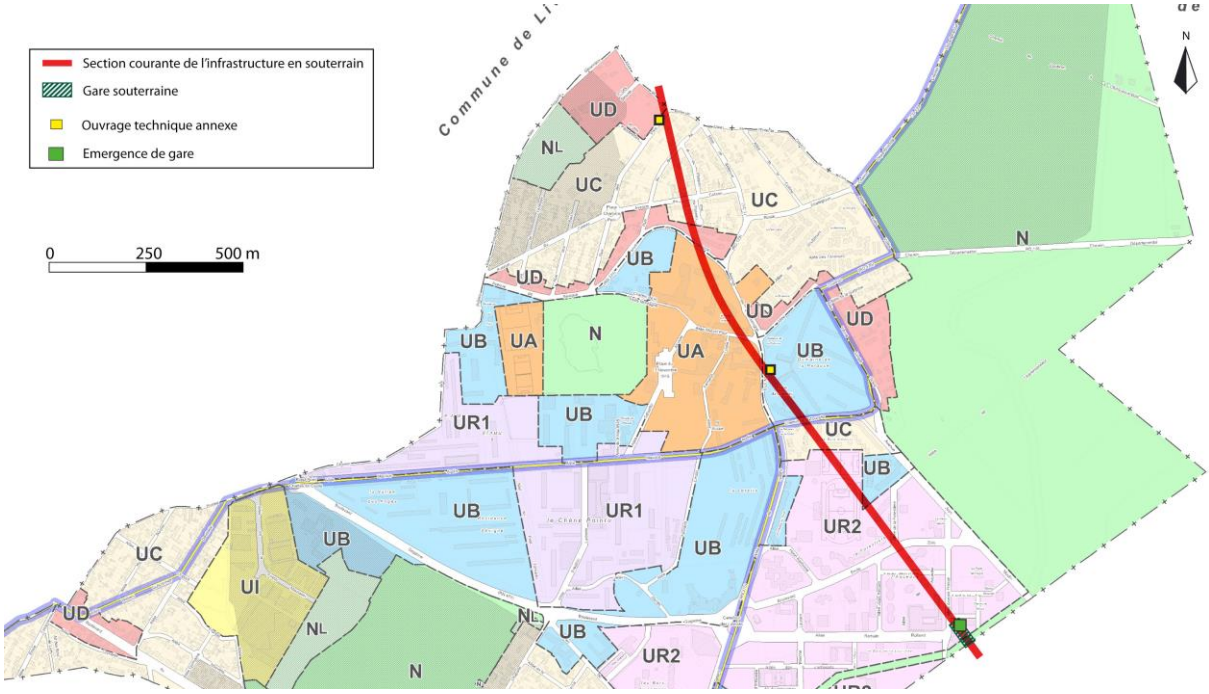
Le tracé est implanté sur six zones distinctes du PLU de la ville de CLICHY-SOUS-BOIS : cinq zones urbaines et une zone naturelle.

- Zone UA : impactée par l'infrastructure courante souterraine,

- Zones UB – UC – UD : impactées par le tunnel et par l'implantation d'un ouvrage technique annexe,

- Zone UR (secteur UR2) et zone N : impactées par le tunnel et par l'implantation de la gare « Clichy-Montfermeil » et de ses emprises souterraines,

Extrait du plan de zonage de la Ville de Clichy-sous-Bois faisant apparaitre les éléments du Projet



Par ailleurs, le tunnel traverse en souterrain plusieurs éléments protégés au titre des articles L.123-1-5-7° et L.123-1-5-7bis du code de l'urbanisme, à savoir :

- Un alignement d'arbres,

- Un caractère paysager à conserver (Domaine de la Pelouse)
- Un patrimoine bâti,
- Des linéaires commerciaux à protéger ou à développer,

Le tracé du tunnel du réseau de transport public du Grand Paris est prévu pour passer sous l'emprise de ces éléments, il reste que le tunnel doit s'implanter à une grande profondeur (plus de 15 m), si bien qu'il ne les remet nullement en cause.

Néanmoins, un ouvrage technique annexe impacte

- L'emplacement réservé D1 (Entre l'allée de Coubron et le carrefour des Libertés – élargissement bilatéral à 20 mètres de l'allée de Gagny » au profit du Département
- Un élément identifié au titre de l'article L. 123-1-5-7° du Code de l'Urbanisme comme « Caractère paysager à conserver » (Domaine de la Pelouse).

L'implantation de cet ouvrage technique annexe nécessite la réduction de l'élément graphique « Caractère paysager à conserver » et de l'emplacement réservé.

De même, les emprises souterraines de la gare « Clichy-Montfermeil » sont implantées au niveau d'un alignement d'arbres. Les dispositions strictes liées à cet élément dans le règlement d'urbanisme empêchent la réalisation des éléments de projet.

Les emprises de la gare « Clichy-Montfermeil » jouxtent également l'emplacement réservé STIF 1 dont la vocation est « Implantation d'un transport en commun en site propre. Elargissement bilatéral à 4,00 mètres – Rue Utrillo – Allée Romain Rolland. Voie nouvelle entre le Boulevard Gagarine et allée Maurice Audin. Elargissement bilatéral à 7 mètres entre la voie nouvelle et le rond-point Charles de Gaulle ».

Bien que limitrophe de cet emplacement réservé au profit du STIF, le périmètre du projet de réseau de transport public du Grand Paris ne se superpose pas à l'emplacement réservé STIF 1 et ne remet donc pas en cause sa vocation.

En conséquence, Il est nécessaire de supprimer les parties de l'emplacement réservé D1, de l'inscription graphique « Caractère paysager à conserver » et des arbres d'alignement concernées par le projet

8.4 – Mise en compatibilité des documents d'urbanisme concernés

Plus précisément, pour rendre possible la réalisation du projet, compte tenu du contexte décrit ci-dessus, ces évolutions passeront à la fois par :

- Le complément apporté au rapport de présentation pour y décrire les grandes lignes du projet et y insérer un exposé des motifs des changements apportés.

- Le complément apporté à la pièce écrite du règlement d'urbanisme afin d'y introduire en tant que de besoin dans les différentes zones traversées par le projet, les compléments nécessaires pour autoriser le projet dans toutes ses composantes.
- L'adaptation de la pièce graphique du règlement d'urbanisme (plan de zonage) afin d'étendre la zone UR2 sur la zone N sur une emprise de 1 200 m² (sur la promenade de la Dhuys), afin d'inclure en totalité le terrain d'assiette de la gare en zone urbaine.
- L'adaptation du plan « 5.5 Plan des emplacements réservés » afin de réduire l'emprise de l'emplacement réservé D1. L'emplacement réservé est réduit de 550 m2 environ pour permettre la réalisation d'un ouvrage technique annexe.
- L'adaptation de la liste des emplacements réservés afin de modifier la superficie de l'emplacement réservé touché par le projet.
- L'adaptation du plan du patrimoine architectural, urbain et paysager afin de supprimer la partie des arbres d'alignement concernée par l'implantation des emprises souterraines de la gare « Clichy-Montfermeil » et de supprimer la partie de l'inscription graphique *« Caractère paysager à conserver »* concernée par l'implantation d'un ouvrage technique annexe, soit une superficie de 1 400 m2 environ.

Les autres pièces n'appellent pas d'évolutions.

8.5 – Modification du Rapport de présentation du PLU

Le présent document vient compléter le rapport de présentation afin que le chapitre qu'il consacre aux transports collectifs fasse précisément mention du futur réseau de transport « Grand Paris Express ».

Aussi, à la fin du chapitre « Introduction – Le contexte juridique et administratif » sera inséré le texte suivant :

Exposé des motifs des changements apportés :

Le rapport de présentation a été modifié pour que le chapitre qu'il consacre aux transports collectifs fasse précisément mention du futur réseau de transport « Grand Paris Express » et en décrive les principales caractéristiques au titre des informations qui doivent figurer dans cette pièce.

Les documents graphiques et le règlement des zones concernées par l'infrastructure de transport ont été analysés, afin d'identifier les évolutions permettant de lever les incompatibilités avec l'implantation du projet de réseau de transport public du Grand Paris.

Les documents graphiques ont été analysés afin d'identifier et si besoin d'adapter les éléments incompatibles avec le projet. Les articles ont été analysés et si besoin modifiés, en fonction de la logique suivante :

- *L'article 1, afin de ne pas interdire les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ;*

- *L'article 2 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ;*

- *L'article 6 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris à s'implanter à l'alignement ou de respecter un retrait de 1 m au minimum, afin de ne pas contraindre l'implantation des éléments du projet en surface par des normes de retrait qui ne seraient pas compatibles avec les spécificités techniques de l'infrastructure de transport ;*

- *L'article 7 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris à s'implanter en limites séparatives ou à respecter un recul de 1 m au minimum, afin de ne pas contraindre l'implantation des éléments du projet en surface par des normes de retrait qui ne seraient pas compatibles avec les spécificités techniques de l'infrastructure de transport ;*

- *L'article 9 afin de porter pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, le coefficient d'emprise au sol à 100 %, afin de tenir compte des contraintes techniques d'insertion des éléments du projet en surface en leur permettant d'occuper toute la surface du terrain d'assiette sur laquelle ils seront implantés ;*

- *L'article 10 afin de ne pas contraindre les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris implantées en surface par des règles de hauteur qui ne permettraient pas l'implantation du projet ;*

- *L'article 12 afin de permettre, pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, d'évaluer le nombre de places de stationnement créé pour les véhicules motorisés et deux roues en fonction des besoins de la construction ;*

- *L'article 13 afin de dispenser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris des obligations de cet article, qui s'avéreraient incompatibles avec les caractéristiques techniques des ouvrages du réseau de transport public du Grand Paris présents en surface.*

Aussi, dans le chapitre « 2. Les déplacements », partie « E. De grands projets d'infrastructures… », le paragraphe dédié au « projet de Métro automatique » sera remplacé par le texte suivant :

Le réseau de transport « Grand Paris Express » :

La ville va bénéficier dans les prochaines années de l'implantation de la gare de « Clichy-Montfermeil » du futur réseau de transport « Grand Paris Express ». Celle-ci est appelée à faire évoluer sensiblement, dans un proche avenir, les conditions locales de déplacement.

Le réseau de transport « Grand Paris Express » compte environ 205 km de lignes nouvelles reliant 72 gares. Il est organisé autour de liaisons de rocade desservant les territoires de proche et moyenne couronnes et d'une liaison diamétrale permettant de les relier au cœur de l'agglomération. Il comprend la réalisation des nouvelles lignes de métro automatique 15, 16, 17 et 18, ainsi que les prolongements Nord et Sud de la Ligne 14.

Ce réseau a pour objectif d'améliorer la qualité de desserte en transports collectifs et de faciliter les déplacements quotidiens dans la région Ile-de-France : étroitement maillé avec les principales lignes urbaines et régionales actuelles, il favorise les déplacements en rocade, dessert des quartiers jusqu'ici enclavés et permet de décongestionner les lignes qui traversent la zone centrale de l'agglomération. Le réseau Grand Paris Express est également au service de l'aménagement du territoire : il permet de relier les principaux pôles métropolitains, vecteurs de développement économique et bassins de vie, les grands équipements du cœur d'agglomération, les gares TGV ainsi que les aéroports. Il favorisera l'égalité entre les territoires de la région capitale.

Il est conçu comme une alternative à la voiture pour les déplacements de banlieue à banlieue : pour concurrencer la voiture, cette alternative sera pratique, régulière et confortable, tout en préservant l'environnement.

Présentation du projet sur la ville de Clichy-sous-Bois

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire de Clichy-sous-Bois en tunnel du Sud-est au Nord-Ouest et sur une longueur d'environ 1,6 km. Il présente les caractéristiques principales suivantes :

- *Une section de l'infrastructure courante souterraine du réseau de transport public du Grand Paris ;*
- *La gare « Clichy-Montfermeil » complétée par ses emprises en souterrain ;*
- *L'implantation de deux ouvrages techniques annexes.*

Par ailleurs, le projet de réseau de transport public du Grand Paris s'implantera sur un périmètre également concerné par le projet de prolongement de la ligne de tramway T4 jusqu'à Clichy-sous-Bois et Montfermeil.

La Société du Grand Paris intègrera les dispositions nécessaires afin que des correspondances puissent être assurées entre les deux réseaux, en accord avec le STIF,

maître d'ouvrage du prolongement du tramway T4. Il n'y a donc aucune contradiction entre l'implantation de ces deux projets sur le territoire de la commune de Clichy-sous-Bois, le projet de réseau de transport public du Grand Paris sera au contraire réalisé dans un souci de favoriser leur interconnexion.

8.6 – Evolutions des documents règlementaires

8.6.1 - Evolutions du plan de zonage induites par le projet

Au vu des dispositions de son règlement, la zone N est incompatible avec le projet, car elle affiche un principe de constructibilité très limitée et un caractère naturel et paysager que la mise en compatibilité ne peut remettre en cause, sous peine de ne pas respecter l'économie générale de cette zone naturelle.

Il est donc nécessaire de faire évoluer le zonage afin de reclasser les emprises concernées par le projet dans des zones ou secteurs autorisant sa réalisation.

L'implantation d'une partie de la gare émergente est prévue en zone N, dans le secteur de la promenade de la Dhuys. Afin de lever la constructibilité très limitée de ce secteur, une modification du plan de zonage est nécessaire. Ainsi, il est procédé à un changement de zonage par extension de la zone urbaine UR2 (sur une superficie de 1 200 m2 environ) pour inclure la totalité du terrain d'assiette de la gare « Clichy-Montfermeil ». La zone N est alors réduite d'environ 1 200 m2.

8.6.2 - Evolutions du plan induites par le projet

« 5.5 Plan des emplacements réservés »

Conformément aux textes réglementaires, il est nécessaire de supprimer, sous les emprises d'un des ouvrages techniques annexes prévus à CLICHY-SOUS-BOIS, l'emplacement réservé D1, qui a pour objet « Entre l'allée de Coubron et le carrefour des Libertés. Elargissement bilatéral à 20 mètres de l'allée de Gagny » au bénéfice du Département.

En effet, les terrains grevés par un emplacement réservé ne peuvent être destinés qu'à la réalisation du projet pour lequel ils sont réservés. Cette évolution ne s'oppose pas aux projets d'élargissement de voirie, objet de l'emplacement réservé. L'emplacement réservé sera donc réduit de l'emprise d'une partie du futur ouvrage technique annexe.

Cette évolution ne remet pas en question l'objet de l'emplacement réservé D1. En effet, malgré la réduction de l'emplacement réservé, l'élargissement de l'allée de Gagny reste réalisable sur les emprises encore couvertes par ce dernier.

8.6.3 - Evolutions de la liste des emplacements réservés induites par le projet.

Le tableau des emplacements réservés sera corrigé à l'occasion de la mise en compatibilité.

Il fera apparaître, à la suite de la reprise de l'emplacement réservé D1, la nouvelle superficie de ce dernier qui passe de 6 058 m2 à 5 508 m2.

8.6.4 - Evolutions du plan du patrimoine architectural, urbain et paysager induites par le projet.

Cette évolution résulte de la nécessité d'adapter certains éléments identifiés au titre du patrimoine paysager au projet de construction de la gare souterraine de « Clichy-Montfermeil » et d'implantation d'un ouvrage technique annexe.

En effet, l'emprise de la gare souterraine concerne un alignement d'arbres à préserver de part et d'autre de l'allée Anatole France et de la rue Utrillo, qui n'autorise pas la réalisation du projet. Cet élément s'avère donc incompatible avec les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.

L'implantation d'un ouvrage technique annexe concerne le Domaine de La Pelouse identifié au titre de l'article L. 123-1-5-7° du Code de l'Urbanisme comme « Caractère paysager à conserver », n'autorisant pas la réalisation du projet. Cet élément s'avère donc incompatible avec les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.

Le plan du patrimoine architectural, urbain et paysager évolue de la manière suivante :

- Suppression d'une partie de l'alignement d'arbres à préserver, de part et d'autre de l'allée Anatole France et de la rue Utrillo, sur une longueur d'environ 150 m ;
- Réduction de l'élément « Caractère paysager à conserver » sur le Domaine de la Pelouse sur une superficie d'environ 1 400 m2.

8.6.5 - Evolutions du règlement induites par le projet

Après analyse du libellé des articles du règlement d'urbanisme des zones traversées, il apparaît nécessaire de reformuler ponctuellement certains d'entre eux afin de les adapter aux besoins du projet.

Les modifications proposées sont reprises, ci-après, sous forme de tableau :

ZONE TRAVERSEE	ARTICLES	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
UD		La rédaction insérée en fin d'alinéa UD 6.3.2.1 est la suivante : *Lorsqu'une construction peut s'implanter en retrait en application du présent règlement, aucune partie du sous-sol de cette*

	Art 6	*construction dépassant du sol naturel (notamment les gaines de ventilation) n'est autorisée dans la bande de retrait, à l'exception des constructions et installations nécessaires (en surface et en sous-sol) au réseau de transport public du Grand Paris, qui peuvent être implantées à l'alignement ou respecter un retrait de 1 m minimum. »*
UR **Secteur UR2**	**Art 6**	La rédaction insérée en fin d'alinéa UR 6.3.2.1 est la suivante : « 6.3.2.1. *Lorsqu'une construction peut s'implanter en retrait en application du présent règlement, aucune partie du sous-sol de cette construction dépassant du sol naturel (notamment les gaines de ventilation) n'est autorisée dans la bande de retrait, à l'exception des constructions et installations nécessaires (en surface et en sous-sol) au réseau de transport public du Grand Paris, qui peuvent être implantées à l'alignement ou respecter un retrait de 1 m minimum. »*

8.7 - Conclusions de la commission d'enquête

A l'issue d'une enquête publique d'une durée de 43 jours, et après :

- Une étude attentive et approfondie du dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de Clichy-sous-Bois suivie d'une réunion lors de la visite sur place avec les représentants de la SGP pour mieux appréhender les enjeux du projet.

- Une visite détaillée sur le terrain pour mieux comprendre les objectifs visés par l'implantation d'un réseau de transport en commun souterrain et de ses annexes, visualiser concrètement la topographie des lieux dans leur environnement, nous rendre compte de la situation géographique de ces ouvrages et pouvoir ainsi mieux appréhender la réalité des problèmes qui pouvaient en ressortir.

- Avoir tenu trois permanences dans de bonnes conditions de réception dans les locaux de la Mairie.

8.7.1 – Sur la forme et la procédure

A l'issue d'une enquête publique ayant duré 43 jours, il apparaît :

- Que la publicité par affichage a été faite dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête,

- Que les publications légales dans les journaux ont été faites dans des journaux régionaux et nationaux paraissant dans les départements de la Seine Saint Denis et de la Seine et Marne plus de 15 jours avant le début de l'enquête et répétés dans ces mêmes journaux dans les huit premiers jours de l'enquête, et dans 3 journaux nationaux 15 jours avant le début de l'enquête

- Que les dossiers relatifs à la “mise en compatibilité des documents d’urbanisme” ont été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l’enquête dans les mairies des communes concernées par cette mise en compatibilité dont celle de Clichy-sous-Bois,

- Que les registres d’enquête ont été également mis à la disposition du public dans les mairies des communes concernées pendant toute la durée de l’enquête dont celle de Clichy-sous-Bois,

- Que les membres de la commission d’enquête ont tenu les permanences prévues pour recevoir le public dont 3 dans la commune de Clichy-sous-Bois,

- Que les termes de l’arrêté préfectoral ayant organisé l’enquête ont été respectés,

- Que les commissaires enquêteurs n'ont à rapporter aucun incident notable qui aurait pu perturber le bon déroulement cette enquête,

- Qu’aucune observation concernant la mise en compatibilité du PLU de Clichy-sous-Bois n’a été déposée sur les registres mis en place dans les locaux de la commune.

8.7.2 – Sur le fond de l’enquête

De l’ensemble des critères justifiant l’utilité publique de cette opération, il apparaît:

- Que le projet proposé présente un caractère d’intérêt public,

- Qu’il est nécessaire de mentionner ce projet de réseau de transport public du Grand Paris sur les documents d’urbanisme de la commune de Clichy-sous-Bois,

- Que la réalisation de ce projet de réseau de transport public nécessite que soit modifié le PLU de la commune de Clichy-sous-Bois afin de le rendre compatible,

- Que la procédure de mise en compatibilité des documents d’urbanisme a bien été respectée,

- - Que les documents consultables par le public étaient explicites, et que c’est donc en toute logique que les documents réglementaires d’urbanisme doivent prendre en compte le projet mis à l’enquête préalable à la Déclaration d’Utilité Publique, et être adaptés en conséquence,

- Mais que cette mise en compatibilité entraîne également pour les communes concernées des frais de mise à jour des documents d’urbanisme non négligeables,

La commission d’enquête à l’unanimité de ses membres donne un **AVIS FAVORABLE** à la modification du Plan Local d’Urbanisme (PLU) de la commune de **CLICHY-SOUS-BOIS** selon les modalités décrites dans le dossier mis à l’enquête publique, avec la recommandation suivante :

RECOMMANDATION

La commission d'enquête demande que la SGP participe aux frais engagés par la commune de CLICHY-SOUS-BOIS pour mettre en compatibilité ses documents d'urbanisme en vue de la réalisation du présent projet.

RECOMMANDATION : (La recommandation correspondant à des préconisations vivement souhaitées, la commission d'enquête demande donc qu'elle soit prise en considération)

Fait à Paris le 02 février 2015

Marcel LINET – Président

Michel LAGUT – Membre

Alain CHARLIAC – Membre

Annie LE FEUVRE – Membre

Pierre PONTHUS – Membre

9 – MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE LIVRY-GARGAN

PREAMBULE

Le cadre général de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme est rappelé au chapitre 3 ci-dessus.

9.1- Analyse des observations.

Aucune observation sur la mise en compatibilité du Plan Local d' Urbanisme de la commune de LIVRY-GARGAN, n'a été déposée sur le registre mis en place dans les locaux de la commune,

9.2 – Situation actuelle

La ville de LIVRY-GARGAN est dotée d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé par délibération du Conseil Municipal du 22 juin 2006.

Ce document a ensuite fait l'objet de plusieurs évolutions, la dernière procédure portant sur une mise en compatibilité du PLU par l'arrêté du 12 septembre 2013, déclarant d'utilité publique le projet de tramway T4.

Enfin, le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France est le document de référence réglementaire qui s'applique sur le territoire communal selon les dispositions de l'article L. 141-1 du Code de l'Urbanisme. Le SDRIF 2013, issu de la procédure de révision du SDRIF de 1994, a été adopté par le Conseil Régional d'Ile-de-France le 18 octobre 2013 et approuvé par décret n° 2013-1241 le 27 décembre 2013. Il intègre explicitement le schéma d'ensemble du Grand Paris.

9.3 – Objet

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire de LIVRY-GARGAN sur une longueur totale d'environ 1,5 km.

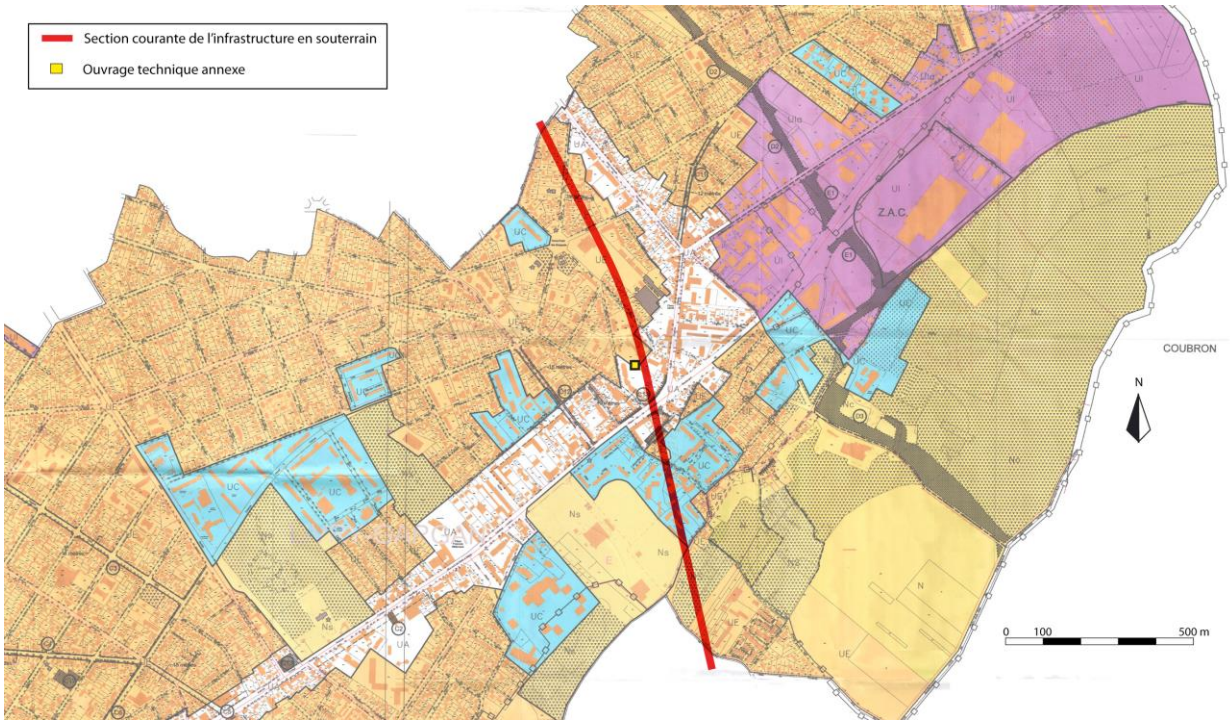
- Ce territoire est concerné à double titre par ce projet :
- D'une part, par une section de l'infrastructure courante souterraine du réseau de transport public du Grand Paris ;
- D'autre part, par l'implantation d'un ouvrage technique annexe.

Le tracé est implanté sur quatre zones distinctes du PLU de la ville de LIVRY-GARGAN : trois zones urbaines et une zone naturelle :

- Zone UC et secteur Ns de la zone N : impactés par l'infrastructure souterraine,

- Zone UA et UE : impactées par le tunnel et par l'implantation d'un ouvrage annexe.

Extrait du plan de zonage de la Ville de Livry-Gargan faisant apparaitre les éléments du projet



9.4 – Mise en compatibilité des documents d'urbanisme concernés

Pour rendre possible la réalisation du projet, compte tenu du contexte décrit ci-dessus, ces évolutions passeront à la fois par :

- Le complément apporté au rapport de présentation pour y décrire les grandes lignes du projet et y insérer un exposé des motifs des changements apportés.
- Le complément apporté à la pièce écrite du règlement d'urbanisme afin d'y introduire en tant que de besoin dans les différentes zones traversées par le projet, les compléments nécessaires pour autoriser le projet dans toutes ses composantes.

Les autres pièces n'appellent pas d'évolutions.

9.5 – Modification du Rapport de présentation du PLU

Le présent document vient compléter le rapport de présentation afin que le chapitre qu'il consacre aux transports collectifs fasse précisément mention du futur réseau de transport « Grand Paris Express »*.*

Aussi, à la fin du chapitre « 1. Introduction » *sera inséré le texte suivant :*

Exposé des motifs des changements apportés :

Le rapport de présentation a été modifié pour que le chapitre qu'il consacre aux transports collectifs fasse précisément mention du futur réseau de transport « Grand Paris Express » et en décrive les principales caractéristiques au titre des informations qui doivent figurer dans cette pièce.

Les documents graphiques et le règlement des zones concernées par l'infrastructure de transport ont été analysés, afin d'identifier les évolutions permettant de lever les incompatibilités avec l'implantation du projet de réseau de transport public du Grand Paris.

Les articles du règlement ont été analysés et si besoin modifiés, en fonction de la logique suivante :

- L'article 1, afin de ne pas interdire les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ;

- L'article 2 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ;

- L'article 6 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris à s'implanter à l'alignement ou de respecter un retrait de 1 m au minimum, afin de ne pas contraindre l'implantation des éléments du projet en surface par des normes de retrait qui ne seraient pas compatibles avec les spécificités techniques de l'infrastructure de transport ;

- L'article 7 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris à s'implanter en limites séparatives ou à respecter un recul de 1 m au minimum, afin de ne pas contraindre l'implantation des éléments du projet en surface par des normes de retrait qui ne seraient pas compatibles avec les spécificités techniques de l'infrastructure de transport ;

- L'article 9 afin de porter pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, le coefficient d'emprise au sol à 100 %, afin de tenir compte des contraintes techniques d'insertion des éléments du projet en surface en leur permettant d'occuper toute la surface du terrain d'assiette sur laquelle ils seront implantés ;

- L'article 10 afin de ne pas contraindre les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris implantées en surface par des règles de hauteur qui ne permettraient pas l'implantation du projet.

- L'article 12 afin de permettre, pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, d'évaluer le nombre de places de stationnement créé pour les véhicules motorisés et deux roues en fonction des besoins de la construction ;

- L'article 13 afin de dispenser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris des obligations de cet article, qui s'avéreraient incompatibles avec les caractéristiques techniques des ouvrages du réseau de transport public du Grand Paris présents en surface.

Aussi, à la fin du chapitre « 5.4 Les enjeux et les principaux projets » de la partie « 5. Les infrastructures de transport » sera inséré le texte suivant :

Le réseau de transport « Grand Paris Express » :

Le territoire communal est concerné par une section souterraine du futur réseau de transport « Grand Paris Express ». Celui-ci est appelé à faire évoluer sensiblement, dans un proche avenir, les conditions locales de déplacement.

Le réseau de transport « Grand Paris Express » compte environ 205 km de lignes nouvelles reliant 72 gares. Il est organisé autour de liaisons de rocade desservant les territoires de proche et moyenne couronnes et d'une liaison diamétrale permettant de les relier au cœur de l'agglomération. Il comprend la réalisation des nouvelles lignes de métro automatique 15, 16, 17 et 18, ainsi que les prolongements Nord et Sud de la Ligne 14.

Ce réseau a pour objectif d'améliorer la qualité de desserte en transports collectifs et de faciliter les déplacements quotidiens dans la région Ile-de-France : étroitement maillé avec les principales lignes urbaines et régionales actuelles, il favorise les déplacements en rocade, dessert des quartiers jusqu'ici enclavés et permet de décongestionner les lignes qui traversent la zone centrale de l'agglomération. Le réseau Grand Paris Express est également tau service de l'aménagement du territoire : il permet de relier les principaux pôles métropolitains, vecteurs de développement économique et bassins de vie, les grands équipements du cœur d'agglomération, les gares TGV ainsi que les aéroports. Il favorisera l'égalité entre les territoires de la région capitale.

Il est conçu comme une alternative à la voiture pour les déplacements de banlieue à banlieue : pour concurrencer la voiture, cette alternative sera pratique, régulière et confortable, tout en préservant l'environnement.

Présentation du projet sur la ville de Livry-Gargan

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire de Livry-Gargan en tunnel uniquement du Nord au Sud et sur une longueur d'environ 1,5 km. Il présente les caractéristiques principales suivantes :

- Une section de l'infrastructure courante souterraine du réseau de transport public du Grand Paris ;
- L'implantation d'un ouvrage technique annexe

9.6– Evolutions des documents règlementaires

Après analyse du libellé des articles du règlement d'urbanisme des zones traversées, il apparaît nécessaire de reformuler ponctuellement certains d'entre eux afin de les adapter aux besoins du projet.

Les modifications proposées sont reprises, ci-après, sous forme de tableau.

ZONE TRAVERSEE	ARTICLES	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
UA	***Art 6***	La rédaction insérée en fin d'article UA 6 est la suivante : « (…) *9 - Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées à l'alignement ou respecter un retrait de 1 m au minimum. (…)* »
	Art 7	La rédaction insérée en fin d'article UA 7 est la suivante : « (…) *7 - Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées en limites séparatives ou respecter un retrait de 1 m au minimum.* »
	Art 13	La rédaction insérée en fin d'article UA 13 est la suivante : « *(…) 9 - Toutefois les règles énoncées ci-dessus ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.* »
UE	***Art 6***	La rédaction insérée en fin d'article UE 6 est la suivante : « (…) *8 - Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées à l'alignement ou respecter un retrait de 1 m au minimum. (…)* »
	Art 7	La rédaction insérée en fin d'article UE 7 est la suivante : « (…) *7 - Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées en limites séparatives ou respecter un retrait de 1 m au minimum.* »
	Art 12	La rédaction insérée en dernier alinéa de l'article UE 12.6 est la suivante : « 6 - (…) *- pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, le nombre de places de stationnement créées pour les véhicules motorisés (et deux roues) doit être estimé en fonction des besoins.*

ZONE TRAVERSEE	ARTICLES	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
UE	***Art 13***	La rédaction insérée en fin d'article UE 13 est la suivante : « (…) *12 - Toutefois ces règles ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.* »

9.7 - Conclusions de la commission d'enquête

A l'issue d'une enquête publique d'une durée de 43 jours, et après :

- Une étude attentive et approfondie du dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de Livry-Gargan, suivie d'une réunion lors de la visite sur place avec les représentants de la SGP pour mieux appréhender les enjeux du projet.

- Une visite détaillée sur le terrain pour mieux comprendre les objectifs visés par l'implantation d'un réseau de transport en commun souterrain et de ses annexes, visualiser concrètement la topographie des lieux dans leur environnement, nous rendre compte de la situation géographique de ces ouvrages et pouvoir ainsi mieux appréhender la réalité des problèmes qui pouvaient en ressortir.

- Avoir tenu trois permanences dans de bonnes conditions de réception dans les locaux de la Mairie.

9.7.1 – Sur la forme et la procédure

A l'issue d'une enquête publique ayant duré 43 jours, il apparaît :

- Que la publicité par affichage a été faite dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête,

- Que les publications légales dans les journaux ont été faites dans des journaux régionaux et nationaux paraissant dans les départements de la Seine Saint Denis et de la Seine et Marne plus de 15 jours avant le début de l'enquête et répétés dans ces mêmes journaux dans les huit premiers jours de l'enquête, et dans 3 journaux nationaux 15 jours avant le début de l'enquête

- Que les dossiers relatifs à la "mise en compatibilité des documents d'urbanisme" ont été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête dans les mairies des communes concernées par cette mise en compatibilité dont celle de Livry-Gargan,

- Que les registres d'enquête ont été également mis à la disposition du public dans les mairies des communes concernées pendant toute la durée de l'enquête dont celle de Livry-Gargan

- Que les membres de la commission d'enquête ont tenu les permanences prévues pour recevoir le public dont 3 dans la commune de Livry-Gargan,

- Que les termes de l'arrêté préfectoral ayant organisé l'enquête ont été respectés,

- Que les commissaires enquêteurs n'ont à rapporter aucun incident notable qui aurait pu perturber le bon déroulement cette enquête,

- Qu'aucune observation concernant la mise en compatibilité du PLU de Livry-Gargan n'a été déposée sur les registres mis en place dans les locaux de la commune,

9.7.2 – Sur le fond de l'enquête

De l'ensemble des critères justifiant l'utilité publique de cette opération, il apparaît:

- Que le projet proposé présente un caractère d'intérêt public,

- Qu'il est nécessaire de mentionner ce projet de réseau de transport public du Grand Paris sur les documents d'urbanisme de la commune de Livry-Gargan,

- Que la réalisation de ce projet de réseau de transport public nécessite que soit modifié le PLU de la commune de Livry-Gargan afin de le rendre compatible,

- Que la procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme a bien été respectée,

- - Que les documents consultables par le public étaient explicites, et que c'est donc en toute logique que les documents réglementaires d'urbanisme doivent prendre en compte le projet mis à l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique, et être adaptés en conséquence,

- Mais que cette mise en compatibilité entraîne également pour les communes concernées des frais de mise à jour des documents d'urbanisme non négligeables,

La commission d'enquête à l'unanimité de ses membres donne un **AVIS FAVORABLE** à la modification du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de **LIVRY-GARGAN** selon les modalités décrites dans le dossier mis à l'enquête publique, avec la recommandation suivante :

RECOMMANDATION

La commission d'enquête demande que la SGP participe aux frais engagés par la commune de LIVRY-GARGAN pour mettre en compatibilité ses documents d'urbanisme en vue de la réalisation du présent projet.

RECOMMANDATION : (La recommandation correspondant à des préconisations vivement souhaitées, la commission d'enquête demande donc qu'elle soit prise en considération)

Fait à Paris le 02 février 2015

Marcel LINET – Président

Michel LAGUT – Membre

Alain CHARLIAC – Membre

Annie LEFEUVRE – Membre

Pierre PONTHUS – Membre

10 – MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE SEVRAN

PREAMBULE

Le cadre général de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme est rappelé au chapitre 3 ci-dessus.

10.1- Analyse des observations.

Aucune observation sur la mise en compatibilité du Plan Local d' Urbanisme de la commune de SEVRAN, n'a été déposée sur le registre mis en place dans les locaux de la commune,

10.2 – Situation actuelle

La ville de SEVRAN est dotée d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé par délibération du Conseil Municipal du 24 octobre 2006.

Ce document a ensuite fait l'objet de plusieurs évolutions, la dernière procédure portant sur une révision simplifiée approuvée par délibération du Conseil Municipal en date du 24 avril 2013.

Le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France est le document de référence réglementaire qui s'applique sur le territoire communal selon les dispositions de l'article L. 141-1 du Code de l'Urbanisme. Le SDRIF 2013, issu de la procédure de révision du SDRIF de 1994, a été adopté par le Conseil Régional d'Ile-de-France le 18 octobre 2013 et approuvé par décret n° 2013-1241 le 27 décembre 2013. Il intègre explicitement le schéma d'ensemble du Grand Paris

10.3 – Objet

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire de SEVRAN sur une longueur totale d'environ 3,4 km.

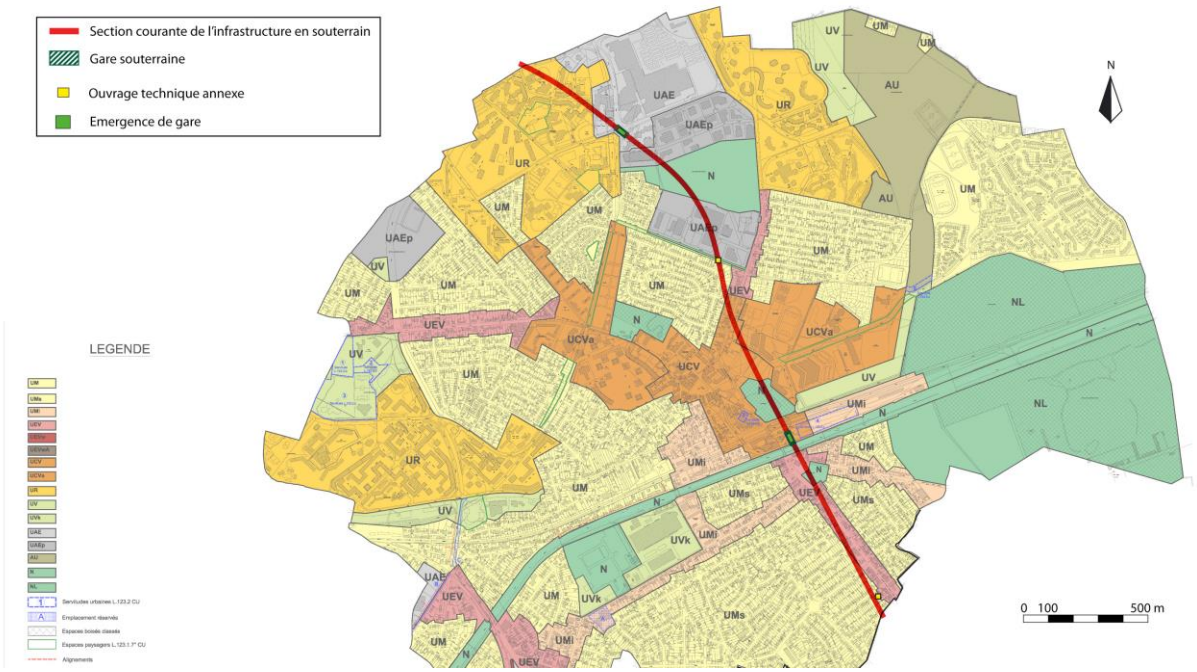
Ce territoire est concerné à plusieurs titres par ce projet :

- D'une part, par une section de l'infrastructure courante souterraine du réseau de transport public du Grand Paris ;
- D'autre part, par l'implantation des gares « Sevran-Livry » et « Sevran-Beaudottes » complétées par leurs emprises souterraines
- Enfin, par l'implantation de deux ouvrages techniques annexes.

Le tracé est implanté sur six zones distinctes du PLU de la ville de SEVRAN : cinq zones urbaines et une zone naturelle

- Zone UR : seulement impactée par l'infrastructure souterraine,
- Zone UCV et secteur UCVa : par le tunnel et par l'émergence de la future gare « Sevran-Livry », ainsi que d'une partie de ses emprise souterraines,
- Zone UEV – UM et secteur UMs : impactés par le tunnel et par un ouvrage technique annexe,
- Zone UAE et secteur UAEp : impactés par le tunnel, par l'émergence de la future gare de « Sevran-Beaudottes » ainsi que de ses emprises, et par un ouvrage technique annexe,
- Zone N : impactée par l'infrastructure souterraine, par l'implantation d'une partie des emprises souterraines de la gare « Sevran-Livry » sous le Canal de l'Ourcq, ainsi que par une sortie secondaire de la gare « Sevran-Livry » à l'entrée Sud du Parc des Sœurs.

Extrait du plan de zonage de la Ville de Sevran faisant apparaitre les éléments du projet



10.4 – Mise en compatibilité des documents d'urbanisme concernés

Plus précisément, pour rendre possible la réalisation du projet, compte tenu du contexte décrit ci-dessus, ces évolutions passeront à la fois par :

- Le complément apporté au rapport de présentation pour y décrire les grandes lignes du projet et y insérer un exposé des motifs des changements apportés.
- Le complément apporté au Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) afin de mentionner explicitement le projet.

- Le complément apporté à la pièce écrite du règlement d'urbanisme afin d'y introduire en tant que de besoin dans les différentes zones traversées par le projet, les compléments nécessaires pour autoriser le projet dans toutes ses composantes.
- L'adaptation de la pièce graphique du règlement d'urbanisme (plan de zonage) afin :

− de réduire l'emprise d'un EBC impacté par le projet. L'EBC lié au Parc des Sœurs est quant à lui réduit de 1 800 m2 environ pour permettre la réalisation de la sortie secondaire de la gare « Sevran-Livry » ;

− d'agrandir la zone UCV pour permettre la réalisation effective de la sortie secondaire de la gare « Sevran-Livry » ;

− de réduire l'espace paysager au titre de l'article L. 123-1-5-7° du Code de l'Urbanisme rue Henri Becquerel de 900 m2 environ pour permettre la réalisation d'un ouvrage technique annexe.

Les autres pièces n'appellent pas d'évolutions

10.5 – Modification du Rapport de présentation du PLU

Le présent document vient compléter le rapport de présentation afin que le chapitre qu'il consacre aux transports collectifs fasse précisément mention du futur réseau de transport « Grand Paris Express ».

Aussi, dans le chapitre « VI. Une ville en devenir – Exposé des motifs du projet » sera inséré le texte suivant :

Exposé des motifs des changements apportés :

Le rapport de présentation a été modifié pour que le chapitre qu'il consacre aux transports collectifs fasse précisément mention du futur réseau de transport « Grand Paris Express » et en décrive les principales caractéristiques au titre des informations qui doivent figurer dans cette pièce.

Le volet du Projet d'Aménagement et de Développement Durables relatif aux transports a été complété, afin d'inclure explicitement l'implantation du projet de réseau de transport public du Grand Paris sur la commune au sein des objectifs et orientations générales qui figurent dans le PADD.

Les documents graphiques et le règlement des zones concernées par l'infrastructure de transport ont été analysés, afin d'identifier les évolutions permettant de lever les incompatibilités avec l'implantation du projet de réseau de transport public du Grand Paris. Les documents graphiques ont été analysés afin d'identifier et si besoin d'adapter les

éléments incompatibles avec le projet. Les articles ont été analysés et si besoin modifiés, en fonction de la logique suivante :

- *L'article 1, afin de ne pas interdire les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ;*

- *L'article 2 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ;*

- *L'article 6 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris à s'implanter à l'alignement ou de respecter un retrait de 1 m au minimum, afin de ne pas contraindre l'implantation des éléments du projet en surface par des normes de retrait qui ne seraient pas compatibles avec les spécificités techniques de l'infrastructure de transport ;*

- *L'article 7 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris à s'implanter en limites séparatives ou à respecter un recul de 1 m au minimum, afin de ne pas contraindre l'implantation des éléments du projet en surface par des normes de retrait qui ne seraient pas compatibles avec les spécificités techniques de l'infrastructure de transport ;*

- *L'article 9 afin de porter pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, le coefficient d'emprise au sol à 100 %, afin de tenir compte des contraintes techniques d'insertion des éléments du projet en surface en leur permettant d'occuper toute la surface du terrain d'assiette sur laquelle ils seront implantés ;*

- *L'article 10 afin de ne pas contraindre les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris implantées en surface par des règles de hauteur qui ne permettraient pas l'implantation du projet ;*

- *L'article 12 afin de permettre, pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, d'évaluer le nombre de places de stationnement créé pour les véhicules motorisés et deux roues en fonction des besoins de la construction ;*

- *L'article 13 afin de dispenser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris des obligations de cet article, qui s'avéreraient incompatibles avec les caractéristiques techniques des ouvrages du réseau de transport public du Grand Paris présents en surface.*

Aussi, dans la partie « III. Vers un maillage des déplacements efficace à toutes les échelles », à la fin du chapitre « 2.1 Des infrastructures ferroviaires importantes » sera inséré le texte suivant :

Le réseau de transport « Grand Paris Express »

La ville va bénéficier dans les prochaines années de l'implantation des gares de « Sevran-Livry » et « Sevran-Beaudottes » du futur réseau de transport « Grand Paris Express ». Celles-ci sont appelées à faire évoluer sensiblement, dans un proche avenir, les conditions locales de déplacement.

Le réseau de transport « Grand Paris Express » compte environ 205 km de lignes nouvelles reliant 72 gares. Il est organisé autour de liaisons de rocade desservant les territoires de proche et moyenne couronnes et d'une liaison diamétrale permettant de les relier au cœur de l'agglomération. Il comprend la réalisation des nouvelles lignes de métro automatique 15, 16, 17 et 18, ainsi que les prolongements Nord et Sud de la Ligne 14.

Ce réseau a pour objectif d'améliorer la qualité de desserte en transports collectifs et de faciliter les déplacements quotidiens dans la région Ile-de-France : étroitement maillé avec les principales lignes urbaines et régionales actuelles, il favorise les déplacements en rocade, dessert des quartiers jusqu'ici enclavés et permet de décongestionner les lignes qui traversent la zone centrale de l'agglomération. Le réseau Grand Paris Express est également au service de l'aménagement du territoire : il permet de relier les principaux pôles métropolitains, vecteurs de développement économique et bassins de vie, les grands équipements du coeur d'agglomération, les gares TGV ainsi que les aéroports. Il favorisera l'égalité entre les territoires de la région capitale.

Il est conçu comme une alternative à la voiture pour les déplacements de banlieue à banlieue : pour concurrencer la voiture, cette alternative sera pratique, régulière et confortable, tout en préservant l'environnement.

Présentation du projet sur la ville de Sevran

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire de Sevran en tunnel du Nord au Sud et sur une longueur d'environ 3,4 km.

Il présente les caractéristiques principales suivantes :

- *Une section de l'infrastructure courante souterraine du réseau de transport public du Grand Paris ;*
- *Les gares « Sevran-Livry » et « Sevran-Beaudottes » complétées par leurs emprises en souterrain ;*
- *L'implantation de deux ouvrages techniques annexes.*

10.6 – Evolutions des documents règlementaires

10.6.1 – Evolution du PADD

Le PADD de SEVRAN n'intègre pas de manière spécifique le projet de réseau de transport public du Grand Paris.

L'orientation « 1. Développer l'accessibilité de Sevran » de l'axe « III. Inscrire Sevran dans son environnement » sera complétée afin de mentionner explicitement le projet de réseau de transport public du Grand Paris.

Le texte complété sera le suivant :

Favoriser les liaisons intercommunales par les transports en commun

Pour cela il s'agit de :

- Permettre, dans l'aménagement de Sevran, l'amélioration du service aux usagers, des conditions de circulation du réseau de bus et la desserte de certains quartiers de la ville aujourd'hui mal reliés aux gares du territoire intercommunal et au centre-ville.
- Développer les opportunités liées à la mise en circulation d'un tram train sur la ligne des Coquetiers
- Valoriser les deux gares situées sur le territoire communal en les intégrant au réseau de liaisons douces et en aménageant l'espace public à proximité immédiate pour faciliter leur accès et les rendre clairement identifiables;
- Prévoir le prolongement nord du tram-train permettant de relier directement les quartiers d'habitat collectif de Sevran et d'Aulnay-sous-Bois aux pôles d'emplois situés au nord (Paris Nord II, Usines PSA, Parc des expositions, Roissy)
- Développer les opportunités liées à la mise en circulation du futur réseau de transport public du Grand Paris sur le territoire. »

10.6.2 – Evolution du plan de zonage

10.6.2.1 - Modification du zonage :

Au vu des dispositions de son règlement, la zone N est incompatible avec le projet, car elle affiche un principe de constructibilité très limitée et un caractère naturel et paysager que la mise en compatibilité ne peut remettre en cause, sous peine de ne pas respecter l'économie générale de cette zone naturelle.

Il est donc nécessaire de faire évoluer le zonage afin de reclasser les emprises concernées par le projet dans des zones ou secteurs autorisant sa réalisation.

Evolution de la zone N sur le parc des Sœurs :

L'implantation d'une sortie secondaire de la gare émergente est prévue à l'extrémité Sud-ouest du parc des Sœurs. Afin de lever la constructibilité très limitée de ce secteur, une modification du plan de zonage est nécessaire. Ainsi il est procédé à un changement de zonage par extension de la zone UCV, dans laquelle est implantée l'émergence de gare et où s'appliqueront les règles de ladite zone. Notons que le terrain concerné est bien desservi par les réseaux et répond bien aux exigences réglementaires attachées aux zones urbaines.

Cette réduction des emprises de la zone N ne remet pas en cause l'économie générale de la zone.

Récapitulatif de l'évolution de la surface des zones :

Au total, ces évolutions de zonage se traduisent par l'extension de la zone UCV et la réduction de la zone N.

Les évolutions de superficie des zones sont les suivantes :

- Zone N : La zone N concernée est réduite de 1 800 m2 au profit de la zone UCV ;
- Zone UCV :La zone UCV s'accroît de 1 800 m2 environ.

10.6.2.2 – Modification du périmètre d'un Espace Boisé Classé et d'un Espace paysager

Cette évolution résulte de la nécessité d'adapter le zonage au projet de construction de la gare « Sevran-Livry ». En effet, ses emprises concernent en zone N l'EBC lié au Parc des Sœurs, qui n'autorise pas la réalisation du projet. Cette protection s'avère donc incompatible avec les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.

D'autre part, un ouvrage technique annexe situé rue Henri Becquerel impacte un espace paysager au titre de l'article L.123-1-5-7° du Code de l'Urbanisme, qui n'autorise pas non plus la réalisation du projet. Cette protection s'avère donc incompatible avec les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.

Le plan de zonage évolue de la manière suivante :

- Réduction de l'EBC associé au Parc des Sœurs de l'ordre de 1 800 m2 environ.
- Réduction de l'Espace paysager rue Henri Becquerel de l'ordre de 900 m2 environ.

10.6.3 - Evolutions du règlement induites par le projet :

Après analyse du libellé des articles du règlement d'urbanisme des zones traversées, il apparaît nécessaire de reformuler ponctuellement certains d'entre eux afin de les adapter aux besoins du projet

Les modifications proposées sont reprises, ci-après, sous forme de tableau.

ZONE TRAVERSEE	ARTICLES	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
UCV Secteur UCVa	***Art 7***	La rédaction insérée en fin d'alinéa UCV 7.3 est la suivante : «(…) *7.3.3. Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées en limites séparatives ou respecter un retrait de 1 m au minimum.* »
	Art 12	L'alinéa UCV 12.2 est complété de la manière suivante : « (…) 12.2.6. Etablissement de formation (…) 12.2.7. *Constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris* *Le nombre de places de stationnement créées pour les véhicules motorisés et les deux roues doit être estimé en fonction des besoins.* *12.2.8.* Autres équipements d'intérêt général ou collectif (…).
UEV	***Art 7***	La rédaction insérée en fin d'alinéa UEV 7.3 est la suivante : « (…) *7.3.3. Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées en limites séparatives ou respecter un retrait de 1 m au minimum.* »
	Art 12	L'alinéa UEV 12.2 est complété de la manière suivante : « (…) 12.2.7. Etablissement de formation (…) 12.2.8. *Constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris Le nombre de places de stationnement créées pour les véhicules motorisés et les deux roues doit être estimé en fonction des besoins.* *12.2.9.* Autres équipements d'intérêt général ou collectif (…). »
	Art 13	La rédaction insérée en fin d'article UEV 13 est la suivante : « *13.3. Toutefois ces règles ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.* »
ZONE	ARTICLES	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION

TRAVERSEE		
UM Secteurs UMS	***Art 5***	La rédaction insérée en fin d'article UM 5 est la suivante : « *5.3. Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, cet article est sans objet.* »
	Art 7	La rédaction insérée en fin d'article UM 7 est la suivante : « *(…) 7.5. Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées en limites séparatives ou respecter un retrait de 1 m au minimum.* »
	Art 12	L'alinéa UM 12.2 est complété de la manière suivante : « (…) 12.2.7. Etablissement de formation - 1 place par 200m2 de SHOB - 1 local vélo de 20m2 minimum 12.2.8. *Constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris* *Le nombre de places de stationnement créées pour les véhicules motorisés et les deux roues doit être estimé en fonction des besoins.* *12.2.9.* Autres équipements d'intérêt général ou collectif - 1 place par 100m2 de SHOB - 1 local vélo de 20m2 minimum à partir de 200m2 de SHOB (…). »
UAE Secteur UAEp	***Art 12***	L'alinéa UAE 12.2 est complété de la manière suivante : « (…) 12.2.7. Etablissement de formation (…) 12.2.8. *Constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris* *Le nombre de places de stationnement créées pour les véhicules motorisés et les deux roues doit être estimé en fonction des besoins.* *12.2.9.* Autres équipements d'intérêt général ou collectif (…). »
	Art 13	La rédaction insérée en fin d'article UAE 13 est la suivante : « *13.4. Toutefois ces règles ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.* »
N	***Chapeau de la zone***	La rédaction suivante insérée à la fin du chapeau de la zone est la suivante : « *La zone peut accueillir sur une emprise limitée les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris en souterrain uniquement, et sous réserve que le caractère de la zone naturelle ne soit pas mis en cause.* »
	Art 1 Alinéa 1.2	L'alinéa N 1.2 est complété de la manière suivante : « 1.2. L'implantation de nouvelles installations classées soumises à autorisation ou à déclaration *en dehors de celles indiquées à l'article 2*, l'aménagement ou l'extension des installations classées existantes. »

ZONE TRAVERSEE	ARTICLES	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
N	***Art 2.1 Alinéa 2.1***	L'alinéa N 2.1 est complété de la manière suivante : « 2.1. Sous réserve que le caractère de la zone naturelle ne soit pas mis en cause et d'une bonne intégration au paysage des constructions ou installations : (…) - Les exploitations forestières et agricoles *- Les constructions et installations en souterrain nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, ainsi que les installations classées pour la protection de l'environnement qui leur sont nécessaires.* »
	Art 13	La rédaction insérée en fin d'article N 13 est la suivante : *« (…) 13.3. Toutefois ces règles ne s'appliquent pas aux constructions et* *installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.* »

10.7 - Conclusions de la commission d'enquête

A l'issue d'une enquête publique d'une durée de 43 jours, et après :

- Une étude attentive et approfondie du dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de Sevran, suivie d'une réunion lors de la visite sur place avec les représentants de la SGP pour mieux appréhender les enjeux du projet.

- Une visite détaillée sur le terrain pour mieux comprendre les objectifs visés par l'implantation d'un réseau de transport en commun souterrain et de ses annexes, visualiser concrètement la topographie des lieux dans leur environnement, nous rendre compte de la situation géographique de ces ouvrages et pouvoir ainsi mieux appréhender la réalité des problèmes qui pouvaient en ressortir.

- Avoir tenu trois permanences dans de bonnes conditions de réception dans les locaux de la Mairie.

10.7.1 – Sur la forme et la procédure

A l'issue d'une enquête publique ayant duré 43 jours, il apparaît :

- Que la publicité par affichage a été faite dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête,

- Que les publications légales dans les journaux ont été faites dans des journaux régionaux et nationaux paraissant dans les départements de la Seine Saint Denis et de la

Seine et Marne plus de 15 jours avant le début de l'enquête et répétés dans ces mêmes journaux dans les huit premiers jours de l'enquête, et dans 3 journaux nationaux 15 jours avant le début de l'enquête

- Que les dossiers relatifs à la "mise en compatibilité des documents d'urbanisme" ont été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête dans les mairies des communes concernées par cette mise en compatibilité dont celle de Sevran,

- Que les registres d'enquête ont été également mis à la disposition du public dans les mairies des communes concernées pendant toute la durée de l'enquête dont celle de Sevran,

- Que les membres de la commission d'enquête ont tenu les permanences prévues pour recevoir le public dont 3 dans la commune de Sevran,

- Que les termes de l'arrêté préfectoral ayant organisé l'enquête ont été respectés,

- Que les commissaires enquêteurs n'ont à rapporter aucun incident notable qui aurait pu perturber le bon déroulement cette enquête,

- Qu'aucune observation concernant la mise en compatibilité du PLU de Sevran n'a été déposée sur les registres mis en place dans les locaux de la commune,

10.7.2 – Sur le fond de l'enquête

De l'ensemble des critères justifiant l'utilité publique de cette opération, il apparaît:

- Que le projet proposé présente un caractère d'intérêt public,

- Qu'il est nécessaire de mentionner ce projet de réseau de transport public du Grand Paris sur les documents d'urbanisme de la commune de Sevran,

- Que la réalisation de ce projet de réseau de transport public nécessite que soit modifié le PLU de la commune de Sevran afin de le rendre compatible,

- Que la procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme a bien été respectée,

- - Que les documents consultables par le public étaient explicites, et que c'est donc en toute logique que les documents réglementaires d'urbanisme doivent prendre en compte le projet mis à l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique, et être adaptés en conséquence,

- Mais que cette mise en compatibilité entraîne également pour les communes concernées des frais de mise à jour des documents d'urbanisme non négligeables,

La commission d'enquête à l'unanimité de ses membres donne un **AVIS FAVORABLE** à la modification du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de **SEVRAN** selon les modalités décrites dans le dossier mis à l'enquête publique, avec la recommandation suivante :

RECOMMANDATION

La commission d'enquête demande que la SGP participe aux frais engagés par la commune de SEVRAN pour mettre en compatibilité ses documents d'urbanisme en vue de la réalisation du présent projet.

RECOMMANDATION : (La recommandation correspondant à des préconisations vivement souhaitées, la commission d'enquête demande donc qu'elle soit prise en considération)

Fait à Paris le 02 février 2015

Marcel LINET – Président

Michel LAGUT – Membre

Alain CHARLIAC – Membre

Annie LE FEUVRE – Membre

Pierre PONTHUS – Membre

11 – MISE EN COMPATIBILITE DU PLU D'AULNAY-SOUS-BOIS

PREAMBULE

Le cadre général de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme est rappelé au chapitre 3 ci-dessus.

11.1- Analyse des observations.

Aucune observation sur la mise en compatibilité du Plan Local d' Urbanisme de la commune D'AULNAY-SOUS-BOIS, n'a été déposée sur le registre mis en place dans les locaux de la commune,

11.2 – Situation actuelle

La ville d'AULNAY-SOUS-BOIS est dotée d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé par délibération du Conseil Municipal du 24 janvier 2008.

Ce document a ensuite fait l'objet d'une mise en compatibilité par l'arrêté du 27 janvier 2014, déclarant d'utilité publique le projet de bus à haut niveau de service (BHNS) entre la gare RER D de Villiers-le-Bel - Gonesse – Arnouville et la gare RER B du Parc des Expositions de Villepinte.

La ville d'AULNAY-SOUS-BOIS ne fait pas partie du périmètre d'un Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) en vigueur.

Enfin, le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France est le document de référence réglementaire qui s'applique sur le territoire communal selon les dispositions de l'article L. 141-1 du Code de l'Urbanisme. Le SDRIF 2013, issu de la procédure de révision du SDRIF de 1994, a été adopté par le Conseil Régional d'Ile-de-France le 18 octobre 2013 et approuvé par décret n° 2013-1241 le 27 décembre 2013. Il intègre explicitement le schéma d'ensemble du Grand Paris

11.3 – Objet

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire d'AULNAY-SOUS-BOIS en tunnel d'Est en Ouest et sur une longueur d'environ 3,1. Il présente les caractéristiques principales suivantes :

- Une section de l'infrastructure courante souterraine du réseau de transport public du Grand Paris ;
- La gare « d'Aulnay-sous-Bois» complétée par ses emprises en souterrain ;

- L'implantation de cinq ouvrages techniques annexes.

Le tracé est implanté sur quatre zones urbaines distinctes du PLU de la ville d'AULNAY-SOUS-BOIS.

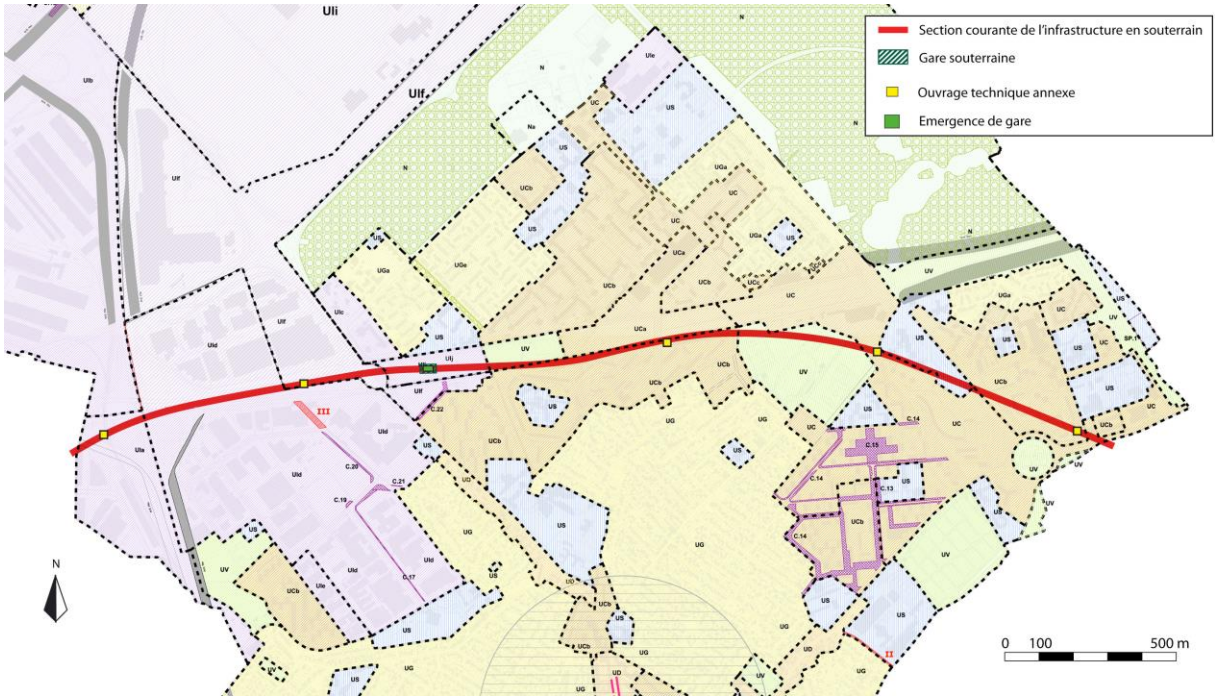
- Zone UC et les secteurs UCa et UCb : impactés par une section de l'infrastructure courante souterraine, et par l'implantation de trois ouvrages techniques annexes ;

- Zone UI et les secteurs UIa, UId, UIf et UIj : impactés par une section de l'infrastructure souterraine courante, par l'implantation de la totalité de la gare « d'Aulnay » en secteur UIj et par l'implantation de deux ouvrages techniques annexes en secteur UIa, UIf et UId ;

- Zone US : impactée par une section de l'infrastructure souterraine courante ;

- Zone UV : impactée par une section de l'infrastructure souterraine courante.

Extrait du plan de zonage de la Ville d'Aulnay-sous-Bois faisant apparaitre les éléments du Projet.



Par ailleurs, le tunnel traverse en souterrain plusieurs éléments protégés au titre des articles L.123-1-5-7° et L.123-1-5-7bis du code de l'urbanisme, à savoir :

- L'inscription graphique « Végétation à préserver favorisant une bonne insertion des infrastructures routières », impactée par le tracé en souterrain et un ouvrage technique annexe ;

- L'inscription graphique « Parcs et espaces boisés », impactée uniquement par l'infrastructure en souterrain ;

- L'inscription graphique « Plantation d'alignement située sur un axe structurant du réseau viaire », impactée par le tracé en souterrain ;
- L'inscription graphique « Plantation d'alignement existante » est impactée par le tracé en souterrain et un ouvrage technique annexe ;
- « Une vue d'intérêt régional », impactée uniquement par le tracé en souterrain.

Le tracé du tunnel du réseau de transport public du Grand Paris est prévu pour passer sous l'emprise de ces éléments, il reste que le tunnel doit s'implanter à une grande profondeur (plus de 15 m), si bien qu'il ne les remet nullement en cause.

Néanmoins, les emprises des inscriptions graphiques « Végétation à préserver favorisant une bonne insertion des infrastructures routières » et « Plantation d'alignement existante » devront être réduites pour permettre l'implantation des ouvrages techniques annexes nécessaires au projet.

11.3.1 – Mise en compatibilité des documents d'urbanisme concernés

Pour rendre possible la réalisation du projet, compte tenu du contexte décrit ci-dessus, ces évolutions passeront à la fois par :

- Le complément apporté au rapport de présentation pour y décrire les grandes lignes du projet et y insérer un exposé des motifs des changements apportés.
- Le complément apporté au Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) afin de mentionner explicitement le projet.
- Le complément apporté à la pièce écrite du règlement d'urbanisme afin d'y introduire en tant que de besoin dans les différentes zones traversées par le projet, les compléments nécessaires pour autoriser le projet dans toutes ses composantes.
- L'adaptation du plan «Protection du patrimoine » afin de réduire l'emprise des inscriptions graphiques « Végétation à préserver favorisant une bonne insertion des infrastructures routières » et « Plantation d'alignement existante ». Elles sont respectivement réduites d'environ 1 450 m² et 30 m pour permettre la réalisation d'ouvrages techniques annexes.

Les autres pièces n'appellent pas d'évolutions.

11.4 – Modification du Rapport de présentation du PLU

Le présent document vient compléter le rapport de présentation afin que le chapitre qu'il consacre aux transports collectifs fasse précisément mention du futur réseau de transport « Grand Paris Express ».

Aussi, à la fin du chapitre « Introduction – Le contexte juridique et administratif » sera inséré le texte suivant :

Exposé des motifs des changements apportés :

Le rapport de présentation a été modifié pour que le chapitre qu'il consacre aux transports collectifs fasse précisément mention du futur réseau de transport « Grand Paris Express » et en décrive les principales caractéristiques au titre des informations qui doivent figurer dans cette pièce.

Le volet du Projet d'Aménagement et de Développement Durables relatif aux transports a été complété, afin d'inclure explicitement l'implantation du projet de réseau de transport public du Grand Paris sur la commune au sein des objectifs et orientations générales qui figurent dans le PADD.

Les documents graphiques et le règlement des zones concernées par l'infrastructure de transport ont été analysés, afin d'identifier les évolutions permettant de lever les incompatibilités avec l'implantation du projet de réseau de transport public du Grand Paris.

Les documents graphiques ont été analysés afin d'identifier et si besoin d'adapter les éléments incompatibles avec le projet. Les articles ont été analysés et si besoin modifiés, en fonction de la logique suivante :

- L'article 1, afin de ne pas interdire les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ;

- L'article 2 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ;

- L'article 6 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris à s'implanter à l'alignement ou de respecter un retrait de 1 m au minimum, afin de ne pas contraindre l'implantation des éléments du projet en surface par des normes de retrait qui ne seraient pas compatibles avec les spécificités techniques de l'infrastructure de transport ;

- L'article 7 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris à s'implanter en limites séparatives ou à respecter un recul de 1 m au minimum, afin de ne pas contraindre l'implantation des éléments du projet en surface par des normes de retrait qui ne seraient pas compatibles avec les spécificités techniques de l'infrastructure de transport ;

- L'article 9 afin de porter pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, le coefficient d'emprise au sol à 100 %, afin de tenir

compte des contraintes techniques d'insertion des éléments du projet en surface en leur permettant d'occuper toute la surface du terrain d'assiette sur laquelle ils seront implantés ;

- L'article 10 afin de ne pas contraindre les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris implantées en surface par des règles de hauteur qui ne permettraient pas l'implantation du projet ;

- L'article 12 afin de permettre, pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, d'évaluer le nombre de places de stationnement créé pour les véhicules motorisés et deux roues en fonction des besoins de la construction ;

- L'article 13 afin de dispenser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris des obligations de cet article, qui s'avéreraient incompatibles avec les caractéristiques techniques des ouvrages du réseau de transport public du Grand Paris présents en surface.

Aussi, à la fin du chapitre « 2.5.7. Les projets » de la partie « 2.5. La mobilité, les déplacements et les transports » sera inséré le texte suivant, à la fin du paragraphe « Projets moyen-long terme (2010-2020) » :

Le réseau de transport « Grand Paris Express » :

La ville va bénéficier dans les prochaines années de l'implantation de la gare de «Aulnay-sous-Bois» du futur réseau de transport « Grand Paris Express ». Celle-ci est appelée à faire évoluer sensiblement, dans un proche avenir, les conditions locales de déplacement.

Le réseau de transport « Grand Paris Express » compte environ 205 km de lignes nouvelles reliant 72 gares. Il est organisé autour de liaisons de rocade desservant les territoires de proche et moyenne couronnes et d'une liaison diamétrale permettant de les relier au cœur de l'agglomération. Il comprend la réalisation des nouvelles lignes de métro automatique 15, 16, 17 et 18, ainsi que les prolongements Nord et Sud de la Ligne 14.

Ce réseau a pour objectif d'améliorer la qualité de desserte en transports collectifs et de faciliter les déplacements quotidiens dans la région Ile-de-France : étroitement maillé avec les principales lignes urbaines et régionales actuelles, il favorise les déplacements en rocade, dessert des quartiers jusqu'ici enclavés et permet de décongestionner les lignes qui traversent la zone centrale de l'agglomération. Le réseau Grand Paris Express est également au service de l'aménagement du territoire : il permet de relier les principaux pôles métropolitains, vecteurs de développement économique et bassins de vie, les grands équipements du cœur d'agglomération, les gares TGV ainsi que les aéroports. Il favorisera l'égalité entre les territoires de la région capitale.

Il est conçu comme une alternative à la voiture pour les déplacements de banlieue à banlieue : pour concurrencer la voiture, cette alternative sera pratique, régulière et confortable, tout en préservant l'environnement.

Présentation du projet sur la ville d'Aulnay-sous-Bois

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire d'Aulnay-sous-Bois en tunnel d'Est en Ouest et sur une longueur d'environ 3,1 km. Il présente les caractéristiques principales suivantes :

- Une section de l'infrastructure courante souterraine du réseau de transport public du Grand Paris ;
- La gare « d'Aulnay-sous-Bois» complétée par ses emprises en souterrain ;
- L'implantation de cinq ouvrages techniques annexes.

11.5 – Evolutions des documents règlementaires

11.5.1 – Evolutions du Projet d'Aménagement et de Développement Durable induites par le projet

Le PADD d'AULNAY-SOUS-BOIS n'intègre pas de manière spécifique le projet de réseau de transport public du Grand Paris.

L'orientation « 2. Réorganiser les flux de déplacement et le stationnement » sera complétée afin de mentionner explicitement le projet de réseau de transport public du Grand Paris.

Le texte complété sera le suivant :

« (…) La mise en œuvre du « concept multimodal de déplacements » permettra :

(…) – de favoriser les projets structurants tels que :

- débranchement nord du T4,

- liaison Parc des Expositions Le Bourget / liaison Parc des Expositions Villepinte (inscrite au SDRIF),

- réseau de transport public du Grand Paris. *(…)* ».

11.5.2 – Evolutions du plan « Protection du patrimoine » induites par le projet

Conformément aux textes réglementaires, il est nécessaire de supprimer, sous les emprises des ouvrages techniques annexes, les protections édictées au Code de l'Urbanisme.

En effet, conformément aux articles 2 des zones UC et UI dans lesquelles sont situées ces inscriptions graphiques, sont autorisés.

Cette évolution ne s'oppose pas aux projets de paysage et de traitement qualitatif des espaces.

11.5.3 – Evolutions du règlement induites par le projet

Après analyse du libellé des articles du règlement d'urbanisme des zones traversées, il apparaît nécessaire de reformuler ponctuellement certains d'entre eux afin de les adapter aux besoins du projet.

Les modifications proposées sont reprises, ci-après, sous forme de tableau :

ZONE TRAVERSEE	ARTICLES	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
UC	**Art 2/6**	La rédaction insérée à l'alinéa UC 2/6 est la suivante : «(…)2/6 – pour les terrains situés dans les secteurs de risque d'inondation, les parties de construction en sous-sol sont autorisées dès lors qu'elles ont pour unique destination le stationnement *ou dès lors qu'elles sont nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris*. Des dispositifs techniques adaptés sont mis en place pour prévenir ce risque d'inondation (…) »
	Art 6	La rédaction insérée en fin d'article UC 6 est la suivante : « (…) *6/4 – Constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris* *Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées en limites séparatives ou respecter un retrait de 1 m au minimum.* »
	Art 7	La rédaction insérée en fin d'alinéa UC 7/3 est la suivante « 7/3 – Dispositions particulières *(…) 7/3.5 – Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées en limites séparatives ou respecter un retrait de 1 m au minimum.»*
ZONE TRAVERSEE	**ARTICLES**	**PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION**
UC	***Art 9***	La rédaction insérée en fin d'alinéa UC 9/2 est la suivante *« 9/2* – Dispositions particulières *(…) 9 :2 ;5 6 Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, le coefficient d'emprise au sol peut être porté à 100 %.* »

	Art 12	*La rédaction insérée en fin d'article UC 12/1.6 est la suivante :* « 12/1.6 – Pour les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif *(…) Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, le nombre de places de stationnements créées pour les véhicules motorisés et les deux roues doit être estimé en fonction des besoins de la construction.»*
	Art 13	La rédaction insérée en fin d'alinéa UC 13 est la suivante *« 13/5 – Constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris* *Toutefois ces règles ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris»*
UI	***Art 2***	La rédaction insérée à l'alinéa UI 2/12 est la suivante : «(…) 2/12 – pour les terrains situés dans les secteurs de risque d'inondation, les parties de construction en sous-sol sont autorisées dès lors qu'elles ont pour unique destination le stationnement *ou dès lors qu'elles sont nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.* Des dispositifs techniques adaptés sont mis en place pour prévenir ce risque d'inondation (…) »
	Art 6	La rédaction insérée en fin d'article UI 6/12 est la suivante *:* *«* 6.2 – Dispositions particulières *(…) 6/2.9 – Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées à l'alignement ou respecter un retrait de 1 m au minimum.»*
UI	***Art 9***	La rédaction insérée en fin d'alinéa UI 9/2 est la suivante *:* *« 9/*2 – Dispositions particulières *(…) 9.2.4 - Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, le coefficient d'emprise au sol peut être porté à 100 %. »*
	Art 12	La rédaction insérée en fin d'article 12/1.6 est la suivante « 12/1.6 – Pour les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif *(…) Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, le nombre de places de stationnement créées pour les véhicules motorisés et les deux roues doit être estimé en fonction des besoins de la construction. »*
ZONE TRAVERSEE	**ARTICLES**	**PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION**
	Art 13	La rédaction insérée en fin d'alinéa UI 13/1 est la suivante : *«13/1.10 – Toutefois, ces règles ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris..»*

US	***Art 2/7***	La rédaction insérée à l'alinéa US 2/7 est la suivante : « (…) 2/7 – Pour les terrains situés dans les secteurs de risque d'inondation, les parties de construction en sous-sol sont autorisées dès lors qu'elles ont pour unique destination le stationnement *ou dès lors qu'elles sont nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.* Des dispositifs techniques adaptés sont mis en place pour prévenir ce risque d'inondation (…) »
UV	***Art 2***	La rédaction insérée aux alinéas 2/1 et 2/5 est la suivante « 2/1 – Les constructions, ouvrages ou travaux dès lors qu'il s'agit de constructions ou installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif à vocation éducative, de sports ou loisirs, funéraire ou cultuelle *ou nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.* 2/5 - Pour les terrains situés dans les secteurs de risque d'inondation, les parties de construction en sous-sol sont autorisées dès lors qu'elles ont pour unique destination le stationnement *ou dès lors qu'elles sont nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.* Des dispositifs techniques adaptés sont mis en place pour prévenir ce risque d'inondation (…) »

11.6 - Conclusions de la commission d'enquête

A l'issue d'une enquête publique d'une durée de 43 jours, et après :

- Une étude attentive et approfondie du dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme d'Aulnay-sous-Bois suivie d'une réunion lors de la visite sur place avec les représentants de la SGP pour mieux appréhender les enjeux du projet.

- Une visite détaillée sur le terrain pour mieux comprendre les objectifs visés par l'implantation d'un réseau de transport en commun souterrain et de ses annexes, visualiser concrètement la topographie des lieux dans leur environnement, nous rendre compte de la situation géographique de ces ouvrages et pouvoir ainsi mieux appréhender la réalité des problèmes qui pouvaient en ressortir.

- Avoir tenu trois permanences dans de bonnes conditions de réception dans les locaux de la Mairie.

11.6.1– Sur la forme et la procédure

A l'issue d'une enquête publique ayant duré 43 jours, il apparaît :

- Que la publicité par affichage a été faite dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête,

- Que les publications légales dans les journaux ont été faites dans des journaux régionaux et nationaux paraissant dans les départements de la Seine Saint Denis et de la

Seine et Marne plus de 15 jours avant le début de l'enquête et répétés dans ces mêmes journaux dans les huit premiers jours de l'enquête, et dans 3 journaux nationaux 15 jours avant le début de l'enquête

- Que les dossiers relatifs à la "mise en compatibilité des documents d'urbanisme" ont été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête dans les mairies des communes concernées par cette mise en compatibilité dont celle d'Aulnay-sous-Bois,

- Que les registres d'enquête ont été également mis à la disposition du public dans les mairies des communes concernées pendant toute la durée de l'enquête dont celle d'Aulnay-sous-Bois,

- Que les membres de la commission d'enquête ont tenu les permanences prévues pour recevoir le public dont 3 dans la commune d'Aulnay-sous-Bois,

- Que les termes de l'arrêté préfectoral ayant organisé l'enquête ont été respectés,

- Que les commissaires enquêteurs n'ont à rapporter aucun incident notable qui aurait pu perturber le bon déroulement cette enquête,

- Qu'aucune observation concernant la mise en compatibilité du PLU d'Aulnay-sous-Bois n'a été déposée sur les registres mis en place dans les locaux de la commune,

11.6.2 – Sur le fond de l'enquête

De l'ensemble des critères justifiant l'utilité publique de cette opération, il apparaît:

- Que le projet proposé présente un caractère d'intérêt public,

- Qu'il est nécessaire de mentionner ce projet de réseau de transport public du Grand Paris sur les documents d'urbanisme de la commune d'Aulnay-sous-Bois,

- Que la réalisation de ce projet de réseau de transport public nécessite que soit modifié le Plan Local d'Urbanisme de la commune d'Aulnay-sous-Bois afin de le rendre compatible,

- Que la procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme a bien été respectée,

- - Que les documents consultables par le public étaient explicites, et que c'est donc en toute logique que les documents réglementaires d'urbanisme doivent prendre en compte le projet mis à l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique, et être adaptés en conséquence,

- Mais que cette mise en compatibilité entraîne également pour les communes concernées des frais de mise à jour des documents d'urbanisme non négligeables,

La commission d'enquête à l'unanimité de ses membres donne un **AVIS FAVORABLE** à la modification du Plan Local d'Urbanisme de la commune **d'AULNAY SOUS BOIS** selon les modalités décrites dans le dossier mis à l'enquête publique, avec la recommandation suivante :

RECOMMANDATION

La commission d'enquête demande que la SGP participe aux frais engagés par la commune d'AULNAY SOUS BOIS pour mettre en compatibilité ses documents d'urbanisme en vue de la réalisation du présent projet.

RECOMMANDATION : (La recommandation correspondant à des préconisations vivement souhaitées, la commission d'enquête demande donc qu'elle soit prise en considération)

Fait à Paris le 02 février 2015

Marcel LINET – Président

Michel LAGUT – Membre

Alain CHARLIAC – Membre

Annie LE FEUVRE – Membre

Pierre PONTHUS – Membre

12 – MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE LE BLANC-MESNIL

PREAMBULE

Le cadre général de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme est rappelé au chapitre 3 ci-dessus.

12.1- Analyse des observations.

Aucune observation sur la mise en compatibilité du Plan Local d' Urbanisme de la commune de BLANC-MESNIL, n'a été déposée sur le registre mis en place dans les locaux de la commune,

12.2 – Situation actuelle

La ville du Blanc-Mesnil est dotée d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé par délibération du Conseil Municipal du 22 novembre 2007.

Ce document a ensuite fait l'objet de plusieurs évolutions, la dernière procédure portant sur une modification du PLU (modification n° 3) approuvée par délibération du Conseil Municipal du 19 décembre 2013.

La ville du Blanc-Mesnil ne fait pas partie du périmètre d'un Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) en vigueur.

Enfin, le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France est le document de référence réglementaire qui s'applique sur le territoire communal selon les dispositions de l'article L. 141-1 du Code de l'Urbanisme. Le SDRIF 2013, issu de la procédure de révision du SDRIF de 1994, a été adopté par le Conseil Régional d'Ile-de-France le 18 octobre 2013 et approuvé par décret n° 2013-1241 le 27 décembre 2013. Il intègre explicitement le schéma d'ensemble du Grand Paris.

12.3 – Objet

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire du BLANC-MESNIL sur une longueur totale d'environ 2,7 km.

Ce territoire est concerné à plusieurs titres par ce projet :

- D'une part, par une section de l'infrastructure courante souterraine du réseau de transport public du Grand Paris ;

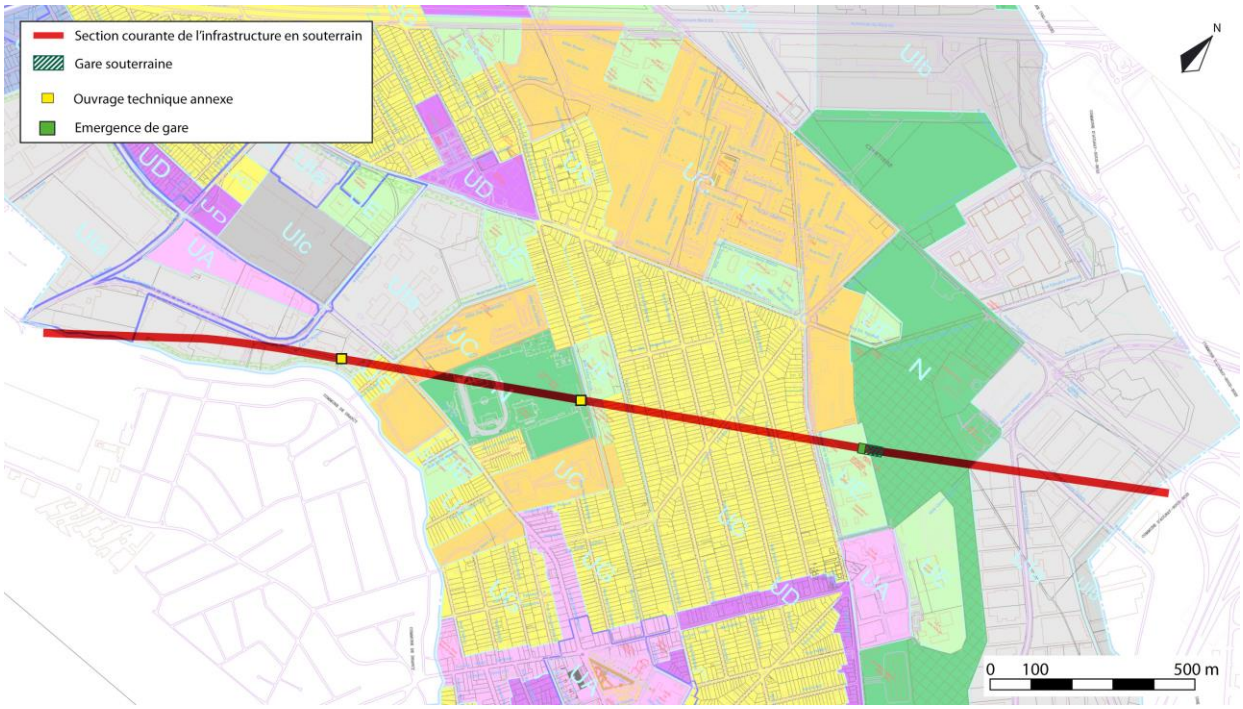
- D'autre part, par l'implantation de la gare « Le Blanc-Mesnil » complétée par ses emprises souterraines ;
- Enfin, par l'implantation de deux ouvrages techniques annexes.

Le tracé est implanté sur cinq zones distinctes du PLU de la ville du Blanc-Mesnil, quatre zones urbaines (UC, UG, UE UI) et une zone naturelle (N).

- Zones UC et UG : seulement impactées par l'infrastructure souterraine,
- Zone UE : impactée à la fois par le tunnel et par l'implantation de la gare « Le Blanc-Mesnil complétée par ses emprises souterraines,
- Zone UI : impactée à la fois par l'infrastructure souterraine et par l'implantation d'un ouvrage technique annexe,

Zone N : impactée à la fois par l'infrastructure souterraine, par les emprises de la gare souterraine « Le Blanc-Mesnil » et par l'implantation d'un ouvrage technique annexe.

Extrait du plan de zonage de la Ville du Blanc-Mesnil faisant apparaitre les éléments du Projet



12.4 – Mise en compatibilité des documents d'urbanisme concernés

Pour rendre possible la réalisation du projet, compte tenu du contexte décrit ci-dessus, ces évolutions passeront à la fois par :

Le complément apporté au rapport de présentation pour y décrire les grandes lignes du projet et y insérer un exposé des motifs des changements apportés.

Le complément apporté à la pièce écrite du règlement d'urbanisme afin d'y introduire en tant que de besoin dans les différentes zones traversées par le projet, les compléments nécessaires pour autoriser le projet dans toutes ses composantes.

L'adaptation de la pièce graphique du règlement d'urbanisme (plan de zonage) afin de réduire l'emprise de l'EBC situé sur le parc Jacques Duclos, ainsi que l'emprise de l'inscription graphique « Plantations à réaliser ». L'EBC est réduit d'environ 6 400 m² pour permettre la réalisation de la gare souterraine et l'inscription graphique « Plantations à réaliser » est réduite pour permettre la réalisation d'un ouvrage technique annexe.

Les autres pièces n'appellent pas d'évolutions.

12.5 – Modification du Rapport de présentation du PLU

Il conviendra de compléter le rapport de présentation du PLU afin que le chapitre qu'il consacre aux transports collectifs fasse précisément mention du futur réseau de transport « Grand Paris Express ».

Aussi, à la fin du chapitre « Chapitre I – Préambule » sera inséré le texte suivant :

Exposé des motifs des changements apportés :

Le rapport de présentation a été modifié pour que le chapitre qu'il consacre aux transports collectifs fasse précisément mention du futur réseau de transport « Grand Paris Express » et en décrive les principales caractéristiques au titre des informations qui doivent figurer dans cette pièce.

Les documents graphiques et le règlement des zones concernées par l'infrastructure de transport ont été analysés, afin d'identifier les évolutions permettant de lever les incompatibilités avec l'implantation du projet de réseau de transport public du Grand Paris. Les articles du règlement ont été analysés et si besoin modifiés, en fonction de la logique suivante :

- L'article 1, afin de ne pas interdire les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ;

- L'article 2 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ;

- L'article 6 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris à s'implanter à l'alignement ou de respecter un retrait de 1 m au minimum, afin de ne pas contraindre l'implantation des éléments du projet en surface par des normes de retrait qui ne seraient pas compatibles avec les spécificités techniques de l'infrastructure de transport ;

- L'article 7 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris à s'implanter en limites séparatives ou à respecter un recul de 1 m au minimum, afin de ne pas contraindre l'implantation des éléments du projet en surface par des normes de retrait qui ne seraient pas compatibles avec les spécificités techniques de l'infrastructure de transport ;

- L'article 9 afin de porter pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, le coefficient d'emprise au sol à 100 %, afin de tenir compte des contraintes techniques d'insertion des éléments du projet en surface en leur permettant d'occuper toute la surface du terrain d'assiette sur laquelle ils seront implantés ;

- L'article 10 afin de ne pas contraindre les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris implantées en surface par des règles de hauteur qui ne permettraient pas l'implantation du projet ;

- L'article 12 afin de permettre, pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, d'évaluer le nombre de places de stationnement créé pour les véhicules motorisés et deux roues en fonction des besoins de la construction ;

- L'article 13 afin de dispenser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris des obligations de cet article, qui s'avéreraient incompatibles avec les caractéristiques techniques des ouvrages du réseau de transport public du Grand Paris présents en surface.

Aussi, à la fin du chapitre «7.5. Le Plan de Déplacement Urbain » sera inséré le texte suivant :

Le réseau de transport « Grand Paris Express » :

La ville va bénéficier dans les prochaines années de l'implantation de la gare de « Clichy-Montfermeil » du futur réseau de transport « Grand Paris Express ». Celle-ci est appelée à faire évoluer sensiblement, dans un proche avenir, les conditions locales de déplacement.

Le réseau de transport « Grand Paris Express » compte environ 205 km de lignes nouvelles reliant 72 gares. Il est organisé autour de liaisons de rocade desservant les territoires de proche et moyenne couronnes et d'une liaison diamétrale permettant de les relier au coeur

de l'agglomération. Il comprend la réalisation des nouvelles lignes de métro automatique 15, 16, 17 et 18, ainsi que les prolongements Nord et Sud de la Ligne 14.

Ce réseau a pour objectif d'améliorer la qualité de desserte en transports collectifs et de faciliter les déplacements quotidiens dans la région Ile-de-France : étroitement maillé avec les principales lignes urbaines et régionales actuelles, il favorise les déplacements en traversent la zone centrale de l'agglomération. Le réseau Grand Paris Express est également au service de l'aménagement du territoire : il permet de relier les principaux pôles métropolitains, vecteurs de développement économique et bassins de vie, les grands équipements du cœur d'agglomération, les gares TGV ainsi que les aéroports. Il favorisera l'égalité entre les territoires de la région capitale.

Il est conçu comme une alternative à la voiture pour les déplacements de banlieue à banlieue : pour concurrencer la voiture, cette alternative sera pratique, régulière et confortable, tout en préservant l'environnement.

Présentation du projet sur la ville du Blanc-Mesnil :

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire du Blanc-Mesnil en tunnel du Nord-Est au Sud-Ouest et sur une longueur d'environ 2,7 km.

Il présente les caractéristiques principales suivantes :

- Une section de l'infrastructure courante souterraine du réseau de transport public du Grand Paris ;
- La gare « Le Blanc-Mesnil » complétée par ses emprises en souterrain ;
- L'implantation de deux ouvrages techniques annexes.

12.6 – Evolutions des documents règlementaires

12.6.1 – Evolutions du plan de zonage induites par le projet

Cette évolution résulte de la nécessité d'adapter le zonage au projet de construction de la gare souterraine « Le Blanc-Mesnil », ainsi qu'au projet d'implantation d'un ouvrage technique annexe au Nord-Ouest de la commune, dans la ZAC Gustave Eiffel.

En effet, les emprises de la gare souterraine concernent, en zone N, une partie de l'EBC couvrant le parc Jacques Duclos, qui n'autorise pas la réalisation du projet. L'ouvrage technique annexe impacte, quant à lui, l'inscription graphique « Plantations à réaliser », qui n'autorise pas non plus la réalisation projet.

Ces protections s'avèrent donc incompatibles avec les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.

Le plan de zonage évolue de la manière suivante :

- Réduction de l'EBC associé au parc Jacques Duclos de l'ordre de 6 400 m.
- Réduction de l'inscription graphique « Plantations à réaliser ».

12.6.2 – Evolutions du règlement induites par le projet

Après analyse du libellé des articles du règlement d'urbanisme des zones traversées, il apparaît nécessaire de reformuler ponctuellement certains d'entre eux afin de les adapter aux besoins du projet. Les modifications proposées sont reprises, ci-après, sous forme de tableau :

ZONE TRAVERSEE	**ARTICLES**	**PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION**
UI	***Art 1***	L'article UI 1 est complété de la manière suivante : «Dans toute la zone, sont interdites les occupations et les utilisations suivantes : (…) . Les constructions non liées à la vocation d'activités économiques de la zone, *à l'exception des constructions et installations nécessaires au réseau de transport du Grand Paris. (…)* »
	Art 6	La rédaction insérée en fin d'article UI 6 est la suivante : « (…) *6.5 – Constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris* *Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées à l'alignement ou respecter un retrait de 1 m au minimum.*»
	Art 7	La rédaction insérée en fin d'alinéa UI 7 est la suivante : « (…) Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux ouvrages techniques destinés aux services et réseaux urbains (électricité, gaz, téléphone, etc.) et à leurs locaux techniques. *Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées en limites séparatives ou respecter un retrait de 1 m au minimum*.»
ZONE	**ARTICLES**	**PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION**

TRAVERSEE		
UI	***Art 12***	La rédaction insérée en fin de paragraphe « Dispositions applicables aux équipements publics et/ou d'intérêt collectif » à l'alinéa UI 12.5 est la suivante : (…) *Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, le nombre de places de stationnement créées pour les deux roues doit être estimé en fonction des besoins de la construction.*»
N	***Art 13***	La rédaction insérée en fin d'alinéa UI 13 est la suivante : «(…) *13.5 – Constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris* *Toutefois, les règles aux alinéas précédents ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris..*»
	Art 2	L'article N 2 est complété de la manière suivante : «- Les bâtiments, ouvrages ou installations techniques conçus spécialement pour le fonctionnement de réseaux ou de services urbains*, y compris les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ainsi que les installations classées pour la protection de l'environnement qui leur sont liées.* »
	Art 6	La rédaction insérée en fin d'article N 6 est la suivante : « (…) *Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées en limites séparatives ou en retrait de 1 m au minimum.* »
	Art 7	La rédaction insérée en fin d'alinéa N 7 est la suivante : « (…) Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux ouvrages techniques destinés aux services et réseaux urbains (électricité, gaz, téléphone, etc.) et à leurs locaux techniques. *Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées en limites séparatives ou en retrait de 1 m au minimum*.»
ZONE	**ARTICLES**	**PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION**

TRAVERSEE		
N	***Art 13***	L'article N 13 est complété de la manière suivante : « Ce seuil ne s'applique pas dans le cas de certains sites particuliers accueillant des équipements publics (cimetière, stades, plateau de sports…), *ainsi que pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris (…).* »

12.7- Conclusions de la commission d'enquête

A l'issue d'une enquête publique d'une durée de 43 jours, et après :

- Une étude attentive et approfondie du dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme du Blanc-Mesnil, suivie d'une réunion lors de la visite sur place avec les représentants de la SGP pour mieux appréhender les enjeux du projet.

- Une visite détaillée sur le terrain pour mieux comprendre les objectifs visés par l'implantation d'un réseau de transport en commun souterrain et de ses annexes, visualiser concrètement la topographie des lieux dans leur environnement, nous rendre compte de la situation géographique de ces ouvrages et pouvoir ainsi mieux appréhender la réalité des problèmes qui pouvaient en ressortir.

- Avoir tenu trois permanences dans de bonnes conditions de réception dans les locaux de la Mairie.

12.7.1 - Sur la forme et la procédure.

A l'issue d'une enquête publique ayant duré 43 jours, il apparaît :

- Que la publicité par affichage a été faite dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête,

- Que les publications légales dans les journaux ont été faites dans des journaux régionaux et nationaux paraissant dans les départements de la Seine Saint Denis et de la Seine et Marne plus de 15 jours avant le début de l'enquête et répétés dans ces mêmes journaux dans les huit premiers jours de l'enquête, et dans 3 journaux nationaux 15 jours avant le début de l'enquête

- Que les dossiers relatifs à la “mise en compatibilité des documents d’urbanisme” ont été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l’enquête dans les mairies des communes concernées par cette mise en compatibilité, dont celle du Blanc-Mesnil

- Que les registres d’enquête ont été également mis à la disposition du public dans les mairies des communes concernées pendant toute la durée de l’enquête dont celle du Blanc-Mesnil,

- Que les membres de la commission d’enquête ont tenu les permanences prévues pour recevoir le public dont 3 dans la commune du Blanc-Mesnil,

- Que les termes de l’arrêté préfectoral ayant organisé l’enquête ont été respectés,

- Que les commissaires enquêteurs n'ont à rapporter aucun incident notable qui aurait pu perturber le bon déroulement cette enquête,

- Qu’aucune observation concernant la mise en compatibilité du Plan Local d’Urbanisme du Blanc-Mesnil n’a été déposée sur les registres mis en place dans les locaux de la commune,

12.7.2 - Sur le fond de l’enquête.

De l’ensemble des critères justifiant l’utilité publique de cette opération, il apparaît:

- Que le projet proposé présente un caractère d’intérêt public,

- Qu’il est nécessaire de mentionner ce projet de réseau de transport public du Grand Paris sur les documents d’urbanisme de la commune du Blanc-Mesnil,

- Que la réalisation de ce projet de réseau de transport public nécessite que soit modifié le PLU de la commune du Blanc-Mesnil afin de le rendre compatible,

- Que la procédure de mise en compatibilité des documents d’urbanisme a bien été respectée,

- - Que les documents consultables par le public étaient explicites, et que c’est donc en toute logique que les documents réglementaires d’urbanisme doivent prendre en compte le projet mis à l’enquête préalable à la Déclaration d’Utilité Publique, et être adaptés en conséquence,

- Mais que cette mise en compatibilité entraîne également pour les communes concernées des frais de mise à jour des documents d’urbanisme non négligeables,

La commission d’enquête à l’unanimité de ses membres donne un **AVIS FAVORABLE** à la modification du Plan Local d’Urbanisme (PLU) de la commune du **BLANC-MESNIL** selon les

modalités décrites dans le dossier mis à l'enquête publique, avec la recommandation suivante :

RECOMMANDATION

La commission d'enquête demande que la SGP participe aux frais engagés par la commune du BLANC-MESNIL pour mettre en compatibilité ses documents d'urbanisme en vue de la réalisation du présent projet.

RECOMMANDATION : (La recommandation correspondant à des préconisations vivement souhaitées, la commission d'enquête demande donc qu'elle soit prise en considération)

Fait à Paris le 02 février 2015

Marcel LINET – Président

Michel LAGUT – Membre

Alain CHARLIAC – Membre

Annie LE FEUVRE – Membre

Pierre PONTHUS – Membre

13 – MISE EN COMPATIBILITE DU POS DU BOURGET

PREAMBULE

Le cadre général de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme est rappelé au chapitre 3 ci-dessus.

13.1- Analyse des observations.

Aucune observation sur la mise en compatibilité du Plan Local d' Urbanisme de la commune du Bourget, n'a été déposée sur le registre mis en place dans les locaux de la commune,

13.2 – Situation actuelle

La ville du Bourget est dotée d'un Plan d'Occupation des Sols (POS) approuvé par délibération du Conseil Municipal du 1er février 1991.

Ce document a ensuite fait l'objet de plusieurs évolutions, la dernière procédure portant sur une déclaration de projet approuvée par délibération du Conseil Municipal du 17 décembre 2013.

La ville du Bourget ne fait pas partie du périmètre d'un Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) en vigueur.

Enfin, le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France est le document de référence réglementaire qui s'applique sur le territoire communal selon les dispositions de l'article L. 141-1 du Code de l'Urbanisme. Le SDRIF 2013, issu de la procédure de révision du SDRIF de 1994, a été adopté par le Conseil Régional d'Ile-de-France le 18 octobre 2013 et approuvé par décret n° 2013-1241 le 27 décembre 2013. Il intègre explicitement le schéma d'ensemble du Grand Paris.

13.3 – Objet

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire du BOURGET sur une longueur totale d'environ 1,9 km.

Ce territoire est concerné à plusieurs titres par ce projet :

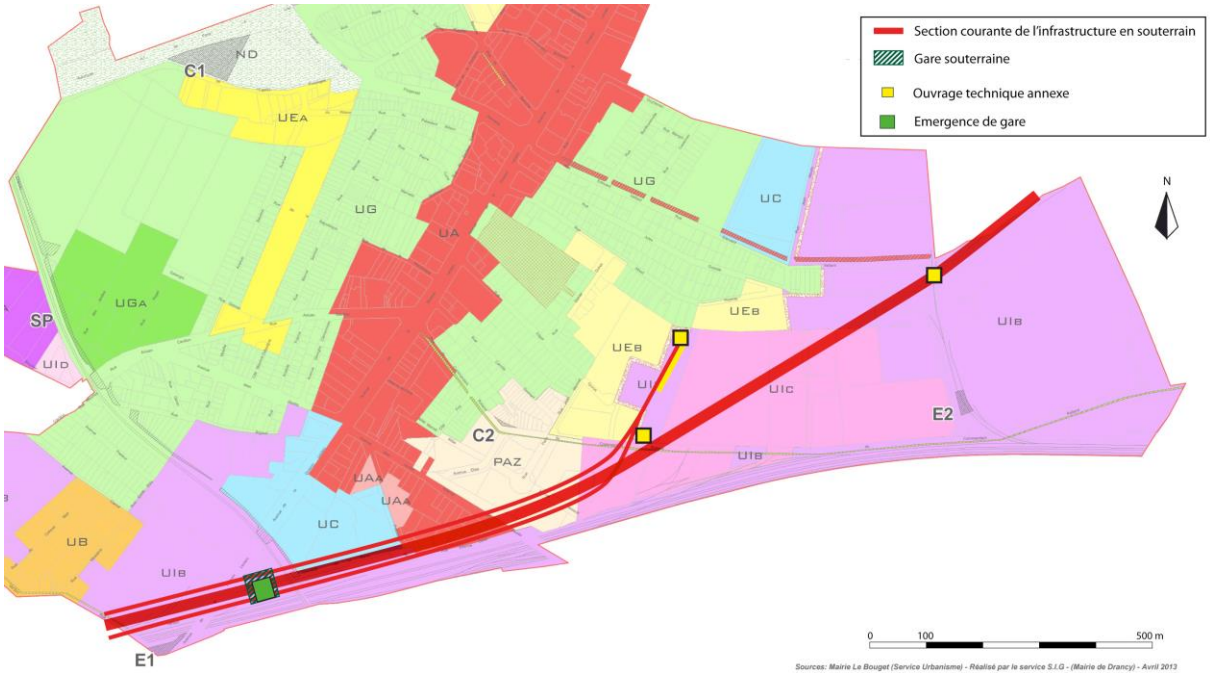
- Premièrement, par une section de l'infrastructure courante souterraine du réseau de transport public du Grand Paris nécessaire à la Ligne 16 et deux tunnels monovoies nécessaires à la Ligne 17 ;
- Deuxièmement, par l'implantation de la gare « Le Bourget RER» complétée par ses emprises en souterrain ;

- Troisièmement, par l'implantation de trois ouvrages techniques annexes.

Le tracé est implanté sur quatre zones urbaines distinctes du POS de la ville du BOURGET (UA, UC, UE et UI).

- Zones UA, UC et UE : seulement impactées par l'infrastructure souterraine,
- Zone UI : impactée à la fois par l'infrastructure souterraine, par les emprises de la gare « Le Bourget RER» et ses emprises souterraines ainsi que par l'implantation de trois ouvrages techniques annexes.
-

Extrait du plan de zonage de la Ville du Bourget faisant apparaitre les éléments du Projet



13.4 – Mise en compatibilité des documents d'urbanisme concernés

Pour rendre possible la réalisation du projet, compte tenu du contexte décrit ci-dessus, ces évolutions passeront à la fois par :

- Le complément apporté au rapport de présentation pour y décrire les grandes lignes du projet et y insérer un exposé des motifs des changements apportés.

- Le complément apporté à la pièce écrite du règlement d'urbanisme afin d'y introduire en tant que de besoin dans les différentes zones traversées par le projet, les compléments nécessaires pour autoriser le projet dans toutes ses composantes.
- L'adaptation de la pièce graphique du règlement d'urbanisme (plan de zonage) afin de réduire l'emprise de la zone de protection boisée. Celle-ci est réduite de 135 m de linéaire environ pour permettre l'implantation d'un ouvrage technique annexe et la réalisation de l'infrastructure souterraine.

Les autres pièces n'appellent pas d'évolutions.

13.5 – Modification du Rapport de présentation du POS

Il conviendra de compléter le rapport de présentation du PLU afin que le chapitre qu'il consacre aux transports collectifs fasse précisément mention du futur réseau de transport « Grand Paris Express ».

Aussi, à la fin du chapitre « Procédure de modification du POS » du rapport de présentation de la déclaration de projet du 17 décembre 2013 sera inséré le texte suivant :

Exposé des motifs des changements apportés :

Le rapport de présentation a été modifié pour que le chapitre qu'il consacre aux transports collectifs fasse précisément mention du futur réseau de transport « Grand Paris Express » et en décrive les principales caractéristiques au titre des informations qui doivent figurer dans cette pièce.

Les documents graphiques et le règlement des zones concernées par l'infrastructure de transport ont été analysés, afin d'identifier les évolutions permettant de lever les incompatibilités avec l'implantation du projet de réseau de transport public du Grand Paris.

Les documents graphiques ont été analysés afin d'identifier et si besoin d'adapter les éléments incompatibles avec le projet. Les articles ont été analysés et si besoin modifiés, en fonction de la logique suivante :

- L'article 1, afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ;
- L'article 2 afin de ne pas interdire les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ;
- L'article 5 afin d'adapter les superficies minimales des terrains constructibles qui seraient incompatibles avec les caractéristiques techniques des constructions et installations nécessaires à l'infrastructure de transport présentes en surface ;

- L'article 6 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris à s'implanter à l'alignement ou de respecter un retrait de 1 m au minimum, afin de ne pas contraindre l'implantation des éléments du projet en surface par des normes de retrait qui ne seraient pas compatibles avec les spécificités techniques de l'infrastructure de transport ;

- L'article 7 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris à s'implanter en limites séparatives ou à respecter un recul de 1 m au minimum, afin de ne pas contraindre l'implantation des éléments du projet en surface par des normes de retrait qui ne seraient pas compatibles avec les spécificités techniques de l'infrastructure de transport ;

- L'article 9 afin de porter pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, le coefficient d'emprise au sol à 100 %, afin de tenir compte des contraintes techniques d'insertion des éléments du projet en surface en leur permettant d'occuper toute la surface du terrain d'assiette sur laquelle ils seront implantés ;

- L'article 10 afin de ne pas contraindre les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris implantées en surface par des règles de hauteur qui ne permettraient pas l'implantation du projet ;

- L'article 12 afin de permettre, pour les constructions et installations nécessaires au réseau

- de transport public du Grand Paris, d'évaluer le nombre de places de stationnement créé pour les véhicules motorisés et deux roues en fonction des besoins de la construction ;

- L'article 13 afin de dispenser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris des obligations de cet article, qui s'avéreraient incompatibles avec les caractéristiques techniques des ouvrages du réseau de transport public du Grand Paris présents en surface ;

- L'article 14 afin de lever les incompatibilités résultant de coefficients d'occupation du sol qui ne permettraient pas l'implantation des constructions et installations nécessaire du réseau de transport public du Grand Paris, et afin que celles-ci soit régie par l'application des règles définies aux articles 3 à 13.

Afin de lever les incompatibilités pesant sur l'implantation du projet de réseau de transport public du Grand Paris au sein du périmètre de la Zone d'Aménagement Concerté du Commandant Rolland n° 2, le Plan d'Aménagement de Zone (PAS) et le Règlement d'Aménagement de Zone (RAZ) ont été analysés, et sibesoin modifiés, pour autoriser l'implantation des constructions et installations nécessaires au réseau de transport du Grand Paris.

Ainsi, les éléments du Règlement d'Aménagement de Zone relatifs aux occupations du sol admises (article 1, secteur ZC) ont été modifiés pour lever les interdictions pesant sur les

différentes composantes du projet et pour autoriser explicitement l'implantation du projet dans le secteur.

Aussi, à la fin du chapitre «I.5. Les transports en commun » du rapport de présentation de la déclaration de projet du 17 décembre 2013 sera *inséré le texte suivant :*

Le réseau de transport « Grand Paris Express » :

La ville va bénéficier dans les prochaines années de l'implantation de la gare de «Le Bourget RER» du futur réseau de transport « Grand Paris Express ». Celle-ci est appelée à faire évoluer sensiblement, dans un proche avenir, les conditions locales de déplacement.

Le réseau de transport « Grand Paris Express » compte environ 205 km de lignes nouvelles reliant 72 gares. Il est organisé autour de liaisons de rocade desservant les territoires de proche et moyenne couronnes et d'une liaison diamétrale permettant de les relier au cœur de l'agglomération. Il comprend la réalisation des nouvelles lignes de métro automatique 15, 16, 17 et 18, ainsi que les prolongements Nord et Sud de la Ligne 14.

Ce réseau a pour objectif d'améliorer la qualité de desserte en transports collectifs et de faciliter les déplacements quotidiens dans la région Ile-de-France : étroitement maillé avec les principales lignes urbaines et régionales actuelles, il favorise les déplacements en traversent la zone centrale de l'agglomération. Le réseau Grand Paris Express est également au service de l'aménagement du territoire : il permet de relier les principaux pôles métropolitains, vecteurs de développement économique et bassins de vie, les grands équipements du cœur d'agglomération, les gares TGV ainsi que les aéroports. Il favorisera l'égalité entre les territoires de la région capitale.

Il est conçu comme une alternative à la voiture pour les déplacements de banlieue à banlieue : pour concurrencer la voiture, cette alternative sera pratique, régulière et confortable, tout en préservant l'environnement.

Présentation du projet sur la ville du Bourget :

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse d'Est en Ouest le territoire du Bourget, sur une longueur de l'ordre de 1,9 km. Il présente les caractéristiques principales suivantes :

- Une section de l'infrastructure courante souterraine du réseau de transport public du Grand Paris nécessaire à la Ligne 16 et deux tunnels monovoies nécessaires à la Ligne 17 ;
- La gare « Le Bourget RER» complétée par ses emprises en souterrain ;
- L'implantation de trois ouvrages techniques annexes.

13.6 – Evolutions des documents règlementaires

13.6.1 Evolutions du plan de zonage induites par le projet

Il apparaît nécessaire de supprimer, sous les emprises d'un ouvrage technique annexe et de l'infrastructure courante souterraine, la zone de protection boisée de 6 m, qui a pour objet de créer une zone paysagère tampon entre la zone Uib à vocation d'activités et la zone Ueb à vocation dominante d'habitat.

En effet, sans constituer une protection aussi forte qu'un Espace Boisé Classé, les terrains grevés par cette protection ne peuvent être destinés qu'au maintien ou à la plantation de boisements. Néanmoins, cette évolution ne s'oppose pas à la création d'une transition paysagère entre les deux zones. La zone de protection boisée verra son linéaire réduit de 135 m environ pour permettre l'implantation d'un ouvrage technique annexe et la réalisation de l'infrastructure souterraine.

Cette évolution ne remet pas en question la création d'une transition paysagère entre la zone Uib et la zone Ueb. En effet, malgré la réduction de la protection, un traitement paysager de cette transition reste réalisable sur les emprises encore couvertes par ce dernier, ainsi qu'aux abords du futur ouvrage technique annexe et de l'infrastructure souterraine.

13.6.2 – Evolutions du règlement induites par le projet

Après analyse du libellé des articles du règlement d'urbanisme des zones traversées, il apparaît nécessaire de reformuler ponctuellement certains d'entre eux afin de les adapter aux besoins du projet.

Les modifications proposées sont reprises, ci-après, sous forme de tableau :

ZONE TRAVERSEE	**ARTICLES**	**PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION**
UI	**Art 6**	La édaction insérée en fin d'article UI 6 est la suivante : «*7 – Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées à l'alignement ou respecter un retrait de 1 m au minimum.*»
UI	**Art 7**	La rédaction insérée en fin d'article UI 7 est la suivante : «*6 - Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées en limites séparatives ou respecter un retrait de 1 m au minimum.*»
ZONE TRAVERSEE	**ARTICLES**	**PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION**

UI	**Art 12**	La rédaction insérée en fin d'alinéa 3 est la suivante : *«3-4 Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, le nombre de places de stationnement créées pour les véhicules motorisés et deux roues doit être estimé en fonction des besoins de la construction.»*
UI	**Art 13**	La rédaction insérée en fin d'article UI 13 est la suivante : *«4- Toutefois, ces règles ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.»*

13.7 - Conclusions de la commission d'enquête

A l'issue d'une enquête publique d'une durée de 43 jours, et après :

- Une étude attentive et approfondie du dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme du Bourget, suivie d'une réunion lors de la visite sur place avec les représentants de la SGP pour mieux appréhender les enjeux du projet.

- Une visite détaillée sur le terrain pour mieux comprendre les objectifs visés par l'implantation d'un réseau de transport en commun souterrain et de ses annexes, visualiser concrètement la topographie des lieux dans leur environnement, nous rendre compte de la situation géographique de ces ouvrages et pouvoir ainsi mieux appréhender la réalité des problèmes qui pouvaient en ressortir.

- Avoir tenu trois permanences dans de bonnes conditions de réception dans les locaux de la Mairie.

13.7.1 – Sur la forme et la procédure

A l'issue d'une enquête publique ayant duré 43 jours, il apparaît :

- Que la publicité par affichage a été faite dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête,

- Que les publications légales dans les journaux ont été faites dans des journaux régionaux et nationaux paraissant dans les départements de la Seine Saint Denis et de la Seine et Marne plus de 15 jours avant le début de l'enquête et répétés dans ces mêmes journaux dans les huit premiers jours de l'enquête, et dans 3 journaux nationaux 15 jours avant le début de l'enquête

- Que les dossiers relatifs à la “mise en compatibilité des documents d’urbanisme” ont été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l’enquête dans les mairies des communes concernées par cette mise en compatibilité, dont celle du Bourget

- Que les registres d’enquête ont été également mis à la disposition du public dans les mairies des communes concernées pendant toute la durée de l’enquête dont celle du Bourget,

- Que les membres de la commission d’enquête ont tenu les permanences prévues pour recevoir le public dont 3 dans la commune du Bourget,

- Que les termes de l’arrêté préfectoral ayant organisé l’enquête ont été respectés,

- Que les commissaires enquêteurs n'ont à rapporter aucun incident notable qui aurait pu perturber le bon déroulement cette enquête,

- Qu’aucune observation concernant la mise en compatibilité du Plan d’Occupation des Sols du Bourget n’a été déposée sur les registres mis en place dans les locaux de la commune,

13.7.2 – Sur le fond de l’enquête

De l’ensemble des critères justifiant l’utilité publique de cette opération, il apparaît:

- Que le projet proposé présente un caractère d’intérêt public,

- Qu’il est nécessaire de mentionner ce projet de réseau de transport public du Grand Paris sur les documents d’urbanisme de la commune du Bourget,

- Que la réalisation de ce projet de réseau de transport public nécessite que soit modifié le POS de la commune du Bourget afin de le rendre compatible,

- Que la procédure de mise en compatibilité des documents d’urbanisme a bien été respectée,

- - Que les documents consultables par le public étaient explicites, et que c’est donc en toute logique que les documents réglementaires d’urbanisme doivent prendre en compte le projet mis à l’enquête préalable à la Déclaration d’Utilité Publique, et être adaptés en conséquence,

- Mais que cette mise en compatibilité entraîne également pour les communes concernées des frais de mise à jour des documents d’urbanisme non négligeables,

La commission d’enquête à l’unanimité de ses membres donne un **AVIS FAVORABLE** à la modification du Plan d’Occupation des Sols (POS) de la commune du Bourget selon les

modalités décrites dans le dossier mis à l'enquête publique, avec la recommandation suivante :

RECOMMANDATION

La commission d'enquête demande que la SGP participe aux frais engagés par la commune du BOURGET pour mettre en compatibilité ses documents d'urbanisme en vue de la réalisation du présent projet.

RECOMMANDATION : (La recommandation correspondant à des préconisations vivement souhaitées, la commission d'enquête demande donc qu'elle soit prise en considération)

Fait à Paris le 02 février 2015

Marcel LINET – Président

Michel LAGUT – Membre

Alain CHARLIAC – Membre

Annie LE FEUVRE – Membre

Pierre PONTHUS – Membre

14 – MISE EN COMPATIBILITE DU PLAN d'AMENAGEMENT DE ZONE, ZAC du COMMANDANT ROLLAND N° 2 COMMUNE DU BOURGET

PREAMBULE

Le cadre général de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme est rappelé au chapitre 3 ci-dessus.

14.1- Analyse des observations.

Aucune observation sur la mise en compatibilité du PLAN d'AMENAGEMENT DE ZONE, ZAC du COMMANDANT ROLLAND N° 2 – COMMUNE DU BOURGET, n'a été déposée sur le registre mis en place dans les locaux de la commune,

14.2 – Situation actuelle

La ville du Bourget est dotée d'un Plan d'Occupation des Sols (POS) approuvé par délibération du Conseil Municipal du 1er février 1991.

La ville du Bourget ne fait pas partie du périmètre d'un Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) en vigueur.

Enfin, le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France est le document de référence réglementaire qui s'applique sur le territoire communal selon les dispositions de l'article L. 141-1 du Code de l'Urbanisme. Le SDRIF 2013, issu de la procédure de révision du SDRIF de 1994, a été adopté par le Conseil Régional d'Ile-de-France le 18 octobre 2013 et approuvé par décret n° 2013-1241 le 27 décembre 2013. Il intègre explicitement le schéma d'ensemble du Grand Paris.

Outre, le POS, la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) « Commandant Rolland n° 2 », créée à l'initiative de la ville du BOURGET par délibération du 9 juillet 1999 et dont le Plan d'Aménagement de Zone a été arrêté le 8 novembre 2000, approuvé le 12 décembre 2002 et modifié le 19 janvier 2004, est impactée par le tracé du futur tronçon du réseau de transport en public du Grand Paris sur une longueur totale d'environ 125 m.

14.3 – Objet

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire du BOURGET sur une longueur totale d'environ 1,9 km et plus précisément la ZAC « Commandant Rolland n°2 » sur une longueur totale d'environ 125 m

Le périmètre de la ZAC est concerné uniquement par une section courante de l'infrastructure en souterrain.

Cet élément est orienté Est-Ouest. Il traverse l'extrémité Sud des îlots ZC2 et ZC3.

Le règlement du Plan d'Aménagement de Zone précise : le secteur ZC, d'une surface de 37 900 m² environ est divisé en trois îlots dénommés :

- Ilot ZC1 : (…)

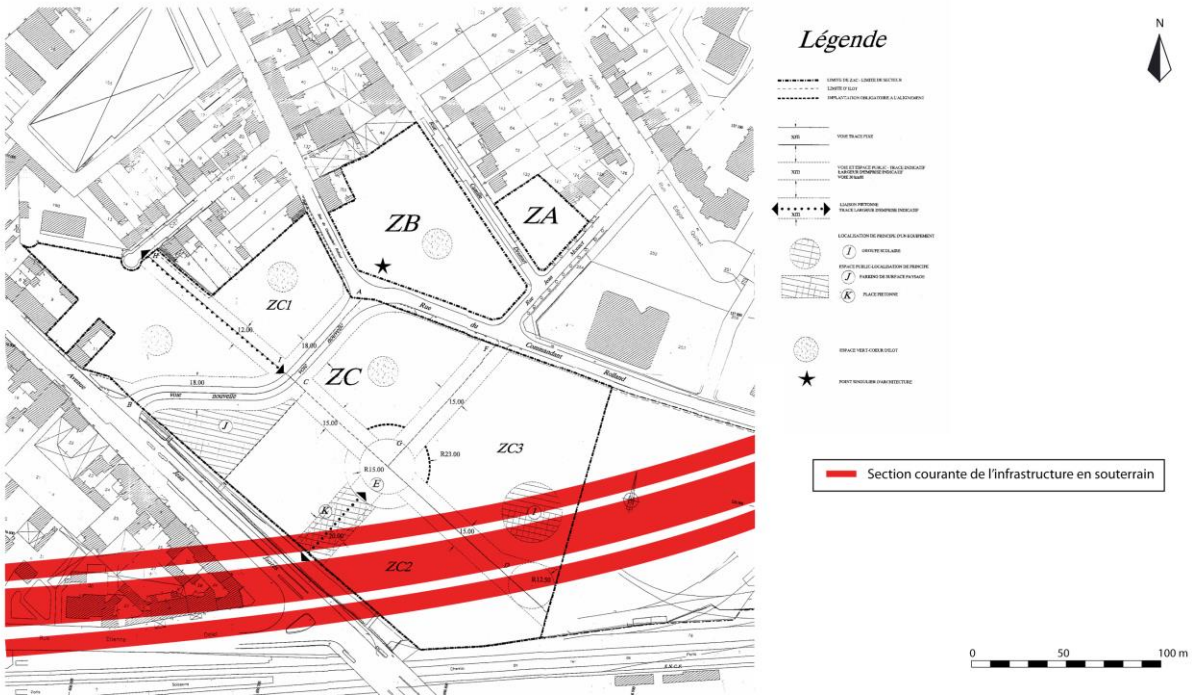
- Ilot ZC2 : cet îlot, d'une surface de 12 820 m² environ est destiné à recevoir un ensemble de bureaux, hôtellerie, activités tertiaires et activités de services

- Ilot ZC3 : cet îlot d'une surface de 9 620 m² est destiné à recevoir un habitat résidentiel collectif et/ou de résidence para-hôtelière, des activités tertiaires et activités de services et n équipement scolaire »

Sur le document graphique du Plan d'Aménagement de Zone modificatif, le tracé passe sous un secteur réservé à un projet de voie et espace public, ainsi que sous un projet de groupe scolaire.

En l'espèce, si le tracé du tunnel du réseau de transport public du Grand Paris est prévu pour passer sous les emprises de cette infrastructure routière et de ce groupe scolaire, il reste que le tunnel doit s'implanter à une grande profondeur (plus de 15 m), si bien qu'il ne remet nullement en cause cette infrastructure routière et cet équipement.

Extrait du plan d'aménagement de sone de la ZAC « Commandant Rolland n°2 » au Bourget faisant apparaitre les éléments du Projet



14.4 – Mise en compatibilité des documents d'urbanisme concernés

Pour rendre possible la réalisation du projet, compte tenu du contexte décrit ci-dessus, il apparaît nécessaire de reformuler ponctuellement certains articles du règlement du Plan d'Aménagement de Zone du secteur concerné afin de les adapter aux besoins du projet.

Compte tenu des caractéristiques propres du projet rappelées ci-dessus et de la rédaction du règlement du PAZ en vigueur, les évolutions pourront toucher les articles suivants ;

- L'article 1 « Modes d'occupation du sol admis »
- L'article 2 « Types d'occupation du sol interdits ou soumis à des conditions spéciales »

Les articles 1 et 2 du secteur ZC traversé seront mis en compatibilité, si le besoin s'en fait sentir pour lever les interdictions pouvant peser sur le projet lui-même (cas de zones à vocation très spécialisée n'autorisant pas ce type d'infrastructure) ou sur certaines de ses composantes.

Les autres pièces n'appellent pas d'évolutions.

Exposé des motifs des changements apportés :

Afin de lever les incompatibilités pesant sur l'implantation du projet de réseau de transport public du Grand Paris au sein du périmètre de la Zone d'Aménagement Concerté du Commandant Rolland n° 2, le Plan d'Aménagement de Zone (PAS) et le Règlement d'Aménagement de Zone (RAZ) ont été analysés, et si besoin modifiés, pour autoriser l'implantation des constructions et installations nécessaires au réseau de transport du Grand Paris.

Ainsi, les éléments du Règlement d'Aménagement de Zone relatifs aux occupations du sol admises (article 1, secteur ZC) ont été modifiés pour lever les interdictions pesant sur les différentes composantes du projet et pour autoriser explicitement l'implantation du projet dans le secteur.

14.5 – Evolutions des documents règlementaires

Après analyse du libellé des articles du règlement d'urbanisme des zones traversées, il apparaît nécessaire de reformuler ponctuellement certains d'entre eux afin de les adapter aux besoins du projet.

Les modifications proposées sont reprises, ci-après, sous forme de tableau :

ZONE TRAVERSEE	ARTICLES	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
ZC	***Art 1***	L 'article ZC1 est complété de la manière suivante : « Sont admis tous les types d'occupation ou d'utilisation du sol, tels que définis au titre I, article 3, secteur ZC, selon l'affectation de chaque îlot *ainsi que les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.*»

Il est à noter que l'article ZC2 est compatible avec le projet et n'est pas concerné par la présente procédure de mise en compatibilité.

Par ailleurs, aucune définition des CINASPIC ne figure dans le règlement qui donne donc, par défaut, une acception large à la notion de « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ». Compte tenu de sa nature, le projet peut donc être considéré sans restriction comme faisant partie des CINASPIC, dans le cadre de l'application des dispositions du présent règlement.

14.6 - Conclusions de la commission d'enquête

A l'issue d'une enquête publique d'une durée de 43 jours, et après :

- Une étude attentive et approfondie du dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme du Bourget, suivie d'une réunion lors de la visite sur place avec les représentants de la SGP pour mieux appréhender les enjeux du projet.

- Une visite détaillée sur le terrain pour mieux comprendre les objectifs visés par l'implantation d'un réseau de transport en commun souterrain et de ses annexes, visualiser concrètement la topographie des lieux dans leur environnement, nous rendre compte de la situation géographique de ces ouvrages et pouvoir ainsi mieux appréhender la réalité des problèmes qui pouvaient en ressortir.

- Avoir tenu trois permanences dans de bonnes conditions de réception dans les locaux de la Mairie.

14.6.1 – Sur la forme et la procédure

A l'issue d'une enquête publique ayant duré 43 jours, il apparaît :

- Que la publicité par affichage a été faite dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête,

- Que les publications légales dans les journaux ont été faites dans des journaux régionaux et nationaux paraissant dans les départements de la Seine Saint Denis et de la Seine et Marne plus de 15 jours avant le début de l'enquête et répétés dans ces mêmes journaux dans les huit premiers jours de l'enquête, et dans 3 journaux nationaux 15 jours avant le début de l'enquête

- Que les dossiers relatifs à la "mise en compatibilité des documents d'urbanisme" ont été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête dans les mairies des communes concernées par cette mise en compatibilité, dont celle du Bourget

- Que les registres d'enquête ont été également mis à la disposition du public dans les mairies des communes concernées pendant toute la durée de l'enquête dont celle du Bourget,

- Que les membres de la commission d'enquête ont tenu les permanences prévues pour recevoir le public dont 3 dans la commune du Bourget,

- Que les termes de l'arrêté préfectoral ayant organisé l'enquête ont été respectés,

- Que les commissaires enquêteurs n'ont à rapporter aucun incident notable qui aurait pu perturber le bon déroulement cette enquête,

- Qu'aucune observation concernant la mise en compatibilité du Plan d'Aménagement de Zone (PAZ) de la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) « Commandant Rolland n° 2 » de la commune du Bourget n'a été déposée sur les registres mis en place dans les locaux de la commune,

14.6.2 – Sur le fond de l'enquête

De l'ensemble des critères justifiant l'utilité publique de cette opération, il apparaît:

- Que le projet proposé présente un caractère d'intérêt public,

- Qu'il est nécessaire de mentionner ce projet de réseau de transport public du Grand Paris sur les documents d'urbanisme de la commune du Bourget,

- Que la réalisation de ce projet de réseau de transport public nécessite que soit modifié le Plan d'Aménagement de Zone (PAZ) de la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) « Commandant Rolland n° 2 » de la commune du Bourget afin de le rendre compatible,

- Que la procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme a bien été respectée,

- - Que les documents consultables par le public étaient explicites, et que c'est donc en toute logique que les documents réglementaires d'urbanisme doivent prendre en compte le projet mis à l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique, et être adaptés en conséquence,
- Mais que cette mise en compatibilité entraîne également pour les communes concernées des frais de mise à jour des documents d'urbanisme non négligeables,
-

La commission d'enquête à l'unanimité de ses membres donne un **AVIS FAVORABLE** à la modification du Plan d'Amenagement de Zone, ZAC du Commandant ROLLAND n° 2 – commune du **BOURGET** selon les modalités décrites dans le dossier mis à l'enquête publique.

Fait à Paris le 02 février 2015

Marcel LINET – Président

Michel LAGUT – Membre

Alain CHARLIAC – Membre

Annie LE FEUVRE – Membre

Pierre PONTHUS – Membre

15 – MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE LA COURNEUVE

PREAMBULE

Le cadre général de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme est rappelé au chapitre 3 ci-dessus.

15.1- Analyse des observations.

Aucune observation sur la mise en compatibilité du Plan Local d' Urbanisme de la commune de LA COURNEUVE, n'a été déposée sur le registre mis en place dans les locaux de la commune,

15.2 – Situation actuelle

En effet, la ville de LA COURNEUVE est dotée d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé par délibération du Conseil Municipal du 7 février 2008.

Ce document a ensuite fait l'objet de plusieurs évolutions, la dernière procédure portant sur une déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU approuvée par délibération du Conseil Municipal en date du 19 décembre 2013.

La ville de LA COURNEUVE fait également partie du périmètre du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de Plaine Commune, approuvé le 23 octobre 2007. Il a fait l'objet d'une dernière modification approuvée le 15 décembre 2009 par délibération du Conseil Communautaire.

Par ailleurs, le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France est le document de référence réglementaire qui s'applique sur le territoire communal selon les dispositions de l'article L. 141-1 du Code de l'Urbanisme. Le SDRIF 2013, issu de la procédure de révision du SDRIF de 1994, a été adopté par le Conseil Régional d'Ile-de-France le 18 octobre 2013 et approuvé par décret n° 2013-1341 le 27 décembre 2013. Il intègre explicitement le schéma d'ensemble du Grand Paris.

15.3 – Objet

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse la ville de LA COURNEUVE d'Est en Ouest, sur une longueur d'environ 3,2 km.

Il présente les caractéristiques principales suivantes :

- Une section de l'infrastructure courante souterraine du réseau de transport public du Grand Paris ;

- La gare de La Courneuve « Six Routes » complétée par ses emprises en souterrain ;
- L'implantation de quatre ouvrages techniques annexes.

Le tracé est implanté sur cinq zones urbaines (U) du PLU et une zone naturelle (N).

- La zone UA et son secteur UAc

Cette première zone est concernée par le projet, à la fois par l'infrastructure courante souterraine du projet de réseau de transport public du Grand Paris en UA et UAc et par l'implantation de la gare de La Courneuve « Six Routes » et ses emprises en souterrain en UA c.

- La zone UC et son secteur UCr2

Cette deuxième zone est concernée uniquement par l'infrastructure courante souterraine du projet de réseau de transport public du Grand Paris.

- La zone UD et son secteur UDa

Cette troisième zone est concernée à la fois par le projet de réseau de transport public du Grand Paris et par l'implantation d'un ouvrage technique annexe en UD et un ouvrage technique annexe en Uda.

- La zone UG

Cette quatrième zone est concernée uniquement par l'infrastructure courante souterraine du projet de réseau de transport public du Grand Paris.

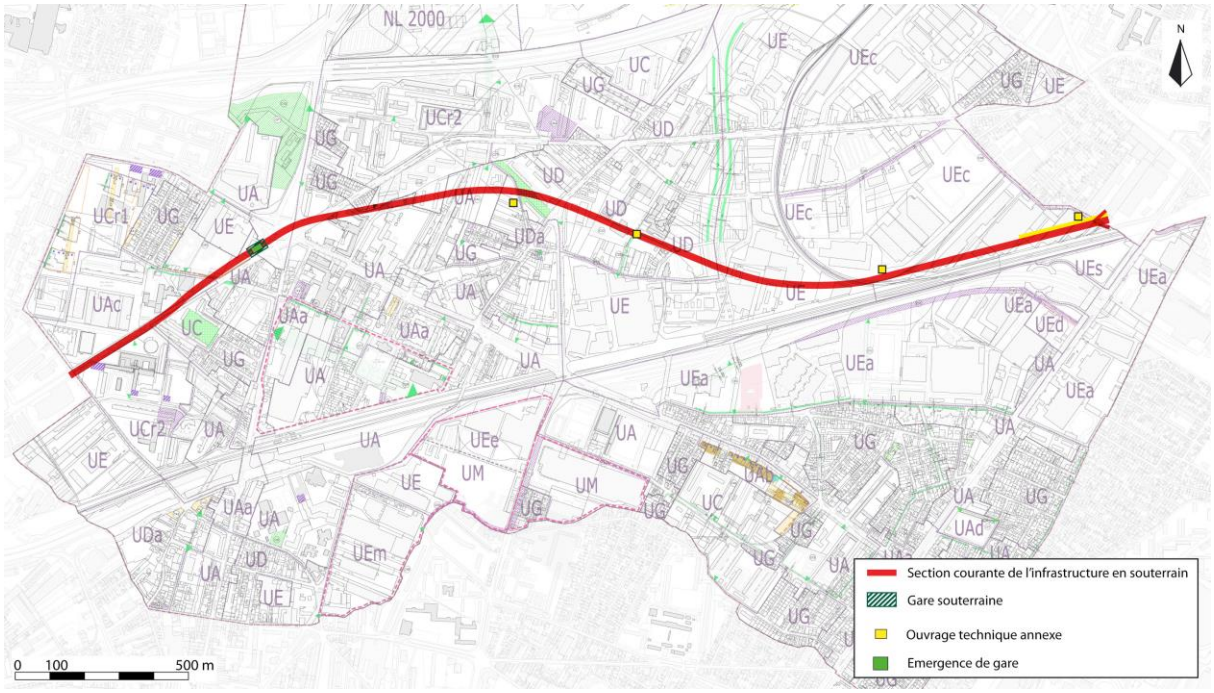
- La zone UE et son secteur UEc

Cette cinquième zone est concernée par le projet à la fois par l'infrastructure courante souterraine et par l'implantation de deux ouvrages techniques annexes dont un ouvrage technique d'importance (gare terminus) en UEc uniquement.

- La zone N et son secteur NL

Ce secteur NL est concerné par le projet à la fois par l'infrastructure courante souterraine et par l'implantation de la gare de la Courneuve « Six Routes » et ses emprises en souterrain.

Extrait du plan de zonage de la ville dez La Courneuve faisant apparaitre les éléments du projet.



Autres éléments figurant sur le plan de zonage :

Le projet de réseau de transport public du Grand Paris concerne également l'emplacement réservé C22 « Création d'un passage piéton de 10 m minimum dans le prolongement de la sente de l'Esseau, de la rue Chabrol à la rue Georges Politzer » dont le bénéficiaire est la commune est impacté par l'implantation d'un ouvrage technique annexe.

L'implantation de cet ouvrage technique annexe nécessite la réduction de l'emplacement réservé.

L'infrastructure souterraine passe également sous plusieurs inscriptions graphiques, sans les remettre en cause.

En l'espèce, si le tracé du réseau de transport public du Grand Paris doit passer sous l'emprise de ces inscriptions graphiques, il reste que le tunnel doit s'implanter à une grande profondeur (plus de 15 m), si bien qu'il ne remet nullement en cause la destination de ces inscriptions graphiques.

Les contraintes réglementaires

Plusieurs inscriptions graphiques figurant sur le plan 2c « Patrimoine d'intérêt local protégé articles L. 123-1-7° et L. 123-1-9° du Code de l'Urbanisme » sont également impactées par le projet de réseau de transport public du Grand Paris.

En l'espèce, si le tracé du réseau de transport public du Grand Paris doit passer sous l'emprise de ces éléments, il reste que le tunnel doit s'implanter à une grande profondeur (plus de 15 m), si bien qu'il ne remet nullement en cause ces éléments**.**

Néanmoins, l'implantation d'un ouvrage technique annexe, en surface, nécessite la suppression d'une partie de l'inscription graphique « Terrains cultivés à protéger (L. 123-1-9°) ».

En outre la partie du territoire communal concernée par le projet est couverte par plusieurs servitudes d'utilité publique (aéronautiques, emprises SNCF, installations sportives, faisceau hertzien, cimetière, canalisation de gaz) ; Toutefois, seules les servitudes imposant des dispositions particulières au niveau du sous-sol sont à prendre en considération pour les parties du projet en souterrain : canalisation de gaz.

Les éléments du projet respecteront les dispositions induites par ces servitudes qui ne remettent pas en cause le projet de réseau de transport public du Grand Paris.

La partie du territoire communal impactée par le projet est également concernée par la présence :

- mouvements de terrain dus au retrait-gonflement des argiles (Plan de prévention des risques naturels prévisibles prescrit par arrêté préfectoral du 23 juillet 2001) ;
- de zones soumises à des risques d'inondation en sous-sol ;
- d'infrastructures de transports terrestres classés par arrêté préfectoral du 13 mars 2000
- (A86, liaison A86-A1, RERB) ;
- de zones archéologiques sensibles.

Les éléments constitutifs du projet respecteront les dispositions de ces documents qui ne remettront donc pas en cause le projet de réseau de transport public du Grand Paris.

15.4 – Mise en compatibilité des documents d'urbanisme concernés

Ce chapitre définit les différentes mesures qui vont permettre d'adapter les dispositions du PLU en vigueur de LA COURNEUVE au contenu du projet de réseau de transport public du Grand Paris.

Les autres pièces n'appellent pas d'évolutions.

Principes retenus pour la mise en compatibilité :

L'article R. 133-9 du Code de l'Urbanisme relatif au règlement du plan local d'urbanisme précise que des règles particulières peuvent être applicables aux « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif » dont font partie le projet et ses différentes composantes. C'est en ce sens que sont rédigés les compléments apportés au règlement écrit afin d'autoriser le projet de réseau de transport public du Grand Paris.

15.5 – Modification du Rapport de présentation du PLU

Il conviendra de compléter le rapport de présentation afin que le chapitre qu'il consacre aux transports collectifs fasse précisément mention du futur réseau de transport « Grand Paris Express ».

Aussi, à la fin du « A.4.2 Le projet du PLU » sera inséré le texte suivant :

Exposé des motifs des changements apportés

Le rapport de présentation a été modifié pour que le chapitre qu'il consacre aux transports collectifs fasse précisément mention du futur réseau de transport « Grand Paris Express » et en décrive les principales caractéristiques au titre des informations qui doivent figurer dans cette pièce.

Les documents graphiques et le règlement des zones concernées par l'infrastructure de transport ont été analysés, afin d'identifier les évolutions permettant de lever les incompatibilités avec l'implantation du projet de réseau de transport public du Grand Paris. Les articles du règlement ont été analysés et si besoin modifiés, en fonction de la logique suivante :

- L'article 1, afin de ne pas interdire les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ;

- L'article 2 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ;

- L'article 6 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris à s'implanter à l'alignement ou de respecter un retrait de 1 m au minimum, afin de ne pas contraindre l'implantation des éléments du projet en surface par

des normes de retrait qui ne seraient pas compatibles avec les spécificités techniques de l'infrastructure de transport ;

L'article 7 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris à s'implanter en limites séparatives ou à respecter un recul de 1 m au minimum, afin de ne pas contraindre l'implantation des éléments du projet en surface par des normes de retrait qui ne seraient pas compatibles avec les spécificités techniques de l'infrastructure de transport ;

- L'article 7 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris à s'implanter en limites séparatives ou à respecter un recul de 1 m au minimum, afin de ne pas contraindre l'implantation des éléments du projet en surface par des normes de retrait qui ne seraient pas compatibles avec les spécificités techniques de l'infrastructure de transport ;

- L'article 9 afin de porter pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, le coefficient d'emprise au sol à 100 %, afin de tenir compte des contraintes techniques d'insertion des éléments du projet en surface en leur permettant d'occuper toute la surface du terrain d'assiette sur laquelle ils seront implantés ;

- L'article 10 afin de ne pas contraindre les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris implantées en surface par des règles de hauteur qui ne permettraient pas l'implantation du projet ;

- L'article 13 afin de permettre, pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, d'évaluer le nombre de places de stationnement créé pour les véhicules motorisés et deux roues en fonction des besoins de la construction ;

L'article 13 afin de dispenser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris des obligations de cet article, qui s'avéreraient incompatibles avec les caractéristiques techniques des ouvrages du réseau de transport public du Grand Paris présents en surface.

Au sein du chapitre « Les transports en commun » sera également inséré le texte suivant :

Le réseau de transport « Grand Paris Express »

Le territoire communal est concerné par une section souterraine du futur réseau de transport « Grand Paris Express ». Celui-ci est appelé à faire évoluer sensiblement, dans un proche avenir, les conditions locales de déplacement

Le réseau de transport « Grand Paris Express » compte environ 205 km de lignes nouvelles reliant 72 gares. Il est organisé autour de liaisons de rocade desservant les territoires de proche et moyenne couronnes et d'une liaison diamétrale permettant de les relier au cœur

de l'agglomération. Il comprend la réalisation des nouvelles lignes de métro automatique 15, 16, 17 et 18, ainsi que les prolongements Nord et Sud de la Ligne 14

Ce réseau a pour objectif d'améliorer la qualité de desserte en transports collectifs et de faciliter les déplacements quotidiens dans la région Ile-de-France : étroitement maillé avec les principales lignes urbaines et régionales actuelles, il favorise les déplacements en rocade, dessert des quartiers jusqu'ici enclavés et permet de décongestionner les lignes qui traversent la zone centrale de l'agglomération. Le réseau Grand Paris Express est également au service de l'aménagement du territoire : il permet de relier les principaux pôles métropolitains, secteurs de développement économique et bassins de vie, les grands équipements du cœur d'agglomération, les gares TGV ainsi que les aéroports. Il favorisera l'égalité entre les territoires de la région capitale. Il est conçu comme une alternative à la voiture pour les déplacements de banlieue à banlieue : pour concurrencer la voiture, cette alternative sera pratique, régulière et confortable, tout en préservant l'environnement.

Présentation du projet sur la ville de LA COURNEUVE

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse la ville de LA COURNEUVE d'Est en Ouest, sur une longueur d'environ 3,2 km. Il présente les caractéristiques principales suivantes :

- Une section de l'infrastructure courante souterraine du réseau de transport public du Grand Paris ;
- La gare de La Courneuve « Six Routes » complétée par ses emprises en souterrain ;
- L'implantation de quatre ouvrages techniques annexes.

15.6 – Evolutions des documents règlementaires

Après analyse du libellé des articles du règlement d'urbanisme des zones traversées, il apparaît nécessaire de reformuler ponctuellement certains d'entre eux afin de les adapter aux besoins du projet.

Les modifications proposées sont reprises, ci-après, sous forme de tableau :

ZONE TRAVERSEE	ARTICLES	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
UA, secteur UAc	**UA13**	La rédaction insérée en fin d'article UA 13 est la suivante : « 13.5. Toutefois les règles édictées aux 13.1 et 13.2 ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris
UD, secteur UDa	**UD13**	La rédaction insérée en fin d'article UD 13 est la suivante : « 13.6. Toutefois les règles édictées aux 13.2 et 13.3 ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. »
UE, secteurUEc	**UE13**	La rédaction insérée en fin d'article UE 13 est la suivante : « 13.4. Toutefois les règles édictées aux 13.1 et 13.2 ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.»

15.7 - Conclusions de la commission d'enquête

15.7.1 – Sur la forme et la procédure

A l'issue d'une enquête publique ayant duré 43 jours, il apparaît :

- Que la publicité par affichage a été faite dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête,

- Que les publications légales dans les journaux ont été faites dans des journaux régionaux et nationaux paraissant dans les départements de la Seine Saint Denis et de la Seine et Marne plus de 15 jours avant le début de l'enquête et répétés dans ces mêmes journaux dans les huit premiers jours de l'enquête, et dans 3 journaux nationaux 15 jours avant le début de l'enquête

- Que les dossiers relatifs à la "mise en compatibilité des documents d'urbanisme" ont été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête dans les mairies des communes concernées par cette mise en compatibilité, dont celle de LA COURNEUVE

- Que les registres d'enquête ont été également mis à la disposition du public dans les mairies des communes concernées pendant toute la durée de l'enquête dont celle du Bourget,

- Que les membres de la commission d'enquête ont tenu les permanences prévues pour recevoir le public dont 3 dans la commune de LA COURNEUVE,

- Que les termes de l'arrêté préfectoral ayant organisé l'enquête ont été respectés,

- Que les commissaires enquêteurs n'ont à rapporter aucun incident notable qui aurait pu perturber le bon déroulement cette enquête,

- Qu'aucune observation concernant la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de la commune de LA COURNEUVE n'a été déposée sur les registres mis en place dans les locaux de la commune,

15.7.2 – Sur le fond de l'enquête

De l'ensemble des critères justifiant l'utilité publique de cette opération, il apparaît:

- Que le projet proposé présente un caractère d'intérêt public,

- Qu'il est nécessaire de mentionner ce projet de réseau de transport public du Grand Paris sur les documents d'urbanisme de la commune de LA COURNEUVE,

- Que la réalisation de ce projet de réseau de transport public nécessite que soit modifié le Plan Local d'Urbanisme de la commune de LA COURNEUVE afin de le rendre compatible,

- Que la procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme a bien été respectée,

- - Que les documents consultables par le public étaient explicites, et que c'est donc en toute logique que les documents réglementaires d'urbanisme doivent prendre en compte le projet mis à l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique, et être adaptés en conséquence,

- Mais que cette mise en compatibilité entraîne également pour les communes concernées des frais de mise à jour des documents d'urbanisme non négligeables,

La commission d'enquête à l'unanimité de ses membres donne un **AVIS FAVORABLE** à la modification du Plan Local d'Urbanisme de la commune **de LA COURNEUVE** selon les modalités décrites dans le dossier mis à l'enquête publique, avec la recommandation suivante :

RECOMMANDATION

La commission d'enquête demande que la SGP participe aux frais engagés par la commune de LA COURNEUVE pour mettre en compatibilité ses documents d'urbanisme en vue de la réalisation du présent projet.

RECOMMANDATION : (La recommandation correspondant à des préconisations vivement souhaitées, la commission d'enquête demande donc qu'elle soit prise en considération)

Fait à Paris le 02 février 2015

Marcel LINET – Président

Michel LAGUT – Membre

Alain CHARLIAC – Membre

Annie LE FEUVRE – Membre

Pierre PONTHUS – Membre

16 – MISE EN COMPATIBILITE DU PLU D'AUBERVILLIERS

PREAMBULE

Le cadre général de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme est rappelé au chapitre 3 ci-dessus.

16.1- Analyse des observations.

Aucune observation sur la mise en compatibilité du Plan Local d' Urbanisme de la commune d'AUBERVILLIERS, n'a été déposée sur le registre mis en place dans les locaux de la commune,

16.2 – Situation actuelle

La ville d'AUBERVILLIERS est dotée d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé par délibération du Conseil Municipal du 21 octobre 2010.

Ce document a ensuite fait l'objet de plusieurs évolutions, avec 4 modifications les :

15/12/2011, 12/07/2012, 23/05/2013, 19/12/2013

Cette dernière procédure porte sur une modification simplifiée (modification simplifiée n°4) approuvée par délibération du Conseil Municipal en date du 19 décembre 2013.

La dernière modification n° 5 n'a pas encore été approuvée.

Une révision générale du PLU a été prescrite fin 2013.

Ainsi, le document d'urbanisme d'AUBERVILLIERS ayant été institué après l'entrée en vigueur de la loi du 13 décembre 2000 « relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbain » (SRU) modifiée notamment par loi du 12 juillet 2010, portant « Engagement National pour l'Environnement », instituant les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU), son contenu est régi par les dispositions de l'article L. 123-1 du Code de l'Urbanisme.

La ville d'AUBERVILLIERS fait également partie du périmètre du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de Plaine Commune, approuvé le 23 octobre 2007. Il a fait l'objet d'une dernière modification approuvée le 15 décembre 2009 par délibération du Conseil Communautaire.

Enfin, le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France est le document de référence réglementaire qui s'applique sur le territoire communal selon les dispositions de l'article L. 141-1 du Code de l'Urbanisme. Le SDRIF 2013, issu de la procédure de révision du SDRIF

de 1994, a été adopté par le Conseil Régional d'Ile-de-France le 18 octobre 2013 et approuvé par décret n° 2013-1241 le 27 décembre 2013. Il intègre explicitement le schéma d'ensemble du Grand Paris.

16.3 – Objet

La procédure de mise en compatibilité doit permettre la réalisation de tous les éléments en projet du réseau de transport public du Grand Paris faisant l'objet du présent dossier sur la ville d'AUBERVILLIERS. 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.

Plus précisément, elle concerne

- La section courante de l'infrastructure en souterrain : le tunnel de 9,5 m de diamètre environ mettant en liaison les gares.
- Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire d'AUBERVILLIERS sur une longueur totale d'environ 375 m. Rappelons que le territoire est concerné à double titre par ce projet :
    - D'une part, par une section de l'infrastructure courante souterraine du réseau de transport public du Grand Paris ;

D'autre part, par l'implantation d'un ouvrage technique annexe

Le tracé est implanté sur deux zones urbaines distinctes du PLU de la ville d'AUBERVILLIERS

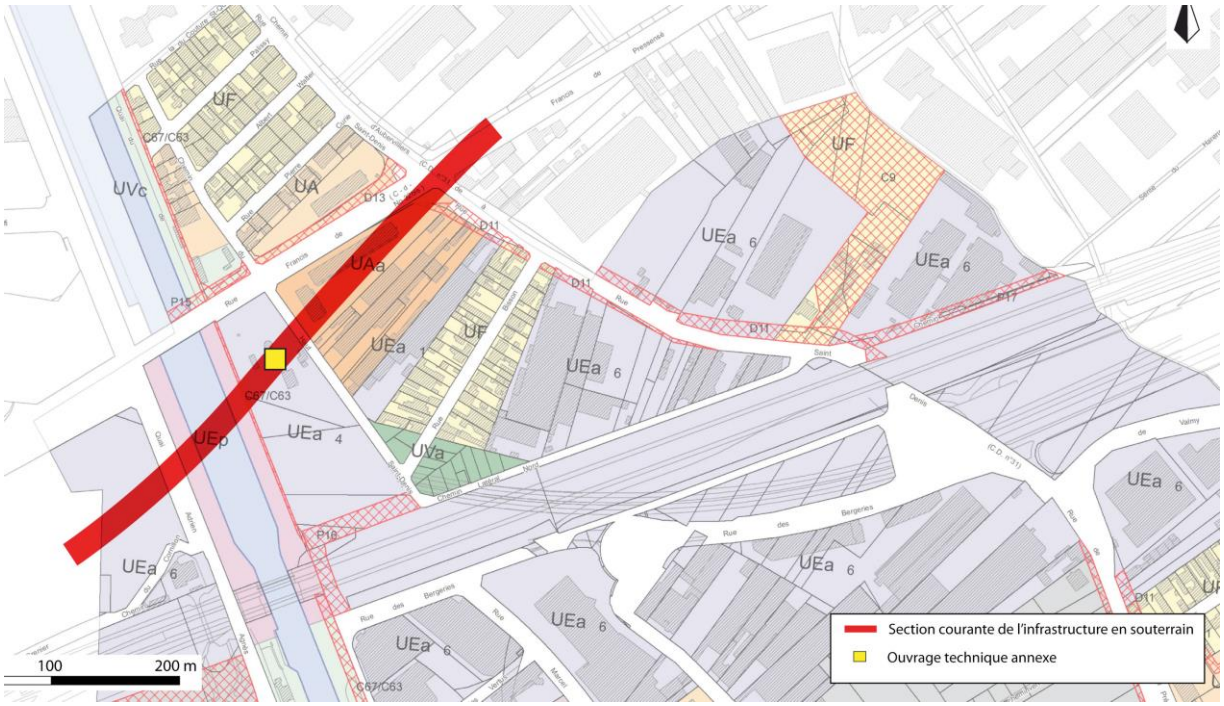
Le secteur UAa de la zone UA . Cette première zone urbaine est impactée uniquement par l'infrastructure courante souterraine.

Les secteurs UEa4, UEa6 et UEp de la zone UE. Cette deuxième zone urbaine est impactée par l'infrastructure courante souterraine au sein des secteurs UEa4, UEa6 et UEp

Le secteur UEa qui a vocation à accueillir des activités industrielles et artisanales et dans lequel les bureaux et les entrepôts sont systématiquement liés à une activité industrielle ou artisanale (…)

Le secteur UEp qui a vocation à accueillir des installations liées à la navigation fluviale.

Extrait du plan de zonage de la ville d'Aubervilliers faisa&nt apparaitre les éléments du projet.



Autres éléments figurant sur le plan de zonage

L'infrastructure souterraine passe sous plusieurs éléments identifiés sur les plans de zonage du PLU, sans les remettre en cause. Il s'agit :

- des emplacements réservés C63 (au profit de la commune, rive Est du canal Saint-Denis, cheminement piéton public le long du domaine public fluvial du canal d'une emprise variable de 2 à 7 m), C67 (au profit de la commune, élargissement unilatéral Sud de la rue Saint-Gobain, emprise globale de 24 m) et D11 (au profit du département, élargissement du boulevard Félix Faure entre la RD20 (rue du Landy) et la rue Heurtault, d'une emprise de 30m) ;

- -d'un secteur de « renaturation renforcée des sols ». Il s'agit d'îlots exposés à de très fortes nuisances : pollution aérienne accentuée, niveaux de bruit routier élevés et forte imperméabilisation des sols

De périmètres de 300 m autour d'une station de tramway existante ou envisagée.

Le tracé du tunnel du réseau de transport public du Grand Paris est prévu pour passer sous l'emprise de ces éléments et ne remet nullement en cause ces éléments

D'autre part, un ouvrage annexe est implanté en secteur de « renaturation renforcée des sols ».

Pour ces secteurs, soumis à de fortes nuisances urbaines et une forte imperméabilisation des sols, les normes en matière d'espaces libres végétalisés sont renforcées. Cette disposition graphique complète l'article 13 du règlement écrit qui précise la règle applicable dans ce cas.

La mise en compatibilité prévoit une adaptation du règlement écrit pour ne pas soumettre l'ouvrage technique annexe à ces dispositions.

Les contraintes réglementaires

La partie du territoire communal concernée par le projet est couverte par plusieurs servitudes d'utilité publique :

- Canalisations de gaz (haute pression) ;
- Transport d'hydrocarbures liquides ;
- Servitudes de halage et de marchepied ;
- Servitudes aéronautiques de dégagement.

Les éléments du projet respecteront les dispositions induites par ces servitudes qui ne remettent pas en cause le projet de réseau de transport public du Grand Paris.

La partie du territoire communal concernée par le projet est également couverte par :

- Un Plan de Prévention des Risques naturels sur les mouvements de terrain liés au retrait-gonflement des argiles, prescrit le 23 juillet 2001. Le territoire communal y est soumis à des aléas faibles à moyens ;
- Un Plan de Prévention des Risques naturels Mouvements de terrain liés à la dissolution du gypse approuvé le 18 avril 1995 ;
- L'arrêté préfectoral du 13 mars 2000 portant classement sonore des infrastructures de transport terrestre ;
- La présence de sites archéologiques avec des périmètres de saisine : deux zones de présomption de prescription archéologique au titre du décret 2004-490 (ru de Montfort et vestiges protohistoriques et bourg ancien).

Les éléments constitutifs du projet respecteront les dispositions de ces documents qui ne remettront donc pas en cause le projet de réseau de transport public du Grand Paris.

Un Plan de Prévention des Risques naturels sur les mouvements de terrain liés au retrait-gonflement des argiles, prescrit le 23 juillet 2001. Le territoire communal y est soumis à des

aléas faibles à moyens ;

- Un Plan de Prévention des Risques naturels Mouvements de terrain liés à la dissolution du gypse approuvé le 18 avril 1995 ;

- L'arrêté préfectoral du 13 mars 2000 portant classement sonore des infrastructures de transport terrestre ;

- La présence de sites archéologiques avec des périmètres de saisine : deux zones de présomption de prescription archéologique au titre du décret 2004-490 (ru de Montfort et vestiges protohistoriques et bourg ancien).

Les éléments constitutifs du projet respecteront les dispositions de ces documents qui ne remettront donc pas en cause le projet de réseau de transport public du Grand Paris.

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables

La problématique des transports collectifs est abordée à plusieurs reprises dans le PADD du PLU d'AUBERVILLIERS.

Le projet de réseau de transport public du Grand Paris ne remet donc pas en cause le PADD de la ville d'AUBERVILLIERS qui donne toute sa place à la future infrastructure. Il n'y a donc pas lieu de faire évoluer cette pièce.

Les Orientations Particulières d'Aménagement

Le PLU de la ville d'AUBERVILLIERS comporte deux orientations d'aménagement par secteur qui ne concernent pas les secteurs traversés par le projet.

Le projet de réseau de transport public du Grand Paris ne remet donc pas en cause ce document.

16.4 – Mise en compatibilité des documents d'urbanisme concernés

- Ce chapitre définit les différentes mesures qui vont permettre d'adapter les dispositions du PLU en vigueur d'AUBERVILLIERS au contenu du projet de réseau de transport public du Grand Paris. Plus précisément, pour rendre possible la réalisation du projet, compte tenu du contexte décrit ci-dessus, ces évolutions passeront à la fois par :

- Le complément apporté au rapport de présentation pour y décrire les grandes lignes du projet et y insérer un exposé des motifs des changements apportés.

- Le complément apporté à la pièce écrite du règlement d'urbanisme afin d'y introduire en tant que de besoin dans les différentes zones traversées par le projet, les compléments nécessaires pour autoriser le projet dans toutes ses composantes.

Les autres pièces n'appellent pas d'évolutions.

Principes retenus pour la mise en compatibilité :

L'article R. 123-9 du Code de l'Urbanisme relatif au règlement du plan local d'urbanisme précise que des règles particulières peuvent être applicables aux « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif » dont font partie le projet et ses différentes composantes. C'est en ce sens que sont rédigés les compléments apportés au règlement écrit afin d'autoriser le projet de réseau de transport public du Grand Paris.

16.5 – Modification du Rapport de présentation du PLU

Le présent document vient compléter le rapport de présentation afin que le chapitre qu'il consacre aux transports collectifs fasse précisément mention du futur réseau de transport « Grand Paris Express ».

Aussi, à la fin du « A.4.2 Le projet du PLU » sera inséré le texte suivant :

Exposé des motifs des changements apportés

Le rapport de présentation a été modifié pour que le chapitre qu'il consacre aux transports collectifs fasse précisément mention du futur réseau de transport « Grand Paris Express » et en décrive les principales caractéristiques au titre des informations qui doivent figurer dans cette pièce.

Les documents graphiques et le règlement des zones concernées par l'infrastructure de transport ont été analysés, afin d'identifier les évolutions permettant de lever les incompatibilités avec l'implantation du projet de réseau de transport public du Grand Paris. Les articles du règlement ont été analysés et si besoin modifiés, en fonction de la logique suivante :

- *L'article 1, afin de ne pas interdire les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ;*
- *L'article 2 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ;*
- *L'article 6 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris à s'implanter à l'alignement ou de respecter un retrait de 1 m au minimum, afin de ne pas contraindre l'implantation des éléments du projet en surface par des normes de retrait qui ne seraient pas compatibles avec les spécificités techniques de l'infrastructure de transport ;*

- *- L'article 7 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris à s'implanter en limites séparatives ou à respecter un recul de 1 m au minimum, afin de ne pas contraindre l'implantation des éléments du projet en surface par des normes de retrait qui ne seraient pas compatibles avec les spécificités techniques de l'infrastructure de transport ;*

- *L'article 9 afin de porter pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, le coefficient d'emprise au sol à 100 %, afin de tenir compte des contraintes techniques d'insertion des éléments du projet en surface en leur permettant d'occuper toute la surface du terrain d'assiette sur laquelle ils seront implantés ;*

- *L'article 10 afin de ne pas contraindre les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris implantées en surface par des règles de hauteur qui ne permettraient pas l'implantation du projet ;*

- *L'article 12 afin de permettre, pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, d'évaluer le nombre de places de stationnement créé pour les véhicules motorisés et deux roues en fonction des besoins de la construction ;*

- *L'article 13 afin de dispenser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris des obligations de cet article, qui s'avéreraient incompatibles avec les caractéristiques techniques des ouvrages du réseau de transport public du Grand Paris présents en surface.*

Au sein du chapitre « Les transports en commun » sera également inséré le texte suivant :

Le réseau de transport « Grand Paris Express »

Le territoire communal est concerné par une section souterraine du futur réseau de transport « Grand Paris Express ». Celui-ci est appelé à faire évoluer sensiblement, dans un proche avenir, les conditions locales de déplacement.

Le réseau de transport « Grand Paris Express » compte environ 205 km de lignes nouvelles reliant 72 gares. Il est organisé autour de liaisons de rocade desservant les territoires de proche et moyenne couronnes et d'une liaison diamétrale permettant de les relier au cœur de l'agglomération. Il comprend la réalisation des nouvelles lignes de métro automatique 15, 16, 17 et 18, ainsi que les prolongements Nord et Sud de la Ligne 14.

Ce réseau a pour objectif d'améliorer la qualité de desserte en transports collectifs et de faciliter les déplacements quotidiens dans la région Ile-de-France : étroitement maillé avec les principales lignes urbaines et régionales actuelles, il favorise les déplacements en rocade, dessert des quartiers jusqu'ici enclavés et permet de décongestionner les lignes qui traversent la zone centrale de l'agglomération. Le réseau Grand Paris Express est également au service de l'aménagement du territoire : il permet de relier les principaux pôles métropolitains, secteurs de développement économique et bassins de vie, les grands

équipements du cœur d'agglomération, les gares TGV ainsi que les aéroports. Il favorisera l'égalité entre les territoires de la région capitale. Il est conçu comme une alternative à la voiture pour les déplacements de banlieue à banlieue : pour concurrencer la voiture, cette alternative sera pratique, régulière et confortable, tout en préservant l'environnement.

Présentation du projet sur la ville d'Aubervilliers

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire d'Aubervilliers sur une longueur d'environ 375 m. Il présente les caractéristiques principales suivantes :

- *Une section de l'infrastructure courante souterraine du réseau de transport public du Grand Paris ;*
- *L'implantation d'un ouvrage technique annexe.*

16.6 – Evolutions des documents règlementaires

Après analyse du libellé des articles du règlement d'urbanisme des zones traversées, il apparaît nécessaire de reformuler ponctuellement certains d'entre eux afin de les adapter aux besoins du projet.

Compte tenu des caractéristiques propres du projet rappelées ci-dessus et de la rédaction du règlement des PLU en vigueur, les évolutions pourront toucher les articles suivants :

ZONE TRAVERSEE	ARTICLES	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
UE	***9***	La rédaction insérée en fin d'alinéa UE 9.3 est la suivante : « *Les règles édictées au 9.2 ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.* »
	12	La rédaction insérée en fin d'alinéa UE 12.2.1 est la suivante : « *Les règles édictées au 12.2.1 ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.*
	13	La rédaction insérée en fin d'article UE 13 est la suivante : « *13.5 Toutefois, ces règles ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.* »

16.7 - Conclusions de la commission d'enquête.

A l'issue d'une enquête publique d'une durée de 43 jours, et après :

- Une étude attentive et approfondie du dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune d'AUBERVILLIERS suivie d'une réunion lors de la visite sur place avec les représentants de la SGP pour mieux appréhender les enjeux du projet.

- Une visite détaillée sur le terrain pour mieux comprendre les objectifs visés par l'implantation d'un réseau de transport en commun souterrain et de ses annexes, visualiser concrètement la topographie des lieux dans leur environnement, nous rendre compte de la situation géographique de ces ouvrages et pouvoir ainsi mieux appréhender la réalité des problèmes qui pouvaient en ressortir.

- Avoir tenu trois permanences dans de bonnes conditions de réception dans les locaux de la Mairie.

16.7.1– Sur la forme et la procédure

A l'issue d'une enquête publique ayant duré 43 jours, il apparaît :

- Que la publicité par affichage a été faite dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête,

- Que les publications légales dans les journaux ont été faites dans des journaux régionaux et nationaux paraissant dans les départements de la Seine Saint Denis et de la Seine et Marne plus de 15 jours avant le début de l'enquête et répétés dans ces mêmes journaux dans les huit premiers jours de l'enquête, et dans 3 journaux nationaux 15 jours avant le début de l'enquête

- Que les dossiers relatifs à la "mise en compatibilité des documents d'urbanisme" ont été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête dans les mairies des communes concernées par cette mise en compatibilité, dont celle de la commune d'AUBERVILLIERS

- Que les registres d'enquête ont été également mis à la disposition du public dans les mairies des communes concernées pendant toute la durée de l'enquête dont celle d'AUBERVILLIERS

- Que les membres de la commission d'enquête ont tenu les permanences prévues pour recevoir le public dont 3 dans la commune d'AUBERVILLIERS,

- Que les termes de l'arrêté préfectoral ayant organisé l'enquête ont été respectés,

- Que les commissaires enquêteurs n'ont à rapporter aucun incident notable qui aurait pu perturber le bon déroulement cette enquête,

- Qu'aucune observation concernant la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de la commune d'AUBERVILLIERS n'a été déposée sur les registres mis en place dans les locaux de la commune,

16.7.2 – Sur le fond de l'enquête

De l'ensemble des critères justifiant l'utilité publique de cette opération, il apparaît:

- Que le projet proposé présente un caractère d'intérêt public,

- Qu'il est nécessaire de mentionner ce projet de réseau de transport public du Grand Paris sur les documents d'urbanisme de la commune d'AUBERVILLIERS,

- Que la réalisation de ce projet de réseau de transport public nécessite que soit modifié le Plan Local d'Urbanisme de la commune d'AUBERVILLIERS afin de le rendre compatible,

- Que la procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme a bien été respectée,

- - Que les documents consultables par le public étaient explicites, et que c'est donc en toute logique que les documents réglementaires d'urbanisme doivent prendre en compte le projet mis à l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique, et être adaptés en conséquence,

- Mais que cette mise en compatibilité entraîne également pour les communes concernées des frais de mise à jour des documents d'urbanisme non négligeables,

La commission d'enquête à l'unanimité de ses membres donne un **AVIS FAVORABLE** à la modification du Plan Local d'Urbanisme de la commune d'**AUBERVILLIERS** selon les modalités décrites dans le dossier mis à l'enquête publique, avec la recommandation suivante :

RECOMMANDATION

La commission d'enquête demande que la SGP participe aux frais engagés par la commune d'AUBERVILLIERS pour mettre en compatibilité ses documents d'urbanisme en vue de la réalisation du présent projet.

RECOMMANDATION : (La recommandation correspondant à des préconisations vivement souhaitées, la commission d'enquête demande donc qu'elle soit prise en considération)

Fait à Paris le 02 février 2015

Marcel LINET – Président

Michel LAGUT – Membre

Alain CHARLIAC – Membre

Annie LE FEUVRE – Membre

Pierre PONTHUS – Membre

17 – MISE EN COMPATIBILITE DU POS DE SAINT DENIS

PREAMBULE

Le cadre général de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme est rappelé au chapitre 3 ci-dessus.

17.1- Analyse des observations.

Aucune observation sur la mise en compatibilité du Plan d'Occupation des Sols de la commune de SAINT DENIS, n'a été déposée sur le registre mis en place dans les locaux de la commune,

17.2 – Situation actuelle

La ville de SAINT-DENIS est dotée d'un Plan d'Occupation des Sols (POS) approuvé par délibération du Conseil Municipal du 28 mai 1979

Ce document a ensuite fait l'objet de plusieurs évolutions, les dernières procédures portant sur une modification approuvée par délibération du Conseil Municipal en date du 30 mai 2013, et une procédure de modification, approuvée par délibération du Conseil Municipal le 31 janvier 2014 et portant sur des secteurs non concernés par le projet (secteur Bel-Air)

Ce document a ensuite fait l'objet de plusieurs évolutions, les dernières procédures portant sur une modification approuvée par délibération du Conseil Municipal en date du 30 mai 2013, et une procédure de modification, approuvée par délibération du Conseil Municipal le 31 janvier 2014 et portant sur des secteurs non concernés par le projet (secteur Bel-Air)

Une procédure de révision valant élaboration du Plan Local d'Urbanisme est en cours d'élaboration. Ce document devrait être approuvé en 2015

Une procédure de révision valant élaboration du Plan Local d'Urbanisme est en cours d'élaboration. Ce document devrait être approuvé en 2015

La ville de SAINT-DENIS fait également partie du périmètre du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de Plaine Commune, approuvé le 23 octobre 2007. Il a fait l'objet d'une dernière modification approuvée le 15 décembre 2009 par délibération du Conseil Communautaire

Par ailleurs, le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France est le document de référence réglementaire qui s'applique sur le territoire communal selon les dispositions de l'article L. 141-1 du Code de l'Urbanisme. Le SDRIF 2013, issu de la procédure de révision du SDRIF de 1994, a été adopté par le Conseil Régional d'Ile-de-France le 18 octobre 2013 et approuvé par décret n° 2013-1241 le 27 décembre 2013. Il intègre explicitement le schéma d'ensemble du Grand Paris

17.3 – Objet

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire de SAINT-DENIS sur une longueur d'environ 2,7 km. Il présente les caractéristiques principales suivantes :

- Une section de l'infrastructure courante souterraine du réseau de transport public du Grand Paris ;
- La gare « Saint-Denis Pleyel » complétée par ses emprises en souterrain ;

L'implantation de quatre ouvrages techniques annexes

Seule une partie de l'infrastructure souterraine, deux ouvrages techniques annexes, la gare « Saint-Denis Pleyel » et ses emprises souterraines concernent le POS de SAINT-DENIS. Pour le reste, une partie de l'infrastructure souterraine et deux ouvrages techniques annexes sont implantés dans une zone régie par la Zone d'Aménagement Concerté « Landy-Pleyel » approuvée le 25 mai 2000 et ayant fait l'objet d'une modification le 5 mai 2011. Une partie de l'infrastructure souterraine est également implantée dans une zone régie par la Zone d'Aménagement concerté « Pleyel-Libération » approuvée le 29 juin 1995 et ayant fait l'objet d'une modification approuvée le 18 décembre 2008

La ville de SAINT-DENIS étant toujours dotée d'un POS et les deux ZAC ayant elles-mêmes été approuvées avant l'entrée en vigueur de la loi SRU du 13 décembre 2000, celles-ci doivent faire l'objet d'une mise en compatibilité spécifique de leurs plans d'aménagement de zone, conformément à l'article L. 311-7 du Code de l'Urbanisme, si la nécessité s'en fait sentir

Après examen des pièces du Plan d'Aménagement de Zone (PAZ), il est donc apparu nécessaire de les mettre en compatibilité, un dossier spécifique pour chacune des ZAC a donc été établi conjointement au dossier de mise en compatibilité du POS.

La zone UC : Cette première zone urbaine est uniquement concernée ici pour son secteur UC A, par l'infrastructure courante souterraine du projet de réseau de transport public du Grand Paris ;

La zone UF : Cette seconde zone urbaine est uniquement concernée par l'infrastructure courante souterraine du projet de réseau de transport public du Grand Paris

La zone UI : Cette troisième zone urbaine est concernée pour son secteur UIb par l'infrastructure courante souterraine du projet de réseau de transport public du Grand Paris et par l'implantation d'un ouvrage technique annexe nécessaire au projet ;

La zone UPA : Cette quatrième zone urbaine est concernée par le projet à la fois par l'infrastructure courante souterraine du projet pour les secteurs UPAa et UP Ab ; par l'implantation de la gare « Saint-Denis Pleyel » et ses emprises en souterrain pour le secteur UPAa ; par l'implantation d'une passerelle piétonne de correspondance entre la gare « Saint-Denis Pleyel » et la gare RER D « stade de France-Saint-Denis » pour le secteur UPAb

La zone UPM : Cette cinquième zone urbaine est concernée par l'infrastructure courante souterraine du projet de réseau de transport public du Grand Paris en UPM et UPMa par l'implantation d'un ouvrage technique annexe en secteur UPM

Autres éléments figurant sur le plan de zonage

Le projet de réseau de transport public du Grand Paris concerne également l'emplacement réservé C32 « Elargissement de la rue F. Poulbot et prolongement Ouest du RD30 pour franchissement des faisceaux ferrés et raccordement avec la voie de contournement » dont le bénéficiaire, qui est la commune, est impacté par la gare « Saint-Denis Pleyel ». L'implantation de la gare nécessite donc la réduction de l'emplacement réservé

L'infrastructure souterraine passe également sous plusieurs emplacements réservés, sans les remettre en cause. Il s'agit

- de l'emplacement réservé D6 : « Elargissement de la RD 31 entre le carrefour de la rue P. Curie et la RD 30, emprise de 20 m » dont le bénéficiaire est le Département de la Seine-Saint-Denis

- de l'emplacement réservé PC1 : « Voie autorisant le passage d'un transport en site propre

- depuis le chemin du Cornillon jusqu'à la rue Francis de Pressensé » dont le bénéficiaire est la Communauté d'Agglomération

- de l'emplacement réservé PC1 : « Voie autorisant le passage d'un transport en site propre.

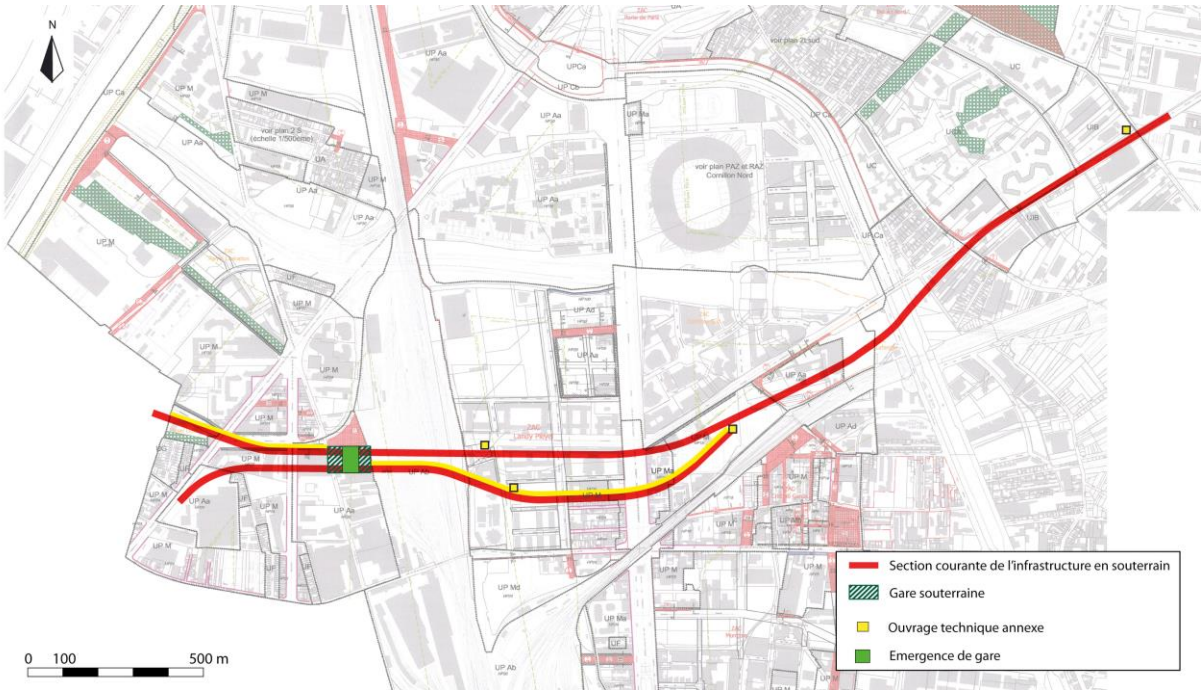
En l'espèce, si le tracé du tunnel du réseau de transport public du Grand Paris est prévu pour passer sous l'emprise de ces emplacements réservés, il reste que le tunnel doit s'implanter à une grande profondeur (plus de 15 m), si bien qu'il ne remet nullement en cause la destination de ces emplacements réservés

L'infrastructure souterraine passe également sous plusieurs inscriptions graphiques, sans remettre en cause

- des implantations en retrait partie obligatoire ;
- des implantations à l'alignement obligatoire ;
- des hauteurs plafonds d'îlot.

En l'espèce, si le tracé du tunnel du réseau de transport public du Grand Paris est prévu pour passer sous l'emprise de ces éléments, il reste que le tunnel doit s'implanter à une grande profondeur (plus de 15 m), si bien qu'il ne remet nullement en cause ces éléments

Extrait du plan de zonage de la ville de Saint Denis faisant apparaitre les éléments du projet



Les contraintes réglementaires

La partie du territoire communal concernée par le projet de réseau de transport public du Grand Paris est couverte par plusieurs servitudes d'utilité publique

- Servitudes aéronautiques de dégagement
- Zone en bordure de laquelle peuvent s'appliquer les servitudes relatives au chemin de fer
- Canalisations de gaz (haute pression)

- Transmissions radioélectriques – Protection contre l'électromagnétisme et les obstacles ;
- Faisceau hertzien

Toutefois, seules les servitudes imposant des dispositions particulières au niveau du sous-sol sont à prendre en considération pour les parties du projet en souterrain : canalisation haute pression (gaz)

Les éléments du projet de réseau de transport public du Grand Paris respecteront les dispositions induites par ces servitudes qui ne remettent pas en cause le projet de réseau

de transport public du Grand Paris

La partie du territoire communal concernée par le projet est également couverte par :

- Le Plan de Prévention des Risques Mouvements de terrain liés aux anciennes carrières et à la dissolution du gypse approuvé le 18 avril 1995 ;
- Le Plan de Prévention du Risque Inondation de la Seine approuvé le 21 juin 2007 ;
- Le Plan de Prévention du Risque Mouvements de terrain dont la révision a été prescrite le 17 janvier 2005
- L'arrêté préfectoral du 13 mars 2000 portant classement sonore des infrastructures de transport terrestre
- La présence de sites archéologiques avec des périmètres de saisine : cinq zones de présomption de prescription archéologique au titre du décret 2004-490 (une occupation pré- et proto-historique et médiévale sur les bords de Seine et du confluent Croult/Seine, une occupation antique chemin des Fruitiers et environs, une voie et occupation médiévales : le grand chemin pavé de Saint-Denis à Paris, des occupations anciennes rue de Montfort, une occupation médiévale le long du Croult et ses environs)

17.4 - Mise en compatibilité des documents d'urbanisme concernés

Plus précisément, pour rendre possible la réalisation du projet, compte tenu du contexte décrit ci-dessus, ces évolutions passeront à la fois par :

- Le complément apporté au rapport de présentation pour y décrire les grandes lignes du projet et y insérer un exposé des motifs des changements apportés

- Le complément apporté à la pièce écrite du règlement d'urbanisme afin d'y introduire en tant que de besoin dans les différentes zones traversées par le projet, les compléments nécessaires pour autoriser le projet dans toutes ses composantes

- L'adaptation de la pièce graphique du règlement d'urbanisme (plan de zonage) afin de réduire l'emprise de l'emplacement réservé C32. L'emplacement réservé est réduit de 1 100 m2 environ pour permettre la réalisation de la gare « Saint-Denis Pleyel ».

- L'adaptation du tableau des emplacements réservés afin de modifier la superficie de l'emplacement réservé touché par le projet.

Les autres pièces n'appellent pas d'évolutions

Principes retenus pour la mise en compatibilité :

L'article R. 123-9 du Code de l'Urbanisme relatif au règlement du plan local d'urbanisme précise que des règles particulières peuvent être applicables aux « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif » dont font partie le projet et ses différentes composantes. C'est en ce sens que sont rédigés les compléments apportés au règlement écrit afin d'autoriser le projet de réseau de transport public du Grand Paris.

Le Code ne donne aucune définition de la notion de « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ». Le POS de SAINT-DENIS ne donne pas non plus de définition des CINASPIC. Il donne donc par défaut une acception large à cette notion de CINASPIC

17.5 – Modification du Rapport de présentation du POS

Le présent document vient compléter le rapport de présentation afin que le chapitre qu'il consacre aux transports collectifs fasse précisément mention du futur réseau de transport « Grand Paris Express ».

Aussi, à la fin du chapitre « Introduction » sera inséré le texte suivant :

Exposé des motifs des changements apportés

Le rapport de présentation a été modifié pour que le chapitre qu'il consacre aux transports collectifs fasse précisément mention du futur réseau de transport « Grand Paris Express » et en décrive les principales caractéristiques au titre des informations qui doivent figurer dans cette pièce

Les documents graphiques et le règlement des zones concernées par l'infrastructure de transport ont été analysés, afin d'identifier les évolutions permettant de lever les incompatibilités avec l'implantation du projet de réseau de transport public du Grand Paris. Les documents graphiques ont été analysés afin d'identifier et si besoin d'adapter les éléments incompatibles avec le projet. Les articles ont été analysés et si besoin modifiés, en fonction de la logique suivante

- L'article 1, afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris Express

- L'article 2 afin de ne pas interdire les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris Express

- L'article 5 afin d'adapter les superficies minimales des terrains constructibles qui seraient incompatibles avec les caractéristiques techniques des constructions et installations nécessaires à l'infrastructure de transport présentes en surface

- L'article 6 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris à s'implanter à l'alignement ou de respecter un retrait de 1 m au minimum, afin de ne pas contraindre l'implantation des éléments du projet en surface par des normes de retrait qui ne seraient pas compatibles avec les spécificités techniques de l'infrastructure de transport

- L'article 7 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris à s'implanter en limites séparatives ou à respecter un recul de 1 m au minimum, afin de ne pas contraindre l'implantation des éléments du projet en surface par des normes de retrait qui ne seraient pas compatibles avec les spécificités techniques de l'infrastructure de transport

- L'article 9 afin de porter pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, le coefficient d'emprise au sol à 100 %, afin de tenir compte des contraintes techniques d'insertion des éléments du projet en surface en leur permettant d'occuper toute la surface du terrain d'assiette sur laquelle ils seront implantés

- L'article 10 afin de ne pas contraindre les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris implantées en surface par des règles de hauteur qui ne permettraient pas l'implantation du projet

- L'article 12 afin de permettre, pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, d'évaluer le nombre de places de stationnement créé pour les véhicules motorisés et deux roues en fonction des besoins de la construction

- L'article 13 afin de dispenser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris des obligations de cet article, qui s'avéreraient

incompatibles avec les caractéristiques techniques des ouvrages du réseau de transport public du Grand Paris présents en surface ;

- L'article 14 afin de lever les incompatibilités résultant de Coefficients d'occupation du sol qui ne permettraient pas l'implantation des constructions et installations nécessaire du réseau de transport public du Grand Paris, et afin que celles-ci soit régie par l'application des règles définies aux articles 3 à 13. Afin de lever les incompatibilités pesant sur l'implantation du projet de réseau de transport public du Grand Paris au sein du périmètre de la Zone d'Aménagement Concerté « Landy-Pleyel » et de la Zone d'Aménagement Concerté « Pleyel-Libération », les Plans d'Aménagement de Zone (PAZ) et les Règlements d'Aménagement de Zone (RAZ) ont été analysés, et si besoin modifiés, pour autoriser l'implantation des constructions et installations nécessaires au réseau de transport du Grand Paris.

Ainsi, les Plans d'Aménagement de Zone des deux ZAC ont été modifiés pour lever les interdictions pesant sur les différentes composantes du projet et pour autoriser explicitement l'implantation du projet dans le secteur.

Egalement, dans le « Titre 2. Le projet des communes pour la Plaine Saint-Denis », au chapitre « B- Le plan directeur d'aménagement de la Plaine Saint-Denis » à la fin du « 2. Déplacements urbains » sera inséré le texte suivant afin d'actualiser la présentation du projet de réseau de transport public du Grand Paris qui était faite :

Le réseau de transport « Grand Paris Express »

Le territoire communal est concerné par une section souterraine du futur réseau de transport « Grand Paris Express ». Celui-ci est appelé à faire évoluer sensiblement, dans un proche avenir, les conditions locales de déplacement.

Le réseau de transport « Grand Paris Express » compte environ 205 km de lignes nouvelles reliant 72 gares. Il est organisé autour de liaisons de rocade desservant les territoires de proche et moyenne couronnes et d'une liaison diamétrale permettant de les relier au cœur de l'agglomération. Il comprend la réalisation des nouvelles lignes de métro automatique 15, 16, 17 et 18, ainsi que les prolongements Nord et Sud de la Ligne 14.

Ce réseau a pour objectif d'améliorer la qualité de desserte en transports collectifs et de faciliter les déplacements quotidiens dans la région Ile-de-France : étroitement maillé avec les principales lignes urbaines et régionales actuelles, il favorise les déplacements en rocade, dessert des quartiers jusqu'ici enclavés et permet de décongestionner les lignes qui traversent la zone centrale de l'agglomération. Le réseau Grand Paris Express est également au service de l'aménagement du territoire : il permet de relier les principaux pôles métropolitains, vecteurs de développement économique et bassins de vie, les grands

équipements du cœur d'agglomération, les gares TGV ainsi que les aéroports. Il favorisera l'égalité entre les territoires de la région capitale.

Il est conçu comme une alternative à la voiture pour les déplacements de banlieue à banlieue : pour concurrencer la voiture, cette alternative sera pratique, régulière et confortable, tout en préservant l'environnement.

Présentation du projet sur la ville de Saint-Denis

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire de Saint-Denis sur une longueur d'environ 2,7 km. Il présente les caractéristiques principales suivantes :

- Une section de l'infrastructure courante souterraine du réseau de transport public du Grand Paris ;
- La gare « Saint-Denis Pleyel » complétée par ses emprises en souterrain ;

L'implantation de quatre ouvrages techniques annexes

17.6 – Evolutions des documents règlementaires

17.6.1 – Evolutions du plan de zonage induites par le projet

Conformément aux textes réglementaires, il est nécessaire de réduire, sur les emprises de la future gare « Saint-Denis Pleyel », l'emplacement réservé C32, qui a pour objet « l'élargissement de la rue F. Poulbot et le prolongement Ouest du RD30 pour franchissement des faisceaux ferrés et le raccordement avec la voie de contournement » au bénéfice de la commune

En effet, les terrains grevés par un emplacement réservé ne peuvent être destinés qu'à la réalisation du projet pour lequel ils sont réservés. Cette évolution ne s'oppose pas aux projets de franchissement des faisceaux ferrés, d'élargissement de voirie, de création d'une nouvelle voie et de raccordement viaire, objet de l'emplacement réservé. L'emplacement réservé sera donc réduit de l'emprise correspondant au terrain d'assiette de la future gare. Cette évolution ne remet pas en question l'objet de l'emplacement réservé C32. En effet, malgré la réduction ponctuelle de l'emplacement réservé, le franchissement du faisceau ferré, l'élargissement de la rue F. Poulbot, le prolongement Ouest du RD30 et le raccordement avec la voie de contournement restent réalisables sur les emprises couvertes par ce dernier.

17.6.2 - Evolutions de la liste des emplacements réservés induites par le projet

Le tableau des emplacements réservés sera corrigé à l'occasion de la mise en compatibilité. Il fera apparaître, à la suite de la reprise de l'emplacement réservé C32, la nouvelle superficie de ce dernier. Elle passe ainsi de 5 612 m2 à 4 512 m

17.6.3 – Evolutions du règlement induites par le projet.

Après analyse du libellé des articles du règlement d'urbanisme des zones traversées, il apparaît nécessaire de reformuler ponctuellement certains d'entre eux afin de les adapter aux besoins du projet.

Les modifications proposées sont reprises, ci-après, sous forme de tableau

ZONE TRAVERSEE	ARTICLES	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
UI	**Art 9**	La rédaction insérée en fin d'article UI 9 est la suivante : « 4- Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, le coefficient d'emprise au sol pourra être porté à 100 %.
UI	**Art 13**	La rédaction insérée en fin d'article UI 13 est la suivante : « 4- Toutefois ces règles ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris
UP-A	**Art 13**	La rédaction insérée en fin d'article UP A 13 est la suivante : « 7- Toutefois les règles énoncées ci-avant ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris
UP-M	**Art 12**	La rédaction insérée en fin d'alinéa UP M 12.3 est la suivante : « (…) 3. Normes obligatoires de stationnement automobile (…) 3.5. Constructions et Installations Nécessaires aux Services Publics ou d'Intérêt Collectif : Il sera réalisé au minimum une place de stationnement, sauf pour les ouvrages qui ne génèrent pas de surface de plancher en superstructure.(…) 3.6. Stationnement des deux roues non motorisés : Il devra être réalisé en rez-de-chaussée des locaux couverts (…) Copropriétés privées de moins de 10 logements CINASPIC, sauf pour les ouvrages qui ne génèrent pas de surface de plancher en superstructure – 3.7. Stationnement des deux roues motorisées : 1 place = 3 m2 (dégagement compris) logements CINASPIC, sauf pour les ouvrages qui ne génèrent pas de surface de plancher en superstructure

ZONE TRAVERSEE	ARTICLES	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
UP-M	**Art 13**	La rédaction insérée en fin d'article UP M 13 est la suivante 9- Constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris Toutefois les règles énoncées ci-avant ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris

17.7 - Conclusions de la commission d'enquête

A l'issue d'une enquête publique d'une durée de 43 jours, et après :

- Une étude attentive et approfondie du dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de SAINT DENIS suivie d'une réunion lors de la visite sur place avec les représentants de la SGP pour mieux appréhender les enjeux du projet.

- Une visite détaillée sur le terrain pour mieux comprendre les objectifs visés par l'implantation d'un réseau de transport en commun souterrain et de ses annexes, visualiser concrètement la topographie des lieux dans leur environnement, nous rendre compte de la situation géographique de ces ouvrages et pouvoir ainsi mieux appréhender la réalité des problèmes qui pouvaient en ressortir.

- Avoir tenu trois permanences dans de bonnes conditions de réception dans les locaux de la Mairie.

17.7.1 – Sur la forme et la procédure

A l'issue d'une enquête publique ayant duré 43 jours, il apparaît :

- Que la publicité par affichage a été faite dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête,

- Que les publications légales dans les journaux ont été faites dans des journaux régionaux et nationaux paraissant dans les départements de la Seine Saint Denis et de la Seine et Marne plus de 15 jours avant le début de l'enquête et répétés dans ces mêmes journaux dans les huit premiers jours de l'enquête, et dans 3 journaux nationaux 15 jours avant le début de l'enquête

- Que les dossiers relatifs à la "mise en compatibilité des documents d'urbanisme" ont été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête dans les mairies des

communes concernées par cette mise en compatibilité, dont celle de la commune de SAINT DENIS

- Que les registres d'enquête ont été également mis à la disposition du public dans les mairies des communes concernées pendant toute la durée de l'enquête dont celle du Bourget,

- Que les membres de la commission d'enquête ont tenu les permanences prévues pour recevoir le public dont 3 dans la commune de SAINT DENIS,

- Que les termes de l'arrêté préfectoral ayant organisé l'enquête ont été respectés,

- Que les commissaires enquêteurs n'ont à rapporter aucun incident notable qui aurait pu perturber le bon déroulement cette enquête,

- Qu'aucune observation concernant la mise en compatibilité du Plan d'Occupation des Sols de la commune de SAINT DENIS n'a été déposée sur les registres mis en place dans les locaux de la commune,

17.7.2 – Sur le fond de l'enquête

De l'ensemble des critères justifiant l'utilité publique de cette opération, il apparaît:

- Que le projet proposé présente un caractère d'intérêt public,

- Qu'il est nécessaire de mentionner ce projet de réseau de transport public du Grand Paris sur les documents d'urbanisme de la commune de SAINT DENIS,

- Que la réalisation de ce projet de réseau de transport public nécessite que soit modifié le Plan d'Occupation des Sols de la commune de SAINT DENIS afin de le rendre compatible,

- Que la procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme a bien été respectée,

- - Que les documents consultables par le public étaient explicites, et que c'est donc en toute logique que les documents réglementaires d'urbanisme doivent prendre en compte le projet mis à l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique, et être adaptés en conséquence,

- Mais que cette mise en compatibilité entraîne également pour les communes concernées des frais de mise à jour des documents d'urbanisme non négligeables,

La commission d'enquête à l'unanimité de ses membres donne un **AVIS FAVORABLE** à la modification du Plan d'Occupation des Sols de la commune de **SAINT DENIS** selon les

modalités décrites dans le dossier mis à l'enquête publique, avec la recommandation suivante :

RECOMMANDATION

La commission d'enquête demande que la SGP participe aux frais engagés par la commune de SAINT DENIS pour mettre en compatibilité ses documents d'urbanisme en vue de la réalisation du présent projet.

RECOMMANDATION : (La recommandation correspondant à des préconisations vivement souhaitées, la commission d'enquête demande donc qu'elle soit prise en considération)

Fait à Paris le 02 février 2015

Marcel LINET – Président

Michel LAGUT – Membre

Alain CHARLIAC – Membre

Annie LE FEUVRE – Membre

Pierre PONTHUS – Membre

18 – – MISE EN COMPATIBILITE DU PLAN D'AMENAGEMENT DE ZONE, ZAC LANDY-PLEYEL – COMMUNE DE SAINT DENIS

PREAMBULE

Le cadre général de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme est rappelé au chapitre 3 ci-dessus.

18.1- Analyse des observations.

Aucune observation sur la mise en compatibilité du PLAN D'AMENAGEMENT DE ZONE, ZAC LANDY-PLEYEL – COMMUNE DE SAINT DENIS. n'a été déposée sur le registre mis en place dans les locaux de la commune,

18.2 – Situation actuelle

La ville de SAINT-DENIS étant toujours dotée d'un POS et les deux ZAC ayant elles-mêmes été approuvées avant l'entrée en vigueur de la loi SRU du 13 décembre 2000, celles-ci doivent faire l'objet d'une mise en compatibilité spécifique de leurs plans d'aménagement de zone, conformément à l'article L. 311-7 du Code de l'Urbanisme.

En effet, Le POS ne s'applique pas à la totalité du territoire communal. L'ancien site industriel Gaz de France, enclavé entre des infrastructures ferroviaires à l'Ouest et autoroutières au Nord et à l'Est, est régi par une Zone d'Aménagement Concerté (ZAC), zone qui possède ses propres règles, indépendantes de celles du POS.

Le projet de Plan d'Aménagement de Zone de la ZAC « LANDY-PLEYEL » ayant été arrêté en vue d'être soumis à l'enquête publique avant l'entrée en vigueur de la loi du 13 décembre 2000 « relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbain » (SRU), doit faire l'objet d'une mise en compatibilité spécifique de son Plan d'Aménagement de Zone, si la nécessité s'en fait sentir. Le PAZ de la ZAC « LANDY-PLEYEL » ayant été approuvé le 25 mai 2000 et ayant fait l'objet d'une modification approuvée le 5 mai 2011, il est apparu nécessaire de le mettre en compatibilité avec un dossier spécifique établi conjointement au dossier de mise en compatibilité du POS.

18.3 - Objet

La Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) « Landy Pleyel », est impactée sur une longueur d'environ 955 m, à la fois par :

- une section de l'infrastructure courante souterraine du réseau de transport public du Grand Paris ;

- l'implantation de deux ouvrages techniques annexes.

Le tracé du projet est implanté sur 2 zones distinctes et 2 espaces publics (l'esplanade de la gare RER « Stade de France – Saint-Denis » et un espace vert public) de la ZAC « LANDY-PLEYEL » de la ville de SAINT-DENIS.

Le plan d'aménagement de zone : les zones traversées

Les secteurs ZB2 et ZB4 de la zone zone ZB et la zone ZD.

Ces zones sont impactées uniquement par l'infrastructure courante souterraine du projet de réseau de transport public du Grand Paris.

Extrait du plan d'aménagement de zone de la ZAC faisant apparaitre les éléments du projet.

Autres éléments figurant sur le plan de zonage :

Le projet de réseau de transport public du Grand Paris concerne également :

- Un « espace vert public », indiqué sur le document graphique du Plan d'Aménagement de Zone, est impacté à la fois par l'infrastructure souterraine et par

l'implantation d'un ouvrage technique annexe nécessaire au projet. Aucun règlement ne s'applique à ce secteur dont la vocation est définie uniquement graphiquement ;

- L'esplanade de la gare RER « Stade de France – Saint-Denis » indiquée sur le document graphique du Plan d'Aménagement de Zone en tant que telle et en tant que « voirie à créer/à requalifier », est également impactée par l'infrastructure courante souterraine et un ouvrage technique annexe du projet de réseau de transport public du Grand Paris. Aucun règlement ne s'applique à ce secteur dont la vocation est définie uniquement graphiquement.

En l'espèce, si le tracé du tunnel du réseau de transport public du Grand Paris est prévu pour passer sous les emprises de ces deux inscriptions graphiques, il reste que le tunnel doit s'implanter à une grande profondeur (plus de 15 m), si bien qu'il ne remet nullement en cause leurs vocations. Néanmoins, l'implantation des ouvrages techniques annexes remet en cause la vocation de ces inscriptions graphiques et nécessite leur réduction et la création de secteurs spécifiques autorisant la réalisation de ces ouvrages.

18.4 – Mise en compatibilité des documents d'urbanisme concernés

Pour rendre possible la réalisation du projet, les évolutions passeront à la fois par :

- Le complément apporté à la pièce écrite du règlement du Plan d'Aménagement de Zone afin d'y introduire les compléments nécessaires pour autoriser le projet dans toutes ses composantes.

- l'adaptation de la pièce graphique du Plan d'Aménagement de Zone afin de réduire l'emprise de l'espace vert public et de l'esplanade de la gare RER « Stade de France – Saint-Denis ». Ces inscriptions graphiques sont réduites de 1 500 m2 environ chacune pour permettre l'implantation de deux ouvrages techniques annexes. Deux secteurs de la zone ZC, dénommés ZC7 sont créés pour permettre la réalisation de ces ouvrages.

Principes retenus pour la mise en compatibilité :

- L'article R. 133-9 du Code de l'Urbanisme relatif au règlement du plan local d'urbanisme précise que des règles particulières peuvent être applicables aux « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif » dont font partie le projet et ses différentes composantes. Ces dispositions peuvent s'appliquer par extension aux Plans d'Aménagement de Zone des ZAC restées autonomes. C'est en ce sens que sont rédigés les compléments apportés au règlement écrit afin d'autoriser le projet de réseau de transport public du Grand Paris.

- Le Code ne donne aucune définition de la notion de « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ». Le Plan d'Aménagement de Zone de

la ZAC « LANDY PLEYEL» ne donne pas non plus de définition des CINASPIC. Il donne donc par défaut une acception large à cette notion de CINASPIC.

18.5 – Evolutions de plan d'aménagement de zone induite par le projet

Les inscriptions graphiques « Espace vert public » et « Voirie à créer/requalifier » concernées par l'implantation de deux ouvrages techniques annexes sont incompatibles avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris. Elles affichent en effet des vocations que la mise en compatibilité ne peut pas remettre en cause, sous peine de ne pas respecter leur économie générale. Afin d'éviter tout risque juridique, il est donc nécessaire de réduire l'emprise des deux inscriptions graphiques dans une nouvelle zone disposant d'un règlement spécifique.

Réduction de l'emprise de " L'espace vert public et de " La voirie à créer/requalifier "

Cette inscription définit graphiquement une vocation pour cet espace qui n'est pas compatible avec l'implantation d'un ouvrage technique annexe nécessaire au projet. Il apparaît nécessaire de réduire cette inscription graphique de 1 500 m2 environ pour permettre la réalisation de l'ouvrage technique annexe.

Création de deux secteurs ZC7

On a vu que les ouvrages techniques annexes sont implantés, à la fois, sur des zones « en blanc », non réglementées et sur des emprises dont la vocation est uniquement définie par le biais d'inscriptions graphiques.

Deux secteurs de la zone ZC existante, dénommés ZC7 et dédiés au projet de réseau de transport public, sont créés sur ces emprises. Ces deux nouveaux secteurs représentent une superficie totale de 3 000 m2. L'aménagement d'un espace vert public et de l'esplanade de la gare reste réalisables sur les emprises encore couvertes par ce dernier.

Après analyse du libellé des articles du règlement du Plan d'Aménagement de Zone du secteur concerné, il apparaît nécessaire de reformuler ponctuellement certains d'entre eux afin de les adapter aux besoins du projet.

18.6 – Evolutions des documents règlementaires

Après analyse du libellé des articles du règlement d'urbanisme des zones traversées, il apparaît nécessaire de reformuler ponctuellement certains d'entre eux afin de les adapter aux besoins du projet

Les modifications proposées sont reprises, ci-après, sous forme de tableau :

ZONE TRAVERSEE	ARTICLES	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
ZC	***Art 3***	La rédaction insérée dans l'article 3 est la suivante :« (…) Zone ZC : affectée à la réalisation de constructions permettant d'accueillir des activités non nuisantes et non polluantes (sauf celles visant à desservir la ZAC elle-même), ainsi que des équipements publics ou privés d'intérêt général. Cette zone se compose de 7 sous secteurs : ZC1; ZC2; ZC3; ZC4; ZC5*; ZC6 et ZC7. (…)*
ZC	***Art 9***	La rédaction insérée en fin d'article ZC 9 est la suivante : « *Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, le coefficient d'emprise au sol pourra être porté à 100%.* »
ZC	***Art 12***	La rédaction insérée en fin d'alinéa ZC 12-3 est la suivante : « (…) Toutefois, un minimum de 1 place de stationnement voiture pour 180m2 de SHON et 1 place de stationnement autocar pour 4 000m2 de SHON sera demandé dans un rayon de 300 m maximum, *à l'exception des ouvrages implantés dans le secteur ZC7.*»
ZC	***Art 13***	La rédaction insérée en fin d'article ZC 13 est la suivante : « *ZC-13-4 Les règles énoncées ci-avant ne s'appliquent pas aux ouvrages implantés dans le secteur ZC7.*»

ZONE TRAVERSEE	ARTICLES	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
ZC7	***Art 14***	La rédaction insérée à l'article ZC 14 est la suivante : « (…) La surface hors oeuvre nette maximale autorisée est de TOTAL SHON ZC = *77 500 m2* se décomposant comme suit : m2 SHON îlot ZC1 : 22 500 + îlot ZC2 : 7 500 + îlot ZC3 : 16 500 + îlot ZC4 : 7 500 + îlot ZC5 : 19 500 + îlot ZC6 : 1 000 + *îlot ZC7 : 3 000 = 77 500* Une SHON globale (…) »

18.7 - Conclusions de la commission d'enquête

A l'issue d'une enquête publique ayant duré 43 jours et après :

- Une étude attentive et approfondie du dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de SAINT DENIS suivie d'une réunion lors de la visite sur place avec les représentants de la SGP pour mieux appréhender les enjeux du projet.

- Une visite détaillée sur le terrain pour mieux comprendre les objectifs visés par l'implantation d'un réseau de transport en commun souterrain et de ses annexes, visualiser concrètement la topographie des lieux dans leur environnement, nous rendre compte de la situation géographique de ces ouvrages et pouvoir ainsi mieux appréhender la réalité des problèmes qui pouvaient en ressortir.

- Avoir tenu trois permanences dans de bonnes conditions de réception dans les locaux de la Mairie.

18.7.1 - Sur la forme et la procédure

A l'issue d'une enquête publique ayant duré 43 jours, il apparaît :

- Que la publicité par affichage a été faite dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête,

- Que les publications légales dans les journaux ont été faites dans des journaux régionaux et nationaux paraissant dans les départements de la Seine Saint Denis et de la

Seine et Marne plus de 15 jours avant le début de l'enquête et répétés dans ces mêmes journaux dans les huit premiers jours de l'enquête, et dans 3 journaux nationaux 15 jours avant le début de l'enquête

- Que les dossiers relatifs à la "mise en compatibilité des documents d'urbanisme" ont été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête dans les mairies des communes concernées par cette mise en compatibilité dont celle de la ZAC « LANDY-PLEYEL » commune de SAINT DENIS

- Que les registres d'enquête ont été également mis à la disposition du public dans les mairies des communes concernées pendant toute la durée de l'enquête dont celle de la ZAC « LANDY-PLEYEL » commune de SAINT DENIS

- Que les membres de la commission d'enquête ont tenu les permanences prévues pour recevoir le public dont 3 dans la commune de SAINT DENIS,

- Que termes de l'arrêté préfectoral ayant organisé l'enquête ont été respectés,

- Que les commissaires enquêteurs n'ont à rapporter aucun incident notable qui aurait pu perturber le bon déroulement cette enquête,

- Qu'aucune observation concernant la mise en compatibilité du plan d'aménagement de la ZAC « LANDY-PLEYEL » commune de SAINT DENIS, n'a été déposée sur les registres mis en place dans les locaux de la commune,

18.7.2 - Sur le fond de l'enquête

De l'ensemble des critères justifiant l'utilité publique de cette opération, il apparaît:

- Que le projet proposé présente un caractère d'intérêt public,

- Qu'il est nécessaire de mentionner ce projet de réseau de transport public du Grand Paris sur les documents d'urbanisme de la ZAC « LANDY-PLEYEL » commune de SAINT DENIS.

- Que la réalisation de ce projet de réseau de transport public nécessite que soit modifié le plan d'aménagement de la ZAC « LANDY-PLEYEL » commune de SAINT DENIS. afin de le rendre compatible,

- Que la procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme a bien été respectée,

- - Que les documents consultables par le public étaient explicites, et que c'est donc en toute logique que les documents réglementaires d'urbanisme doivent prendre en compte le projet mis à l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique, et être adaptés en conséquence,

- Mais que cette mise en compatibilité entraîne également pour les communes concernées des frais de mise à jour des documents d'urbanisme non négligeables,

La commission d'enquête à l'unanimité de ses membres donne un **AVIS FAVORABLE** à la modification du Plan d'Amenagement de Zone**, ZAC LANDY-PLEYEL** - **COMMUNE DE SAINT DENIS** selon les modalités décrites dans le dossier mis à l'enquête publique,

Fait à Paris le 02 février 2015

Marcel LINET – Président

Michel LAGUT – Membre

Alain CHARLIAC – Membre

Annie LE FEUVRE – Membre

Pierre PONTHUS – Membre

19 – MISE EN COMPATIBILITE DU PLAN D'AMENAGEMENT DE ZONE, ZAC PLEYEL - LIBERATION – COMMUNE DE SAINT DENIS

PREAMBULE

Le cadre général de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme est rappelé au chapitre 3 ci-dessus.

19.1- Analyse des observations.

Aucune observation sur la mise en compatibilité du PLAN D'AMENAGEMENT DE ZONE, ZAC PLEYEL - LIBERATION – COMMUNE DE SAINT DENIS, n'a été déposée sur le registre mis en place dans les locaux de la commune,

19.2 – Situation actuelle

La ville de SAINT-DENIS étant toujours dotée d'un POS et les deux ZAC ayant elles-mêmes été approuvées avant l'entrée en vigueur de la loi SRU du 13 décembre 2000, celles-ci doivent faire l'objet d'une mise en compatibilité spécifique de leurs plans d'aménagement de zone, conformément à l'article L. 311-7 du Code de l'Urbanisme.

En effet, Le POS ne s'applique pas à la totalité du territoire communal. L'ancien site industriel Gaz de France, enclavé entre des infrastructures ferroviaires à l'Ouest et autoroutières au Nord et à l'Est, est régi par une Zone d'Aménagement Concerté (ZAC), zone qui possède ses propres règles, indépendantes de celles du POS.

Le projet de Plan d'Aménagement de Zone de la ZAC « PLEYEL-LIBERATION » ayant été arrêté en vue d'être soumis à l'enquête publique avant l'entrée en vigueur de la loi du 13 décembre 2000 « relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbain » (SRU), doit faire l'objet d'une mise en compatibilité spécifique de son Plan d'Aménagement de Zone, si la nécessité s'en fait sentir. Le PAZ de la ZAC « PLEYEL-LIBERATION » ayant été approuvé le 29 juin 1995 et ayant fait l'objet d'une modification approuvée le 18 décembre 2008, il est apparu nécessaire de le mettre en compatibilité avec un dossier spécifique établi conjointement au dossier de mise en compatibilité du POS.

19.3 – Objet

La Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) « PLEYEL-LIBERATION », approuvée par la ville de SAINT-DENIS par délibération du 29 juin 1995 et modifié le 18 décembre 2008, est impactée sur une longueur d'environ 135 m, uniquement par une section de l'infrastructure courante souterraine du réseau de transport public du Grand Paris. Le tracé du projet est

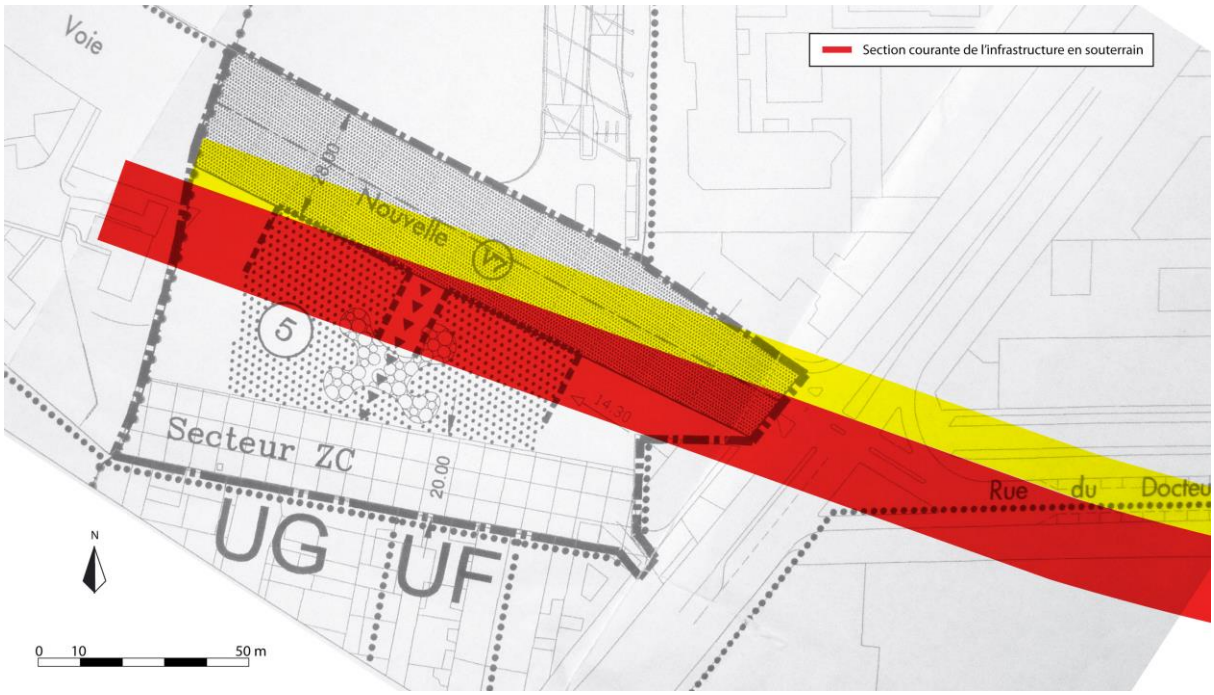
implanté sur un secteur distinct de la ZAC « PLEYEL-LIBERATION » de la ville de SAINT-DENIS.

Le plan d'aménagement de zone : le secteur traversé ZC

Le secteur ZC est impacté uniquement par l'infrastructure courante souterraine du projet de réseau de transport public du Grand Paris.

Le règlement du Plan d'Aménagement de Zone précise : « Le secteur ZC défini au document graphique du PAZ est une zone affectée à la construction de petits immeubles de logements collectifs et/ou habitations individuelles avec espaces verts, à caractère discontinu et de faible hauteur ainsi que des surfaces de stationnement nécessaires. [...]. »

Extrait du plan d'aménagement de zone de la ZAC faisant apparaitre les éléments du projet.



19.4 – Mise en compatibilité des documents d'urbanisme concernés

Ce chapitre définit les différentes mesures qui vont permettre d'adapter les dispositions du Plan d'Aménagement de Zone (PAZ) de la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) « PLEYEL-LIBERATION » sur la commune de SAINT-DENIS au contenu du projet de réseau de transport public du Grand Paris.

Plus précisément, pour rendre possible la réalisation du projet, compte tenu du contexte décrit ci-dessus, ces évolutions passeront par l'adaptation partielle du règlement du Plan

d'Aménagement de Zone afin d'y introduire en tant que de besoin dans les différentes zones traversées par le projet, les compléments nécessaires pour autoriser le projet dans toutes ses composantes.

Principes retenus pour la mise en compatibilité :

L'article R. 133-9 du Code de l'Urbanisme relatif au règlement du plan local d'urbanisme précise que des règles particulières peuvent être applicables aux « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif » dont font partie le projet et ses différentes composantes. Ces dispositions peuvent s'appliquer par extension aux Plans d'Aménagement de Zone des ZAC restées autonomes. C'est en ce sens que sont rédigés les compléments apportés au règlement écrit afin d'autoriser le projet de réseau de transport public du Grand Paris.

Le Code ne donne aucune définition de la notion de « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ». Le Plan d'Aménagement de Zone de la ZAC « PLEYEL-LIBERATION » ne donne pas non plus de définition des CINASPIC. Il donne donc par défaut une acception large à cette notion de CINASPIC

19.5 – Evolutions de plan d'aménagement de zone induite par le projet

- Après analyse du libellé des articles du règlement du Plan d'Aménagement de Zone de la zone traversée, il apparaît nécessaire de reformuler ponctuellement certains d'entre eux afin de les adapter aux besoins du projet.

- Compte tenu des caractéristiques propres du projet rappelées ci-dessus et de la rédaction du règlement du Plan d'Aménagement de Zone en vigueur, les évolutions pourront toucher les articles suivants :

- L'article 1 : « Occupations et utilisations du sol autorisées ou soumises à conditions spéciales ».

- L'article 2 « Occupations et utilisations du sol interdites ».

Ces articles dans la zone traversée seront mis en compatibilité, si le besoin s'en fait sentir pour lever les interdictions pouvant peser sur le projet lui-même (cas de zones à vocation très spécialisées n'autorisant pas ce type d'infrastructure) ou sur certaines de ses composantes

19.6 – Evolutions des documents règlementaires

Les modifications proposées sont reprises, ci-après, sous forme de tableau :

ZONE TRAVERSEE	ARTICLES	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
ZC	**Art 1**	La rédaction insérée en fin d'alinéa ZC 1.2 est la suivante : « 5) Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.

19.7 - Conclusions de la commission d'enquête

A l'issue d'une enquête publique d'une durée de 43 jours, et après :

- Une étude attentive et approfondie du dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de SAINT DENIS suivie d'une réunion lors de la visite sur place avec les représentants de la SGP pour mieux appréhender les enjeux du projet.

- Une visite détaillée sur le terrain pour mieux comprendre les objectifs visés par l'implantation d'un réseau de transport en commun souterrain et de ses annexes, visualiser concrètement la topographie des lieux dans leur environnement, nous rendre compte de la situation géographique de ces ouvrages et pouvoir ainsi mieux appréhender la réalité des problèmes qui pouvaient en ressortir.

- Avoir tenu trois permanences dans de bonnes conditions de réception dans les locaux de la Mairie.

19.7.1 – Sur la forme de l'enquête

A l'issue d'une enquête publique ayant duré 43 jours, il apparaît :

- Que la publicité par affichage a été faite dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête.

- Que les publications légales dans les journaux ont été faites dans des journaux régionaux et nationaux paraissant dans les départements de la Seine Saint Denis et de la Seine et Marne plus de 15 jours avant le début de l'enquête et répétés dans ces mêmes journaux dans les huit premiers jours de l'enquête, et dans 3 journaux nationaux 15 jours avant le début de l'enquête.

- Que les dossiers relatifs à la “mise en compatibilité des documents d’urbanisme” ont été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l’enquête dans les mairies des communes concernées par cette mise en compatibilité dont celle de la ZAC « PLEYEL-LIBERATION » commune de SAINT DENIS.

- Que les registres d’enquête ont été également mis à la disposition du public dans les mairies des communes concernées pendant toute la durée de l’enquête dont celle de la ZAC « PLEYEL-LIBERATION » commune de SAINT DENIS.

- Que les membres de la commission d’enquête ont tenu les permanences prévues pour recevoir le public dont 3 dans la commune de SAINT DENIS.

- Que les termes de l’arrêté préfectoral ayant organisé l’enquête ont été respectés.

- Que les commissaires enquêteurs n'ont à rapporter aucun incident notable qui aurait pu perturber le bon déroulement cette enquête

- Que les dossiers relatifs à la “mise en compatibilité des documents d’urbanisme” ont été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l’enquête dans les mairies des communes concernées par cette mise en compatibilité dont celle de la ZAC « PLEYEL-LIBERATION » (SAINT DENIS)

- Que les registres d’enquête ont été également mis à la disposition du public dans les mairies des communes concernées pendant toute la durée de l’enquête dont celle de la ZAC « PLEYEL-LIBERATION » commune de SAINT DENIS.

- Que les membres de la commission d’enquête ont tenu les permanences prévues pour recevoir le public dont 3 dans la commune de SAINT DENIS,

- Que termes de l’arrêté préfectoral ayant organisé l’enquête ont été respectés,

- Que les commissaires enquêteurs n'ont à rapporter aucun incident notable qui aurait pu perturber le bon déroulement cette enquête,

- Qu’aucune observation concernant la mise en compatibilité du plan d’aménagement de la ZAC « PLEYEL-LIBERATION » commune de SAINT DENIS., n’a été déposée sur les registres mis en place dans les locaux de la commune,

19.7.2 – Sur le fond de l’enquête

De l’ensemble des critères justifiant l’utilité publique de cette opération, il apparaît:

- Que le projet proposé présente un caractère d’intérêt public,

- Qu’il est nécessaire de mentionner ce projet de réseau de transport public du Grand Paris sur les documents d’urbanisme de la ZAC « PLEYEL-LIBERATION » commune de SAINT DENIS

- Qu’il est nécessaire de mentionner ce projet de réseau de transport public du Grand Paris sur les documents d’urbanisme de la ZAC « PLEYEL-LIBERATION » commune de SAINT DENIS.

- Que la réalisation de ce projet de réseau de transport public nécessite que soit modifié le plan d'aménagement de la ZAC « PLEYEL-LIBERATION » commune de SAINT DENIS afin de le rendre compatible

- Que la procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme a bien été respectée,

- - Que les documents consultables par le public étaient explicites, et que c'est donc en toute logique que les documents réglementaires d'urbanisme doivent prendre en compte le projet mis à l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique, et être adaptés en conséquence,

- Mais que cette mise en compatibilité entraîne également pour les communes concernées des frais de mise à jour des documents d'urbanisme non négligeables,

La commission d'enquête à l'unanimité de ses membres donne un **AVIS FAVORABLE** à la modification du Plan d'Amenagement de Zone**, ZAC « PLEYEL-LIBERATION » - COMMUNE DE SAINT DENIS** selon les modalités décrites dans le dossier mis à l'enquête publique.

Fait à Paris le 02 février 2015

Marcel LINET – Président

Michel LAGUT – Membre

Alain CHARLIAC – Membre

Annie LE FEUVRE – Membre

Pierre PONTHUS – Membre

20 – MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE SAINT OUEN

PREAMBULE

Le cadre général de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme est rappelé au chapitre 3 ci-dessus.

20.1- Analyse des observations.

Aucune observation sur la mise en compatibilité du Plan Local d' Urbanisme de la commune de Saint-Ouen, n'a été déposée sur le registre mis en place dans les locaux de la commune,

20.2 – Situation actuelle

En effet, la ville de SAINT-OUEN est dotée d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé par délibération du Conseil Municipal du 25 janvier 2010.

Ce document a ensuite fait l'objet de plusieurs évolutions, la dernière procédure portant sur une modification approuvée par délibération du Conseil Municipal en date du 3 février 2014.

Ainsi, le document d'urbanisme de SAINT-OUEN ayant été institué après l'entrée en vigueur de la loi du 13 décembre 2000 « relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbain » (SRU) modifiée notamment par loi du 12 juillet 2010, portant « Engagement National pour l'Environnement », instituant les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU), son contenu est régi par les dispositions de l'article L. 123-1 du Code de l'Urbanisme

La ville de SAINT-OUEN fait également partie du périmètre du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de Plaine Commune, approuvé le 23 octobre 2007. Il a fait l'objet d'une dernière modification approuvée le 15 décembre 2009 par délibération du Conseil Communautaire.

Par ailleurs, le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France est le document de référence réglementaire qui s'applique sur le territoire communal selon les dispositions de l'article L. 141-1 du Code de l'Urbanisme. Le SDRIF 2013, issu de la procédure de révision du SDRIF de 1994, a été adopté par le Conseil Régional d'Ile-de-France le 18 octobre 2013 et approuvé par décret n° 2013-1241 le 27 décembre 2013. Il intègre explicitement le schéma d'ensemble du Grand Paris.

20.3 – Objet

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire de SAINT-OUEN sur une longueur d'environ 40 m. Il présente les caractéristiques principales suivantes.

- Une section de l'infrastructure courante souterraine du réseau de transport public du Grand Paris ;
- L'implantation d'un ouvrage technique annexe.

Le plan de zonage : les zones traversées :

Le tracé est implanté sur une seule zone urbaine, du PLU de la ville de SAINT-OUEN : la zone UE. Cette zone urbaine est impactée par le projet, à la fois :

- par l'infrastructure courante souterraine ;
- par l'implantation d'un ouvrage technique annexe.

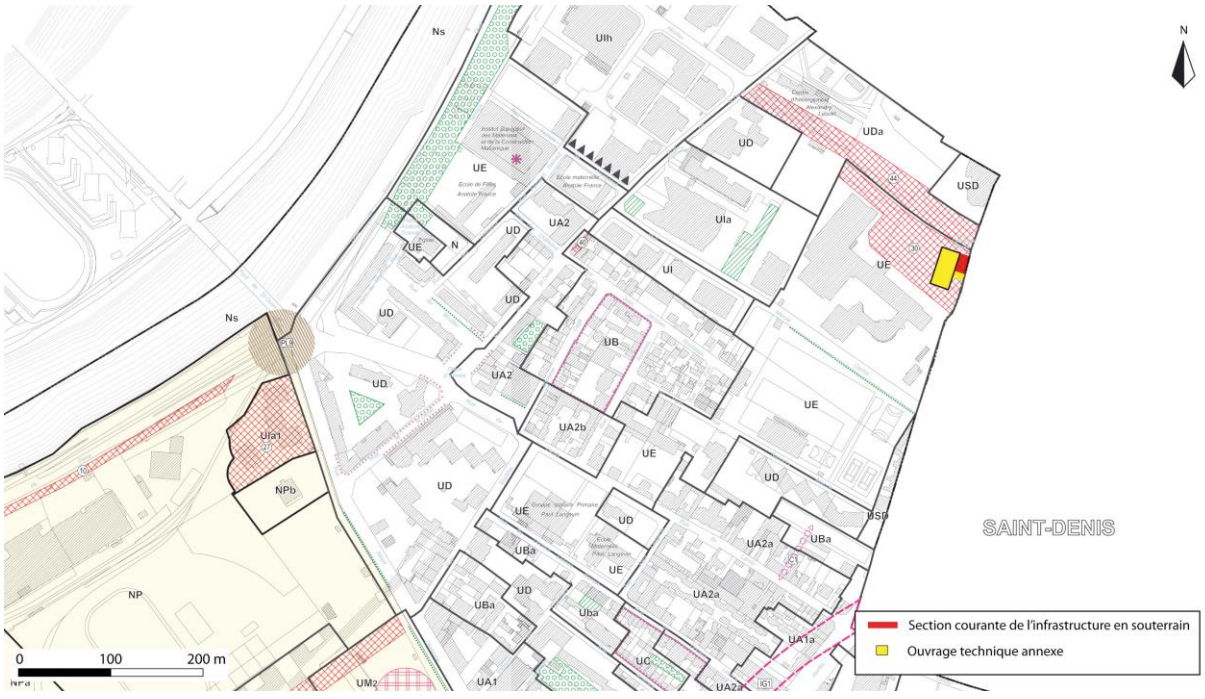
Selon le Règlement d'Urbanisme, la zone UE couvre « les grandes emprises qui accueillent des équipements d'intérêt collectif. [...] ».

Autres éléments figurant sur le plan de zonage

Le projet de réseau de transport public du Grand Paris concerne également l'emplacement réservé n°30 « Equipement socio-éducatif (rue Nicolau) » dont le bénéficiaire est la commune est impacté par un ouvrage technique annexe.

L'implantation de l'ouvrage technique annexe nécessite la réduction de l'emplacement réservé.

Extrait du plan de zonage de la ville de Saint Ouen faisant apparaitre les éléments du projet



Le projet d'aménagement de SAINT OUEN :

le PADD de SAINT-OUEN identifie comme deuxième enjeu la requalification des entrées et des traversées de ville en facilitant les mobilités »

La ville entend donc favoriser le projet de réseau de transport public du Grand Paris et précise notamment :

« L'amélioration des transports en commun est indispensable, déjà dans la situation existante, et plus encore, en tenant compte du développement attendu de la ville.

Elle concerne prioritairement :

- la ligne 13 du métro parisien pour de meilleures conditions de voyage pour les usagers ;

- le prolongement de la Ligne 14, en reliant Saint-Lazare à la Mairie de Saint-Ouen, via la Porte de Clichy ;

- le RER C pour une meilleure fréquence des trains ;

- le projet Arc Express créant une interconnexion avec le RER C ;

Le projet de réseau de transport public du Grand Paris ne remet donc pas en cause le PADD de la ville de SAINT-OUEN qui donne toute sa place à la future infrastructure. Néanmoins, le texte du PADD ne mentionne pas le projet de réseau de transport public du Grand Paris, alors qu'est cité, notamment, le projet Arc Express qui été repris dans le projet du Grand Paris.

Par conséquent, il convient de mettre en compatibilité le PADD en y mentionnant de manière spécifique le projet de réseau de transport public du Grand Paris, en remplacement de la dénomination « Arc Express » qui n'est plus d'actualité

20.4 – Mise en compatibilité des documents d'urbanisme concernés

Pour rendre possible la réalisation du projet, compte tenu du contexte décrit ci-dessus, ces évolutions passeront à la fois par :

- Le complément apporté au rapport de présentation pour y décrire les grandes lignes du projet et y insérer un exposé des motifs des changements apportés.

- Le complément apporté au Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) afin de mentionner explicitement le projet.

- Le complément apporté à la pièce écrite du règlement d'urbanisme afin d'y introduire en tant que de besoin dans les différentes zones traversées par le projet, les compléments nécessaires pour autoriser le projet dans toutes ses composantes.

- L'adaptation de la pièce graphique du règlement d'urbanisme (plan de zonage) afin de réduire l'emprise de l'emplacement réservé n°30. L'emplacement réservé n°30 est réduit de 2 518 m2 environ pour permettre la réalisation d'un ouvrage technique annexe.

Les autres pièces n'appellent pas d'évolutions.

Principes retenus pour la mise en compatibilité :

L'article R. 133-9 du Code de l'Urbanisme relatif au règlement du plan local d'urbanisme précise que des règles particulières peuvent être applicables aux « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif » dont font partie le projet et ses différentes composantes. C'est en ce sens que sont rédigés les compléments apportés au règlement écrit afin d'autoriser le projet de réseau de transport public du Grand Paris.

Le Code ne donne aucune définition de la notion de « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ». Le PLU de SAINT-OUEN ne donne pas non plus de définition des CINASPIC. Il donne donc par défaut une acception large à cette notion de CINASPIC.

20.5 – Modification du Rapport de présentation du PLU

Le présent document vient compléter le rapport de présentation afin que le chapitre qu'il consacre aux transports collectifs fasse précisément mention du futur réseau de transport « Grand Paris Express ».

Aussi, à la fin du chapitre 1 sera inséré le texte suivant :

Exposé des motifs des changements apportés

Le rapport de présentation a été modifié pour que le chapitre qu'il consacre aux transports collectifs fasse précisément mention du futur réseau de transport « Grand Paris Express » et en décrive les principales caractéristiques au titre des informations qui doivent figurer dans cette pièce.

Les documents graphiques et le règlement des zones concernées par l'infrastructure de transport ont été analysés, afin d'identifier les évolutions permettant de lever les incompatibilités avec l'implantation du projet de réseau de transport public du Grand Paris.

Les documents graphiques ont été analysés afin d'identifier et si besoin d'adapter les éléments incompatibles avec le projet. Les articles ont été analysés et si besoin modifiés, en fonction de la logique suivante :

- L'article 1, afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris;
- L'article 2 afin de ne pas interdire les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ;
- L'article 6 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris à s'implanter à l'alignement ou de respecter un retrait de 1 m au minimum, afin de ne pas contraindre l'implantation des éléments du projet en surface par des normes de retrait qui ne seraient pas compatibles avec les spécificités techniques de l'infrastructure de transport ;
- L'article 7 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris à s'implanter en limites séparatives ou à respecter un recul de 1 m au minimum, afin de ne pas contraindre l'implantation des éléments du projet en surface par des normes de retrait qui ne seraient pas compatibles avec les spécificités techniques de l'infrastructure de transport ;
- L'article 9 afin de porter pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, le coefficient d'emprise au sol à 100 %, afin de tenir compte des contraintes techniques d'insertion des éléments du projet en surface en leur permettant d'occuper toute la surface du terrain d'assiette sur laquelle ils seront implantés ;
- L'article 10 afin de ne pas contraindre les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris implantées en surface par des règles de hauteur qui ne permettraient pas l'implantation du projet ;
- L'article 12 afin de permettre, pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, d'évaluer le nombre de places de stationnement créé pour les véhicules motorisés et deux roues en fonction des besoins de la construction ;
- L'article 13 afin de dispenser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris des obligations de cet article, qui s'avéreraient incompatibles avec les caractéristiques techniques des ouvrages du réseau de transport public du Grand Paris présents en surface ;

Présentation du projet sur la ville de SAINT-OUEN

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire de SAINT-OUEN sur une longueur d'environ 40 m. Il présente les caractéristiques principales suivantes :

Une section de l'infrastructure courante souterraine du réseau de transport public du Grand Paris ; L'implantation d'un ouvrage technique annexe.

Evolutions du plan de zonage induites par le projet

Conformément aux textes réglementaires, il est nécessaire de supprimer, sous les emprises du futur ouvrage technique annexe, l'emplacement réservé n°30, qui a pour objet la création d'un « équipement socio-culturel (rue Nicolau) » au bénéfice de la Commune.

En effet, les terrains grevés par un emplacement réservé ne peuvent être destinés qu'à la réalisation du projet pour lequel ils sont réservés. Cette évolution ne s'oppose pas aux projets de création d'un équipement socio-culturel, objet de l'emplacement réservé.

20.6 – Evolutions des documents règlementaires

Après analyse du libellé des articles du règlement d'urbanisme des zones traversées, il apparaît nécessaire de reformuler ponctuellement certains d'entre eux afin de les adapter aux besoins du projet.

Les modifications proposées sont reprises, ci-après, sous forme de tableau :

ZONE TRAVERSEE	ARTICLES	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
UE	**Art 9**	La rédaction insérée en fin d'alinéa UE 9.3 est la suivante : « • *Constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris La règle édictée au 9.2 ne s'applique pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.* »
UE	**Art 13**	La rédaction insérée en fin d'alinéa UE 13.3 est la suivante : « • *Constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. Les règles énoncées ci-dessus ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.*

20.7 - Conclusions de la commission d'enquête

A l'issue d'une enquête publique d'une durée de 43 jours, et après :

- Une étude attentive et approfondie du dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de SAINT OUEN suivie d'une réunion lors de la visite sur place avec les représentants de la SGP pour mieux appréhender les enjeux du projet.

- Une visite détaillée sur le terrain pour mieux comprendre les objectifs visés par l'implantation d'un réseau de transport en commun souterrain et de ses annexes, visualiser concrètement la topographie des lieux dans leur environnement, nous rendre compte de la situation géographique de ces ouvrages et pouvoir ainsi mieux appréhender la réalité des problèmes qui pouvaient en ressortir.

- Avoir tenu trois permanences dans de bonnes conditions de réception dans les locaux de la Mairie.

20.7.1 – Sur la forme et la procédure

A l'issue d'une enquête publique ayant duré 43 jours, il apparaît :

- Que la publicité par affichage a été faite dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête.

- Que les publications légales dans les journaux ont été faites dans des journaux régionaux et nationaux paraissant dans les départements de la Seine Saint Denis et de la Seine et Marne plus de 15 jours avant le début de l'enquête et répétés dans ces mêmes journaux dans les huit premiers jours de l'enquête, et dans 3 journaux nationaux 15 jours avant le début de l'enquête.

- Que les dossiers relatifs à la "mise en compatibilité des documents d'urbanisme" ont été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête dans les mairies des communes concernées par cette mise en compatibilité dont celle de la commune de SAINT OUEN.

- Que les registres d'enquête ont été également mis à la disposition du public dans les mairies des communes concernées pendant toute la durée de l'enquête dont celle de commune de SAINT OUEN.

- Que les membres de la commission d'enquête ont tenu les permanences prévues pour recevoir le public dont 3 dans la commune de SAINT OUEN

- Que les termes de l'arrêté préfectoral ayant organisé l'enquête ont été respectés.

- -Que les commissaires enquêteurs n'ont à rapporter aucun incident notable qui aurait pu perturber le bon déroulement cette enquête.

- - Que les dossiers relatifs à la “mise en compatibilité des documents d’urbanisme” ont été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l’enquête dans les mairies des communes concernées par cette mise en compatibilité dont celle de la commune de SAINT OUEN

- Que les registres d’enquête ont été également mis à la disposition du public dans les mairies des communes concernées pendant toute la durée de l’enquête dont celle de la commune de SAINT OUEN

- Que les membres de la commission d’enquête ont tenu les permanences prévues pour recevoir le public dont 3 dans la commune de SAINT OUEN

- Que termes de l’arrêté préfectoral ayant organisé l’enquête ont été respectés,

- Que les commissaires enquêteurs n'ont à rapporter aucun incident notable qui aurait pu perturber le bon déroulement cette enquête,

- Qu’aucune observation concernant la mise en compatibilité du Plan Local d’Urbanismede de la commune de SAINT OUEN., n’a été déposée sur les registres mis en place dans les locaux de la commune,

20.7.2 – Sur le fond de l’enquête

De l’ensemble des critères justifiant l’utilité publique de cette opération, il apparaît:

- Que le projet proposé présente un caractère d’intérêt public,

- Qu’il est nécessaire de mentionner ce projet de réseau de transport public du Grand Paris sur les documents d’urbanisme de la commune de SAINT OUEN

- Que la réalisation de ce projet de réseau de transport public nécessite que soit modifié le Plan Local d’Urbanismede de la commune de SAINT OUEN, afin de le rendre compatible,

- Que la procédure de mise en compatibilité des documents d’urbanisme a bien été respectée,

- - Que les documents consultables par le public étaient explicites, et que c’est donc en toute logique que les documents réglementaires d’urbanisme doivent prendre en compte le projet mis à l’enquête préalable à la Déclaration d’Utilité Publique, et être adaptés en conséquence,

- Mais que cette mise en compatibilité entraîne également pour les communes concernées des frais de mise à jour des documents d'urbanisme non négligeables,

La commission d'enquête à l'unanimité de ses membres donne un **AVIS FAVORABLE** à la modification du Plan Local d'Urbanisme de la commune de **SAINT OUEN** selon les modalités décrites dans le dossier mis à l'enquête publique, avec la recommandation suivante :

RECOMMANDATION

La commission d'enquête demande que la SGP participe aux frais engagés par la commune de **SAINT OUEN** pour mettre en compatibilité ses documents d'urbanisme en vue de la réalisation du présent projet.

RECOMMANDATION : (La recommandation correspondant à des préconisations vivement souhaitées, la commission d'enquête demande donc qu'elle soit prise en considération)

Fait à Paris le 02 février 2015

Marcel LINET – Président

Michel LAGUT – Membre

Alain CHARLIAC – Membre

Annie LE FEUVRE – Membre

Pierre PONTHUS – Membre