

LIGNE 16 : NOISY - CHAMPS < > SAINT-DENIS PLEYEL (LIGNE ROUGE)
LIGNE 17 : LE BOURGET RER < > SAINT-DENIS PLEYEL (LIGNE ROUGE)
LIGNE 14 : MAIRIE DE SAINT-OUEN < > SAINT-DENIS PLEYEL (LIGNE BLEUE)

DOSSIER D'ENQUÊTE PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE

PIÈCE **1.3**

Mise en compatibilité des documents d'urbanisme

Avis de l'Autorité environnementale
sur la mise en compatibilité des documents
d'urbanisme et réponses apportées
par le maître d'ouvrage



SOMMAIRE

Pièce I.3

Avis de l'Autorité environnementale sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme et réponses apportées par le maître d'ouvrage

- Avis de l'Autorité environnementale
sur la mise en compatibilité du PLU de **Montfermeil** 5
- Avis de l'Autorité environnementale
sur la mise en compatibilité du PLU de **Clichy-sous-Bois** 11
- Avis de l'Autorité environnementale
sur la mise en compatibilité du PLU de **Livry-Gargan** 17
- Avis de l'Autorité environnementale
sur la mise en compatibilité du PLU de **Sevran** 23
- Avis de l'Autorité environnementale
sur la mise en compatibilité du PLU de **Aulnay-sous-Bois** 31
- Avis de l'Autorité environnementale
sur la mise en compatibilité du PLU de **La Courneuve** 37
- Avis de l'Autorité environnementale
sur la mise en compatibilité du POS de **Saint-Denis** 43
- Réponses apportées par le maître d'ouvrage
aux avis de l'Autorité environnementale
sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme 49

PREFET DE LA REGION D'ÎLE-DE-FRANCE

Direction Régionale et Interdépartementale
de l'Environnement et de l'Energie d'Île-de-France

Service du développement durable
des territoires et des entreprises

Bobigny, - 4 JUIN 2014

Nos réf. : **DDCL/BJAF/F.F/n°854**
Vos réf. :
Affaire suivie par : Marc CHÉRET
marc.cheret@developpement-durable.gouv.fr
Tél. : 01 71 28 45 19 - Fax : 01 71 28 46 05

**Avis de l'autorité environnementale sur la mise
en compatibilité du plan local d'urbanisme de
Montfermeil**

Résumé

Dans le cadre des mises en compatibilité des documents d'urbanisme pour la réalisation du tronçon ligne 14, 16 et 17 du métro Grand Paris Express, celle du plan local d'urbanisme (PLU) de Montfermeil est susceptible d'avoir des incidences sur le site Natura 2000 « Sites de Seine Saint Denis » du fait de la proximité de la zone concernée par la mise en compatibilité avec ce site.

Comme prévu à l'article R.121-16 du code de l'urbanisme, une évaluation environnementale stratégique a été menée. Après examen et au regard des enjeux sur le territoire, il apparaît que le rapport est suffisamment précis et que l'analyse des incidences sur l'environnement est cohérente.

La mise en compatibilité ne modifie l'utilisation des sols que sur les emprises strictement nécessaires à ces émergences, étant donné que la majeure partie du réseau se situe en sous-sol. Toutefois, l'autorité environnementale estime qu'un certain nombre d'informations de l'étude d'impact du projet devrait être apporté au dossier de mise en compatibilité du document d'urbanisme pour permettre de donner une vision globale de l'ensemble des mises en compatibilité effectuées.



Certificat A160/
Champ de certification
© disponible sur demande

1. Contexte réglementaire

1.1 Fondement de la procédure

La directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certaines planifications sur l'environnement a pour objectif de contribuer à l'intégration de l'environnement dans l'élaboration et l'adoption de planifications susceptibles d'avoir des incidences importantes sur l'environnement.

Les dispositions nationales, adoptées pour transposer cette directive dans le droit français, ont notamment été intégrées aux articles L.121-11 à 15 et R.121-14 et suivants du code de l'urbanisme.

1.2 Particularités de l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLU de Montfermeil

Le présent dossier de mise en compatibilité s'inscrit dans le cadre de la déclaration d'utilité publique qui concerne la réalisation des lignes de métro Grand Paris : la ligne 16 de Noisy-Champs à Saint Denis Pleyel, la ligne 17 du Bourget RER à Saint Denis Pleyel et la ligne 14 de Mairie de Saint Ouen à Saint Denis Pleyel. Les projets de réalisation de ces lignes font l'objet d'une étude d'impact réalisée par la société du Grand Paris au titre de la réglementation sur les projets qui fait l'objet d'un avis du conseil général de l'environnement et du développement durable.

Pour permettre la réalisation de ces lignes, un certain nombre de documents d'urbanisme doivent être mis en compatibilité. Les mises en compatibilités ont pour objet d'identifier les dispositions du document d'urbanisme empêchant la réalisation du projet et de lever strictement ces dispositions. En application de l'article R.121-16 du code de l'urbanisme, la mise en compatibilité d'un PLU susceptible d'avoir des incidences sur un site appartenant au réseau européen Natura 2000 nécessite une évaluation environnementale stratégique.

L'interprétation retenue par la SGP de la notion de susceptibilité d'incidence sur un site Natura 2000 est la suivante : si la commune nécessitant une mise en compatibilité de son document d'urbanisme possède sur son territoire un site Natura 2000 alors la mise en compatibilité du document d'urbanisme doit faire l'objet d'une évaluation environnementale. C'est pourquoi sur les 17 mises en compatibilité présentes dans le dossier de déclaration d'utilité publique, 7 ont fait l'objet d'une évaluation environnementale. Il s'agit des mises en compatibilité de Saint Denis, La Courneuve, Aulnay-sous-Bois, Sevran, Livry-Gargan, Clichy-sous-Bois et Montfermeil.

Une évaluation environnementale stratégique a donc été menée pour la mise en compatibilité du PLU de Montfermeil. Il est important de noter que l'évaluation environnementale ne porte que sur les évolutions des règles d'urbanisme engendrées par la mise en compatibilité et non pas sur l'ensemble des règles du PLU.

L'objectif de l'évaluation environnementale stratégique de la mise en compatibilité du PLU est de définir si :

- les enjeux environnementaux de la zone sont compatibles avec l'utilisation du sol proposée dans le zonage et le règlement mis en compatibilité ;
- les politiques portées sur la zone sont conciliables ;
- et d'évaluer les incidences et le cas échéant d'adopter une démarche d'évitement, de réduction et de compensation.

1.3 Avis de l'autorité environnementale

Le présent avis est donc rendu au titre de l'autorité environnementale et porte sur la mise en compatibilité du PLU de Montfermeil.

Conformément à l'article R.121-15 du code de l'urbanisme, cet avis porte sur :

- une analyse du caractère complet du rapport environnemental, de la qualité et du caractère approprié des informations qu'il contient ;
- la prise en compte de l'environnement dans le projet de PLU.

2. Analyse du rapport environnemental

2.1 Contenu du rapport environnemental

Pour les mises en compatibilité de PLU soumises à évaluation environnementale stratégique, le contenu du rapport environnemental n'est pas précisé dans le code de l'urbanisme. Le présent dossier de mise en compatibilité rappelle la procédure et comprend une présentation générale du projet, une présentation des modifications à apporter au document en vigueur, un état initial de l'environnement, une analyse de la compatibilité avec les documents de normes supérieures et une analyse des impacts de la mise en compatibilité. L'ensemble de ces éléments est pertinent pour l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité d'un PLU.

2.2 Avis sur la qualité et la pertinence des informations contenues dans le rapport environnemental

2.2.1 Articulation avec les autres planifications soumises ou non à évaluation environnementale

Étudier l'articulation du projet de mise en compatibilité du PLU avec les autres planifications sert à expliquer la cohérence des différentes politiques sur le secteur concerné. Par rapport au public, cela revient à replacer la mise en compatibilité dans son contexte administratif et son domaine de compétence.

Le rapport évoque aux pages 33 et 34 :

- le schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF) de 2013 ;
- le plan de déplacement urbain d'Ile-de-France de 2000 et actuellement en cours de révision ;
- le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux du bassin Seine-Normandie de 2009 ;
- le projet de schéma d'aménagement et de gestion des eaux Croult-Enghien-Vieille Mer ;
- le schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie de l'Ile de France de 2012 ;
- le schéma régional de cohérence écologique d'Ile de France de 2013 ;
- le plan de protection de l'atmosphère d'Ile de France de 2013.

Le rapport évoque également le plan régional de la qualité de l'air qui a été intégré au schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie en 2013.

Le rapport de présentation se contente d'énoncer que la mise en compatibilité est compatible avec ces documents sans en avancer l'analyse. Il aurait fallu rappeler les orientations réglementaires, notamment celles graphiques du SDRIF qui s'imposent au PLU, ainsi que les objectifs du plan de déplacement urbain en vigueur et du projet de révision.

2.2.2 État initial de l'environnement

Le degré de précision des informations présentées dans cette partie est adapté au contexte de mise en compatibilité du PLU. Dans le cas de cette mise en compatibilité du document d'urbanisme, la modification du mode d'occupation des sols, le rabattement en transport en commun ainsi que le stationnement aux alentours apparaissent comme les enjeux les plus prégnants.

2.2.3 Analyse des incidences du projet sur l'environnement et mesures correctrices, réductrices et compensatoires

Analyse générale des incidences

L'objectif de cette partie du rapport est de préciser quelles sont les incidences positives et négatives attendues sur l'ensemble des thématiques pertinentes de l'environnement.

S'agissant d'une mise en compatibilité d'un document d'urbanisme, les motifs d'évolution du PLU résultent des raisons pour lesquelles le projet a été retenu. Elles sont liées à la réalisation du projet Grand Paris qui a pour objectifs (rappelé pages 17 et 19 du rapport) :

- de présenter une alternative à la voiture pour les déplacements banlieue à banlieue ;
- de décongestionner les lignes de transport en commun traversant la zone centrale de l'agglomération ;
- de favoriser l'égalité entre les territoires en désenclavant certains secteurs ;
- de soutenir le développement économique en mettant en relation les grands pôles métropolitains ;
- de faciliter l'accès au réseau ferroviaire à grande vitesse ;
- de contribuer à préserver l'environnement en favorisant un report modal de la voiture aux transports en commun et en limitant l'étalement urbain.

A Montfermeil, deux ouvrages techniques annexes modifient l'utilisation des sols. La description de ces éléments apparaît dans la pièce D du dossier d'enquête publique. La mise en compatibilité ne modifie l'utilisation des sols que sur les emprises strictement nécessaires à ces émergences, étant donné que la majeure partie du réseau se situe en sous-sol.

Les ouvrages annexes nécessaires à la sécurité et au bon fonctionnement du réseau de transport sont décrites en cinq catégories : les accès de secours tous les 800m sont mutualisés avec les puits de ventilation et les ouvrages de recueil des eaux d'infiltration et de ruissellement pour une surface au sol comprise entre 20m² et 40m². Le dossier détaille également les ouvrages liés au phénomène de pression dans les tunnels et les postes de redressement nécessaires à l'alimentation électrique du réseau. Ces derniers sont pour la plupart intégrés dans les gares mais certains seront implantés entre deux gares. **L'autorité environnementale recommande de préciser la nature des ouvrages techniques annexes qui émergent en surface notamment ceux faisant office de poste de redressement ainsi que les réflexions sur l'aménagement en surface pour l'accès des secours.**

L'analyse des incidences sur l'environnement est présentée aux pages 56 et suivantes du rapport.

Elle porte sur l'évolution de certaines des règles des zones UD (relatives au recul et aux espaces libres) et UG (relatives au recul et aux espaces libres). Les modifications des règles se font par l'insertion d'exceptions pour les constructions et installations nécessaires au réseau du Grand Paris Express.

La mise en compatibilité exempte l'application de l'article 13 du PLU (obligations imposées en matière de réalisation d'espaces libres, d'aires de jeux et de loisirs et de plantations) pour le réseau de transport du Grand Paris Express. Cette absence d'obligation ne permet pas de comprendre quelles mesures le projet mettra à minima en place pour prendre en compte les thématiques environnementales pouvant être traitées au travers de l'article 13, c'est-à-dire l'infiltration des eaux de pluies et le maintien du caractère naturel des espaces paysagers.

L'autorité environnementale recommande de présenter dans le rapport les mesures prises pour le traitement des eaux pluviales et la qualité des espaces paysagers.

Analyse des incidences sur le site Natura 2000

L'analyse des incidences sur le site Natura 2000 fait l'objet d'un paragraphe distinct, il évoque les incidences liées aux modifications du règlement d'urbanisme.

Le dossier identifie clairement l'absence de modifications directes du site Natura 2000 le plus proche. En effet, aucun changement d'affectation du sol ni aucun ouvrage n'est prévu à l'intérieur du site Natura 2000. La plupart des modifications interviennent en milieu déjà urbanisé et l'on peut considérer que les espèces y sont déjà adaptées.

3. Analyse de la prise en compte de l'environnement dans le projet de mise en compatibilité de plan local d'urbanisme

L'un des intérêts de l'évaluation environnementale est de se prononcer sur l'utilisation projetée des sols et donc sur l'opportunité de réaliser certains projets. Il est essentiel de s'interroger sur la possible conciliation des politiques à mettre en œuvre, sur la pertinence de l'occupation du sol projetée et sur les points de vigilance à prendre en compte lors de la définition de projets ultérieurs.

3.1 Stationnement et stratégie de rabattement

L'autorité environnementale rappelle qu'à la page 17 du dossier de mise en compatibilité, l'objectif premier du programme est de présenter une alternative à la voiture pour les déplacements de banlieue à banlieue. Il conviendrait de préciser les réflexions sur le devenir des places de stationnement à proximité des gares, évoquée à la page 36 de la pièce C du dossier. L'autorité environnementale recommande de préciser les modalités des réflexions sur la stratégie de rabattement pour chaque gare et notamment l'association à cette démarche des gestionnaires de réseaux environnants ainsi que des maires et du public.

3.2 Densification à proximité des gares

La présente évolution du PLU doit être compatible avec un certain nombre de documents de norme supérieure dont le schéma directeur de la région Ile de France. Ce schéma prescrit une densification autour des gares en accompagnement du réseau du Grand Paris Express. L'autorité environnementale relève également qu'un des objectifs du programme du Grand Paris Express est de limiter l'étalement urbain. Les effets de l'urbanisation sont abordés dans une étude annexe (pièce G4.2) notamment les potentialités de densification à proximité des gares. L'argument de maîtrise de l'urbanisation ressort également dans la justification économique du projet global. **Pour une bonne information du public, l'autorité environnementale recommande que soient présentés les dispositifs et les mesures prévues pour limiter l'étalement urbain par la densification des abords des gares du réseau.**

4. Appréciation générale

Dans le cadre des mises en compatibilité des documents d'urbanisme pour la réalisation du tronçon ligne 14, 16 et 17 du métro Grand Paris Express, celle du plan local d'urbanisme (PLU) de Montfermeil est susceptible d'avoir des incidences sur le site Natura 2000 « Sites de Seine Saint Denis » du fait de la proximité de la zone concernée par la mise en compatibilité avec ce site.

Comme prévu à l'article R.121-16 du code de l'urbanisme, une évaluation environnementale stratégique a été menée. Après examen et au regard des enjeux sur le territoire, il apparaît que le rapport est suffisamment précis et que l'analyse des incidences sur l'environnement est cohérente.

La mise en compatibilité ne modifie l'utilisation des sols que sur les emprises strictement nécessaires à ces émergences, étant donné que la majeure partie du réseau se situe en sous-sol. Toutefois, l'autorité environnementale estime qu'un certain nombre d'informations de l'étude d'impact du projet devrait être apporté au dossier de mise en compatibilité du document d'urbanisme pour permettre de donner une vision globale de l'ensemble des mises en compatibilité effectuées.

5. Information du public

Le présent avis doit être joint au dossier d'enquête publique du projet de mise en compatibilité de Montfermeil, conformément à l'article R.123-15 du code de l'urbanisme.

Il est par ailleurs rappelé qu'au titre de l'article L.121-14 du code de l'urbanisme, « l'autorité compétente pour approuver [le PLU] en informe le public, l'autorité administrative de l'Etat [compétente en matière d'environnement, et] met à leur disposition le rapport de présentation du document qui comporte notamment des indications relatives à la manière dont il a été tenu compte du rapport établi en application de l'article L.121-11 et des consultations auxquelles il a été procédé ainsi qu'aux motifs qui ont fondé les choix opérés par le plan ou le document, compte tenu des diverses solutions envisagées ».

Le Préfet de la Seine Saint Denis

Philippe GALLI





Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFET DE LA REGION D'ÎLE-DE-FRANCE

*Direction Régionale et Interdépartementale
de l'Environnement et de l'Energie d'Île-de-France*

*Service du développement durable
des territoires et des entreprises*

Bobigny, - 4 JUIN 2014

Nos réf. : **ADDCL/BUAF/F.F/m°851**
Vos réf. :
Affaire suivie par : Marc CHÉRET
marc.cheret@developpement-durable.gouv.fr
Tél. : 01 71 28 45 19 - Fax : 01 71 28 46 05

**Avis de l'autorité environnementale sur la mise
en compatibilité du plan local d'urbanisme de
Clichy-sous-Bois**

Résumé

Dans le cadre des mises en compatibilité des documents d'urbanisme pour la réalisation du tronçon ligne 14, 16 et 17 du métro Grand Paris Express, celle du plan local d'urbanisme (PLU) de Clichy-sous-Bois est susceptible d'avoir des incidences sur le site Natura 2000 « Sites de Seine Saint Denis » du fait de la proximité de la zone concernée par la mise en compatibilité avec ce site.

Comme prévu à l'article R.121-16 du code de l'urbanisme, une évaluation environnementale stratégique a été menée. Après examen et au regard des enjeux sur le territoire, il apparaît que le rapport est suffisamment précis et que l'analyse des incidences sur l'environnement est cohérente.

La mise en compatibilité ne modifie l'utilisation des sols que sur les emprises strictement nécessaires à ces émergences, étant donné que la majeure partie du réseau se situe en sous-sol. Toutefois, l'autorité environnementale estime qu'un certain nombre d'informations de l'étude d'impact du projet devrait être apporté au dossier de mise en compatibilité du document d'urbanisme pour permettre de donner une vision globale de l'ensemble des mises en compatibilité effectuées.



Certificat A1607
Champ de certification
disponible sur demande

1. Contexte réglementaire

1.1 Fondement de la procédure

La directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certaines planifications sur l'environnement a pour objectif de contribuer à l'intégration de l'environnement dans l'élaboration et l'adoption de planifications susceptibles d'avoir des incidences importantes sur l'environnement.

Les dispositions nationales, adoptées pour transposer cette directive dans le droit français, ont notamment été intégrées aux articles L.121-11 à 15 et R.121-14 et suivants du code de l'urbanisme.

1.2 Particularités de l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLU de Clichy-sous-Bois

Le présent dossier de mise en compatibilité s'inscrit dans le cadre de la déclaration d'utilité publique qui concerne la réalisation des lignes de métro Grand Paris : la ligne 16 de Noisy-Champs à Saint Denis Pleyel, la ligne 17 du Bourget RER à Saint Denis Pleyel et la ligne 14 de Mairie de Saint Ouen à Saint Denis Pleyel. Les projets de réalisation de ces lignes font l'objet d'une étude d'impact réalisée par la société du Grand Paris au titre de la réglementation sur les projets qui fait l'objet d'un avis du conseil général de l'environnement et du développement durable.

Pour permettre la réalisation de ces lignes, un certain nombre de documents d'urbanisme doivent être mis en compatibilité. Les mises en compatibilités ont pour objet d'identifier les dispositions du document d'urbanisme empêchant la réalisation du projet et de lever strictement ces dispositions. En application de l'article R.121-16 du code de l'urbanisme, la mise en compatibilité d'un PLU susceptible d'avoir des incidences sur un site appartenant au réseau européen Natura 2000 nécessite une évaluation environnementale stratégique.

L'interprétation retenue par la SGP de la notion de susceptibilité d'incidence sur un site Natura 2000 est la suivante : si la commune nécessitant une mise en compatibilité de son document d'urbanisme possède sur son territoire un site Natura 2000 alors la mise en compatibilité du document d'urbanisme doit faire l'objet d'une évaluation environnementale. C'est pourquoi sur les 17 mises en compatibilité présentes dans le dossier de déclaration d'utilité publique, 7 ont fait l'objet d'une évaluation environnementale. Il s'agit des mises en compatibilité de Saint Denis, La Courneuve, Aulnay-sous-Bois, Sevran, Livry-Gargan, Clichy-sous-Bois et Montfermeil.

Une évaluation environnementale stratégique a donc été menée pour la mise en compatibilité du PLU de Clichy-sous-Bois. Il est important de noter que l'évaluation environnementale ne porte que sur les évolutions des règles d'urbanisme engendrées par la mise en compatibilité et non pas sur l'ensemble des règles du PLU.

L'objectif de l'évaluation environnementale stratégique de la mise en compatibilité du PLU est de définir si :

- les enjeux environnementaux de la zone sont compatibles avec l'utilisation du sol proposée dans le zonage et le règlement mis en compatibilité;
- les politiques portées sur la zone sont conciliables ;
- et d'évaluer les incidences et le cas échéant d'adopter une démarche d'évitement, de réduction et de compensation,

1.3 Avis de l'autorité environnementale

Le présent avis est donc rendu au titre de l'autorité environnementale et porte sur la mise en compatibilité du PLU de Clichy-sous-Bois.

Conformément à l'article R.121-15 du code de l'urbanisme, cet avis porte sur :

- une analyse du caractère complet du rapport environnemental, de la qualité et du caractère approprié des informations qu'il contient ;
- la prise en compte de l'environnement dans le projet de PLU.

2. Analyse du rapport environnemental

2.1 Contenu du rapport environnemental

Pour les mises en compatibilité de PLU soumises à évaluation environnementale stratégique, le contenu du rapport environnemental n'est pas précisé dans le code de l'urbanisme. Le présent dossier de mise en compatibilité rappelle la procédure et comprend une présentation générale du projet, une présentation des modifications à apporter au document en vigueur, un état initial de l'environnement, une analyse de la compatibilité avec les documents de normes supérieures et une analyse des impacts de la mise en compatibilité. L'ensemble de ces éléments est pertinent pour l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité d'un PLU.

2.2 Avis sur la qualité et la pertinence des informations contenues dans le rapport environnemental

2.2.1 Articulation avec les autres planifications soumises ou non à évaluation environnementale

Étudier l'articulation du projet de mise en compatibilité du PLU avec les autres planifications sert à expliquer la cohérence des différentes politiques sur le secteur concerné. Par rapport au public, cela revient à replacer la mise en compatibilité dans son contexte administratif et son domaine de compétence.

Le rapport évoque aux pages 34 et 35 :

- le schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF) de 2013 ;
- le plan de déplacement urbain d'Ile-de-France de 2000 et actuellement en cours de révision ;
- le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux du bassin Seine-Normandie de 2009 ;
- le projet de schéma d'aménagement et de gestion des eaux Croult-Enghien-Vieille Mer ;
- le schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie de l'Ile de France de 2012 ;
- le schéma régional de cohérence écologique d'Ile de France de 2013 ;
- le plan de protection de l'atmosphère d'Ile de France de 2013.

Le rapport évoque également le plan régional de la qualité de l'air qui a été intégré au schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie en 2013.

Le rapport de présentation se contente d'énoncer que la mise en compatibilité est compatible avec ces documents sans en avancer l'analyse. Il aurait fallu rappeler les orientations réglementaires, notamment celles graphiques du SDRIF qui s'imposent au PLU, ainsi que les objectifs du plan de déplacement urbain en vigueur et du projet de révision.

2.2.2 État initial de l'environnement

Le degré de précision des informations présentées dans cette partie est adapté au contexte de mise en compatibilité du PLU. Dans le cas de cette mise en compatibilité du document d'urbanisme, la modification du mode d'occupation des sols, la présence du boisement à proximité de l'emplacement de la future gare ainsi que le rabattement en transport en commun et le stationnement aux alentours apparaissent comme les enjeux les plus prégnants.

L'état initial aurait gagné à être complété par une présentation de la desserte en transport en commun à proximité de la future gare ainsi que du parc de stationnement existant.

2.2.3 Analyse des incidences du projet sur l'environnement et mesures correctrices, réductrices et compensatoires

Analyse générale des incidences

L'objectif de cette partie du rapport est de préciser quelles sont les incidences positives et négatives attendues sur l'ensemble des thématiques pertinentes de l'environnement.

S'agissant d'une mise en compatibilité d'un document d'urbanisme, les motifs d'évolution du PLU résultent des raisons pour lesquelles le projet a été retenu. Elles sont liées à la réalisation du projet Grand Paris qui a pour objectifs (rappelé pages 17 et 19 du rapport) :

- de présenter une alternative à la voiture pour les déplacements banlieue à banlieue ;
- de décongestionner les lignes de transport en commun traversant la zone centrale de l'agglomération ;
- de favoriser l'égalité entre les territoires en désenclavant certains secteurs ;
- de soutenir le développement économique en mettant en relation les grands pôles métropolitains ;
- de faciliter l'accès au réseau ferroviaire à grande vitesse ;
- de contribuer à préserver l'environnement en favorisant un report modal de la voiture aux transports en commun et en limitant l'étalement urbain.

A Clichy-sous-Bois, deux éléments du projet modifient l'utilisation des sols : la gare et les ouvrages techniques annexes. La description de ces éléments apparaît dans la pièce D du dossier d'enquête publique. La mise en compatibilité ne modifie l'utilisation des sols que sur les emprises strictement nécessaires à ces émergences, étant donné que la majeure partie du réseau se situe en sous-sol. Le dossier ne précise pas si la mise en compatibilité du document d'urbanisme prend en compte la forme des émergences, notamment les dimensions des bâtiments des gares.

Les ouvrages annexes nécessaires à la sécurité et au bon fonctionnement du réseau de transport sont décrites en cinq catégories : les accès de secours tous les 800m sont mutualisés avec les puits de ventilation et les ouvrages de recueil des eaux d'infiltration et de ruissellement pour une surface au sol comprise entre 20m² et 40m². Le dossier détaille également les ouvrages liés au phénomène de pression dans les tunnels et les postes de redressement nécessaires à l'alimentation électrique du réseau. Ces derniers sont pour la plupart intégrés dans les gares mais certains seront implantés entre deux gares. **L'autorité environnementale recommande de préciser la nature des ouvrages techniques annexes qui émergent en surface notamment ceux faisant office de poste de redressement ainsi que les réflexions sur l'aménagement en surface pour l'accès des secours.**

L'analyse des incidences sur l'environnement est présentée aux pages 60 et suivantes du rapport.

Elle porte sur l'évolution de certaines des règles des zones UD (relatives aux règles d'implantation) et UR2 (relatives aux règles d'implantation) ainsi que l'extension de la zone UR2 sur la zone N et la suppression d'espaces paysagers protégés au titre de l'article L.123-1-5 7° du code de l'urbanisme (respectivement 1400m² et 150m d'alignement d'arbres). Les modifications

des règles se font par l'insertion d'exceptions pour les constructions et installations nécessaires au réseau du Grand Paris Express.

La mise en compatibilité supprime 1 400m² d'espaces paysager sur le Domaine de la Pelouse pour la réalisation d'un ouvrage technique annexe. Il n'est pas proposé de mesures visant à réduire l'impact paysager. L'insertion paysagère et l'impact de l'ouvrage technique annexe n'ont pas été étudiés alors même qu'ils sont situés dans un secteur auquel le PLU actuel de Clichy-sous-Bois reconnaît un caractère paysager. Sans méconnaître les limites d'une mise en compatibilité, l'autorité environnementale aurait souhaité que des dispositions aient été présentées pour réduire cet impact, quitte à les insérer dans une évolution ultérieure du document.

Gare de Clichy Montfermeil

L'agrandissement de la zone UR2 sur la promenade de la Dhuis réduit une zone classée naturelle et accueillant un espace du site Natura 2000 « Site de la Seine Saint Denis » (cf. ci-dessous).

L'insertion de vue satellite permet de remettre en perspectives les enjeux écologiques avec le contexte.

Analyse des incidences sur le site Natura 2000

L'analyse des incidences sur le site Natura 2000 fait l'objet d'un paragraphe distinct, il évoque les incidences liées à la réduction de la zone naturelle du site Natura 2000 et à l'implantation d'une partie des aménagements de la gare.

En premier lieu, la réduction de la zone N au profit de la zone UR2 ne remet pas en cause le périmètre d'identification du site Natura 2000. Cet espace restera identifié comme faisant partie du site Natura 2000 « Site de la Seine Saint Denis ».

Même s'il est vrai que le secteur touché présente actuellement un enjeu écologique faible, son occupation par les constructions et installations du réseau Grand Paris Express obère de fait les possibilités de restauration de la continuité écologique identifiée au schéma régional de cohérence écologique. La démarche d'évitement, de réduction et de compensation, inhérente à l'évaluation environnementale, n'est pas présentée pour l'implantation de la gare et ne permet donc pas de justifier d'un optimum environnemental.

3. Analyse de la prise en compte de l'environnement dans le projet de mise en compatibilité de plan local d'urbanisme

L'un des intérêts de l'évaluation environnementale est de se prononcer sur l'utilisation projetée des sols et donc sur l'opportunité de réaliser certains projets. Il est essentiel de s'interroger sur la possible conciliation des politiques à mettre en œuvre, sur la pertinence de l'occupation du sol projetée et sur les points de vigilance à prendre en compte lors de la définition de projets ultérieurs.

3.1 Stationnement et stratégie de rabattement

L'autorité environnementale rappelle qu'à la page 17 du dossier de mise en compatibilité, l'objectif premier du programme est de présenter une alternative à la voiture pour les déplacements de banlieue à banlieue. Il conviendrait de préciser les réflexions sur le devenir des places de stationnement à proximité des gares, évoquée à la page 36 de la pièce C du dossier. L'autorité environnementale recommande de préciser les modalités des réflexions sur la stratégie de rabattement pour chaque gare et notamment l'association à cette démarche des gestionnaires de réseaux environnants ainsi que des maires et du public.

3.2 Densification à proximité des gares

La présente évolution du PLU doit être compatible avec un certain nombre de documents de norme supérieure dont le schéma directeur de la région Ile de France. Ce schéma prescrit une densification autour des gares en accompagnement du réseau du Grand Paris Express. L'autorité environnementale relève également qu'un des objectifs du programme du Grand Paris Express est de limiter l'étalement urbain. Les effets de l'urbanisation sont abordés dans une étude annexe (pièce G4.2) notamment les potentialités de densification à proximité des gares. L'argument de maîtrise de l'urbanisation ressort également dans la justification économique du projet global. **Pour une bonne information du public, l'autorité environnementale recommande que soient présentés les dispositifs et les mesures prévues pour limiter l'étalement urbain par la densification des abords des gares du réseau.**

4. Appréciation générale

Dans le cadre des mises en compatibilité des documents d'urbanisme pour la réalisation du tronçon ligne 14, 16 et 17 du métro Grand Paris Express, celle du plan local d'urbanisme (PLU) de Clichy-sous-Bois est susceptible d'avoir des incidences sur le site Natura 2000 « Sites de Seine Saint Denis » du fait de la proximité de la zone concernée par la mise en compatibilité avec ce site.

Comme prévu à l'article R.121-16 du code de l'urbanisme, une évaluation environnementale stratégique a été menée. Après examen et au regard des enjeux sur le territoire, il apparaît que le rapport est suffisamment précis et que l'analyse des incidences sur l'environnement est cohérente.

La mise en compatibilité ne modifie l'utilisation des sols que sur les emprises strictement nécessaires à ces émergences, étant donné que la majeure partie du réseau se situe en sous-sol. Toutefois, l'autorité environnementale estime qu'un certain nombre d'informations de l'étude d'impact du projet devrait être apporté au dossier de mise en compatibilité du document d'urbanisme pour permettre de donner une vision globale de l'ensemble des mises en compatibilité effectuées.

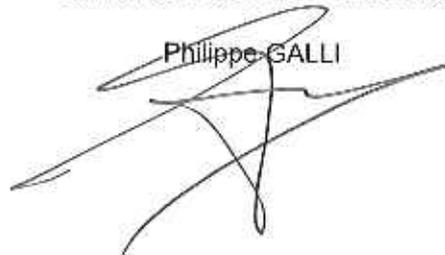
5. Information du public

Le présent avis doit être joint au dossier d'enquête publique du projet de mise en compatibilité de Clichy-sous-Bois, conformément à l'article R.123-15 du code de l'urbanisme.

Il est par ailleurs rappelé qu'au titre de l'article L.121-14 du code de l'urbanisme, « l'autorité compétente pour approuver [le PLU] en informe le public, l'autorité administrative de l'Etat [compétente en matière d'environnement, et] met à leur disposition le rapport de présentation du document qui comporte notamment des indications relatives à la manière dont il a été tenu compte du rapport établi en application de l'article L.121-11 et des consultations auxquelles il a été procédé ainsi qu'aux motifs qui ont fondé les choix opérés par le plan ou le document, compte tenu des diverses solutions envisagées ».

Le Préfet de la Seine Saint Denis

Philippe GALLI





Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFET DE LA REGION D'ÎLE-DE-FRANCE

*Direction Régionale et Interdépartementale
de l'Environnement et de l'Énergie d'Île-de-France*

*Service du développement durable
des territoires et des entreprises*

Nos réf. : **DDbCL/BUAF/F.F/m°953**
Vos réf. :
Affaire suivie par : Marc CHÉRET
marc.cheret@developpement-durable.gouv.fr
Tél. : 01 71 28 45 19 - Fax : 01 71 28 46 05

Bobigny, - 4 JUIN 2014

**Avis de l'autorité environnementale sur la mise
en compatibilité du plan local d'urbanisme de
Livry-Gargan**

Résumé

Dans le cadre des mises en compatibilité des documents d'urbanisme pour la réalisation du tronçon ligne 14, 16 et 17 du métro Grand Paris Express, celle du plan local d'urbanisme (PLU) de Livry-Gargan est susceptible d'avoir des incidences sur le site Natura 2000 « Sites de Seine Saint Denis » du fait de la proximité de la zone concernée par la mise en compatibilité avec ce site.

Comme prévu à l'article R.121-16 du code de l'urbanisme, une évaluation environnementale stratégique a été menée. Après examen et au regard des enjeux sur le territoire, il apparaît que le rapport est suffisamment précis et que l'analyse des incidences sur l'environnement est cohérente.

La mise en compatibilité ne modifie l'utilisation des sols que sur les emprises strictement nécessaires à ces émergences, étant donné que la majeure partie du réseau se situe en sous-sol. Toutefois, l'autorité environnementale estime qu'un certain nombre d'informations de l'étude d'impact du projet devrait être apporté au dossier de mise en compatibilité du document d'urbanisme pour permettre de donner une vision globale de l'ensemble des mises en compatibilité effectuées.



Certificat A1607
Champ de certification
disponible sur demande

1. Contexte réglementaire

1.1 Fondement de la procédure

La directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certaines planifications sur l'environnement a pour objectif de contribuer à l'intégration de l'environnement dans l'élaboration et l'adoption de planifications susceptibles d'avoir des incidences importantes sur l'environnement.

Les dispositions nationales, adoptées pour transposer cette directive dans le droit français, ont notamment été intégrées aux articles L.121-11 à 15 et R.121-14 et suivants du code de l'urbanisme.

1.2 Particularités de l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLU de Livry-Gargan

Le présent dossier de mise en compatibilité s'inscrit dans le cadre de la déclaration d'utilité publique qui concerne la réalisation des lignes de métro Grand Paris : la ligne 16 de Noisy-Champs à Saint Denis Pleyel, la ligne 17 du Bourget RER à Saint Denis Pleyel et la ligne 14 de Mairie de Saint Ouen à Saint Denis Pleyel. Les projets de réalisation de ces lignes font l'objet d'une étude d'impact réalisée par la société du Grand Paris au titre de la réglementation sur les projets qui fait l'objet d'un avis du conseil général de l'environnement et du développement durable.

Pour permettre la réalisation de ces lignes, un certain nombre de documents d'urbanisme doivent être mis en compatibilité. Les mises en compatibilités ont pour objet d'identifier les dispositions du document d'urbanisme empêchant la réalisation du projet et de lever strictement ces dispositions. En application de l'article R.121-16 du code de l'urbanisme, la mise en compatibilité d'un PLU susceptible d'avoir des incidences sur un site appartenant au réseau européen Natura 2000 nécessite une évaluation environnementale stratégique.

L'interprétation retenue par la SGP de la notion de susceptibilité d'incidence sur un site Natura 2000 est la suivante : si la commune nécessitant une mise en compatibilité de son document d'urbanisme possède sur son territoire un site Natura 2000 alors la mise en compatibilité du document d'urbanisme doit faire l'objet d'une évaluation environnementale. C'est pourquoi sur les 17 mises en compatibilité présentes dans le dossier de déclaration d'utilité publique, 7 ont fait l'objet d'une évaluation environnementale. Il s'agit des mises en compatibilité de Saint Denis, La Courneuve, Aulnay-sous-Bois, Sevran, Livry-Gargan, Clichy-sous-Bois et Montfermeil.

Une évaluation environnementale stratégique a donc été menée pour la mise en compatibilité du PLU de Livry-Gargan. Il est important de noter que l'évaluation environnementale ne porte que sur les évolutions des règles d'urbanisme engendrées par la mise en compatibilité et non pas sur l'ensemble des règles du PLU.

L'objectif de l'évaluation environnementale stratégique de la mise en compatibilité du PLU est de définir si :

- les enjeux environnementaux de la zone sont compatibles avec l'utilisation du sol proposée dans le zonage et le règlement mis en compatibilité ;
- les politiques portées sur la zone sont conciliables ;
- et d'évaluer les incidences et le cas échéant d'adopter une démarche d'évitement, de réduction et de compensation.

1.3 Avis de l'autorité environnementale

Le présent avis est donc rendu au titre de l'autorité environnementale et porte sur la mise en compatibilité du PLU de Livry-Gargan.

Conformément à l'article R.121-15 du code de l'urbanisme, cet avis porte sur :

- une analyse du caractère complet du rapport environnemental, de la qualité et du caractère approprié des informations qu'il contient ;
- la prise en compte de l'environnement dans le projet de PLU.

2. Analyse du rapport environnemental

2.1 Contenu du rapport environnemental

Pour les mises en compatibilité de PLU soumises à évaluation environnementale stratégique, le contenu du rapport environnemental n'est pas précisé dans le code de l'urbanisme. Le présent dossier de mise en compatibilité rappelle la procédure et comprend une présentation générale du projet, une présentation des modifications à apporter au document en vigueur, un état initial de l'environnement, une analyse de la compatibilité avec les documents de normes supérieures et une analyse des impacts de la mise en compatibilité. L'ensemble de ces éléments est pertinent pour l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité d'un PLU.

2.2 Avis sur la qualité et la pertinence des informations contenues dans le rapport environnemental

2.2.1 Articulation avec les autres planifications soumises ou non à évaluation environnementale

Étudier l'articulation du projet de mise en compatibilité du PLU avec les autres planifications sert à expliquer la cohérence des différentes politiques sur le secteur concerné. Par rapport au public, cela revient à replacer la mise en compatibilité dans son contexte administratif et son domaine de compétence.

Le rapport évoque aux pages 31 et 32 :

- le schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF) de 2013 ;
- le plan de déplacement urbain d'Ile-de-France de 2000 et actuellement en cours de révision ;
- le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux du bassin Seine-Normandie de 2009 ;
- le projet de schéma d'aménagement et de gestion des eaux Croult-Enghien-Vieille Mer ;
- le schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie de l'Ile de France de 2012 ;
- le schéma régional de cohérence écologique d'Ile de France de 2013 ;
- le plan de protection de l'atmosphère d'Ile de France de 2013.

Le rapport évoque également le plan régional de la qualité de l'air qui a été intégré au schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie en 2013.

Le rapport de présentation se contente d'énoncer que la mise en compatibilité est compatible avec ces documents sans en avancer l'analyse. Il aurait fallu rappeler les orientations réglementaires, notamment celles graphiques du SDRIF qui s'imposent au PLU, ainsi que les objectifs du plan de déplacement urbain en vigueur et du projet de révision.

2.2.2 État initial de l'environnement

Le degré de précision des informations présentées dans cette partie est adapté au contexte de mise en compatibilité du PLU. Dans le cas de cette mise en compatibilité du document d'urbanisme, la modification du mode d'occupation des sols apparaît comme le seul enjeu pour la mise en compatibilité.

2.2.3 Analyse des incidences du projet sur l'environnement et mesures correctrices, réductrices et compensatoires

Analyse générale des incidences

L'objectif de cette partie du rapport est de préciser quelles sont les incidences positives et négatives attendues sur l'ensemble des thématiques pertinentes de l'environnement.

S'agissant d'une mise en compatibilité d'un document d'urbanisme, les motifs d'évolution du PLU résultent des raisons pour lesquelles le projet a été retenu. Elles sont liées à la réalisation du projet Grand Paris qui a pour objectifs (rappelé pages 17 et 19 du rapport) :

- de présenter une alternative à la voiture pour les déplacements banlieue à banlieue ;
- de décongestionner les lignes de transport en commun traversant la zone centrale de l'agglomération ;
- de favoriser l'égalité entre les territoires en désenclavant certains secteurs ;
- de soutenir le développement économique en mettant en relation les grands pôles métropolitains ;
- de faciliter l'accès au réseau ferroviaire à grande vitesse ;
- de contribuer à préserver l'environnement en favorisant un report modal de la voiture aux transports en commun et en limitant l'étalement urbain.

A Livry-Gargan, deux ouvrages techniques modifient l'utilisation des sols. La description de ces éléments apparaît dans la pièce D du dossier d'enquête publique. La mise en compatibilité ne modifie l'utilisation des sols que sur les emprises strictement nécessaires à ces émergences, étant donné que la majeure partie du réseau se situe en sous-sol. Les ouvrages annexes nécessaires à la sécurité et au bon fonctionnement du réseau de transport sont décrites en cinq catégories : les accès de secours tous les 800m sont mutualisés avec les puits de ventilation et les ouvrages de recueil des eaux d'infiltration et de ruissellement pour une surface au sol comprise entre 20m² et 40m². Le dossier détaille également les ouvrages liés au phénomène de pression dans les tunnels et les postes de redressement nécessaires à l'alimentation électrique du réseau. Ces derniers sont pour la plupart intégrés dans les gares mais certains seront implantés entre deux gares. **L'autorité environnementale recommande de préciser la nature des ouvrages techniques annexes qui émergent en surface notamment ceux faisant office de poste de redressement ainsi que les réflexions sur l'aménagement en surface pour l'accès des secours.**

L'analyse des incidences sur l'environnement est présentée aux pages 58 et suivantes du rapport.

Elle porte sur l'évolution de certaines des règles des zones UA (relatives au recul et aux espaces libres), UE (relatives au recul, au stationnement et aux espaces libres). Les modifications des règles se font par l'insertion d'exceptions pour les constructions et installations nécessaires au réseau du Grand Paris Express.

La mise en compatibilité exempte l'application de l'article 13 du PLU (obligations imposées en matière de réalisation d'espaces libres, d'aires de jeux et de loisirs et de plantations) pour le réseau de transport du Grand Paris Express. Cette absence d'obligation ne permet pas de comprendre quelles mesures le projet mettra à minima en place pour prendre en compte les thématiques environnementales pouvant être traitées au travers de l'article 13, c'est-à-dire l'infiltration des eaux de pluies et le maintien du caractère naturel des espaces paysagers. **L'autorité environnementale recommande de présenter dans le rapport les mesures prises pour le traitement des eaux pluviales et la qualité des espaces paysagers.**

Analyse des incidences sur le site Natura 2000

L'analyse des incidences sur le site Natura 2000 fait l'objet d'un paragraphe distinct, il évoque les incidences liées aux modifications du règlement d'urbanisme.

Le dossier identifie clairement l'absence de modifications directes du site Natura 2000 le plus proche. En effet, aucun changement d'affectation du sol ni aucun ouvrage n'est prévu à l'intérieur du site Natura 2000. La plupart des modifications interviennent en milieu déjà urbanisé et l'on peut considérer que les espèces y sont déjà adaptées.

3. Appréciation générale

Dans le cadre des mises en compatibilité des documents d'urbanisme pour la réalisation du tronçon ligne 14, 16 et 17 du métro Grand Paris Express, celle du plan local d'urbanisme (PLU) de Livry-Gargan est susceptible d'avoir des incidences sur le site Natura 2000 « Sites de Seine Saint Denis » du fait de la proximité de la zone concernée par la mise en compatibilité avec ce site.

Comme prévu à l'article R.121-16 du code de l'urbanisme, une évaluation environnementale stratégique a été menée. Après examen et au regard des enjeux sur le territoire, il apparaît que le rapport est suffisamment précis et que l'analyse des incidences sur l'environnement est cohérente.

La mise en compatibilité ne modifie l'utilisation des sols que sur les emprises strictement nécessaires à ces émergences, étant donné que la majeure partie du réseau se situe en sous-sol. Toutefois, l'autorité environnementale estime qu'un certain nombre d'informations de l'étude d'impact du projet devrait être apporté au dossier de mise en compatibilité du document d'urbanisme pour permettre de donner une vision globale de l'ensemble des mises en compatibilité effectuées.

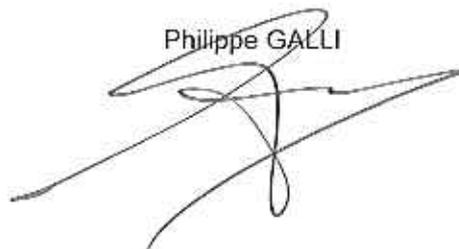
4. Information du public

Le présent avis doit être joint au dossier d'enquête publique du projet de mise en compatibilité de Livry-Gargan, conformément à l'article R.123-15 du code de l'urbanisme.

Il est par ailleurs rappelé qu'au titre de l'article L.121-14 du code de l'urbanisme, « l'autorité compétente pour approuver [le PLU] en informe le public, l'autorité administrative de l'Etat [compétente en matière d'environnement, et] met à leur disposition le rapport de présentation du document qui comporte notamment des indications relatives à la manière dont il a été tenu compte du rapport établi en application de l'article L.121-11 et des consultations auxquelles il a été procédé ainsi qu'aux motifs qui ont fondé les choix opérés par le plan ou le document, compte tenu des diverses solutions envisagées ».

Le Préfet de la Seine Saint Denis

Philippe GALLI





Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFET DE LA REGION D'ÎLE-DE-FRANCE

Direction Régionale et Interdépartementale
de l'Environnement et de l'Energie d'Île-de-France

Service du développement durable
des territoires et des entreprises

Bobigny, - 4 JUIN 2014

Nos réf. : DDBCL/GUAF/F.F/m°856
Vos réf. :
Affaire suivie par : Marc CHÉRET
marc.cheret@developpement-durable.gouv.fr
TÉL. : 01 71 28 45 19 - Fax : 01 71 28 46 05

**Avis de l'autorité environnementale sur la mise
en compatibilité du plan local d'urbanisme de
Sevrans**

Résumé

Dans le cadre des mises en compatibilité des documents d'urbanisme pour la réalisation du tronçon ligne 14, 16 et 17 du métro Grand Paris Express, celle du plan local d'urbanisme (PLU) de Sevrans est susceptible d'avoir des incidences sur le site Natura 2000 « Sites de Seine Saint Denis » du fait de la proximité de la zone concernée par la mise en compatibilité avec ce site.

Comme prévu à l'article R.121-16 du code de l'urbanisme, une évaluation environnementale stratégique a été menée. Après examen et au regard des enjeux sur le territoire, il apparaît que le rapport est suffisamment précis et que l'analyse des incidences sur l'environnement est cohérente.

La mise en compatibilité ne modifie l'utilisation des sols que sur les emprises strictement nécessaires à ces émergences, étant donné que la majeure partie du réseau se situe en sous-sol. Toutefois, l'autorité environnementale estime qu'un certain nombre d'informations de l'étude d'impact du projet devrait être apporté au dossier de mise en compatibilité du document d'urbanisme pour permettre de donner une vision globale de l'ensemble des mises en compatibilité effectuées.



Certificat A1607
Champ de certification
disponible sur demande

1. Contexte réglementaire

1.1 Fondement de la procédure

La directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certaines planifications sur l'environnement a pour objectif de contribuer à l'intégration de l'environnement dans l'élaboration et l'adoption de planifications susceptibles d'avoir des incidences importantes sur l'environnement.

Les dispositions nationales, adoptées pour transposer cette directive dans le droit français, ont notamment été intégrées aux articles L.121-11 à 15 et R.121-14 et suivants du code de l'urbanisme.

1.2 Particularités de l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLU de Sevrans

Le présent dossier de mise en compatibilité s'inscrit dans le cadre de la déclaration d'utilité publique qui concerne la réalisation des lignes de métro Grand Paris : la ligne 16 de Noisy-Champs à Saint Denis Pleyel, la ligne 17 du Bourget RER à Saint Denis Pleyel et la ligne 14 de Mairie de Saint Ouen à Saint Denis Pleyel. Les projets de réalisation de ces lignes font l'objet d'une étude d'impact réalisée par la société du Grand Paris au titre de la réglementation sur les projets qui fait l'objet d'un avis du conseil général de l'environnement et du développement durable.

Pour permettre la réalisation de ces lignes, un certain nombre de documents d'urbanisme doivent être mis en compatibilité. Les mises en compatibilités ont pour objet d'identifier les dispositions du document d'urbanisme empêchant la réalisation du projet et de lever strictement ces dispositions. En application de l'article R.121-16 du code de l'urbanisme, la mise en compatibilité d'un PLU susceptible d'avoir des incidences sur un site appartenant au réseau européen Natura 2000 nécessite une évaluation environnementale stratégique.

L'interprétation retenue par la SGP de la notion de susceptibilité d'incidence sur un site Natura 2000 est la suivante : si la commune nécessitant une mise en compatibilité de son document d'urbanisme possède sur son territoire un site Natura 2000 alors la mise en compatibilité du document d'urbanisme doit faire l'objet d'une évaluation environnementale. C'est pourquoi sur les 17 mises en compatibilité présentes dans le dossier de déclaration d'utilité publique, 7 ont fait l'objet d'une évaluation environnementale. Il s'agit des mises en compatibilité de Saint Denis, La Courneuve, Aulnay-sous-Bois, Sevrans, Livry-Gargan, Clichy-sous-Bois et Montfermeil.

Une évaluation environnementale stratégique a donc été menée pour la mise en compatibilité du PLU de Sevrans. Il est important de noter que l'évaluation environnementale ne porte que sur les évolutions des règles d'urbanisme engendrées par la mise en compatibilité et non pas sur l'ensemble des règles du PLU.

L'objectif de l'évaluation environnementale stratégique de la mise en compatibilité du PLU est de définir si :

- les enjeux environnementaux de la zone sont compatibles avec l'utilisation du sol proposée dans le zonage et le règlement mis en compatibilité ;
- les politiques portées sur la zone sont conciliables ;
- et d'évaluer les incidences et le cas échéant d'adopter une démarche d'évitement, de réduction et de compensation.

1.3 Avis de l'autorité environnementale

Le présent avis est donc rendu au titre de l'autorité environnementale et porte sur la mise en compatibilité du PLU de Sevrans.

Conformément à l'article R.121-15 du code de l'urbanisme, cet avis porte sur :

- une analyse du caractère complet du rapport environnemental, de la qualité et du caractère approprié des informations qu'il contient ;
- la prise en compte de l'environnement dans le projet de PLU.

2. Analyse du rapport environnemental

2.1 Contenu du rapport environnemental

Pour les mises en compatibilité de PLU soumises à évaluation environnementale stratégique, le contenu du rapport environnemental n'est pas précisé dans le code de l'urbanisme. Le présent dossier de mise en compatibilité rappelle la procédure et comprend une présentation générale du projet, une présentation des modifications à apporter au document en vigueur, un état initial de l'environnement, une analyse de la compatibilité avec les documents de normes supérieures et une analyse des impacts de la mise en compatibilité. L'ensemble de ces éléments est pertinent pour l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité d'un PLU.

2.2 Avis sur la qualité et la pertinence des informations contenues dans le rapport environnemental

2.2.1 Articulation avec les autres planifications soumises ou non à évaluation environnementale

Étudier l'articulation du projet de mise en compatibilité du PLU avec les autres planifications sert à expliquer la cohérence des différentes politiques sur le secteur concerné. Par rapport au public, cela revient à replacer la mise en compatibilité dans son contexte administratif et son domaine de compétence.

Le rapport évoque aux pages 34 et 35 :

- le schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF) de 2013 ;
- le plan de déplacement urbain d'Ile-de-France de 2000 et actuellement en cours de révision ;
- le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux du bassin Seine-Normandie de 2009 ;
- le projet de schéma d'aménagement et de gestion des eaux Croult-Enghien-Vieille Mer ;
- le schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie de l'Ile de France de 2012 ;
- le schéma régional de cohérence écologique d'Ile de France de 2013 ;
- le plan de protection de l'atmosphère d'Ile de France de 2013.

Le rapport évoque également le plan régional de la qualité de l'air qui a été intégré au schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie en 2013.

Le rapport de présentation se contente d'énoncer que la mise en compatibilité est compatible avec ces documents sans en avancer l'analyse. Il aurait fallu rappeler les orientations réglementaires, notamment celles graphiques du SDRIF qui s'imposent au PLU, ainsi que les objectifs du plan de déplacement urbain en vigueur et du projet de révision.

2.2.2 État initial de l'environnement

Le degré de précision des informations présentées dans cette partie est adapté au contexte de mise en compatibilité du PLU. Dans le cas de cette mise en compatibilité du document d'urbanisme, la modification du mode d'occupation des sols, la présence du boisement à proximité de l'emplacement de la gare de Sevran Livry ainsi que le rabattement en transport en commun et le stationnement aux alentours apparaissent comme les enjeux les plus prégnants.

L'état initial aurait gagné à être complété par une présentation de la desserte en transport en commun à proximité des deux gares déjà présentes sur la commune ainsi que du parc de stationnement existant.

2.2.3 Analyse des incidences du projet sur l'environnement et mesures correctrices, réductrices et compensatoires

Analyse générale des incidences

L'objectif de cette partie du rapport est de préciser quelles sont les incidences positives et négatives attendues sur l'ensemble des thématiques pertinentes de l'environnement.

S'agissant d'une mise en compatibilité d'un document d'urbanisme, les motifs d'évolution du PLU résultent des raisons pour lesquelles le projet a été retenu. Elles sont liées à la réalisation du projet Grand Paris qui a pour objectifs (rappelé pages 17 et 19 du rapport) :

- de présenter une alternative à la voiture pour les déplacements banlieue à banlieue ;
- de décongestionner les lignes de transport en commun traversant la zone centrale de l'agglomération ;
- de favoriser l'égalité entre les territoires en désenclavant certains secteurs ;
- de soutenir le développement économique en mettant en relation les grands pôles métropolitains ;
- de faciliter l'accès au réseau ferroviaire à grande vitesse ;
- de contribuer à préserver l'environnement en favorisant un report modal de la voiture aux transports en commun et en limitant l'étalement urbain.

A Sevran, deux éléments du projet modifient l'utilisation des sols : les gares et les ouvrages techniques annexes. La description de ces éléments apparaît dans la pièce D du dossier d'enquête publique. La mise en compatibilité ne modifie l'utilisation des sols que sur les emprises strictement nécessaires à ces émergences, étant donné que la majeure partie du réseau se situe en sous-sol. Le dossier ne précise pas toutefois si la mise en compatibilité du document d'urbanisme prend en compte la forme des émergences, notamment les dimensions des bâtiments des gares.

Les ouvrages annexes nécessaires à la sécurité et au bon fonctionnement du réseau de transport sont décrites en cinq catégories : les accès de secours tous les 800m sont mutualisés avec les puits de ventilation et les ouvrages de recueil des eaux d'infiltration et de ruissellement pour une surface au sol comprise entre 20m² et 40m². Le dossier détaille également les ouvrages liés au phénomène de pression dans les tunnels et les postes de redressement nécessaires à l'alimentation électrique du réseau. Ces derniers sont pour la plupart intégrés dans les gares mais certains seront implantés entre deux gares. **L'autorité environnementale recommande de préciser la nature des ouvrages techniques annexes qui émergent en surface notamment ceux faisant office de poste de redressement ainsi que les réflexions sur l'aménagement en surface pour l'accès des secours.**

L'analyse des incidences sur l'environnement est présentée aux pages 57 et suivantes du rapport.

Elle porte sur l'évolution de certaines des règles des zones UCV (relatives au recul et au stationnement), UEV (relatives au recul, au stationnement et aux espaces libres), UM (relatives au superficie minimale, au recul et au stationnement), UAE (relatives au stationnement et aux espaces libres) et de la zone N (relatives à l'occupation interdite ou soumise à conditions, aux espaces libres). L'analyse s'intéresse également à l'extension de 1 800m² de la zone UCV sur la

zone N, à la réduction de l'espace boisé classé correspondant ainsi qu'à la suppression d'un espace paysager protégé au titre de l'article L.123-1-5 7° du code de l'urbanisme de 900m². Les modifications des règles se font par l'insertion d'exceptions pour les constructions et installations nécessaires au réseau du Grand Paris Express.

La mise en compatibilité supprime 900m² d'espaces paysagers pour la réalisation d'un ouvrage technique annexe. Il n'est pas proposé de mesures visant à réduire l'impact paysager. L'insertion paysagère et l'impact de l'ouvrage technique annexe n'ont pas été étudiés alors même qu'ils sont situés dans un secteur auquel le PLU actuel de Sevrans reconnaît un caractère paysager. Sans méconnaître les limites d'une mise en compatibilité, l'autorité environnementale aurait souhaité que des dispositions aient été présentées pour réduire cet impact, quitte à les insérer dans une évolution ultérieure du document.

La mise en compatibilité exempte l'application de l'article 13 du PLU (obligations imposées en matière de réalisation d'espaces libres, d'aires de jeux et de loisirs et de plantations) pour le réseau de transport du Grand Paris Express. Cette absence d'obligation ne permet pas de comprendre quelles mesures le projet mettra à minima en place pour prendre en compte les thématiques environnementales pouvant être traitées au travers de l'article 13, c'est-à-dire l'infiltration des eaux de pluies et le maintien du caractère naturel des espaces paysagers. **L'autorité environnementale recommande de présenter dans le rapport les mesures prises pour le traitement des eaux pluviales et la qualité des espaces paysagers.**

Gare de Sevrans-Livry

Il convient de préciser que l'agrandissement de la zone UCV sur le parc des Sœurs se fait en cohérence avec la réduction de l'EBC. Compte tenu de la surface et de l'état boisé de ce parc, les dispositions du code forestier et de l'arrêté préfectoral n°03 309 du 22 juillet 2003, liées aux autorisations de défrichement en Seine Saint Denis pour les bois appartenant à un massif de plus de 0,5 ha s'appliquent. Il sera donc nécessaire de faire une demande d'autorisation de défrichement préalable au lancement des travaux. Par ailleurs, cet espace de proche couronne est identifié au schéma régional de cohérence écologique comme « *secteur reconnu pour son intérêt écologique* ». **L'autorité environnementale recommande de préciser les différents accès Nord à la gare Sevrans-Livry et les éventuels impacts cumulés de ces accès sur les caractéristiques écologiques du parc.**

Analyse des incidences sur le site Natura 2000

L'analyse des incidences sur le site Natura 2000 fait l'objet d'un paragraphe distinct, il évoque les incidences liées aux modifications du règlement d'urbanisme.

Le dossier identifie clairement l'absence de modifications directes du site Natura 2000 le plus proche. En effet, aucun changement d'affectation du sol ni aucun ouvrage n'est prévu à l'intérieur du site Natura 2000. La plupart des modifications interviennent en milieu déjà urbanisé et l'on peut considérer que les espèces y sont déjà adaptées. Le projet nécessitera toutefois la réduction de 1 800m² de milieu forestier au sein d'un espace de 3,5 ha en lisière urbaine situé à 500m du site Natura 2000 le plus proche. De même, les accès à la gare au travers de ce site sont potentiellement perturbateurs.

3. Analyse de la prise en compte de l'environnement dans le projet de mise en compatibilité de plan local d'urbanisme

L'un des intérêts de l'évaluation environnementale est de se prononcer sur l'utilisation projetée des sols et donc sur l'opportunité de réaliser certains projets. Il est essentiel de s'interroger sur la possible conciliation des politiques à mettre en œuvre, sur la pertinence de l'occupation du sol projetée et sur les points de vigilance à prendre en compte lors de la définition de projets ultérieurs.

3.1 Prise en compte de la biodiversité remarquable et ordinaire

La mise en compatibilité déclassé sur 1 800m² un espace boisé classé. Comme rappelé ci-dessus, une autorisation de défrichement sera à demander au titre du code forestier en fonction du projet. Toutefois, la surface de défrichement prévue étant inférieure à 0,5ha, une demande d'examen au cas par cas au titre du code de l'environnement ne sera pas nécessaire.

3.2 Stationnement et stratégie de rabattement

La mise en compatibilité du PLU de Sevrans pour la réalisation du réseau de transport procède à l'exemption de la règle liée au stationnement (article 12). Il est indiqué que « *le nombre de places de stationnement créées pour les véhicules motorisés et les deux roues doit être estimé en fonction des besoins* ». L'autorité environnementale rappelle qu'à la page 17 du dossier de mise en compatibilité, l'objectif premier du programme est de présenter une alternative à la voiture pour les déplacements de banlieue à banlieue. Il conviendrait de préciser les réflexions sur le devenir des places de stationnement à proximité des gares, évoquée à la page 36 de la pièce C du dossier. L'autorité environnementale recommande de préciser les modalités des réflexions sur la stratégie de rabattement pour chaque gare et notamment l'association à cette démarche des gestionnaires de réseaux environnants ainsi que des maires et du public.

3.3 Densification à proximité des gares

La présente évolution du PLU doit être compatible avec un certain nombre de documents de norme supérieure dont le schéma directeur de la région Ile de France. Ce schéma prescrit une densification autour des gares en accompagnement du réseau du Grand Paris Express. L'autorité environnementale relève également qu'un des objectifs du programme du Grand Paris Express est de limiter l'étalement urbain. Les effets de l'urbanisation sont abordés dans une étude annexe (pièce G4.2) notamment les potentialités de densification à proximité des gares. L'argument de maîtrise de l'urbanisation ressort également dans la justification économique du projet global. **Pour une bonne information du public, l'autorité environnementale recommande que soient présentés les dispositifs et les mesures prévues pour limiter l'étalement urbain par la densification des abords des gares du réseau.**

4. Appréciation générale

Dans le cadre des mises en compatibilité des documents d'urbanisme pour la réalisation du tronçon ligne 14, 16 et 17 du métro Grand Paris Express, celle du plan local d'urbanisme (PLU) de Sevrans est susceptible d'avoir des incidences sur le site Natura 2000 « Sites de Seine Saint Denis » du fait de la proximité de la zone concernée par la mise en compatibilité avec ce site.

Comme prévu à l'article R.121-16 du code de l'urbanisme, une évaluation environnementale stratégique a été menée. Après examen et au regard des enjeux sur le territoire, il apparaît que le rapport est suffisamment précis et que l'analyse des incidences sur l'environnement est cohérente.

La mise en compatibilité ne modifie l'utilisation des sols que sur les emprises strictement nécessaires à ces émergences, étant donné que la majeure partie du réseau se situe en sous-sol. Toutefois, l'autorité environnementale estime qu'un certain nombre d'informations de l'étude d'impact du projet devrait être apporté au dossier de mise en compatibilité du document

d'urbanisme pour permettre de donner une vision globale de l'ensemble des mises en compatibilité effectuées.

5. Information du public

Le présent avis doit être joint au dossier d'enquête publique du projet de mise en compatibilité de Sevrans, conformément à l'article R.123-15 du code de l'urbanisme.

Il est par ailleurs rappelé qu'au titre de l'article L.121-14 du code de l'urbanisme, « l'autorité compétente pour approuver [le PLU] en informe le public, l'autorité administrative de l'Etat [compétente en matière d'environnement, et] met à leur disposition le rapport de présentation du document qui comporte notamment des indications relatives à la manière dont il a été tenu compte du rapport établi en application de l'article L.121-11 et des consultations auxquelles il a été procédé ainsi qu'aux motifs qui ont fondé les choix opérés par le plan ou le document, compte tenu des diverses solutions envisagées ».

Le Préfet de la Seine Saint Denis

Philippe GALLI

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Philippe Galli', written in a cursive style.

PREFET DE LA REGION D'ÎLE-DE-FRANCE

*Direction Régionale et Interdépartementale
de l'Environnement et de l'Énergie d'Île-de-France*

*Service du développement durable
des territoires et des entreprises*

Bobigny, - 4 JUIN 2014

Nos réf. : DDBCL/BUAF/FF/m° 950
Vos réf. :
Affaire suivie par : Marc CHÉRET
marc.chéret@developpement-durable.gouv.fr
Tél. : 01 71 28 45 19 - Fax : 01 71 28 46 05

**Avis de l'autorité environnementale sur la mise
en compatibilité du plan local d'urbanisme de
Aulnay-sous-Bois**

Résumé

Dans le cadre des mises en compatibilité des documents d'urbanisme pour la réalisation du tronçon ligne 14, 16 et 17 du métro Grand Paris Express, celle du plan local d'urbanisme (PLU) d'Aulnay-sous-Bois est susceptible d'avoir des incidences sur le site Natura 2000 « Sites de Seine Saint Denis » du fait de la proximité de la zone concernée par la mise en compatibilité avec ce site.

Comme prévu à l'article R.121-16 du code de l'urbanisme, une évaluation environnementale stratégique a été menée. Après examen et au regard des enjeux sur le territoire, il apparaît que le rapport est suffisamment précis et que l'analyse des incidences sur l'environnement est cohérente.

La mise en compatibilité ne modifie l'utilisation des sols que sur les emprises strictement nécessaires à ces émergences, étant donné que la majeure partie du réseau se situe en sous-sol. Toutefois, l'autorité environnementale estime qu'un certain nombre d'informations de l'étude d'impact du projet devrait être apporté au dossier de mise en compatibilité du document d'urbanisme pour permettre de donner une vision globale de l'ensemble des mises en compatibilité effectuées.



Certificat A1607
Champ de certification
disponible sur demande

1. Contexte réglementaire

1.1 Fondement de la procédure

La directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certaines planifications sur l'environnement a pour objectif de contribuer à l'intégration de l'environnement dans l'élaboration et l'adoption de planifications susceptibles d'avoir des incidences importantes sur l'environnement.

Les dispositions nationales, adoptées pour transposer cette directive dans le droit français, ont notamment été intégrées aux articles L.121-11 à 15 et R.121-14 et suivants du code de l'urbanisme.

1.2 Particularités de l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLU de Aulnay-sous-Bois

Le présent dossier de mise en compatibilité s'inscrit dans le cadre de la déclaration d'utilité publique qui concerne la réalisation des lignes de métro Grand Paris : la ligne 16 de Noisy-Champs à Saint Denis Pleyel, la ligne 17 du Bourget RER à Saint Denis Pleyel et la ligne 14 de Mairie de Saint Ouen à Saint Denis Pleyel. Les projets de réalisation de ces lignes font l'objet d'une étude d'impact réalisée par la société du Grand Paris au titre de la réglementation sur les projets qui fait l'objet d'un avis du conseil général de l'environnement et du développement durable.

Pour permettre la réalisation de ces lignes, un certain nombre de documents d'urbanisme doivent être mis en compatibilité. Les mises en compatibilités ont pour objet d'identifier les dispositions du document d'urbanisme empêchant la réalisation du projet et de lever strictement ces dispositions. En application de l'article R.121-16 du code de l'urbanisme, la mise en compatibilité d'un PLU susceptible d'avoir des incidences sur un site appartenant au réseau européen Natura 2000 nécessite une évaluation environnementale stratégique.

L'interprétation retenue par la SGP de la notion de susceptibilité d'incidence sur un site Natura 2000 est la suivante : si la commune nécessitant une mise en compatibilité de son document d'urbanisme possède sur son territoire un site Natura 2000 alors la mise en compatibilité du document d'urbanisme doit faire l'objet d'une évaluation environnementale. C'est pourquoi sur les 17 mises en compatibilité présentes dans le dossier de déclaration d'utilité publique, 7 ont fait l'objet d'une évaluation environnementale. Il s'agit des mises en compatibilité de Saint Denis, La Courneuve, Aulnay-sous-Bois, Sevran, Livry-Gargan, Clichy-sous-Bois et Montfermeil.

Une évaluation environnementale stratégique a donc été menée pour la mise en compatibilité du PLU d'Aulnay-sous-Bois. Il est important de noter que l'évaluation environnementale ne porte que sur les évolutions des règles d'urbanisme engendrées par la mise en compatibilité et non pas sur l'ensemble des règles du PLU.

L'objectif de l'évaluation environnementale stratégique de la mise en compatibilité du PLU est de définir si :

- les enjeux environnementaux de la zone sont compatibles avec l'utilisation du sol proposée dans le zonage et le règlement mis en compatibilité ;
- les politiques portées sur la zone sont conciliables ;
- et d'évaluer les incidences et le cas échéant d'adopter une démarche d'évitement, de réduction et de compensation.

1.3 Avis de l'autorité environnementale

Le présent avis est donc rendu au titre de l'autorité environnementale et porte sur la mise en compatibilité du PLU d'Aulnay-sous-Bois.

Conformément à l'article R.121-15 du code de l'urbanisme, cet avis porte sur :

- une analyse du caractère complet du rapport environnemental, de la qualité et du caractère approprié des informations qu'il contient ;
- la prise en compte de l'environnement dans le projet de PLU.

2. Analyse du rapport environnemental

2.1 Contenu du rapport environnemental

Pour les mises en compatibilité de PLU soumises à évaluation environnementale stratégique, le contenu du rapport environnemental n'est pas précisé dans le code de l'urbanisme. Le présent dossier de mise en compatibilité rappelle la procédure et comprend une présentation générale du projet, une présentation des modifications à apporter au document en vigueur, un état initial de l'environnement, une analyse de la compatibilité avec les documents de normes supérieures et une analyse des impacts de la mise en compatibilité. L'ensemble de ces éléments est pertinent pour l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité d'un PLU.

2.2 Avis sur la qualité et la pertinence des informations contenues dans le rapport environnemental

2.2.1 Articulation avec les autres planifications soumises ou non à évaluation environnementale

Étudier l'articulation du projet de mise en compatibilité du PLU avec les autres planifications sert à expliquer la cohérence des différentes politiques sur le secteur concerné. Par rapport au public, cela revient à replacer la mise en compatibilité dans son contexte administratif et son domaine de compétence.

Le rapport évoque aux pages 32 et 33 :

- le schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF) de 2013 ;
- le plan de déplacement urbain d'Île-de-France de 2000 et actuellement en cours de révision ;
- le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux du bassin Seine-Normandie de 2009 ;
- le projet de schéma d'aménagement et de gestion des eaux Croult-Enghien-Vieille Mer ;
- le schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie de l'île de France de 2012 ;
- le schéma régional de cohérence écologique d'île de France de 2013 ;
- le plan de protection de l'atmosphère d'île de France de 2013.

Le rapport évoque également le plan régional de la qualité de l'air qui a été intégré au schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie en 2013.

Le rapport de présentation se contente d'énoncer que la mise en compatibilité est compatible avec ces documents sans en avancer l'analyse. Il aurait fallu rappeler les orientations réglementaires, notamment celles graphiques du SDRIF qui s'imposent au PLU, ainsi que les objectifs du plan de déplacement urbain en vigueur et du projet de révision.

2.2.2 État initial de l'environnement

Le degré de précision des informations présentées dans cette partie est adapté au contexte de mise en compatibilité du PLU. Dans le cas de cette mise en compatibilité du document d'urbanisme, la modification du mode d'occupation des sols, le rabattement en transport en commun ainsi que le stationnement aux alentours apparaissent comme les enjeux les plus prégnants.

L'état initial aurait gagné à être complété par une présentation de la desserte en transport en commun à proximité de la future gare ainsi que du parc de stationnement existant.

2.2.3 Analyse des incidences du projet sur l'environnement et mesures correctrices, réductrices et compensatoires

Analyse générale des incidences

L'objectif de cette partie du rapport est de préciser quelles sont les incidences positives et négatives attendues sur l'ensemble des thématiques pertinentes de l'environnement.

S'agissant d'une mise en compatibilité d'un document d'urbanisme, les motifs d'évolution du PLU résultent des raisons pour lesquelles le projet a été retenu. Elles sont liées à la réalisation du projet Grand Paris qui a pour objectifs (rappelé pages 17 et 19 du rapport) :

- de présenter une alternative à la voiture pour les déplacements banlieue à banlieue ;
- de décongestionner les lignes de transport en commun traversant la zone centrale de l'agglomération ;
- de favoriser l'égalité entre les territoires en désenclavant certains secteurs ;
- de soutenir le développement économique en mettant en relation les grands pôles métropolitains ;
- de faciliter l'accès au réseau ferroviaire à grande vitesse ;
- de contribuer à préserver l'environnement en favorisant un report modal de la voiture aux transports en commun et en limitant l'étalement urbain.

A Aulnay-sous-Bois, deux éléments du projet modifient l'utilisation des sols : la gare et les ouvrages techniques annexes. La description de ces éléments apparaît dans la pièce D du dossier d'enquête publique. La mise en compatibilité ne modifie l'utilisation des sols que sur les emprises strictement nécessaires à ces émergences, étant donné que la majeure partie du réseau se situe en sous-sol. Le dossier ne précise pas toutefois si la mise en compatibilité du document d'urbanisme prend en compte la forme des émergences, notamment les dimensions des bâtiments des gares. Le dossier ne précise pas si la mise en compatibilité du document d'urbanisme prend en compte la forme des émergences, notamment les dimensions des bâtiments des gares.

Les ouvrages annexes nécessaires à la sécurité et au bon fonctionnement du réseau de transport sont décrites en cinq catégories : les accès de secours tous les 800m sont mutualisés avec les puits de ventilation et les ouvrages de recueil des eaux d'infiltration et de ruissellement pour une surface au sol comprise entre 20m² et 40m². Le dossier détaille également les ouvrages liés au phénomène de pression dans les tunnels et les postes de redressement nécessaires à l'alimentation électrique du réseau. Ces derniers sont pour la plupart intégrés dans les gares mais certains seront implantés entre deux gares. **L'autorité environnementale recommande de préciser la nature des ouvrages techniques annexes qui émergent en surface notamment ceux faisant office de poste de redressement ainsi que les réflexions sur l'aménagement en surface pour l'accès des secours.**

L'analyse des incidences sur l'environnement est présentée aux pages 56 et suivantes du rapport.

Elle porte sur l'évolution de certaines des règles des zones UC (relatives au recul, aux stationnements et aux espaces libres) et UI (relatives au recul, à l'emprise au sol, aux stationnements et aux espaces libres). L'analyse s'intéresse également à la réduction d'environ 1 450m² et 30m de linéaire d'espace paysager protégé au titre de l'article L.123-1-5 7° du code de

l'urbanisme. Les modifications des règles se font par l'insertion d'exceptions pour les constructions et installations nécessaires au réseau du Grand Paris Express.

La mise en compatibilité supprime 1 450m² d'espaces paysager pour la réalisation des ouvrages techniques annexes. Il n'est pas proposé de mesures visant à réduire l'impact paysager. L'insertion paysagère et l'impact des ouvrages techniques annexes n'ont pas été étudiés dans un secteur auquel le PLU actuel d'Aulnay-sous-Bois reconnaît un caractère paysager. Sans méconnaître les limites d'une mise en compatibilité, l'autorité environnementale aurait souhaité que des dispositions aient été présentées pour réduire cet impact, quitte à les insérer dans une évolution ultérieure du document.

La mise en compatibilité exempte l'application de l'article 13 du PLU (obligations imposées en matière de réalisation d'espaces libres, d'aires de jeux et de loisirs et de plantations) pour le réseau de transport du Grand Paris Express. Cette absence d'obligation ne permet pas de comprendre quelles mesures le projet mettra à minima en place pour prendre en compte les thématiques environnementales pouvant être traitées au travers de l'article 13, c'est-à-dire l'infiltration des eaux de pluies et le maintien du caractère naturel des espaces paysagers. **L'autorité environnementale recommande de présenter dans le rapport les mesures prises pour le traitement des eaux pluviales et la qualité des espaces paysagers.**

Analyse des incidences sur le site Natura 2000

L'analyse des incidences sur le site Natura 2000 fait l'objet d'un paragraphe distinct, il évoque les incidences liées aux modifications du règlement d'urbanisme.

Le dossier identifie clairement l'absence de modifications directes du site Natura 2000 le plus proche. En effet, aucun changement d'affectation du sol ni aucun ouvrage n'est prévu à l'intérieur du site Natura 2000. La plupart des modifications interviennent en milieu déjà urbanisé et l'on peut considérer que les espèces y sont déjà adaptées.

3. Analyse de la prise en compte de l'environnement dans le projet de mise en compatibilité de plan local d'urbanisme

L'un des intérêts de l'évaluation environnementale est de se prononcer sur l'utilisation projetée des sols et donc sur l'opportunité de réaliser certains projets. Il est essentiel de s'interroger sur la possible conciliation des politiques à mettre en œuvre, sur la pertinence de l'occupation du sol projetée et sur les points de vigilance à prendre en compte lors de la définition de projets ultérieurs.

3.1 Stationnement et stratégie de rabattement

La mise en compatibilité du PLU de Aulnay-sous-Bois pour la réalisation du réseau de transport procède à l'exemption de la règle liée au stationnement (article 12). Il est clairement indiqué que « *le nombre de place de stationnement créées pour les véhicules motorisés et les deux roues doit être estimé en fonction des besoins* ». L'autorité environnementale rappelle qu'à la page 17 du dossier de mise en compatibilité, l'objectif premier du programme est de présenter une alternative à la voiture pour les déplacements de banlieue à banlieue. Il conviendrait de préciser les réflexions sur le devenir des places de stationnement à proximité des gares, évoquée à la page 36 de la pièce C du dossier. L'autorité environnementale recommande de préciser les modalités des réflexions sur la stratégie de rabattement pour chaque gare et notamment l'association à cette démarche des gestionnaires de réseaux environnants ainsi que des maires et du public.

3.2 Densification à proximité des gares

La présente évolution du PLU doit être compatible avec un certain nombre de documents de norme supérieure dont le schéma directeur de la région Ile de France. Ce schéma prescrit une densification autour des gares en accompagnement du réseau du Grand Paris Express. L'autorité

environnementale relève également qu'un des objectifs du programme du Grand Paris Express est de limiter l'étalement urbain. Les effets de l'urbanisation sont abordés dans une étude annexe (pièce G4.2) notamment les potentialités de densification à proximité des gares. L'argument de maîtrise de l'urbanisation ressort également dans la justification économique du projet global. **Pour une bonne information du public, l'autorité environnementale recommande que soient présentés les dispositifs et les mesures prévues pour limiter l'étalement urbain par la densification des abords des gares du réseau.**

4. Appréciation générale

Dans le cadre des mises en compatibilité des documents d'urbanisme pour la réalisation du tronçon ligne 14, 16 et 17 du métro Grand Paris Express, celle du plan local d'urbanisme (PLU) d'Aulnay-sous-Bois est susceptible d'avoir des incidences sur le site Natura 2000 « Sites de Seine Saint Denis » du fait de la proximité de la zone concernée par la mise en compatibilité avec ce site.

Comme prévu à l'article R.121-16 du code de l'urbanisme, une évaluation environnementale stratégique a été menée. Après examen et au regard des enjeux sur le territoire, il apparaît que le rapport est suffisamment précis et que l'analyse des incidences sur l'environnement est cohérente.

La mise en compatibilité ne modifie l'utilisation des sols que sur les emprises strictement nécessaires à ces émergences, étant donné que la majeure partie du réseau se situe en sous-sol. Toutefois, l'autorité environnementale estime qu'un certain nombre d'informations de l'étude d'impact du projet devrait être apporté au dossier de mise en compatibilité du document d'urbanisme pour permettre de donner une vision globale de l'ensemble des mises en compatibilité effectuées.

5. Information du public

Le présent avis doit être joint au dossier d'enquête publique du projet de mise en compatibilité d'Aulnay-sous-Bois, conformément à l'article R.123-15 du code de l'urbanisme.

Il est par ailleurs rappelé qu'au titre de l'article L.121-14 du code de l'urbanisme, « l'autorité compétente pour approuver [le PLU] en informe le public, l'autorité administrative de l'Etat [compétente en matière d'environnement, et] met à leur disposition le rapport de présentation du document qui comporte notamment des indications relatives à la manière dont il a été tenu compte du rapport établi en application de l'article L.121-11 et des consultations auxquelles il a été procédé ainsi qu'aux motifs qui ont fondé les choix opérés par le plan ou le document, compte tenu des diverses solutions envisagées ».

Le Préfet de la Seine Saint Denis

Philippe GALLI





Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFET DE LA REGION D'ÎLE-DE-FRANCE

Direction Régionale et Interdépartementale
de l'Environnement et de l'Energie d'Île-de-France

Service du développement durable
des territoires et des entreprises

Bobigny, - 4 JUIN 2014

Nos réf. : DBBCL/BUAF/F.F/m°952
Vos réf. :
Affaire suivie par : Marc CHÉRET
marc.cheret@developpement-durable.gouv.fr
Tél. : 01 71 28 45 19 - Fax : 01 71 28 46 05

Avis de l'autorité environnementale sur la mise
en compatibilité du plan local d'urbanisme de
La Courneuve

Résumé

Dans le cadre des mises en compatibilité des documents d'urbanisme pour la réalisation du tronçon ligne 14, 16 et 17 du métro Grand Paris Express, celle du plan local d'urbanisme (PLU) de La Courneuve est susceptible d'avoir des incidences sur le site Natura 2000 « Sites de Seine Saint Denis » du fait de la proximité de la zone concernée par la mise en compatibilité avec ce site.

Comme prévu à l'article R.121-16 du code de l'urbanisme, une évaluation environnementale stratégique a été menée. Après examen et au regard des enjeux sur le territoire, il apparaît que le rapport est suffisamment précis et que l'analyse des incidences sur l'environnement est cohérente.

La mise en compatibilité ne modifie l'utilisation des sols que sur les emprises strictement nécessaires à ces émergences, étant donné que la majeure partie du réseau se situe en sous-sol. Toutefois, l'autorité environnementale estime qu'un certain nombre d'informations de l'étude d'impact du projet devrait être apporté au dossier de mise en compatibilité du document d'urbanisme pour permettre de donner une vision globale de l'ensemble des mises en compatibilité effectuées.



Certificat A1607
Champ de certification
disponible sur demande

1. Contexte réglementaire

1.1 Fondement de la procédure

La directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certaines planifications sur l'environnement a pour objectif de contribuer à l'intégration de l'environnement dans l'élaboration et l'adoption de planifications susceptibles d'avoir des incidences importantes sur l'environnement.

Les dispositions nationales, adoptées pour transposer cette directive dans le droit français, ont notamment été intégrées aux articles L.121-11 à 15 et R.121-14 et suivants du code de l'urbanisme.

1.2 Particularités de l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLU de La Courneuve

Le présent dossier de mise en compatibilité s'inscrit dans le cadre de la déclaration d'utilité publique qui concerne la réalisation des lignes de métro Grand Paris : la ligne 16 de Noisy-Champs à Saint Denis Pleyel, la ligne 17 du Bourget RER à Saint Denis Pleyel et la ligne 14 de Mairie de Saint Ouen à Saint Denis Pleyel. Les projets de réalisation de ces lignes font l'objet d'une étude d'impact réalisée par la société du Grand Paris au titre de la réglementation sur les projets qui fait l'objet d'un avis du conseil général de l'environnement et du développement durable.

Pour permettre la réalisation de ces lignes, un certain nombre de documents d'urbanisme doivent être mis en compatibilité. Les mises en compatibilités ont pour objet d'identifier les dispositions du document d'urbanisme empêchant la réalisation du projet et de lever strictement ces dispositions. En application de l'article R.121-16 du code de l'urbanisme, la mise en compatibilité d'un PLU susceptible d'avoir des incidences sur un site appartenant au réseau européen Natura 2000 nécessite une évaluation environnementale stratégique.

L'interprétation retenue par la SGP de la notion de susceptibilité d'incidence sur un site Natura 2000 est la suivante : si la commune nécessitant une mise en compatibilité de son document d'urbanisme possède sur son territoire un site Natura 2000 alors la mise en compatibilité du document d'urbanisme doit faire l'objet d'une évaluation environnementale. C'est pourquoi sur les 17 mises en compatibilité présentes dans le dossier de déclaration d'utilité publique, 7 ont fait l'objet d'une évaluation environnementale. Il s'agit des mises en compatibilité de Saint Denis, La Courneuve, Aulnay-sous-Bois, Sevran, Livry-Gargan, Clichy-sous-Bois et Montfermeil.

Une évaluation environnementale stratégique a donc été menée pour la mise en compatibilité du PLU de La Courneuve. Il est important de noter que l'évaluation environnementale ne porte que sur les évolutions des règles d'urbanisme engendrées par la mise en compatibilité et non pas sur l'ensemble des règles du PLU.

L'objectif de l'évaluation environnementale stratégique de la mise en compatibilité du PLU est de définir si :

- les enjeux environnementaux de la zone sont compatibles avec l'utilisation du sol proposée dans le zonage et le règlement mis en compatibilité ;
- les politiques portées sur la zone sont conciliables ;
- et d'évaluer les incidences et le cas échéant d'adopter une démarche d'évitement, de réduction et de compensation.

1.3 Avis de l'autorité environnementale

Le présent avis est donc rendu au titre de l'autorité environnementale et porte sur la mise en compatibilité du PLU de La Courneuve.

Conformément à l'article R.121-15 du code de l'urbanisme, cet avis porte sur :

- une analyse du caractère complet du rapport environnemental, de la qualité et du caractère approprié des informations qu'il contient ;
- la prise en compte de l'environnement dans le projet de PLU.

2. Analyse du rapport environnemental

2.1 Contenu du rapport environnemental

Pour les mises en compatibilité de PLU soumises à évaluation environnementale stratégique, le contenu du rapport environnemental n'est pas précisé dans le code de l'urbanisme. Le présent dossier de mise en compatibilité rappelle la procédure et comprend une présentation générale du projet, une présentation des modifications à apporter au document en vigueur, un état initial de l'environnement, une analyse de la compatibilité avec les documents de normes supérieures et une analyse des impacts de la mise en compatibilité. L'ensemble de ces éléments est pertinent pour l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité d'un PLU.

2.2 Avis sur la qualité et la pertinence des informations contenues dans le rapport environnemental

2.2.1 Articulation avec les autres planifications soumises ou non à évaluation environnementale

Étudier l'articulation du projet de mise en compatibilité du PLU avec les autres planifications sert à expliquer la cohérence des différentes politiques sur le secteur concerné. Par rapport au public, cela revient à replacer la mise en compatibilité dans son contexte administratif et son domaine de compétence.

Le rapport évoque aux pages 33 et 34 :

- le schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF) de 2013 ;
- le plan de déplacement urbain d'Ile-de-France de 2000 et actuellement en cours de révision ;
- le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux du bassin Seine-Normandie de 2009 ;
- le projet de schéma d'aménagement et de gestion des eaux Croult-Enghien-Vieille Mer ;
- le schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie de l'Ile de France de 2012 ;
- le schéma régional de cohérence écologique d'Ile de France de 2013 ;
- le schéma de cohérence territoriale de Plaine Commune ;
- le plan de protection de l'atmosphère d'Ile de France de 2013.

Le rapport évoque également le plan régional de la qualité de l'air qui a été intégré au schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie en 2013.

Le rapport de présentation se contente d'énoncer que la mise en compatibilité est compatible avec ces documents sans en avancer l'analyse. Il aurait fallu rappeler les orientations réglementaires, notamment celles graphiques du SDRIF qui s'imposent au PLU, ainsi que les objectifs du plan de déplacement urbain en vigueur et du projet de révision.

2.2.2 État initial de l'environnement

Le degré de précision des informations présentées dans cette partie est adapté au contexte de mise en compatibilité du PLU. Dans le cas de cette mise en compatibilité du document d'urbanisme, la modification du mode d'occupation des sols, le rabattement en transport en commun ainsi que le stationnement aux alentours apparaissent comme les enjeux les plus prégnants.

L'état initial aurait gagné à être complété par une présentation de la desserte en transport en commun à proximité de la future gare ainsi que du parc de stationnement existant.

2.2.3 Analyse des incidences du projet sur l'environnement et mesures correctrices, réductrices et compensatoires

Analyse générale des incidences

L'objectif de cette partie du rapport est de préciser quelles sont les incidences positives et négatives attendues sur l'ensemble des thématiques pertinentes de l'environnement.

S'agissant d'une mise en compatibilité d'un document d'urbanisme, les motifs d'évolution du PLU résultent des raisons pour lesquelles le projet a été retenu. Elles sont liées à la réalisation du projet Grand Paris qui a pour objectifs (rappelé pages 17 et 19 du rapport) :

- de présenter une alternative à la voiture pour les déplacements banlieue à banlieue ;
- de décongestionner les lignes de transport en commun traversant la zone centrale de l'agglomération ;
- de favoriser l'égalité entre les territoires en désenclavant certains secteurs ;
- de soutenir le développement économique en mettant en relation les grands pôles métropolitains ;
- de faciliter l'accès au réseau ferroviaire à grande vitesse ;
- de contribuer à préserver l'environnement en favorisant un report modal de la voiture aux transports en commun et en limitant l'étalement urbain.

A La Courneuve, deux éléments du projet modifient l'utilisation des sols : les gares et les ouvrages techniques annexes. La description de ces éléments apparaît dans la pièce D du dossier d'enquête publique. Le dossier ne précise pas si la mise en compatibilité du document d'urbanisme prend en compte la forme des émergences, notamment les dimensions des bâtiments des gares.

Les ouvrages annexes nécessaires à la sécurité et au bon fonctionnement du réseau de transport sont décrites en cinq catégories : les accès de secours tous les 800m sont mutualisés avec les puits de ventilation et les ouvrages de recueil des eaux d'infiltration et de ruissellement pour une surface au sol comprise entre 20m² et 40m². Le dossier détaille également les ouvrages liés au phénomène de pression dans les tunnels et les postes de redressement nécessaires à l'alimentation électrique du réseau. Ces derniers sont pour la plupart intégrés dans les gares mais certains seront implantés entre deux gares. **L'autorité environnementale recommande de préciser la nature des ouvrages techniques annexes qui émergent en surface notamment ceux faisant office de poste de redressement ainsi que les réflexions sur l'aménagement en surface pour l'accès des secours.**

L'analyse des incidences sur l'environnement est présentée aux pages 54 et suivantes du rapport.

Elle porte sur l'évolution de certaines des règles des zones UA (relatives aux espaces libres), UD (relatives aux espaces libres) et UE (relatives aux espaces libres). L'analyse s'intéresse également à l'extension de 2 200m² de la zone UA sur la zone NL, à la réduction de 1 100m² d'un terrain cultivé à protéger au titre de l'article L.123-1-5 9° du code de l'urbanisme ainsi qu'à la modification d'un emplacement réservé pour un passage piétonnier. Les modifications des règles se font par l'insertion d'exceptions pour les constructions et installations nécessaires au réseau du Grand Paris Express.

La mise en compatibilité supprime 1 100m² d'un terrain cultivé à protéger pour la réalisation d'un ouvrage technique annexe et étend la zone UA de 2 200m² sur la zone actuelle NL pour la réalisation de la gare. Il n'est pas proposé de mesures visant à réduire l'impact paysager. L'insertion paysagère et l'impact de l'ouvrage technique annexe n'ont pas été étudiés alors même qu'ils sont situés dans un secteur auquel le PLU actuel de La Courneuve reconnaît un caractère paysager. Sans méconnaître les limites d'une mise en compatibilité, l'autorité environnementale aurait souhaité que des dispositions aient été présentées pour réduire cet impact, quitte à les insérer dans une évolution ultérieure du document.

La mise en compatibilité exempte l'application de l'article 13 du PLU (obligations imposées en matière de réalisation d'espaces libres, d'aires de jeux et de loisirs et de plantations) pour le réseau de transport du Grand Paris Express. Cette absence d'obligation ne permet pas de comprendre quelles mesures le projet mettra à minima en place pour prendre en compte les thématiques environnementales pouvant être traitées au travers de l'article 13, c'est-à-dire l'infiltration des eaux de pluies et le maintien du caractère naturel des espaces paysagers. **L'autorité environnementale recommande de présenter dans le rapport les mesures prises pour le traitement des eaux pluviales et la qualité des espaces paysagers.**

Analyse des incidences sur le site Natura 2000

L'analyse des incidences sur le site Natura 2000 fait l'objet d'un paragraphe distinct, il évoque les incidences liées aux modifications du règlement d'urbanisme.

Le dossier identifie clairement l'absence de modifications directes du site Natura 2000 le plus proche. En effet, aucun changement d'affectation du sol ni aucun ouvrage n'est prévu à l'intérieur du site Natura 2000. La plupart des modifications interviennent en milieu déjà urbanisé et l'on peut considérer que les espèces y sont déjà adaptées.

3. Analyse de la prise en compte de l'environnement dans le projet de mise en compatibilité de plan local d'urbanisme

L'un des intérêts de l'évaluation environnementale est de se prononcer sur l'utilisation projetée des sols et donc sur l'opportunité de réaliser certains projets. Il est essentiel de s'interroger sur la possible conciliation des politiques à mettre en œuvre, sur la pertinence de l'occupation du sol projetée et sur les points de vigilance à prendre en compte lors de la définition de projets ultérieurs.

3.1 Stationnement et stratégie de rabattement

L'autorité environnementale rappelle qu'à la page 17 du dossier de mise en compatibilité, l'objectif premier du programme est de présenter une alternative à la voiture pour les déplacements de banlieue à banlieue. Il conviendrait de préciser les réflexions sur le devenir des places de stationnement à proximité des gares, évoquée à la page 36 de la pièce C du dossier. L'autorité environnementale recommande de préciser les modalités des réflexions sur la stratégie de rabattement pour chaque gare et notamment l'association à cette démarche des gestionnaires de réseaux environnants ainsi que des maires et du public.

3.2 Densification à proximité des gares

La présente évolution du PLU doit être compatible avec un certain nombre de documents de norme supérieure dont le schéma directeur de la région Ile de France. Ce schéma prescrit une densification autour des gares en accompagnement du réseau du Grand Paris Express. L'autorité environnementale relève également qu'un des objectifs du programme du Grand Paris Express est de limiter l'étalement urbain. Les effets de l'urbanisation sont abordés dans une étude annexe (pièce G4.2) notamment les potentialités de densification à proximité des gares. L'argument de maîtrise de l'urbanisation ressort également dans la justification économique du projet global. **Pour une bonne information du public, l'autorité environnementale recommande que soient présentés les dispositifs et les mesures prévues pour limiter l'étalement urbain par la densification des abords des gares du réseau.**

4. Appréciation générale

Dans le cadre des mises en compatibilité des documents d'urbanisme pour la réalisation du tronçon ligne 14, 16 et 17 du métro Grand Paris Express, celle du plan local d'urbanisme (PLU) de La Courneuve est susceptible d'avoir des incidences sur le site Natura 2000 « Sites de Seine Saint Denis » du fait de la proximité de la zone concernée par la mise en compatibilité avec ce site.

Comme prévu à l'article R.121-16 du code de l'urbanisme, une évaluation environnementale stratégique a été menée. Après examen et au regard des enjeux sur le territoire, il apparaît que le rapport est suffisamment précis et que l'analyse des incidences sur l'environnement est cohérente.

La mise en compatibilité ne modifie l'utilisation des sols que sur les emprises strictement nécessaires à ces émergences, étant donné que la majeure partie du réseau se situe en sous-sol. Toutefois, l'autorité environnementale estime qu'un certain nombre d'informations de l'étude d'impact du projet devrait être apporté au dossier de mise en compatibilité du document d'urbanisme pour permettre de donner une vision globale de l'ensemble des mises en compatibilité effectuées.

5. Information du public

Le présent avis doit être joint au dossier d'enquête publique du projet de mise en compatibilité de La Courneuve, conformément à l'article R.123-15 du code de l'urbanisme.

Il est par ailleurs rappelé qu'au titre de l'article L.121-14 du code de l'urbanisme, « l'autorité compétente pour approuver [le PLU] en informe le public, l'autorité administrative de l'Etat [compétente en matière d'environnement, et] met à leur disposition le rapport de présentation du document qui comporte notamment des indications relatives à la manière dont il a été tenu compte du rapport établi en application de l'article L.121-11 et des consultations auxquelles il a été procédé ainsi qu'aux motifs qui ont fondé les choix opérés par le plan ou le document, compte tenu des diverses solutions envisagées ».

Le Préfet de la Seine Saint Denis

Philippe GALLI

A handwritten signature in black ink, consisting of several overlapping loops and a long horizontal stroke extending to the right.



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFET DE LA REGION D'ÎLE-DE-FRANCE

*Direction Régionale et Interdépartementale
de l'Environnement et de l'Energie d'Île-de-France*

*Service du développement durable
des territoires et des entreprises*

Bobigny, - 4 JUIN 2014

Nos réf. : DDDCL/BUAF/F.F/m°855
Vos réf. :
Affaire suivie par : Marc CHÉRET
marc.cheret@developpement-durable.gouv.fr
Tél. : 01 71 28 45 19 - Fax : 01 71 28 46 05

**Avis de l'autorité environnementale sur la mise
en compatibilité du plan d'occupation des sols
de Saint Denis**

Résumé

Dans le cadre des mises en compatibilité des documents d'urbanisme pour la réalisation du tronçon ligne 14, 16 et 17 du métro Grand Paris Express, celle du plan d'occupation des sols (POS) de Saint Denis est susceptible d'avoir des incidences sur le site Natura 2000 « Sites de Seine Saint Denis » du fait de la proximité de la zone concernée par la mise en compatibilité avec ce site.

Comme prévu à l'article R.121-16 du code de l'urbanisme, une évaluation environnementale stratégique a été menée. Après examen et au regard des enjeux sur le territoire, il apparaît que le rapport est suffisamment précis et que l'analyse des incidences sur l'environnement est cohérente.

La mise en compatibilité ne modifie l'utilisation des sols que sur les emprises strictement nécessaires à ces émergences, étant donné que la majeure partie du réseau se situe en sous-sol. Toutefois, l'autorité environnementale estime qu'un certain nombre d'informations de l'étude d'impact du projet devrait être apporté au dossier de mise en compatibilité du document d'urbanisme pour permettre de donner une vision globale de l'ensemble des mises en compatibilité effectuées.



Certificat A1607
Champ de certification
disponible sur demande

1. Contexte réglementaire

1.1 Fondement de la procédure

La directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certaines planifications sur l'environnement a pour objectif de contribuer à l'intégration de l'environnement dans l'élaboration et l'adoption de planifications susceptibles d'avoir des incidences importantes sur l'environnement.

Les dispositions nationales, adoptées pour transposer cette directive dans le droit français, ont notamment été intégrées aux articles L.121-11 à 15 et R.121-14 et suivants du code de l'urbanisme.

1.2 Particularités de l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du POS de Saint Denis

Le présent dossier de mise en compatibilité s'inscrit dans le cadre de la déclaration d'utilité publique qui concerne la réalisation des lignes de métro Grand Paris : la ligne 16 de Noisy-Champs à Saint Denis Pleyel, la ligne 17 du Bourget RER à Saint Denis Pleyel et la ligne 14 de Mairie de Saint Ouen à Saint Denis Pleyel. Les projets de réalisation de ces lignes font l'objet d'une étude d'impact réalisée par la société du Grand Paris au titre de la réglementation sur les projets qui fait l'objet d'un avis du conseil général de l'environnement et du développement durable.

Pour permettre la réalisation de ces lignes, un certain nombre de documents d'urbanisme doivent être mis en compatibilité. Les mises en compatibilités ont pour objet d'identifier les dispositions du document d'urbanisme empêchant la réalisation du projet et de lever strictement ces dispositions. En application de l'article R.121-16 du code de l'urbanisme, la mise en compatibilité d'un PLU susceptible d'avoir des incidences sur un site appartenant au réseau européen Natura 2000 nécessite une évaluation environnementale stratégique.

L'interprétation retenue par la SGP de la notion de susceptibilité d'incidence sur un site Natura 2000 est la suivante : si la commune nécessitant une mise en compatibilité de son document d'urbanisme possède sur son territoire un site Natura 2000 alors la mise en compatibilité du document d'urbanisme doit faire l'objet d'une évaluation environnementale. C'est pourquoi sur les 17 mises en compatibilité présentes dans le dossier de déclaration d'utilité publique, 7 ont fait l'objet d'une évaluation environnementale. Il s'agit des mises en compatibilité de Saint Denis, La Courneuve, Aulnay-sous-Bois, Sevran, Livry-Gargan, Clichy-sous-Bois et Montfermeil.

Une évaluation environnementale stratégique a donc été menée pour la mise en compatibilité du POS de Saint Denis. Il est important de noter que l'évaluation environnementale ne porte que sur les évolutions des règles d'urbanisme engendrées par la mise en compatibilité et non pas sur l'ensemble des règles du POS.

L'objectif de l'évaluation environnementale stratégique de la mise en compatibilité du POS est de définir si :

- les enjeux environnementaux de la zone sont compatibles avec l'utilisation du sol proposée dans le zonage et le règlement mis en compatibilité ;
- les politiques portées sur la zone sont conciliables ;
- et d'évaluer les incidences et le cas échéant d'adopter une démarche d'évitement, de réduction et de compensation..

1.3 Avis de l'autorité environnementale

Le présent avis est donc rendu au titre de l'autorité environnementale et porte sur la mise en compatibilité du POS de Saint Denis.

Conformément à l'article R.121-15 du code de l'urbanisme, cet avis porte sur :

- une analyse du caractère complet du rapport environnemental, de la qualité et du caractère approprié des informations qu'il contient ;
- la prise en compte de l'environnement dans le projet de PLU.

2. Analyse du rapport environnemental

2.1 Contenu du rapport environnemental

Pour les mises en compatibilité de POS soumises à évaluation environnementale stratégique, le contenu du rapport environnemental n'est pas précisé dans le code de l'urbanisme. Le présent dossier de mise en compatibilité rappelle la procédure et comprend une présentation générale du projet, une présentation des modifications à apporter au document en vigueur, un état initial de l'environnement, une analyse de la compatibilité avec les documents de normes supérieures et une analyse des impacts de la mise en compatibilité. L'ensemble de ces éléments est pertinent pour l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité d'un POS.

2.2 Avis sur la qualité et la pertinence des informations contenues dans le rapport environnemental

2.2.1 Articulation avec les autres planifications soumises ou non à évaluation environnementale

Étudier l'articulation du projet de mise en compatibilité du POS avec les autres planifications sert à expliquer la cohérence des différentes politiques sur le secteur concerné. Par rapport au public, cela revient à replacer la mise en compatibilité dans son contexte administratif et son domaine de compétence.

Le rapport évoque aux pages 33 et 34 :

- le schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF) de 2013 ;
- le plan de déplacement urbain d'Ile-de-France de 2000 et actuellement en cours de révision ;
- le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux du bassin Seine-Normandie de 2009 ;
- le projet de schéma d'aménagement et de gestion des eaux Croult-Enghien-Vieille Mer ;
- le schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie de l'Ile de France de 2012 ;
- le schéma régional de cohérence écologique d'Ile de France de 2013 ;
- le schéma de cohérence territoriale de Plaine Commune ;
- le plan de protection de l'atmosphère d'Ile de France de 2013.

Le rapport évoque également le plan régional de la qualité de l'air qui a été intégré au schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie en 2013.

Le rapport de présentation se contente d'énoncer que la mise en compatibilité est compatible avec ces documents sans en avancer l'analyse. Il aurait fallu rappeler les orientations réglementaires, notamment celles graphiques du SDRIF qui s'imposent au POS, ainsi que les objectifs du plan de déplacement urbain en vigueur et du projet de révision.

2.2.2 État initial de l'environnement

Le degré de précision des informations présentées dans cette partie est adapté au contexte de mise en compatibilité du POS. Dans le cas de cette mise en compatibilité du document d'urbanisme, la modification du mode d'occupation des sols, le rabattement en transport en commun ainsi que le stationnement aux alentours apparaissent comme les enjeux les plus prégnants.

L'état initial aurait gagné à être complété par une présentation de la desserte en transport en commun à proximité de la gare ainsi que du parc de stationnement existant.

2.2.3 Analyse des incidences du projet sur l'environnement et mesures correctrices, réductrices et compensatoires

Analyse générale des incidences

L'objectif de cette partie du rapport est de préciser quelles sont les incidences positives et négatives attendues sur l'ensemble des thématiques pertinentes de l'environnement.

S'agissant d'une mise en compatibilité d'un document d'urbanisme, les motifs d'évolution du POS résultent des raisons pour lesquelles le projet a été retenu. Elles sont liées à la réalisation du projet Grand Paris qui a pour objectifs (rappelé pages 17 et 19 du rapport) :

- de présenter une alternative à la voiture pour les déplacements banlieue à banlieue ;
- de décongestionner les lignes de transport en commun traversant la zone centrale de l'agglomération ;
- de favoriser l'égalité entre les territoires en désenclavant certains secteurs ;
- de soutenir le développement économique en mettant en relation les grands pôles métropolitains ;
- de faciliter l'accès au réseau ferroviaire à grande vitesse ;
- de contribuer à préserver l'environnement en favorisant un report modal de la voiture aux transports en commun et en limitant l'étalement urbain.

A Saint Denis, deux éléments du projet modifient l'utilisation des sols : la gare et les ouvrages techniques annexes. La description de ces éléments apparaît dans la pièce D du dossier d'enquête publique. La mise en compatibilité ne modifie l'utilisation des sols que sur les emprises strictement nécessaires à ces émergences, étant donné que la majeure partie du réseau se situe en sous-sol. Le dossier ne précise pas si la mise en compatibilité du document d'urbanisme prend en compte la forme des émergences, notamment les dimensions des bâtiments des gares.

Les ouvrages annexes nécessaires à la sécurité et au bon fonctionnement du réseau de transport sont décrites en cinq catégories : les accès de secours tous les 800m sont mutualisés avec les puits de ventilation et les ouvrages de recueil des eaux d'infiltration et de ruissellement pour une surface au sol comprise entre 20m² et 40m². Le dossier détaille également les ouvrages liés au phénomène de pression dans les tunnels et les postes de redressement nécessaires à l'alimentation électrique du réseau. Ces derniers sont pour la plupart intégrés dans les gares mais certains seront implantés entre deux gares. **L'autorité environnementale recommande de préciser la nature des ouvrages techniques annexes qui émergent en surface notamment ceux faisant office de poste de redressement ainsi que les réflexions sur l'aménagement en surface pour l'accès des secours.**

L'analyse des incidences sur l'environnement est présentée aux pages 58 et suivantes du rapport.

Elle porte sur l'évolution de certaines des règles des zones UI (relatives au recul et aux espaces libres), UP (relatives au recul et aux espaces libres) et UPM (relatives au recul, au stationnement et aux espaces libres). L'analyse s'intéresse également à la réduction d'un emplacement réservé pour un élargissement de voirie. Les modifications des règles se font par l'insertion d'exceptions pour les constructions et installations nécessaires au réseau du Grand Paris Express.

La mise en compatibilité exempte l'application de l'article 13 du PLU (obligations imposées en matière de réalisation d'espaces libres, d'aires de jeux et de loisirs et de plantations) pour le réseau de transport du Grand Paris Express. Cette absence d'obligation ne permet pas de comprendre quelles mesures le projet mettra à minima en place pour prendre en compte les thématiques environnementales pouvant être traitées au travers de l'article 13, c'est-à-dire l'infiltration des eaux de pluies et le maintien du caractère naturel des espaces paysagers. **L'autorité environnementale recommande de présenter dans le rapport les mesures prises pour le traitement des eaux pluviales et la qualité des espaces paysagers.**

Analyse des incidences sur le site Natura 2000

L'analyse des incidences sur le site Natura 2000 fait l'objet d'un paragraphe distinct, il évoque les incidences liées aux modifications du règlement d'urbanisme.

Le dossier identifie clairement l'absence de modifications directes du site Natura 2000 le plus proche. En effet, aucun changement d'affectation du sol ni aucun ouvrage n'est prévu à l'intérieur du site Natura 2000. La plupart des modifications interviennent en milieu déjà urbanisé et l'on peut considérer que les espèces y sont déjà adaptées.

3. Analyse de la prise en compte de l'environnement dans le projet de mise en compatibilité de plan d'occupation des sols

L'un des intérêts de l'évaluation environnementale est de se prononcer sur l'utilisation projetée des sols et donc sur l'opportunité de réaliser certains projets. Il est essentiel de s'interroger sur la possible conciliation des politiques à mettre en œuvre, sur la pertinence de l'occupation du sol projetée et sur les points de vigilance à prendre en compte lors de la définition de projets ultérieurs.

3.1 Stationnement et stratégie de rabattement

L'autorité environnementale rappelle qu'à la page 17 du dossier de mise en compatibilité, l'objectif premier du programme est de présenter une alternative à la voiture pour les déplacements de banlieue à banlieue. Il conviendrait de préciser les réflexions sur le devenir des places de stationnement à proximité des gares, évoquée à la page 36 de la pièce C du dossier. L'autorité environnementale recommande de préciser les modalités des réflexions sur la stratégie de rabattement pour chaque gare et notamment l'association à cette démarche des gestionnaires de réseaux environnants ainsi que des maires et du public.

3.2 Densification à proximité des gares

La présente évolution du PLU doit être compatible avec un certain nombre de documents de norme supérieure dont le schéma directeur de la région Ile de France. Ce schéma prescrit une densification autour des gares en accompagnement du réseau du Grand Paris Express. L'autorité environnementale relève également qu'un des objectifs du programme du Grand Paris Express est de limiter l'étalement urbain. Les effets de l'urbanisation sont abordés dans une étude annexe (pièce G4.2) notamment les potentialités de densification à proximité des gares. L'argument de maîtrise de l'urbanisation ressort également dans la justification économique du projet global. **Pour une bonne information du public, l'autorité environnementale recommande que soient présentés les dispositifs et les mesures prévues pour limiter l'étalement urbain par la densification des abords des gares du réseau.**

4. Appréciation générale

Dans le cadre des mises en compatibilité des documents d'urbanisme pour la réalisation du tronçon ligne 14, 16 et 17 du métro Grand Paris Express, celle du plan d'occupation des sols (POS) de Saint Denis est susceptible d'avoir des incidences sur le site Natura 2000 « Sites de Seine Saint Denis » du fait de la proximité de la zone concernée par la mise en compatibilité avec ce site.

Comme prévu à l'article R.121-16 du code de l'urbanisme, une évaluation environnementale stratégique a été menée. Après examen et au regard des enjeux sur le territoire, il apparaît que le rapport est suffisamment précis et que l'analyse des incidences sur l'environnement est cohérente.

La mise en compatibilité ne modifie l'utilisation des sols que sur les emprises strictement nécessaires à ces émergences, étant donné que la majeure partie du réseau se situe en sous-sol. Toutefois, l'autorité environnementale estime qu'un certain nombre d'informations de l'étude d'impact du projet devrait être apporté au dossier de mise en compatibilité du document d'urbanisme pour permettre de donner une vision globale de l'ensemble des mises en compatibilité effectuées.

5. Information du public

Le présent avis doit être joint au dossier d'enquête publique du projet de mise en compatibilité de Saint Denis, conformément à l'article R.123-15 du code de l'urbanisme.

Il est par ailleurs rappelé qu'au titre de l'article L.121-14 du code de l'urbanisme, « l'autorité compétente pour approuver [le PLU] en informe le public, l'autorité administrative de l'Etat [compétente en matière d'environnement, et] met à leur disposition le rapport de présentation du document qui comporte notamment des indications relatives à la manière dont il a été tenu compte du rapport établi en application de l'article L.121-11 et des consultations auxquelles il a été procédé ainsi qu'aux motifs qui ont fondé les choix opérés par le plan ou le document, compte tenu des diverses solutions envisagées ».

Le Préfet de la Seine Saint Denis

Philippe GAZLI



Réponses apportées par le maître d'ouvrage aux avis de l'autorité environnementale sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme

Sommaire



Réponses apportées par le maître d'ouvrage aux avis de l'autorité environnementale sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme

1.	Préambule	3
2.	Réponses apportées par le maître d'ouvrage aux avis de l'autorité environnementale sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme portant sur des éléments des avis communs à plusieurs dossiers.....	4
3.	Réponses apportées par le maître d'ouvrage aux avis de l'autorité environnementale sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme portant sur des éléments spécifiques à certains avis	11

1. Préambule

En application de l'article R. 121-16 du Code de l'Urbanisme, dans sa rédaction issue du décret n°2012-995 du 23 août 2012, sont notamment soumises à évaluation environnementale les procédures d'évolution des POS ou PLU dont le territoire comprend en tout ou partie un site Natura 2000 et qui permettent la réalisation de travaux susceptibles d'affecter de manière significative des sites Natura 2000.

De ce fait et compte tenu de la présence de sites Natura 2000 sur le territoire de Montfermeil, Clichy-sous-Bois, Livry-Gargan, Sevran, Aulnay-sous-Bois, La Courneuve et Saint-Denis, les dossiers de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de ces communes ont fait l'objet d'une évaluation environnementale. L'évaluation environnementale des mises en compatibilité est intégrée directement dans chaque dossier concerné (Pièce I.1).

Comme le prévoit la procédure, ces dossiers ont fait l'objet d'avis du préfet de département de la Seine-Saint-Denis, autorité environnementale compétente en matière d'évaluation environnementales des documents d'urbanisme. Ces avis sont joints à la présente pièce I.3.

Figurent ci-après les éléments apportés par le maître d'ouvrage en réponse à ces avis en date du 4 juin 2014.

2. Réponses apportées par le maître d'ouvrage aux avis de l'autorité environnementale sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme portant sur des éléments des avis communs à plusieurs dossiers

2.1 Analyse du rapport environnemental : articulation avec les autres planifications soumises ou non à évaluation environnementale

Page 3 des avis portant sur l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de Montfermeil, Clichy-sous-Bois, Livry-Gargan, Sevran, Aulnay-sous-Bois, La Courneuve et Saint-Denis :

« Le rapport de présentation se contente d'énoncer que la mise en compatibilité est compatible avec ces documents sans en avancer l'analyse. Il aurait fallu rappeler les orientations règlementaires, notamment celles graphiques du SDRIF qui s'imposent au PLU, ainsi que les objectifs du plan de déplacement urbain en vigueur et du projet de révision. »

Le SDRIF, approuvé le 25 décembre 2013, est le document de référence régional qui définit la stratégie régionale d'aménagement. Dans une logique de subsidiarité, les dispositions règlementaires du SDRIF s'imposent aux PLU. Le schéma directeur de la région Ile-de-France 2013 tient compte explicitement du réseau Grand Paris Express. Notamment, le réseau Grand Paris Express est directement intégré dans la « Carte de Destination générale des différentes parties du territoire » du SDRIF ainsi que dans le tome « Orientations règlementaires », pièces du SDRIF qui comportent l'ensemble des dispositions normatives qui s'imposent aux SCOT et aux PLU.

La carte de destination générale fait figurer explicitement l'ensemble des nouvelles lignes et gares qui composent le réseau Grand Paris Express. Au sein du tome « Orientations règlementaires », le volet « Relier et structurer » intègre également explicitement le réseau Grand Paris Express au projet spatial régional, au même titre que les projets issus du Plan de mobilisation de la Région, les projets inscrits aux Contrats de Projets Etat-Région et les autres projets d'infrastructures portés par l'Etat.

Conformément aux textes applicables, le Plan de Déplacement urbain de la région Ile-de-France (PDUIF), en cours de révision, est élaboré dans un rapport de compatibilité avec le SDRIF. A ce titre, le projet de PDUIF prend également explicitement en compte la réalisation du réseau Grand Paris Express, notamment dans ses documents graphiques ou textuels (chapitre « Défi 2 : rendre les transports collectifs plus attractifs »).

La procédure de mise en compatibilité se limite à des ajustements mineurs pour autoriser l'implantation du réseau Grand Paris Express, dont la mise en œuvre est un des axes majeurs du SDRIF. La mise en compatibilité se limitant à permettre les composantes strictes du réseau de transport, elle suppose des évolutions limitées au droit du sol et ainsi, aucune des modifications apportées n'est de nature à remettre en cause l'atteinte des objectifs du SDRIF.

2.2 Etat initial de l'environnement : présentation de la desserte en transports en commun

Page 4 des avis portant sur l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de Clichy-sous-Bois, Sevran, Aulnay-sous-Bois, La Courneuve et Saint-Denis :

« L'état initial aurait gagné à être complété par une présentation de la desserte en transport en commun à proximité de la future gare ainsi que du parc de stationnement existant. »

La desserte en transport en commun existante à proximité des futures gares du projet, ainsi que les caractéristiques du réseau viaire, sont présentées au sein du chapitre « 5.4. Mobilité » de l'état initial de l'étude d'impact du projet (pièce G.1 du dossier).

2.3 Analyse générale des incidences

2.3.1 Formes et dimensions des émergences

Page 4 des avis portant sur l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de Clichy-sous-Bois, Sevran, Aulnay-sous-Bois, La Courneuve et Saint-Denis :

« Le dossier ne précise pas si la mise en compatibilité du document d'urbanisme prend en compte la forme des émergences, notamment les dimensions des bâtiments gares. »

La procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme vise uniquement à lever les dispositions en matière de droit du sol pouvant interdire la réalisation du réseau Grand Paris Express. La définition de la forme des émergences a vocation à être affinée dans le cadre des études techniques du projet (études de maîtrise d'œuvre). Ces éléments permettront de constituer les futurs dossiers de permis de construire présentant les choix urbains et architecturaux des bâtiments gares, en cohérence avec les règles d'urbanisme applicables.

2.3.2 Nature des ouvrages techniques annexes qui émergent en surface

Page 4 des avis portant sur l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de Montfermeil, Clichy-sous-Bois, Livry-Gargan, Sevran, Aulnay-sous-Bois, La Courneuve et Saint-Denis :

« L'autorité environnementale recommande de préciser la nature des ouvrages techniques annexes qui émergent en surface notamment ceux faisant office de poste de redressement ainsi que les réflexions sur l'aménagement en surface pour l'accès de secours. »

La nature des ouvrages annexes est précisée dans le dossier d'enquête (pièces I.1 chapitre 3.2.3.3, « Les ouvrages techniques annexes » ; pièce D, chapitre D3 « Description du projet » ; pièce G.2, chapitre 2.3.5 « Les puits de ventilation et d'accès secours »).

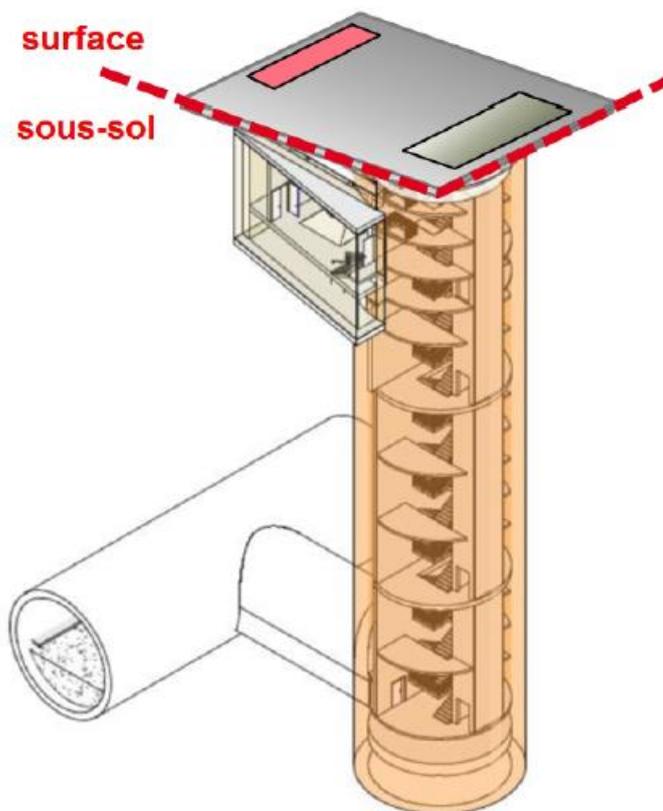
PIECE I.3 – AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE SUR LA MISE EN COMPATIBILITÉ DES DOCUMENTS D'URBANISME ET RÉPONSES APPORTÉES PAR LE MAÎTRE D'OUVRAGE

La réalisation des ouvrages annexes résulte notamment de l'application de l'arrêté du 22 novembre 2005 relatif à la sécurité dans les tunnels des systèmes de transport public guidés urbains de personnes, qui dispose que la distance entre deux accès pour les secours ne peut être supérieure à 800 mètres.

Ainsi, les ouvrages annexes seront susceptibles d'assurer trois fonctions principales :

- accès secours : en application de l'arrêté du 22 novembre 2005 ;
- décompression du tunnel : le déplacement du métro dans le tunnel engendre des zones de surpression situées à l'avant des trains et des zones de dépression situées à l'arrière. Les puits, connectés à la surface du sol, permettent la régulation de ces surpressions et dépressions par mouvement de masses d'air ;
- ventilation / désenfumage du tunnel : les puits de ventilation permettent le renouvellement de l'air intérieur de la partie souterraine de l'infrastructure et peuvent être couplés à des fonctions de désenfumage.

Une fois les ouvrages annexes réalisés, seules les émergences resteront visibles. Il s'agit dans le cas général de grilles de ventilation/désenfumage (pour les ouvrages avec système de ventilation) et de trappes d'accès, notamment pour les pompiers. En dehors des cas pour lesquels la prise en compte du risque d'inondation peut nécessiter des aménagements spécifiques pour assurer la mise hors d'eau, les ouvrages annexes ne présentent pas d'élévation particulière.



Exemple d'ouvrage annexe, illustration donnée à titre indicatif (pièce D - Notice explicative et caractéristiques des ouvrages les plus importants)

Concernant l'aménagement en surface, les choix de localisation de chaque ouvrage ont été faits notamment au regard des conditions d'accessibilité actuelles, depuis la voirie ou l'espace public, des parcelles accueillant les ouvrages annexes, conformément à la réglementation. Ainsi, les aménagements en surface pour l'accès des secours demeureront limités.

Les postes de redressement, nécessaires à l'alimentation électrique du réseau, sont le plus souvent intégrés dans les ouvrages des gares. En l'état actuel des études techniques de définition du projet, seuls deux ouvrages annexes sont susceptibles d'accueillir des postes de redressement, qui se matérialiseront par un ouvrage en émergence hors gare (local technique, devant être accessible depuis la voirie). Il s'agit, pour la commune d'Aulnay-sous-Bois, de l'ouvrage annexe prévu sur le giratoire entre l'avenue de Savigny et la rue Claude Debussy, et pour la commune de Chelles, de l'ouvrage annexe accolé aux emprises sportives, au sud de la rue des Sources.

2.3.3 Mesures prises dans le cadre de l'implantation d'ouvrages techniques annexes pour le traitement des eaux pluviales et la qualité des espaces paysagers

Pages 4/5 des avis portant sur l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de Montfermeil, Livry-Gargan, Sevrans, Aulnay-sous-Bois et Saint-Denis :

« La mise en compatibilité exempte l'application de l'article 13 du PLU (obligations imposées de réalisation d'espaces libres, d'aires de jeux et de loisirs et de plantations) pour le réseau de transport du Grand Paris Express. Cette absence d'obligation ne permet pas de comprendre quelles mesures le projet mettra a minima en place pour prendre en compte les thématiques environnementales pouvant être traitées au travers de l'article 13, c'est-à-dire l'infiltration des eaux de pluies et le maintien du caractère naturel des espaces paysagers. L'autorité environnementale recommande de présenter dans le rapport les mesures prises pour le traitement des eaux pluviales et la qualité des espaces paysagers. »

Le code de l'urbanisme dispose que : *« des règles particulières peuvent être applicables aux constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif »* (article R.123-9 du code de l'urbanisme). A ce titre, et pour ne pas empêcher la réalisation du réseau Grand Paris Express, la procédure de mise en compatibilité vise à ne pas imposer de règles quantitatives en matière de pourcentage de réalisation d'espaces libres à la parcelle et en matière de types de plantations à réaliser.

Les modalités d'intégration urbaine et paysagère de chaque ouvrage annexe seront établies dans le cadre des études de maîtrise d'œuvre du projet. Une fois réalisés, les ouvrages annexes seront matérialisés en surface par des grilles d'aération ou trappes d'accès d'emprise limitée, similaires à celles liées à l'exploitation des réseaux de transport souterrains existants en milieu urbain.

En matière de gestion des eaux pluviales, le cadre réglementaire et notamment les dispositions en vigueur du SDAGE s'imposeront à la Société du Grand Paris, maître d'ouvrage du projet. Le SDAGE contient notamment au sein du défi n°1 (*« diminuer les pollutions ponctuelles des milieux par les polluants classiques »*), des orientations visant à *« maîtriser les rejets par temps de pluie en milieu urbain par des voies préventives (règles d'urbanisme notamment pour les constructions nouvelles) et palliatives (maîtrise de la collecte et des rejets) »*.

Les études de maîtrise d'œuvre permettront d'établir, pour chaque ouvrage annexe, les dispositifs d'assainissement et de traitement des eaux pluviales nécessaires au projet conformément à la réglementation applicable.

La majorité des ouvrages de surface étant localisés dans des zones déjà urbanisées, leur construction n'impliquera pas d'incidences paysagères particulières, ou d'imperméabilisation de sols naturels.

2.4 Analyse de la prise en compte de l'environnement dans le projet de mise en compatibilité du document d'urbanisme

2.4.1 Stationnement et stratégie de rabattement

Pages 5/6 des avis portant sur l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de Montfermeil, Clichy-sous-Bois, Sevran, Aulnay-sous-Bois, La Courneuve et Saint-Denis :

« L'autorité environnementale recommande de préciser les modalités de réflexions sur la stratégie de rabattement pour chaque gare et notamment l'association à cette démarche des gestionnaires de réseaux, des maires et du public. »

La procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme ne vise qu'à lever les dispositions en vigueur en matière de droit du sol pouvant interdire la réalisation du projet de transport.

Le chapitre « L'intermodalité avec le réseau routier : les parcs de stationnement aux abords des gares » de la pièce C « présentation du programme » du dossier d'enquête précise en effet les éléments en matière de réflexion sur la stratégie de rabattement. La conception des gares du réseau Grand Paris Express prend en compte leur articulation avec les modes de déplacements motorisés individuels, en proposant des aménagements adaptés à chaque contexte et en cherchant notamment à promouvoir de nouveaux usages de l'automobile, comme le covoiturage et l'auto-partage.

Les gares du Grand Paris invitent tout particulièrement à repenser l'articulation et la complémentarité entre les différents réseaux de transport en commun et l'offre de stationnement aux abords des gares. Au stade actuel des études conduites par la Société du Grand Paris, plusieurs cas de figure peuvent se présenter sur les différents sites :

- la reconstitution de parkings publics existants sur lesquels les travaux de réalisation des gares pourraient avoir un impact en phase chantier;
- la reconfiguration ou le redimensionnement de l'offre de stationnement existante;
- la création de nouveaux parkings publics, opportunité à évaluer en cohérence avec le schéma directeur des parcs-relais établi par le STIF : les parcs seraient ainsi préférentiellement mis en place dans les secteurs extérieurs aux premières couronnes (zones de tarification 4 et 5), qui disposent d'un réseau de transport en commun de rabattement moins dense et n'offrant pas toujours une alternative à l'usage de l'automobile ;
- l'absence de besoins nouveaux par rapport à la situation actuelle.

Les projets d'infrastructure qui constituent le réseau Grand Paris Express prennent en compte la reconstitution d'une offre de stationnement sur les sites où les parkings publics existants subiront un impact du fait des travaux.

En revanche, les éventuelles opérations de redimensionnement de l'offre de stationnement existante ou de création de parkings nouveaux n'entrent pas dans le périmètre des projets présentés à enquête préalable à déclaration d'utilité publique par la Société du Grand Paris : l'opportunité et les modalités de mise en œuvre de ces opérations devraient être confirmées en liaison avec le STIF et les acteurs concernés (communes, gestionnaires de voiries...).

2.4.2 Densification à proximité des gares

Pages 5/6 des avis portant sur l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de Montfermeil, Clichy-sous-Bois, Sevran, Aulnay-sous-Bois, La Courneuve et Saint-Denis :

« Pour une bonne information du public, l'autorité environnementale recommande que soient présentés les dispositifs et les mesures prévues pour limiter l'étalement urbain par la densification des abords des gares du réseau. »

Le Schéma Directeur de la Région Ile de France (SDRIF) « a pour objectif de maîtriser la croissance urbaine et démographique et l'utilisation de l'espace tout en garantissant le rayonnement international de cette région », conformément aux dispositions du code de l'urbanisme (article L141-1 code de l'urbanisme). A ce titre, le SDRIF met en œuvre des mesures pour favoriser la densification, en privilégiant les secteurs bien desservis en transports en commun, comme des mesures pour lutter contre l'étalement urbain.

Le SDRIF affirme notamment le principe de développement urbain par la densification des espaces urbains déjà constitués. L'ouverture à l'urbanisation de nouveaux espaces doit s'inscrire dans des espaces délimités, en fonction de notions de densité, de desserte et d'offre en équipements. Les différents potentiels d'évolution du territoire sont représentés au sein de la carte générale de destination des différentes parties du territoire, sous forme de « pastilles ». Ces pastilles « indiquent un potentiel à ne pas compromettre » en fonction des parties mutables du territoire.

Le SDRIF prévoit ainsi une typologie d'espaces urbanisés composée :

- des espaces urbanisés à optimiser,
- des quartiers à densifier à proximité des gares,
- des secteurs à fort potentiel de densification.

De ce fait, les zones d'implantation des gares correspondent, par construction, à des zones à fort potentiel de densification ou des quartiers à densifier autour d'une gare.

Enfin, le SDRIF fixe des « fronts urbains d'intérêt régional », délimitant de façon explicite les secteurs pouvant accueillir une urbanisation nouvelle. Le SDRIF précise que ces fronts sont intangibles et « qu'aucune urbanisation nouvelle ne peut les franchir ».

Il appartient ensuite aux collectivités de décliner, par rapport aux spécificités de leur territoire, les objectifs du SDRIF, en prenant appui sur les outils existants et les documents d'urbanisme communaux.

Par ailleurs, la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris dispose que le réseau de transport du Grand Paris « *s'articule autour de contrats de développement territorial (CDT) définis et réalisés conjointement par l'Etat, les communes et leurs groupements* ».

Le CDT constitue ainsi un outil partenarial, permettant de définir les objectifs et les priorités en matière « *d'urbanisme, de logement, de transports, de déplacements et de lutte contre l'étalement urbain, d'équipement commercial, de développement économique, sportif et culturel, de protection des espaces naturels* ». Les CDT doivent s'inscrire dans une logique de compatibilité avec le SDRIF. Ainsi, les objectifs et le programme d'actions portés par les collectivités territoriales et l'Etat, permettant d'accompagner les évolutions futures de l'occupation du sol en lien avec l'amélioration des conditions d'accessibilité des communes, ont vocation à être définis dans le cadre du CDT.

La majorité des communes concernées par l'implantation du projet font partie d'un périmètre de constitution d'un contrat de développement territorial ou d'un schéma de développement territorial (SDT), document d'orientations stratégiques synthétisant la volonté des parties pour le territoire.

3. Réponses apportées par le maître d'ouvrage aux avis de l'autorité environnementale sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme portant sur des éléments spécifiques à certains avis

3.1 Gare de Clichy-Montfermeil

Page 5 de l'avis portant sur la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Clichy-sous-Bois :

« Même s'il est vrai que le secteur touché présente actuellement un enjeu écologique faible, son occupation par le Grand Paris Express obère de fait les possibilités de restauration de la continuité écologique identifiée au SRCE. La démarche d'évitement, réduction, compensation, inhérente à l'évaluation environnementale n'est pas présentée pour la gare et ne permet pas de justifier d'un optimum environnemental. »

Le projet prévoit l'implantation de la gare de Clichy-Montfermeil à proximité de la promenade de la Dhuis. Ce site, composé de cheminements piétons et cyclistes, ainsi que de pelouses et du parvis de la tour Utrillo, et traversé par des routes, est identifié dans le schéma régional de cohérence écologique comme un corridor avec une fonctionnalité écologique réduite à restaurer.

Vue sur la promenade de la Dhuis



Copyright IGN 2011

PIECE I.3 – AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE SUR LA MISE EN COMPATIBILITÉ DES DOCUMENTS D'URBANISME ET RÉPONSES APPORTÉES PAR LE MAÎTRE D'OUVRAGE

En phase travaux, l'implantation de la boîte souterraine de la gare (quais et remontées des voyageurs) nécessite temporairement l'excavation d'une faible section de la promenade.

En l'état, les habitats présents au niveau de cette partie de la promenade ne permettent pas l'accueil d'espèces sensibles et notamment désignées au titre de la zone Natura 2000.

La Société du Grand Paris prévoit en phase travaux de maintenir des cheminements pour les piétons, cyclistes et cavaliers.

Compte tenu de la fonctionnalité écologique réduite de la promenade, les impacts temporaires sont considérés comme faibles.

Après la construction de la partie souterraine de la gare, le projet prévoit le réaménagement de la promenade. À ce titre, la Société du Grand Paris travaille en lien avec l'Agence des espaces verts, gestionnaire du site, le Conseil général de Seine-Saint-Denis, animateur du site ZPS « Sites de Seine-Saint-Denis », auquel la promenade de la Dhuis est intégrée, et le PRU en charge du développement urbain du secteur, pour proposer un plan de restauration qui permette d'améliorer la qualité écologique du site en application de l'orientation présentée par le SRCE sur ce territoire.

En phase d'exploitation, l'émergence de la gare sera située en bordure de la promenade de la Dhuis, dont l'intégrité sera ainsi préservée. À ce titre, le projet ne présente pas d'impacts directs sur la promenade à terme.

S'agissant des effets indirects, l'exploitation de la gare de Clichy-Montfermeil est susceptible d'entraîner une augmentation de la fréquentation du secteur, ce qui pourrait, sur la promenade de la Dhuis, limiter l'amélioration souhaitée des fonctionnalités écologiques du site.

Si, à ce stade des études, il est encore difficile de quantifier précisément cette augmentation de la fréquentation, la Société du Grand Paris, en lien avec les acteurs concernés (Agence des espaces verts, Conseil général, PRU), prévoit que les accès à la gare ne soient pas situés sur la promenade, mais en lien avec le projet d'aménagement de la collectivité de développement d'un nouvel espace public devant la gare. Ce choix permettra ainsi d'orienter les flux et l'attente d'usagers en dehors de la promenade sur des espaces dédiés. De plus, si la continuité des déplacements doux (piétons, vélos, cavaliers...) sera bien maintenue sur la promenade, l'aménagement réalisé permettra la préservation des espaces verts reconstitués.

Avec la mise en œuvre de ces mesures, les impacts indirects du projet en phase d'exploitation sont considérés comme non significatifs.

3.2 Gare de Sevrans-Livry

Page 5 de l'avis portant sur la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Sevrans :

« Il convient de préciser que l'agrandissement de la zone UCV sur le parc des Sœurs se fait en cohérence avec la réduction de l'Espace Boisé Classé. Compte tenu de la surface et de l'état boisé de ce parc, les dispositions du code forestier et de l'arrêté préfectoral n°03 309 du 22 juillet 2003, liées aux autorisations de défrichement en Seine-Saint-Denis pour les bois appartenant à un massif de plus de 0,5 ha s'appliquent. Il sera donc nécessaire de faire une demande d'autorisation de défrichement préalable au lancement des travaux. Par ailleurs, cet espace de proche couronne est identifié au schéma régional de cohérence écologique comme « secteur reconnu pour son intérêt écologique ». L'autorité environnementale recommande de préciser les différents accès Nord à la gare de Sevrans-Livry et les éventuels impacts cumulés de ces accès sur les caractéristiques écologiques du parc. »

Le Schéma régional de cohérence écologique (SRCE), adopté le 21 octobre 2013, qualifie en effet, dans ses éléments cartographiques, le parc des Sœurs à Sevrans comme un ensemble appartenant aux « autres secteurs reconnus pour leur intérêt écologique en contexte urbain ». Le SRCE qualifie ces espaces comme des « parcs, grands cimetières, espaces naturels d'importance locale... Ces derniers ont été sélectionnés en se référant aux travaux et avis des départements et acteurs locaux. Ils présentent tous la particularité d'abriter une diversité biologique supérieure aux territoires urbanisés environnants sans pour autant constituer des réservoirs de biodiversité. Ils forment souvent des îlots plus ou moins enclavés ou parfois interconnectés par des espaces verts et peuvent relever d'actions relatives à la nature en ville à l'occasion d'aménagement ou d'opérations de requalification urbaine ».

La pièce D « Notice explicative et caractéristiques des ouvrages les plus importants », dans son chapitre « D4 : Caractéristiques principales des ouvrages les plus importants et conditions d'exécution des travaux », présente les caractéristiques et l'organisation de la gare de Sevrans-Livry.

Concernant l'accès Nord à la gare, le dossier précise : « Une seconde émergence située au nord du faisceau ferroviaire, en bordure du parc des Sœurs, permet aux usagers en provenance du nord d'accéder à la gare en empruntant le nouveau couloir souterrain de correspondance passant sous les quais du RER B. »

Au regard de ces éléments, la création d'un accès nord à la gare de Sevrans-Livry n'est pas de nature à soulever des enjeux forts en matière de diversité biologique. Toutefois, les éventuels impacts de ces accès sur les caractéristiques écologiques du parc auront vocation à être définis lors de la constitution du dossier demande d'autorisation de défrichement préalable par le maître d'ouvrage, conformément à la réglementation applicable.



Société du Grand Paris
Immeuble « Le Cézanne »
30, avenue des Fruitiers
93200 Saint-Denis

www.societedugrandparis.fr