

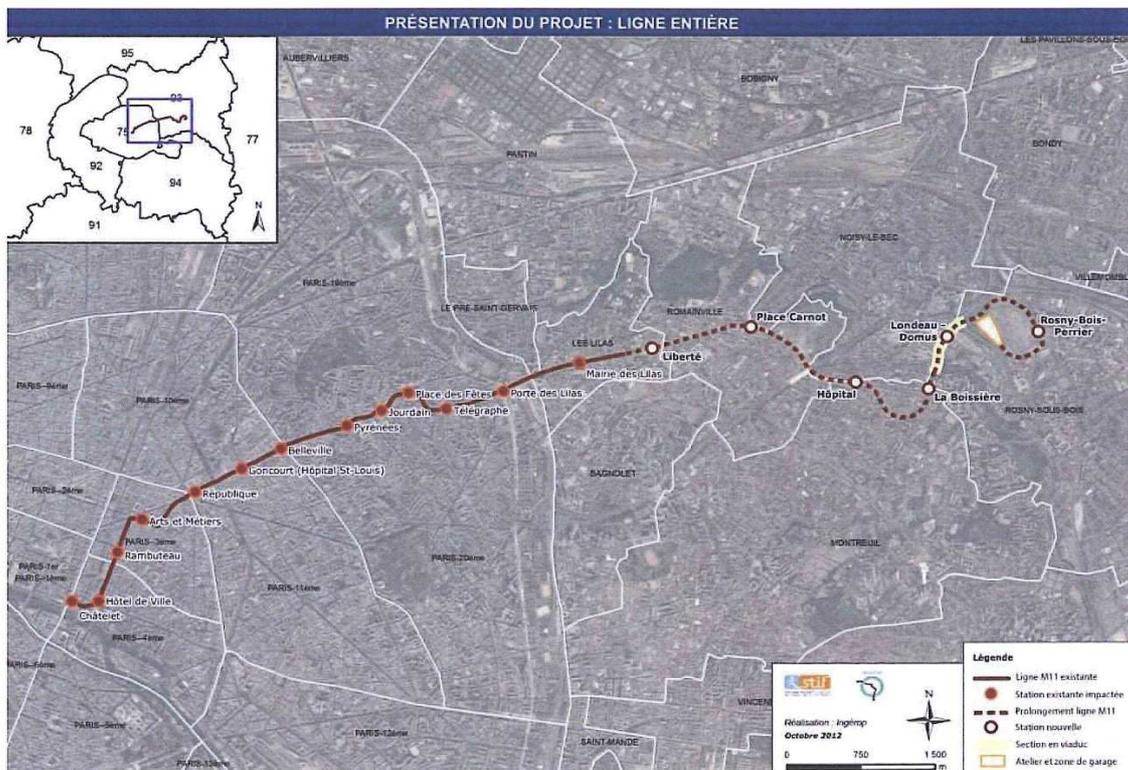
Enquête Publique unique préalable aux travaux de prolongement à l'Est de la ligne 11 du métro parisien de mairie des lilas à Rosny bois Perrier, à l'aménagement des stations existantes et à la mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) des villes des Lilas, Romainville et Rosny-sous-Bois (93).

ENQUÊTE PUBLIQUE

Concernant :

L'ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE PRÉALABLE

- **AUX TRAVAUX DE PROLONGEMENT À L'EST DE LA LIGNE 11 DU MÉTRO PARISIEN DE MAIRIE DES LILAS À ROSNY BOIS PERRIER ET À L'AMÉNAGEMENT DES STATIONS EXISTANTES,**
- **À LA MISE EN COMPATIBILITÉ DES PLANS LOCAUX D'URBANISME (PLU) DES VILLES DES LILAS, ROMAINVILLE ET ROSNY-SOUS-BOIS.**



RAPPORT, CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVE DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Président : M. SANOGO.
Membres titulaires : M. VITEL et Mme BELLACICCO.
Suppléant : M. DURAFOUR.

SOMMAIRE

A. PRÉSENTATION GÉNÉRALE DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE.	3
1. GÉNÉRALITÉS.	3
1.1. Objet de l'enquête.	3
1.2. Cadre juridique	3
2. ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE	4
2.1. Désignation de la Commission d'Enquête	4
2.2. Entretiens, Réunions et Visites	4
2.3. Modalités de l'enquête	5
2.3.1. Déroulement de l'enquête.	5
2.3.2. Incidents au cours de l'enquête	6
B. PRÉSENTATION DES DEUX ENQUÊTES.	7
1. Le prolongement à l'Est de la ligne 11 du métro parisien de mairie des lilas à Rosny-bois-Perrier.	7
1.1. Le projet soumis à enquête.	7
1.2. Nature et caractéristiques du projet	7
1.2.1. Contexte	7
1.2.2. Objectifs.	10
1.3. Composition du dossier mis à la disposition du public.	12
1.4. L'aménagement des stations existantes.	12
2. La mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) des villes des Lilas, Romainville et Rosny sous Bois (93).	14
2.1. Mise en Compatibilité du Plan Local d'Urbanisme des Lilas.	15
2.2. Mise en compatibilité du Plan d'Urbanisme de Romainville	17
2.3. Mise en compatibilité du Plan d'Urbanisme de Rosny sous Bois.	20
C. OBSERVATIONS DU PUBLIC, MÉMOIRE EN RÉPONSE DES MAÎTRES D'OUVRAGE ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE.	24
D. CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVÉ DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE.	25
E. LISTE DES ANNEXES.	30

RAPPORT D'ENQUÊTE PUBLIQUE

A. PRÉSENTATION GÉNÉRALE DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE.

1. GÉNÉRALITÉS.

1.1. Objet de l'enquête.

Enquête Publique unique préalable aux travaux de prolongement à l'Est de la ligne 11 du métro parisien de mairie des Lilas à Rosny bois Perrier, à l'aménagement des stations existantes et à la mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) des villes des Lilas, Romainville et Rosny-sous-Bois (93).

1.2. Cadre juridique

Le code général des collectivités territoriales

Le code de l'environnement

Le code de l'urbanisme.

Le code des transports.

Le décret n° 55-22 du 4 janvier 1955 portant réforme de la publicité foncière.

Le décret n° 2004-374 du 29 avril 2004 modifié, relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'État dans les régions et dans les départements.

L'arrêté ministériel du 24 avril 2012 fixant les caractéristiques et dimensions de l'affiche de l'avis d'enquête publique mentionné à l'article R.123-11 du code de l'environnement.

La délibération du STIF n°2009/1021 du conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF) du 9 décembre 2009 approuvant le Dossier d'Objectifs et des Caractéristiques Principales (DOCP).

La délibération n°2011/0038 du conseil du STIF du 9 février 2011 approuvant le bilan de la concertation préalable.

La délibération du conseil du STIF n°2013/025 prise en séance du 13 février 2013 approuvant le schéma de principe relatif au prolongement à l'Est de la ligne 11 du métro parisien.

Les lettres de la directrice générale du STIF du 28 janvier 2013 et de la directrice générale adjointe des services du Conseil Général de la Seine-Saint-Denis du 18 mars 2013 relatives au protocole d'accord entre le STIF et le Conseil Général de la Seine-Saint-Denis pour le transfert des parcelles figurant dans les périmètres de DUP de la ligne 11 du métro parisien et de la ligne de tramway T1.

La lettre de réponse de la DRIEE-IF référencée 2013/259 du 22 mars 2013 relative à l'évaluation environnementale au cas par cas des documents d'urbanisme.

La lettre du 18 février 2013, cosignée par le STIF et la RATP demandant l'ouverture de l'enquête préalable aux travaux de prolongement de la ligne 11 du métro parisien et à l'aménagement des stations existantes.

La lettre du 12 juin 2013 par laquelle le préfet de la Région d'Île-de-France, préfet de Paris, donne son accord pour que le préfet de la Seine-Saint-Denis soit le préfet coordonnateur chargé d'organiser l'enquête publique et d'en centraliser les résultats.

L'avis n°Ae 2013-22 du 15 mai 2013 de l'Autorité environnementale du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD).

Le mémoire en réponse à l'avis de l'autorité environnementale du CGEDD précité.

La décision n° E13000016 / 93 du 10 juillet 2013 du Président du tribunal administratif de Montreuil portant désignation des membres de la commission d'enquête chargée de diligenter l'enquête publique et prise après l'annulation de la décision n° E 13000013 / 93 du 27 juin 2013.

Le Procès-Verbal n°13/239 du 11 juillet 2013 de la réunion d'examen conjoint des Personnes Publiques Associées du 7 juin 2013.

L'étude d'impact.

Le dossier d'enquête publique.

Les dossiers de mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) des communes des Lilas, Romainville et Rosny-sous-Bois (Seine-Saint-Denis).

2. ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE

2.1. Désignation de la Commission d'Enquête

La décision n° E13000016/93 du 10 juillet 2013 du Président du tribunal administratif de Montreuil portant désignation des membres de la commission d'enquête chargée de diligenter l'enquête publique prise après l'annulation de la décision n° E 13000013/93 du 27 juin 2013.

2.2. Entretiens, Réunions et Visites

Après sa désignation, la Commission d'Enquête a rencontré en date du 1^{er} Août 2013 de 13h30 à 16h30 les Maitres d'Ouvrage (STIF et RATP) dans les locaux du STIF.

Les Maitres d'Ouvrage « RATP et STIF » étaient représentés respectivement par Madame HO-THANH et Messieurs FORT, GENTON, FOLLIOU, CLAUSTRE, GRIFFAUD, et BARTOLETTI.

Pendant cette réunion, les Maitres d'Ouvrage ont présenté l'ensemble du contenu de l'enquête publique unique préalable aux travaux de prolongement à l'Est de la ligne 11 du métro parisien de Mairie des Lilas à Rosny bois Perrier, à l'aménagement des stations existantes.

Par ailleurs, les Maitres d'Ouvrage ont organisé le 4 Septembre 2013, une visite sur le tracé existant de la ligne 11 de Châtelet à Mairie des Lilas.

La visite s'est ponctuée par la découverte en bus du futur tracé de Mairie des Lilas à Rosny Bois Perrier et des futures stations du prolongement de la Ligne 11 à l'Est.

La Commission d'Enquête a rencontré également les maîtres d'ouvrages aux dates suivantes :

- Le 18 Septembre 2013 ;
- Le 27 Septembre 2013 ;
- Le 21 Octobre 2013 ;
- Le 31 Octobre 2013 ;
- Le 14 Novembre 2013.

2.3. Modalités de l'enquête

2.3.1. Déroulement de l'enquête.

Durée de l'enquête :

L'enquête publique unique a été ouverte le lundi 16 septembre 2013 à 9 heures et clôturée le mercredi 30 octobre 2013 à 18 heures, soit pendant une durée de 45 jours consécutifs.

Dates des permanences :

Après contact avec le service du Développement Durable et des Collectivités Locales de la Préfecture de la Seine-Saint-Denis, les dates des permanences ont été fixées comme suit :

- Le 16 septembre 2013 de 9 heures à 12 heures. Les Lilas ;
- Le 18 septembre 2013 de 14 heures à 17 heures. Paris 1^{er} ;
- Le 20 septembre 2013 de 9 heures à 12 heures. Montreuil ;
- Le 24 septembre 2013 de 14 heures à 17 heures. Romainville ;
- Le 26 septembre 2013 de 9 heures à 12 heures. Paris 20^e ;
- Le 30 septembre 2013 de 15 heures à 18 heures. Noisy-le-Sec ;
- Le 2 octobre 2013 de 10 heures à 12 heures. Rosny-sous-Bois ;
- Le 4 octobre 2013 de 14 heures à 17 heures. Paris 3^e ;
- Le 8 octobre 2013 de 14 heures à 17 heures. Les Lilas ;
- Le 10 octobre 2013 de 9 heures à 12 heures. Paris 19^e ;
- Le 14 octobre 2013 de 9 heures à 12 heures. Paris 4^e ;
- Le 16 octobre 2013 de 14 heures 30 à 17 heures 30. Montreuil ;
- Le 18 octobre 2013 de 9 heures à 12 heures. Romainville ;
- Le 22 octobre 2013 de 14 heures à 17 heures. Paris 11^e ;
- Le 24 octobre 2013 de 9 heures à 12 heures. Noisy-le-Sec ;
- Le 28 octobre 2013 de 14 heures à 17 heures. Paris 10^e ;
- Le 30 octobre 2013 de 15 heures à 18 heures. Rosny-sous-Bois.

Publications :

L'insertion dans un journal d'annonces légales a été faite par les maîtres d'ouvrage, dans les quotidiens suivants :

- « Le Parisien 75 et 93 » édition du Jeudi 29 Août 2013 ;
- « l'HUMANITÉ » édition du Jeudi 29 Août 2013 ;
- « LIBERATION » édition du Jeudi 29 Août 2013.

Ces premières publications ont été faites dans la presse 17 jours avant l'ouverture de l'enquête.

- « Le Parisien 75 et 93 » édition du Mardi 17 Septembre 2013 ;
- « l'HUMANITÉ » édition du Lundi 16 Septembre 2013 ;
- « LIBERATION » édition du Mardi 17 Septembre 2013.

Ces secondes publications ont été faites dans la presse le jour de l'ouverture de l'enquête et 1 jour après.

Affichages :

La publicité par affichage a été faite et constatée le 29 Août 2013 sur des supports papier à fond jaune de taille A2, sur l'ensemble des stations de métro de la ligne 11, dans les mairies et autres lieux de tenue des permanences concernées par l'enquête publique.

Tenue des registres :

Les registres de l'enquête publique, ainsi que toutes les pièces du dossier ont été signés et paraphés par le Président de la Commission d'enquête le 21 Août 2013.

En dehors des permanences des Commissaires Enquêteurs, les dossiers ont été tenus à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête aux heures d'ouverture des mairies.

Les registres d'enquête ont été tenus à jour quotidiennement par les services municipaux et remis au Président de la Commission d'Enquête le 4 Novembre 2013.

2.3.2. Incidents au cours de l'enquête

Aucun incident n'est à déplorer au cours de cette enquête.

B. PRÉSENTATION DES DEUX ENQUÊTES.

1. Le prolongement à l'Est de la ligne 11 du métro parisien de mairie des lilas à Rosny-bois-Perrier.

1.1. Le projet soumis à enquête.

Le projet présenté consiste en un prolongement de la ligne 11 entre la mairie des Lilas et la gare RER E de Rosny Bois Perrier.

1.2. Nature et caractéristiques du projet

1.2.1. Contexte

Historique du projet.

La ligne 11 a été mise en service en 1935 de Châtelet à la porte des Lilas.

Son prolongement à l'Est a fait l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique en 1929 pour la portion Porte des Lilas - Rosny-sous-Bois.

Seule la partie Porte des Lilas - Mairie des Lilas sera réalisée en 1937 en raison des événements liés à la Seconde Guerre Mondiale.

Le projet de prolongement de la ligne 11 est ensuite suspendu jusqu'en 1994, date à laquelle il est inscrit au Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) qui met en avant la saturation des réseaux de transports de surface (autoroutes et routes) et le potentiel important de développement urbain de la zone.

Une étude sectorielle sur l'est parisien a été conduite par le Syndicat des Transports Parisiens (STP) en 1996.

Cette étude a conforté l'intérêt de ces projets de prolongement, assurant des dessertes de quartiers différents et qui, par leur maillage avec des modes lourds, offrent des opportunités multiples de déplacements.

Le prolongement de la ligne 11 était envisagé jusqu'à la gare de Rosny-Bois-Perrier.

Une étude transport spécifique au prolongement de la ligne 11 a été réalisée en 2004 par la RATP pour le Conseil général de Seine-Saint-Denis dans le cadre du Contrat de Plan État-Région (CPER) Île-de-France 2000-2006.

Des études urbaines, réalisées par Ville et Transport en Île-de-France (VTIF) pour le compte de l'Association pour la Promotion du Prolongement de la Ligne 11 du métro (APPL11), ont été livrées en 2006.

Le Projet de SDRIF adopté en septembre 2008 par le Conseil Régional qualifie le territoire desservi par le prolongement comme étant stratégique pour le développement régional.

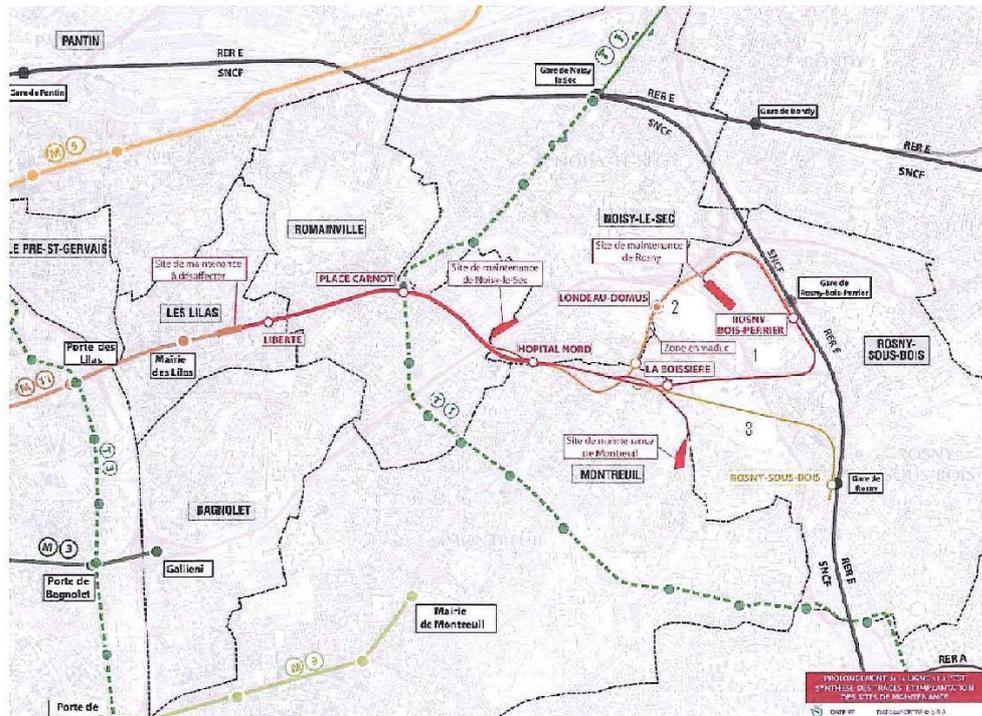
Le Contrat de Projets État - Région de 2007-2013 prévoit de nouveaux crédits d'études pour le prolongement de la ligne 11.

Le STIF a ainsi engagé en 2008 la réalisation d'études sur l'opportunité et les objectifs de l'extension de la ligne 11 à l'est pour élaborer un Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP).

(Le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales est le support du STIF pour la présentation et la validation de ses projets, au stade des études préalables. Son approbation par le Conseil du STIF marque le début de la concertation avec les élus et la population. C'est sur la base de ce DOCP que la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) est saisie et décide, après examen, de la nature de la consultation du public à organiser (débat public, concertation...).

Trois variantes de tracé étaient proposées dans le DOCP :

- Le tracé n°1 comporte 5 stations depuis Mairie des Lilas et est prolongé au pôle transport de Rosny Bois Perrier : il est intégralement souterrain ;
- Le tracé n°2, dit « via Londeau - Domus », comporte 6 stations depuis Mairie des Lilas et est prolongé au pôle transport de Rosny Bois Perrier : il est principalement souterrain (10% de son tracé est en aérien – viaduc – dont une station)
- Le tracé n°3, dit « à Rosny-sous-Bois », comporte 5 stations depuis Mairie des Lilas et est prolongé à la gare RER de Rosny-sous-Bois : il est intégralement souterrain.



Président : M. SANOGO.
Membres titulaires : M. VITEL et Mme BELLACICCO.
Suppléant : M. DURAFOUR.

Le STIF a organisé du 6 septembre au 8 octobre 2010 une concertation sur le prolongement de la ligne 11, sous l'égide d'un garant de la Commission Nationale du Débat Public, au titre de l'article L. 121-1 et suivants et R. 121-7 du Code de l'Environnement.

Cette concertation avait pour objectifs d'établir l'opportunité du projet, de connaître la position des habitants sur les tracés proposés et d'enrichir le projet par les participations de chacun.

La concertation a été annoncée dans la presse par un communiqué de presse diffusé par le STIF le 6 septembre 2010.

Une campagne d'affichage a été menée dans le réseau de transport en commun de la RATP (métro, bus). Des affiches ont été également fournies aux différents pôles de déplacements concernés par le prolongement de la ligne.

Un site internet dédié à la concertation a été mis en place par le STIF dès le 17 juillet 2010.

L'information du public s'est effectuée par :

- La distribution de 55 000 exemplaires d'un dépliant de présentation générale du projet.
- La tenue de neuf expositions (dans les mairies des cinq communes concernées par le prolongement, au STIF, à la préfecture, au Conseil Général et à la RATP) ;
- Un dossier de concertation élaboré par le STIF afin d'informer la population sur le projet. Le dossier de concertation était disponible en mairie, lors des réunions publiques et des rencontres de proximité. Il était également téléchargeable sur le site internet du projet ;
- La presse (quotidiens gratuits, journaux municipaux, etc.).

La concertation s'est articulée autour de :

Quatre réunions publiques qui ont accueilli près de 550 personnes et permis de recueillir 84 avis.

Le calendrier des réunions publiques était le suivant :

- Le 7 septembre 2010 à Rosny-sous-Bois (120 personnes).
- Le 16 septembre 2010 à Romainville (200 personnes).
- Le 21 septembre 2010 à Montreuil (70 personnes).
- Le 4 octobre 2010 à Rosny-sous-Bois (150 personnes).

Trois rencontres de proximité qui ont permis au STIF de rencontrer environ 160 personnes et de recueillir 96 avis écrits. Les rencontres de proximité ont eu lieu :

- Le 8 septembre au marché couvert des Lilas de 9h à 12h ;
- Le 27 septembre au centre social du Londeau à Noisy-le-Sec de 14h30 à 17h ;
- Le 1er octobre sur le marché Fabien à Montreuil de 11h à 14h.

Un site Internet qui a reçu 10 880 visites sur la durée de la concertation et a permis de recueillir 200 avis.

Un registre dans chaque commune du prolongement (Les Lilas, Romainville, Montreuil, Noisy-le-Sec, Rosny-sous-Bois) ainsi qu'un registre de l'Association Montreuilloise des Usagers de Transports Collectifs (AMUTC) ont totalisé 85 avis. Par ailleurs, la municipalité de Noisy-le-Sec a pris l'initiative de mettre en place une urne afin que les habitants de la commune puissent donner leur avis en mairie par un autre biais que le registre entre le 6 septembre et le 8 octobre 2010.

Le projet présenté est cohérent avec le bilan de la concertation :

- le tracé 2, comptant 6 stations et une portion en viaduc, a été retenu tel que la majorité des avis exprimés lors de la concertation le souhaitait.
- le projet est envisagé sans phasage, suivant ainsi la demande émise lors de la concertation.
- les études complémentaires demandées ont été réalisées et leurs conclusions intégrées au projet, notamment en ce qui concerne les accès des stations Liberté et Boissière 2 et l'insertion paysagère du viaduc.
- des études complémentaires sur l'exploitation (mode pneu ou fer, automatisation ou conduite manuelle) ont également été menées.

Maîtres d'ouvrage :

STIF (Syndicat des Transport d'Île de France) et RATP (Régie Autonome des Transports Parisiens).

1.2.2. Objectifs.

Cette extension poursuit plusieurs objectifs :

- Créer un maillage de transport en commun dense et attractif afin d'offrir une alternative à la voiture, notamment par des correspondances avec le tramway T1 et la ligne E du RER. En établissant un lien entre le RER E et Paris (autres lignes de métro, tramway T3b).
- Encourager une mobilité durable au sein du territoire desservi et vers les territoires voisins.

- Desservir un territoire en développement où les projets d'aménagement sont nombreux, et ainsi améliorer l'articulation entre les projets de transport structurants et les projets d'aménagement urbain. Cette ligne radiale répondra également à une forte demande de déplacement au sein du territoire desservi, et en lien avec Paris.

Les principales caractéristiques du projet sont les suivantes :

- Relier la station Mairie des Lilas à la gare RER E de Rosny-Bois-Perrier, en desservant au mieux les secteurs les plus animés et les plus denses ;
- Réaliser une correspondance avec le tramway T1 à la station Place Carnot et une correspondance avec Arc Express2, dont le fuseau croise le prolongement de la ligne 11. Les projets de prolongement du tramway T1 entre la gare de Noisy-le-Sec et Val de Fontenay et de la ligne Orange du Grand Paris Express, toutes deux tangentielles, offriront des correspondances intéressantes avec le prolongement de la ligne 11. Des pôles multimodaux seront ainsi créés sur le territoire.
- Créer un nouvel atelier de maintenance.
- Mettre en place de nouvelles rames et augmenter leur capacité à cinq voitures.
- Offrir une bonne qualité de service grâce à une fréquence, une amplitude et une régularité importantes. Il permettra de réduire les inégalités d'accès aux transports.

L'activité économique du territoire sera soutenue par la mise en relation des pôles d'activités offerte par le projet de transport.

Le projet de transport doit contribuer à une meilleure cohérence territoriale et à l'émergence de centralités urbaines autour des stations, par la qualité de son insertion urbaine.

1.3. Composition du dossier mis à la disposition du public.

- Dossier d'Enquête Publique (373 pages) ;
- Dossier d'Enquête Publique. Étude d'impact sur l'environnement (573 pages) ;
- Mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme des Lilas ;
- Mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de Romainville ;
- Mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de Rosny sous Bois ;
- Analyse de la compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de Montreuil ;
- Analyse de la compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de Noisy Le Sec ;
- Analyse de la compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de Paris.

1.4. L'aménagement des stations existantes

Le projet de prolongement de la ligne 11 implique des travaux sur les stations existantes de la ligne 11.

Selon les stations, les travaux envisagés sont plus ou moins importants. Certains sont uniquement souterrains, d'autres impliquent la création d'un nouvel accès sur voirie.

Les aménagements envisagés par les maîtres d'ouvrage conjoints ont été présentés, en présence de la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement (DRIEA), à la délégation permanente de la Commission de sécurité de la Préfecture de Police de Paris, le 5 juin 2012 au cours d'une séance consultative de cette instance.

Cette réunion a permis de définir les dérogations possibles et les mesures compensatoires envisageables afin de permettre la réalisation des orientations prises par les maîtres d'ouvrage conjoints.

Par courrier en date du 29 octobre 2012, sous réserve de l'examen d'un dossier technique de la solution proposée en phase d'Avant-projet pour l'adaptation des stations existantes de la ligne 11, par le STIF et la RATP maîtres d'ouvrage conjoint, la Préfecture de Police de Paris a répondu favorablement aux orientations prises par les maîtres d'ouvrage conjoints du prolongement de la ligne 11.

Travaux liés à la création d'un second dégagement.

La ligne 11 sera exploitée à la mise en service du prolongement avec des rames de 5 voitures au lieu de 4 et un intervalle de 105 secondes à l'heure de pointe du matin en raison de l'augmentation significative des flux de voyageurs.

Pour plusieurs stations, leur dimensionnement ne permettra pas de respecter les 10 minutes réglementaires pour évacuer l'ensemble des voyageurs en cas de sinistre.

Ainsi, certaines stations devront faire l'objet d'adaptations pour disposer de deux dégagements depuis les quais et permettre l'évacuation des voyageurs dans le temps réglementaire.

Deux dégagements sont nécessaires là où le public stationne, soit 2 dégagements pour les quais et 2 autres pour la salle des billets.

Ce second dégagement peut prendre la forme d'un accès secondaire (entrée et sortie), d'une sortie simple, ou d'une sortie de secours.

Huit stations parmi les 13 existantes sont concernées par ces travaux d'adaptation :

Hôtel de ville, Goncourt, Belleville, Pyrénées, Jourdain, Place des Fêtes, Télégraphe, Mairie des Lilas.

L'opportunité de ces travaux sera saisie pour réduire la pénibilité des cheminements ou améliorer l'accessibilité de certaines des stations existantes par l'installation d'escaliers mécaniques et/ou d'ascenseurs.

Travaux liés à l'accessibilité des PMR (Personnes à Mobilité Réduite).

Les stations existantes Porte des Lilas et Mairie des Lilas seront rendues accessibles aux PMR, rendant accessible toute la section « Porte des Lilas - Rosny-Bois-Perrier » et permettant la correspondance à Porte des Lilas avec le tramway T3b et le réseau de bus de surface entièrement accessible.

L'équipement actuel de ces stations sera complété par des ascenseurs permettant un accès PMR de la voirie jusqu'aux quais. Elles seront équipées d'Espaces d'Attente Sécurisés (EAS) à chaque niveau desservi par les ascenseurs, permettant l'attente des PMR en toute sécurité en cas de sinistre.

Travaux liés au changement du matériel roulant.

L'ensemble des stations fera l'objet de travaux liés au changement de matériel roulant et à la modernisation de l'exploitation. Des locaux techniques seront implantés en souterrain. Les quais seront rehaussés pour faciliter l'accessibilité quai / trains à minima pour les stations rendues accessibles aux Personnes à Mobilité Réduite.

2. La mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) des villes des Lilas, Romainville et Rosny sous Bois (93).

La mise en compatibilité des documents d'urbanisme a été codifiée par les articles L.123-14 et suivants (et R.123-23-1) du Code de l'Urbanisme. L'article L.123-14 prévoit que la déclaration d'utilité publique d'une opération qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si l'enquête publique concernant cette opération, ouverte par le préfet, a porté à la fois sur l'utilité publique de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence.

Une opération est incompatible :

- lorsqu'elle est interdite par le règlement ;
- lorsqu'elle a une incidence sur l'affectation des sols, sur la localisation des emplacements réservés ;
- lorsqu'elle porte atteinte à un espace spécialement protégé et notamment un espace boisé classé ;
- lorsqu'elle apporte des restrictions nouvelles et importantes au droit des sols.

Objet de la mise en compatibilité

La mise en compatibilité d'un document d'urbanisme a pour seul objet de permettre la réalisation de l'opération dont la déclaration d'utilité publique est envisagée.

Nature des mises en compatibilité

S'agissant d'un équipement public d'infrastructure, elle peut se traduire dans certaines communes par la création d'un emplacement réservé dans les zones intéressées par le projet ou par la modification de l'emplacement réservé actuel, et par une adaptation en conséquence de toutes les dispositions concernées par l'inscription dans les documents d'urbanisme de l'opération en question.

Cette mise en compatibilité a également pour effet de supprimer la protection des espaces boisés classés, lorsqu'ils existent, à l'intérieur des emprises du projet, afin de permettre les opérations de défrichements nécessaires.

2.1. Mise en Compatibilité du Plan Local d'Urbanisme des Lilas.

La commune des Lilas dispose d'un Plan Local d'Urbanisme, approuvé par délibération du Conseil municipal en date du 04 juillet 2012, suite à une procédure de modification. Une révision générale a été prescrite le 27 septembre 2012.

Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la ville des Lilas, prend en compte le projet de prolongement de la ligne 11 à l'Est et la création d'une station. Ce projet s'inscrit dans les orientations du PADD.

Le projet de prolongement tel qu'il est inscrit dans le PADD de la Ville des Lilas vise à :

- Renforcer la desserte en transport en commun
- Améliorer le cadre de vie dans tous les quartiers.

Le projet est donc compatible avec le PADD.

Règlement et Plans de Zonages:

Sur le territoire communal des Lilas, le tracé du prolongement de la ligne 11 du métro s'inscrit dans l'axe du Boulevard de la Liberté (secteurs UA, UL et UB) et du Boulevard du Général Leclerc (secteurs UB, UC, UD, UL, UDs et UG).

L'ouvrage projeté de la station « Liberté » se situe dans l'axe du Boulevard du Général Leclerc (secteur UC). L'ouvrage de service n°1 « Calmette » se situe également en secteur UC. La station existante « Mairie des Lilas » se situe pour sa part en secteur UA tandis que l'atelier actuel se situe en secteurs UA, UB et UC.

Pour permettre la cohérence de l'ensemble des documents du PLU des Lilas avec le projet de prolongement de la ligne 11, les adaptations nécessaires des documents d'urbanisme portent sur la modification du règlement et la définition de périmètres au titre de l'article L111-10 du code de l'urbanisme en annexe du PLU.

Le projet s'inscrit dans des terrains classés en zone : UA, UB, UC, UD, UDs, UG et UL.
(Sont autorisés sous condition dans cette zone les affouillements, exhaussements de sol, directement nécessaires aux travaux de construction et aménagements autorisés). Cette mention est commune pour toutes les zones

Par ailleurs, le passage en tunnel, la création de la station « Liberté » et l'ouvrage de service n°1 « Calmette », l'adaptation de la station existante « Mairie des Lilas » de même que le démantèlement de l'atelier existant des Lilas ne remettent pas en cause la valeur paysagère du site des zones UA, UB, UC, UD, Uds, UG et UL.

Pour rendre compatible le règlement de la ville des Lilas avec le projet de prolongation de la ligne 11, il convient d'y ajouter l'article supplémentaire suivant aux paragraphes des occupations et utilisation du sol soumises à des conditions particulières du règlement des zones UA, UB, UC, UD, Uds, UG et UL :

- *Les constructions, installations et ouvrages nécessaires à la réalisation de projets de transports collectifs ; ainsi que les affouillements et exhaussements qui y sont liés.*

L'insertion de cet article dans le règlement du PLU de la Ville des Lilas, le rend donc compatible avec le projet de prolongement de ligne 11 à l'Est.

Sur le plan de zonage sont représentés :

- Des emplacements réservés au titre de l'article L.123-1-5 8° du code de l'urbanisme. Les plus proches sont l'ER n°4 destiné à d'un équipement public au bénéfice de la commune et l'ER n°12 destiné à l'élargissement de la voie au profit du Département de Seine-Saint-Denis.

Ils ne sont pas impactés par le projet, car à cet endroit, le prolongement de la ligne est en tréfonds.

Le projet de prolongement de la ligne 11 ne nécessite pas de modification des emplacements réservés sur la commune des Lilas mais des précautions sont à prendre aux abords des lignes électriques aériennes et des canalisations.

- Des éléments protégés au titre de l'article L.123-1-5 7° du code de l'urbanisme, ce sont des alignements d'arbres à préserver. Seuls ceux situés sur l'emprise de la future station Liberté sont impactés par le projet.

La réalisation du projet nécessite le déclassement des « alignements d'arbres à préserver » exclusivement limité aux emprises de la future station Liberté.

Les mesures concernant les alignements d'arbres sont énoncées dans l'étude d'impact : le remplacement des arbres supprimés fera l'objet d'une concertation avec les collectivités concernées et les gestionnaires de voirie. Ce remplacement sera réalisé en respectant la proportion d'un arbre replanté pour un arbre supprimé dans le cadre du projet. A cette fin, les arbres supprimés et replantés feront l'objet d'un recensement précis.

- Des zones où la vocation commerciale ou artisanale des rez-de-chaussée est imposée. Le projet sera situé en tréfonds à une profondeur suffisante pour ne pas remettre en cause la vocation commerciale ou artisanale des rez-de-chaussée. Les émergences du projet ne sont pas incompatibles avec le commerce ou l'artisanat.

Le projet n'impacte pas de servitude d'utilité publique sur la commune des Lilas.

Le plan de zonage proposé intègre et prend en compte l'impact du projet de prolongement de la ligne 11.

2.2. Mise en compatibilité du Plan d'Urbanisme de Romainville

La commune de Romainville dispose d'un Plan Local d'Urbanisme, qui a été modifié (Modification n°4 du PLU) et approuvé par délibération de Conseil municipal en date du 20 mars 2013.

Le document pris en compte pour cette procédure est le document en vigueur.

Le projet de prolongement tel qu'il est inscrit dans le PADD de la Ville de Romainville a pour but de :

- Prioriser le développement des transports en commun, notamment par la promotion du prolongement de la ligne 11, qui aura pour effet le désenclavement de la commune et qui fait partie des priorités du projet de Romainville en matière de déplacement.

La modification N°4 du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la ville de Romainville intègre la prise en compte de projets structurants dont le prolongement de la ligne 11 du métro.

Le projet est donc compatible avec le PADD.

Règlement et Plans de Zonages:

Sur le territoire communal de Romainville, le tracé du prolongement de la ligne 11 du métro s'inscrit dans l'axe de l'Avenue de Verdun (secteurs UB, UCa, UA et UAa), puis s'oriente sud-est au niveau de la Place Carnot sous des parcelles privées (secteurs UAa et UB), pour rejoindre l'axe de l'Avenue Pierre Kerautret (secteur UB) et passe ensuite perpendiculairement sous l'Autoroute A3 (secteur UB).

L'ouvrage projeté de la station « Place Carnot » se situe sous des parcelles privées à proximité de la place Carnot (secteur UB), tandis que l'accès secondaire à la station est positionné en secteur UAa. L'ouvrage de service n°2 « Place du Marché » se situe en secteur UA tandis que l'ouvrage de service n°4 « Fort de Noisy » en secteur UB.

Pour permettre la cohérence de l'ensemble des documents du PLU de Romainville avec le projet de prolongement de la ligne 11, les adaptations nécessaires des documents d'urbanisme portent sur la modification du règlement et la définition de périmètres au titre de l'article L111-10 du code de l'urbanisme en annexe du PLU

Le projet s'inscrit donc dans des terrains classés en zones :

- UB : Elle recouvre les espaces identifiés comme devant être le support principal du développement de la commune. Elle comprend une grande mixité.
- UCa : Ce secteur correspond à l'entrée de la cité Marcel Cachin, zone de transition entre habitat collectif et centre ancien.

- UA : Il s'agit du centre ancien de Romainville. Cette zone est composée de constructions édifiées principalement en ordre continu, implantées à l'alignement. Elle présente un mélange d'habitat et de services, équipements et commerces, qui en sont le complément normal.
- UAa : La zone UA comprend le secteur UAa qui bénéficie de dispositions particulières permettant de renforcer la hauteur maximale sur certains axes ainsi que le renouvellement par une densité légèrement supérieure.

Par ailleurs, le passage en tunnel, la station « Place Carnot », les ouvrages de services n°2 « Place du marché » et n°4 « Fort de Noisy » ne remettent pas en cause la valeur paysagère du site des zones UA, UAa, UB et UCa.

Aussi, pour rendre compatible le règlement du PLU de la ville de Romainville avec le projet de prolongation de la ligne 11, il convient d'y ajouter l'article supplémentaire suivant au règlement des zones UA, UAa, UB et UCa :

- *Les constructions, installations et ouvrages nécessaires à la réalisation de projets de transports collectifs ; ainsi que les affouillements et exhaussements qui y sont liés.*

L'insertion de cet article dans le règlement du PLU de la Ville de Romainville, le rend donc compatible avec le projet de prolongement de ligne 11 à l'Est

Sur le plan de zonage, sont représentés :

- les emplacements réservés D1 et D2 sont compris dans les emprises du projet sans que cela crée d'incompatibilité :

L'emplacement D1 est réservé pour la création d'un plateau piétonnier lié à la future station de tramway T-1. Les aménagements prévus par le projet de prolongement de la ligne 11 permettront d'intégrer un plateau piétonnier dans l'aménagement de la future station Carnot avec la création d'une interconnexion avec la station de tramway.

L'emplacement D2 est réservé pour la réalisation d'un élargissement à l'angle de la rue Veuve Aublet et de la Place Carnot. Le projet de sortie secondaire de la station de métro de la place Carnot conservera la possibilité de réaliser cet élargissement.

Le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de prolongement du tramway T-1 entre Noisy-le-Sec et Fontenay-sous-Bois comprend une mise en compatibilité du PLU de Romainville.

Les projets de prolongements de la ligne 11 du métro à l'est et du tramway T-1 à Val-de-Fontenay sont compatibles.

- Des sentes faisant l'objet de mesure de protection au titre de l'article L.123-1-5 7° du code de l'urbanisme et des linéaires de protection du commerce et de l'artisanat.

Le projet sera situé en tréfonds à une profondeur suffisante pour ne pas remettre en cause ces protections. Les émergences du projet ne sont pas incompatibles avec la protection du commerce et de l'artisanat.

D'une zone non aedificandi au niveau de l'autoroute A3, non impactée par le projet qui passe sous l'autoroute et n'a pas d'émergence dans cette zone.

Le projet impacte deux périmètres de protection de monuments historiques inscrits sur la commune de Romainville : « Église Saint-Romain » et « Cinéma Le Trianon ».

Des mesures sont énoncées dans l'étude d'impact, notamment la prise en compte de l'avis de l'Architecte des Bâtiments de France (ABF) ainsi qu'une insertion paysagère.

Le projet est compatible avec les dispositifs réglementaires inscrits sur les documents graphiques du PLU.

Le plan de zonage actuel ne nécessite pas de modification permettant la compatibilité du PLU avec le projet de prolongement de la ligne 11.

2.3. Mise en compatibilité du Plan d'Urbanisme de Rosny - sous - Bois.

La commune de Rosny-sous-Bois dispose d'un Plan Local d'Urbanisme, approuvé par délibération du Conseil municipal en date du 24 septembre 2009.

Une révision du PLU, notamment sur le secteur du Plateau d'Avron et sur des zones Natura 2000 a été prescrite le 16/12/2010.

Le projet de prolongement tel qu'il est inscrit dans le PADD de la Ville de Rosny sous Bois vise à :

- Poursuivre un développement équilibré et durable : une ville responsable et dynamique qui aborde le projet de prolongement de la ligne 11.

Le projet de prolongement de la ligne 11 s'inscrit dans les orientations du PADD. Le projet est donc compatible avec le PADD.

Règlement et Plans de Zonages:

Sur le territoire communal de Rosny-sous-Bois, le tracé du prolongement de la ligne 11 du métro s'inscrit le long de la limite communale avec Noisy-le-Sec (secteurs UC, Ne, UAr3, UFRa, UFR, UF et UFa).

L'ouvrage projeté de la station « La Boissière » se situe pour partie sur la commune de Rosny-sous-Bois en secteur UC tandis que l'ouvrage de service n°7 « Boissière » se situe en secteur Ne.

Le viaduc est s'inscrit sur des secteurs de type UAr3, UFRa, UFR et UF.

L'ouvrage projeté de la station « Londeau-Domus » situé sur le viaduc se situe à cheval sur les communes de Rosny-sous-Bois (secteur URFa) et Noisy-le-Sec, de même que l'ouvrage de service n°8 « Londeau » (poste de redressement).

Le tracé s'oriente ensuite sous l'échangeur de l'autoroute A86 (secteurs UF et UFa) vers l'est afin de former une boucle pour rejoindre la ligne RER. Le long de cette boucle se trouvent les ouvrages de service n°9 « Gagny », n°10 « Léon Blum », et n°11 « Louise Michel ».

La station « Rosny- Bois-Perrier » (secteur UF) se situe le long des voies ferrées, de même que l'atelier de maintenance et la zone de remisage avec son tunnel de raccordement et le tunnel d'arrière gare.

Le projet s'inscrit donc dans des terrains classés en zones :

- UA : cette zone correspond au centre-ville élargi de la commune, depuis le centre commercial Rosny II jusqu'à la gare de Rosny-sous-Bois. Elle comprend la zone UAr3 correspondant au secteur d'étude de la ZAC Gabriel Péri.

Les affouillements et exhaussements de sol sont autorisés sur cette zone à condition que leurs réalisations soient liées à des travaux de transports collectifs notamment ;

- UC : cette zone est principalement constituée d'habitat collectif. Elle accueille également des commerces et des équipements publics ou privés.

Les affouillements et exhaussements de sol sont autorisés sur cette zone à condition que leurs réalisations soient liées à des travaux de transports collectifs notamment ;

- UF : cette zone correspond aux secteurs d'activités économiques, qu'ils aient une vocation commerciale, artisanale ou industrielle. Elle comprend le secteur UFa, qui couvre les zones d'activités.

Les affouillements et exhaussements de sol sont autorisés sur cette zone à condition que leurs réalisations soient liées à des travaux de transports collectifs notamment;

- UFR : cette zone correspond en partie au périmètre de la ZAC de la Saussaie Beauclair, à dominante commerciale. Elle comprend le secteur UFRa.

Les affouillements et exhaussements de sol sont autorisés sur ces zones à condition que leurs réalisations soient liées à des travaux de transports collectifs notamment ;

- N : cette zone regroupe les espaces à dominante naturelle de la commune. Elle comprend le secteur Ne, qui correspond aux espaces naturels accueillant des équipements : golf municipal, stade Girodit, stade P. Letessier sur lesquels sont implantées des constructions liées à des activités de sport et de loisirs existants ou à créer. Sont également installés sur le stade P. Letessier les bâtiments de l'école du cirque (enseignement, hébergement des étudiants,...) et un centre de loisirs sans hébergement.

Par ailleurs, les constructions, installations et ouvrages nécessaires à la réalisation du projet de prolongement de la ligne 11 ne font pas partie des occupations et utilisations du sol interdites et ne sont pas soumis à des conditions particulières.

Le projet de prolongement de la ligne 11 est compatible avec le règlement des zones du PLU suivantes : UAr3, UC, UF, UFa, UFR, UFRa et Ne.

Espace Boisé Classé :

Le projet de prolongement de la ligne 11 nécessite la modification d'un Espace Boisé Classé (EBC) sur la ville de Rosny Sous Bois.

Cet espace est classé en zone Ne (à l'angle de la rue Boissière et du boulevard Gabriel Péri), d'une surface de 985 m².

A l'issue la phase de construction du projet, la surface sera restituée à l'exception de la surface au sol liée à l'emprise de l'ouvrage de service n°7 Boissière (ouvrage de ventilation).

En l'absence d'un tableau listant les Espaces Boisés Classés de la commune, le déclassement d'EBC se traduit par une modification du plan de zonage de la commune.

- Des éléments protégés au titre de l'article L.123-1-5 7° du code de l'urbanisme (alignements d'arbres). Les emprises du projet interfèrent avec des alignements d'arbres le long du boulevard Gabriel Péri et le long des voiries de la zone UF (voiries autoroutières et centre commercial).

Les alignements impactés par le projet représentent un linéaire total de 190m.

Concernant le reboisement de la parcelle classée en EBC et la reconstitution des alignements d'arbres, les éléments sont précisés dans l'étude d'impact au paragraphe IV.II.2.6 Espaces verts et alignements d'arbres.

Le remplacement des arbres supprimés fera l'objet d'une concertation avec les collectivités concernées et les gestionnaires de voiries. Ce remplacement sera réalisé en respectant la proportion d'un arbre replanté pour un arbre supprimé dans le cadre du projet. A cette fin, les arbres supprimés et replantés feront l'objet d'un recensement précis.

La réalisation du projet nécessite le déclassement des Espaces Boisés Classés et des alignements d'arbres à préserver concernés par le projet.

Le projet n'impacte pas de servitude d'utilité publique sur la commune de Rosny-sous-Bois.

La modification du plan de zonage de la commune prend en compte le déclassement des surfaces actuellement en Espace Boisé Classé nécessaires à la réalisation des travaux et le déclassement des alignements d'arbres à conserver (cf. § III.I.3.3.B Documents graphiques).

Les plans de zonages proposés prennent en compte l'impact du projet de prolongement de la ligne 11 sur les alignements d'arbres et la réduction de l'EBC. Les alignements d'arbres conservés sont visibles sur les propositions de plans de zonage. Ainsi, le déclassement de l'EBC est matérialisé.

Enquête Publique unique préalable aux travaux de prolongement à l'Est de la ligne 11 du métro parisien de mairie des lilas à Rosny bois Perrier, à l'aménagement des stations existantes et à la mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) des villes des Lilas, Romainville et Rosny-sous-Bois (93).

Les cartographies présentent le plan de zonage actuel et les propositions de plans de zonages modifiés du PLU pour prendre en compte le projet de prolongement de la ligne 11.

La modification du plan de zonage, rend donc le PLU de la Ville de Rosny sous Bois compatible avec le projet de prolongement de ligne 11 à l'Est

Enquête Publique unique préalable aux travaux de prolongement à l'Est de la ligne 11 du métro parisien de mairie des lilas à Rosny bois Perrier, à l'aménagement des stations existantes et à la mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) des villes des Lilas, Romainville et Rosny-sous-Bois (93).

C. OBSERVATIONS DU PUBLIC, MÉMOIRE EN RÉPONSE DES MAÎTRES D'OUVRAGE ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE.

Président : M. SANOGO.
Membres titulaires : M. VITEL et Mme BELLACICCO.
Suppléant : M. DURAFOUR.

D. CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVÉ DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE.

Ainsi qu'il a été mentionné dans le présent rapport, l'enquête publique unique regroupant :

- I. Une enquête d'utilité publique des travaux de prolongement à l'est de la ligne 11 du métro parisien de « Mairie des Lilas » à « Rosny-Bois-Perrier » et d'aménagement des stations existantes ;
- II. Une enquête valant mise en compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme des communes des Lilas, Romainville et Rosny-sous-Bois (Seine-Saint-Denis) ;

a été conduite pour permettre le prolongement de la ligne 11 du métro parisien.

La participation du public a été importante, montrant l'intérêt pour ce projet et l'attente depuis de longues années, de sa réalisation.

Pendant l'enquête, la Commission d'Enquête a rencontré à leur demande :

- L'association ASB11 ;
- Monsieur Daniel GUIRAULT - Maire des Lilas ;
- Madame Dominique VOYNET - Maire de Montreuil ;
- Monsieur Julien BARGETON - Conseiller de Paris, Adjoint au Maire de Paris ;
- Madame Tania ASSOULINE - Conseillère Régionale d'Ile de France ;
- Monsieur Frédéric MOLOSSI - Conseiller Général de Seine Saint Denis.

De plus, la Commission d'Enquête a reçu, à l'adresse administrative de l'Enquête Publique, en préfecture, un nombre total de 22 (Vingt-deux) lettres ou notes.

3 (trois) lettres ont été postées après la clôture de l'Enquête Publique et n'ont donc pas été prises en considération. 1(une) a été évoquée dans le procès-Verbal de Synthèse et 2 reçues après la remise de ce même PV aux maîtres d'ouvrage.

Conformément à l'article 15 de l'arrêté inter préfectoral prescrivant l'ouverture de l'enquête, la Commission a rencontré les maîtres d'ouvrage, à l'issue de l'enquête, afin de leur communiquer les remarques faites par le public et consignées dans un Procès-Verbal de synthèse.

Cette réunion a eu lieu le 31 octobre 2013 dans les locaux du STIF et le Procès-Verbal de synthèse des observations du public leur a été remis le 5 novembre 2013.

Dans les délais requis, et après une réunion, toujours dans les locaux du STIF, le 14 novembre 2013, les maîtres d'ouvrage ont remis le 18 novembre 2013 le mémoire en réponse.

Après avoir :

- Étudié le dossier mis à disposition du public dans les 12 mairies concernées ;
- Visité les lieux et leurs abords, tout le long du tracé, le 4 septembre 2013 ;
- Vérifié l'affichage de la publicité dans les mairies et aux abords du projet, ainsi que les parutions dans la presse ;
- Examiné toutes les remarques et propositions faites par tous les publics qui se sont exprimés, particulièrement celles faites par l'association ASB11 ;
- Reçu et exploité le mémoire en réponse des maitres d'ouvrage.

Vu :

- Les Différents codes et textes officiels concernés par le projet présenté ;
- La décision n° E 13000016 / 93 du 10 juillet 2013 de Monsieur le Président délégué du Tribunal Administratif de Montreuil, prise après l'annulation de la décision n° E 13000013 / 93 du 27 juin 2013 ;
- L'arrêté inter préfectoral n° 2013/2309 du 20 août 2013 qui soumet à l'enquête le tracé retenu par la délibération n° 2013/025 du 13 février 2013 du conseil d'administration du STIF, et ce, après une concertation préalable dont le bilan a été approuvé par une délibération de ce même conseil le 9 février 2011 ;
- Que le prolongement de la ligne 11 du métro répond aux objectifs du Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF), approuvé en 1994 et aux orientations du PDUIF ;
- Que le projet répond à l'objectif de l'État et de la Région Île-de-France de réaliser un maillage des transports collectifs en proche couronne ;
- Que le projet de prolongement de la ligne 11 du métro accompagne le projet d'une requalification de l'espace public et de la voirie des territoires desservis et contribue à faire éclore des projets nouveaux de constructions ;
- Que le projet est compatible avec les orientations générales du PLU inscrites dans le PADD des villes concernées ;
- Que la présente enquête ne concerne pas l'éventuelle prolongation de la ligne 9 du métro parisien, les remarques sur ce sujet n'ont donc pas été retenues par la Commission d'Enquête.

Considérant :

I.

- Le caractère exhaustif du dossier présenté par les maitres d'ouvrage ;
- Les observations du public, particulièrement celles formulées par l'association ASB11 et le rapport d'expertise établi par le cabinet SITRAMO ;
- Les réponses apportées par les maitres d'ouvrage dans leur mémoire en réponse ;
- Le besoin de porter une attention particulière sur l'emplacement de la station « Boissière » et de ses sorties, suite au dossier remis par l'association ASB11 et au rapport du cabinet SITRAMO proposant d'éviter 14 expropriations concernant un petit immeuble collectif et 13 pavillons. Que dans leur mémoire en réponse, les maitres d'ouvrage reprennent pour partie ces propositions en retenant l'idée de déplacement de la station, grâce à une méthode technique dite « en voutée ». Mais que, concernant la sortie sud de cette station, il propose que celle-ci soit sur le côté nord du boulevard de la Boissière nécessitant une seule expropriation, celle de la parcelle 134, compte tenu des fortes incertitudes sur la possibilité technique de réaliser une sortie sur le côté sud de ce boulevard principalement lié au passage sous un immeuble collectif et de son possible effondrement. Ces propositions nécessitant un surcoût (incluant la diminution des frais d'expropriation), de 20 millions d'euros, ainsi qu'un allongement de la réalisation du projet de 8 à 12 mois. En précisant, de plus, que le retour à l'emplacement initial de la station à l'époque de la concertation n'est plus possible compte tenu de la courbure de la ligne et qui impliquera par conséquent, une modification du tracé ;
- Que les maitres d'ouvrage s'engagent à limiter fortement les nuisances sonores sur la partie aérienne de la ligne et qu'ils ont prévu le lancement d'une procédure de désignation d'un cabinet d'architecte pour l'aspect esthétique du projet de viaduc et de la station « Londeau-Domus » ;
- Que les maitres d'ouvrage apportent des réponses techniques satisfaisantes sur les éventuels problèmes de fissuration dans les bâtiments de surface et que, de plus ils ont décidé de procéder à une expertise de l'état actuel des bâtiments concernés ;
- Que les maitres d'ouvrage ont d'ores et déjà prévu de modifier, en concertation, le réseau de transport d'autobus pour tenir compte de l'ouverture de la prolongation de la ligne 11 du métro ;
- L'intérêt majeur pour les populations desservies par le futur projet, d'avoir un service de transport collectif performant, répondant aux besoins et aussi d'avoir accès à un réseau de transport urbain maillé ;
- La nécessité de limiter les nuisances diverses pendant la durée des travaux ;

Enquête Publique unique préalable aux travaux de prolongement à l'Est de la ligne 11 du métro parisien de mairie des lilas à Rosny bois Perrier, à l'aménagement des stations existantes et à la mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) des villes des Lilas, Romainville et Rosny-sous-Bois (93).

- L'importance de préserver l'avenir en prévoyant dans le cadre du terminus de la station « Rosny-Bois-Perrier » la future extension de la ligne vers « Noisy-Champs » ;
- Enfin tous les avis formulés par la Commission dans les différentes réponses faites aux thématiques ainsi qu'aux courriers des élus et associations reprises dans le mémoire en réponse des maitres d'ouvrage.

II.

- Que pour les différentes mises en compatibilité des documents d'urbanisme toutes les procédures requises ont été effectuées.

La Commission d'Enquête :

I. Émet un avis « FAVORABLE »

À la procédure d'Utilité Publique des travaux de prolongement à l'est de la ligne 11 du métro parisien de « Mairie des Lilas » à « Rosny-Bois-Perrier » et d'aménagement des stations existantes.

Elle **RECOMMANDE**

- De modifier l'emplacement de la station « Boissière » et de ses deux sorties comme repris dans la conclusion de la page 23 du mémoire en réponse des maitres d'ouvrage ;
- De limiter les diverses nuisances dues à la période des travaux ;
- De prévoir dans la réalisation du terminus de « Rosny-Bois-Perrier » la possibilité d'une extension future de la ligne jusqu'à « Noisy-Champs ».

II. Elle émet un avis « FAVORABLE »

À la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes des Lilas, Romainville et Rosny-sous-Bois (Seine-Saint-Denis).

Fait à Bobigny le, 29 Novembre 2013

La Commission d'Enquête

Membre titulaire

Mme BELLACICCO Brigitte



Président

M. SANOGO Daouda



Membre titulaire

M. VITEL Francis

