DEPARTEMENTS DE SEINE-SAINT-DENIS ET DU VAL-DE-MARNE

COMMUNES DE SAINT-OUEN, SAINT-DENIS, AUBERVILLIERS, DRANCY, BOBIGNY, PANTIN, NOISY-LE-SEC, BONDY, ROSNY-SOUS-BOIS, FONTENAY-SOUS-BOIS, LE PERREUX-SUR-MARNE, NOGENT-SUR-MARNE ET CHAMPIGNY-SUR-MARNE

LIGNE 15 EST / ORANGE DU RESEAU COMPLEMENTAIRE DU RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS ENTRE « SAINT-DENIS PLEYEL » ET « CHAMPIGNY CENTRE »

Enquête publique unique portant sur :
la déclaration d'utilité publique et
la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Saint-Denis, Aubervilliers, Pantin, Drancy, Bobigny, Noisy-le-Sec, Bondy, Rosny-sous-Bois, Fontenay-sous-Bois et Le Perreux-sur-Marne

CONCLUSIONS ET AVIS

Septembre 2016

Commission d'Enquête :
Présidente : Marie-Claire EUSTACHE
Membres titulaires : André GOUTAL, Brigitte BELLACICCO, Jacky HAZAN et Jean-François BIECHLER
Membres suppléants: Pierre VIGEOLAS et Elyane TORRENT

DOCUMENT 2

TABLE DES MATIERES

RESUME DE L'OBJET DE L'ENQUETE UNIQUE 7
Objet de l'enquête unique *7*
Le cadre juridique de l'enquête unique *7*
Le contexte 7
Les textes applicables 23
Description sommaire du projet *30*
Les acteurs du projet 30
Présentation de l'opération 32
Objectifs 35
Les caractéristiques du projet : 38
Mise en compatibilité des documents d'urbanisme 70
DEROULEMENT DE L'ENQUETE UNIQUE 94
Désignation de la Commission d'Enquête *94*
Arrêté Inter Préfectoral *94*
Durée de l'enquête unique *94*
Réunions publiques *94*
Clôture de l'enquête unique *95*
Registres d'enquête *95*
Participation du public par voie électronique *95*
BILAN DES OBSERVATIONS 96
Procès-Verbal de fin d'enquête *96*
Mémoire en réponse des maîtres d'ouvrage *96*
Dépassement du délai de remise du rapport d'enquête publique *96*
Bilan global *96*
CONCLUSIONS MOTIVEES DE LA COMMISSION D'ENQUETE – 97
ENQUETE PREALABLE A LA DUP 97
Sur la forme et procédure de l'enquête *97*
Sur le fond de l'enquête *98*
AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE ENQUETE PREALABLE A LA DUP 120
CONCLUSIONS MOTIVEES DE LA COMMISSION D'ENQUETE – 121
ENQUETE DE MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DE LA COMMUNE DE SAINT-DENIS - POS 121
Sur la forme et procédure de l'enquête *121*
Sur le fond de l'enquête *122*
AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE ENQUETE DE MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DE LA COMMUNE DE SAINT-DENIS - POS 125
CONCLUSIONS MOTIVEES DE LA COMMISSION D'ENQUETE – 127
ENQUETE DE MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DE LA COMMUNE DE SAINT-DENIS - PLU 127
Sur la forme et procédure de l'enquête *127*

Sur le fond de l'enquête *128*
AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE ENQUETE DE MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DE LA COMMUNE DE SAINT-DENIS - PLU .. 130
CONCLUSIONS MOTIVEES DE LA COMMISSION D'ENQUETE – 131
ENQUETE DE MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DE LA COMMUNE D'AUBERVILLIERS 131
Sur la forme et procédure de l'enquête *131*
Sur le fond de l'enquête *132*
AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE ENQUETE DE MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DE LA COMMUNE D'AUBERVILLIERS 135
CONCLUSIONS MOTIVEES DE LA COMMISSION D'ENQUETE – 137
ENQUETE DE MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DE LA COMMUNE DE PANTIN 137
Sur la forme et procédure de l'enquête *137*
Sur le fond de l'enquête *138*
AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE ENQUETE DE MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DE LA COMMUNE DE PANTIN 139
CONCLUSIONS MOTIVEES DE LA COMMISSION D'ENQUETE – 141
ENQUETE DE MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DE LA COMMUNE DE DRANCY 141
Sur la forme et procédure de l'enquête *141*
Sur le fond de l'enquête *142*
AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE ENQUETE DE MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DE LA COMMUNE DE DRANCY 144
CONCLUSIONS MOTIVEES DE LA COMMISSION D'ENQUETE – 145
ENQUETE DE MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DE LA COMMUNE DE BOBIGNY 145
Sur la forme et procédure de l'enquête *145*
Sur le fond de l'enquête *146*
AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE ENQUETE DE MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DE LA COMMUNE DE BOBIGNY 147
CONCLUSIONS MOTIVEES DE LA COMMISSION D'ENQUETE – 149
ENQUETE DE MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DE LA COMMUNE DE NOISY-LE-SEC 149
Sur la forme et procédure de l'enquête *149*
Sur le fond de l'enquête *150*
AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE ENQUETE DE MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DE LA COMMUNE DE NOISY-LE-SEC 152
CONCLUSIONS MOTIVEES DE LA COMMISSION D'ENQUETE – 153
ENQUETE DE MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DE LA COMMUNE DE BONDY 153
Sur la forme et procédure de l'enquête *153*
Sur le fond de l'enquête *154*
AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE ENQUETE DE MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DE LA COMMUNE DE BONDY 156
CONCLUSIONS MOTIVEES DE LA COMMISSION D'ENQUETE – 157
ENQUETE DE MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DE LA COMMUNE DE ROSNY-SOUS-BOIS 157
Sur la forme et procédure de l'enquête *157*
Sur le fond de l'enquête *158*

AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE ENQUETE DE MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DE LA COMMUNE DE ROSNY-SOUS-BOIS.. 160
CONCLUSIONS MOTIVEES DE LA COMMISSION D'ENQUETE – 161
ENQUETE DE MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DE LA COMMUNE DE ROSNY-SOUS-BOIS PLU REVISE 161
Sur la forme et procédure de l'enquête 161
Sur le fond de l'enquête 162
AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE ENQUETE DE MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DE LA COMMUNE DE ROSNY-SOUS-BOIS PLU REVISE 165
CONCLUSIONS MOTIVEES DE LA COMMISSION D'ENQUETE – 167
ENQUETE DE MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DE LA COMMUNE DE FONTENAY-SOUS-BOIS 167
Sur la forme et procédure de l'enquête 167
Sur le fond de l'enquête 168
AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE ENQUETE DE MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DE LA COMMUNE DE FONTENAY-SOUS-BOIS 170
CONCLUSIONS MOTIVEES DE LA COMMISSION D'ENQUETE – 171
ENQUETE DE MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DE LA COMMUNE DU PERREUX-SUR-MARNE 171
Sur la forme et procédure de l'enquête 171
Sur le fond de l'enquête 172
AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE ENQUETE DE MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DE LA COMMUNE DU PERREUX-SUR-MARNE 174

RESUME DE L'OBJET DE L'ENQUETE UNIQUE

Objet de l'enquête unique

Enquête publique unique en vue de la réalisation du projet de ligne 15 Est, réseau complémentaire structurant ligne « orange » du Grand Paris Express, entre « Saint-Denis Pleyel » et « Champigny Centre » sur les territoires des communes de Saint-Ouen, Saint-Denis, Aubervilliers, Drancy, Bobigny, Pantin, Noisy-le-Sec, Bondy, Rosny-sous-Bois, Fontenay-sous-Bois, Le Perreux-sur-Marne, Nogent-sur-Marne et Champigny-sur-Marne, portant sur :

- **la déclaration d'utilité publique** pour l'ensemble des travaux de construction et d'exploitation de la ligne 15 Est ;
- **la mise en compatibilité des documents d'urbanisme** des communes de Saint-Denis, Aubervilliers, Pantin, Drancy, Bobigny, Noisy-le-Sec, Bondy, Rosny-sous-Bois, Fontenay-sous-Bois et Le Perreux-sur-Marne, en application des articles L.123-16 et R.123-23 du Code de l'urbanisme.

Le cadre juridique de l'enquête unique

Le contexte

Le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France
Le SDRIF d'avril 1994, hormis certaines dérogations permettant la prise en compte de celui de 2008 (et compatible avec le Grand Paris), a constitué, jusqu'à très récemment, le cadre de référence des politiques et des décisions d'urbanisme de la région, fixant les orientations fondamentales de l'aménagement de l'Ile-de-France et présentant l'objectif de croissance maîtrisée de la région et les objectifs généraux en matière d'environnement, de cadre urbain et de réseaux de transport.

Le SDRIF a été mis en révision le 25 juin 2004. Après enquête publique fin 2007 et rendu du rapport et des conclusions de la Commission d'Enquête le 11 juin 2008, il a été adopté par les élus régionaux le 25 septembre 2008. Après transmission au Conseil d'Etat en juin 2010 et avis négatif de ce dernier en octobre 2010, c'est le SDRIF de 1994 qui a continué de s'appliquer quelques années hormis certaines dérogations.

Conformément à l'accord intervenu avec le Gouvernement le 26 janvier 2011, le SDRIF a été mis en révision à l'automne de la même année pour y intégrer notamment les projets du schéma de transport du Grand Paris Express. Ce projet, après une période d'enquête publique à l'été 2013 a été approuvé par le Conseil Régional le 18 octobre 2013 et par l'Etat par décret n°2013-1241 du 27 décembre 2013.

Le SDRIF dit « 2030 » promeut la solidarité et l'attractivité dans le respect des ressources territoriales. Cette vision stratégique de la région Ile-de-France à l'horizon 2030 repose sur trois piliers :

- *relier-structurer : le réseau de transports collectifs francilien s'enrichira de nouvelles dessertes pour une meilleure accessibilité ;*
- *polariser-équilibrer : des bassins de vie multifonctionnels polariseront le territoire ;*
- *préserver-valoriser : la consommation d'espaces naturels sera limitée et les continuités écologiques seront préservées.*

La traduction spatiale du SDRIF vise une meilleure organisation et une réelle solidarité territoriale de la métropole francilienne.

Les principes de localisation de l'urbanisation nouvelle sont désormais fondés sur des objectifs de

développement durable en vue de limiter les consommations énergétiques et les consommations d'espace pour une meilleure efficacité du système interne de la métropole. Il s'agit de limiter les déplacements automobiles et les extensions urbaines.

L'accent est mis sur la densification des espaces urbains existants et la mutation des friches. La priorité à donner aux aménagements des espaces les mieux desservis est affirmée. Le principe d'intensification urbaine qui s'appuie notamment sur la densification, la compacité et l'accessibilité, guide l'ensemble de la démarche du SDRIF.
La dernière version du SDRIF a été approuvée le 27 décembre 2013. Le SDRIF 2030 fixe les objectifs en matière :

- de construction de logements (70.000 nouveaux logements par an) ;
- de développement des transports en commun (construction des nouvelles lignes de métro du Grand Paris Express et amélioration des réseaux existants) ;
- de développement économique ;
- de répartition plus équilibrée des emplois ;
- de préservation des espaces naturels et agricoles.

Le SDRIF assure la cohérence des politiques publiques sectorielles des différents acteurs compétents et l'articulation des échelles temporelles et spatiales de l'aménagement. Le SDRIF offre un cadre, fixe des limites, impose des orientations et laisse aux collectivités territoriales, au travers de leurs documents d'urbanisme locaux, la responsabilité de la traduction de ces grandes orientations au niveau local. Il n'a pas vocation à se substituer aux servitudes de natures diverses qui pourraient s'imposer localement et qui devront être prises en compte par les collectivités.

Le projet la ligne 15 Est doit être compatible avec le SDRIF 2030, comme s'attache à le montrer les Maîtres d'ouvrage dans la pièce G2 de l'étude d'impact jointe au dossier d'enquête publique unique.

Le SDRIF 2030 intègre explicitement la réalisation du Grand Paris Express, son tracé figurant dans la « carte de destination générale des différentes parties du territoires » et son principe de réalisation étant notamment évoqué dans le fascicule « orientations règlementaires ».

Le réseau du Grand Paris doit ainsi, à la fois répondre aux besoins en matière de déplacements et participer au développement régional en promouvant un développement durable, limitant l'étalement urbain et la consommation des terres agricoles et participant au rééquilibrage Est-Ouest.

La création des gares s'accompagne pour la plupart d'un réaménagement de ses abords et de la création d'un pôle intermodal permettant d'accompagner la mutation des nouveaux espaces identifiés dans le SDRIF.

Le projet, par sa conception exclusivement en souterrain, permet de limiter les impacts sur les espaces boisés et naturels et ceux qui seront impactés seront restitués dans le cadre d'un réaménagement prévu avec les collectivités locales à l'issue des travaux. Des mesures de gestions des eaux sont mises en place afin de limiter les impacts sur les ressources en eau.
Le projet de la ligne 15 Est, inclus dans le programme du Grand Paris Express, est donc compatible avec le SDRIF 2030.

Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de Plaine-Commune
Il a été approuvé le 23/10/2007, modifié par délibération du conseil du 15/12/2009 et mis en compatibilité le 17/12/2013 par déclaration de projet. Depuis le 21/01/2014, il est mis en révision afin d'intégrer les objectifs du SDRIF 2030 et du CDT de Plaine Commune, l'adhésion de la ville de Saint-Ouen et les dispositifs issus de la loi « Grenelle 2 ».

Les secteurs d'implantation des gares de la future ligne 15 Est sont tous localisés au niveau de pôles structurants du territoire. Ainsi, les futures gares Stade de France et Fort d'Aubervilliers viennent s'implanter dans des quartiers à diversifier et à réintégrer dans la ville, indiqués dans la carte « intensification urbaine ».

Le Sud de la communauté d'agglomération, qui concerne la zone d'étude Saint-Denis-Pleyel-Mairie

d'Aubervilliers, est identifié comme un secteur clef pour le développement économique du territoire, figuré dans la carte « activités économiques ».

Par ailleurs, une grande majorité des axes routiers sont concernés par les orientations sur le partage des usages, la structuration de l'espace et le lien entre les territoires. Ainsi, l'avenue J Jaurès, à Aubervilliers, fait l'objet d'une requalification nécessitant une recomposition urbaine (cf. carte « espaces publics » du SCoT).

Ceux situés à proximité des futurs projets de gare sont concernés par les orientations de circulation apaisée, de création de voies de circulations douces, permettant ainsi de réduire les nuisances (cf. carte « Eco-renouvellement urbain »).

Enfin, à l'intérieur de la zone d'étude se trouvent quelques éléments de la trame verte et bleue et deux bâtiments repère de Seine-Saint-Denis : la Tour Pleyel et le Château de Saint-Ouen. La future gare Mairie d'Aubervilliers est prévue au sein d'un ensemble urbain dont l'identité est à préserver, nécessitant une prise en compte, notamment dans le cadre des réflexions sur l'intégration paysagère (cf. carte « identité »).

Les orientations susceptibles d'affecter ou d'infléchir la réalisation d'un projet de métro souterrain comme la ligne 15 Est sont clairement listées dans le dossier qui cite notamment la protection des jardins familiaux du Fort d'Aubervilliers.

L'ouvrage annexe OA 631 de la future ligne 15 Est est implanté à l'angle du square des Acrobates et en occupe temporairement une partie durant les travaux. Par ailleurs, les emprises nécessaires à la réalisation de la gare Fort d'Aubervilliers viennent empiéter partiellement sur les jardins familiaux du Fort. Ces espaces publics seront restitués à l'issue des travaux et des espaces végétalisés recréés dans la mesure du possible, dans le cadre du réaménagement aux abords des gares.

Le projet de la ligne 15 Est apparaît ainsi s'inscrire dans les objectifs d'intensification de la vie urbaine et dans celui du développement autour des pôles de dessertes en transports collectifs.

Le Plan de Déplacements Urbains de la Région Ile-de-France (PDUIF)

Le PDUIF a été arrêté le 15 décembre 2000, en application de la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE) de 1996. Il définit les principes d'organisation des déplacements de personnes et du transport des marchandises, de la circulation et du stationnement.

Le PDUIF a été mis en révision et passé en enquête publique du 15 avril au 18 mai 2013. Le projet, modifié suite à l'enquête publique, a été soumis à l'avis de l'Etat. Par courrier du 5 juin 2014, le Préfet de la région Ile-de-France a émis un avis favorable sur le projet de PDUIF et les modifications proposées. Il a définitivement été approuvé par vote du Conseil régional d'Ile-de-France le 19 juin 2014.

Le PDUIF coordonne à l'échelle régionale les politiques des acteurs de la mobilité pour tous les modes de transport (transports collectifs, voiture particulière, deux-roues motorisés, marche et vélo) ainsi que les politiques de stationnement ou encore d'exploitation routière. Il concerne le transport de personnes, le transport de marchandises et les livraisons. Il traite également la dimension de l'aménagement dans son lien avec la mobilité.

Le PDUIF fixe les objectifs et le cadre de la politique de déplacement des personnes et des biens pour l'ensemble des modes de transport d'ici 2020. Il convient de noter que le PDUIF se décline dans les Plans de Déplacements Urbains des territoires comme récemment ceux de Plaine Commune et d'Est Ensemble.

Afin de respecter les réglementations en matière de qualité de l'air et l'engagement national de réduire de 20 % les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2020, le projet de PDUIF vise, dans un contexte de croissance globale des déplacements estimée à 7% :

- une croissance de 20 % des déplacements en transports collectifs ;
- une croissance de 10 % des déplacements en modes actifs (marche et vélo) ;

- une diminution de 2 % des déplacements en voiture et deux-roues motorisés.

Il cherche à atteindre un équilibre durable entre les besoins de mobilité des personnes et des biens, d'une part, la protection de l'environnement et de la santé et la préservation de la qualité de vie, d'autre part, le tout sous la contrainte des capacités de financement.

Le PDUIF a ainsi dentifié 9 défis à relever, déclinés en 34 actions opérationnelles, pour atteindre cet équilibre. Le plan d'action porte sur la période 2010-2020. Les actions à mettre en œuvre :

- défi 1 : Construire une ville plus favorable aux déplacements à pied, à vélo et en transports collectifs [Action 1.1]. PMV : Le partage multimodal de la voirie au cœur de la stratégie du PDUIF ;
- défi 2 : Rendre les transports collectifs plus attractifs [Actions 2.1 à 2.9] ;
- défis 3 et 4 : Redonner à la marche de l'importance dans la chaîne de déplacement et donner un nouveau souffle à la pratique du vélo [Actions 3/4.1 à 3/4.2 – 3.1 – 4.1 à 4.3] ;
- défi 5 : Agir sur les conditions d'usage des modes individuels motorisés [Actions 5.1 à 5.6] ;
- défi 6 : Rendre accessible l'ensemble de la chaîne de déplacement [Actions 6.1 à 6.2] ;
- défi 7 : Rationaliser l'organisation des flux de marchandises et favoriser l'usage de la voie d'eau et du train [Actions 7.1 à 7.5] ;
- défi 8 : Construire un système de gouvernance responsabilisant les acteurs pour la mise en oeuvre du PDUIF (pas d'actions) ;
- défi 9 : Faire des Franciliens des acteurs responsables de leurs déplacements [Actions 9.1 à 9.3].

Le PDUIF est compatible avec le schéma d'ensemble du réseau de transport du Grand Paris tel qu'approuvé par le décret n° 2011-1011 du 24/08/2011. Le PDUIF reprend la carte d'ensemble du Grand Paris Express, y compris le tracé de la ligne 15 Est. Cette dernière participe pleinement aux objectifs du PDUIF d'augmentation des déplacements en transports collectifs et en corollaire de réduction de l'usage de la voiture par un report modal, et s'inscrit pleinement en particulier dans les défis 1, 2, 3, 4 et 6.

Le Plan Local des Déplacements de Plaine Commune et de Est Ensemble

Un Plan Local de Déplacements (PLD) a pour objectif d'organiser au mieux les différents modes de déplacements. Il décline et précise le Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France (PDUIF) élaboré par la Région Ile-de-France, à un niveau plus local.

Le projet de la future ligne 15 Est traverse le territoire couvert par le PLD de Plaine Commune, adopté en 2008 et par celui d'Est Ensemble, adopté en 2015. Si la commune de Champigny-sur-Marne est également dotée de PLD locaux, ne couvrant toutefois pas la totalité de son territoire communal, le secteur de la gare de Champigny Centre n'est concerné par aucun PLD. Par ailleurs, un PLD est en cours d'élaboration sur le territoire communal de Rosny-sous-Bois mais n'est par encore en vigueur et contiendra un volet sur les déplacements cyclables dont les objectifs devraient rejoindre ceux du PLD de Plaine Commune.

Les contraintes générées par le **PLD de Plaine Commune** pour un projet de métro souterrain concernent principalement les modes actifs, impliquant des contraintes à prendre en compte pour la conception :

- faciliter les déplacements à pied et à vélo, au travers les fiches actions n°1 à 5 : en matière d'accessibilité en phase travaux, franchissement de ces itinéraires au niveau des gares, mise en accessibilité PMR de l'espace public, accès aux transports collectifs avec une bicyclette;
- un réseau de transports publics plus attractif et plus accessible, au travers les fiches actions n°6 à 9 et n°11 : les deux premières fiches indiquent le Grand Paris Express parmi les projets de transports nécessaires à la mise en œuvre du PLD. Et les fiches suivantes évoquent les dessertes bus et l'équipement des gares, notamment en stationnement de cycles.

Les contraintes générées par le **PLD de Est Ensemble** pour un projet de métro souterrain s'articulent essentiellement autour de deux grandes actions autour de la pratique des modes actifs et de l'attractivité des transports en commun, mais avec également des aspects portant sur le stationnement et la circulation des poids lourds pendant les chantiers :

- action 1 : hiérarchiser le réseau viaire et mettre en œuvre sa pacification ;
- action 2 : affirmer la pratique des modes actifs ;
- action 3 : rendre les transports en commun plus attractifs ;
- action 4 : gérer le stationnement sur Est Ensemble ;
- action 5 : améliorer le transport et la livraison des marchandises, avec notamment un schéma d'itinéraires poids lourds qui devra être pris en compte pour l'approvisionnement et l'évacuation des déblais.

Le projet de la ligne 15 Est et sa conception s'inscrivent en cohérence avec ces deux PLD en vigueur, ainsi qu'avec ceux à venir qui développement les mêmes axes. Il en va de même pour l'aménagement de l'espace public aux abords des gares qui garantissent également la compatibilité du projet de la ligne 15 Est avec ces différents PLD.

Les contrats de développement territorial de Plaine Commune, Est Ensemble, Paris Est entre Marne et Bois et des Boucles de Seine

L'aire d'étude du projet de la ligne 15 Est se situe sur le territoire de 4 CDT.

Ces derniers doivent, de leur côté, assurer la cohérence entre les perspectives d'aménagement et les projets de transports dans les communes concernées.

« Un CDT conclu entre l'Etat et les collectivités territoriales d'Ile-de-France porte sur tout ou partie du territoire d'au moins 2 communes d'un seul tenant et sans enclave. Il porte sur un territoire concerné par le projet de réseau de transport ou présentant un caractère stratégique » au sens de l'article 1er de la loi du Grand Paris du 3 juin 2010.

Le CDT définit les modalités de mise en œuvre des objectifs visés «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, agricoles, forestiers, des paysages et des ressources naturelles ».

Les CDT sont issus de la loi n°2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris. Le Grand Paris Express « s'articule autour de ces contrats de développement territorial ».

En outre, l'un des objectifs principaux des CDT est précisément d'intégrer le Grand Paris Express et ses conséquences en termes d'urbanisation à une échelle supra communale.

Ils présentent tous des fiches actions spécifiques portant sur le projet de la ligne 15 Est et présentent des actions autour des pôles gares concernés par chacun d'eux, les axes structurants pour le rabattement à travers les fiches bus générées par le STIF et donc nécessairement une réévaluation pertinente des réseaux viaires.

Les documents d'urbanisme réglementaire et leur mise en compatibilité

La mise en compatibilité des documents d'urbanisme porte sur la modification des éléments écrits de ces derniers et la mise en cohérence des documents graphiques avec la réalisation de l'opération de la ligne 15 Est devant être déclarée d'utilité publique.

Les articles L.153-54 et suivants font obligation aux communes de mettre en compatibilité les dispositions de leur Plan Local d'Urbanisme avec les projets faisant l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique.

Cette mise en compatibilité est réalisée pour dix des treize communes concernées, à savoir Saint-Denis, Aubervilliers, Pantin, Drancy, Bobigny, Noisy-le-Sec, Bondy, Rosny-sous-Bois, Fontenay-

sous-Bois et Le Perreux-sur-Marne, en application des articles L. 153-54 à L.153-59 et R. 153-14 du Code de l'urbanisme. Ces dossiers de mise en compatibilité font partie de la présente enquête unique et sont présentés dans la pièce I du dossier d'enquête.

Saint-Denis a mis en révision générale son PLU qui a été approuvé le 10/12/2015, mais a fait l'objet d'un recours gracieux. Afin de sécuriser l'implantation de la ligne 15 Est sur la commune, il a ainsi été décidé de présenter à l'enquête, à la fois un projet de modification du POS issu de la modification du 30/01/2014 et également un autre portant sur PLU approuvé de la commune.

Pour Rosny-sous-Bois, deux dossiers sont également présentés à enquête, le PLU en vigueur et le PLU révisé, approuvé le 16/12/2015. Dans l'attente d'avoir purgé les délais de recours, il a également été décidé de présenter ces deux documents.

La mise en compatibilité sera effective sur les documents d'urbanisme des communes qui seront alors en vigueur.

Le Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie (SRCAE),
Il a été élaboré conjointement par les services de l'Etat (Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie - DRIEE -), du conseil régional et de l'ADEME, sous le pilotage du préfet de région et du président du conseil régional, en associant de multiples acteurs du territoire dans un important processus de concertation.

Approuvé à l'unanimité par le conseil régional le 23 novembre 2012, le Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie d'Ile-de-France (SRCAE) a été arrêté le 14 décembre 2012 par le préfet de la région Ile-de-France.

Il fixe 17 objectifs et 58 orientations stratégiques pour le territoire régional en matière de réduction des consommations d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre, d'amélioration de la qualité de l'air, de développement des énergies renouvelables et d'adaptation aux effets du changement climatique. Ce document stratégique s'est appuyé sur plusieurs études préalables qui ont permis d'approfondir les connaissances sur les principaux enjeux régionaux.

Le SRCAE définit les trois grandes priorités régionales en matière de climat, d'air et d'énergie à l'horizon 2020 :

- le renforcement de l'efficacité énergétique des bâtiments avec un objectif de doublement du rythme des réhabilitations dans le tertiaire et de triplement dans le résidentiel ;
- le développement du chauffage urbain alimenté par des énergies renouvelables et de récupération, avec un objectif d'augmentation de 40 % du nombre d'équivalent logements raccordés d'ici 2020 ;
- la réduction de 20 % des émissions de gaz à effet de serre du trafic routier, combinée à une forte baisse des émissions de polluants atmosphériques (particules fines, dioxyde d'azote).

Les objectifs du SRCAE en termes de transports se déclinent en 4 points :

- agir sur l'offre, les comportements et l'aménagement du territoire, ainsi que sur le développement des technologies de l'information et de la communication pour :
  - réduire de 2% les trajets en voiture particulière et deux-roues motorisés ;augmenter de 20% les trajets en transports en commun ;
  - augmenter de 10% les trajets en modes de déplacement actifs ;
- réduire les consommations et émissions du transport de marchandises en organisant les flux logistiques de manière globale combinant l'intermodalité à la maîtrise de l'impact environnemental des marchandises transportées par la route : atteindre en 2050 50% des marchandises transportées par voie d'eau, voie ferrée ou véhicules décarbonés ;
- adapter le choix des véhicules au respect de l'environnement en favorisant les comportements d'usage tels que le covoiturage, l'auto-partage… et le recours à des véhicules plus propres : passer en 2020 à 400 000 véhicules électriques ou hybrides rechargeables ;

- limiter l'impact du trafic aérien sur l'air et le climat.

La nature même du projet, en métro souterrain automatique, favorisant par ailleurs les modes alternatifs à la route pour l'approvisionnement et l'évacuation des déblais en phase chantier, permet de dire que la ligne 15 Est est compatible avec le SRCAE.

Le Plan Régional pour la Qualité de l'air (PRQA)
Il a été introduit par la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE) du 30 décembre 1996 et précisé par le décret 98-362 du 6 mai 1998. Il consiste à fixer les orientations à moyen et long terme permettant de prévenir ou de réduire la pollution atmosphérique afin d'atteindre les objectifs de la qualité de l'air définis dans ce même plan.

Préparé sous l'égide du préfet, le plan s'appuie sur la mesure de la qualité de l'air et les inventaires d'émission. Il est un outil de planification, d'information et de concertation à l'échelon régional.

Il met en avant la nécessité :

- d'atteindre les objectifs de qualité de l'air fixé par la réglementation ou par l'organisation mondiale de la santé, en particulier pour les polluants pour lesquels on observe en Ile-de-France des dépassements (particules PM10 et PM2,5, dioxyde d'azote NO2, ozone O3, benzène C6H6 à proximité immédiate d'axes majeurs de trafic, ou sources importantes de polluant) ;
- de diminuer les émissions d'autres polluants tels que les pesticides, les dioxines et les hydrocarbures aromatiques polycycliques et de limiter l'exposition des Franciliens ;
- d'accompagner les évolutions nationales en termes de surveillance et de réglementation de l'air intérieur.

Pour atteindre les objectifs de qualité de l'air, il fixe des orientations permettant de prévenir ou de réduire la pollution atmosphérique ou d'en atténuer les effets. Le PRQA en Ile-de-France 2010-2015 a été adopté le 19/11/2009 et est révisable tous les 5 ans.

Ce sont les déplacements automobiles qui sont plus particulières visés par les orientations du PRQA :

- diminuer les émissions liées à l'âge des véhicules et favoriser le recours aux carburants les moins polluants ;
- maîtriser le volume et la vitesse de déplacements automobiles dans le cœur dense de l'agglomération. Concernant les transports collectifs :
  - le transfert modal vers les transports collectifs pour les déplacements de banlieue à banlieue doit être favorisé, ce qui suppose une priorité d'investissements aux projets de création de lignes contournant Paris ;
  - les circulations dites « douces » en général et les aménagements pour les cyclistes en particulier doivent être développés.

Les orientations du PRQA constituent des orientations générales s'adressant aux pouvoirs publics. Elles ne posent pas de contraintes spécifiques pour un projet de métro souterrain comme celui de la ligne 15 Est. Ce dernier est toutefois cohérent avec les recommandations du plan.

Le Plan de protection de l'atmosphère (PPA)
En complément du PRQA et au minimum dans les agglomérations de plus de 250000 habitants, des Plans de Protection de l'Atmosphère (PPA) doivent être élaborés par le préfet. L'objectif de ces plans est de ramener, à l'intérieur de la zone couverte par le PPA, la concentration en polluants dans l'atmosphère à un niveau inférieur à des valeurs limites.

Pour y parvenir, les autorités peuvent prononcer la restriction ou la suspension d'activités polluantes et prescrire des limitations à la circulation des véhicules.

Le PPA et le PDU Ile-de-France, sont également des obligations issues de la loi LAURE et doivent être compatibles avec le PRQA et sont considérés comme des outils opérationnels. Ils permettent de

définir des objectifs et des seuils à respecter, afin de réduire significativement les émissions polluantes.

Le premier PPA de l'agglomération parisienne date de 2006. Le second PPA a été approuvé le 25 mars 2013.

Le second PPA fixe 24 mesures pour améliorer la qualité de l'air en agissant sur tous les secteurs responsables des émissions polluantes.

Le PPA s'inscrit dans un lien de compatibilité avec le SRCAE et vise notamment à améliorer la qualité de l'air en proposant la mise en œuvre de mesures pour ramener la concentration de polluants à un niveau inférieur aux valeurs limites. Il se compose de mesures réglementaires et d'actions incitatives, dans l'objectif d'agir sur tous les secteurs responsables d'émissions polluantes en Ile-de-France afin de rendre possible un retour de la région sous les seuils réglementaires de pollution atmosphérique à l'horizon 2020. Il édicte 11 mesures réglementaires visant à améliorer la qualité de l'air régional. Ces dernières ne posent pas de contraintes spécifiques pour un projet de type métro souterrain.

Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique en Ile-de-France (SRCE)

Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique en Ile-de-France a été mis en enquête publique en 2013, approuvé par délibération du Conseil Régional du 26/09/2013 et adopté par arrêté du Préfet de la Région Ile-de-France le 21/10/2013.

Son principal objectif est la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques. Le SRCE est le volet régional de la trame verte et bleue et doit ainsi :

- identifier les composantes de la trame verte et bleue (réservoirs de biodiversité, corridors, cours d'eau et canaux, obstacles au fonctionnement des continuités écologiques) ;
- identifier les enjeux régionaux de préservation et de restauration des continuités écologiques, et définir les priorités régionales à travers un plan d'action stratégique ;
- proposer les outils adaptés pour la mise en œuvre de ce plan d'action pour la préservation et la restauration des continuités écologiques.

C'est un document cadre qui oriente les stratégies et les projets de l'Etat et des collectivités territoriales et leurs groupements. Il s'impose dans un rapport de « prise en compte ».

En milieu urbain les enjeux sont les suivants :

- conforter les continuités écologiques de la ceinture verte, en particulier le long des vallées et au contact des forêts périurbaines ;
- maintenir et restaurer des continuités écologiques entre les espaces ruraux et le cœur urbain ;
- limiter la minéralisation des sols qui isole la faune du sol et réduit les habitats disponibles pour la faune et la flore en milieu urbain ;
- promouvoir et généraliser les pratiques de gestion des espaces verts adaptées à la biodiversité.

En terme de continuité écologique, les enjeux liés aux milieux aquatiques et milieux humides pour le SRCE Ile-de-France sont les suivants :

- réhabiliter les annexes hydrauliques pour favoriser la diversité des habitats accessibles et éviter l'assèchement des zones humides indispensables au cycle de vie de certaines espèces (plusieurs espèces de poissons dont les brochets, oiseaux, papillons, autres invertébrés aquatiques) ;
- aménager les ouvrages hydrauliques pour décloisonner les cours d'eau et rétablir la continuité écologique piscicole (en particulier grands migrateurs, saumons, aloses, lamproies marines) et sédimentaire : effacement des ouvrages, ouverture des vannages, passes à poissons ;
- réduire l'artificialisation des berges des cours d'eau et favoriser le développement d'habitats diversifiés capables d'accueillir des espèces aquatiques (poissons, invertébrés) et

terrestres (oiseaux, insectes, chauve-souris) utilisant la végétation rivulaire ;
- stopper la disparition des zones humides.

Les canaux navigables sont en outre considérés comme des infrastructures de transport contribuant à la fragmentation de l'espace. Les principaux effets de coupure liées aux voies navigables sont l'artificialisation des berges, les coupures des continuités longitudinales (le long des cours d'eau) et latérales (relation avec les zones humides rivulaires, difficultés de traversée pour la faune terrestre).

Parmi les enjeux identifiés au SRCE en interaction avec la zone d'étude du projet se trouvent :
- la Marne, la Seine, le Canal de l'Ourcq et le Canal de Saint-Denis qui sont inventoriés comme des corridors à restaurer ;
- le Parc des Coteaux d'Avron identifié comme réservoir de biodiversité ;
- un corridor boisé à restaurer entre le bois de Vincennes et le bois Saint-Martin : ce bois traverse la zone d'étude au niveau de Champigny-sur-Marne ;
- une liaison d'intérêt écologique qui recoupe également la zone d'étude restreinte à Rosny-sous-Bois ;
- plusieurs espaces d'intérêt écologique à Saint-Denis, Aubervilliers (au Fort d'Aubervilliers), Rosny-sous-Bois et Champigny-sur-Marne.

Toutefois, la conception en souterrain du projet de la ligne 15 Est permet de n'interrompre aucun des espaces ou corridors identifiés dans le SRCE.

Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux Seine-Normandie (SDAGE)
Le SDAGE est le document de planification de la ressource en eau au sein du bassin et a vocation à encadrer les choix de tous les acteurs du bassin dont les activités ou les aménagements ont un impact sur la ressource en eau et oriente l'application de l'action publique dans le domaine de l'eau.
Le SDAGE est par ailleurs accompagné d'un programme de mesures qui décline, territoire par territoire, les moyens (réglementaires, techniques, financiers) et les actions permettant d'atteindre en 2015 les objectifs de qualité qu'il définit.

Ces quatre enjeux principaux sont :
- Protéger la santé et l'environnement, améliorer la qualité de l'eau et des milieux aquatiques ;
- Anticiper les situations de crise, inondation et sécheresse ;
- Renforcer, développer et pérenniser les politiques de gestion locale ;
- Favoriser un financement ambitieux et équilibrés.

Approuvé initialement par arrêté du Préfet de la région Ile-de-France le 20 septembre 1996, le SDAGE du bassin Seine-Normandie a été révisé fin 2009, puis arrêté par le préfet coordonnateur du bassin Seine-Normandie, préfet de la région Ile-de-France, le 20 novembre 2009. L'élaboration du nouveau Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) du Bassin Seine Normandie, qui fixera les grandes orientations de la politique de l'eau à l'échelle du bassin pour la période 2016-2021, a été initiée par le Comité de Bassin fin 2012.

En application de l'article R. 212-6 du Code de l'environnement, transposant l'article 14 de la Directive Cadre sur l'Eau (DCE), le public a été consulté par les Comités de bassin du 1er novembre 2012 au 30 avril 2013. La consultation a porté sur la « synthèse provisoire des questions importantes » qui se posent au niveau des bassins versants pour la gestion de l'eau, ainsi que sur le « calendrier et le programme de travail » qui précisent les modalités d'élaboration ou de mise à jour du SDAGE.

SDAGE 2016-2021 :
- un SDAGE intégrant le changement climatique ;
  Quantité de la ressource disponible, gestion de l'eau, qualité des rivières, ... le projet de SDAGE se caractérise par une prise en compte approfondie des effets du changement climatique. De nombreuses dispositions du SDAGE préconisent des mesures d'adaptation à ces changements ou d'atténuation de leurs effets pour les activités du bassin.
- un SDAGE intégrant les exigences de santé et de salubrité publique ;

Alimentation en eau potable, baignade, conchyliculture, ... ces usages sont exigeants en termes de qualité sanitaire de l'eau. Il s'agit de lutter contre les risques « microbiologiques »: bactéries, virus et parasites. Il s'agit aussi d'améliorer la qualité chimique et biologique des eaux afin de protéger la santé de tous. Le projet de SDAGE intègre cette dimension et préconise des mesures renforcées pour satisfaire aux exigences de santé, de salubrité publique, de sécurité civile et d'alimentation en eau potable de la population.

Le SDAGE en vigueur lors de l'élaboration et l'instruction du dossier était celui de 2010-2015 et ont ainsi été analysées les dispositions de ce schéma qui concernent directement le projet de la Ligne 15 Est :

- Diminuer les pollutions ponctuelles des milieux par les polluants classiques ;
- Réduire les pollutions des milieux aquatiques par les substances dangereuses ;
- Protéger les captages d'eau pour l'alimentation en eau potable actuelle et future ;
- Protéger et restaurer les milieux aquatiques et humides ;
- Gestion de la rareté de la ressource en eau ;
- Limiter et prévenir le risque d'inondation ;
- Acquérir et partager les connaissances pour relever les défis.

Un tableau très complet est présenté avec les mesures à mettre en œuvre pour assurer la prise en compte des défis et orientations et donc la compatibilité du projet avec le SDAGE Seine-Normandie 2010-2015, tant en phase travaux qu'en phase exploitation.

Toutefois, le SDAGE 2016-2021, adopté le 05/11/2015 et arrêté le 01/12/2015 par le préfet coordonnateur du bassin Seine-Normandie, préfet de la région Ile-de-France, est entré en vigueur le 20/12/2015. Ainsi, l'analyse de la compatibilité du projet de la ligne 15 Est avec le SDAGE en vigueur a été réalisée et présentée dans un tableau récapitulatif.

Le Plan national des déchets

Le plan national de prévention des déchets, qui couvre la période 2014-2020, s'inscrit dans le contexte de la directive-cadre européenne sur les déchets (directive 2008/98/CE du 19 novembre 2008), qui prévoit une obligation pour chaque État membre de l'Union européenne de mettre en œuvre des programmes de prévention des déchets.

Le plan national de prévention des déchets 2014-2020 cible toutes les catégories de déchets (déchets minéraux, déchets dangereux, déchets non dangereux non minéraux), de tous les acteurs économiques (déchets des ménages, déchets des entreprises privées de biens et de services publics, déchets des administrations publiques).

Il se donne comme ambition de rompre progressivement le lien entre la croissance économique et la production de déchets et il constitue un levier pour la mise en œuvre de la transition énergétique et environnementale. Il s'inscrit en effet pleinement dans la démarche de l'économie circulaire en tant qu'outil au service de l'évolution de notre modèle économique vers un modèle durable, non seulement au plan environnemental, mais aussi économique et social.

Le plan comporte 3 grandes parties :

- bilan des actions de prévention menées précédemment (notamment dans le cadre du précédent plan national de prévention de 2004) ;
- orientations et objectifs pour la période 2014-2020 ;
- mise en œuvre, suivi et évaluation des mesures retenues.

Il couvre 13 axes stratégiques, regroupant 55 actions, qui reprennent l'ensemble des thématiques associées à la prévention des déchets :

- Responsabilité élargie des producteurs ;
- Durée de vie et obsolescence programmée ;
- Prévention des déchets des entreprises ;
- Prévention des déchets dans le BTP ;
- Réemploi, réparation, réutilisation ;

- Biodéchets ;
- Lutte contre le gaspillage alimentaire ;
- Actions sectorielles en faveur d'une consommation responsable ;
- Outils économiques ;
- Sensibilisation ;
- Déclinaison territoriale ;
- Administrations publiques ;
- Déchets marins.

Deux d'entre eux concernent le projet de la ligne 15 Est :

- Augmenter et faciliter le recyclage : concerne le projet au niveau du devenir du matériel roulant hors d'usage, mais qui se trouve en dehors du périmètre d'action de la SGP ;
- Mieux gérer les déchets du BTP : en phase travaux les déblais seront évacués vers des filières adaptées en fonction de leur nature. Le recyclage des matériaux en granulats ou l'utilisation pour du remblaiement de carrière seront privilégiés autant que possible. Des mesures de tri des déchets seront également mises en place sur les plateformes travaux de chaque gare ou Ouvrage annexe (OA), pour qu'ils soient évacués selon des filières adaptées.

Le Plan Régional de Prévention et de Gestion des Déchets de chantier (PREDEC)

L'article 202 de la loi Grenelle 2, « portant engagement national pour l'environnement », a créé un article L541-14-1 dans le Code de l'environnement qui rend obligatoire l'élaboration de plans de gestion des déchets de chantier et attribue la compétence de planification au Conseil Régional pour l'Île-de-France et aux Conseils Généraux pour le reste du territoire. Le décret n°2011-828 du 11 juillet 2011 portant diverses dispositions relatives à la prévention et à la gestion des déchets a établi les conditions d'élaboration et de suivi des plans de prévention et de gestion des déchets issus de chantiers du bâtiment et des travaux publics.

Après avoir approuvé trois plans d'élimination des déchets en novembre 2009 (le PREDMA pour les déchets ménagers et assimilés, le PREDD pour les déchets dangereux et le PREDAS pour les déchets d'activités de soins à risques infectieux), le Conseil régional d'Ile-de-France a adopté le 19/06/2015 le PREDEC, Plan régional de prévention et de gestion des déchets issus des chantiers du bâtiment et des travaux publics.

L'article L.541-15 du Code de l'environnement précise que dans les zones où les plans de prévention et de gestion des déchets du BTP sont applicables, les décisions prises par les personnes morales de droit public et leurs concessionnaires dans le domaine de la prévention et de la gestion des déchets et, notamment, les décisions prises en application de la règlementation sur les ICPE doivent être compatibles avec ces plans. Cela concernera tout particulièrement les ordres de travaux et les autorisations d'exploiter les installations de prise en charge des déchets de chantier.

La Région a approuvé le 19/06/2015 son Plan régional de prévention et de gestion des déchets issus des chantiers du bâtiment et des travaux publics (PREDEC) qui constitue, non seulement un instrument évolutif de programmation et d'organisation, mais également un outil d'information et de sensibilisation d'un large public.

Les principaux enjeux liés à l'élaboration du PREDEC sont les suivants :

- Réduire les déchets ;
- Favoriser l'émergence de filières et d'une économie circulaire locale et régionale ;
- Assurer un rééquilibrage et une solidarité territoriale ;
- Répondre à l'enjeu croisé du recyclage et de l'approvisionnement en matériaux ;
- Optimiser le transport ;
- Impliquer la maitrise d'ouvrage et encourager les bonnes pratiques notamment pour réduire et trier les déchets de chantiers ;
- Favoriser la traçabilité et le contrôle ;

- Permettre une meilleure connaissance des déchets du BTP.

Le PREDEC comporte :

- Un programme de prévention pour réduire la production de déchets et leur nocivité ;
- Des objectifs sur les déchets inertes ;
- Des objectifs sur les déchets non dangereux et dangereux ;
- Des objectifs sur le développement des modes de transports alternatifs et l'optimisation du transport routier ;
- Des objectifs transversaux.

La recherche de solutions alternatives et durables pour l'évacuation et la gestion des déblais de chantier du projet de la Ligne 15 Est s'inscrit dans les objectifs et obligations posées par le PREDEC. Ces solutions alternatives et durables pour l'évacuation des déblais sont détaillées dans le chapitre 3.2 de la pièce G2 de l'étude d'impact et dans la pièce spécifique G.4.2 (Schéma Directeur d'Evacuation des Déblais ou SDED).

Concernant les évacuations de déblais par voies routières, le projet de la Ligne 15 Est respectera également le principe de proximité contraignant les choix des exutoires entre départements de petite et grande couronne.

Le Plan de Gestion pour Paris et la Petite Couronne

L'homogénéité de la situation entre Paris et les trois départements qui l'entourent (Hauts-de-Seine, Seine-Saint-Denis et Val-de-Marne), et la concomitance des flux de déchets générés sur ces territoires a conduit à la réalisation d'un plan commun pour ces quatre départements approuvé en juillet 2004. Par ailleurs, au vu de la problématique posée par le stockage des déchets en Seine-et-Marne, une coordination régionale des actions menées dans les différents départements en associant les commissions départementales des départements de Grande Couronne semblait nécessaire.

Les objectifs de cette planification explicités dans la circulaire du 15/02/2000 sont les suivants :

- Assurer le respect de la règlementation en luttant contre les décharges sauvages et en faisant appliquer le principe « pollueur-payeur » ;
- Mettre en place un réseau géographiquement équilibré de collecte et de traitement afin de réduire le transport des déchets ;
- Mettre en œuvre le principe de réduction à la source des déchets posé par la loi du 13 juillet 1992 ;
- Réduire la mise en décharge et fournir un effort global de valorisation et de recyclage des déchets ;
- Utiliser des matériaux recyclés dans les chantiers du BTP (en respectant les conditions de sécurité environnementale, de sécurité technologique pour les ouvrages et de santé publique) ;
- Impliquer les maîtres d'ouvrage dans l'élimination des déchets générés par la réalisation de leurs commandes.

En dehors des six objectifs fixés par la circulaire du 15 février 2000, le plan prévoit un certain nombre d'objectifs spécifiques :

- Utiliser au maximum la voie d'eau et le fer pour le transport des déchets du BTP ;
- Mettre fin au mélange des déchets dangereux avec les autres types de déchets ;
- Mettre fin aux dépôts sauvages ;
- Informer, "conscientiser" et former les acteurs essentiels ;
- Soutenir la dynamique naturelle diffusant les bonnes pratiques des grands acteurs vers les petits, des TP vers le bâtiment, du public vers le privé.

Les éléments concernant plus spécifiquement un projet de métro souterrain sont les suivants :

- La quantification des déchets de chantiers prenant en compte la catégorie des déchets selon la nomenclature des déchets et les filières matériaux ;
- Le recensement des filières de traitement existantes et prévues, ainsi que leurs capacités ;

- La détermination des installations nouvelles nécessaires dans une logique de proximité.

La SGP a établi un Schéma Directeur d'Evacuation des Déblais (SDED) pour organiser le plus en amont possible cette question à l'échelle du projet. Annexé au dossier d'enquête (pièce G4.2), il porte à la fois sur les filières de gestion et sur le transport des lieux d'excavation aux lieux de stockage. Ce schéma est ainsi compatible avec les plans et programmes en vigueur concernant la gestion des déchets.

Le Plan de Prévention des Risques Inondations de la Marne et de la Seine dans le département du Val de Marne

Le Plan de Prévention Risque Inondation (PPRI) est un outil réglementaire qui définit comment prendre en compte le risque inondation dans l'occupation du sol.

La loi du 2 février 1995 dite loi « Barnier » prévoit, sous la responsabilité de l'État, l'élaboration de Plans de Prévention des Risques, dont le risque inondation. Ce dernier a pour finalité :

- d'établir une cartographie aussi précise que possible des zones de risque ;
- d'interdire les implantations humaines dans les zones les plus dangereuses ;
- de réduire la vulnérabilité des installations existantes ;
- de préserver les capacités d'écoulement et d'expansion des crues.

Le Plan de Prévention Risque Inondation applicable actuellement a été approuvé par arrêté préfectoral n°2007/4410 le 12 novembre 2007. Il est entré en application le 15 décembre 2007, date de sa publication au recueil des actes administratifs de la Préfecture du Val-de-Marne.

Il définit cinq objectifs :

- ne pas augmenter significativement le nombre d'habitants dans les zones inondables soumises aux aléas forts et très fort ;
- règlementer strictement les établissements sensibles qui accueillent de façon permanente des personnes non valides, des malades, des personnes âgées ou des enfants dans les zones inondables soumises aux aléas forts et très forts ;
- ne pas dégrader les conditions d'écoulement et d'expansion des crues ;
- mettre les surfaces habitables des constructions nouvelles hors d'eau par rapport à la crue de référence ;
- tolérer pour les activités économiques et les établissements non sensibles le niveau de plancher fonctionnel sous le niveau de la crue de référence sous réserve du respect de prescriptions particulières pour des éléments pouvant entraîner des risques.

L'ouvrage annexe 741, situé à 85 m de la Marne, dans une zone violet foncé (zone urbaine dense présentant un risque d'aléa fort ou très fort : submersion supérieure à 1m), est le seul élément du projet de la Ligne 15 Est concerné par ce PPRI. L'ouverture de cet ouvrage annexe sera placée au-dessus de la côte PHEC (+2,20m au-dessus du terrain naturel), à environ 2,7m par rapport au terrain naturel. Un système d'accès à l'aide d'une échelle est préconisé pour minimiser les impacts en zone inondable. L'étude hydraulique qui sera réalisée en phase avant-projet précisera les contraintes locales pour cette implantation. La surface de remblaiement étant d'environ 202, et le volume d'emprise du puits d'accès étant inférieur à 50 m3, il sera nécessaire de réaliser des volumes de compensation (au volume de stockage des crues) au niveau de la conception de l'ouvrage.

Ces aménagements particuliers pour l'ouvrage annexe 741 sont cohérents avec le PPRI, le projet de la ligne 15 Est est donc compatible avec le PPRI de la Seine et de la Marne dans le département du Val-de-Marne.

Plans de préventions des risques argile et de mouvements de terrain

Le projet traverse plusieurs périmètres de risques valant PPR au titre de l'article R.111-3 du code de l'urbanisme, qui imposent plusieurs mesures visant à réduire les risques d'impacts dus aux mouvements de terrain :

- PPR argile sur le département de Seine-Saint-Denis, non encore réalisé,

- PPR argile en cours d'approbation sur le département du Val-de-Marne ;
- PPR mouvements de terrain prescrit à Saint-Denis, comportant à ce jour seulement une carte d'aléas ;
- PPR mouvements de terrain dans le Val-de-Marne encore non réalisé.

Seul le **PPR Argile en cours de validation sur le Val-de-Marne** présente une contrainte règlementaire pour la Ligne 15 Est. Ce projet de PPR impose la réalisation d'études géotechniques conformes à la norme NF P94-500 dont toutes les conclusions devront être appliquées pour toute construction nouvelle.

Les éléments du projet concernés par ce PPR sont :

- Les gares Val de Fontenay, Nogent-Le Perreux et Champigny Centre : la gare Val de Fontenay se situe en zone bleu clair (exposition moyenne), celle de Nogent-Le Perreux également, à la frontière de la zone verte (exposition faible) et Champigny Centre se trouve en zone verte.
- Les intergares situées entre Rosny-Bois-Perrier et Champigny Centre ;
- Les ouvrages annexes (OA) n° 731, 732, 741, 742, 743 et 744 ;
- Les entonnement de Champigny-sur-Marne.

La norme NF P94-500 mise en place depuis 2006 a été révisée et est applicable depuis le 03/11/2013. Cette nouvelle norme sur les missions d'ingénierie géotechnique a pour but de diminuer les risques de sinistres.

Des missions géotechniques ont déjà été effectuées (mission G11) et il est prévu de les poursuivre (G12…) lors des phases ultérieures de définition du projet. Les conclusions seront appliquées au projet, le rendant ainsi compatible avec le PPR Argile du Val-de-Marne.

Trois PPR mouvements de terrain ont été prescrits sur les communes de Neuilly-Plaisance, Saint-Ouen et Saint-Denis :

- PPR mouvements de terrain prescrit le 22/12/2004 pour les communes de Saint-Ouen et Neuilly-Plaisance ;
- PPR mouvements de terrain du 17/01/2005 pour la commune de Saint-Denis qui comprend à ce jour la carte d'aléas risque argile et la carte d'aléas risque gypse.

Ces PPR ne sont toutefois pas encore approuvés et donc pas en vigueur. Toutefois, dans l'attente de leur approbation, des plans localisent déjà les périmètres de risque et valent PPR approuvé, au titre de l'article R.111-3 du code de l'urbanisme. Ils imposent plusieurs mesures visant à réduire les risques d'impacts dus aux mouvements de terrain.

Les communes **d'Aubervilliers, Bobigny, Noisy-le-Sec, Pantin, Saint-Ouen et Saint-Denis sont soumises à des périmètre de risque valant PPR approuvé le 18/04/1995 pour les mouvements de terrain liés au gypse.** Pour le projet de la Ligne 15 Est, cela concerne en particulier :

- Les gares Stade de France, Mairie d'Aubervilliers, Fort d'Aubervilliers et Bobigny-Pablo Picasso ;
- L'arrière-gare de Saint-Denis Pleyel et les intergares situées entre Saint-Denis Pleyel et Pont de Bondy ;
- Les ouvrages annexes (OA) n°330, 631, 641, 642, 651, 652, 661, 662, 671, 672, 681, 682 et 692 ;
- Les sites d'entrée de tunneliers situés au niveau du Canal Saint-Denis (OA 641) et de la gare Pont de Bondy.

Enfin, les communes de **Rosny-sous-Bois, Pantin, Saint-Ouen et Noisy-le-Sec sont règlementées par des périmètres de risque valant PPR approuvé le 18/04/1995 pour le risque lié aux anciennes carrières**. Pour le projet Ligne 15 Est, cela concerne :

- Les gares Rosny-Bois-Perrier et Fort d'Aubervilliers et les intergares de part et d'autre ;
- Le SMR/SMI et son accès.

La reconnaissance préalable des cavités souterraines naturelles existantes, liées à la dissolution du gypse ou correspondant à d'anciennes carrières, est réalisée en phase étude et en phase travaux. Des

campagnes de reconnaissance et des études géotechniques sont menées à l'avancement du chantier, conformément au processus formalisé par la norme NF P 94 500. Des adaptations sont faites en conséquence, comme le comblement des cavités avec des matériaux inertes.

Le projet de Ligne 15 Est est ainsi compatible avec les PPR et l'arrêté préfectoral du 18/04/1995.

Le Plan National Santé Environnement (PNSE) et le Plan Régional Santé Environnement (PRSE)

Le plan national santé environnement (PNSE) est un plan qui, conformément à l'article L. 1311 du code de la santé publique, doit être renouvelé tous les cinq ans.

Le premier plan national santé environnement a été lancé en 2004 par le gouvernement. Puis, conformément aux engagements du Grenelle de l'environnement et à la loi de santé publique du 9 août 2004, le gouvernement a élaboré un deuxième Plan national santé environnement.

Outil central de la politique de lutte contre les pathologies dues à l'environnement, ce deuxième PNSE a fait l'objet d'une communication en conseil des ministres le 24 juin 2009.

Le PNSE 1 rassemblait 45 actions classées en 8 axes, visant à couvrir le champ des interrelations entre environnement et santé, par l'identification et une meilleure prise en compte de l'ensemble des polluants et des milieux de vie. Il répondait aussi au Sixième programme d'action de l'Union européenne pour l'environnement qui inclut un volet « Environnement et santé » visant à « atteindre une qualité de l'environnement qui ne met pas en péril ni n'influence négativement la santé des personnes ». Il proposait de :

- identifier les risques pour la santé (dont des enfants et personnes âgées) pour "légiférer en conséquence";
- introduire des priorités environnementales et sanitaires dans d'autres politiques, et dans la législation relative à l'eau, l'air, les déchets et le sol ;
- développer la recherche dans le domaine santé-environnement ;
- mieux évaluer les risques des produits chimiques (Cf. directive Reach) par une amélioration et une meilleure communication des fiches de données de sécurité ;
- interdire ou limiter les pesticides les plus dangereux et par de meilleures pratiques d'utilisation ;
- mettre en œuvre la législation relative à l'eau (Directive cadre sur l'eau...) ;
- produire des normes sur la qualité de l'air et une stratégie sur la pollution atmosphérique ;
- Produire et appliquer une directive sur le bruit.

Le deuxième PNSE (2009-2013) s'inscrit dans la continuité du premier plan National Santé-Environnement (PNSE 1), bénéficiant ainsi de ses enseignements et de son impulsion. Avec l'élaboration du deuxième plan santé environnement, la France réaffirme l'importance que les pouvoirs publics français attachent à cette question et s'inscrit comme moteur sur ce sujet au niveau international. Il s'agit d'intégrer le principe de précaution (au sens de la charte de l'environnement, art. 5), contribuer à appliquer plusieurs directives européennes et certaines propositions du Grenelle de l'environnement, qui – fin 2007 – souhaitait une mise à jour du PNSE 1 développant notamment :

- le thème de l'air intérieur ;
- la réduction des inégalités environnementales ; inégalités d'exposition aux nuisances ou inégalités géographiques), inégalités de sensibilité (personnes vulnérables) ou les inégalités dans les moyens d'action (inégalités sociales) ;
- un mode de gouvernance par les 5 collèges du Grenelle (élargie à des représentants de consommateurs, de malades et de victimes), y compris pour la mise à jour des plans régionaux santé environnement (PRSE 2).

Les grands thèmes du PNSE2 :

- la réduction des pollutions à fort impact sur la santé ;
- les inégalités environnementales ;

- les risques émergents.

Il rassemble 58 actions et présente 12 mesures phares que sont :

- réduire de 30 % les PM 2,5 (particules de taille inférieure à 2,5 µm) dans l'air d'ici 2015, ainsi que les émissions de mercure, arsenic, hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP), benzène, perchloroéthylène et PCB/dioxines dans l'air et l'eau ;
- étiquetage sanitaire (matériaux de construction, de décoration) et obligation d'usage de produits moins émissifs dans les crèches et écoles ;
- favoriser les mobilités douces ;
- protéger les 500 périmètres de champs captant les plus menacés ;
- connaître et réduire les médicaments dans l'environnement, avec en juillet 2009 l'élaboration d'un plan national ;
- programme de biosurveillance sanitaire de la population dès 2010 ;
- tester dans quatre régions la traçabilité des expositions professionnelles ;
- Renforcer les contrôles des substances mises sur le marché (notamment concernant le risque pour les enfants) ;
- améliorer l'air des bâtiments accueillant des enfants (test de surveillance de la qualité de l'air dans 300 crèches et écoles, dès fin 2009); lister et traiter les crèches et écoles construites sur des sols pollués ;
- créer des postes de conseillers « Habitat santé » pouvant notamment se déplacer à domicile ;
- traiter 20 000 logements/an pour résorber l'habitat indigne ;
- Identifier et gérer les « points noirs environnementaux ».

Le plan se veut aussi un lieu de réflexion sur les risques émergents (nanotechnologies, ondes électromagnétiques, perturbateurs endocriniens…).
Le PNSE 2 est décliné en 16 fiches-action, qui transposent notamment les propositions du Grenelle de l'environnement concernant la santé et l'environnement.

Le troisième plan national santé environnement (PNSE3) a été adopté pour la période 2015-2019. Sa mise en œuvre est placée sous le copilotage des ministères en charge de la santé et de l'écologie.

Ce troisième PNSE témoigne de la volonté du gouvernement de réduire autant que possible et de façon la plus efficace les impacts des facteurs environnementaux sur la santé afin de permettre à chacun de vivre dans un environnement favorable à la santé. Il s'articule autour de 4 grandes catégories d'enjeux :

- Des enjeux de santé prioritaires ;
- Des enjeux de connaissance des expositions et de leurs effets ;
- Des enjeux pour la recherche en santé environnement ;
- Des enjeux pour les actions territoriales, l'information, la communication, et la formation.

Le 2e plan régional santé environnement (PRSE2) est la déclinaison régional du PNSE et a pour fonction de définir les objectifs régionaux en matière de santé environnementale et les actions à mettre en œuvre afin de mieux détecter, évaluer et gérer l'ensemble des risques sanitaires liés aux agents chimiques, bactériologiques et physiques présents dans les différents milieux de vie. Ce 2e plan régional a été approuvé par arrêté préfectoral du 27/07/2011. Il présente l'état des lieux de la santé environnementale en Ile-de-France puis décline 16 fiches actions et 2 fiches informatives.

Le PNSE comme le PRSE ne présentent pas de contraintes pour un projet de métro souterrain qui est, par ailleurs, cohérent avec leurs objectifs.

Les textes applicables

Une enquête préalable à la déclaration d'utilité publique
La mise en œuvre de l'opération ligne 15 Est nécessite des acquisitions foncières pouvant amener à des expropriations, le cas échéant. C'est ainsi que l'enquête publique conduite est celle préalable à la Déclaration d'Utilité Publique, qui est régie par :

- les articles L.123-1, R.123-1 et suivants et R.126-4 du Code de l'environnement ;
- L.1, L.110-1, L.110-2 et L.121-1 à L.121-5, L.122.1, R.122-1 et 2, R.122-2 et R.R.241-1 du Code de l'expropriation ;
- L'article 20-2 de la loi n°2010-597 du 03/06/2010 relative au Grand Paris ; (le II de l'article 5 de cette loi renvoie aux articles L.522-1 à L.522-4 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et l'article 1er du décret n° 2010-1133 du 20/09/2010 pris pour l'application de certaines dispositions de la loi du 03/06/2010).

Comme le dispose l'article L.122-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique « si l'expropriation est poursuivie au profit de l'Etat ou de l'un de ses établissements publics, la déclaration d'utilité publique tient lieu de déclaration de projet ». Ainsi, la DUP intervenant au bénéfice de la Société du Grand Paris, établissement public de l'Etat vaudra déclaration de projet.

Une évaluation socio-économique obligatoire
Pour ce projet, elle a été établie conformément au code des transports, notamment ses articles L.1511-1 à L.1511-5 et R.1511-1 à R.1511-10 relatifs à l'élaboration des projets, et au décret n° 2013-1211 du 23/12/2013 relatif à la procédure d'évaluation des investissements publics en application de l'article 17 de la loi n°2012-1558 du 31/12/2012 de programmation des finances publiques pour les années 2012 à 2017.

Un projet soumis à étude d'impact
L'article L122-1 du Code de l'environnement précise que « les projets de travaux, ouvrages ou d'aménagements publics et privés qui, par leur nature, leurs dimensions ou leur localisation sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement ou la santé humaine sont précédés d'une étude d'impact ».

L'article R122-2 du Code de l'environnement et son annexe, quant à eux, précisent les opérations soumises systématiquement à étude d'impact et celles relevant d'un examen au cas par cas. Ainsi, la ligne 15 Est est bien soumise à étude d'impact, car relevant notamment des rubriques :

- 5°) Infrastructures ferroviaires, a° voies ferroviaires de plus de 500 m et b° création de gares de voyageurs ;
- 7°) Ouvrages d'art, b° tunnels et tranchées couvertes d'une longueur supérieures à 300 m ;
- 8°) Transport guidé de personnes : tramways, métros souterrains et aériens, lignes suspendues ou lignes analogues de type particulier servant exclusivement ou principalement au transport de personnes.

Cette étude d'impact, codifiée par l'article R122-5 du Code de l'environnement, permet, après une description de l'état initial du site, d'apprécier les conditions d'insertion dans l'environnement, les mesures prévues pour supprimer, réduire ou compenser les atteintes vis-à-vis de l'environnement, et les avantages attendus de la réalisation du projet. Elle doit aussi justifier le choix du parti d'aménagement retenu parmi les variantes envisagées.

L'étude d'impact permet :

- d'aider le maître d'ouvrage à concevoir un projet respectueux de l'environnement ;
- d'aider l'autorité chargée de l'instruction administrative du dossier à la prise de décisions ;

- d'informer le public et de recueillir ses observations.

Par ailleurs, selon l'article 2 de la loi n°76-629 du 10 Juillet 1976, relative à la protection de la nature (désormais codifié aux articles L.122-1 à L.122-3 du Code de l'environnement), l'étude d'impact est la règle et la dispense l'exception pour les travaux et projets d'aménagements entrepris par une collectivité publique, ou qui nécessitent une autorisation ou une décision d'approbation.

Le contenu de l'étude d'impact est réglementairement défini, conformément aux dispositions des articles L. 122-1 et suivants du Code de l'environnement, relatif aux études d'impact.

Conformément à l'article R. 112-3 du Code de l'environnement, cette étude présente successivement :

- **un résumé non technique** de l'étude d'impact, afin de faciliter la prise de connaissance par le public des informations contenues dans l'étude ;
- **une analyse de l'état initial du site et de son environnement,** à l'intérieur de l'aire d'étude retenue, afin de cerner tous les effets significatifs du projet sur les milieux naturel et humain ;
- **les raisons pour lesquelles**, notamment du point de vue des préoccupations d'environnement, parmi les partis envisagés, **le projet présenté a été retenu** ;
- **une analyse des effets directs et indirects, temporaires et permanents du projet sur l'environnement.** Cette prévision des impacts doit rester la plus factuelle possible. Cette détermination initiale doit être complétée par une appréciation de l'importance des impacts, en fonction de la vulnérabilité des milieux concernés comme l'irréversibilité de leurs effets et de l'existence de moyens propres à en limiter les conséquences ;
- **les mesures envisagées par le Maître d'Ouvrage** ou le pétitionnaire pour supprimer, réduire et, si possible, compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement, ainsi que l'estimation des dépenses correspondantes ;
- **une analyse des méthodes utilisées** pour évaluer les effets du projet sur l'environnement mentionnant les difficultés éventuelles de nature technique ou scientifique rencontrées pour établir cette évaluation.

L'article L.122-1 du Code de l'environnement précise notamment que *« les études préalables à la réalisation d'aménagements ou d'ouvrages qui, par l'importance de leurs dimensions ou leurs incidences sur le milieu naturel, peuvent porter atteinte à ce dernier, doivent comporter une étude d'impact permettant d'en apprécier les conséquences. Cette étude d'impact est transmise pour avis à l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement par l'autorité chargée d'autoriser ou d'approuver ces aménagements ou ces ouvrages. »*

Un projet soumis à enquête publique

Pour les travaux devant être précédés d'une étude d'impact au titre de l'article L122-1 du Code de l'environnement, une enquête publique est requise, conformément aux articles L123-2 et R123-1 du Code de l'environnement. Elle est régie par les articles R123-2 à R123-27 du Code de l'environnement.

Une enquête « Mise en compatibilité des documents d'urbanisme »

Le projet soumis à enquête publique ne nécessite pas de mettre en compatibilité des schémas de cohérence territoriale (SCoT) ou encore le schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF) qui est explicitement compatible avec le projet.

Les articles L.153-54 et suivants font obligation aux communes de mettre en compatibilité les dispositions de leur Plan Local d'Urbanisme avec les projets faisant l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique. Seuls les textes concernant les plans locaux d'urbanisme (PLU) ou les plans d'occupation des sols (POS) sont donc mentionnés.

En application des articles L123-16 et R123-23 du Code de l'urbanisme, l'enquête publique portera également sur la mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme des communes concernées par le projet, à savoir, dans le cas présent, Saint-Denis, Aubervilliers, Pantin, Drancy, Bobigny, Noisy-le-

Sec, Bondy, Rosny-sous-Bois, Fontenay-sous-Bois et Le Perreux-sur-Marne.
Conformément à l'article L123-16 du Code de l'urbanisme « *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 a porté à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence ;*
- *l'acte déclaratif d'utilité publique ou la déclaration de projet est pris après que les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan ont fait l'objet d'un examen conjoint du représentant de l'Etat dans le département, du président de l'établissement public de coopération intercommunale compétent, du maire de la commune sur le territoire de laquelle est situé le projet, de l'établissement public mentionné à l'article L122-4, s'il en existe un, de la région, du département et des organismes mentionnés à l'article L121-4, et après avis de l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou, dans le cas prévu par le deuxième alinéa de l'article L123-6, du conseil municipal.*

La déclaration d'utilité publique emporte approbation des nouvelles dispositions du plan. »

Les dossiers de mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec la déclaration d'utilité publique des 10 communes concernées ont été réalisés en concertation avec les services de l'Etat (Direction de l'Unité Territoriale de la DRIEA) et les communes et sont joints au dossier d'enquête publique unique.

La commune de Saint-Denis a mis en révision générale son PLU qui a été approuvé le 10/12/2015, mais a fait l'objet d'un recours gracieux. Afin de sécuriser l'implantation de la ligne 15 Est sur la commune, il a ainsi été décidé de présenter à l'enquête, à la fois un projet de modification du POS issu de la modification du 30/01/2014 et également un autre portant sur PLU approuvé de la commune.

Pour la commune de Rosny-sous-Bois, deux dossiers sont également présentés à enquête, le PLU en vigueur et le PLU révisé, approuvé le 16/12/2015. Dans l'attente d'avoir purgé les délais de recours, il a également été décidé de présenter ces deux documents.

La mise en compatibilité sera effective sur les documents d'urbanisme des communes qui seront alors en vigueur.

Les dossiers ont fait l'objet d'une réunion d'examen conjoint le 10/12/2016, de niveau interdépartementale (Val-de-Marne et Seine-Saint-Denis), dans le cadre de la procédure d'examen conjoint du projet de mise en compatibilité des documents d'urbanisme en application de l'article L123-16 du Code de l'urbanisme. Une seconde réunion a été organisée le 09/02/2016 pour pallier une erreur matérielle dans la diffusion à une personne publique pour la réunion du 10/12/2015.

Les procès verbaux de ces deux réunions étaient joints au dossier d'enquête publique (pièce 1.2).

Evaluation environnementale des documents d'urbanisme de Saint-Denis et de Rosny-sous-Bois
En application de l'article L.104-1 à L.104-3 et des articles R.104-8 et suivants du Code de l'urbanisme, certains dossiers de mise en compatibilité des documents d'urbanisme doivent être soumis à évaluation environnementale.
Le contenu de l'évaluation environnementale requis pour un dossier de mise en compatibilité, en application des dispositions de l'article R.104-18 du code de l'urbanisme, modifié par le Décret n°2015-1783 du 28/12/2015, est le suivant :

- *« 1° Une présentation résumée des objectifs du document, de son contenu, et, s'il y a lieu, de son articulation avec les autres documents d'urbanisme et les autres plans et programmes mentionnés à l'article L.122-4 du code de l'environnement avec lesquels il doit être compatible ou qu'il doit prendre en compte ;*
- *2° Une analyse de l'état initial de l'environnement et des perspectives de son évolution en exposant notamment les caractéristiques des zones susceptibles d'être touchées de manière*

notable par la mise en œuvre du document ;

- *3° Une analyse exposant :*
  - *a) les incidences notables probables de la mise en œuvre du document sur l'environnement ;*
  - *les problèmes posés par l'adoption du document sur la protection des zones revêtant une importance particulière pour l'environnement, en particulier l'évaluation des incidences Natura 2000 mentionnée à l'article L.414-4 du code de l'environnement ;*
- *4° L'exposé des motifs pour lesquels le projet a été retenu au regard des objectifs de protection de l'environnement établis au niveau international, communautaire ou national et les raisons qui justifient le choix opéré au regard des solutions de substitutions raisonnables tenant compte des objectifs et du champ d'application géographique du document ;*
- *5° La présentation des mesures envisagées pour éviter, réduire et, si possible, compenser s'il y a lieu , les conséquences envisageables de la mise en œuvre du document sur l'environnement ;*
- *7° Un résumé non technique des éléments précédents et une description de la manière dont l'évaluation a été effectuée. »*

Par ailleurs, l'article R.104-19 de ce code, applicable au 01/01/2016, dispose concernant le degré de détail des informations fournies dans l'évaluation environnementale que « *le rapport est proportionné à l'importance du document d'urbanisme, aux effets de sa mise en œuvre ainsi qu'aux enjeux environnementaux de la zone considérée. Il peut se référer aux renseignements relatifs à l'environnement figurant dans d'autres études, plans ou documents. L'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement définit à l'article R.104-21 est consultée, en tant que de besoin, sur le degré de précision des informations que doit contenir le rapport de présentation. »*

Cette évaluation environnementale des évolutions des documents d'urbanisme est requise dès lors que la mise en œuvre de l'évolution du droit du sol est susceptible d'engendrer des effets significatifs sur l'environnement et identifie ainsi les incidences notables sur l'environnement . L'objet de l'évaluation environnementale réalisée ici sur ces deux PLU est l'évolution du droit des soles visant à permettre la réalisation du Grand Paris Express. Le projet tel que soumis à la procédure d'enquête publique, a préalablement fait l'objet :

- d'une évaluation stratégique environnementale en application de la directive 2001/42/CE et de la loi du 03/06/2010 relative au Grand Paris, jointe au dossier de débat public ;
- d'une déclaration au tire de l'article L.122-10 du code de l'environnement, précisant la manière dont il a été tenu compte du rapport d'évaluation environnementale et les motifs qui ont fondé les choix opérés lors de l'élaboration du Schéma d'ensemble, prévu par l'article 2 de la loi du Grand Paris ;
- d'une étude d'impact, en application de l'article L.122-1 du code de l'environnement.

La mise en compatibilité des documents d'urbanisme dans le cadre du projet ligne 15 Est ne prévoit que des adaptations ponctuelles du documents visant à lever les interdictions qui empêcherait l'implantation du réseau de transport en souterrain et à adapter les règles régissant les constructions en surface, afin de rendre possibles l'implantation en surface des émergences du réseau de transport (gares et ouvrages annexes).

Les PLU qui comprennent tout ou partie d'un site Natura 2000 pour des dossiers de mise en compatibilité qui comportent des réductions de protections paysagères (dispositions de l'article L153-31 du code de l'urbanisme) sont soumis à cette évaluation environnementale.

Ainsi, pour la commune de Saint-Denis, du fait de la présence en extrémité Est du territoire communal, du site Natura 2000 du parc « Georges Valbon » appartenant à la Zone de Protection Spéciale FR 1112013, et du fait de la réduction ponctuelle d'une protection paysagère par le dossier de mise en compatibilité, le document d'urbanisme est soumis à la procédure d'évaluation environnementale. Cette dernière est commune aux dossiers de mise en compatibilité du POS et du PLU de Saint-Denis, tous deux présents au sein du dossier de DUP pour la réalisation de la ligne 15 Est.

Dans le cas de la ville de Rosny-sous-Bois, en raison de la présence en extrémité Sud-Est du territoire communal du site Natura 2000 du parc intercommunal du Plateau d'Avron, appartenant à la Zone de Protection Spéciale FR 1112013, et du fait de la réduction ponctuelle d'une protection paysagère par le dossier de mise en compatibilité, le document d'urbanisme est soumis à la procédure d'évaluation environnementale.

Avis de l'Autorité environnementale sur les évaluations environnementales des PLU de Saint-Denis et de Rosny-sous-Bois

Les deux dossiers ont été soumis à avis de l'Autorité environnementale (en l'espèce le préfet de la Seine-Saint-Denis) le 08/04/2016 et un avis a été rendu pour chacun d'eux le 04/05/2016.

Ces avis sont rendus en application de l'article L.104-6 du code de l'urbanisme et portent sur les adaptations règlementaires du PLU de Saint-Denis et celui de Rosny-sous-Bois, nécessaires à leur mise en compatibilité avec la réalisation du projet de Ligne 15 Est du réseau de transport complémentaire du Grand Paris.

Ils sont émis en complément de l'avis de l'autorité environnementale (CGEDD) en date du 20/01/2016 sur la ligne 15 Est que l'autorité décisionnaire doit par ailleurs prendre en considération.

Conformément à l'article R.104-23 du code de l'urbanisme, ces avis procèdent d'une analyse de:

- l'évaluation environnementale contenue dans le dossier de mise en compatibilité par déclaration d'utilité publique des projets de PLU de Saint-Denis et de Rosny-sous-Bois ;
- la prise en compte de l'environnement par les adaptations apportées au document d'urbanisme.

Ces avis étaient joints au dossier d'enquête (pièce I.4.b).
Ils sont examinés à la fin du chapitre 3 du présent rapport

L'avis de l'Autorité environnementale

Le dossier d'enquête publique est soumis à avis de l'Autorité environnementale (dans le cas présent le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable, ou CGEDD), en application des articles L.122-1, R.122-6 et R.122-7 du Code de l'environnement. Cet avis doit être inséré dans le dossier d'enquête (dans le cas présent, il figure bien dans la pièce J8 du dossier d'enquête publique unique).

L'Autorité environnementale (Ae) a été saisie par le préfet de la Seine-Saint-Denis le 29/10/2015, conformément à l'article R.122-6 du Code de l'environnement. Elle a rendu son avis le 20 janvier 2016.
Cet avis et la réponse de la maîtrise d'ouvrage (également insérée dans la pièce J9 du dossier d'enquête unique) sont examinés à la fin du chapitre 3 du présent rapport.

Réponse du maître d'ouvrage à l'Avis de l'Autorité environnementale

Le pétitionnaire a établi un mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité environnementale, mémoire qui était joint au dossier d'enquête publique unique (pièce J9).

Les mesures de concertation mises en œuvre

Une concertation préalable à l'enquête publique a été réalisée, conformément aux dispositions du code de l'environnement (articles L.120-1 à L.120-2 et L.121-1 à L.121-16), relatives à la participation du public à l'élaboration des projets d'aménagement ou d'équipement ayant une incidence importante sur l'environnement ou l'aménagement du territoire. Le STIF a saisi la Commission nationale du débat public (CNDP), qui a ouvert une phase de concertation sous l'égide d'un garant indépendant, qui s'est déroulée du 11 février au 30 mars 2013.

Cette concertation a permis d'informer les habitants, élus, acteurs associatifs et économiques des communes concernées et de recueillir leurs avis sur le projet pour l'enrichir. Le dispositif mis en

œuvre s'est appuyé sur une large gamme de supports d'information :

- 10 réunions publiques ont été organisées entre le 12/02/2013 et le 27/03/2013 ;
- 6 rencontres voyageurs et espaces de dépôt d'avis ont été tenues entre le 27/02/2013 et le 15/03/2013,
- le dossier de concertation, document de 53 pages présentant en détail les objectifs et caractéristiques du projet a été diffusé à 7000 exemplaire, envoyé aux partenaires du STIF, aux communes et intercommunalités du territoire, à ACTEP et ORBIVAL et mis à disposition du public sur le lieu des réunions publiques et des rencontres voyageurs ;
- un site Internet dédié au projet (www.grandparisexpress-ligneorange.fr- a été ouvert le 09/01/2013 et, disponible par flashcode a permis de proposer une information complète sur le projet et sur la démarche de concertation, avec les rubriques suivantes : projet, objectifs, caractéristiques et effets, porteurs de projet, coût et modalités de financement. Une carte interactive permettait de prendre connaissance du tracé, des stations et de disposer d'informations spécifiques pour chacune d'elles. Plusieurs documents étaient également téléchargeables. Ce site a reçu 7 300 visites durant la période de concertation. Les sites Internet du STIF, des partenaires et collectivités territoriales concernés (y compris Plaine Commune et Est Ensemble) ont également annoncé la concertation ;
- une campagne d'affichage a été réalisée dans les stations des réseaux RATP et SNCF et sur le lieux de vie des communes traversées, selon 7 formats différents. Au total plus de 3 870 affiches ont été distribuées ;
- le dépliant d'information à 5 volets présentant notamment les modalités de la concertation a été distribué à 560 000 exemplaires. Une carte T détachable permettait d'exprimer son avis ;
- Une lettre d'information sur la ligne Orange a été publiée en décembre 2012, avant le démarrage de la concertation. Imprimée à 2200 exemplaire, elle a été diffusée à une liste de personnalités régionales et auprès des collectivités concernées pour mise à disposition du public
- la presse nationale, régionale et locale a diffusé un communiqué de presse du STIF ;
- un film de présentation du projet Ligne Orange a été réalisé et diffusé dans les cinq premières réunions publiques et lors des rencontres voyageurs et était en ligne sur le site Internet. Le film n'a plus été diffusé dans les réunions publiques après la communication du Premier ministre du 06/03/2013 car il ne mentionnait pas cette intervention ;
- une plaquette d'information «Le Nouveau Grand Paris et la ligne Orange » a été diffusée à 15 000 exemplaires et détaillait les annonces faites par le Premier ministre le 06/03/2013 sur le calendrier et le financement du Grand Paris Express et du plan de mobilisation pour les transports, ainsi que les implications pour le projet de ligne Orange. Cette plaquette était disponibles sur les lieux des réunions publiques et diffusée par tractage ;
- 24 totems ont été installés à l'emplacement des futures stations de la ligne Orange pour informer les habitants et usagers des territoire sur le tracé envisagé. L'adresse du site Internet du projet et un « flash code » renvoyaient au site ;
- et panneaux d'exposition.

Le public a pu contribuer au projet et exprimer son avis par écrit et par oral, totalisant 2 649 contributions:

- sur le site Internet dédié, avec la possibilité de déposer un avis en ligne (110);
- via des fiches mises à disposition du public lors des réunions publiques et des rencontres voyageurs (219, dont 106 en réunions publiques et 113 en rencontres voyageurs) ;
- via des cartes T, volets détachables inclus dans les dépliants d'information, permettant l'envoi (sans frais) d'un avis écrit (2 135);
- lors des 10 réunions publiques (interventions orales 174) ;
- par des contributions officielles par courrier (11).

Le bilan de cette concertation a été approuvé par le conseil d'administration du STIF le 11/12/2013.
Cette concertation a mis en évidence la forte attente du projet. Les questions posées par le public se sont concentrées sur le choix de l'itinéraire et l'emplacement des gares. La satisfaction globale du public à l'égard du tracé a été soulignée, même si des interrogations se sont manifestées fréquemment

au sujet du tracé de la ligne en général (en parallèle du T1 et du RER E) et de la desserte du centre de Drancy (pour laquelle la mobilisation des habitants et de leurs élus en faveur de la modification du tracé a été forte). Les inquiétudes exprimées ont portées sur la mise en œuvre du projet, tant au niveau de sa gouvernance que de celui du financement et du calendrier. Toutefois, les annonces du Premier ministre du 06/03/2013 sur le Nouveau Grand Paris ont apporté satisfaction et répondu à certaines craintes. Si les gains de temps et de confort au quotidien étaient de nature à satisfaire le public, ce dernier s'est montré attentif à la qualité de l'organisation des transports (accessibilité PMR, intermodalité, rabattements…). L'impact des travaux sur le cadre de vie a également été abordé (sur l'environnement, la congestion automobile autour des gares, la vie locale…).

Ces points ont, dans la mesure du possible, été pris en compte lors de la conception du projet : positionnement optimisé des gares, exploitation retenue en rocade générant une interopérabilité avec la ligne rouge 15 Sud, optimisation des correspondances au niveau des gares…

Le conseil d'administration du STIF n'a toutefois pas retenu la desserte du centre ville de Drancy par la ligne 15 Est mais s'est engagé à desservir la ville par un mode lourd d'ici 2035 et lancer des études rapidement. Les études préliminaires ont porté sur le tracé privilégié issu de cette concertation et c'est donc ce projet de ligne 15 Est tel que défini lors des études préliminaires menées en 2013-2014 et ajusté en 2015 par la SGP qui est présenté dans le dossier mis à enquête.

Mention des autres autorisations nécessaires pour réaliser le projet

Plusieurs enquêtes et autorisations seront ensuite nécessaires afin de mener à terme le projet de la ligne 15 Est. Celles-ci porteront sur les permis de construire à délivrer pour les stations de la ligne et le SMR/SMI, la définition précise des parcelles à acquérir et les ayant-droit à indemniser dans le cadre d'enquêtes parcellaires ; au titre des installations classées pour la protection de l'environnement si certaines installations du projet ou nécessaires au chantier le requièrent (régimes d'autorisation, d'enregistrement ou de déclaration) ; au titre des défrichements si des autorisations sont nécessaires ; au titre de la police de l'eau, si les incidences du projet sur la ressource en eau et le milieu aquatique et les seuils techniques de chacune des rubriques sont atteints pour le régime d'autorisation et nécessitant une enquête dite « loi sur l'eau » ; dans le cas où le projet ne pourrait éviter toute incidence sur des espèces sensibles, une procédure de demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces faunistiques ou floristiques protégées pourra être lancée, portant sur la prise en compte de la biodiversité dans le projet et la pertinence des mesures proposées pour préserver les espèces protégées présentes ; autorisation de travaux dans le périmètre de protection de monuments historiques, …

Dans le cadre de la modernisation du droit à l'environnement et de la simplification des démarches administratives, le Gouvernement a décidé d'unifier par étapes certaines procédures et de fusionner les autorisations nécessaires pour la réalisation d'un projet. Ceci permet notamment de réduire le délai d'obtention des actes et le nombre des interlocuteurs pour le porteur de projet.

- Dans le cadre de la procédure d'autorisation unique IOTA (Installation, Ouvrages, Travaux, Activités) conduit ainsi à une décision unique du préfet du département pour l'ensemble des décisions de l'Etat relevant : du code de l'environnement (police de l'eau, législation des réserves naturelles nationales et sites classés, des dérogations à l'interdiction d'atteinte aux espèces et habitats protégés) et du code forestier (autorisation de défrichement) ;
- Certains types d'ICPE : L'expérimentation relative au « certificat de projet » peut également concerner les projets d'installations présentant un intérêt majeur pour l'activité économique, compte tenu du caractère stratégique de l'opération concernée, de la valeur ajoutée qu'elle produit, de la création ou de la préservation d'emplois qu'elle permet ou du développement du territoire qu'elle rend possible à compter du 01/08/2015, à la date de publication de la loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques. Cette simplification permet de fusionner jusqu'à cinq décisions qui peuvent être nécessaires pour la réalisation du projet telles que l'autorisation ICPE, celle portant sur le défrichement, ou encore de dérogation « espèces protégées » ….

Description sommaire du projet

Les acteurs du projet

Maitrise d'ouvrage
Le maître d'ouvrage est la personne, morale ou physique, pour le compte de laquelle est réalisé un projet.

- **La Société du Grand Paris (SGP) est le maître d'ouvrage** du projet faisant l'objet de la présente enquête publique.

  Cet établissement public de l'État à caractère industriel et commercial a été créé par l'article 7 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris. La Société du Grand Paris a pour mission principale de concevoir et d'élaborer le schéma d'ensemble et les projets d'infrastructures composant le réseau de transport public du Grand Paris et d'en assurer la réalisation, qui comprend la construction des lignes, ouvrages et installations fixes, la construction et l'aménagement des gares, y compris d'interconnexion, ainsi que l'acquisition des matériels roulants conçus pour parcourir ces infrastructures.

  En application de l'article 20-2 de la loi du 3 juin 2010, ajouté à la loi du 3 juin 2010 par l'ordonnance n° 2014-690 du 26 juin 2014, la Société du Grand Paris peut être désignée maître d'ouvrage de projets de création ou d'extension d'infrastructures du réseau de métropolitain affecté au transport public urbain de voyageurs en Île-de-France prévoyant au moins une correspondance avec le réseau de transport public du Grand Paris. Elle dispose alors à cette fin des possibilités qui lui sont reconnues par le II de l'article 7 de la loi du 3 juin 2010, et notamment de la possibilité d'acquérir, au besoin par voie d'expropriation, des biens de toute nature, immobiliers et mobiliers, nécessaires à la création et à l'exploitation de l'infrastructure de transport public.

  En application de ces dispositions, par une délibération du 11 février 2015, le conseil d'administration du STIF a désigné la Société du Grand Paris maître d'ouvrage de la «Ligne 15 Est», projet faisant l'objet du présent dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, qui correspond au tronçon du réseau complémentaire structurant intégré à la liaison de rocade de la ligne 15 et une convention de maîtrise d'ouvrage a été conclue en date du 28 avril 2015 entre le STIF et la Société du Grand Paris.

  Dans le cadre du programme du réseau Grand Paris Express, la Société du Grand Paris travaille en étroite collaboration avec le **Syndicat des transports d'Île-de-France** (STIF).

- **Le STIF est** l'**autorité organisatrice des transports en Île-de-France**. À ce titre, il est chargé d'organiser, de coordonner et de financer les transports publics de voyageurs de la région.

  Ses principales prérogatives sont les suivantes :
  - création des conditions générales d'exploitation, création des titres de transport et fixation de leurs tarifs ;
  - définition de l'offre de transport et du niveau de qualité des services dans le cadre de contrats signés avec les transporteurs ;
  - coordination de la modernisation du système de transports publics francilien et cofinancement de la modernisation ou de la création d'équipements nécessaires à l'amélioration de la qualité de service ;
  - évaluation et révision du plan de déplacements urbains d'Île-de-France.

  Une coordination entre le STIF et la Société du Grand Paris s'avère nécessaire à plusieurs titres :
  - Le réseau de transport public du Grand Paris, sous maîtrise d'ouvrage de la Société du Grand Paris, est conçu comme étant en connexion avec le reste du réseau de transport public (existant ou futur), dont le STIF a la responsabilité.
  - Le STIF est maître d'ouvrage conjoint, avec la RATP, du prolongement de la ligne 14

entre Saint-Lazare et Mairie de Saint-Ouen. Une réflexion commune quant aux modalités techniques de service et d'exploitation est nécessaire.

- L'exploitation des lignes, ouvrages et installations conçus et réalisés par la Société du Grand Paris sera effectuée sous la responsabilité du STIF, qui désignera l'exploitant.
- Après avoir été acquis par la Société du Grand Paris, le matériel roulant sera transféré en pleine propriété au STIF qui le mettra à disposition des exploitants.

Ainsi, la Société du Grand Paris et le STIF sont associés dans la mise en œuvre du Grand Paris Express afin que ces nouveaux transports collectifs structurants soient parfaitement articulés aux autres modes de transport, selon les principes généraux suivants :

- les deux entités s'accordent sur les modalités d'information réciproque de leurs projets au travers d'instances de coordination régulières et transversales ;
- le STIF participe aux différents comités de pilotage locaux mis en place à l'initiative de la Société du Grand Paris ;
- des travaux partenariaux sont menés entre la Société du Grand Paris et le STIF sur tous les sujets nécessitant une validation, ou préparant une décision future, de la part de l'autorité organisatrice : en particulier, le STIF est étroitement associé à la définition du service en gare et en ligne ;
- conformément à l'article 4 de la loi n° 2010-597 relative au Grand Paris, modifié par l'article 21 de la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles, et au décret n° 2015-308 du 18 mars 2015, le STIF est associé à l'élaboration des dossiers d'enquête publique préalables à déclaration publique, dont les documents constitutifs lui sont soumis pour approbation préalable ;
- conformément à l'article 15 de la loi n° 2010-597 relative au Grand Paris, modifié par l'article 21 de la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles, et au décret n° 2015-308 du 18 mars 2015, le STIF est associé à l'élaboration de l'ensemble des documents établis par la Société du Grand Paris pour la réalisation des opérations d'investissement concernant la réalisation des infrastructures du réseau de transport public du Grand Paris, qui lui sont soumis pour approbation préalable jusqu'à la décision de la Société du Grand Paris d'engager les travaux.

➢ **La RATP (Régie autonome des transports parisiens)** est un établissement public à caractère industriel et commercial de l'État exploitant une partie des réseaux de transports publics d'Ile-de-France.

En particulier, la RATP est exploitante jusqu'en 2039 de l'intégralité de la ligne 14 du métro, ainsi que des autres lignes actuelles du métropolitain. La RATP assurera ainsi l'exploitation de la ligne 14 prolongée au nord à Saint-Denis Pleyel et au sud à l'aéroport d'Orly dans le cadre du Grand Paris Express.

En application de l'article L.1241-4 du code des transports, la RATP exerce, conjointement avec le STIF, la maîtrise d'ouvrage du prolongement de la ligne 14 compris entre Saint-Lazare et Mairie de Saint-Ouen. En outre, par convention du 24 février 2015, la Société du Grand Paris a temporairement transféré à la RATP la maîtrise d'ouvrage des études et des travaux relatifs au prolongement de la ligne 14 entre Olympiades et l'aéroport d'Orly.

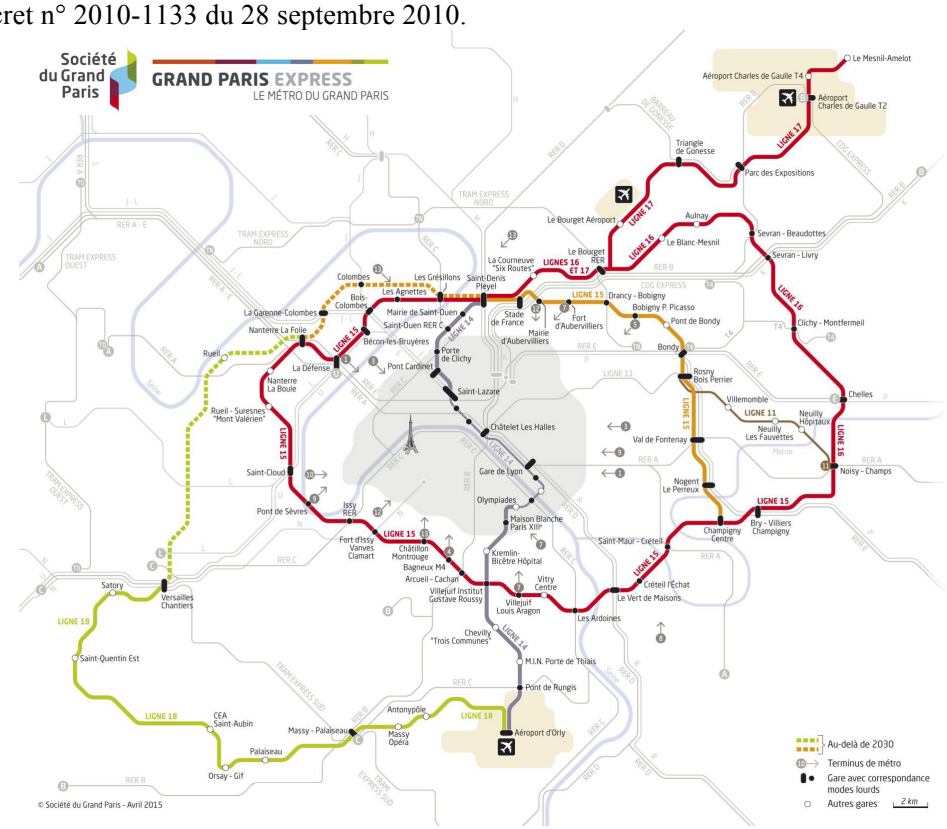
Enfin, conformément à l'article L.2142-3 du code des transports, la RATP est gestionnaire de l'infrastructure du réseau de métropolitain affecté au transport public urbain de voyageurs en Île-de-France, dans la limite des compétences reconnues à SNCF Réseau ; à ce titre, elle est « responsable de l'aménagement, de l'entretien et du renouvellement de l'infrastructure, garantissant à tout moment le maintien des conditions de sécurité, d'interopérabilité et de continuité du service public, ainsi que de la gestion des systèmes de contrôle, de régulation et de sécurité des lignes et des réseaux ferroviaires en Île-de-France» .

Présentation de l'opération

Cadrage

Le nouveau réseau de métro automatique du Grand Paris Express a pour ambition de relier entre eux, tout en les connectant avec le centre de l'agglomération parisienne, les grands pôles stratégiques de la région Île-de-France. Le réseau complet totalise environ 200 km de tracé et compte soixante-douze gares. Il est composé :

- du réseau de transport public du Grand Paris, approuvé par le décret n° 2011-1011 du 24 août 2011, comprenant des liaisons en rocade parcourant les territoires de proche et moyenne couronnes (ligne rouge et ligne verte correspondant aux lignes 15, 16, 17 et 18) complétées par une liaison radiale (ligne bleue correspondant à la ligne 14),
- et du réseau complémentaire structurant («ligne orange » correspondant à une portion de la ligne 15 entre Champigny Centre et Saint-Denis Pleyel, liaison pouvant être prolongée jusqu'à Nanterre et au prolongement de la ligne 11 entre Rosny Bois-Perrier et Noisy-Champs) qui constitue l'offre de transport public complémentaire, prévu par l'article 1er du décret n° 2010-1133 du 28 septembre 2010.



Le dossier d'enquête publique présente le projet de création de la portion Est de la ligne 15 du Grand Paris Express, correspondant à la portion de « ligne orange » comprise entre Saint-Denis Pleyel et Champigny Centre. Cette enquête concerne les communes suivantes :

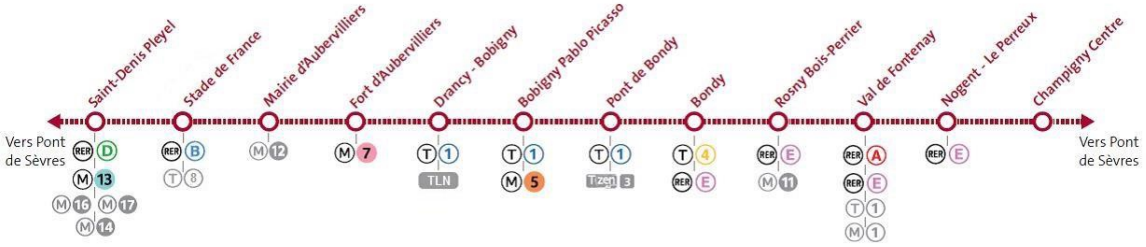
- Département de Seine-Saint-Denis **:**
  - Saint-Ouen ;
  - Saint-Denis ;
  - Aubervilliers ;
  - Drancy ;
  - Bobigny ;
  - Pantin ;
  - Noisy-le-Sec ;
  - Bondy ;
  - Rosny-sous-Bois

- · Département du Val-de-Marne
  - Fontenay-sous-Bois ;
  - Le Perreux-sur-Marne ;
  - Nogent-sur-Marne ;
  - Champigny-sur-Marne.

La ligne 15 en rocade, d'une longueur d'environ 75 km, dessert directement les trois départements de la petite couronne (Seine-Saint-Denis, Val de Marne, Hauts de Seine) ; elle est également raccordée à l'ouest de la Seine-et-Marne en son terminus de Noisy-Champs.

La ligne 15 présente plusieurs gares de correspondance avec d'autres lignes du réseau Grand Paris Express : Saint-Denis Pleyel (correspondances avec les lignes 14, 16 et 17), Villejuif Institut Gustave Roussy (correspondance avec la ligne 14), Noisy-Champs (correspondance avec la ligne 16, ainsi qu'avec le prolongement de la ligne 11, relevant précédemment de la « ligne orange ») ; par ailleurs, au-delà de l'horizon 2030, il est prévu que la gare Nanterre La Folie permette la correspondance entre la ligne 15 et les prolongements des lignes 16 / 17 (en provenance de Saint-Denis Pleyel) et 18 (en provenance de Versailles Chantiers).

Le présent projet de ligne 15 Est représente un linéaire total d'environ 23 km et comporte 11 gares.



Plus précisément :

- Le projet comprend un tunnel d'environ 26 kilomètres, dont 23 en rocade autour de Paris du nord au sud-est, qui reliera Saint-Denis Pleyel à Champigny Centre. Le linéaire complémentaire correspond à des voies de service.
- Le projet présenté à l'enquête publique comprend 11 gares souterraines, y compris la gare de Champigny Centre réalisée pour l'essentiel par la ligne rouge - 15 Sud.
  La gare Champigny Centre est réalisée pour l'essentiel au titre du projet de tronçon Pont de Sèvres – Noisy-Champs du réseau de transport public du Grand Paris (ligne rouge / ligne rouge - 15 sud), qui a été déclarée d'utilité publique par décret en Conseil d'État n°2014-1607 du 24 décembre 2014. Cependant des travaux de finalisation du génie civil de la boîte souterraine de la gare seront réalisés dans le cadre du projet de la Ligne 15 Est.
  La gare Saint-Denis Pleyel est quant à elle exclue du périmètre du projet car réalisée au titre du projet de tronçon Noisy-Champs – Saint-Denis Pleyel du réseau de transport public du Grand Paris (ligne rouge / lignes 16 et 17 Sud), qui a fait l'objet d'une enquête préalable à déclaration d'utilité publique du 13 octobre au 24 novembre 2014.
- La Ligne 15 Est est en outre dotée d'un site de maintenance et de remisage (SMR) et d'un site de maintenance des infrastructures (SMI) tous deux prévus à Rosny-sous-Bois, et de 28 ouvrages de service. Enfin, une option du projet consiste à réaliser une liaison de service qui permettrait une circulation des trains de travaux entre la ligne 15 et la ligne 16/17.

L'interopérabilité, c'est-à-dire la continuité du service vers les autres tronçons de la Ligne 15, sera effective à la gare de Champigny Centre et à la gare de Saint-Denis Pleyel.

L'implantation des gares a été étudiée par le STIF durant la phase d'études préliminaires, en concertation continue avec les collectivités territoriales concernées.

Les abords de chaque gare seront aménagés de manière à mettre en œuvre une inter modalité efficace et ainsi favoriser les correspondances avec le réseau de bus et le rabattement en modes actifs.

A terme, 16 lignes de transport (RER, métro, tramway, BHNS existant et en projet) seront connectées

aux gares de la Ligne 15 Est.

Les ouvrages de correspondance vers les modes ferroviaires lourds font partie intégrante du projet d'infrastructure présenté à l'enquête publique. En complément, pour chacune des gares d'interconnexion, des études conduites par les opérateurs et gestionnaires d'infrastructures ferroviaires sont en cours en vue d'apprécier la capacité des espaces existants à prendre en charge de manière satisfaisante les flux de correspondants nouveaux générés, à terme, par le réseau Grand Paris Express.

Ces premières analyses, en cours d'approfondissement sous le pilotage du STIF, pourront déboucher localement sur l'identification de projets consistant à mettre à niveau certains pôles de correspondance. Ces travaux seraient alors coordonnés, dans leur conception comme dans leur calendrier, avec la réalisation des infrastructures Grand Paris Express au titre des projets présentés à enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

Historique

Le projet de Ligne Orange a émergé au cours des débats publics consacrés aux projets Arc Express et Réseau de Transport du Grand Paris qui ont eu lieu du 30 septembre 2010 au 31 janvier 2011.

De nombreuses voix se sont élevées pour demander la convergence des deux projets. Le 26 janvier 2011, l'État et la Région Île-de-France ont adopté un protocole « relatif aux transports publics en Île-de-France » qui propose la création du projet Grand Paris Express, synthèse d'Arc Express et du Réseau de Transport du Grand Paris. Le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris, approuvé par décret le 24 août 2011, propose un « réseau complémentaire structurant » ou Ligne Orange, qui complète la desserte proposée par les lignes Rouge, Verte et Bleue du Réseau de transport public du Grand Paris.

Reliant en rocade Saint-Denis Pleyel à Rosny-Bois-Perrier et, de là, par deux branches séparées, Champigny Centre d'une part et Noisy-Champs d'autre part, la Ligne Orange est un maillon essentiel du GPE qui doit permettre de décharger un réseau central saturé, notamment les lignes de RER ou certaines lignes de métro comme la ligne 13. C'est donc l'ensemble des voyageurs qui verront leurs conditions de transport s'améliorer, par une meilleure fiabilité des temps de parcours et un meilleur confort dans les rames.

Ce réseau doit également contribuer à la diminution de la circulation automobile en rendant les transports en commun plus attractifs.

Le STIF a engagé en 2011 les études de faisabilité nécessaires à la définition des grandes caractéristiques de l'infrastructure et aux variantes d'implantation des gares.

Le Conseil du STIF a adopté le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) le 10 octobre 2012 et a saisi la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) en perspective de l'organisation d'une concertation préalable sous l'égide d'un garant. Celle-ci s'est tenue du 11 février au 30 mars 2013.

Lors de sa présentation du « Nouveau Grand Paris » le 6 mars, soit un mois après l'ouverture de la concertation sur la Ligne Orange, le Premier ministre a rendu public les arbitrages de l'État portant sur la définition et le calendrier de réalisation du Grand Paris Express. Ainsi, le Grand Paris Express sera constitué notamment :

- d'une « rocade ou ligne 15 de métro ferré et enterré (…) Noisy-Champs, Champigny Centre, La Défense, Saint-Denis Pleyel, Rosny-Bois-Perrier, Champigny Centre » (cette rocade inclut le projet de ligne orange – 15 Est objet de la présente enquête publique) ;
- « de transports automatiques à capacité adaptée pour la desserte des territoires en développement (les lignes 16, 17, 18) ».

Le Premier Ministre a indiqué à cette occasion que l'opportunité d'un prolongement de la Ligne 11 du métro à Noisy-Champs en substitution de la branche de la Ligne Orange reliant Rosny-Bois-Perrier à Noisy-Champs devait être étudiée.

Ainsi, le bilan de la concertation de la Ligne Orange approuvé au Conseil du STIF du 11 décembre 2013 acte, à l'issue des échanges entre le maître d'ouvrage STIF, la population et l'ensemble des acteurs locaux, la séparation de la Ligne Orange en deux projets distincts : la Ligne 15 Est reliant Saint-Denis Pleyel à Champigny Centre d'une part, et le prolongement de la ligne 11 de Rosny-Bois-Perrier à Noisy-Champs d'autre part.

Ce bilan conclut notamment sur la décision du Conseil du STIF de poursuivre les études de la Ligne 15 Est [Saint-Denis Pleyel – Champigny Centre] d'une part et du prolongement de la ligne 11 du métro de Rosny Bois Perrier à Noisy-Champs d'autre part, en cohérence avec les arbitrages de l'Etat.

Ces décisions se fondent sur le constat que le prolongement de la ligne 11 du métro de Rosny-Bois-Perrier à Noisy-Champs présente une attractivité équivalente à celle qu'aurait eu la branche de la ligne orange reliant Rosny-Bois-Perrier à Noisy-Champs, lui permettant d'assurer le désenclavement des territoires concernés. En outre, cette substitution permet une simplification de fonctionnement de la future ligne 15 du Grand Paris Express et de la configuration de la gare Rosny-Bois-Perrier.

Sur la base de ces éléments, le STIF a engagé les études visant à élaborer le Schéma de Principe et le dossier d'enquête d'utilité publique de la Ligne 15 Est.

Par une délibération du 11 février 2015, le conseil d'administration du STIF a désigné la Société du Grand Paris maître d'ouvrage de la Ligne 15 Est, et une convention de maîtrise d'ouvrage a été conclue en date du 28 avril 2015 entre le STIF et la Société du Grand Paris. C'est le projet de ligne 15 Est tel que défini lors des études préliminaires menées en 2013-2014 par le STIF, et ponctuellement ajusté en 2015 par la Société du Grand Paris, qui est présenté dans ce dossier.

Objectifs

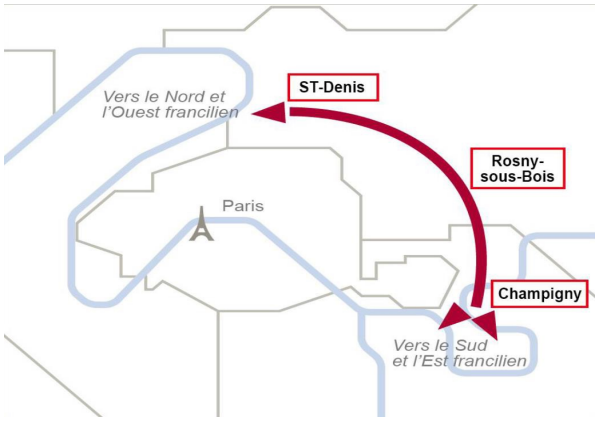
Aujourd'hui, 325 000 habitants et 170 000 emplois sont localisés dans un rayon de 1 000 mètres autour d'une des futures gares de la ligne 15 Est.

A l'horizon 2030, la fréquentation de l'ensemble de la Ligne 15 Est est estimée entre 100 millions et 140 millions de voyageurs annuels, soit en moyenne environ 50 000 voyageurs à l'heure de pointe du matin. La Ligne 15 Est contribuera à diminuer la fréquentation d'une partie du réseau de transports collectifs (métro, RER et tramway).

Les objectifs du projet de Ligne 15 Est, rappelés lors de la concertation de 2013, s'inscrivent dans les objectifs du programme Grand Paris Express et peuvent être résumés en trois objectifs principaux qui justifient l'intérêt du projet :

- **Désenclaver l'est francilien et apporter de nouvelles dessertes** :

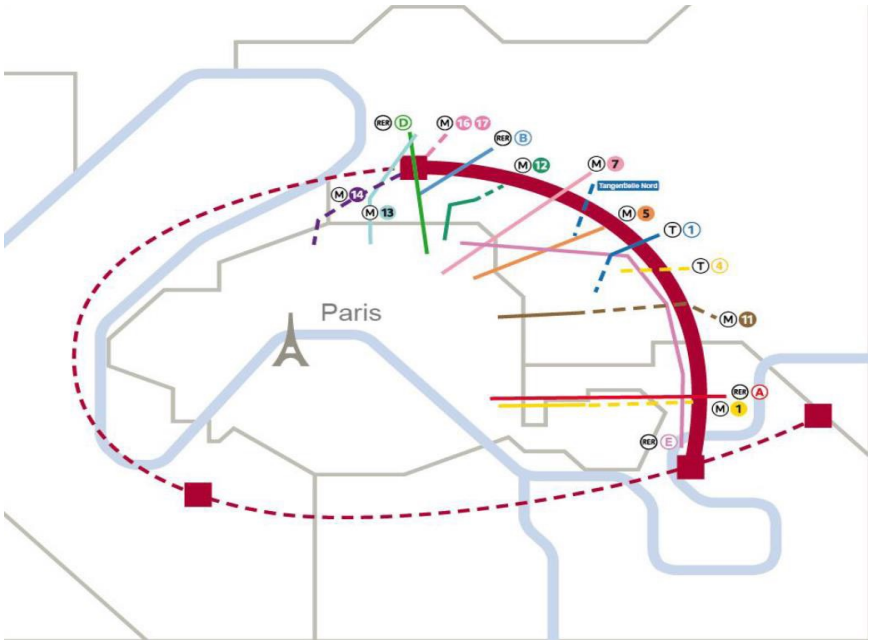
  La ligne 15 Est participe au désenclavement des territoires qu'elle dessert, en constituant un nouveau lien entre les zones d'habitats et les grandes zones d'emplois de la Seine-Saint-Denis ainsi que vers les pôles de formation. Son intégration à la ligne 15 de rocade facilite les déplacements entre la Seine-Saint-Denis et les grands pôles d'emplois des Hauts-de-Seine et du Val-de-Marne (les secteurs de La Défense / Nanterre, de Créteil ou d'Orly par exemple). Elle améliore réciproquement l'accès aux pôles d'emplois de Seine-Saint-Denis depuis le reste de la région, notamment le secteur de la Plaine à Saint-Denis.



- La ligne 15 Est assure une meilleure accessibilité à l'Est de la première couronne francilienne ;
- La ligne 15 Est fait émerger de nouveaux pôles et dynamise l'activité.

➢ **Améliorer le maillage du réseau francilien.**

La Ligne 15 Est s'insère dans l'ensemble du réseau de transport en Île-de-France, existant ou futur grâce aux nombreuses correspondances avec les lignes de métro et de RER radiales.



- La ligne 15 Est soulage le réseau existant et améliore les temps de parcours de banlieue à banlieue ;
- La Ligne 15 Est favorise le report modal ;
- La ligne 15 Est est accompagnée d'un renforcement de l'offre bus aux gares.

➢ **Accompagner le développement du territoire.**

Au-delà de l'objectif d'amélioration des conditions de déplacement, la Ligne 15 Est doit également accompagner et favoriser le développement tant économique que démographique du territoire qu'elle dessert. Les projets d'ores et déjà engagés ou envisagés confirment la très forte ambition de développement du territoire traversé. La Ligne 15 Est renforcera leur attractivité en garantissant leur accessibilité à l'échelle régionale.

La Ligne 15 Est contribuera ainsi au succès des grandes opérations d'aménagement engagées ou à venir (le Campus Condorcet, le Fort d'Aubervilliers, les berges du canal de

l'Ourcq notamment), et participera directement au rééquilibrage de la région Île-de-France. Dans une hypothèse de développement dynamique, favorisé par la réalisation de la Ligne 15 Est, on estime qu'à l'achèvement des programmes engagés et envisagés le territoire traversé comptera 120 000 habitants et 80 000 emplois supplémentaires par rapport à la situation en 2010.

- **Développements futurs**

A l'horizon 2025, le tronçon entre les gares de Saint-Denis Pleyel et Rosny Bois Perrier sera mis en service. Les gares de Saint-Denis Pleyel et Rosny Bois Perrier assureront les fonctions de terminus provisoires.

Durant la période 2025 – 2027, la Ligne 15 Est sera exploitée avec un service omnibus, en navette entre les terminus de Rosny-Bois-Perrier et de Saint-Denis Pleyel. L'intervalle envisagé est de l'ordre de 3 minutes 30 entre deux trains aux heures de pointe.

A l'horizon 2027, la ligne 15 Est sera raccordée au tronçon Ouest de la ligne, assurant ainsi une continuité de service sur une majeure partie de la rocade. Le raccordement sera réalisé en arrière-gare de la gare de Saint-Denis Pleyel, qui deviendra donc une gare passante. La gare de Rosny Bois Perrier assurera la fonction de terminus de la ligne à une extrémité, tandis qu'à l'autre extrémité, le terminus définitif Noisy-Champs, réalisé dans le cadre de la ligne rouge - 15 Sud, sera déjà en service.

Afin de préserver la possibilité d'adapter le fonctionnement de la ligne à la demande de trafic et aux besoins futurs de mobilité, la gare de Champigny Centre assurera les fonctions de terminus et de gare passante.

Durant la période 2027 – 2030, la Ligne 15 Est sera exploitée avec un service omnibus, en navette entre les terminus de Rosny Bois Perrier et de Noisy-Champs. L'intervalle envisagé est alors proche de l'intervalle cible (près de 2 minutes entre deux trains aux heures de pointe).

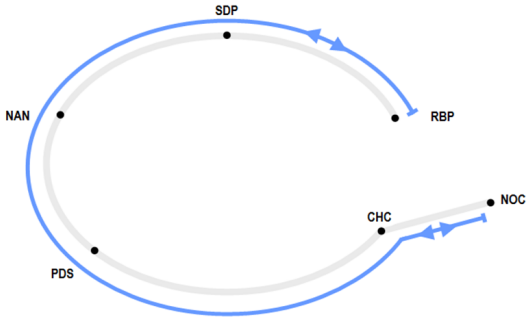


Schéma d'exploitation en navette de la Ligne 15 Est entre 2027 et 2030

A l'horizon 2030, la Ligne 15 Est sera prolongée de la gare de Rosny Bois Perrier à la gare de Champigny Centre. La gare Rosny Bois Perrier deviendra passante.
Le schéma d'exploitation de la ligne complète comprendra deux missions :

- une mission sans terminus, appelée « rocade » de Champigny Centre à Champigny Centre ;
- une mission appelée « spirale » de Champigny Centre à Noisy-Champs, dans laquelle Champigny Centre est à la fois un terminus et une gare passante.

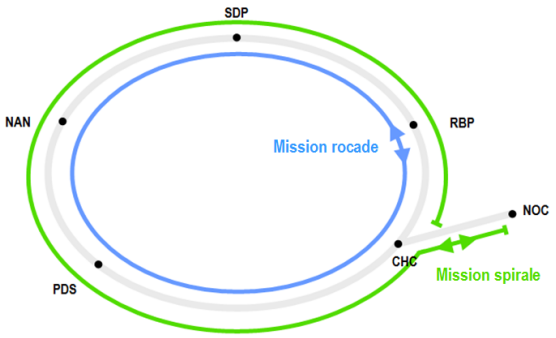
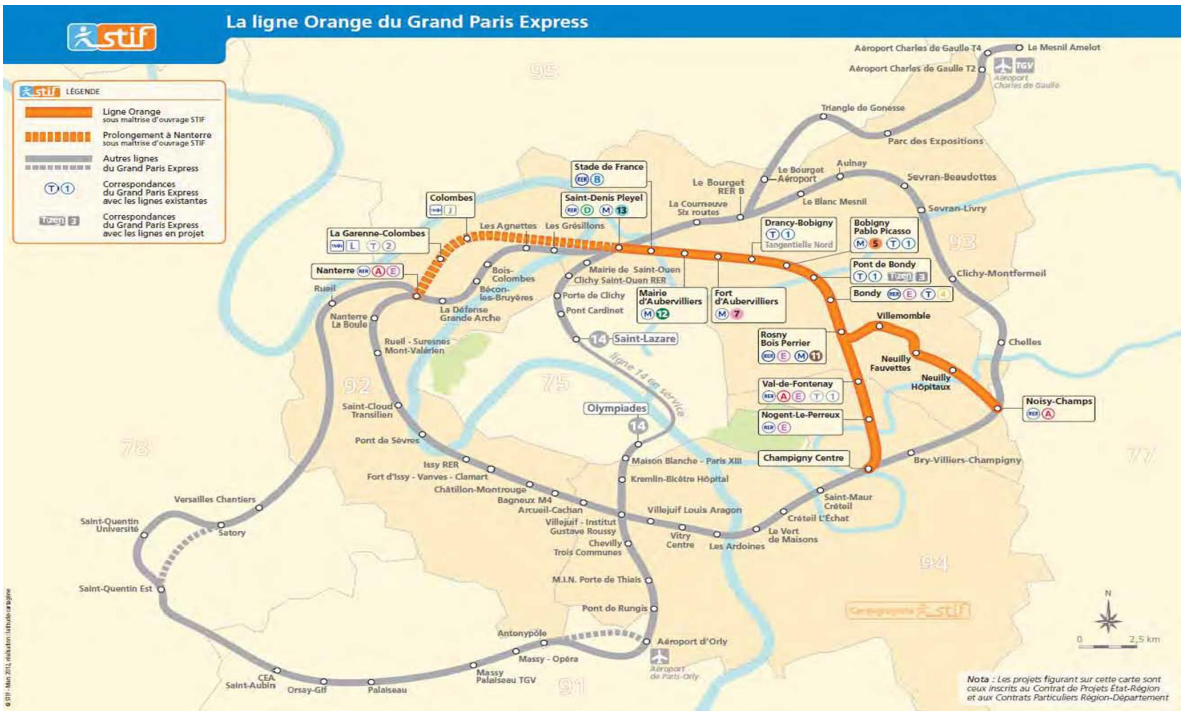


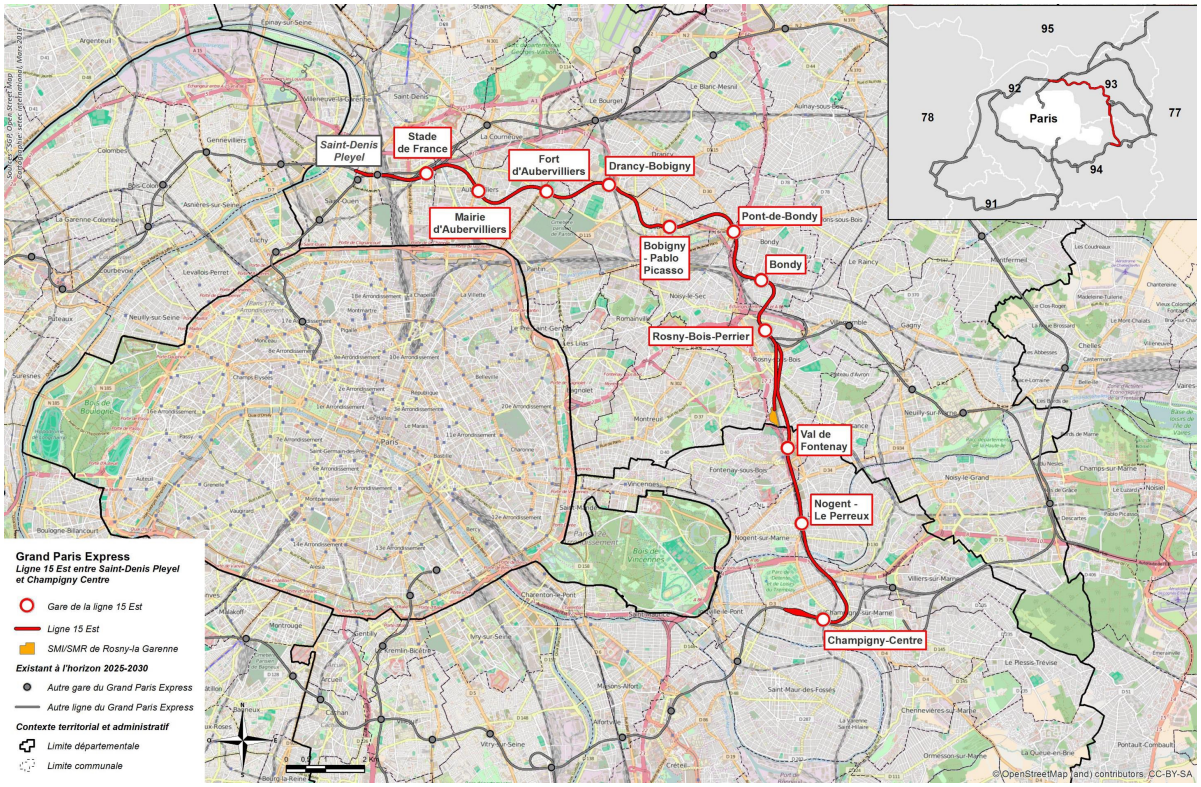
Schéma d'interopérabilité et d'exploitation de la Ligne 15 à partir de 2030
Ce schéma permet de répondre de manière optimale à la demande, en offrant une fréquence élevée sur les parties les plus chargées de la ligne, tout en minimisant le nombre de ruptures de charge, qui sont pénalisantes pour les voyageurs.

L'alternance des missions et la fréquence des trains seront adaptées à l'évolution des besoins de trafic.

Les caractéristiques du projet :

Le tracé





Le projet comprend un linéaire total de 26 km de tunnel, y compris le tunnel d'accès au site de maintenance des infrastructures et au site de maintenance et de remisage (SMI-SMR).Le linéaire exploité commercialement est quant à lui d'environ 23 km.

Le tracé a été élaboré selon plusieurs principes de conception, et notamment :

- optimiser les temps de parcours entre les gares sans compromettre le confort des usagers.
- caler les profils en long dans les formations géologiques les plus favorables (notamment ancrage dans les horizons étanches) et sans risque de déstabilisation des bâtis, tout en limitant la profondeur des quais des gares ;
- caler les profils en long en conservant une pente minimum pour assurer l'écoulement satisfaisant des eaux d'infiltration dans le tunnel ;
- éviter le passage sous les bâtiments de 5 étages ou plus et adapter le profil en long en considérant un niveau de parking sous tous les bâtiments de 4 étages ou plus ;
- adapter le profil en long pour conserver une hauteur minimale entre le tunnel et les ouvrages de soutènement ou les fondations des ouvrages d'art des infrastructures routières ou avec la surface du sol (un diamètre du tunnel de distance imposée) ;
- privilégier un passage sous le domaine public afin de limiter les acquisitions foncières et éviter l'approfondissement du tunnel lié aux contraintes d'un passage sous certains bâtis.

Quant à la conception des différentes sections du tunnel et des ouvrages annexes et d'entonnements associés et annexes, elle a été guidée par le respect de quatre types de critères :

- la réglementation, notamment en matière de sécurité, avec pour référentiel retenu l'arrêté du 22 novembre 2005 ;
- le confort des usagers ;
- la fonctionnalité des ouvrages : limitation de la profondeur de l'ouvrage annexe ;
- la faisabilité et les contraintes liées aux méthodes constructives.

Sur 23 km en souterrain, cette ligne de douze nouvelles gares reliera Saint-Denis-Pleyel à Champigny Centre, dans le Val-de-Marne. Elle sera construite en deux temps. Entre Saint-Denis et Rosny, le métro est attendu pour 2025. Il ne roulera pas avant 2030 jusqu'à Champigny.

Ouvrages à réaliser

- **Les gares**
  - Gare Stade de France

Le site d'implantation

Ce quartier est actuellement desservi par la gare du RER B qui est traversée par un passage sous voies qui lie la Place des Droits de l'Homme au Nord avec le Jardin des Droits des Enfants (direction nord / sud).

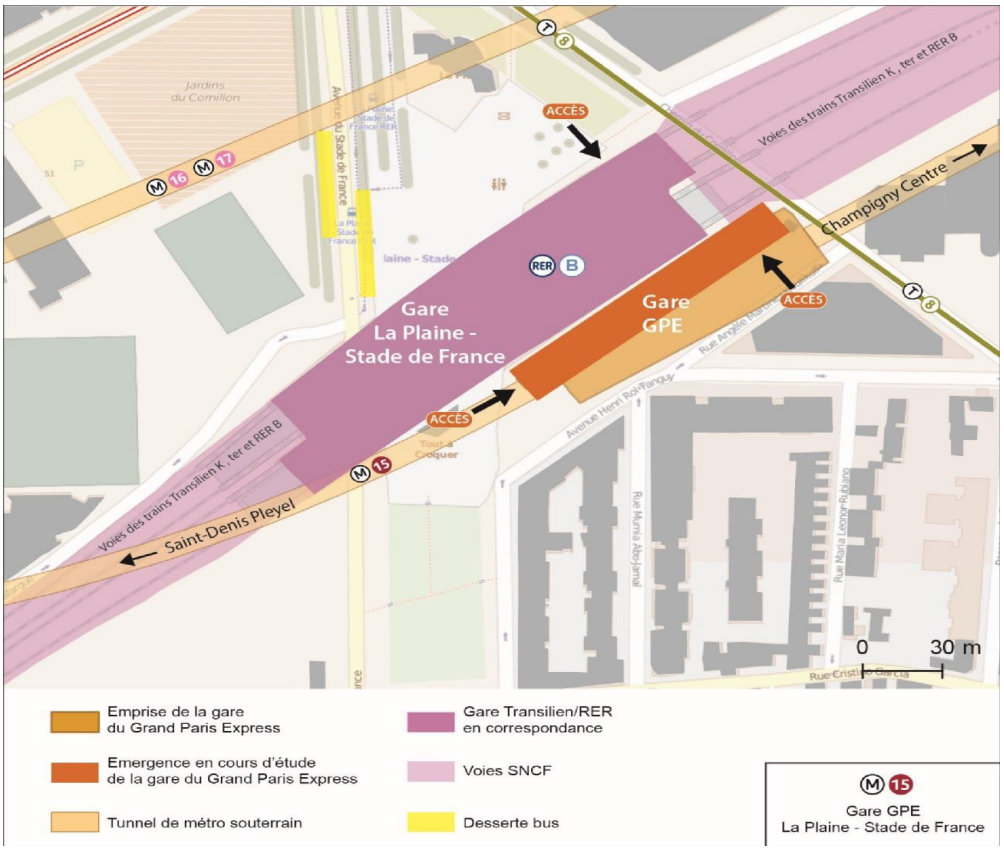
Le quartier environnant la future gare est une des principales zones d'activités de la région parisienne comprenant également des quartiers d'habitation.

De nombreux projets de constructions de bureaux et de logements sont en cours d'études et de réalisation en lien notamment avec le projet du Campus Condorcet. Le renouvellement du quartier Cristino Garcia participe à la requalification du secteur (réalisation d'un collège intercommunal Saint-Denis Aubervilliers au nord-est du secteur, centre aquatique olympique en limite extérieure).

Aux abords de la future gare sont prévus plusieurs projets urbains qui contraignent le tracé du tunnel, donc sa position et sa géométrie.

La future gare sera construite au sud-est des lignes du RER sur un terrain non bâti.

La Place des Droits de l'Homme est bordée par un axe majeur qui concentre les flux automobiles et ceux des bus vers Aubervilliers, l'avenue du Stade de France. Sur cette place, deux larges rampes accueillent notamment les flux de spectateurs du stade et abritent les passages piétons sur lesquels s'ouvrent, au rez-de-chaussée, les accès principaux du RER.



Caractéristiques et organisation de la gare

La gare est située à une profondeur de 20 m environ (niveau des quais) par rapport au terrain naturel, compte tenu d'une part des niveaux de fondations des immeubles alentour. D'autre part, cette profondeur est aussi imposée par la profondeur du tunnel entre les gares de Saint-Denis Pleyel et de Stade de France qui passe au-dessus du tunnel d'arrière gare du prolongement de la Ligne 14 du métro.

La gare est accessible par une émergence située au sud, côté chemin du Cornillon.

Un second accès pourrait se situer au nord de la gare RER B existante sur la place des Droits de l'Homme.

Une réflexion sur l'aménagement global du pôle gare sera conduite (parvis de la gare GPE et Place des Droits de l'Homme). Il s'agira de penser la meilleure intégration des fonctionnalités et équipements intermodaux (consignes et abris vélos Véligo, dépose/reprise minute, aires de taxi, pôle bus). Ces nouveaux aménagements, la signalétique dans le pôle et la signalétique urbaine permettront une bonne orientation des voyageurs dans leur correspondance.

Correspondances ferroviaires au niveau de la gare et intermodalité

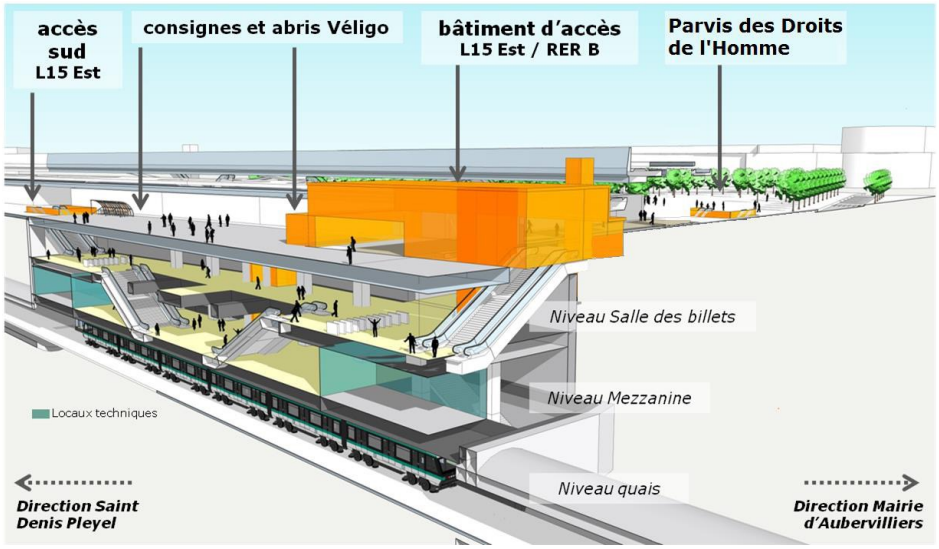
La gare GPE est en interconnexion avec plusieurs modes de transport, existants ou en projet.

Une étude de pôle sera prochainement lancée, permettant une réflexion globale sur l'intermodalité du secteur.

La gare GPE est implantée à proximité et parallèlement à la gare Stade de France du RER B, avec laquelle la ligne 15 Est est interconnectée. La correspondance avec le RER B est accessible aux personnes à mobilité réduite.

Par ailleurs, la place des Droits de l'Homme (parvis de la gare RER de Stade de France) est bordée par un axe majeur, l'avenue du Stade de France. Plusieurs lignes de bus (139, 153, 173, 239, 253 et 302) ont un arrêt sur cet axe (mais pas de terminus).

Enfin, il est à noter que des études préalables sont actuellement en cours pour prolonger le tramway T8 entre Saint Denis-Porte de Paris et Rosa Park. Dans ce cadre, il est envisagé une correspondance avec le T8 à Stade de France, sur le Chemin du Cornillon.



- Gare Mairie d'Aubervilliers

Le site d'implantation

Le centre-ville d'Aubervilliers a, depuis les années 1990, fait l'objet d'études urbaines diverses desquelles ont émergé un certain nombre d'invariants comme l'existence d'un véritable tissu urbain de centre-ville de qualité.

Les collectivités locales travaillent à l'articulation future des nouveaux pôles urbains (centre commercial du Millénaire, campus Condorcet, centre aquatique et Fort d'Aubervilliers) avec le centre-ville afin de soutenir le développement de l'habitat et du commerce.

En effet, le site d'implantation de la future gare constitue une des centralités importantes d'Aubervilliers à laquelle la densité urbaine, la présence d'équipements publics (dont la Mairie), l'animation du quartier avec la zone de chalandise du marché, confèrent un rôle d'importance dans l'identité et l'usage de la ville.

Le tissu urbain dense est percé de grandes avenues structurantes et rectilignes (avenue de la République, avenue Victor Hugo) avec en respiration le square du Docteur Pesqué et l'esplanade de la Mairie.

Le square du Docteur Pesqué est délimité par trois rues : avenue de la République, rue Ferragus, avenue Victor Hugo. Il est le cœur des 3 places du centre-ville, entre la place du marché et la place de l'église.

La future gare sera construite sous l'avenue de la République et la rue Ferragus. Son émergence principale, le bâtiment voyageurs, sera implanté au niveau de l'îlot « Ferragus » qui fait face au square Pesqué.

Caractéristiques et organisation de la gare

La gare est située à une profondeur de 33 m environ (niveau des quais) par rapport au terrain naturel. Il s'agit de la profondeur minimale compatible avec le croisement du tunnel du métro ligne 12.

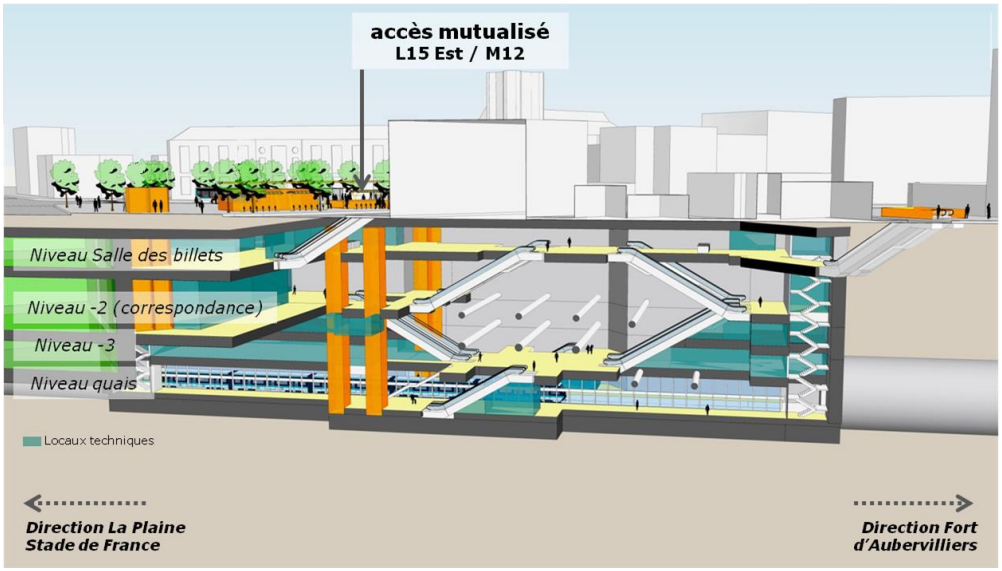
Cette configuration permet de ne pas impacter les bâtiments bordant l'avenue de la République, notamment la Mairie.

La gare sera accessible depuis une émergence située au niveau de l'îlot Ferragus. Les prochaines phases d'études menées par la Société du Grand Paris auront pour objet d'intégrer au mieux cette émergence ainsi que d'étudier le fonctionnement et la localisation des équipements intermodaux (consignes et abris vélos Véligo, dépose/reprise minute, aires de taxi, pôle bus). Ce travail sera mené en cohérence avec le projet urbain de la Ville d'Aubervilliers, dit des « Trois Places » (Mairie, Square Pesqué, Marché).

Correspondances ferroviaires au niveau de la gare et intermodalité

La gare GPE est en interconnexion avec plusieurs modes de transport, existants ou en projet, notamment la ligne 12 du métro dont la mise en service est prévue à l'horizon 2019. Cette dernière est située sous l'avenue Victor Hugo. Les deux gares sont reliées par un couloir de correspondance qui est aussi la salle d'accès commune aux deux lignes de métro. La gare GPE est également en interconnexion avec les lignes de bus existants 35, 150, 170 et 173.

Une étude de pôle sera prochainement lancée, permettant une réflexion globale sur l'intermodalité du secteur, les aménagements nécessaires en découlant et leur positionnement. L'interconnexion entre bus, gare du GPE et Métro 12 sera étudiée dans le cadre de l'étude de pôle. Le positionnement du pôle bus pourra être réinterrogé pour permettre une amélioration des interconnexions et des parcours des usagers.



- Gare Fort d'Aubervilliers

Le site d'implantation

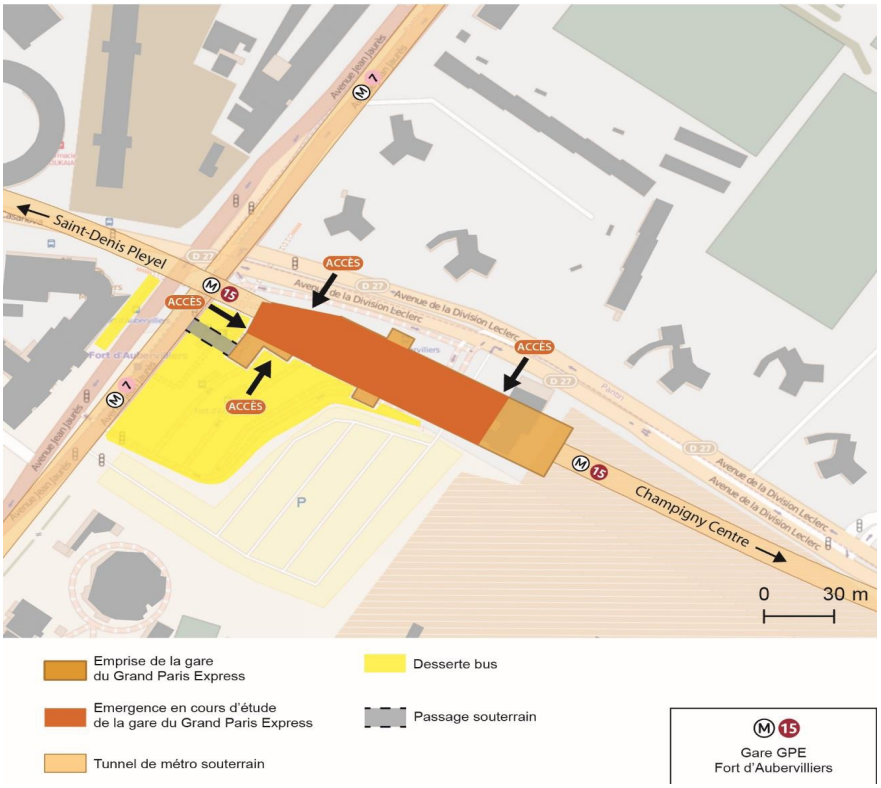
Ce secteur concentre de nombreux projets de rénovation urbaine et de développement urbain.

Créée par arrêté préfectoral en date du 26 février 2014, la ZAC du Fort d'Aubervilliers (33 hectares) prévoit la réhabilitation du Fort d'Aubervilliers avec la construction de logements diversifiés, d'activités tournées vers la culture et la création, d'équipements, de commerces et de services.

De grands projets d'aménagement urbain sont également en cours et à l'étude à proximité immédiate de la future gare comme le Nouveau Programme de Rénovation Urbaine Émile Dubois-Maladrerie qui prévoit notamment la réhabilitation de nombreux logements, la démolition-reconstruction de plusieurs bâtiments et la création de nouveaux équipements publics. A Pantin, le projet urbain des Courtilières se poursuit également. Enfin, le Conseil Départemental de Seine-Saint-Denis mène une démarche prospective pour l'évolution de l'ex RN2 en boulevard métropolitain afin d'optimiser la lisibilité de chaque mode de déplacement.

Cette implantation de gare sur une partie de la gare routière actuelle évite d'impacter la circulation des avenues Jean Jaurès et Division Leclerc fortement circulées. Elle s'inscrit dans le fonctionnement existant en incluant l'état actuel des réflexions sur le sujet de l'intermodalité et de la programmation urbaine du site.

L'implantation de la gare est conditionnée par un ensemble de contraintes techniques lié à la présence de grands axes de circulations routières, des réseaux concessionnaires (en particulier une conduite de gaz sous l'avenue de la Division Leclerc), les ouvrages existants de la gare de la ligne 7 du métro et des passages de franchissement souterrains.



Caractéristiques et organisation de la gare

La gare est située à une profondeur de 26 m environ (niveau des quais) par rapport au terrain naturel. C'est la gare existante de la ligne 7 qui conditionne la profondeur de la gare ligne 15 Est.

La gare est accessible par une émergence située à l'angle des Avenues Jean Jaurès et de la Division Leclerc, au niveau de l'actuelle gare routière qui sera réorganisée dans le cadre du réaménagement du pôle de transport. Cette réflexion, qui sera menée en coordination avec les collectivités et les partenaires locaux en particulier l'AFTRP, aménageur du projet de ZAC Fort d'Aubervilliers, intégrera l'implantation des fonctionnalités et des équipements intermodaux tels que les consignes et abris vélo Véligo, les aires de dépose/reprise minute, les aires de taxi. Ce réaménagement global permettra une correspondance sécurisée, lisible et optimisée pour les voyageurs.

Cette émergence de la gare L15 est mutualisée avec les accès existants de la ligne 7 dont certains devront être reconfigurés.

Les passages publics sous les voiries et la rampe d'accès sont conservés.

Correspondances ferroviaires au niveau de la gare et intermodalité

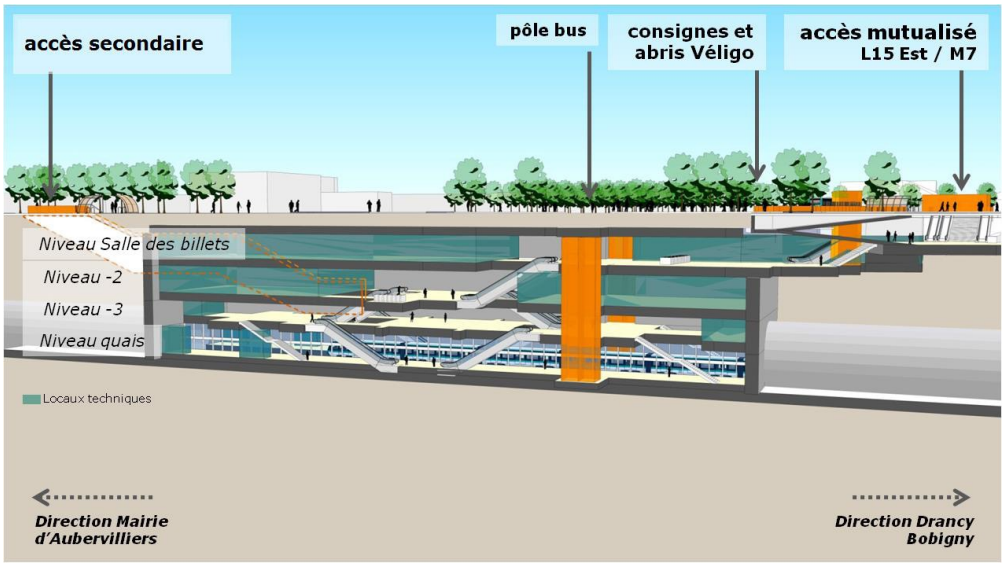
La gare GPE de Fort d'Aubervilliers s'intègre dans un pôle multimodal majeur, puisqu'elle est en interconnexion avec la ligne 7 existante et une gare routière regroupant un nombre important de lignes de bus.

Une étude de pôle sera prochainement lancée, permettant une réflexion globale sur l'intermodalité du secteur.

L'interconnexion avec la gare de la ligne 7 existante se situe au droit de la gare routière le long de l'avenue Jean Jaurès. La correspondance entre les deux gares s'effectue uniquement au niveau -1, via une salle d'accès commune menant aux salles des billets des deux gares.

La correspondance avec les lignes de bus sera repensée dans le cadre du réaménagement global de la gare routière (voir supra).

Pendant la phase travaux, quelques week-ends de fermeture de la station de la ligne 7 pourraient être nécessaires. Cela impliquerait un terminus provisoire de la ligne 7 à Porte de la Villette.



- Gare Drancy-Bobigny

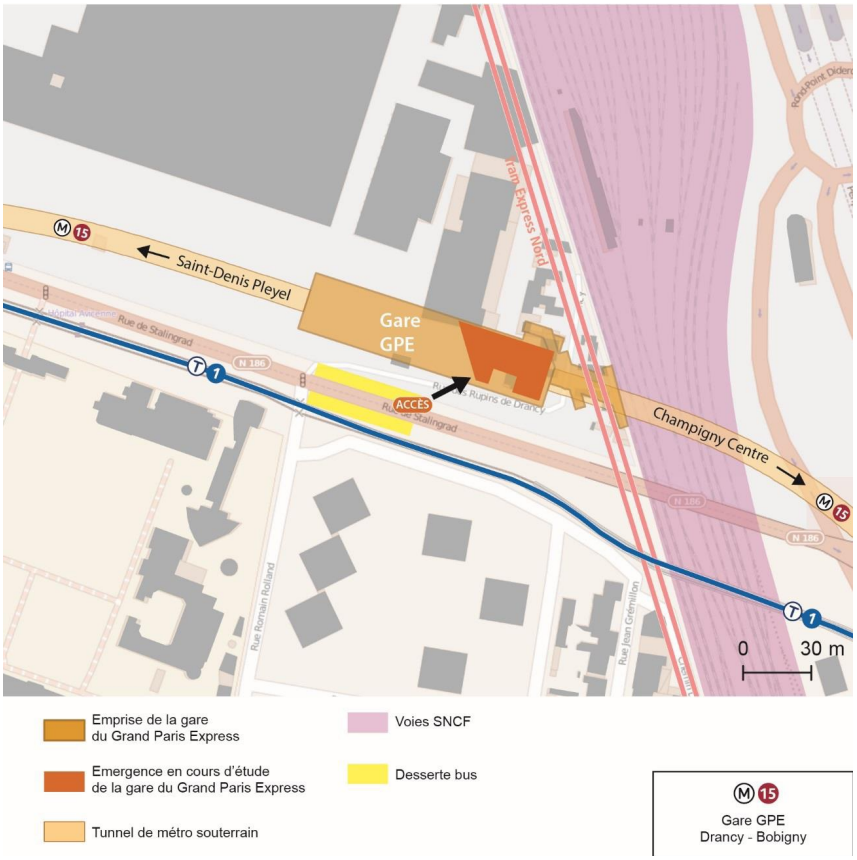
Le site d'implantation

Cette gare est située à Drancy, au nord de la rue de Stalingrad (RN186) et du tramway T1, à l'ouest de la voie ferrée et à proximité de la future gare de la Tangentielle Légère Nord (TLN ou Tram Express Nord), pour laquelle des démolitions ont été réalisées.

La gare est située dans un secteur marqué par de grandes emprises foncières monofonctionnelles (hôpital, quartiers d'habitation, établissements industriels…) séparées par des infrastructures de transport (RN 186, grande ceinture ferroviaire), et à la topographie contrainte.

Elle sera réalisée d'une part sous des terrains appartement à la SNCF et à la ville de Drancy et d'autre part sous le parking d'un site industriel (moitié ouest de la gare).

Au sud de la gare, les secteurs d'habitation sont en cours de rénovation.



Caractéristiques et organisation de la gare

La gare est située à une profondeur de 23 m environ (niveau des quais) par rapport au terrain naturel.

L'accès à la gare se fera par une émergence pouvant être commune au métro Ligne 15 et à la Tangentielle Légère Nord (TLN). Cette émergence bâtie sera située au Nord de la rue de Stalingrad au niveau de la rue des Rupins de Drancy.

L'émergence de la gare est située dans le périmètre d'un projet d'aménagement en cours d'étude par la Société Publique Locale (SPL) Grand Paris - Le Bourget pour le compte de la ville de Drancy.

La configuration de l'émergence sera donc définie en étroite collaboration avec la SPL.

Depuis l'émergence, les voyageurs peuvent accéder aux niveaux inférieurs puis aux quais de la ligne 15 par les ascenseurs, escaliers mécaniques et escaliers fixes.

La définition et le positionnement des équipements d'intermodalité tels que consignes et abris vélo Véligo, aires de dépose/reprise minute, aires de taxi seront étudiés dans le cadre de ce réaménagement global, permettant une correspondance sécurisée, lisible et optimisée pour les voyageurs.

Correspondances ferroviaires au niveau de la gare et intermodalité

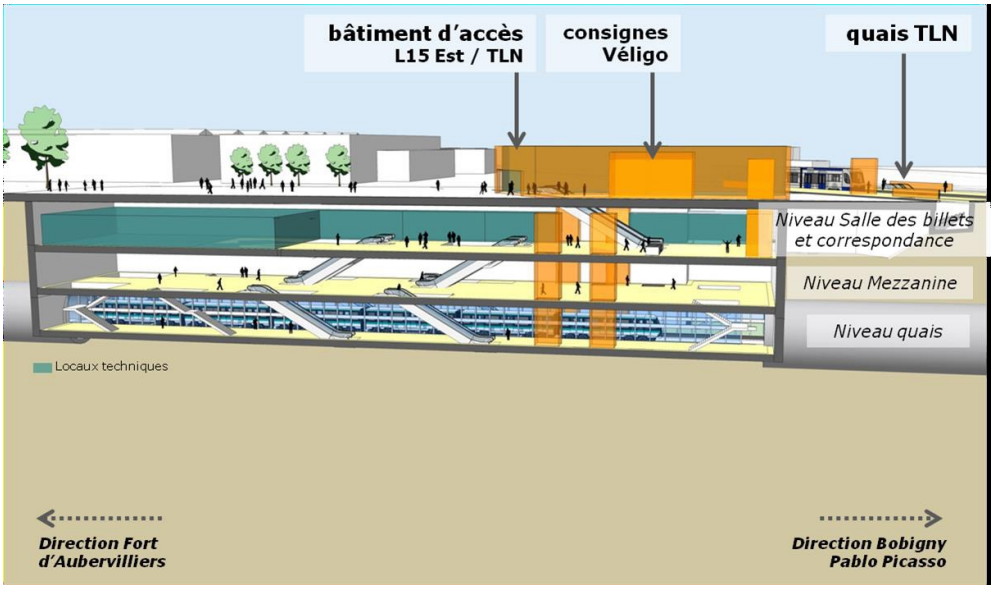
Une étude de pôle sera prochainement lancée, permettant une réflexion globale sur l'intermodalité du secteur.

Les gares de la Ligne 15 Est et de la TLN sont interconnectées et partagent une émergence commune. La correspondance se fait par le niveau -1, via un couloir dédié. Cette configuration permet une liaison optimisée entre les deux lignes en évitant aux voyageurs des dénivelés frustratoires. L'ensemble du cheminement de la correspondance est accessible aux personnes à mobilité réduite.

La correspondance vers la gare « Hôpital Avicenne » du T1 se fera par l'espace public. Le cheminement pourra être amélioré, en particulier la traversée de la RN186.

La desserte de ce secteur par les bus sera renforcée à l'horizon de la mise en service de la ligne 15. En particulier, la gare de Drancy-Bobigny pourrait accueillir une ligne de bus en terminus venant du centre-ville de Drancy, ainsi qu'une ligne en passage desservant les quartiers d'habitation située au sud de la RN186.

L'aménagement du pôle bus sera étudié dans le cadre de l'étude de pôle de manière à assurer la sécurité des voyageurs tout en garantissant la fluidité de la circulation sur la RN186.



- Gare Bobigny-Pablo Picasso

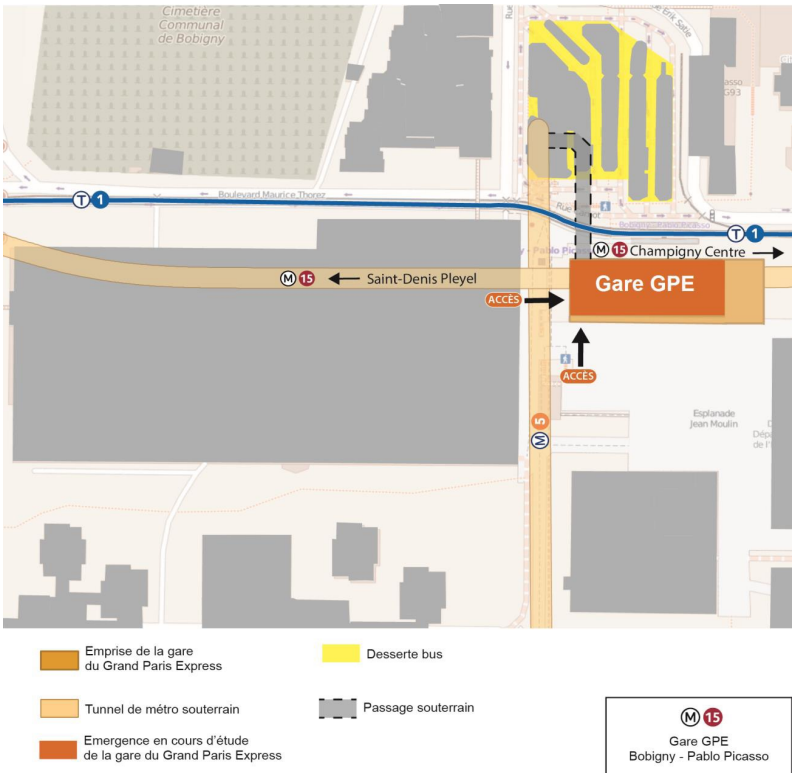
Le site d'implantation

La gare se trouve au cœur du pôle administratif de Bobigny (mairie, tribunal de Commerce et conseil des Prud'hommes…), de quartiers d'habitations collectives et d'un pôle tertiaire.

Ces quartiers, construits majoritairement dans les années 1960-1970 selon des principes fonctionnalistes, font l'objet d'une vaste opération de réaménagement portée par la Ville de Bobigny.

Le centre commercial Bobigny 2 fait l'objet de réflexions en vue de sa restructuration lourde. Ainsi, en plus de sa fonction commerciale actuelle, le site pourrait accueillir logements et bureaux.

L'implantation de la gare se fera à l'Est du centre commercial Bobigny 2, à l'emplacement de l'actuelle Trésorerie départementale. En effet, la Trésorerie fait aujourd'hui l'objet d'un projet de relocalisation rue Berlioz à Bobigny.



Caractéristiques et organisation de la gare

La gare est située à une profondeur de 27 m environ (niveau des quais) par rapport au terrain naturel. Cette profondeur de la boîte gare est conditionnée par le croisement du métro Ligne 5.

L'accès à la gare de la ligne 15 se fera au niveau de la rue Carnot et de la place du centre Administratif. Les voyageurs accèdent aux quais de la ligne 15 par un ensemble de circulations verticales (escaliers fixes, escaliers mécaniques et ascenseurs).

Correspondances ferroviaires au niveau de la gare et intermodalité

La future gare de la ligne 15 Est du métro Grand Paris est projetée en correspondance avec l'actuelle gare de la ligne 5 du métro, une gare routière importante et le tramway T1.

Ce site fait l'objet d'une étude de pôle dans le cadre du PDUIF, pilotée par la ville de Bobigny. Cette étude intégrera notamment la réorganisation des circulations bus et véhicules légers autour du pôle ainsi que les conditions de leur bonne cohabitation avec les flux piétons denses de ce secteur (induits aussi à terme par les projets d'aménagement et de construction portés par la ville de Bobigny dans le centre-ville).

La gare routière existante restera un pôle de rabattement d'échelle régionale à l'horizon de mise en service de la ligne 15. Son réaménagement est étudié dans le cadre de l'étude de pôle portant sur ce site. La reconfiguration du pôle bus visera à fluidifier les correspondances entre le réseau bus et les modes structurants (M5, M15 et T1).

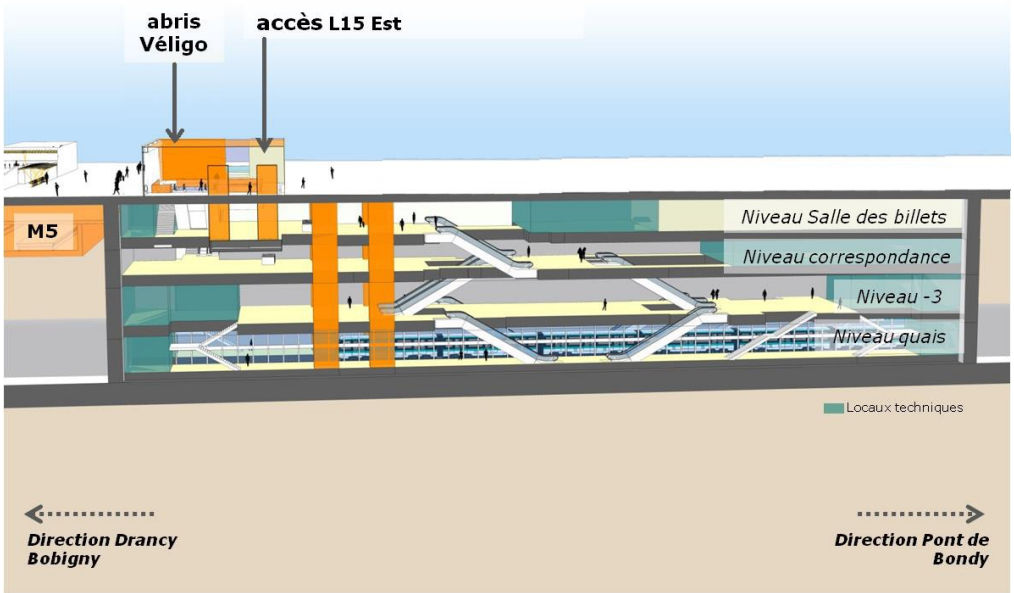
L'étude de pôle intègre également une réflexion sur les itinéraires cyclables et les équipements dédiés tels que consignes et abris vélos Véligo.

La correspondance avec la ligne 5 du métro s'effectue via un couloir dédié reliant la gare de la ligne 15 à la salle des billets nord, existante, de la ligne 5. Les espaces de la ligne 5 seront adaptés aux flux projetés. Ce couloir permettra un accès facilité entre la gare routière et la ligne 15 Est.

Certains locaux techniques de la RATP seront relocalisés afin de permettre le débouché du couloir de correspondance dans les espaces voyageurs existants. Ces locaux seront relocalisés à proximité immédiate des locaux existants. Pendant la phase travaux, quelques week-ends de fermeture de la station de la ligne 5 pourraient être nécessaires. Cela impliquerait un terminus provisoire de la ligne 5 à Eglise de Pantin.

Une étude de flux dynamique réalisée par la RATP a démontré les bonnes conditions de sécurité et de confort pour les voyageurs dans les espaces existants de la ligne 5 et en particulier sur le quai central existant.

La correspondance avec le T1 et la gare routière se fera par l'espace public directement en sortie de la gare au niveau de la rue Carnot.



- Gare Pont de Bondy

Le site d'implantation

Le secteur de la gare Pont de Bondy présente une situation particulière. Situé à cheval sur trois communes, (Bobigny, Noisy-le-Sec et Bondy), il est caractérisé par la présence du canal de l'Ourcq, dont le franchissement est un point clé pour l'ensemble des modes de transport.

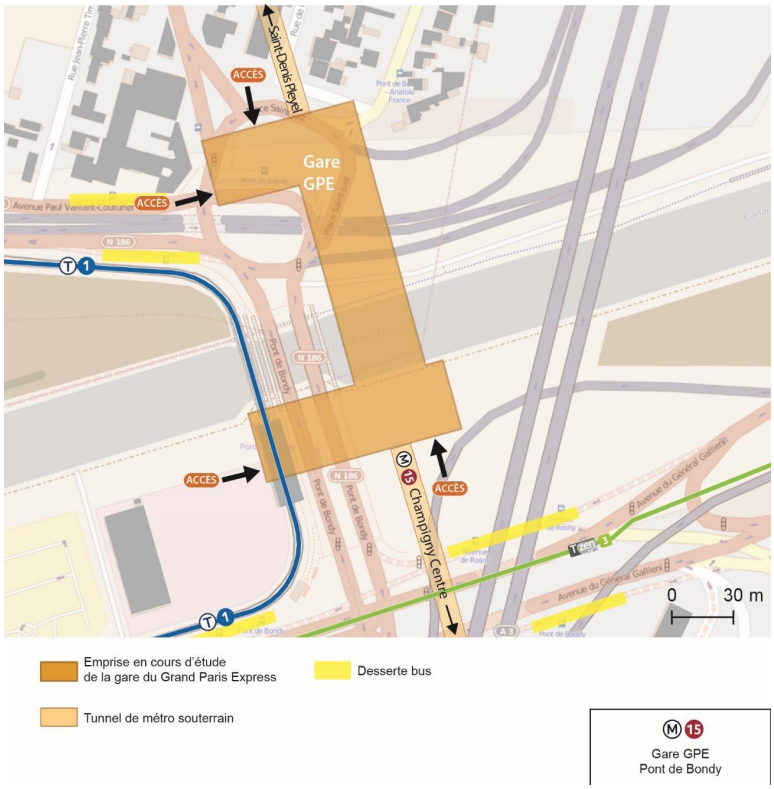
Cet espace est en effet fortement marqué par la présence d'infrastructures routières (autoroutes A3 et A86 en viaduc, bretelles d'accès, RN3 et nombreuses voies départementales…) qui en font un carrefour majeur de l'Est Francilien.

Il se caractérise également par une forte mixité urbaine avec des activités le long du canal de l'Ourcq, des logements et équipements de part et d'autre.

Ce secteur est au cœur d'une dynamique de redéveloppement urbain qui s'appuie sur le canal de l'Ourcq et la RN3 réaménagée dans le cadre du projet T Zen 3. Cette démarche est fortement portée par les communes, le conseil départemental de Seine-Saint-Denis (TZEN 3 et RN3) et la communauté d'agglomération Est Ensemble.

Ainsi, à proximité immédiate de la gare, se trouvent plusieurs secteurs d'aménagement opérationnel : Eco-quartier du canal à Bondy, ZAC du quartier durable de la Plaine de l'Ourcq à Noisy-le-Sec, ZAC Ecocité Canal de l'Ourcq et secteurs Abreuvoir et Paul Vaillant Couturier à Bobigny.

Les berges du canal ont récemment été réaménagées sur la rive Sud (Noisy-le-Sec et Bondy) afin d'y développer des activités de loisirs. La continuité cyclable des berges du canal de l'Ourcq (pour les vélos et piétons) constitue un itinéraire de promenade fréquenté.



Caractéristiques et organisation de la gare

La gare est située à une profondeur de 44 m environ (niveau des quais) par rapport au terrain naturel.

Du fait de sa grande profondeur, la mécanisation des circulations verticales de cette gare par batterie d'ascenseurs devra être étudiée.

La gare disposera d'un accès facilité depuis les deux rives du canal de l'Ourcq :

- au sud du canal permettant d'assurer les correspondances avec le T1 et le TZen3 de manière sécurisée pour les voyageurs,
- au nord du canal, permettant d'assurer les correspondances avec les bus.

L'insertion urbaine de la gare sera adaptée aux projets urbains et aux réflexions en cours sur le réaménagement global du secteur et les interconnexions aux autres modes de transport

Cette réflexion permettra de positionner au mieux les équipements intermodaux tels que consignes et abris vélo Véligo, aires de dépose/repose minute, aires de taxi, pôle bus.

Correspondances ferroviaires au niveau de la gare et intermodalité

La gare GPE est en interconnexion avec plusieurs modes de transport, existants ou en projet.

Le site est confronté à une circulation très dense avec de nombreuses lignes de bus (plus de dix réparties de part et d'autre du canal), le passage du tramway T1 et du futur T Zen3 (mise en service prévisionnelle fin 2020).

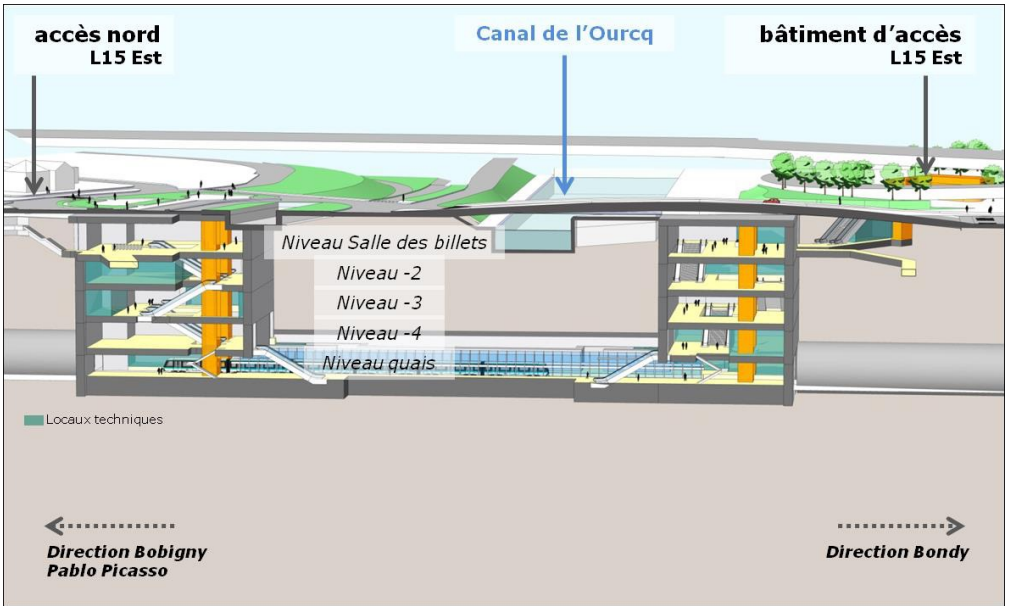
La liaison avec le T1 s'effectuera au niveau de la gare du tramway Pont de Bondy.

Avec le TZen3, la correspondance s'effectuera par l'espace public de la RN3 qui aura été entièrement requalifié dans le cadre du projet T Zen 3.

Les accès de la gare sont répartis afin de permettre des correspondances les plus efficaces possibles avec le tramway, les bus, et le TZen 3.

Par ailleurs, une étude de pôle sera prochainement lancée, permettant une réflexion globale sur l'intermodalité du secteur, les aménagements nécessaires en découlant et leur positionnement.

L'objectif recherché à terme est de développer un pôle de transport favorable aux déplacements des piétons entre les différents modes de transport et vers les quartiers, un espace convivial et pacifié pour les piétons et vélos.

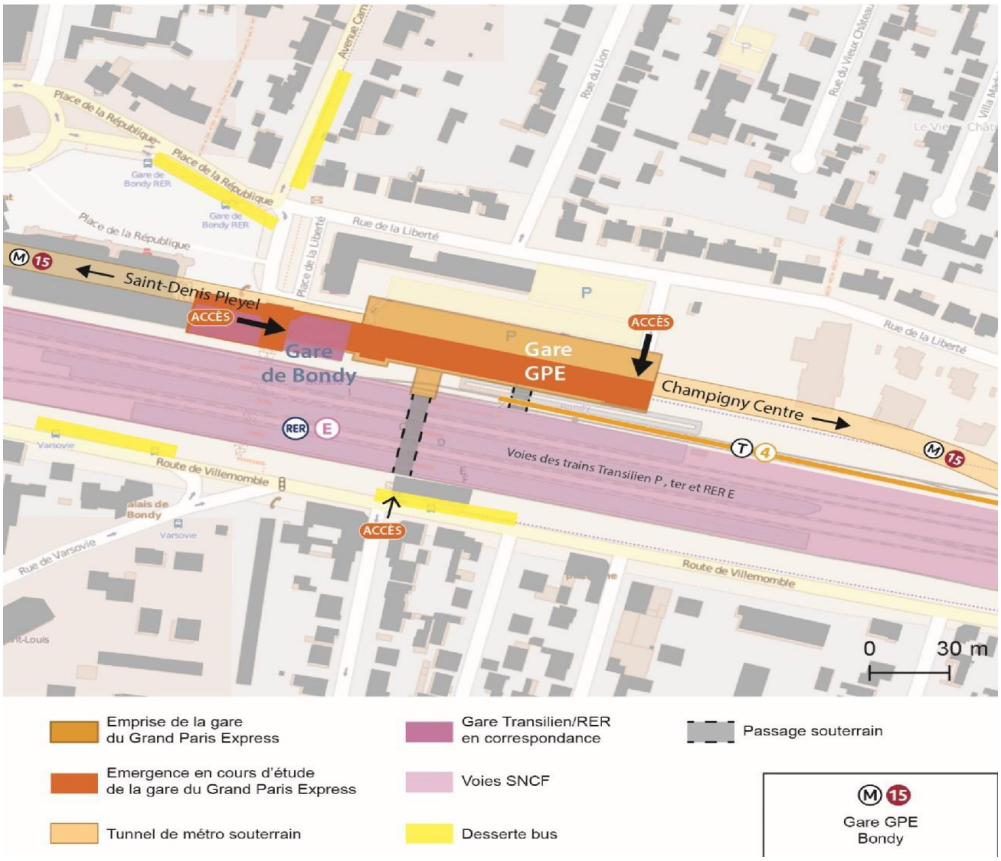


- Gare Bondy

Le site d'implantation

Le site de la gare de Bondy se situe au sud du centre-ville de Bondy dans un quartier à dominante résidentielle. Le parvis de la gare accueille une offre commerciale d'échelle locale et, deux fois par semaine, un important marché forain.

Les voies ferrées constituent une importante coupure entre le centre-ville de Bondy et les quartiers d'habitat situés au Sud. Il existe un franchissement routier et deux franchissements pour les piétons (un souterrain et une passerelle).



Caractéristiques et organisation de la gare

La gare est située à une profondeur de 21 m environ (niveau des quais) par rapport au terrain naturel.

L'accès principal se fera par un bâtiment voyageur reconfiguré et agrandi, pouvant être commun avec celui de la ligne E du RER. Les voyageurs accèdent aux quais de la ligne 15 par un ensemble de circulations verticales (escaliers fixes, escaliers mécaniques et ascenseurs).

La correspondance avec le tramway T4 sera aménagée de façon à permettre un accès adapté pour les voyageurs.

La gare sera par ailleurs accessible depuis la route de Villemomble, au Sud, par le passage souterrain actuel prolongé.

Le positionnement et la définition des équipements intermodaux tels qu'abris et consignes vélos Véligo, aires de dépose/repose minute, aires de taxi, pôle bus, seront étudiés dans le cadre d'une réflexion globale sur le réaménagement du secteur.

Correspondances ferroviaires au niveau de la gare et intermodalité

La future gare de la ligne 15 Est du métro Grand Paris est située à proximité immédiate du centre-ville et de grands axes routiers, en correspondance avec les gares du RER E et du tramway T4, dont le débranchement jusqu'à Montfermeil est à l'étude.

Elle est implantée au nord des voies ferrées, sous le parking de la gare.

Une étude de pôle sera prochainement lancée, permettant une réflexion globale sur l'intermodalité du secteur. Ce travail sera mené en concertation avec les volontés de réaménagement urbain de ce secteur par la Ville de Bondy.

Le projet de débranchement du T4 entraînera une spécialisation des quais départ et arrivée ainsi que leur décalage à l'est. Ceci permettra une dissociation des flux de correspondance entre le métro et le RER d'une part et entre le métro et le tram-train d'autre part :

- Le passage souterrain Est existant sera prolongé sous les voies du T4 afin de permettre la liaison entre la ligne 15 et tous les quais desservis par le RER.
- Un passage sous voies complémentaire est créé sous les voies T4 à l'extrémité Est de la gare de la ligne 15 afin de permettre une correspondance dédiée entre le tramway et la ligne 15.

Par ailleurs, la gare de Bondy constitue un pôle de rabattement bus d'échelle locale. Les points d'arrêt sont aujourd'hui répartis au Nord et au Sud de la gare.

Le réaménagement global du secteur, et les réflexions portées dans le cadre de l'étude de pôle, permettront de s'interroger sur la reconfiguration du pôle bus pour permettre une optimisation des cheminements de correspondance.

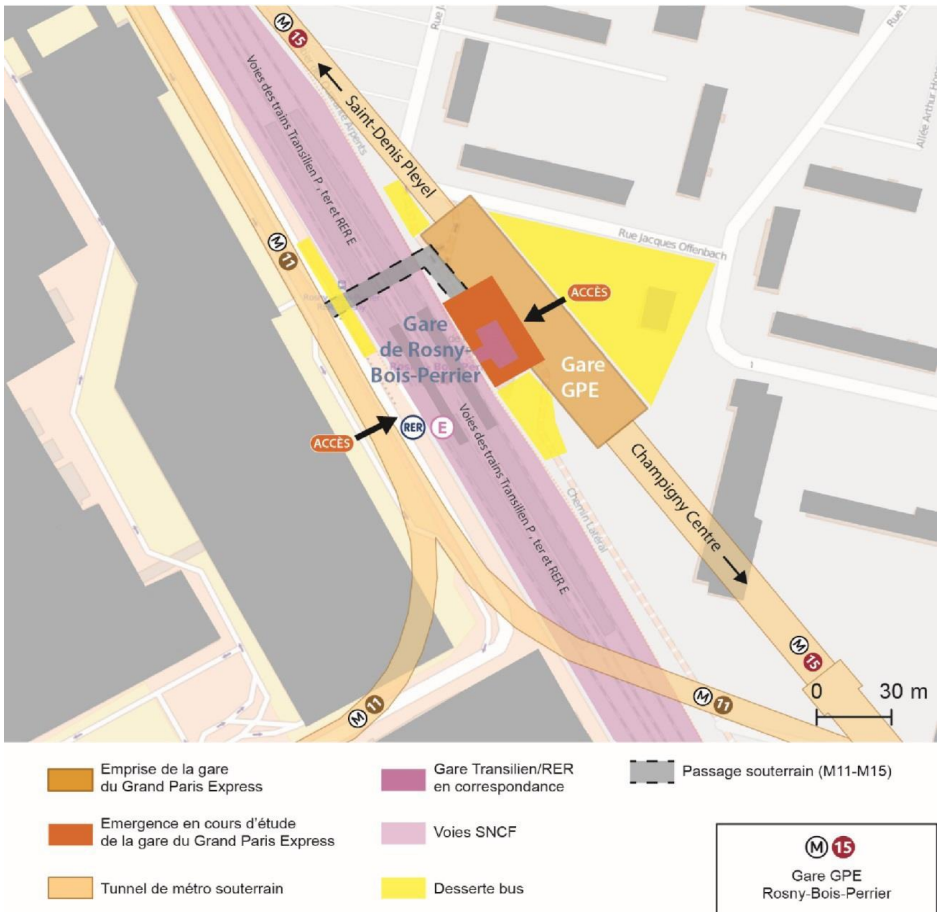
- Gare Rosny-Bois-Perrier

Le site d'implantation

Les abords de la gare sont très contrastés en termes de programmation et de forme urbaine :

- à l'est le quartier Bois Perrier se présente comme un secteur d'habitat collectif regroupant près de 8 000 habitants dans lequel se trouvent également des équipements de proximité (école, terrains de sport, pôle commercial).
- à l'ouest, le centre commercial Rosny 2 organisé autour d'une galerie commerciale intérieure est entouré d'une vaste zone de stationnement.
- au sud, on trouve des espaces de transition vers le centre-ville de Rosny-sous-Bois.

La gare se situe à l'écart des grands axes routiers.



Caractéristiques et organisation de la gare

La gare est située à une profondeur de 20 m environ (niveau des quais) par rapport au terrain naturel.

L'accès à la gare se fera par une émergence située à l'Est des voies du RER, et commune avec le RER E. Les voyageurs accèdent aux quais de la ligne 15 par un ensemble de circulations verticales (escaliers fixes, escaliers mécaniques et ascenseurs).

Le positionnement et la définition des équipements intermodaux tels que abris et consignes vélo Véligo, aires de dépose/repose minute, aire de stationnement pour

véhicules léger, aires de taxi, pôle bus, sera étudié dans le cadre d'une réflexion globale sur le réaménagement du secteur.

Correspondances ferroviaires au niveau de la gare et intermodalité

La gare de Rosny-Bois-Perrier est interconnectée avec la gare du RER E existante et la future gare de la Ligne 11 du métro (prolongement du métro 11 de Mairie des Lilas à Rosny-Bois-Perrier, mise en service prévue en 2022).

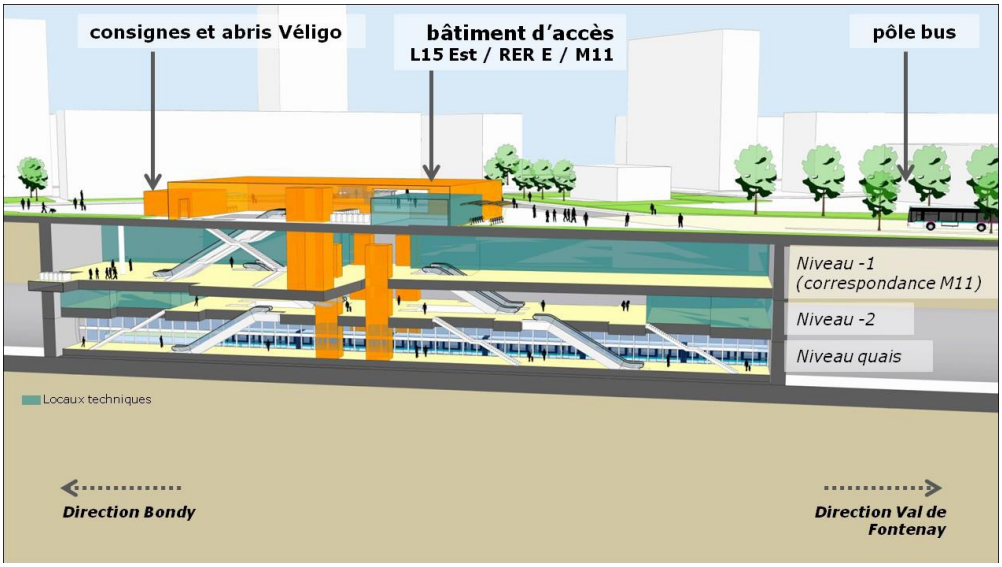
Les flux de correspondance entre la ligne 15 et la ligne 11 du métro d'une part et le RER E d'autre part sont dissociés.

La correspondance avec la ligne 11 s'effectuera via un couloir souterrain dédié connecté à la gare de la ligne 15. Les mesures conservatoires à prendre à l'occasion des travaux de génie civil de la gare Rosny-Bois-Perrier de la ligne 11 ont été étudiées par la RATP.

La correspondance avec le RER E se fera par le bâtiment d'accès et le passage sous voies existant qui donne accès aux deux quais.

La gare GPE est également en interconnexion avec la gare routière.

Une étude de pôle sera prochainement lancée, permettant une réflexion globale sur l'intermodalité du secteur.



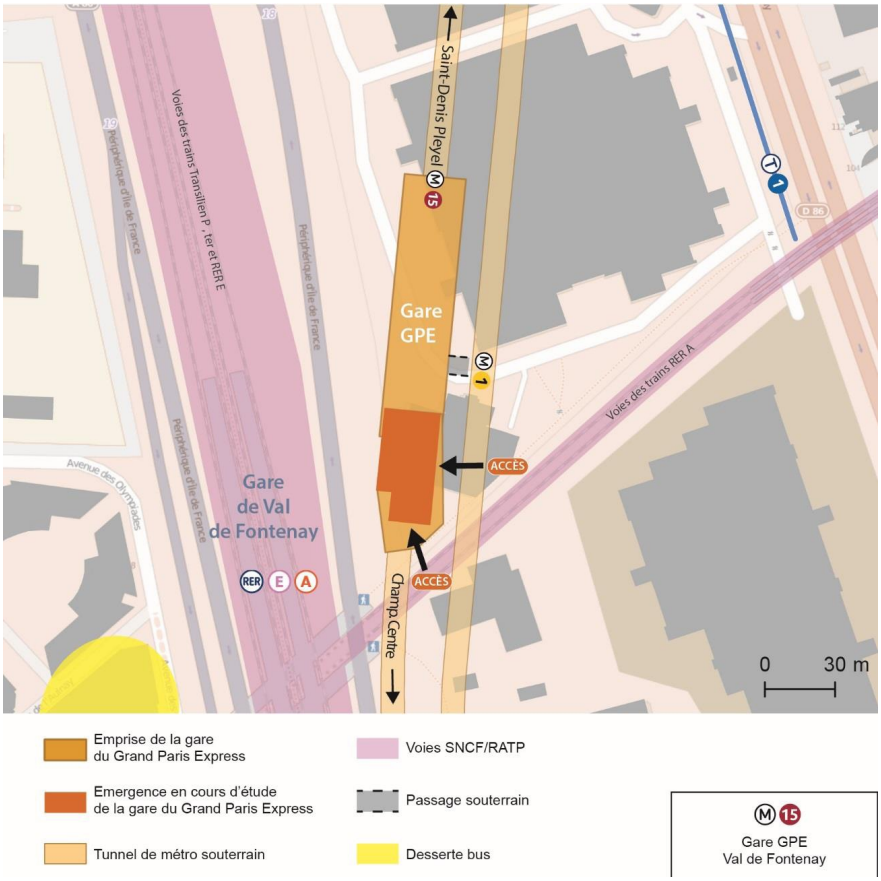
- Gare Val de Fontenay

Le site d'implantation

Le quartier de Val de Fontenay est un pôle d'emplois important de l'Est parisien. Il est fortement marqué par les infrastructures qui le traversent : les voies du RER E encadrées par les deux chaussées de l'autoroute A86 ainsi que l'avenue du Général de Gaulle/De Lattre de Tassigny (ex-RN186) le coupent selon un double axe nord-sud, et les voies ferrées du RER A, qui y font surface, découpent la partie est du quartier selon un axe est-ouest.

La partie ouest du quartier est occupée principalement par des grands ensembles d'habitat collectif, ainsi que par un quartier tertiaire et un important centre commercial aux abords de la gare.

A l'est, l'autoroute est bordée par des zones d'activité, qui la séparent d'une grande zone pavillonnaire. Ces zones d'activités, et en particulier le site du Péripôle, seront amenées à muter à l'horizon de la mise en service de la ligne 15. Les réflexions en cours s'orientent vers leur transformation en quartier mixte de bureaux et de logements, et nécessiteront un rééquilibrage du pôle de transport sur sa partie Est.



Caractéristiques et organisation de la gare

La gare est située à une profondeur de 18 m environ (niveau des quais) par rapport au terrain naturel.

L'accès à la gare se fera par une émergence située à l'extrémité sud de la gare et orientée en direction du pôle multimodal.

Ce pôle de transport fait actuellement l'objet d'une étude pilotée par le STIF en lien avec SNCF (Réseau et Mobilités), la RATP, la Société du Grand Paris, la ville de

Fontenay-sous-Bois, les services de l'État et le Conseil départemental du Val-de-Marne, dont l'objectif consiste à définir un projet cohérent d'aménagement à l'horizon 2020-2030 comprenant :

- les projets inscrits au schéma directeur du RER A,
- l'évolution des systèmes de transport en connexion avec le Pôle,
- la mise en compatibilité des perspectives de développement urbain connexe,
- l'amélioration de la qualité de service rendu aux voyageurs et usagers du Pôle sur le plan de la saturation des espaces, de l'information-voyageurs, du confort d'attente, de la sécurité, etc.

Cette étude de pôle permettra de repenser le fonctionnement global des interconnexions sur le secteur, à l'aune des nouvelles infrastructures de transport à venir (L15 Est, Métro 1, tramway T1 principalement). Elle permettra de définir le positionnement des équipements intermodaux tels qu'abris et consignes vélos Véligo, aires de dépose/repose minute, aire de stationnement pour véhicules léger, aires de taxi, pôle bus.

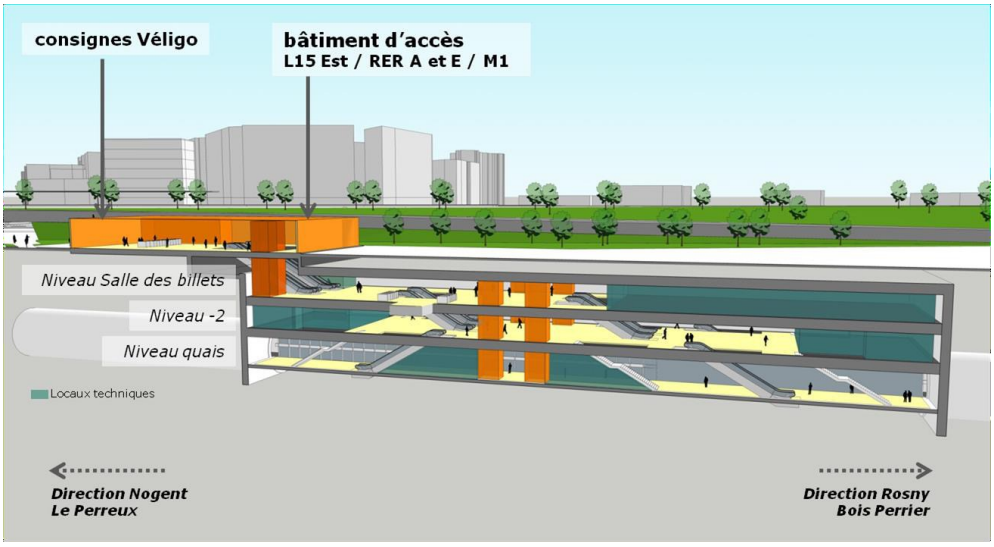
Cette étude permettra également d'apporter des solutions concrètes d'amélioration des interconnexions existantes et de repenser les accès au pôle de transport, en améliorant la lisibilité, la qualité et le confort des cheminements des modes actifs (PMR et piétons).

Correspondances ferroviaires au niveau de la gare et intermodalité

Cette gare, interconnectée avec les gares des RER E et A ainsi qu'avec la future gare terminus de la ligne 1 prévue pour 2030, est implantée sur le site du Péripôle, au plus près du pôle de transport. Elle se situe également à proximité de l'arrêt du tramway T1 dont la mise en service est prévue à l'horizon 2017.

L'organisation des correspondances de la gare de la Ligne 15 Est avec les infrastructures de transport existantes et à venir sera définie précisément dans le cadre de l'étude de pôle en cours.

Le projet de métro Ligne 1 prévoit une gare souterraine juxtaposée à la gare de la Ligne 15 Est et permet une correspondance souterraine avec celle-ci.



- Gare Nogent-le-Perreux

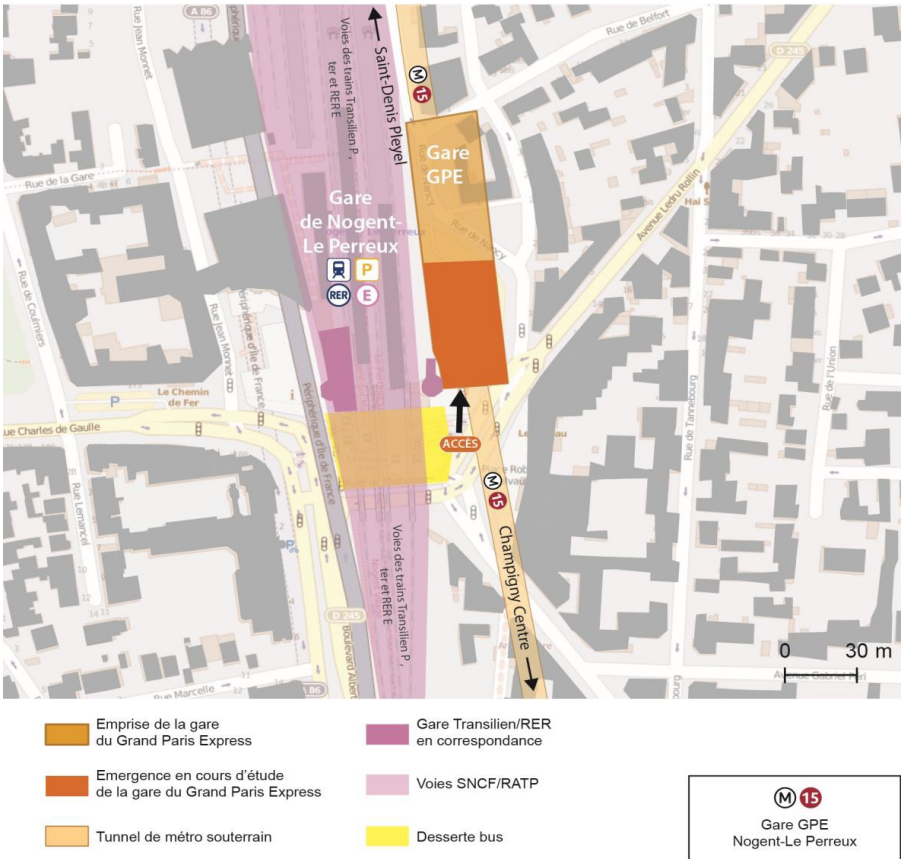
Le site d'implantation

Le quartier de la gare, situé à 300 mètres du centre-ville de Nogent-sur-Marne, est résidentiel, avec une majorité d'habitat pavillonnaire côté Le Perreux-sur-Marne et plus diversifié côté Nogent-sur-Marne.

Ce quartier est bien doté en commerces de proximité et en équipements, qui en font un véritable centre-ville. En revanche, il ne présente pas une concentration d'emplois importante (moins de 4000 emplois à moins de 800 m de la gare).

La gare de la Ligne 15 Est est positionnée à proximité immédiate de l'actuelle gare de Nogent-le-Perreux sur la ligne du RER E au croisement de voies structurantes traversant les deux communes : avenue Charles de Gaulle, avenue Ledru Rollin, boulevard Albert 1er et boulevard de la Liberté.

Le tissu urbain alentour est dense et de bonne qualité patrimoniale. Il semble peu mutable à court ou moyen terme.



Caractéristiques et organisation de la gare

La gare est située à une profondeur de 24 m environ (niveau des quais) par rapport au terrain naturel.

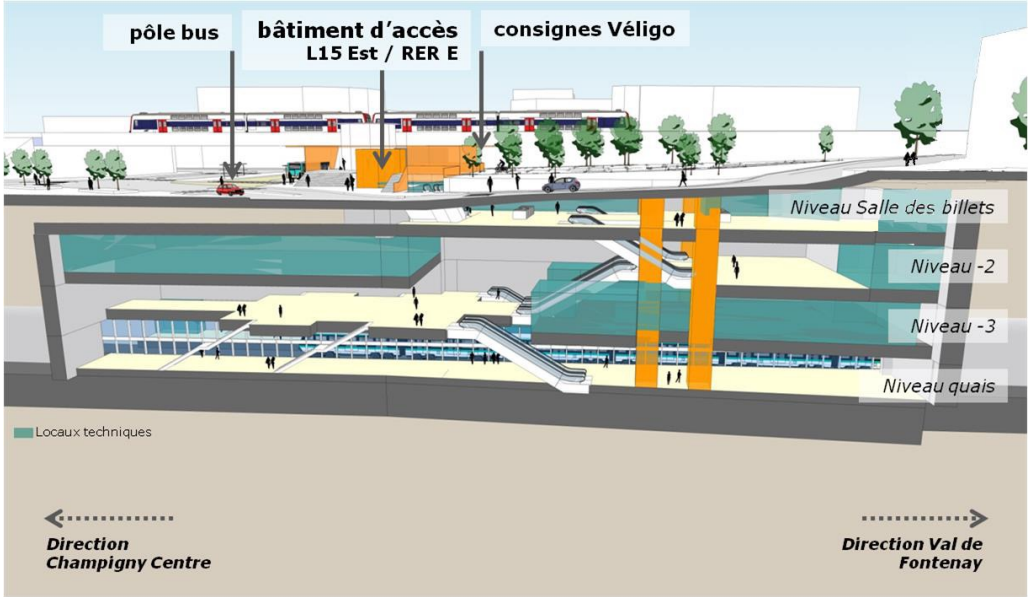
Au croisement d'artères locales d'importance pour la desserte des 2 communes, la gare bénéficie d'une position stratégique en termes d'accessibilité et de visibilité.

L'accès à la gare se fera côté Le-Perreux-sur-Marne à l'est des voies du RER E, où se trouvent les rue de Colmar et avenue Ledru-Rollin.

Les circulations verticales permettent d'assurer une correspondance efficace entre la ligne 15 et le RER (bâtiment voyageurs côté Le Perreux).

Après le passage des lignes de contrôle, le voyageur rejoint les niveaux inférieurs et les quais de la ligne 15 par des circulations verticales positionnées le long des parois latérales de la gare.

Le positionnement et la définition des équipements intermodaux tels qu'abris et consignes vélos Véligo, aires de dépose/repose minute, aire de stationnement pour véhicules léger, aires de taxi, pôle bus, seront étudiés dans le cadre d'une réflexion globale sur le réaménagement du secteur.



Correspondances ferroviaires au niveau de la gare et intermodalité

La gare GPE est en interconnexion avec plusieurs modes de transport : RER E et bus.

La correspondance avec le RER E se fait par le bâtiment voyageur existant côté Le Perreux.

Une étude de pôle sera prochainement lancée, permettant une réflexion globale sur l'intermodalité du secteur. Dans le cadre de cette étude, une réflexion se tiendra sur les circulations piétonnes et cyclables, tout en prenant en compte les évolutions potentielles de l'offre bus.

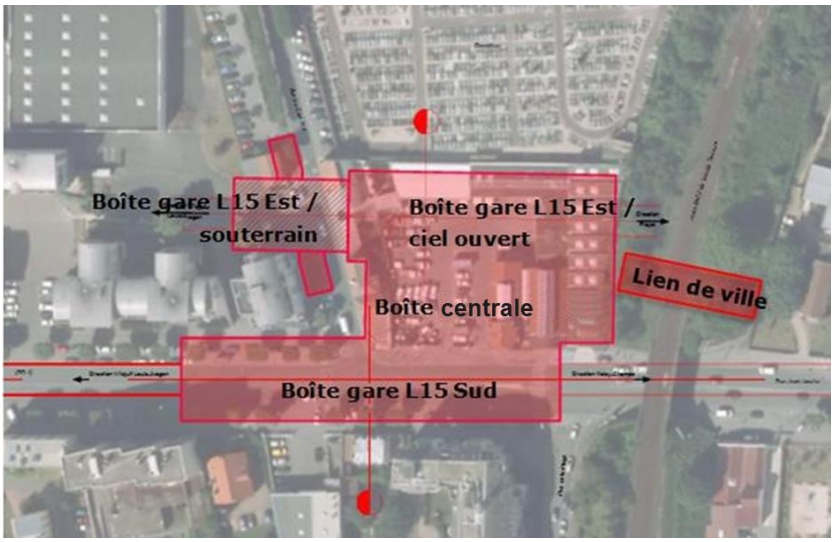
- Gare de Champigny Centre

  Elle est réalisée en majeure partie dans le cadre de la ligne rouge - 15 Sud, déclarée d'utilité publique par décret en Conseil d'Etat en décembre 2014.

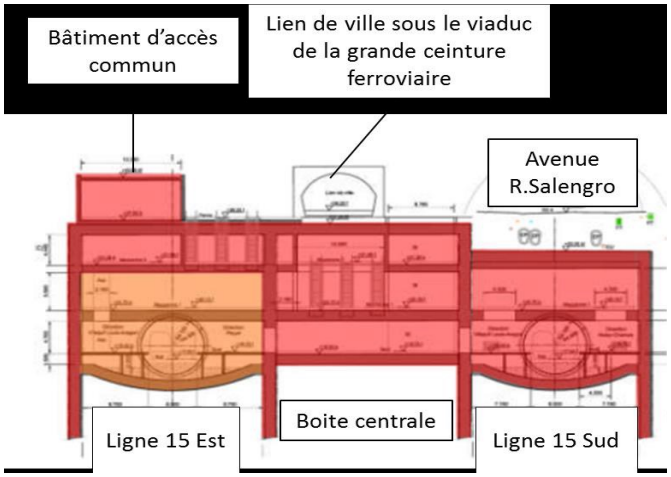
  Le scénario de référence présenté dans le dossier d'enquête publique de la ligne rouge - 15 Sud était celui d'une interconnexion des lignes 15 Sud et 15 Est par correspondance. La solution finalement retenue correspond à la variante présentée dans le dossier de la ligne rouge - 15 Sud « d'interopérabilité » de sorte que l'agencement des boîtes gares sera optimisé dans les conditions anticipées par cette variante.

  Caractéristiques et organisation de la gare

  La gare de Champigny Centre de la ligne rouge - 15 sud se situe sous la RD4 à Champigny-sur-Marne. L'accès à cette gare se fera par une émergence située au sud du cimetière, sur les emprises de l'ancien Centre technique municipal.



  Cette émergence permettra l'accès aux lignes 15 Est et 15 Sud. La correspondance entre les boites gare des deux tronçons de la ligne 15 se fera par une boîte centrale.



  Coupe transversale de principe des deux gares L15 Est et L15 Sud (en rouge les éléments réalisés dans le cadre des travaux de la ligne rouge - 15 Sud, non compris dans le présent dossier, en première phase, et en orange ceux réalisés en deuxième

phase dans le cadre des travaux de la L15 Est).

Répartition des travaux entre les lignes 15 Sud et 15 Est

La boîte souterraine de la Ligne 15 Est se situe sur l'emprise de l'ancien centre technique et sera réalisée, pour l'essentiel (parois moulées, salle des échanges) dans le cadre des travaux de réalisation de la ligne rouge - 15 Sud (dont les échéances de mises en service sont prévues pour 2022). Il s'agit des ouvrages préparatoires à l'interopérabilité indiqués dans la variante « d'interopérabilité » du dossier d'enquête publique de la ligne rouge - 15 Sud. Ces ouvrages ne sont pas inclus dans le présent dossier.

A l'horizon de la mise en service de la Ligne 15 Est (2030) des travaux de génie civil de la boîte gare seront réalisés (quais, dalles, mezzanine, second œuvre). Ces travaux font partie du présent projet.

Le phasage retenu pour les travaux de la gare de Champigny Centre a pour vocation de minimiser les impacts sur la commune.

- **Description du site de maintenance (SMR/SMI) de La Garenne et accès depuis Rosny-Bois-Perrier**

SMR/SMI de La Garenne

Le SMI/SMR occupe une surface d'environ 6,5 ha sur le site de la Garenne, situé à l'ouest du RER E, entre les voies ferrées et la route RD 86, à environ 2 km au sud-ouest de la gare Rosny-Bois-Perrier. A l'échelle de la ligne 15, ces équipements sont complémentaires de ceux de Champigny (SMR) et de Vitry (SMI) pour assurer la maintenance et le remisage des trains de voyageurs et la maintenance des infrastructures.

Accès routier et ferroviaire

L'accès routier au site se fera à partir de l'avenue Faidherbe au Sud du site. Un accès secondaire est envisageable depuis l'avenue de la République au nord de la parcelle.

Les accès principaux depuis l'extérieur du site doivent permettre le passage de convois exceptionnels assurant notamment l'acheminement des rames et autres structures encombrantes.

Plusieurs accès routiers sont préconisés pour ce site afin de permettre notamment l'acheminement du matériel et des gros équipements de maintenance (rames, pièces de voies ou d'aiguillage, …), l'accès au parking du personnel et la liaison avec les bureaux.

Un raccordement ferroviaire du site au réseau ferré national (RFN) est prévu au Sud de la gare de Rosny-sous-Bois. Cette connexion se fera grâce à la réhabilitation d'un embranchement ferroviaire désaffecté et permettra la livraison de rails et de pièces lourdes.

Les voies d'accès au site depuis la ligne de métro principale seront en tunnel et pour la partie terminale en tranchée afin de limiter les impacts pour les riverains.

Le site accueillera les fonctionnalités nécessaires pour le remisage et la maintenance des trains (SMR), ainsi que celles pour la maintenance des infrastructures (SMI).

Les solutions préconisées pour l'aménagement du site permettront notamment une cohabitation efficace de plusieurs acteurs (exploitant, gestionnaire d'infrastructures, mainteneur) et un partage optimal des ressources.

La Société du Grand Paris, consciente des enjeux d'intégration urbaine de ses sites de maintenance, a développé une charte architecturale, urbaine et paysagère de ses sites industriels. L'étude technique du site de maintenance de Rosny comprend un volet d'intégration urbaine et paysagère.

Partie SMR (Site de Maintenance et de Remisage)

L'atelier comportera plusieurs voies aux spécificités différentes permettant d'effectuer la maintenance courante et renforcée des rames. Ces voies pourront, selon leur spécificité, être équipées de portiques pour le déplacement d'équipements lourds, de fosses de visite sous caisse, de passerelles pour l'accès en toiture et d'équipements industriels spécifiques : tour en fosse, vérin en fosse…

Il comporte également des bureaux et locaux pour l'accueil du personnel, un magasin contenant les pièces de rechanges et un poste de contrôle des circulations sur le site. Des parkings pour le personnel et des aires de livraison sont également prévues.

En termes de besoins de remisage et maintenance, le site de La Garenne est dimensionné sur la base des principes de conception retenus par le STIF en études préliminaires pour permettre le fonctionnement du tronçon entre Saint-Denis Pleyel et Rosny Bois Perrier de manière indépendante du reste de la ligne durant la phase transitoire, préalablement au raccord à la L15 Ouest.

Le dimensionnement des installations du site a de plus été effectué en tenant compte des besoins de maintenance à l'horizon 2030 lorsque le tronçon Rosny Bois Perrier – Champigny Centre sera réalisé; et ce, afin d'éviter tout travaux sur le site après sa mise en service.

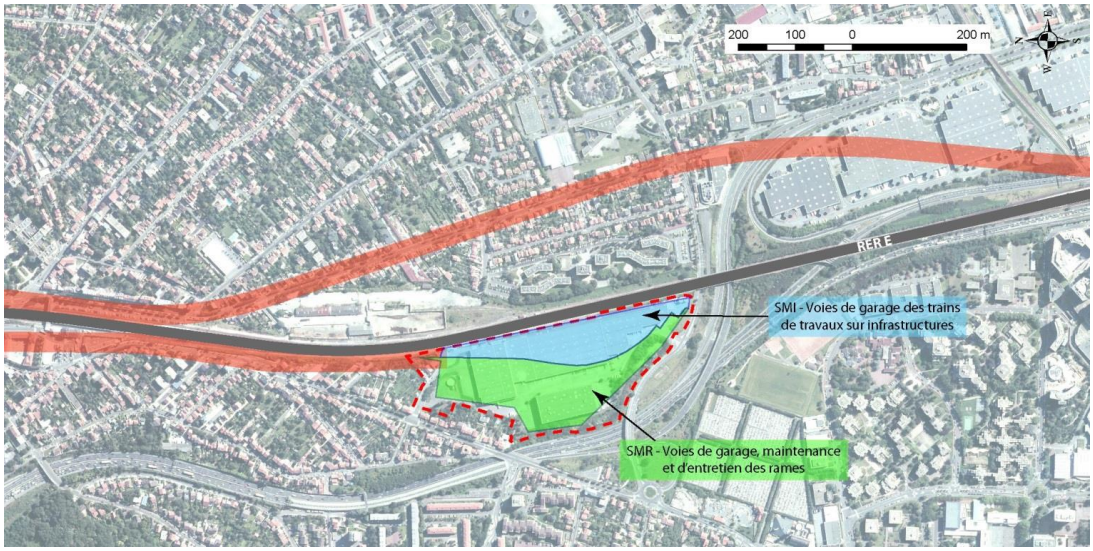
En comptant les places de garage prévues dans la voie de raccordement du site à la ligne, le site SMR pourra accueillir l'entretien et le remisage d'environ 35 trains d'une longueur de l'ordre de 108 mètres.

SMI (Site de Maintenance des Infrastructures)

Le site de maintenance de l'infrastructure, dont le dimensionnement a été réalisé sur la base des hypothèses retenues par le STIF en étude préliminaire, sera principalement composé de voies et de quais pour la formation des convois et le chargement/déchargement des matériaux selon les activités de maintenance planifiées sur la ligne par le futur gestionnaire d'infrastructure.

La préparation et le déchargement des convois de maintenance de l'infrastructure se feront en journée. Les convois quitteront le site en fin de journée et en soirée pour assurer la maintenance des infrastructures de la ligne 15 la nuit durant l'interruption du service aux voyageurs.

Des bureaux et locaux pour le personnel sont également prévus, ainsi qu'un atelier pour le stockage des pièces de rechange et la maintenance des équipements spécifiques des véhicules de maintenance.



- **Description du tunnel**

La section courante du tunnel ferroviaire réalisé dans le cadre du projet permet l'installation de deux voies de circulation. Le tunnel a un diamètre extérieur de 9,6 mètres environ.

La géométrie du tunnel est limitée par différentes contraintes :

- les possibilités techniques de déplacement du tunnelier (la majorité du tracé souterrain étant creusée au tunnelier),
- les contraintes de tracé imposées par la circulation du matériel roulant,
- les contraintes imposées par la recherche du confort des usagers.
- Les grands principes de conception retenus sur le projet sont présentés ci-après :
- Afin de maximiser les sections de tracé sur lesquelles les trains pourront circuler à vitesse maximale, le tracé nominal en plan est généralement conçu avec des courbes d'un rayon minimal de 600 mètres. Une réduction de la valeur de ce rayon impose en effet une diminution de la vitesse de circulation des trains.
- En section courante, les pentes du tunnel ne doivent pas dépasser 4%.
- Le dévers maximum en profil en travers est fixé à 160 mm.
- Au droit des gares, le tracé est en alignement droit, et la pente est nulle.

Localement et à titre exceptionnel, il peut être envisagé de déroger à ces valeurs de référence pour résoudre des contraintes d'insertion particulière du tracé ou du profil en long.

Plusieurs types de profils en travers de tunnel sont prévus : des profils de section circulaire, correspondant aux tunnels construits par tunnelier :

- monotube, c'est-à-dire rassemblant les deux sens de circulation dans un même tube, de 9,6 m de diamètre extérieur et 8,8 m de diamètre intérieur environ ;
- bitube, n'accueillant qu'un seul sens de circulation, d'environ 7,9 m de diamètre extérieur et 7,2 m de diamètre intérieur : deux tubes prennent alors en charge chacun un sens de circulation, et l'ouvrage permettant la réunion de ces deux tubes en un seul tunnel monotube est dit « ouvrage d'entonnement » .

La configuration monotube, moins coûteuse et permettant une meilleure flexibilité dans le placement des fonctionnalités ferroviaires, a autant que possible été favorisée.

La configuration bitube reste toutefois inévitable sur certains secteurs pour opérer le raccordement des voies (à l'ouest de Champigny Centre pour le raccordement des voies à la ligne rouge - 15 Sud).

La section des tunnels est suffisamment large pour accueillir le matériel roulant et la caténaire par laquelle il est alimenté en énergie, ainsi que la voie ferrée sur laquelle il circule. Celle-ci peut être sur ballast ou sur dalle de béton préfabriquée. Cette seconde solution permet de garantir le respect des normes d'épaisseur de voie dans les tunnels. Le tunnel accueille aussi une passerelle piétonne de part et d'autre des voies.

Le tunnel comprend également des systèmes d'éclairage, de signalisation et d'alimentation en eau (prise pour les pompiers).

Concernant la gestion des eaux, le tunnel sera revêtu de façon étanche et le profil en long aura dans la mesure du possible une pente minimale de 0,5 %. Des canalisations seront prévues dans l'ensemble des espaces, afin de collecter les eaux d'infiltrations résiduelles, qui seront ensuite acheminées vers des ouvrages d'épuisement des eaux. Ces ouvrages se situeront majoritairement au droit des points bas, qui se trouvent dans l'ensemble au niveau des intergares. Leur mutualisation avec des puits d'accès pompiers (ouvrages annexes) pourra être envisagée.

Prévention des vibrations en exploitation :

Dans le cadre de l'exploitation d'un métro à roulement fer, la circulation des trains sur la voie ferrée (contact rail / roue) peut être génératrice de vibrations. Par ailleurs, lorsque ces vibrations du sous-sol se transmettent à des structures de bâtiments (par les fondations, par exemple), cela peut également donner lieu à une émission de bruit générée par la mise en vibration d'éléments de la structure des bâtiments concernés (phénomène de « bruit solidien »).

La Société du Grand Paris s'est engagée à réduire autant que possible ces nuisances potentielles dans la conception et la réalisation des infrastructures du Grand Paris Express. Les principaux moyens d'évitement consistent à minimiser la charge de la roue (enjeu qui sera pris en compte lors du choix des caractéristiques du matériel roulant) et à garantir la conception puis le maintien d'un bon contact rail / roue. En complément, lors de la conception et de la réalisation de la voie dans le tunnel de la ligne 15, exploitée avec un matériel à roulement fer, la Société du Grand Paris a prévu l'adoption systématique d'une pose de voie antivibratile, de performance adaptée à l'objectif de réduction des niveaux de vibrations identifiés. A minima, il s'agit d'interposer une « semelle » antivibratile dans la voie, entre le rail et la plate-forme du tunnel, afin de réduire les vibrations à la source. Par ailleurs, la profondeur importante du tunnel contribue naturellement à réduire ces vibrations.

Les puits d'entrée et de sortie des tunneliers

Les puits d'entrée et de sortie des tunneliers sont des ouvrages de génie civil permettant le montage des tunneliers en vue du creusement du tunnel, puis leur démontage. Ils sont creusés dans le sol, à l'intérieur d'une enceinte. Leur profondeur peut varier de 25 à 30 mètres selon l'altimétrie du tunnel. Ils peuvent utiliser les emprises d'une future gare ou d'un futur ouvrage annexe et bénéficier d'installations de chantiers communes aux deux ouvrages. Cependant, il s'avère parfois nécessaire d'implanter ces puits sur des emprises spécifiques.

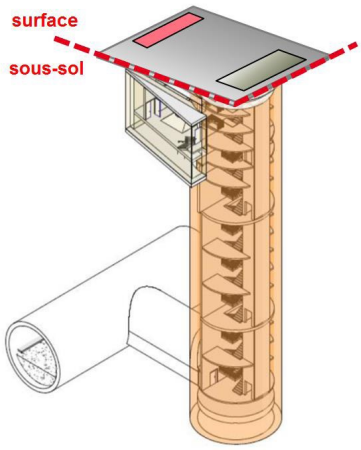
Une fois le puits réalisé et les installations de chantier aménagées, le tunnelier est acheminé pièce par pièce et par convoi exceptionnel jusqu'au puits, avant d'être assemblé à l'intérieur de l'ouvrage. Le tunnelier peut alors entamer son travail d'excavation des terres du tunnel sur une section prédéfinie. Le puits d'entrée sert, durant cette phase, à l'approvisionnement du tunnelier ainsi qu'à l'évacuation des terres excavées. A l'achèvement de la section concernée, le tunnelier est démonté au sein d'un puits de sortie. Il est ensuite évacué

Les puits d'accès secours – ventilation / désenfumage (ouvrages annexes)

Sur l'ensemble de la ligne 15 Est, 28 ouvrages annexes permettent notamment d'assurer les fonctions d'accès des secours ainsi que de ventilation et désenfumage du tunnel. Ces ouvrages s'ajoutent aux dispositifs déjà mis en place à l'intérieur de chaque gare.

Entre deux gares, les ouvrages d'accès aux secours et les dispositifs de ventilation et de désenfumage du tunnel sont généralement mutualisés.

Dans la plupart des cas, ces ouvrages sont composés d'un puits vertical relié au tunnel principal par un rameau de liaison (exemple présenté sur l'illustration ci-dessous). Ils apparaissent en surface sous forme d'une grille pour la fonction ventilation / désenfumage et d'une trappe pour l'accès des pompiers. Les ouvrages de ventilation / désenfumage sont équipés de ventilateurs permettant l'extraction ou l'insufflation d'air dans le tunnel. L'air est extrait vers la surface via les puits de ventilation et les grilles de rejet. Les caractéristiques des ouvrages et performances des équipements sont conformes à la réglementation. Compte tenu des contraintes de tracé, plusieurs de ces puits ont une profondeur supérieure à 30 m, ce qui impose de les équiper d'ascenseurs permettant le transport d'un brancard.



Le chantier

Les travaux sont réalisés en trois grandes phases :

- Préparation des travaux ;
- Travaux de génie civil ;
- Travaux de second œuvre et mise en place des équipements ferroviaires, non ferroviaires et aménagements.

En effet, l'ouverture des chantiers de génie civil du projet est conditionnée par la réalisation de travaux préparatoires et les chantiers de génie civil déterminent les travaux de second œuvre et d'installation des équipements ferroviaires nécessaires au fonctionnement de la ligne de métro.

- **Phase 1 : Préparation des travaux**

  Préalablement à tout travail de génie civil, le terrain doit être préparé de façon à éliminer un maximum d'obstacles susceptibles de retarder les phases suivantes.

  Plusieurs opérations sont à mener :

  - repérage de l'implantation des réseaux existants (gaz, électricité, télécoms, etc.),
  - diagnostics archéologiques éventuels,
  - fouilles archéologiques éventuelles,
  - dépollution éventuelle des sols,
  - démolitions éventuelles d'ouvrages ou de bâtiments existants,
  - dévoiements éventuels de réseaux,
  - mise en place des installations de chantier, réalisation des puits de chantier pour le tunnel et les gares,
  - dans les zones d'attention, un état des lieux des ouvrages avoisinants.

  La programmation fine des travaux de dévoiement des réseaux concessionnaires et de réalisation des gares sera établie sur la base du programme général du projet en tenant compte notamment des contraintes de la circulation routière sur les artères concernées par les travaux, afin de ne pas interrompre les fournitures de services, ainsi que le trafic et les divers accès et de garantir un bon écoulement des flux.

  Les accès aux commerces, logements, équipements publics, les cheminements piétons et vélos, et les circulations des véhicules de secours seront préservés autant que possible.

  Pour tous les travaux de génie civil depuis la surface (gares, ouvrages de service, site de maintenance) les installations de chantier seront réparties sur le tracé avec une emprise au sol représentant au minimum une partie de la surface de l'ouvrage en sous-œuvre à laquelle s'ajoutera une aire permettant le stockage des matériaux, des outillages et des déblais, ainsi que l'installation des bases vie. Elles seront principalement composées de centrales à boue

(silos), de systèmes de levage (grues), d'équipements d'excavation et matériels divers.

Les bases travaux seront localisées au droit des puits d'introduction des tunneliers, des gares, de l'emplacement de l'atelier et zone de garage ainsi que des ouvrages de service.

- **Phase 2 : travaux de génie civil**

Les premiers travaux de génie civil consistent à réaliser les travaux de gros oeuvre :

- des tunnels ;
- des gares ;
- des ouvrages annexes ;
- des ouvrages d'entonnement ;
- du site de maintenance et de sa voie d'accès.

De façon générale, les gares et les ouvrages d'entonnement seront réalisés avant le passage du tunnelier. Des dispositifs permettront de relier l'ouvrage de service au tunnel.

Les sols pourront subir des traitements visant à les renforcer au droit des ouvrages souterrains.

- **Phase 3 : travaux de second œuvre, mise en place des équipements ferroviaires et non ferroviaires et aménagements**

Cette étape consiste à mettre en place l'ensemble des équipements nécessaires au fonctionnement et à la sécurité de la ligne.

Elle comprend les travaux :

- de pose de voie,
- de signalisation,
- d'installations électriques : postes éclairage force (PEF), postes de redressement (PR), alimentation de la ligne,
- d'installations de ventilation et de désenfumage,
- d'installations de sécurité,
- d'aménagement et d'équipement des gares, de l'atelier-garage et des ouvrages.

Les travaux de pose de la voie (rail, traverses, appareils de voie), des équipements de traction électrique et de la signalisation seront réalisés une fois les travaux d'excavation, de terrassement et de génie civil terminés.

Les travaux de réalisation des postes de redressement pour assurer l'alimentation de traction électrique des rames, ainsi que les équipements basse tension des gares, du tunnel et des accès pompiers, seront réalisés et phasés en cohérence avec les travaux de réalisation des ouvrages annexes.

Le chantier de pose de voie, pour le tronçon mis en service en 2025, sera installé dans le SMR-SMI de Rosny La Garenne. Cet emplacement, à proximité immédiate du réseau ferré national, pourrait permettre l'approvisionnement par train de la voie (longs rails soudés) et de la caténaire. En phase 2, pour le tronçon mis en service en 2030, le chantier de pose de voie pourrait être installé à l'OA 744, à proximité de la gare du Plant à Champigny-sur-Marne

Calendrier prévisionnel de réalisation

Le réseau Grand Paris Express sera mis en œuvre de manière concomitante avec la réalisation des projets de transports en commun inscrits au Plan de mobilisation, ainsi qu'avec les investissements visant à améliorer la fiabilité de l'exploitation des réseaux existants. Les lignes seront construites et mises en service au fur et à mesure, les tronçons s'enchaînant les uns aux autres de manière continue.

L'identification des tronçons faisant l'objet des différents horizons de mise en service tient compte de

leur capacité à être exploités efficacement en situation intermédiaire, ainsi que des priorités qui ont été mises en évidence lors des débats publics et des échanges intervenus ultérieurement avec l'ensemble des acteurs territoriaux.

Deux phases de mise en service sont prévues pour le tronçon Saint-Denis Pleyel – Champigny Centre, objet du présent dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique :

- à l'horizon 2025 pour le tronçon Saint-Denis Pleyel – Rosny-Bois-Perrier,
- et à l'horizon 2030 pour le tronçon Rosny-Bois-Perrier – Champigny Centre.

A l'horizon 2030, l'ensemble des lignes 14, 15, 16, 17 et 18 telles que présentées dans le cadre du «Nouveau Grand Paris » sera réalisé.

Les tronçons Versailles Chantiers – Nanterre et Pleyel – Nanterre via Colombes et La Garenne-Colombes seront réalisés ultérieurement.

Coût et financement du projet

Estimation du coût

- Les coûts d'investissement pris en compte pour l'évaluation socio-économique du tronçon **Saint-Denis Pleyel – Champigny Centre** sont les suivants, aux conditions économiques de janvier 2010 et de janvier 2012. L'évaluation socio-économique a été réalisée aux conditions économiques de janvier 2010.

Coûts bruts en millions €	Valeur CE 01/2010	*Valeur CE 01/2012*
Acquisitions foncières et frais associés	249	*270*
Infrastructure	2 949	*3 219*
Matériel roulant	286	*323*
Total	**3 484**	***3 812***

Le coût du tronçon pris en compte pour l'évaluation socio-économique comprend :

- un montant total de 3 447 M€ aux conditions économiques de janvier 2010 (3 772 M€ aux conditions économiques de janvier 2012) pour la réalisation du tronçon Saint-Denis Pleyel – Champigny Centre, y compris acquisitions foncières et matériel roulant;
- une provision forfaitaire d'environ 37 M€ aux conditions économiques de janvier 2010 (soit 40 M€ aux conditions économiques de janvier 2012) pour les coûts d'interconnexion des gares du tronçon au réseau ferroviaire existant (RER, métro) : comme pour l'évaluation globale à l'échelle du réseau Grand Paris Express, le montant de cette provision devra être confirmé dans le cadre des études ultérieures du projet.

- Le coût d'exploitation annuel associé à la mise en service du tronçon « Ligne 15 Est » à ses deux étapes de mise en service a été évalué par le STIF dans le cadre des études préliminaires du projet :
  - de 2025 à 2029 : 56 M€ (valeur 2010) par an ;
  - 2030 et au-delà : 93 M€ (valeur 2010) par an.

  Ces montants seront confirmés dans le cadre des études ultérieures.
  Comme l'évaluation socio-économique menée à l'échelle du programme Grand Paris Express, l'évaluation socio-économique menée à l'échelle du tronçon Saint-Denis Pleyel – Champigny Centre s'accompagne par ailleurs de la prise en compte des coûts de renouvellement, en s'appuyant sur la durée de vie conventionnelle des différentes catégories d'infrastructures et d'équipements réalisés.

Le coût d'investissement pour la réalisation des infrastructures du tronçon du Grand Paris Express

reliant Saint-Denis Pleyel à Champigny Centre, hors matériel roulant, s'élève à **3,179 milliards d'euros HT** aux conditions économiques de janvier 2012.

Ce montant ne comprend pas les coûts d'infrastructure de **la gare de Champigny Centre**, qui sont intégrés au projet de tronçon **Pont de Sèvres – Noisy-Champs (ligne 15 Sud)**, ni les coûts d'infrastructure de **la gare de Saint-Denis Pleyel**, qui sont intégrés au projet des tronçons **Noisy-Champs – Saint-Denis Pleyel et Mairie de Saint-Ouen – Saint-Denis Pleyel (lignes 16 / 17 Sud / 14 Nord)**. De plus, ce montant ne comprend pas le coût estimé de la voie de raccordement envisagée entre les lignes 15 et 16-17 (option estimée au stade des études actuelles à **143M€**, non pris en compte dans le bilan socio-économique du projet).

Ce montant inclut les frais d'étude, de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre.

Principaux postes de dépense (à titre indicatif)	**Montant en millions d'euros HT (conditions économiques 01/2012)**
Infrastructures tunnel (gros œuvre, second œuvre, aménagements)	1 201
Gares et ouvrages de correspondance (gros œuvre, second œuvre, aménagements)	1 179
Ouvrages annexes et ouvrages d'entonnement	234
Systèmes de transport et site de maintenance	565
Total	**3 179**

Par ailleurs, l'enveloppe financière pour l'ensemble des acquisitions foncières nécessaires à la réalisation du tronçon a été évaluée à **180 millions d'euros** par la Direction Nationale d'Interventions Domaniales, auxquels il convient d'ajouter 50% de frais d'acquisitions (frais de gestion intercalaire, gardiennage, dépollution et démolition), soit un coût total de 270 millions d'euros.

Le coût d'investissement du projet hors matériel roulant s'établit ainsi à 3,449 milliards d'euros HT aux conditions économiques de janvier 2012.

Enfin, il conviendra d'ajouter à cette estimation un coût évalué à **323 millions d'euros HT** aux conditions économiques de janvier 2012 (dans l'attente des résultats des consultations industrielles), au titre de l'acquisition du matériel roulant nécessaire à l'exploitation du tronçon « Ligne 15 Est » à ses différents horizons de mise en service.

Le coût de réalisation du tronçon Saint-Denis Pleyel – Champigny Centre, y compris foncier et acquisition du matériel roulant, s'établit ainsi à 3,772 milliards d'euros HT aux conditions économiques de janvier 2012.

Le coût de ce tronçon représente une part de l'ordre de 15% du coût total du Grand Paris Express.
Dans le cadre du projet global de modernisation et de développement des transports en Île-de-France, porté par l'État et par les collectivités territoriales, le volume des dépenses à la charge de la Société du Grand Paris d'ici 2030 comprend par ailleurs, outre le montant de l'investissement prévisionnel nécessaire à la réalisation, à horizon 2030, des lignes nouvelles 15, 16, 17 et 18, une contribution de 800 millions d'euros en valeur 2012 à la réalisation du prolongement de la ligne 14 entre Saint-Lazare et Mairie de Saint-Ouen, sous maîtrise d'ouvrage STIF / RATP, dont **450 millions d'euros** décidés dès 2011 et **350 millions d'euros** supplémentaires décidés en 2013 au titre d'une contribution plus globale de **2 milliards d'euros** au Plan de mobilisation des transports de la Région. Cette contribution globale vise également la réalisation du prolongement du RER E (projet EOLE) à l'ouest pour un milliard d'euros, ainsi que le prolongement de la ligne 11 entre Mairie des Lilas et Rosny-sous-Bois pour **300 millions d'euros** et les schémas directeurs de modernisation des RER pour **350 millions d'euros.**

Enfin, une provision de **1,50 milliard d'euros** en valeur 2012, spécifiquement associée aux interconnexions entre l'ensemble du réseau Grand Paris Express et le réseau de transport en commun existant, a été identifiée. Ce montant s'inscrit en sus du coût de réalisation du réseau Grand Paris Express, et sera supporté par les différents maîtres d'ouvrage, dont la Société du Grand Paris à hauteur de **450 millions d'euros**.

Dans le cadre du projet **Saint-Denis Pleyel – Champigny Centre**, le montant évalué à ce stade des études pour les adaptations des gares et des stations du réseau existant s'établit à **40 millions d'euros HT** environ aux conditions économiques de janvier 2012. Ce montant ne fait pas partie du périmètre d'investissement du présent projet.

Financement

La réalisation du tronçon Saint-Denis Pleyel – Champigny Centre bénéficie du modèle de financement global du Grand Paris Express.

Ce modèle repose sur :

- des recettes fiscales affectées, dont trois sources sont d'ores et déjà en place : le Premier ministre a en outre indiqué le 6 mars 2013 que des recettes supplémentaires pourraient être mises en place, en tant que de besoin, à compter de 2020 ;
- des concours de l'État, à hauteur d'un milliard d'euros, qui pourront si nécessaire être engagés en fonction des besoins de financement de la Société du Grand Paris ;
- une participation des collectivités locales (Région et Départements d'Île-de-France), auxquelles l'État a demandé une contribution de 225 millions d'euros ;
- des subventions européennes, qui pourront concerner d'autres tronçons du Grand Paris Express mais diminueront de fait l'endettement global de l'établissement ;
- le recours à l'emprunt ;
- les redevances domaniales dues pour l'occupation du domaine public de la Société du Grand Paris, ainsi que les recettes tirées de son domaine privé.

Les recettes fiscales affectées sont actuellement de trois natures :

- une composante de l'imposition forfaitaire sur les entreprises de réseau (IFER) : cette taxe est assise sur les matériels roulants parcourant le réseau exploité par la RATP ; au 1er janvier 2015, elle est de **12 751 euros** par remorque ou motrice du métro, de 23 920 euros par motrice ou automotrice du RER et de **4 992 euros** par remorque du RER ; ce tarif est revalorisé chaque année en fonction de l'inflation ; le produit de cette IFER est de l'ordre de **60 millions d'euros** par an ;
- une taxe spéciale d'équipement : le produit de cette taxe additionnelle aux taxes locales (taxe d'habitation, taxe sur le foncier bâti et non bâti, cotisation foncière des entreprises) est fixé à **117 millions d'euros** par an ;
- une fraction de la taxe locale sur les bureaux : assise sur les surfaces de bureaux, locaux commerciaux, locaux de stockage et surfaces de stationnement, cette taxe a été redynamisée en loi de finances rectificative pour 2010 grâce notamment à la reconfiguration du zonage, au rattrapage du barème et à son indexation sur le coût de la construction ; la Société du Grand Paris est affectataire du produit de la taxe diminué d'une part régionale de **183 millions d'euros**, d'une part État de **33 millions d'euros**, et d'une part affectée à l'Union d'économie sociale du logement de **133 millions d'euros** ; la part affectée à la Société du Grand Paris, de l'ordre de **310 millions d'euros** en 2014, devrait croître de manière dynamique sur le moyen / long terme.

Ce sont donc environ **500 millions d'euros** de recettes fiscales qui sont affectés à la Société du Grand Paris chaque année à compter de 2014, et ce produit est appelé à augmenter tendanciellement

Les recettes fiscales affectées permettent dans un premier temps de financer le lancement du projet sans emprunter. Dans un second temps, le recours à l'emprunt, minimisé par les subventions de l'État et des collectivités territoriales, permet d'étaler le financement sur une période cohérente avec la durée de vie des équipements tout en concentrant la réalisation du réseau avant 2030.

L'emprunt sera remboursé par les recettes récurrentes (taxes affectées, progressivement complétées par les redevances domaniales et les produits de valorisation du domaine privé, au fur et à mesure de la constitution du domaine de la Société du Grand Paris).

L'objectif retenu consiste à assurer le remboursement intégral de la dette au plus tard 40 ans après la mise en service des derniers tronçons.

Mise en compatibilité des documents d'urbanisme

L'enquête publique concerne également la mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) de 10 des communes concernées par le projet, à savoir, dans le cas présent, Saint-Denis, Aubervilliers, Pantin, Drancy, Bobigny, Noisy-le-Sec, Bondy, Rosny-sous-Bois, Fontenay-sous-Bois et Le Perreux-sur-Marne.

La procédure de mise en compatibilité des PLU est élaborée conformément aux articles L. 153-54 à L. 153-59 et R. 153-14 du Code de l'Urbanisme.

- Article L. 153-54 du Code de l'Urbanisme. Créé par l'ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015.
  Une opération faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique, d'une procédure intégrée en application de l'article L. 300-6-1 ou, si une déclaration d'utilité publique n'est pas requise, d'une déclaration de projet, et 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 a porté à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence.
  - Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan ont fait l'objet d'un examen conjoint de l'État, de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune et des personnes publiques associées mentionnées aux articles L. 132-7 et L. 132-9.

  Le maire de la ou des communes intéressées par l'opération est invité à participer à cet examen conjoint.

- Article L153-55 du Code de l'Urbanisme. Créé par l'ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015.
  Le projet de mise en compatibilité est soumis à une enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement
  - Par l'autorité administrative compétente de l'État :
    - Lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise ;
    - Lorsqu'une déclaration de projet est adoptée par l'État ou une personne publique autre que l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ;
    - Lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L. 300-6-1 est engagée par l'État ou une personne publique autre que l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ;
  - Par le président de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou le maire dans les autres cas.

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

- Article L153-56 du Code de l'Urbanisme. Créé par l'ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015.
  Lorsque la mise en compatibilité est requise pour permettre la déclaration d'utilité publique d'un projet, ou lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L. 300-6-1 est engagée, le plan local d'urbanisme ne peut pas faire l'objet d'une modification ou d'une révision portant sur les dispositions faisant l'objet de la mise en compatibilité entre l'ouverture de l'enquête publique et la décision procédant à la mise en compatibilité.

- Article L153-57 du Code de l'Urbanisme. Créé par l'ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015.
  A l'issue de l'enquête publique, l'établissement public de coopération intercommunale

compétent ou la commune :

- Émet un avis lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise, lorsque la déclaration de projet est adoptée par l'État ou lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L. 300-6-1 est engagée par l'État. Cet avis est réputé favorable s'il n'est pas émis dans le délai de deux mois ;
- Décide la mise en compatibilité du plan dans les autres cas.

➢ Article L153-58 du Code de l'Urbanisme. Créé par l'ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015.
La proposition de mise en compatibilité du plan éventuellement modifiée pour tenir compte des avis qui ont été joints au dossier, des observations du public et du rapport du commissaire ou de la Commission d'Enquête est approuvée :

- Par la déclaration d'utilité publique, lorsque celle-ci est requise ;
- Par la déclaration de projet lorsqu'elle est adoptée par l'État ou l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ;
- Par arrêté préfectoral lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L. 300-6-1 est engagée par l'État ;
- Par délibération de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou du conseil municipal dans les autres cas. A défaut de délibération dans un délai de deux mois à compter de la réception par l'établissement public ou la commune de l'avis du commissaire enquêteur ou de la Commission d'Enquête, la mise en compatibilité est approuvée par arrêté préfectoral.

➢ Article L153-59 du Code de l'Urbanisme. Créé par l'ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015.
L'acte de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune, mettant en compatibilité le plan local d'urbanisme devient exécutoire dans les conditions définies aux articles L. 153-25 et L. 153-26.
Dans les autres cas, la décision de mise en compatibilité devient exécutoire dès l'exécution de l'ensemble des formalités de publication et d'affichage.
Lorsqu'une déclaration de projet nécessite à la fois une mise en compatibilité du plan local d'urbanisme et du schéma de cohérence territoriale, la mise en compatibilité du plan devient exécutoire à la date d'entrée en vigueur de la mise en compatibilité du schéma.

➢ Article R. 153-14 du Code de l'Urbanisme. Créé par le décret n°2015-1783 du 28 décembre 2015.
Le dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme, éventuellement modifié pour tenir compte des avis joints au dossier d'enquête publique, des observations du public et des résultats de l'enquête, le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ou de la Commission d'Enquête ainsi que le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint sont soumis pour avis par le préfet à l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou au conseil municipal. Si ceux-ci ne se sont pas prononcés dans un délai de deux mois, ils sont réputés avoir donné un avis favorable.
Le ministre chargé de l'urbanisme contresigne ou cosigne la déclaration d'utilité publique emportant approbation des nouvelles dispositions du plan local d'urbanisme lorsque cette déclaration ne relève pas de la compétence du préfet.

Des dossiers de mise en compatibilité réalisés pour 10 des 13 communes concernées par le tracé

Les dossiers de mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec la déclaration d'utilité publique des 10 communes concernées ont été réalisés en concertation avec les services de l'Etat (Direction de l'Unité Territoriale de la DRIEA) et les communes et sont joints au dossier d'enquête publique unique.

Saint-Denis a mis en révision générale son PLU qui a été approuvé le 10/12/2015, mais a fait l'objet

d'un recours gracieux. Afin de sécuriser l'implantation de la ligne 15 Est sur la commune, il a ainsi été décidé de présenter à l'enquête, à la fois un projet de modification du POS issu de la modification du 30/01/2014 et également un autre portant sur PLU approuvé de la commune.

Pour Rosny-sous-Bois, deux dossiers sont également présentés à enquête, le PLU en vigueur et le PLU révisé, approuvé le 16/12/2015. Dans l'attente d'avoir purgé les délais de recours, il a également été décidé de présenter ces deux documents.

La mise en compatibilité sera effective sur les documents d'urbanisme des communes qui seront alors en vigueur.

Evaluation environnementale des documents d'urbanisme de Saint-Denis et de Rosny-sous-Bois
En application de l'article L.104-1 à L.104-3 et des articles R.104-8 et suivants du Code de l'urbanisme, certains dossiers de mise en compatibilité des documents d'urbanisme doivent être soumis à évaluation environnementale.
Cette évaluation environnementale des évolutions des documents d'urbanisme est requise dès lors que la mise en œuvre de l'évolution du droit du sol est susceptible d'engendrer des effets significatifs sur l'environnement et identifie ainsi ces incidences notables. L'objet de l'évaluation environnementale réalisée ici sur ces deux PLU est l'évolution du droit des sols visant à permettre la réalisation du Grand Paris Express. Le projet tel que soumis à la procédure d'enquête publique, a préalablement fait l'objet :

- d'une évaluation stratégique environnementale en application de la directive 2001/42/CE et de la loi du 03/06/2010 relative au Grand Paris, jointe au dossier de débat public ;
- d'une déclaration au tire de l'article L.122-10 du code de l'environnement, précisant la manière dont il a été tenu compte du rapport d'évaluation environnementale et les motifs qui ont fondé les choix opérés lors de l'élaboration du Schéma d'ensemble, prévu par l'article 2 de la loi du Grand Paris ;
- d'une étude d'impact, en application de l'article L.122-1 du code de l'environnement.

La mise en compatibilité des documents d'urbanisme dans le cadre du projet ligne 15 Est ne prévoit que des adaptations ponctuelles du documents visant à lever les interdictions qui empêcherait l'implantation du réseau de transport en souterrain et à adapter les règles régissant les constructions en surface, afin de rendre possibles l'implantation en surface des émergences du réseau de transport (gares et ouvrages annexes).

Les PLU qui comprennent tout ou partie d'un site Natura 2000 pour des dossiers de mise en compatibilité qui comportent des réductions de protections paysagères (dispositions de l'article L153-31 du code de l'urbanisme) sont soumis à cette évaluation environnementale.

Ainsi, pour la commune de Saint-Denis, du fait de la présence en extrémité Est du territoire communal, du site Natura 2000 du parc « Georges Valbon » appartenant à la Zone de Protection Spéciale FR 1112013, et du fait de la réduction ponctuelle d'une protection paysagère par le dossier de mise en compatibilité, le document d'urbanisme est soumis à la procédure d'évaluation environnementale. Cette dernière est commune aux dossiers de mise en compatibilité du POS et du PLU de Saint-Denis, tous deux présents au sein du dossier de DUP pour la réalisation de la ligne 15 Est.

Dans le cas de la ville de Rosny-sous-Bois, en raison de la présence en extrémité Sud-Est du territoire communal du site Natura 2000 du parc intercommunal du Plateau d'Avron, appartenant à la Zone de Protection Spéciale FR 1112013, et du fait de la réduction ponctuelle d'une protection paysagère par le dossier de mise en compatibilité, le document d'urbanisme est soumis à la procédure d'évaluation environnementale.

Mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Saint-Denis :

Le dossier de MECDU comprend trois éléments :

- **La mise à jour du POS existant ;**
- **La mise à jour du PLU envisagé ;**
- **Une évaluation environnementale.**

- **POS de Saint-Denis**

  - **Mise à jour du rapport de présentation**
    Conformément aux dispositions du Code de l'Urbanisme, un exposé des motifs des changements apportés est inséré dans le document, à la fin du chapitre *« Introduction»*:
    - Exposé des motifs des changements apportés par la mise en compatibilité du PLU dans le cadre de la Déclaration d'utilité Publique de la Ligne 15 Est du « Grand Paris Express ».
    - Le rapport de présentation a été modifié pour que le chapitre explique les évolutions pouvant être apportées au dossier de POS afin d'autoriser l'implantation des composantes du futur réseau de transport « Grand Paris Express » dans le cadre de la mise en compatibilité.
    - La vérification de la compatibilité du POS avec le projet du Grand Paris Express porte sur l'ensemble des pièces composant le POS dont les PAZ des ZAC Landy-Pleyel et Pleyel-Libération.

  - **Les servitudes d'utilité publique**
    Le projet intercepte les servitudes d'utilités publiques suivantes :
    - Servitudes de dégagement aéronautique ;
    - Servitudes relatives aux chemins de fer ;
    - Servitudes liées aux canalisations de gaz haute pression.

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

    Les risques
    Les éléments du projet respecteront les prescriptions des différents Plans de Prévention des Risques Naturels (PPRn) approuvés sur le territoire communal :

    - Plan de Prévention du Risque Mouvements de terrain dus au retrait-gonflement des argiles prescrit le 23 juillet 2001. Ce PPRn ne remet pas en cause le projet du Grand Paris Express.

  - **Le règlement**
    Les emprises des travaux du projet du Grand Paris Express concernent uniquement les zones suivantes :

    - Zone UP Aa – Tunnel ;
    - Zone UP Ab – Tunnel ;
    - Zone UP Ad – Tunnel ;
    - Zone UPM – Tunnel et Emprises en surface : Gare «Saint-Denis - Stade de France» et articles 12 et 13 ;
    - Zone UP Ma – Tunnel.

  - **Le plan de zonage :** Pas d'incidence.

  - **Mise en compatibilité du PAZ de la ZAC Pleyel-Libération** (zone ZC impactée par le tunnel) : l'article ZC1 doit expliciter clairement l'autorisation des installations nécessaires au GPE.

- **Mise en compatibilité du PAZ de la ZAC Landy-Pleyel** (zone ZA1 et ZB5 impactées par le tunnel). Cette ZAC est située dans la moitié Sud du territoire communal de SAINT-DENIS. L'emprise de la ZAC est délimitée de la façon suivante:
  - Au Nord, par l'autoroute A 86 ;
  - A l'Est, par l'emprise ferroviaire ;
  - Au Sud, par la rue du Landy ;
  - A l'Ouest, par l'avenue du Président Wilson.

  La mise en compatibilité du PAZ de la ZAC Landy-Pleyel avec le projet du Grand Paris Express porte sur :
  - La modification du règlement des zones ZA et ZB : zones ZA1, ZB1 : autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ;
  - La modification de la pièce graphique du Plan d'Aménagement de Zone afin de réduire à la marge un espace vert public sous les emprises d'un ouvrage technique annexe et de créer un secteur de la zone ZC, dénommés ZC7, pour permettre la réalisation de l'ouvrage, qui sera implanté majoritairement sous voirie. Les éléments de projet en surface n'interceptent aucun Espace Boisé Classé réglementé ni aucun emplacement réservé.

    Toutefois, un ouvrage technique annexe est implanté au sein d'un espace vert public, le square des Acrobates, indiqué sur le document graphique du Plan d'Aménagement de Zone. Aucun règlement ne s'applique à ce secteur dont la vocation est définie uniquement graphiquement.

    Réduction de l'emprise de l'espace vert public. L'implantation de l'ouvrage technique annexe nécessite une évolution de l'emprise de l'espace vert public. Il apparaît donc nécessaire de réduire ponctuellement cette protection sur les emprises de l'ouvrage et de créer un secteur ZC7.

    De plus, au vu du Plan d'Aménagement de Zone, l'ouvrage technique annexe est en partie situé sur une zone « en blanc » ni légendée, ni règlementée dans le Règlement d'Aménagement de Zone.

    Afin d'éviter tout risque juridique, il est donc nécessaire de faire évoluer le zonage du Plan d'Aménagement de Zone afin de reclasser l'emprise concernée par l'ouvrage technique annexe dans une nouvelle zone disposant d'un règlement spécifique autorisant sa réalisation.

    Cette inscription définit graphiquement une vocation pour cet espace qui n'est pas compatible avec l'implantation d'un ouvrage technique annexe nécessaire au projet. Afin de permettre la réalisation des éléments du projet et d'éviter tout « vide juridique », un nouveau secteur de la zone ZC existante, dénommé ZC7 et dédié au projet du Grand Paris Express, est créé sur ces emprises.

    La zone ZC est une zone *« affectée à la réalisation de constructions permettant d'accueillir des activités non nuisantes et non polluantes (sauf celles visant à desservir la ZAC elle-même), ainsi que des équipements publics ou privés d'intérêt général ».*

- **Projet de PLU de Saint-Denis**

  - **Rapport de présentation**
    Le rapport de présentation doit être complété afin d'y ajouter un exposé des motifs des changements apportés par la mise en compatibilité nécessitée par le projet de Ligne 15 Est, en application de l'article R. 151-5 du Code de l'Urbanisme.

  - **Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables**
    Le projet est compatible avec les orientations générales du PADD de la commune de Saint-Denis.
    Celui-ci est mentionné à plusieurs reprises dans le document et, plus particulièrement en page 33 dans la partie 5. *«renforçons et améliorons notre rôle de pôle d'échanges métropolitain »* , section B) *« accompagnons l'amélioration des infrastructures de transport pour les passagers »* où il est précisé que la ville entend *« faciliter les projets d'amélioration du réseau de transports collectifs du Nord Francilien, inscrivant notre commune dans une échelle métropolitaine. Le développement urbain va s'appuyer sur le renforcement de ce réseau (tramways, métros). Par ailleurs, le métro automatique en souterrain programmé dans le cadre du Grand Paris desservira la commune dans le secteur Pleyel. Celui-ci devrait relier entre eux les aéroports de Roissy, du Bourget et d'Orly, mais aussi les pôles de développement Plaine/Pleyel sur le territoire de Plaine Commune, de Noisy-le sec (Descartes), Saclay, Massy et La Défense. Ce réseau utiliserait dans la traversée de Paris – la ligne 14 qui sera prolongée au nord comme au sud et qui desservira au passage Pleyel en correspondance avec la ligne 13 »*.
    Le PADD ne nécessite pas de mise en compatibilité**.**

  - **Les Orientations d'Aménagement et de Programmation**
    Le projet est concerné par l'OAP « Trame Verte et Bleue » : l'ouvrage annexe n°631 est situé dans un « noyau de biodiversité secondaire » constitué par le square des acrobates dans le quartier « Landy-Pleyel ».
    Le texte de la notice de cette OAP précise que :
    « Le réseau de noyaux de biodiversité secondaires est réparti sur tout le territoire. Il est principalement composé des squares et parcs de la commune ainsi que des talus d'autoroutes ou encore des jardins privés, notamment dans la zone pavillonnaire au nord-est de la ville.
    La zone UVM, qui s'applique sur ces noyaux de biodiversité secondaires, ne permet la construction que d'emprises très réduites qui doivent nécessairement avoir un lien avec le caractère de la zone : loisirs, paysage etc. »
    Par ses caractéristiques, l'ouvrage annexe n°631 est bien une « construction d'emprises très réduites », ce qui correspond bien au principe d'occupation du sol dans un « noyau de biodiversité secondaire ». En cela, le projet de réseau de transports publics du Grand Paris est bien compatible avec cette Orientation d'Aménagement et de Programmation.
    Toutefois, l'ouvrage n'est pas en lien avec le caractère de la zone. Il conviendra donc de faire évoluer le libellé du règlement de la zone UVM pour que celui-ci soit compatible avec le projet.
    Le projet est donc compatible avec ce document.

  - **Les servitudes d'utilité publique**
    Le projet intercepte les servitudes d'utilités publiques suivantes :
    - Servitudes aéronautique de dégagement liées à l'aéroport du Bourget ;
    - Servitudes relatives aux chemins de fer ;
    - Servitudes liées aux canalisations de gaz haute pression ;
    - Servitudes relatives aux transmissions radioélectriques - protection contre l'électromagnétisme - liées à la station « Paris-Bichat ».

    Les éléments du projet respecteront les dispositions induites par ces servitudes qui ne

remettent pas en cause le projet du Grand Paris Express.

- **Les risques**
  Les éléments du projet respecteront les prescriptions des différents Plans de Prévention des Risques Naturels (PPRn) approuvés sur le territoire communal : Plan de Prévention du Risque Mouvements de terrain dus au retrait-gonflement des argiles prescrit le 23 juillet 2001.

  Ce PPRn ne remet pas en cause le projet du Grand Paris Express.

- **Le règlement**
  Les emprises des travaux du projet du Grand Paris Express concernent uniquement les zones suivantes :

  - Zone UAE – Tunnel ;
  - Zone UM – Tunnel et Emprises en souterrain : Ouvrage annexe OA 631 ;
  - Zone UMgpe – Tunnel et Emprises en surface : Gare « Stade-de-France » ;
  - Zone UMgh - Tunnel ;
  - Zone UTT : Tunnel ;
  - Zone UVM – Tunnel et Emprises en surface :Ouvrage annexe OA 631 ;
  - Zone UVM : articles UVM7, 9, 13.

- **Le plan de zonage**
  Deux éléments de patrimoine végétal sont concernés par une emprise en surface du projet au niveau de l'OA 631 :

  - Espace paysager protégé n°79 ;
  - et Alignement d'arbres - Quartier La Plaine – Square des acrobates - 9572,92 m2 –

  Ces deux éléments de patrimoine végétal seront réduits de la surface nécessaire à la réserve du projet du Grand Paris Express.

- **Autres éléments figurés sur les plans graphiques**
  Par ailleurs, deux servitudes de localisation sont concernées par une emprise en surface du projet :

  - T2 - Servitude pour création d'ouvrage en tréfonds - Création d'ouvrage en tréfonds (ligne 14, 15 et 16, 17 du réseau transport public du Grand Paris- SGP - 206 941 m2 ;
  - OP4 - Servitude pour création d'ouvrage public - ZAC Landy Pleyel – Création d'un puits d'accès - SGP - 1 931 m2.

  Ces deux servitudes de localisation indiquent que le projet du Grand Paris Express a bien été inscrit dans le PLU de Saint-Denis.

Mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune d'Aubervilliers :

- **Rapport de présentation**

  Le rapport de présentation doit être complété afin d'y ajouter un exposé des motifs des changements apportés par la mise en compatibilité nécessitée par le projet de Ligne 15 Est, en application de l'article R. 151-5 du Code de l'Urbanisme.

- **Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables**

  La présentation du réseau de transport en commun de la commune d'Aubervilliers (page 11) ne mentionne pas le projet du Grand Paris Express.

  Toutefois, le projet est compatible avec les orientations générales du PADD en matière de politique urbaine. Il répond notamment à l'un des objectifs du volet 3 « Transports et liaisons » (page 39 et suivantes) qui consiste à développer le réseau des transports en commun.

  Bien qu'il ne cite pas expressément le projet du Grand Paris Express, le PADD donne toute sa place au projet par l'importance accordée au développement des transports en commun. Ainsi, il n'est pas nécessaire de faire évoluer cette pièce du PLU

- **Les Orientations d'Aménagement et de Programmation**

  Parmi les OAP, celle du secteur « Fort d'Aubervilliers », est concernée par le projet du Grand Paris Express.

  Le parti d'aménagement retenu pour le futur quartier du Fort se fonde sur sept orientations majeures dont l'une est de « profiter de la connexion du métro, des lignes de bus et du PIR pour installer une densité urbaine structurante et créer une polarité ».

  Plus précisément, la place au Nord-Ouest du site ou sera implantée la future gare de la Ligne 15 Est « constitue le raccordement multimodal développé dans le projet d'aménagement (lignes de transport en commun bus et métro, pistes cyclables et cheminements piétons) ».

  Le projet du Grand Paris Express est donc totalement intégré dans le parti d'aménagement de l'OAP « Fort d'Aubervilliers ».

- **Les servitudes et autres contraintes**

  Le projet intercepte les servitudes d'utilités publiques suivantes :

  - Servitudes de dégagement aéronautique ;
  - Servitude de halage et marchepied ;
  - Servitudes liées au transport d'hydrocarbures liquides et aux canalisations de gaz haute pression ;
  - Servitudes relatives aux faisceaux hertziens ;
  - Servitudes liées aux transmissions radioélectriques ;
  - Servitudes relatives à la protection des monuments historiques ;
  - Servitude relative au voisinage des cimetières ;
  - Servitudes liées à la protection des installations sportives, concernée par l'implantation d'ouvrage technique annexe.

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

- **Plan de prévention des risques naturels**

  Les éléments du projet respecteront les prescriptions des différents Plans de Prévention des Risques Naturels (PPRn) approuvés sur le territoire communal :

- Plan de Prévention des Risques Mouvements de terrain liés aux anciennes carrières et à la dissolution du gypse approuvé le 18 avril 1995 ;
- Plan de Prévention du Risque Mouvements de terrain dus au retrait-gonflement des argiles prescrit le 23 juillet 2001.

Ces différents PPRn ne remettent pas en cause le projet du Grand Paris Express.

➢ **Le règlement :** Les emprises des travaux du projet du Grand Paris Express concernent uniquement les zones suivantes :

- UA – Tunnel et Emprises en surface : Gare « Mairie d'Aubervilliers ;
- UAa – Tunnel ;
- UC - Tunnel et Emprises en surface : Ouvrage annexe OA 652 ;
- UDa – Tunnel et Emprises en surface : Gare « Mairie d'Aubervilliers », Ouvrage annexe OA 641 et Ouvrage annexe OA 642 ;
- UEa – Tunnel et Emprises en surface : Ouvrage annexe OA 641 ;
- UEp – Tunnel ;
- UF - Tunnel ;
- UG4 – Tunnel et Emprises en surface : Gare « Fort d'Aubervilliers » ;
- UVa - Emprises en surface : Gare « Mairie d'Aubervilliers » (Parcs et jardins) ;
- UVb – Tunnel et Emprises en surface : Ouvrage annexe OA 651 ;
- UVc – Tunnel ;
- UVj – Tunnel et Emprises en surface : Gare « Fort d'Aubervilliers » (Jardins familiaux).

L'analyse du règlement de ces zones met en évidence la nécessité de modifier certains articles.

➢ **Plan de zonage** : Emplacements réservés au titre des articles L. 151-41 1°, 2° et 3° du Code de l'Urbanisme

Deux emplacements réservés sont concernés par des emprises en surface du projet (au niveau des OA 641 et OA 642) : P14 - Centre aquatique - Commune et C61 - Équipement scolaire -rue du Chemin Vert - Commune.

Ces emplacements réservés seront réduits de la surface nécessaire à la réserve du projet du Grand Paris Express, en accord avec la commune :

- L'emplacement réservé P14 sera réduit sur une surface d'environ 4 300 m2
- L'emplacement réservé C61 sera réduit sur une surface d'environ 1 200 m2.

Les éléments du projet en surface interceptent une servitude de constructibilité limitée au niveau de la gare « Fort d'Aubervilliers ».

L'annexe du règlement indique notamment :

« 1.4 – LA SERVITUDE DE CONSTRUCTIBILITE LIMITEE
En application des articles L. 123-2-a et R. 123-12-1° du Code de l'Urbanisme, le P.L.U. peut instituer en zones urbaines une servitude consistant à limiter les droits à construire, dans un périmètre délimité et pour une durée au plus de cinq ans, dans l'attente de l'approbation par la commune d'un projet d'aménagement global. Ainsi, les constructions ou installations supérieures à un seuil déterminé sont interdites dans les périmètres considérés.

Cette servitude vise à figer l'évolution d'un secteur devant faire l'objet d'une mutation urbaine importante et pour lequel la collectivité ne dispose pas de projet précis. Dans l'attente de cette évolution, des extensions limitées pour les constructions existantes sont toutefois possibles.

Un droit de délaissement est ouvert au propriétaire d'un terrain concerné par cette servitude, en application de l'article L. 123-17 du Code de l'Urbanisme.

L'effet de la servitude a une durée de cinq ans à compter de la date d'approbation du P.L.U. Au-delà de ce délai, la servitude est levée automatiquement. Ce sont alors les dispositions de la zone dans laquelle se situe le périmètre qui deviennent pleinement applicables.

Les effets de la servitude peuvent également être levés à l'initiative de la collectivité, avant le délai de cinq ans, par une procédure de modification du P.L.U.

Dans le PLU d'Aubervilliers, cette servitude a été inscrite sur le site du projet de la gare des mines, sur le site du Fort d'Aubervilliers et sur le secteur du Pont de Stains. »

De plus, les éléments de projet en surface concernent également deux périmètres d'études, identifiés sur le plan des périmètres particuliers. Il s'agit :

- Du périmètre d'étude A : Parc Canal au niveau de l'OA 641 ;
- Du périmètre d'étude I : Port et Chemin Vert au niveau de l'OA 642.

Les éléments de projet en surface, et notamment les deux gares et deux ouvrages techniques annexes, sont implantés au sein de secteurs de nature renforcée.

Enfin, les éléments de projet en surface interceptent une zone franche urbaine (gare « Fort d'Aubervilliers ») et une zone urbaine sensible (ouvrage technique annexe 641). Ces deux zonages sont sans incidences pour le projet.

Même si le projet du Grand Paris Express est compatible avec l'OAP « Fort d'Aubervilliers », il convient de réduire cette servitude de constructibilité limitée sous les emprises de la gare, soit sur une surface d'environ 8 600 m2.

Par contre, les périmètres d'études, définis en application de l'article L. 424-1, 2° du Code de l'Urbanisme, sont destinés à vérifier que les opérations pouvant s'implanter en leur sein ne sont pas susceptibles de compromettre ou de rendre plus onéreux les aménagements prévus.

Dans le cadre de la finalisation du projet du Grand Paris Express, la Société du Grand Paris fera son affaire avec les maîtres d'ouvrage pour que les ouvrages techniques annexes respectent les principes de ces aménagements futurs.

Il n'est donc pas nécessaire de modifier ces périmètres d'études.

Mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Pantin :

- **Le rapport de présentation**

  Le rapport de présentation doit être complété afin d'y ajouter un exposé des motifs des changements apportés par la mise en compatibilité nécessitée par le projet de Ligne 15 Est, en application de l'article R. 151-5 du Code de l'Urbanisme.

- **Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)**

  Une des grandes orientations du PADD est d'améliorer durablement le cadre de vie au quotidien. Parmi les priorités définies pour faire de Pantin un cadre de vie agréable, l'amélioration de la desserte du territoire par les transports en commun contribuera notamment au renouvellement urbain des certains quartiers comme celui des Courtilières directement concerné par le projet.

  Toutefois, même si dans l'un des trois grands axes *« I. Améliorer durablement le cadre de vie au quotidien et maîtriser la croissance urbaine en intégrant une ambition élevée en matière d'écologie urbaine »*, orientation C. *« Mieux desservir le territoire »*, le PADD prévoit d'*« adapter le développement de l'offre de transports collectifs aux programmes de développement urbain »*, celui-ci n'évoque pas le projet.

  Bien qu'il ne cite pas expressément le projet du Grand Paris Express, le PADD donne toute sa place au projet par l'importance accordée au développement des transports en commun. Ainsi, il n'est pas nécessaire de faire évoluer cette pièce du PLU**.**

- **Les servitudes et autres contraintes**

  Le projet est concerné par les servitudes d'utilités publiques suivantes :

  - Faisceau hertzien au niveau de la section en tunnel ;
  - Deux canalisations de gaz (haute pression) également au niveau des éléments de projet en souterrain.

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

- **Les risques**

  Les éléments du projet respecteront les prescriptions des différents Plans de Prévention des Risques Naturels (PPRn) approuvés sur le territoire communal :

  - Plan de Prévention des Risques Mouvements de terrain liés aux anciennes carrières et à la dissolution du gypse approuvé le 18 avril 1995 ;
  - Plan de Prévention du Risque Mouvements de terrain dus au retrait-gonflement des argiles prescrit le 23 juillet 2001.

  Ces différents PPRn ne remettent pas en cause le projet du Grand Paris Express.

- **Le règlement**

  Les emprises des travaux du projet du Grand Paris Express concernent uniquement la zone suivante :

  - Zone UD – Tunnel et Emprises en surface : Gare « Fort d'Aubervilliers »

- **Le plan de zonage :** Aucune modification nécessaire

Mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Drancy :

- **Le rapport de présentation**

  Le rapport de présentation doit être complété afin d'y ajouter un exposé des motifs des changements apportés par la mise en compatibilité nécessitée par le projet de Ligne 15 Est, en application de l'article R. 151-5 du Code de l'Urbanisme.

- **Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)**

  Parmi les orientations stratégiques d'urbanisme et d'aménagement indiquée dans le PADD de la commune de Drancy figure l'objectif d'*« améliorer les liaisons internes et vers l'extérieur »*.

  En ce sens, même s'il n'est pas directement évoqué, le projet du Grand Paris Express est tout à fait conforme avec cet objectif.

  Bien qu'il ne cite pas expressément le projet du Grand Paris Express, le PADD donne toute sa place au projet par l'importance accordée au développement des transports en commun. Ainsi, il n'est pas nécessaire de faire évoluer cette pièce du PLU.

- **Les servitudes d'utilité publique**

  Le projet est concerné par les servitudes d'utilités publiques suivantes :

  - Servitude de protection des monuments historiques au niveau de la gare « Drancy-Bobigny » ;
  - Servitude aéronautique de dégagement autour des aérodromes civils et militaires (100m), également au niveau de la gare « Drancy-Bobigny » ;
  - Servitudes relatives aux canalisations de gaz, pour la section en tunnel ;
  - Servitude relative au chemin de fer, également pour la section en souterrain.

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

  Les risques

  Les éléments du projet respecteront les prescriptions des différents Plans de Prévention des Risques Naturels (PPRn) approuvés sur le territoire communal :

  - Plan de Prévention du Risque Mouvements de terrain dus au retrait-gonflement des argiles prescrit le 23 juillet 2001.

  Ce PPRn ne remet pas en cause le projet du Grand Paris Express.

- **Le règlement**

  Les emprises des travaux du projet du Grand Paris Express concernent uniquement les zones suivantes :

  - Zone UBa – Tunnel et Emprises en surface : Gare « Drancy-Bobigny » ;
  - Zone UBb – Tunnel
  - Zone UIa – Tunnel et Emprises en surface : Gare « Drancy- Bobigny » ;
  - Zone UGa – Tunnel

- **Le plan de zonage**

Emplacements réservés au titre des articles L. 151-41 1°, 2° et 3° du Code de l'Urbanisme

Trois emplacements réservés sont concernés par une emprise en surface du projet au niveau de l'émergence de la gare « Drancy-Bobigny » :

- ER A - Équipement Public Ferroviaire (projet de la tangentielle Nord) - RFF - Environ 9 000 m2
- ER B - Équipement Public Ferroviaire (projet de la tangentielle Nord) - SNCF - 1 200 m2
- ER 13 - Pépinière communale d'entreprises et parking public - Commune - 4 300 m2

Le projet du Grand Paris Express ne remet pas en cause l'emplacement réservé A lié à la Tangentielle Nord, qui n'est donc pas modifié.

L'emplacement réservé n°13 sera réduit de la surface nécessaire à la réserve du projet du Grand Paris Express, soit environ 3 700 m2, en accord avec la commune.

L'emplacement réservé B sera quant à lui entièrement supprimé pour les besoins du projet du Grand Paris Express.

Parallèlement, la liste des emplacements réservés sera mise à jour, en correspondance avec les reports graphiques effectués sur le plan de zonage.

Mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Bobigny :

- **Généralités**

  La mise en compatibilité du POS de Bobigny ne prévoit que des adaptations du document d'urbanisme visant à lever les interdictions qui empêcheraient l'implantation du Grand Paris Express et à adapter les règles régissant les constructions, afin de rendre possible l'implantation du réseau de transport. Ainsi, les évolutions apportées par la procédure de mise en compatibilité sont sans incidences sur l'économie générale du document.

- **Le rapport de présentation**

  Le rapport de présentation doit être complété afin d'y ajouter un exposé des motifs des changements apportés par la mise en compatibilité nécessitée par le projet de Ligne 15 Est, en application de l'article R. 151-5 du Code de l'Urbanisme.

- **Le règlement** : la mise en compatibilité porte sur les ajustements au règlement écrit des articles 1, 6, 7, 8, 12 et 13 de la zone UA, des articles 6, 7, 8, 9, 13 de la zone UC, des articles 1, 6, 7, 8, 9, 12 et 13 de la zone UD, des articles 6, 9, 12 et 13 de la zone UG, des articles 1, 5, 6, 7, 9 et 13 de la zone UIa, des articles 6, 7, 9 et 13 de la zone UX et de l'article UYA 1 du POS, afin de permettre l'implantation d'ouvrages techniques annexes, de la gare « Bobigny-Pablo Picasso » et de la gare « Pont-de-Bondy ».

- **Plan de zonage** : Pas de modification.

Mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Noisy-le-Sec :

- **Le rapport de présentation**

  Le rapport de présentation doit être complété afin d'y ajouter un exposé des motifs des changements apportés par la mise en compatibilité nécessitée par le projet de Ligne 15 Est, en application de l'article R. 151-5 du Code de l'Urbanisme.

- **Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)**

  Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) mentionne en page 12 les projets de transports en commun comme un facteur de développement de la commune et de dynamique urbaine.

  Bien qu'il ne cite pas expressément le projet du Grand Paris Express, le PADD donne toute sa place au projet par l'importance accordée au développement des transports en commun. Ainsi, il n'est pas nécessaire de faire évoluer cette pièce du PLU.

- **Les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP)**

  Les OAP de la commune de NOISY-LE-SEC ne concernent pas le secteur touché par le projet. Le projet est donc compatible avec ce document.

- **Les servitudes et autres contraintes**

  Le projet est concerné par les servitudes d'utilité publique suivantes :

  - Canalisations de gaz haute pression au niveau de la gare « Pont-de-Bondy » ;
  - Faisceau hertzien également au niveau de la gare « Pont-de-Bondy » ;
  - Servitude de dégagement aéronautique toujours au niveau de la gare «Pont-de-Bondy»;
  - Servitude de halage et marchepied au niveau de la gare « Pont-de-Bondy » ;
  - Servitude relative au chemin de fer concerné par la section en tunnel ;
  - Protection des monuments historiques inscrits également concerné par la section en souterrain.

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

  Les risques

  Les éléments du projet respecteront les prescriptions des différents Plans de Prévention des Risques Naturels (PPRn) approuvés sur le territoire communal :

  - Plan de Prévention des Risques Mouvements de terrain liés aux anciennes carrières et à la dissolution du gypse approuvé le 18 avril 1995 ;
  - Plan de Prévention du Risque Mouvements de terrain dus au retrait-gonflement des argiles prescrit le 23 juillet 2001.

  Ces différents PPRn ne remettent pas en cause le projet du Grand Paris Express**.**

- **Le règlement**

  Les emprises des travaux du projet du Grand Paris Express concernent uniquement les zones suivantes :

  - Zone UA - Emprises en surface : Gare « Pont-de-Bondy » ;
  - Zone UC – Tunnel et Emprises en surface : Ouvrage annexe OA 692 ;
  - Zone Na – Tunnel et Emprises en surface : Ouvrage annexe OA 692.

- **Le plan de zonage**

Emplacements réservés au titre des articles L. 151-41 1°, 2° et 3° du Code de l'Urbanisme

Un emplacement réservé est concerné par une emprise en surface du projet au niveau de l'OA 692 **:** E3 - Suppression du passage à niveau n°38 sur la ligne de Grande Ceinture SNCF - État - 4 303 m2**.**

Cet emplacement sera réduit de la surface nécessaire à la réserve du projet du Grand Paris Express, soit environ 750 m2, en accord avec le bénéficiaire.

Parallèlement, la liste des emplacements réservés, et notamment la surface de l'emplacement concerné par le projet, sera mise à jour en correspondance avec le report graphique effectué sur le plan de zonage.

Mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Bondy :

- **Le rapport de présentation**

  Le rapport de présentation doit être complété afin d'y ajouter un exposé des motifs des changements apportés par la mise en compatibilité nécessitée par le projet de Ligne 15 Est, en application de l'article R. 151-5 du Code de l'Urbanisme.

- **Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)**

  Le projet du Grand Paris Express est largement évoqué par la PADD sous le vocable « Arc Express ». Il s'insère dans les orientations du PADD du PLU de Bondy en matière de développement des transports en commun dans les quartier stratégiques de développement, plus particulièrement le quartier du Canal de l'Ourcq et de l'Ex-RN3.

  Il est également localisé sur la carte de localisation des polarités (page 13)

  Bien qu'il ne cite pas expressément le projet du Grand Paris Express, le PADD donne toute sa place au projet par l'importance accordée au développement des transports en commun. Ainsi, il n'est pas nécessaire de faire évoluer cette pièce du PLU.

- **Les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP)**

  Parmi les OAP, celle du « 3.2 Secteur Gare », est concernée par le projet du Grand Paris Express.

  Le projet de métro souterrain « Arc Express » fait partie des enjeux de développement du secteur de la gare « Bondy », avec parmi les principales orientations d'aménagement, l'objectif de *« renforcer la multimodalité du pôle gare »*.

  L'OAP et le projet « Arc Express » sont compatibles. Il est aujourd'hui remplacé par le projet du Grand Paris Express.

  Bien qu'elle ne cite pas expressément le réseau de transport public du Grand Paris, cette OAP donne toute sa place au projet. Ainsi, il n'est pas nécessaire de faire évoluer cette pièce du PLU.

- **Les servitudes d'utilité publique :**

  - Faisceau hertzien au niveau de la gare « Pont-de-Bondy » ;
  - Servitude de halage et marchepied également au niveau de la gare « Pont-de-Bondy » ;
  - Canalisation de gaz haute pression, toujours au niveau de la gare « Pont-de-Bondy » ;
  - Zone ferroviaire, au niveau de la gare « Bondy » ;
  - Servitude de protection des monuments historiques inscrits uniquement concernée pour la section en tunnel ;
  - Servitude aéronautique de dégagement également concernée pour la section en souterrain.

  Les éléments du projet respecteront les dispositions induites par cette servitude qui ne remet pas en cause le projet du Grand Paris Express.

  Les Risques

  Les éléments du projet respecteront les prescriptions des différents Plans de Prévention des Risques Naturels (PPRn) approuvés sur le territoire communal :

  - Plan de Prévention du Risque Mouvements de terrain dus au retrait-gonflement des argiles prescrit le 23 juillet 2001.

  Ce PPRn ne remet pas en cause le projet du Grand Paris Express.

- **Le règlement**

  Les emprises des travaux du projet du Grand Paris Express concernent uniquement les

zones suivantes :

- Zone UC – Tunnel ;
- Zone UCa – Tunnel et Emprises en surface : Gare « Bondy » ;
- Zone UCb – Tunnel et Emprises en surface : Gare « Pont-de-Bondy » ;
- Zone UE – Tunnel et Emprises en surface : Ouvrage annexe OA 701 ;
- Zone UP – Tunnel et Emprises en surface : Ouvrage annexe OA 691 ;
- Zone UR – Tunnel ;
- Zone URg – Tunnel ;
- Zone N – Tunnel et Emprises en surface : Ouvrage annexe OA 701 ;

➢ **Le plan de zonage**

Espaces protégés au titre des articles L. 151-19 et L. 151-23 du Code de l'Urbanisme

Les espaces protégés au titre des articles L. 151-19 et L. 151-23 (anciennement L. 123-1-5 7°) du Code de l'Urbanisme figurent sur le plan « Patrimoine architectural, urbain et paysager ».

Plusieurs éléments protégés sont concernés par les éléments en surface du projet du Grand Paris Express sur la commune de Bondy :

- Un corridor écologique au niveau de la zone de chantier du puits d'entrée du tunnelier et de l'accès à la gare de « Pont-de-Bondy ». Ce corridor sera rétabli après les travaux ;
- Un alignement d'arbres et un corridor écologique sont interceptés au niveau de la gare de « Bondy » ;
- Un espace constitutif de la trame verte au niveau de l'OA 701 ;
- Un alignement d'arbres est intercepté au niveau de l'OA 691.

Toutefois, le règlement de chaque zone du PLU indique dans son article 13 que les CINASPIC sont exonérés des dispositions fixées concernant les éléments protégés au titre de l'article L. 123-1-5-7 du Code de l'Urbanisme. Il n'y a donc pas besoin de modifier le plan « Patrimoine architectural, urbain et paysager ».

Autres éléments figurés sur les plans graphiques

Le projet intercepte le périmètre d'étude *« PE1 : Entrée Ouest de la commune ; aménagement du pôle multimodal après modification de la bretelle d'accès à l'A3 »* au niveau de la gare « Pont-de-Bondy ».

A l'intérieur de ce périmètre, une décision de sursis à statuer pourra être opposée à toutes demandes d'autorisation de travaux, constructions ou installations susceptibles de compromettre ou de rendre plus onéreuse la réalisation de l'opération d'aménagement, à savoir l'aménagement des secteurs autour de l'ancienne RN 3.

En outre, le projet traverse les éléments suivants :

- Zone *Non Aedificandi* de 20 m de part et d'autre de l'emprise des autoroutes A3 et A86 au niveau de la gare « Pont-de-Bondy » ;
- Périmètre de limitation de stationnement au niveau des gares de « Pont-de-Bondy » et de « Bondy ».

Évolutions induites par le projet

Le périmètre d'étude PE1 est donc réduit sous les emprises de la gare sur une superficie d'environ 1,5 ha.

Cette réduction du périmètre est également reportée sur la carte présentée à l'annexe 5.3.4. du PLU « Périmètres portés à titre d'information ».

Les éléments du projet respecteront les autres dispositions induites par les éléments figurés sur les plans graphiques qui ne remettent pas en cause le projet du Grand Paris Express.

Mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Rosny-sous-Bois :

Le dossier de MECDU comprend trois éléments :

- La mise à jour du PLU existant ;
- La mise à jour du PLU révisé ;
- Une évaluation environnementale.

- **Le rapport de présentation**

  Le rapport de présentation doit être complété afin d'y ajouter un exposé des motifs des changements apportés par la mise en compatibilité nécessitée par le projet de Ligne 15 Est, en application de l'article R. 151-5 du Code de l'Urbanisme.

- **Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)**

  PLU existant :

  Le projet du Grand Paris Express n'est pas mentionné explicitement dans le PADD du PLU de Rosny-sous-Bois.

  Cependant, le projet répond à l'une des orientations principales de la commune : *« Faciliter les déplacements »* en favorisant *« les rabattements vers les gares RER et futures stations de métro »* et *« l'utilisation des transports en commun »*.

  Le projet du Grand Paris Express permettra le développement des transports en commun et facilitera les déplacements, notamment de banlieue à banlieue de l'Est et du Nord parisien, en évitant Paris. Il répond donc aux orientations de la commune.

  Bien qu'il ne cite pas expressément le projet du Grand Paris Express, le PADD donne toute sa place au projet par l'importance accordée au développement des transports en commun. Ainsi, il n'est pas nécessaire de faire évoluer cette pièce du PLU.

  PLU révisé :

  Le PADD tient compte du projet du Grand Paris Express comme un des éléments clés de la valorisation du rayonnement de ROSNY-SOUS-BOIS et de la diversification de l'activité économique pages 7 et 10 et carte page 11.

  Mais, c'est surtout dans l'orientation générale III. *« Faciliter les déplacements : une ville connectée »* que le projet est intégré dans diverses actions telles que :

  - Promouvoir et favoriser les déplacements doux en développant un maillage de liaisons actives (piétons et vélos), en « favorisant les rabattements vers les gares RER et futures stations de métro et tramway » ;
  - Organiser la mobilité autour des transports en commun en « incitant à l'utilisation des transports en commun en renforçant l'accessibilité des pôles de déplacements régionaux et leur intermodalité » (aménagement de parcs de stationnement vélos, réorganisation de l'offre de stationnement à proximité des gares...).

  Le projet du Grand Paris Express est donc totalement intégré dans les orientations générales du PADD.

  Après analyse, le PADD est compatible avec le projet. Ainsi, il n'est pas nécessaire de faire évoluer cette pièce du PLU.

- **Les Orientations d'Aménagement et de Programmation**

  Ne concerne que le PLU révisé

  Parmi les OAP, l'orientation d'aménagement et de programmation du secteur Nord, est concernée par le projet du Grand Paris Express.

Le parti d'aménagement retenu pour ce secteur tient compte de l'implantation de la future gare de la Ligne 15 Est et en fait l'un des éléments de son schéma d'aménagement. Il précise notamment la volonté d'*« accompagner la construction des nouvelles stations de métro d'une création ou d'une requalification de l'espace public à proximité, en recherchant une amélioration de leur accessibilité et leur visibilité et la redéfinition du pôle multimodal lors de l'aménagement du parvis de la gare de Rosny-Bois-Perrier »*.

Le projet du Grand Paris Express est donc totalement intégré dans le parti d'aménagement de l'OAP du secteur Nord. Après analyse, l'OAP du secteur Nord est compatible avec le projet. Ainsi, il n'est pas nécessaire de faire évoluer cette pièce du PLU.

- **Les servitudes d'utilité publique**

Concerne le PLU existant et le PLU révisé

Le projet intercepte les servitudes d'utilité publique suivantes :

- Servitudes relatives aux emprises SNCF concernées par un ouvrage technique annexe;
- Servitudes relatives aux zones de dégagement aéroportuaire ;
- Servitudes liées aux canalisations de gaz haute pression ;
- Servitudes relatives aux transmissions radioélectriques ;
- Servitudes relatives au voisinage des cimetières ;
- Zone de saisine en application du décret n°2002-89 relatif à l'archéologie préventive - Zone n° 863

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

Les risques

Concerne le PLU existant et le PLU révisé

Les éléments du projet respecteront les prescriptions des différents Plans de Prévention des Risques Naturels (PPRn) approuvés sur le territoire communal :

- Plan de Prévention du Risque Mouvements de terrain dû au retrait-gonflement des argiles prescrit le 23 juillet 2001.

Ce PPRn ne remet pas en cause le projet du Grand Paris Express.

- **Le règlement**

Les emprises des travaux du projet du Grand Paris Express concernent uniquement les zones suivantes :

- Zone UAa – Tunnel et Emprises en surface : OA 711, 712, 722 et 723 ;
- Zone UAr2 – Tunnel et Emprise en surface : OA 713 ;
- Zone UB (PLU révisé uniquement) – Tunnel ;
- Zone UBa (PLU révisé uniquement) – Tunnel et Emprise en surface : OA 713 ;
- Zone UC - Tunnel et voie de desserte du SMR/SMI en souterrain et Emprise en surface : Gare « Rosny Bois-Perrier » ;
- Zone UD - Tunnel et voie de desserte du SMR/SMI en souterrain et Emprise en surface : Site industriel (SMR/SMI) « La Garenne » ;
- Zone UFa – Tunnel et Emprise en surface : Site industriel (SMR/SMI) « La Garenne».

- **Le plan de zonage**

PLU existant :

Emplacements réservés au titre des articles L. 151-41 1°, 2° et 3° du Code de l'Urbanisme

Un emplacement réservé est concerné par une emprise en surface du projet (SMR/SMI) : E.1 - Aménagement de l'échangeur autoroutier et rétablissement de la liaison RD43 - Rue

Victor Hugo – État.

Le projet intercepte également les emplacements réservés D4 et RATP 1 destinés au projet du tramway T1. Cependant, le projet du Grand Paris Express ne remet pas en cause ces emplacements réservés qui ne sont donc pas modifiés.

L'emplacement réservé E.1 sera réduit de la surface nécessaire à la réserve du projet du Grand Paris Express, sur une surface d'environ 8 700 m2, en accord avec le bénéficiaire.

PLU révisé :

Emplacements réservés au titre des articles L. 151-41 1°, 2° et 3° du Code de l'Urbanisme

Un emplacement réservé est concerné par une emprise en surface du projet (gare « Rosny Bois-Perrier » : C7- Aménagement d'un cheminement doux, dans le prolongement de la rue Jacques Offenbach, vers la gare - Commune - 384 m2.

Le projet intercepte également les emplacements réservés D4 et RATP 1 destinés au projet du tramway T1. Cependant, le projet du Grand Paris Express ne remet pas en cause ces emplacements réservés qui ne sont donc pas modifiés.

L'emplacement réservé C7 sera réduit de la surface nécessaire à la réserve du projet du Grand Paris Express, en accord avec la commune.

Parallèlement, la liste des emplacements réservés, et notamment la surface de l'emplacement concerné par le projet sera mise à jour, en correspondance avec le report graphique effectué sur le plan de zonage.

Espaces protégés au titre des articles L. 151-19 et L. 151-23 du Code de l'Urbanisme

Les éléments de projet en surface interceptent plusieurs éléments protégés au titre des articles L. 151-19 et L. 151-23 du Code de l'Urbanisme, identifiés à la fois sur le plan de zonage et le plan patrimoine. Il s'agit :

- Des secteurs patrimoniaux n°3 et n°14, concernés par des ouvrages techniques annexes ;
- Un square, rue Antonin Froidure, concerné par un ouvrage technique annexe ;
- Des alignements d'arbres, concernés par la gare « Rosny Bois-Perrier », des ouvrages techniques annexes et le SMR/SMI.

Afin de permettre l'implantation des éléments de surface, il convient de mettre en compatibilité ces éléments patrimoniaux protégés :

- Concernant les secteurs patrimoniaux, compte tenu de la localisation des ouvrages techniques annexes au sein de ces espaces, il n'apparaît pas justifié de réduire l'emprise de ces secteurs sur les documents graphiques. Ces secteurs étant réglementés à l'article 13 des différentes zones du PLU, il convient donc de privilégier une mise en compatibilité du règlement.
- Concernant le square, les alignements d'arbres et le cœur d'ilot, ces éléments seront réduits sous les emprises des éléments de projet en surface :
  - Square rue Antonin Froidure, réduction d'une surface d'environ 1 300 m2 ;
  - Alignement d'arbres concerné par la gare, réduction sur une longueur d'environ 90 m ;
  - Alignement d'arbres concerné par l'OA 711, réduction sur une longueur d'environ 65 m ;
  - Alignement d'arbres concerné par l'OA 713, réduction sur une longueur d'environ 60 m ; Alignement d'arbres concerné par le SMR/SMI, réduction sur une longueur d'environ 125 m.

Mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Fontenay-sous-Bois :

- **Le rapport de présentation**

  Le rapport de présentation doit être complété afin d'y ajouter un exposé des motifs des changements apportés par la mise en compatibilité nécessitée par le projet de Ligne 15 Est, en application de l'article R. 151-5 du Code de l'Urbanisme.

- **Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)**

  Tout comme dans le rapport de présentation, le projet du Grand Paris Express n'est pas mentionné explicitement dans le PADD du PLU de Fontenay-sous-Bois.

  Cependant, le projet répond à l'une des orientations principales de la commune : *« Faciliter les déplacements et favoriser les déplacements alternatifs à la voiture »* et plus précisément *« Veiller à l'interconnexion des différents réseaux de transports en commun avec une vision d'avenir régional, notamment sur le projet de connexion TRAM / TVM à Val de Fontenay et ORBIVAL »*.

  Le projet du Grand Paris Express permettra le développement des transports en commun et facilitera les déplacements, notamment de banlieue à banlieue de l'Est et du Nord parisien, en évitant Paris. Il répond donc aux orientations de la commune.

  Bien qu'il ne cite pas expressément le projet du Grand Paris Express, le PADD donne toute sa place au projet par l'importance accordée au développement des transports en commun. Ainsi, il n'est pas nécessaire de faire évoluer cette pièce du PLU.

- **Les servitudes d'utilité publique**

  Le projet intercepte les servitudes d'utilités publiques suivantes :

  - Servitudes relatives aux chemins de fer ;
  - Servitudes relatives aux transmissions radioélectriques concernant la protection des centres de réception contre les perturbations électromagnétiques.

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

- **Le règlement**

  Les emprises des travaux du projet du Grand Paris Express concernent uniquement les zones suivantes :

  - Zone UFb – Tunnel et Emprises en surface : Gare « Val de Fontenay », Ouvrage annexe OA 714 et Ouvrage annexe OA 731 ;
  - Zone UFc – Tunnel.

- **Le plan de zonage**

  Autres éléments figurés sur les plans graphiques

  Le projet intercepte le périmètre d'étude « Péripole » au niveau de l'ouvrage technique annexe 714 et de la gare « Val de Fontenay ».

  L'annexe 9 du PLU relative à ce périmètre d'étude indique notamment :

  « Sur la zone UFb PERIPOLE 33 avenue de Lattre de Tassigny, occupée aujourd'hui par des grands entrepôts et les bretelles de l'autoroute, un périmètre d'étude (article L.111.10 du Code de l'Urbanisme) est reporté sur le plan des périmètres.
  Ce périmètre a été défini afin de réfléchir au devenir et à la reconversion de ce site qui constitue un des enjeux majeurs des prochaines années pour ce secteur de la commune.
  Ce périmètre fera l'objet d'une étude d'aménagement détaillée, dés que les emprises du tramway et du TVM seront définitivement fixées, dans la perspective d'une opération d'aménagement combinant activités, habitat et équipements publics avec notamment :

(…)».

Ce périmètre d'étude a donc été institué dans l'attente de la définition des futures infrastructures de transports en commun. Même si le projet du Grand Paris Express n'est pas explicitement cité, celui-ci fait bien parti des projets qui ont motivé l'institution de ce périmètre d'étude et ne devrait donc pas compromettre l'opération d'aménagement du secteur.

Ce périmètre d'étude ne remet donc pas en cause le projet du Grand Paris Express.
Toutefois, il apparaît nécessaire de rajouter le projet du Grand Paris Express dans la liste des futures infrastructures de transports en commun justifiant ce périmètre, figurant dans l'annexe 9.

Mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune du Perreux-sur-Marne :

- **Le rapport de présentation**

  Le rapport de présentation doit être complété afin d'y ajouter un exposé des motifs des changements apportés par la mise en compatibilité nécessitée par le projet de Ligne 15 Est, en application de l'article R. 151-5 du Code de l'Urbanisme.

- **Les servitudes d'utilité publique**

  Le projet intercepte les servitudes d'utilités publiques suivantes :
  - Servitude de protection des monuments historiques inscrits et classés ;
  - Servitudes relatives aux transmissions radioélectriques.

  Les éléments du projet respecteront les dispositions induites par ces servitudes qui ne remettent pas en cause le projet du Grand Paris Express**.**

  Les risques

  Les éléments du projet respecteront les prescriptions des différents Plans de Prévention des Risques Naturels (PPRn) approuvés sur le territoire communal :

  - Plan de Prévention des Risques naturels et prévisibles d'inondation fluviale en application de l'article L562-1-2 suivants du Code de l'Environnement : Zone soumise au PPRI.

  Ce PPRn ne remet pas en cause le projet du Grand Paris Express.

- **Le règlement**

  Les emprises des travaux du projet du Grand Paris Express concernent uniquement les zones suivantes :

  - Zone UAb - Tunnel et Emprises en surface : Gare « Nogent-Le Perreux » ;
  - Zone UAc - Tunnel ;
  - Zone UCb - Tunnel et Emprises en surface : Ouvrage annexe OA 732 et Gare « Nogent-Le Perreux » ;
  - Zone UEc - Tunnel et Emprises en surface : Ouvrage annexe OA 741 ;
  - Zone UN -Tunnel et Emprises en surface : Ouvrage annexe OA 732 ;
  - Zone NDa et NDb – Tunnel.

- **Le plan de zonage**

  Emplacements réservés au titre des articles L. 151-41 1°, 2° et 3° du Code de l'Urbanisme

  Un emplacement réservé au titre des emprises routières est impacté par une emprise en surface du projet au niveau de l'OA 741 : Pas de n° - Rue Mathias - Pas de surface – Commune.

  Cet emplacement réservé ne remet pas en cause le projet du Grand Paris Express et ne nécessite donc pas de modification.

DEROULEMENT DE L'ENQUETE UNIQUE

Désignation de la Commission d'Enquête

Sur la demande présentée le 4 mars 2016 par Monsieur le Préfet de la Seine-Saint-Denis, Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Montreuil a désigné le 9 mars 2016 (référence n° E16000005 / 93) une Commission d'Enquête composée de Marie-Claire EUSTACHE comme Présidente, André GOUTAL, Brigitte BELLACICCO, Jacky HAZAN et Jean-François BIECHLER comme titulaires et Pierre VIGEOLAS et Elyane TORRENT comme suppléants.

Arrêté Inter-Préfectoral

Arrêté inter-préfectoral du 25 avril 2016, prescrivant l'enquête publique unique en vue de la réalisation de la ligne 15 Est / Orange du réseau complémentaire du réseau de transport public du Grand Paris entre « Saint-Denis Pleyel » (gare exclue) et « Champigny Centre », portant sur :

- la déclaration d'utilité publique,
- et la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des 10 communes concernées, à savoir Saint-Denis, Aubervilliers, Pantin, Drancy, Bobigny, Noisy-le-Sec, Bondy, Rosny-sous-Bois, Fontenay-sous-Bois et Le Perreux-sur-Marne.

Durée de l'enquête unique

Selon l'arrêté inter-préfectoral du 25 avril 2016, elle s'est déroulée du lundi 23 mai 2016 au lundi 27 juin 2016, durant **36 jours consécutifs**.

Réunions publiques

Trois réunions publiques, prévues dès l'arrêté inter préfectoral, ont été tenues, les 1er juin à Bobigny, 13 juin à Fontenay-sous-Bois et 22 juin 2016 à Aubervilliers.

La Commission d'Enquête, en accord avec la maîtrise d'ouvrage avait identifié 5 grandes thématiques pour organiser le débat avec le public. Ce dernier pouvait soumettre ses interrogations de deux manières : orale, ou écrite par le biais de fiches navettes collectées tout au long de la réunion et remises au fur et à mesure à la commission.
Ces thèmes étaient les suivants :

1. le tracé et l'offre de service ;
2. Les effets permanents sur l'environnement;;
3. les travaux ;
4. l'articulation avec les autres modes de transports incluant les cycles, le stationnement, la circulation, le réseau bus, etc.
5. autres sujets

Elles ont mobilisé au total 520 personnes, dont 300 personnes pour celle de Bobigny, où la population drancéenne est venue en nombre. La participation du public a été nettement plus mesurée sur Aubervilliers avec seulement 85 personnes présentes.

Cette fréquentation globale importante a constitué un relai d'information sur le dossier tout à fait appréciable et a permis d'aborder l'ensemble des préoccupations également ressorties des

dépouillements des observations recueillies sur les registres et par voie électronique.

Ces réunions publiques ont été enregistrées et un relevé intégral a été réalisé et est fourni en annexe du présent rapport. Par ailleurs, le compte-rendu de ces réunions publiques a été fait par la Commission d'Enquête, remis à la maîtrise d'ouvrage et à l'autorité organisatrice de l'enquête et est présenté en pièces jointes.

Selon la Commission d'Enquête, ces réunions publiques ont permis une bonne information du public, présentant les éléments du dossier effectivement mis à enquête et qui avaient, pour certains, notablement évolués depuis le démarrage des études et la concertation, et ont permis également l'expression de nombreux arguments en faveur ou en défaveur du projet de la part du public et des élus présents, avec des réponses complètes de la maîtrise d'ouvrage.

La Commission d'Enquête estime ainsi, à l'aune de ces différents aspects, que ces réunions publiques ont pleinement rempli leur rôle.

Clôture de l'enquête unique

L'enquête a été clôturée le lundi 27 juin 2016 : mention de clôture jointe aux registres.

Registres d'enquête

Un total de 16 registres d'enquête a été rempli sur les 13 communes concernées et dans les 2 préfectures de Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne.

Ils comportaient chacun 30 feuillets, numérotés de 1 à 30, paraphés par un membre de la Commission d'Enquête. Ceux-ci sont restés durant toute la durée de l'enquête à la disposition du public pour l'enregistrement des réclamations, remarques, suggestions ou autres.

279 observations, documents et courriers ont été déposés dans ces 16 registres d'enquête. Les courriers ont été ouverts et versés dans les registres au fur et à mesure de leur réception. Les courriers adressés à la Présidente de la commission à la préfecture de Seine-Saint-Denis, siège de l'enquête, ont été annexés aux registres déposés dans ce lieu.

Participation du public par voie électronique

Conformément aux articles L.120-1 et L.120-1-1-III et articles L.123-10 et R.123-9-12° et au décret n°2011-2021 du 29 Décembre 2011, l'autorité organisatrice de l'enquête, en l'occurrence, la Préfecture de la Seine-Saint-Denis, a souhaité mettre en place une participation du public par voie électronique.

Cette participation du public comportait deux volets :

- Son information, avec la mise en ligne du dossier consultable et téléchargeable sur le site suivant : (www.enquetepubliqueligne15est.fr).
- Son expression, par le dépôt des observations et contre-propositions par messagerie électronique depuis ce même site, **en complément du registre papier.**

L'ensemble des observations déposées en ligne ont été imprimées et étaient consultables au siège de l'enquête publique, en Préfecture de la Seine-Saint-Denis, conformément à l'arrêté inter préfectoral du 25 avril 2016.

367 observations ont été déposées sur le registre en ligne.

BILAN DES OBSERVATIONS

Procès-Verbal de fin d'enquête

Conformément aux dispositions du Code de l'environnement en matière d'enquête publique, un procès- verbal de fin d'enquête a été réalisé dans les 8 premiers jours suivant la clôture de l'enquête et remis au maître d'ouvrage le 6 juillet 2016. Il se compose du procès-verbal proprement dit, présentant les observations par thématiques et également du tableau de dépouillement exhaustif des 646 observations, courriers et courriels déposés pendant l'enquête publique.

Mémoire en réponse du maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage a rédigé puis communiqué le 28 juillet 2016 un mémoire en réponse très détaillé aux observations relevées dans le procès-verbal de fin d'enquête.

Dépassement du délai de remise du rapport d'enquête publique

Les délais de remise, à la fois du mémoire en réponse, et donc du rapport lui-même se sont donc allongés. La Commission d'Enquête a ainsi adressé, conformément au 5e alinéa de l'article R.123-19 du Code de l'environnement, une demande motivée de report de ce délai à Monsieur le Préfet de la Seine-Saint-Denis, autorité organisatrice de l'enquête, avec copie à Monsieur le Président du Tribunal administratif de Montreuil. Après avis du maître d'ouvrage et avec l'accord de Monsieur le préfet du Val-de-Marne, Monsieur le préfet de la Seine-Saint-Denis a répondu favorablement à cette requête le 22 juillet 2016.

Bilan global

L'enquête s'est déroulée sans incident notable, dans de bonnes conditions d'organisation et le public a pu consulter le dossier et déposer des observations dans les registres mis à sa disposition et envoyer des courriers en préfecture de Seine-Saint-Denis, siège de l'enquête.

L'affluence du public pour les dépôts sur les registres papier a été plutôt faible en début d'enquête, permanences comprises, pour s'intensifier progressivement, notamment sur certaines communes, telles Drancy ou Rosny-sous-Bois.

4 courriers, incluant la contribution de la commune de Noisy-le-Sec, ont été rédigés et sont arrivés après la date de clôture de l'enquête. Ils n'ont donc pu être examinés.

Plusieurs autres courriers sont également parvenus après clôture de l'enquête au siège de l'enquête, mais leur dépôt dans les temps sur les registres papier d'une commune ou sur le registre dématérialisé a permis à la Commission d'Enquête de les dépouiller et les intégrer au rapport.

CONCLUSIONS MOTIVEES DE LA COMMISSION D'ENQUETE – ENQUETE PREALABLE A LA DUP

Après avoir pris connaissance du dossier et du tracé, des observations du public, des avis des services consultés et de l'Autorité environnementale, ainsi que des commentaires techniques apportées par la maîtrise d'ouvrage dans le cadre de son mémoire en réponse, la Commission d'Enquête est en mesure d'établir ses conclusions sur le dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique.

Sur la forme et procédure de l'enquête

- les conditions de l'enquête ont respecté la législation et la réglementation en vigueur pour ce qui concerne les avis de publicité dans la presse et l'affichage dans les communes concernées et sur le tracé du projet ;
- cet affichage a été vérifié et maintenu tout au long de l'enquête ;
- l'information du public a été complétée par divers moyens allant au-delà des obligations réglementaires ;
- l'enquête publique unique a été précédée par une concertation importante ;
- le dossier relatif à la déclaration d'utilité publique mis à l'enquête, complet, quoique dense et d'un abord peu aisé pour le public, comprenait les éléments nécessaires à la compréhension du contexte, était dans de bonnes conditions de consultation et sa composition tout comme son contenu (sous réserve des remarques faites) étaient conformes aux textes en vigueur ;
- ce même dossier était consultable en ligne sur le site Internet de la préfecture de la Seine-Saint-Denis, siège de l'enquête, via le lien dédié suivant : http://enquetepubliqueligne15est.fr ;
- à la demande de la Commission d'Enquête, ce dossier a été complété par des documents de synthèse (guide de lecture, plans, …) destinés à faciliter la consultation ;
- les 39 permanences se sont déroulées dans de bonnes conditions d'organisation ;
- le public a pu, pendant toute la durée de l'enquête, s'exprimer librement dans les registres disposés dans les 15 sites prévus pour le recevoir (13 mairies et en préfectures de Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne) ou par courrier envoyé à l'attention de la présidente de la Commission d'Enquête en préfecture de Seine Saint-Denis désignée siège de l'enquête ;
- un registre dématérialisé était également disponible pour permettre au public de déposer ses observations, propositions et contre-propositions pendant toute la durée de l'enquête via le lien dédié suivant : http://enquetepubliqueligne15est.fr ;
- 3 réunions d'information et d'échanges, qui se sont effectivement tenues à Bobigny le 01/06/2016, à Fontenay-sous-Bois le 13/06/2016 et à Aubervilliers le 22/06/2016, ont permis à un public nombreux de prendre connaissance du projet et de s'exprimer ;
- les termes de l'arrêté inter-préfectoral ayant organisé l'enquête ont bien été respectés ;
- les membres de la Commission d'Enquête n'ont à rapporter aucun incident notable qui aurait pu perturber le bon déroulement de cette enquête ;
- 646 observations, courriers, courriels ont été déposés sur les registres papier mis en place dans les 15 lieux d'enquête et sur le registre électronique dédié.

Sur le fond de l'enquête

La Commission d'Enquête considère les différents éléments suivants :

Le projet présente une bonne cohérence d'ensemble et ses objectifs …

- *désenclaver l'Est francilien et apporter de nouvelles dessertes ;*
- *améliorer le maillage du réseau francilien ;*
- *accompagner le développement du territoire.*

s'inscrivent dans le respect des orientations des différents documents de planification, en particulier :

- le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) : La dernière version du SDRIF a été approuvée le 27 décembre 2013. Le SDRIF 2030 fixe les objectifs en matière :
  - de construction de logements (70.000 nouveaux logements par an) ;
  - de développement des transports en commun (construction des nouvelles lignes de métro du Grand Paris Express et amélioration des réseaux existants) ;
  - de développement économique ;
  - de répartition plus équilibrée des emplois ;
  - de préservation des espaces naturels et agricoles.

  Le SDRIF précise les orientations règlementaires et prescriptions à respecter pour l'aménagement et l'urbanisme.

  Il intègre explicitement la réalisation du Grand Paris Express, son tracé figurant dans la « carte de destination générale des différentes parties du territoires » et son principe de réalisation étant notamment évoqué dans le fascicule « orientations règlementaires ». La réalisation du Grand Paris Expresse est par ailleurs incluse dans les fascicules « Vision régionale » et « Défis, projet spatial régional et objectifs », exposant la vision régionale et les ambitions d'aménagement portées par le SDRIF, comme dans le fascicule « propositions pour la mise en œuvre » présentant les dispositifs permettant la réalisation de la stratégie régionale.

  Le réseau du Grand Paris doit ainsi, à la fois répondre aux besoins en matière de déplacements et participer au développement régional en promouvant un développement durable, limitant l'étalement urbain et la consommation des terres agricoles et participant au rééquilibrage Est-Ouest.

  La création des gares s'accompagne pour la plupart d'un réaménagement de ses abords et de la création d'un pôle intermodal permettant d'accompagner la mutation des nouveaux espaces identifiés dans le SDRIF.

  Le projet, par sa conception exclusivement en souterrain, permet de limiter les impacts sur les espaces boisés et naturels et ceux qui seront impactés seront restitués dans le cadre d'un réaménagement prévu avec les collectivités locales à l'issue des travaux. Des mesures de gestions des eaux sont mises en place afin de limiter les impacts sur les ressources en eau.

  Le projet de la ligne 15 Est, inclus dans le programme du Grand Paris Express, est donc compatible avec le SDRIF 2030.

- Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de Plaine-Commune a été approuvé le 23/10/2007, modifié par délibération du conseil du 15/12/2009 et mis en compatibilité le

17/12/2013 par déclaration de projet. Depuis le 21/01/2014, il est mis en révision afin d'intégrer les objectifs du SDRIF 2030 et du CDT de Plaine Commune, l'adhésion de la ville de Saint-Ouen et les dispositifs issus de la loi « Grenelle 2 ».

Les secteur d'implantation des gares de la future ligne 15 Est sont tous localisés au niveau de pôles structurants du territoire. Ainsi, les futures gares Stade de France et Fort d'Aubervilliers viennent s'implanter dans des quartiers à diversifier et à réintégrer dans la ville, indiqués dans la carte « intensification urbaine ».

Le Sud de la communauté d'agglomération, qui concerne la zone d'étude Saint-Denis-Pleyel-Mairie d'Aubervilliers, est identifié comme un secteur clef pour le développement économique du territoire, figuré dans la carte « activités économiques ».

Par ailleurs, une grande majorité des axes routiers sont concernés par les orientations sur le partage des usages, la structuration de l'espace et le lien entre les territoires. Ainsi, l'avenue J Jaurès, à Aubervilliers, fait l'objet d'une requalification nécessitant une recomposition urbaine (cf. carte « espaces publics » du SCoT).

Ceux situés à proximité des futurs projets de gare sont concernés par les orientations de circulation apaisée, de création de voies de circulations douces, permettant ainsi de réduire les nuisances (cf. carte « Eco-renouvellement urbain »).

Enfin, à l'intérieur de la zone d'étude se trouvent quelques éléments de la trame verte et bleue et deux bâtiments repère de Seine-Saint-Denis : la Tour Pleyel et le Château de Saint-Ouen. La future gare Mairie d'Aubervilliers est prévue au sein d'un ensemble urbain dont l'identité est à préserver, nécessitant une prise en compte, notamment dans le cadre des réflexions sur l'intégration paysagère (cf. carte « identité »).

Les orientation susceptibles d'affecter ou d'infléchir la réalisation d'un projet de métro souterrain comme la ligne 15 Est sont clairement listées, citant notamment la protection des jardins familiaux du Fort d'Aubervilliers.

L'ouvrage annexe OA 631 de la future ligne 15 Est est implanté à l'angle du square des Acrobates et en occupe temporairement une partie durant les travaux. Par ailleurs, les emprises nécessaires à la réalisation de la gare Fort d'Aubervilliers viennent empiéter partiellement sur les jardins familiaux du Fort. Ces espaces publics seront restitués à l'issue des travaux et des espaces végétalisés recréés dans la mesure du possible, dans le cadre du réaménagement aux abords des gares.

Le projet de la ligne 15 Est apparaît ainsi s'inscrire dans les objectifs d'intensification de la vie urbaine et dans celui du développement autour des pôles de dessertes en transports collectifs.

- 4 contrats de développement territorial de Plaine Commune, Est Ensemble, Paris Est entre Marne et Bois et des Boucles de Seine doivent, de leur côté, assurer la cohérence entre les perspectives d'aménagement et les projets de transports dans les communes concernées. En effet, les CDT sont issus de la loi n°2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris. Le Grand Paris Express « s'articule autour de ces contrats de développement territorial ».

  En outre, l'un des objectifs principaux des CDT est précisément d'intégrer le Grand Paris Express et ses conséquences en termes d'urbanisation à une échelle supra communale. Ils présentent tous des fiches actions spécifiques portant sur le projet de la ligne 15 Est et présentent des actions autour des pôles gares concernés par chacun d'eux, les axes structurants pour le rabattement à travers les fiches bus générées par le STIF et donc nécessairement une réévaluation pertinente des réseaux viaires ….

- le Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France (PDUIF) : Il a été approuvé par vote du Conseil régional d'Île-de-France le 19 juin 2014. Le PDUIF coordonne à l'échelle régionale les politiques des acteurs de la mobilité pour tous les modes de transport (transports collectifs, voiture particulière, deux-roues motorisés, marche et vélo) ainsi que les politiques de stationnement ou encore d'exploitation routière. Il concerne le transport de

personnes, le transport de marchandises et les livraisons. Il traite également la dimension de l'aménagement dans son lien avec la mobilité.

Le PDUIF fixe les objectifs et le cadre de la politique de déplacement des personnes et des biens pour l'ensemble des modes de transport d'ici 2020. Il convient de noter que le PDUIF se décline dans les Plans de Déplacements Urbains des territoires comme récemment ceux de Plaine Commune et d'Est Ensemble.

Il cherche à atteindre un équilibre durable entre les besoins de mobilité des personnes et des biens, d'une part, la protection de l'environnement et de la santé et la préservation de la qualité de vie, d'autre part, le tout sous la contrainte des capacités de financement. Le PDUIF est compatible avec le schéma d'ensemble du réseau de transport du Grand Paris tel qu'approuvé par le décret n° 2011-1011 du 24/08/2011. Le PDUIF reprend la carte d'ensemble du Grand Paris Express, y compris le tracé de la ligne 15 Est. Cette dernière participe pleinement aux objectifs du PDUIF d'augmentation des déplacements en transports collectifs et en corollaire de réduction de l'usage de la voiture par un report modal, et s'inscrit pleinement en particulier dans les défis 1, 2, 3, 4 et 6.

- Enfin, les Plans locaux d'urbanisme seront mis en compatibilité avec ce projet, conformément au code de l'urbanisme. Ces mises en compatibilité, examinées dans le cadre de cette enquête unique, présentent les modifications à apporter aux éléments écrits des documents d'urbanisme et la mise en cohérence des documents graphiques avec la réalisation de l'opération de la ligne 15 Est une fois déclarée d'utilité publique.

L'opération présente-t-elle concrètement un caractère d'intérêt public ?

Le nouveau réseau de métro automatique du Grand Paris Express constitue un projet stratégique pour l'Île-de-France en visant à améliorer la vie quotidienne des habitants, à favoriser l'égalité des territoires franciliens en renforçant le développement urbain de l'agglomération et en favorisant l'attractivité de la région capitale dans la compétition mondiale des grandes métropoles.
Ce réseau assure une importante connexion avec tous les autres moyens de transport actuels, projeté ou en cours de réalisation ou de rénovation (RER A et E, tramways, métros prolongés, bus..)

Les objectifs du Grand Paris Express sont les suivants :

- décongestionner les principales lignes de transport en commun existantes par la création d'une offre nouvelle en rocade ;
- réduire la congestion et la pollution automobile ;
- soutenir le développement économique de la région Île-de-France et contribuer à la compétitivité du pays en mettant en relation les grands pôles d'emploi et les bassins de vie ;
- désenclaver les secteurs les moins bien desservis du cœur d'agglomération et permettre une meilleure accessibilité aux grands équipements, lieux de loisirs et lieux d'étude de la région.

Le tronçon entre Saint-Denis Pleyel et Champigny Centre (Ligne 15 Est) fait partie de la ligne 15, future ligne de métro en rocade autour de Paris. Cette dernière, d'une longueur totale de 75 km environ, traverse les trois départements de la proche couronne et s'étend jusqu'en Seine-et-Marne. Outre la partie Est actuellement en enquête, elle est composée de deux autres tronçons :

- la ligne 15 Sud, déjà déclarée d'utilité publique, reliant sur 33 kms, 16 gares de Pont de Sèvres à Noisy-Champs ;
- et la ligne 15 Ouest, reliant sur 20 kms, 9 gares de Pont de Sèvres à Saint-Denis Pleyel

La ligne 15 Est, elle, reliera 12 gares sur 23 km entre Saint-Denis Pleyel et Champigny Centre.

Cette ligne doit assurer la desserte et la mise en réseau des territoires de l'Est francilien pour conforter

leur développement et améliorer ainsi l'accessibilité aux emplois et aux universités pour 675 000 habitants.

Aujourd'hui, 325 000 habitants et 170 000 emplois sont localisés dans un rayon de 1 000 mètres autour d'une des futures gares de la ligne 15 Est.

A l'horizon 2030, la fréquentation de l'ensemble de la Ligne 15 Est est estimée entre 100 millions et 140 millions de voyageurs annuels, soit une moyenne d'environ 50 000 voyageurs à l'heure de pointe du matin.

La Ligne 15 Est pourra ainsi efficacement contribuer à diminuer la fréquentation d'une partie du réseau de transports collectifs, assurant la correspondance avec 12 gares (métro, RER et tramway).

Par ses caractéristiques de métro automatique et sa vitesse commerciale, les gains de temps de parcours seront importants pour les territoires desservis, rendant très probables les estimations de fréquentation du projet du dossier d'enquête.

Sa mise en œuvre ne nécessite pas de modifications majeures des documents d'urbanisme des communes traversées.

Son caractère d'intérêt public apparaît ainsi évident à la Commission d'Enquête, et ceci malgré des inconvénients soulevés au cours de l'enquête publique, dont les plus notables sont l'absence de desserte du centre ville de Drancy, les impacts économiques et sociaux importants liés à l'implantation sur le site de La Garenne à Rosny-sous-Bois du site de maintenance et de remisage / site de maintenance des infrastructures (SMR/SMI) et les nuisances d'un chantier devant durer plusieurs années.

Pertinence du projet et proportionnalité aux enjeux : la procédure d'expropriation et le périmètre de la DUP envisagés sont-ils nécessaires pour atteindre les objectifs de l'opération ?

Le projet de la Ligne 15 Est est intégralement situé en souterrain, mais va toutefois nécessiter des emprises à acquérir.

La SGP a précisé ses études de manière à privilégier le domaine public pour y implanter les gares et ouvrages annexes et précisé que son objectif est d'acquérir de préférence les parcelles à l'amiable et de limiter au minimum le recours à l'expropriation.

Elle s'est ainsi fixée les objectifs suivants :

- réduire les atteintes environnementales ;
- objectiver les emprises nécessaires, sans non plus léser les propriétaires concernés ;
- ne recourir à l'expropriation qu'après avoir épuisé toutes les voies de négociations amiables, dont notamment celle des indemnités accessoires.

Concernant le passage du tunnel en tréfonds, le décret 2015-1572 du 02/12/2015, pris en application de l'article L2113-1 du Code des Transports, rend désormais possible, pour un ouvrage situé à plus de 15 m de profondeur., l'instauration d'une servitude en tréfonds pesant sur les propriétés concernées, et évite le recours l'expropriation.

L'enquête unique portant sur la ligne 15 Est ne comporte pas d'enquête parcellaire, les études n'étant pas suffisamment avancées pour déterminer avec précision l'ensemble des parcelles qui s'avèreront nécessaires à sa réalisation. La SGP a réaffirmé par ailleurs sa volonté de poursuivre les études en étroite collaboration avec les collectivités locales concernées afin de réduire encore les impacts sur les parcelles privées.

La Commission d'Enquête entend qu'il sera cependant nécessaire de conduire une procédure d'expropriation, conformément au code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, pour les emprises situées sur le domaine privé et malgré des accords amiables qui pourraient être passés pour le transfert de propriétés des parcelles concernées.

Ceci nécessite ainsi le recours à la procédure de DUP, objet de cette enquête publique.

Ainsi l'opération justifie, pour la Commission d'Enquête, des atteintes à la propriété privée qu'elle n'estime pas excessives, même si le cas des expropriations liées à l'implantation du SMR/SMI sur le site de la Garenne à Rosny-sous-Bois peuvent paraitre à la fois nécessaires mais très contraignantes .

Le périmètre envisagé pour la Déclaration d'Utilité Publique apparaît globalement pertinent et les impacts sur les propriétés mesurés. La Commission d'Enquête demande toutefois que la maîtrise d'ouvrage examine les cas suivants pour limiter certains impacts :

- Modification de l'implantation du SMR/SMI : actuellement positionné sur le site de la Garenne à Rosny-sous-Bois, il présente des impacts socio-économiques importants, nécessitant de nombreuses expropriations de parcelles privées. La Commission d'Enquête engage vivement la SGP à poursuivre ses études sur le site Montgolfier qui offre une alternative à privilégier. Il présente en effet des avantages considérables comparativement à celui de la Garenne. Il permet de disposer d'une emprise plus vaste, nécessite un tunnel de raccordement plus court, embranché pour l'évacuation des déchets de chantier, s'insère dans une zone industrielle et commerciale (ZA Montgolfier) ne comprenant pas d'habitation à proximité, est situé majoritairement sur des emprises publiques en partie désaffectées (délaissés autoroutiers et ferroviaires) et limite le recours aux expropriations complémentaires, 3 des 4 parcelles privées étant déjà inclues dans le périmètre DUP présenté à l'enquête pour la réalisation d'une base travaux alternative.

  Cette nouvelle localisation a été demandée instamment lors de l'enquête publique par la mairie de Rosny-sous Bois et relayée par sa population qui s'est fortement mobilisée.

  La Commission d'Enquête entend que des études plus poussées soient menées afin de confirmer la faisabilité de l'implantation du SMR sur ce site, études techniques, mais surtout budgétaires et en termes de calendrier de réalisation.
  Elle est consciente, par ailleurs, de la nécessité de mener une enquête DUP complémentaire si les résultats de ces études confirment ce choix de site.

  La Commission d'Enquête demande enfin que les démarches pour les acquisitions éventuelles des terrains de SNCF Réseau soient poursuivies et intensifiées afin de permettre la mise en œuvre de cette alternative dans les meilleurs délais, eu égard à ses avantages par rapport à la localisation sur la Garenne dont les impacts économiques et sociaux sont considérables.

  La Commission d'Enquête souhaite, compte-tenu de la multiplicité des acteurs au sein des services de la SNCF de nature à freiner l'avancement des négociations avec SNCF Réseau, que la SGP et la SNCF mettent en place rapidement un mode opératoire réunissant toutes les parties prenantes et facilitant ainsi la compréhension mutuelle des enjeux et les échanges sur des aspects particulièrement prégnants pour la ligne 15 Est.

  La nomination d'un facilitateur serait de nature à faire aboutir rapidement ces pourparlers et la Commission d'Enquête propose que la demande en soit faite à l'autorité commune de la SNCF et de la SGP, qu'est le Ministère des Transports.

- Gare Pont de Bondy : la Commission d'Enquête soutient les études en cours concernant l'implantation de la gare Pont de Bondy sur un site alternatif, le comptoir le comptoir général des fontes et plastiques, qu'elle considère plus judicieuse. Elle entend les arguments de la SGP indiquant la nécessité de transmettre ce dossier en septembre 2015 pour instruction en vu du calendrier prévisionnel de l'enquête publique, avec la solution étudiée par le STIF sous le canal, et sa volonté d'effectuer des études préliminaires complémentaires à partir d'octobre 2015 sur la localisation de cette gare qui ne lui paraissait pas optimale.
  Le bilan comparatif réalisé par la SGP à la demande de la Commission d'Enquête, entre l'implantation d'une gare sous le canal de l'Ourcq et celle d'une gare au Sud, montre que cette dernière solution apparaît bien emporter tous les avantages, notamment en terme de

complexité de réalisation, de coût, d'accessibilité pour la population, de participation à la mutation profonde des quartiers avoisinants. Par ailleurs, le calendrier de réalisation semble bien maintenu et ce nouvel emplacement se situe bien dans la bande DUP présentée à enquête, et ne nécessite donc pas une modification de cette dernière pour être mis en œuvre.

La Commission d'Enquête a noté également que ce déplacement pourrait permettre une « mutualisation » d'Ouvrages Annexes dont les études ultérieures permettront de confirmer la faisabilité.

- Ecole élémentaire Félix Eboué à Rosny-sous-Bois : implantée au niveau de l'ouvrage d'entonnement vers le SMR/SMI, elle est tangentée par le tracé, nécessitant des mesures spécifiques pour la réalisation du tunnel.

  La Commission d'Enquête constate les mesures spécifiques que la SGP va mettre en place pour réaliser l'ouvrage d'entonnement, et tout particulièrement au droit de l'école élémentaire afin de pallier des désordres potentiels.

  Elle considère que l'étude urbaine actuellement diligentée par la commune, comprenant notamment le déplacement et la reconstruction de cet équipement sur un autre site, constitue la meilleure garantie vis-à-vis des risques potentiels en phase travaux, voire en phase d'exploitation, risques qui ne peuvent être totalement exclus malgré les précautions allant être prises.

  Ainsi, eu égard à la sensibilité de cet équipement fréquenté par de jeunes enfants et en fonction du calendrier de réalisation de l'alternative visant à déplacer cet établissement, la Commission d'Enquête estime que cette solution présenterait des avantages indéniables, non seulement en matière de sécurité pour le jeune public concerné, mais également pour la réalisation, par la SGP, de l'ouvrage d'entonnement lui-même. Elle présente donc un intérêt tant financier que calendaire.
  La Commission d'Enquête se félicite de la prise en charge, totale ou partielle du coût de l'opération, indiqué ci-dessus par la SGP en cas de déplacement effectif de l'équipement.

- Collège intercommunal Saint-Denis-Aubervilliers : la Société du Grand Paris prévoit l'implantation d'un puits d'entrée de deux tunneliers (un vers l'Ouest et un vers l'Est) au niveau du quai Adrien Agnès à Aubervilliers, le long du canal Saint Denis. L'emplacement de cet ouvrage est stratégique puisqu'il s'agit d'un des puits d'introduction de tunneliers qui permet l'approvisionnement des voussoirs et l'évacuation des déblais des tunneliers et de la gare Stade de France par la voie fluviale. Ce puits d'introduction se situe à proximité immédiate du site d'étude d'implantation d'un futur collège. Il est donc susceptible de générer des nuisances importantes dans le fonctionnement du futur équipement, lequel, par sa localisation, aurait en outre pour effet de réduire les moyens d'évacuation par voie fluviale des déblais de chantier.

  L'étude en cours d'un nouveau site d'implantation pour ce collège au niveau des services départementaux, apparaît la meilleure option, assurant, à la fois un environnement apaisé pour les futurs collégiens qui n'auront pas le voisinage de 5 années de travaux liés à la réalisation de la ligne 15 Est et permettant également à la SGP de disposer d'une emprise travaux suffisante pour permettre l'accès à la voie d'eau.

  La Commission d'Enquête espère ainsi que l'étude de faisabilité devant encore être menée par le Département pour l'implantation du futur collège sur un site alternatif sera concluante afin de laisser le terrain libre pour les travaux de la SGP.
  Dans le cas contraire, la Commission d'Enquête engage les acteurs territoriaux à poursuivre leur concertation afin de minimiser, autant que faire ce peut, l'impact des travaux sur la vie scolaire des collégiens, tout en permettant malgré tout l'utilisation de la voie fluviale.

- Jardins familiaux au Fort d'Aubervilliers : l'implantation de la future gare est conditionnée

par un ensemble de contraintes techniques et notamment par les ouvrages existants de la gare de la ligne 7 du métro. Ainsi, la boîte de la gare impacte des jardins gérés par deux associations. Les études de conception à venir permettront de définir précisément la superficie concernée. La Société du Grand Paris cherchera des solutions pour minimiser cet impact sur les jardins.

La Commission d'Enquête comprend les difficultés techniques liées à la présence de la ligne 7, nécessitant un positionnement de la gare de la ligne 15 Est qui impactera fortement les jardins familiaux, à la fois pendant la phase travaux et en phase d'exploitation.

Mais elle considère toutefois que, sur le même site ou en d'autres emplacements, il est important que l'intégralité de la superficie de ces jardins soit, dans la mesure du possible, restituée, en cohérence avec les aménagements urbains en cours.
Elle note ainsi avec satisfaction l'engagement de la SGP à rechercher des solutions en ce sens, à la fois pour minimiser la superficie de jardins impactés pour réaliser le chantier, et en se rapprochant de l'aménageur de la ZAC, Grand Paris Aménagement pour restituer, à l'issue des travaux, des surfaces sur site ou dans le secteur.

- La desserte de la ville de Drancy : le centre ville de cette commune de près de 70 000 habitants n'est pas desservi par la ligne 15 Est, ni d'ailleurs par aucune ligne du réseau structurant, les gares prévues ou existantes étant toutes implantées en périphérie.
Dans le cadre de cette enquête, son maire et une grande partie de sa population se sont mobilisés pour demander une station dans son centre ville.

La Commission d'Enquête entend cette demande qui lui apparaît légitime, répondant à l'objectif de cette ligne du réseau structurant complémentaire au réseau du Grand Paris qui est précisément de désenclaver l'Est parisien mal desservi.

La Commission d'Enquête a par ailleurs entendu la Société du Grand Paris qui rappelle les termes de la convention signée le 28 avril 2015 avec le STIF, définissant les conditions de mise en œuvre de la maîtrise d'ouvrage par la SGP, avec obligation, entre autres, de respecter « les principales caractéristiques du tracé ainsi que le nombre de stations et leur localisation… ». La SGP n'est ainsi pas compétente pour modifier ces données ou même réétudier cette desserte que le STIF a choisi de ne pas mettre en œuvre après les études menées à l'issue de la concertation en 2013.

La Société du Grand Paris a rappelé que cette desserte pourrait être également envisageable par le prolongement de la ligne 5 du métro parisien, qui permettra alors de rejoindre la ligne 15 Est à Pablo-Picasso sur Bobigny, et que le conseil du STIF s'était engagé, par sa délibération n°2013/525 du 11 décembre 2013 approuvant le bilan de la concertation publique, à tout mettre en œuvre pour une desserte métro du centre-ville de Drancy avant 2035 et à réaliser une étude de desserte du centre-ville en ce sens.

La Commission d'Enquête est consciente de l'impact important qu'une telle desserte pourrait avoir sur le calendrier de réalisation de la ligne 15 Est, retardant de plusieurs années sa mise en service et impactant ainsi le fonctionnement en rocade de la ligne 15.

Elle considère que cette desserte, bien que jugée inopportune pour l'objet de cette enquête, a toutefois une légitimité, le but du Grand Paris Express, et de ce réseau complémentaire en particulier, étant de désenclaver les territoires de l'Est francilien encore non desservis par un mode lourd de transport.

Elle retient donc ce principe pour la ville, largement relayé au cours de l'enquête, tant par la population que par des collectivités, dont le Conseil Régional d'Ile-de-France, et pour lequel le STIF, tout en écartant la desserte de Drancy par la ligne orange, s'était également engagé dans le cadre de sa délibération n°2013/525 du 11/12/2013 approuvant le bilan de la concertation.

La commission souhaite ainsi que soit effectivement prise en considération cette desserte et recommande au STIF de mettre en œuvre les démarches pour l'inscrire au CPER en cours

de révision et lancer les études nécessaires pour arrêter les conditions qui permettront d'arriver au centre de Drancy d'ici 2035 par un mode lourd de transport.

La Commission d'Enquête, partage par ailleurs avec le STIF et la SGP la nécessité d'actions fortes au niveau de la voirie de la ville pour permettre de restructurer efficacement les réseaux de bus et assurer ainsi un véritable rabattement et une réelle accessibilité et pertinence à la nouvelle station.

La Commission d'Enquête a par ailleurs demandé à la SGP d'examiner l'étude produite pour l'enquête par le cabinet Citec missionné par la mairie de Drancy et concernant la réalisation de cette gare en centre ville.

Elle rejoint les conclusions de la SGP, constatant également que les variantes proposées ne peuvent constituer d'alternatives sérieuses pouvant amener à modifier le tracé dans ce sens. En effet, la suppression d'une station (variante 1) desservant la préfecture et permettant de rejoindre d'autres lignes de métro, ou son déplacement (variante 2) apparaissent encore à valider techniquement et en outre sont ainsi inadaptés aux besoins et interconnexions avec d'autres modes de transport.

Le bilan coûts-avantages de l'opération :

- S'agissant des atteintes à la propriété privée : comme cela a été développé précédemment, la Commission d'Enquête estime que les expropriations de parcelles de propriétés privées nécessaires à sa réalisation sont limitées, et, sauf dans les cas cités ci-dessus, ne portent pas de réels préjudices à l'habitabilité ou l'exploitation des immeubles concernés.

  Elle recommande toutefois que ces expropriations ne se fassent que pour les besoins strictement liés à la réalisation et à l'insertion du projet et engage la SGP à privilégier les acquisitions totales des parcelles partiellement impactées, en fonction des demandes exprimées par les propriétaires s'estimant lésés dans la jouissance de leur bien.

- S'agissant de la santé publique : le mode de propulsion électrique utilisé pour ce moyen de locomotion, conjugué avec la baisse de la circulation automobile attendue à sa mise en service, devraient contribuer simplement à une faible diminution des pollutions existantes et donc, avoir, à terme, malgré tout un impact positif sur les pollutions atmosphériques et donc sur la santé des riverains de la ligne. Ainsi, au regard de l'intérêt public de la santé publique, le projet ne semble pas présenter d'inconvénient majeur.

  Elle encourage toutefois la réalisation de mesures pour limiter les concentrations excessives dans les gares et un suivi de la qualité de l'air dans les enceintes ferroviaires, tout comme le suivi des concentrations en polluants atmosphériques à proximité des ouvrages annexes.

- S'agissant du coût financier : cette appréciation s'inscrit dans l'évaluation socio-économique du projet.
  - La Commission d'Enquête a demandé à la maîtrise d'ouvrage de détailler les différents modèles de prévision de trafic (du STIF, de la RATP et de la DRIEA) qui constituent des outils d'aide à la décision et d'aide à la conception en schématisant la reproduction des déplacements des personnes dans un contexte donné à un horizon déterminé. Ces modèles convergent sur les grands indicateurs du réseau mais divergent sur la fréquentation de la ligne 15 Est. Des études communes plus détaillées à l'automne 2015, démontrent que les trois modèles reconstituent de façon satisfaisante les fréquentations des lignes, les flux de montants/descendants aux gares et les serpents de charge en regard de la situation actuelle et permettent d'apprécier la capacité de chaque modèle de trafic à reproduire de façon plus ou moins proche la situation actuelle selon les points et les lignes du réseau, mais n'ont pas permis de trouver une explication décisive à la différence de fréquentation prévue sur la ligne 15

Est en fonction des modèles.

La Commission d'Enquête note l'effort pédagogique de présentation et de synthèse des différents modèles existants avec les spécificités que chacun apporte, réalisé dans le cadre du mémoire en réponse. Elle soutient la position de l'Autorité environnementale (CGEDD) qui, dans le cadre de son rapport, préconise une concertation accrue des différents acteurs avec la mise en place d'un comité scientifique, et une mise en commun des solutions des différents modèles pour converger vers un modèle unique.

- le modèle de financement de la SGP est global et vise à couvrir l'ensemble des dépenses à sa charge. La totalité du Grand Paris Express, mais également les contributions aux autres projets financés par la SGP, font ainsi caisse commune au sein d'un dispositif de financement unique, et la réalisation de chaque opération n'est pas subordonnée au bouclage préalable d'un financement dédié.

  Ce modèle global de financement repose essentiellement sur des recettes fiscales affectées dynamiques et le recours à l'emprunt. Les recettes fiscales affectées permettent dans un premier temps de financer le lancement du projet sans emprunter. Dans un second temps, le recours à l'emprunt, minimisé le cas échéant par les subventions et les éventuels produits de cession de volumes à construire, permet d'étaler le financement sur une période cohérente avec la durée de vie des équipements tout en concentrant la réalisation du réseau avant 2030. Enfin, l'emprunt sera remboursé par les recettes récurrentes (taxes affectées, progressivement complétées par les redevances domaniales et les produits de valorisation du domaine privé, au fur et à mesure de la constitution du domaine de la SGP). Les ressources de la SGP sont ainsi décomposées :

  - *des recettes fiscales affectées, dont trois sources sont d'ores et déjà en place (cf. infra) ; le Premier ministre a en outre indiqué le 6 mars 2013 que des recettes supplémentaires pourraient être mises en place, en tant que de besoin, à compter de la mise en service du premier tronçon ;*
  - *des concours de l'État, à hauteur de 1 Md€, qui pourront si nécessaire être engagés en fonction des besoins de financement de la SGP ;*
  - *une participation des collectivités territoriales (Région et Départements d'Île-de-France), auxquelles l'État a demandé une contribution de 225 M€ ;*
  - *le recours à l'emprunt ;*
  - *les redevances dues pour l'occupation ou l'usage du domaine public de la SGP, ainsi que les recettes tirées de son domaine privé.*

- Pour la ligne 15 Est, le montant total est de 3 449 M€ HT pour les infrastructures et le foncier et de 323 M €HT pour le matériel roulant. Soit un coût total de réalisation de la ligne 15 Est de 3 772 €HT. Rapporté au kilomètre de ligne réalisé, cela donne :
  - 160 M€/km
  - ou 150 M€/km hors matériel roulant (mais incluant le SMR/SMI commun à la ligne 15 Ouest également.

  Ce montant reste dans la moyenne des tronçons du Grand Paris Express pouvant aller jusqu'à 190 M€/km. Le prolongement de la ligne 14 de Saint-Lazare à Mairie de Saint-Ouen sort à 238 M€/km hors matériel roulant.
  Il apparaît donc que le coût de ce projet de métro automatique, eu égard aux avantages attendus de service public de transports et des avantages économiques et d'aménagement du territoire attendus sur le très long terme, n'est pas excessif par rapport aux autres réalisations similaires ou approchantes, et ce, malgré sa réalisation phasée, dont la SGP a par ailleurs montré la faible incidence globale au regard des avantages techniques et financiers possibles ;

- La Commission d'Enquête rejoint l'analyse du CGI et estime important qu'un organisme indépendant puisse tirer des enseignements des retours d'expérience des différents chantiers en cours afin de consolider, non seulement les options techniques retenues, mais également les coûts des futurs chantiers ;
- La Commission d'Enquête considère que la question de la soutenabilité du financement sur le long terme, du modèle mis en place, est essentielle. La bonne évaluation des dépenses, la diversité des sources de financement, leur solidité dans la durée, la juste estimation des recettes et leur évolution, le calendrier de remboursement constituent autant de points cruciaux pour garantir l'exécution effective de cet ambitieux projet de transport.
  Le modèle global de financement mis en place par la SGP devrait effectivement assurer la bonne marche du projet, tout en contribuant par ailleurs au plan de mobilisation pour la modernisation des transports en Île-de-France.
- L'impact du phasage sur les finances et la réalisation effective de l'ensemble de la ligne 15 Est a été fortement interrogé, tant par les collectivités, que les services (dont le Commissariat Général à l'Investissement) ou la population.
  Il semble évident à la Commission d'Enquête que la ligne 15 doit pouvoir se réaliser dans sa totalité pour permettre l'effet rocade, comme s'y engage la SGP, et elle rejoint les préoccupations exprimées par les collectivités et la population durant l'enquête sur les risques, notamment financiers, pouvant retarder, voire annuler ce dernier tronçon.
  Elle note que les études AVP qui vont démarrer portent bien sur l'ensemble de la ligne, permettant ainsi de disposer de tous les éléments techniques et financiers précis sur sa réalisation et pouvant, le cas échéant, influer sur la réalisation future
  Elle entend toutefois les différents arguments avancés dans l'analyse bilancielle de ce phasage, ce décalage temporel de la ligne 15 pouvant effectivement présenter des avantages d'un point de vue technique (en évitant la sur-mobilisation des bureaux d'études et des entreprises, permettant ainsi un effet favorable sur la concurrence) et financier (recettes fiscales plus importantes, possibilité d'emprunts et soutien des banques).
  La Commission d'Enquête rappelle donc son attachement à <u>la réalisation effective de l'ensemble de la ligne 15 Est</u> qui assurera un fonctionnement en rocade du Grand Paris Express et engage la SGP et les instances décisionnelles à valider, à l'issue des études AVP allant être menées, la réalisation phasée ou non de cette ligne. Elle soutient une réalisation de cette ligne en une seule fois.

➢ S'agissant des inconvénients d'ordre social, environnemental et l'atteinte à d'autres intérêts publics :

- Les impacts sociaux sont plutôt positifs, hormis les impacts autour du site d'implantation du SMR/SMI sur la Garenne :
  - le projet a vocation à desservir un territoire enclavé, avec une forte population, comportant notamment de nombreux logements sociaux et un taux d'emploi faible : il permettra ainsi d'assurer les déplacements d'une population captive plutôt défavorisée et présentera une alternative aux véhicules individuels pour faciliter les déplacements de ses habitants ;
  - le projet accompagnera le renouvellement urbain des territoires concernés et la construction de milliers de logements et d'emplois : d'ores et déjà de très nombreux projets immobiliers sont programmés dans les communes concernées.
  - Les impacts sociaux sur le site du SMR/SMI à la Garenne sont en revanche indéniables et, comme cela a été précédemment exposé, la Commission d'Enquête soutient la solution d'un site alternatif sur la ZAC Montgolfier, issu de la mobilisation forte pendant l'enquête. Cette évolution permettrait ainsi d'éviter l'expropriation de nombreuses parcelles dans un quartier

principalement pavillonnaire ;

- Ainsi, hormis cette implantation contestée du SMR/SMI, mais qui pourrait trouver une issue satisfaisante prochainement, la Commission d'Enquête n'a pas identifié d'intérêt social majeur justifiant le refus d'utilité publique de cette opération.

- Les impacts sur l'activité sont globalement positifs et la ligne répond ainsi à ses objectifs de desserte de l'Est francilien :
  - la ligne 15 Est va indéniablement contribuer à renforcer la desserte aux grands pôles d'emplois existant et programmés, aux loisirs et facilitera l'accès aux grands équipements en permettant des choix de parcours et des interconnexions facilitées avec le métro, le RER et les transports de surface (tramways et bus) ;
  - la Commission d'Enquête rappelle que si la ligne 15 Est, et plus globalement le réseau du Grand Paris Express, est avant tout un projet de transport, il génèrera une dynamique, tant à l'échelle locale que régionale, qui sera un facteur important de croissance économique et de développement urbain, pour autant que l'action publique vienne encadrer et soutenir cette évolution. C'est de l'action combinée et concertée entre la SGP et l'ensemble des acteurs concernés que naitront des développements cohérents et adaptés aux territoires traversés. La Commission d'Enquête soutient ainsi pleinement le dialogue constructif à l'œuvre, tant au niveau des comités de pôle que de l'intégration de la SGP dans les réflexions urbaines des territoires et des communes traversées.
  - la Commission d'Enquête tient à souligner la démarche d'emploi local de la SGP sur ce projet qui constitue un signal fort et en direction des jeunes. Elle encourage la double clause d'insertion envisagée dans ce but.
  - la Commission d'Enquête estime qu'on ne peut ignorer l'absence de desserte du centre de Drancy, comme cela a été développé précédemment, et rappelle que le STIF , tout en écartant la desserte de Drancy par la ligne orange, s'était engagé, dans la délibération n°2013/525 de son conseil d'administration du 11/12/2013 approuvant le bilan de la concertation, à desservir la commune par un mode lourd de transport d'ici 2035 .

    Elle est toutefois consciente de l'impact important qu'une telle desserte pourrait avoir sur le coût et le calendrier de réalisation de la ligne 15 Est, retardant de plusieurs années sa mise en service et impactant ainsi le fonctionnement en rocade de la ligne 15. Elle estime ces répercussions disproportionnées pour la ligne 15 Est.
  - le projet génèrera des impacts négatifs certains sur le stationnement, pendant la phase de chantier en premier lieu, mais un impact positif en phase d'exploitation, sa mise en service s'accompagnant d'une démarche volontariste pour réduire la place de la voiture et favoriser le report modal.

- Les impacts environnementaux sont plutôt mesurés en raison de la nature même du projet et des mesures prévues par la SGP pour réduire et compenser les nuisances identifiées :
  - la Commission d'Enquête estime que les impacts définitifs du projet sur le paysage seront limités, en raison du caractère essentiellement souterrain du projet, et concerneront principalement les éléments émergents que sont les ouvrages annexes et les gares.

    Les réponses apportées par la SGP dans son mémoire en réponse permettent par ailleurs de constater la prise en compte effective du paysage, au sens large,

se traduisant par une démarche environnementale affirmée précisée dans une Charte architecturale, urbaine et paysagère qu'elle développe, tant pour les gares que pour les SMI/SMR, et permettant de cadrer l'ensemble des phases du projet, notamment concernant les grands principes d'éco conception des bâtis et de préparation et suivi des chantiers.

Ainsi, le SMR-SMI, qui dispose, à la fois d'espaces extérieurs et d'une partie couverte, et bien que s'implantant dans une zone d'activités, va toutefois jouxter une zone pavillonnaire. Il doit ainsi faire l'objet d'une attention toute particulière pour, d'une part limiter, voire éliminer les nuisances dues au bruit, d'autre part, compte tenu de ses dimensions, étudier son intégration globale dans le paysage.

Les gares qui, selon le projet présenté à l'enquête, seront toutes réalisées en surface (hormis celle du Pont de Bondy dans sa configuration initiale présentée dans le dossier mis à l'enquête), devront également être étudiées de façon à s'intégrer le plus harmonieusement possible dans leur environnement urbain, tant d'un point de vue architectural, que paysager.
Outre la Charte mise en place et le dialogue noué avec les collectivités, notamment à travers les comités de pôles, les gares feront par ailleurs l'objet d'un permis de construire et éventuellement d'une consultation du public, qui permettront aux collectivités concernées et au public de s'assurer de leur bonne insertion dans les quartiers concernés.
Par ailleurs, les ouvrages annexes doivent faire l'objet d'une restitution des espaces mobilisés par les chantiers selon un réaménagement paysager cohérent réalisé en étroite collaboration avec les collectivités.

- l'impact pour les riverains d'un chantier destiné à durer plusieurs années est important, même s'il est globalement bien appréhendé et maîtrisé. La Commission d'Enquête note et encourage vivement la poursuite du dispositif de concertation et de dialogue avec l'ensemble des acteurs concernés pour en limiter les effets sur les territoires traversés, au sein des comités de pilotage, des comités de suivi des travaux, à l'occasion de réunions publiques, par la mise en place d'agents de proximité, de maisons de projet, le recrutement d'un médiateur pouvant intervenir en cas de litiges ou de dysfonctionnement.

  La Commission d'Enquête est satisfaite de l'approche constructive de la SGP pour la prise en compte des nuisances, non seulement sur les commerçants, mais également sur les riverains qui pourraient être fortement impactés par les travaux et être indemnisés pour une perte de jouissance significative, tel l'îlot Ferragus à Aubervilliers. Elle prend acte que d'une manière générale une signalétique sera mise en œuvre pour faciliter les accès aux habitations et aux commerces.
  Elle remarque l'intérêt d'une prise en compte rapide par la Commission d'Indemnisation à l'Amiable (CIA) et la possibilité de provisions pour les commerçants pendant la période en cours de travaux.

  En ce qui concerne plus particulièrement les travaux à réaliser au niveau de la commune d'Aubervilliers et notamment au niveau de l'ilot Ferragus, la Commission d'Enquête recommande d'étudier en détail et de prendre les mesures les mieux adaptées pour limiter les gènes cumulées (accessibilité piétonne à l'ilot et au bâti, automobile, stationnement, base chantier, bruit, vibrations, poussières…). Et surtout de largement communiquer avec la mairie et la population qui va subir plus d'une décennie de travaux cumulés, les travaux pour la ligne 15 Est venant en effet se cumuler avec ceux en cours de la ligne 12.

- la Commission d'Enquête est consciente de l'importance d'une gestion

globale des déblais et soutient la démarche de la SGP d'utiliser des modes alternatifs à la route chaque fois que cela s'avère possible.

Elle engage les services des Canaux de Paris et la SNCF à trouver rapidement des solutions pour mettre en œuvre cette démarche.

La Commission d'Enquête souhaite, compte-tenu de la multiplicité des acteurs au sein des services de la SNCF de nature à freiner l'avancement des négociations avec SNCF Réseau, que la SGP et la SNCF mettent en place rapidement un mode opératoire réunissant toutes les parties prenantes et facilitant ainsi la compréhension mutuelle des enjeux et les échanges sur des aspects particulièrement prégnants pour la ligne 15 Est.

La nomination d'un facilitateur serait de nature à faire aboutir rapidement ces pourparlers et la Commission d'Enquête propose que la demande en soit faite à l'autorité commune de la SNCF et de la SGP, qu'est le Ministère des Transports.
Il apparaît effectivement important de les faire aboutir rapidement, afin de répondre au maximum aux objectifs affichés dans le cadre de la COP 21 sur ce projet.
Concernant les Canaux de Paris, une intervention du Préfet de Région pourrait être utilement sollicitée.

- la ligne 15 Est possède un impact faible mais plutôt positif sur la pollution et la qualité de vie urbaine, les risques de pollution émanant ou dues à ce métro automatique (qualité de l'air, odeurs, rejets polluants) étant dans l'ensemble faibles et pouvant faire l'objet de mesures correctives.
- elle présente des impacts sonores et vibratoires modérés et techniquement maîtrisables. Toutefois, la Commission d'Enquête demande à la maîtrise d'ouvrage de ne pas prendre de risque au niveau des vibrations potentiellement générées et source de nuisances et de vérifier, lors de l'élaboration des études détaillées que, sur toute la longueur du tracé, les dispositions prises pour protéger les riverains sont satisfaisantes ;
- enfin, il est important de rappeler que le projet de la ligne 15 Est, en accompagnant la densification des territoires traversés contribuera à la réalisation de l'objectif du SDRIF de limiter l'étalement urbain.

- Les impacts sont indéniablement positifs sur les déplacements, même si la circulation en phase travaux va être difficile :
  - la ligne 15 Est, outre une desserte rapide et efficace en rocade de banlieue à banlieue, permettra de contribuer efficacement au maillage des transports en commun en assurant une connexion efficace et sécurisée entre différents modes existants (RER, métro parisien existant, bus) ;
  - la Commission d'Enquête observe un impact positif du projet sur la circulation automobile à l'horizon 2030 grâce au report modal des déplacements sur la ligne 15 Est ;
  - outre une réduction avérée des temps de transport, le projet contribuera à une meilleure accessibilité au réseau de transport en commun par ses aménagements spécifiques et les réflexions menées au niveau des comités de pôles des futures gares, en lien avec les collectivités fortement mobilisées (aménagements piétons, billetterie, aménagement des stations, signalisation dans l'espace…).

    La commission rappelle son attachement à permettre l'accessibilité de tous les modes, en particulier les modes actifs. Itinéraires sécurisés, bien signalés et accessibles, services pour les cycles, consignes sécurisées, gratuites…et le

développement de services de type Vélib', Autolib' ou tout autre mode à venir.
Elle considère comme essentielle la prise en compte des circulations des piétons et notamment des personnes âgées ou en situation de handicap.

- cette accessibilité autour des gares comprend également les passages publics gratuits existant et permettant de pallier les coupures urbaines fortes créées par les infrastructures de transport comme les autoroutes ou les voies ferrées.
Le territoire de la ville de Rosny, ou encore celui de Bondy et de nombreuses autres communes traversées présentent ces caractéristiques. Le développement harmonieux de ces quartiers passe par des franchissements facilités, voire réorganisés. Assurer le maintien du passage public gratuit apparaît essentiel pour la Commission d'Enquête.

  Pour Rosny, la Commission d'Enquête soutient la position du STIF de maintenir le passage durant les travaux et engage les acteurs concernés à pérenniser cette solution en phase d'exploitation avec un passage gratuit et l'accès par ascenseurs aux quais du RER E dans le même tunnel.

  Elle considère qu'il faut poursuivre les études et discussions avec la SNCF devant rendre accessibles les quais du RER E par ascenseurs dans ce tunnel dans le cadre de son plan de mise en accessibilité des gares du réseau.
Par ailleurs, la Commission d'Enquête se félicite de la position de la SGP s'engageant à prendre en compte les résultats de l'étude urbaine en cours dans la mesure où son calendrier est compatible avec l'avancement du projet de la ligne 15 Est.

- la Commission d'Enquête est consciente des problèmes de circulation générés par les travaux, à la fois par les déblais et l'avancement de la ligne, et encourage la SGP à échanger avec les collectivités et à informer la population tout au long du chantier, afin d'optimiser la circulation à défaut d'utiliser et de mettre en œuvre en priorité des modes alternatifs par canaux ou voies ferrées.

  Elle est favorable, d'autre part, à ce que soient envisagés des accès dédiés au réseau autoroutier .

- Les impacts sont par ailleurs positifs sur le cadre de vie :
  - grâce à une démarche environnementale affirmée précisée dans une Charte architecturale, urbaine et paysagère que développe la SGP, tant pour les gares que les SMI/SMR, et permettant de cadrer l'ensemble des phases du projet, notamment concernant les grands principes d'éco conception des bâtis et de préparation et suivi des chantiers ;
  - avec un dialogue soutenu avec les différents acteurs territoriaux au sein des comités de pôles.

- Le principe de précaution : existe-t-il des éléments qui permettraient de suspecter les risques qui seraient de nature à justifier l'application du principe de précaution ? S'agissant des mesures à prendre, elles devront être appréciées afin d'intégrer, tant la plausibilité et la gravité du risque que l'importance de l'intérêt public qui s'attache à la réalisation de l'opération, les mesures de précaution pouvant être minorées en considération de cet intérêt public.
Dans le projet soumis à enquête, deux aspects ont plus particulièrement retenu l'attention de la commission et militent en faveur de l'application du principe de précaution :
  - D'une part les risques d'effondrement pendant la phase travaux ;
  - Des risques de transmission des vibrations.

  Concernant le risque lié au sous-sol, les études techniques et moyens de contrôle mis

en place par la SGP permettent de les réduire.
Par ailleurs, elle s'est engagée à mettre en place les solutions retenues dans le cadre de la ligne 15 Sud pour réduire les risques de transmission des vibrations aux installations voisines du projet. Ces dispositifs ont par la suite été imposés par l'annexe 2 du décret n°2014-1607 du 24/12/2014 déclarant d'utilité publique les travaux de la ligne rouge 15 Sud, et réitérés depuis.
La Commission d'Enquête souhaite, qu'outre la pose systématique de systèmes antivibratoires entre les traverses et les rails, la SGP procède à l'identification, par des simulations, des zones sensibles qui pourraient nécessiter l'ajout de systèmes complémentaires. La commission recommande également que les simulations préalables à ces prescriptions soient contrôlées par un organisme de second regard totalement indépendant du maître d'ouvrage.

Compte tenu de ce qui précède, la Commission d'Enquête estime que les atteintes à la propriété privée, le coût financier, les inconvénients d'ordre social, environnemental et l'atteinte à d'autres intérêts publics qu'il comporte ne sont pas excessifs eu égard à l'intérêt que présente le projet de la ligne 15 Est soumis à enquête publique.

Pour la Commission d'Enquête, les avantages que présente ce projet apparaissent ainsi l'emporter sur les inconvénients qu'il génère et penchent ainsi en faveur de la Déclaration d'Utilité Publique de sa réalisation.

Appréciation du projet

Sur sa réalisation et les choix à opérer
Si globalement le tracé de la ligne 15 Est est accepté, il a également fait l'objet de nombreuses interrogations de la part du public et des associations, notamment en présentant un itinéraire suivant celui du tramway T1 et du RER E sur plusieurs kilomètres, abandonnant notamment la desserte des Hauts de Montreuil et présentant des méandres mal compris.

La Commission d'Enquête rejoint les arguments de la SGP concernant la différence entre un transport de surface de desserte fine, réalisé par un tramway, qui ne peut être comparé à celui d'un réseau de transport lourd souterrain de grande capacité, dont la desserte comprend bien moins de stations sur le linéaire concerné et dont la vocation de desserte territoriale en rocade autour de la Capitale possède une ampleur très différente.

Le choix de ce tracé est issu d'une large concertation, a bénéficié du plus large soutien et fait l'objet de choix techniques, économiques et politiques, et il n'est pas du ressort de cette enquête de le remettre aussi largement en question sans arguments solides.

Le maillage territorial que cette nouvelle ligne met volontairement en œuvre permettra bien, selon la Commission d'Enquête, de proposer aux franciliens un véritable choix de parcours et délestera ainsi des lignes radiales actuellement surchargées.

Le tracé proposé pour permettre ces interconnexions engendre des contraintes techniques d'implantation des gares qui nécessitent des rayons de courbure pouvant paraître superflus à des personnes non initiées mais garantissent au contraire son maillage avec les autres lignes de transports, métro et tramways.

La Commission d'Enquête a par ailleurs demandé à la SGP d'examiner l'étude produite pour l'enquête par le cabinet Citec missionné par la mairie de Drancy et concernant la réalisation d'une gare en centre ville. Elle rejoint les conclusions de la SGP, constatant également que les variantes proposées ne peuvent constituer d'alternatives sérieuses pouvant amener à modifier le tracé dans ce sens. En effet, la suppression d'une station (variante 1) desservant la préfecture et permettant de rejoindre d'autres lignes de métro, ou son déplacement (variante 2) apparaissent techniquement à valider et en outre inadaptés aux besoins et interconnexions avec d'autres modes de transport.

Toutefois, tout en reconnaissant le bien fondé d'assurer une desserte de cette commune ne disposant pas de mode de transport lourd au cœur de son territoire, la Commission d'Enquête est consciente de l'impact important qu'une telle desserte par la ligne 15 Est pourrait avoir sur son coût et son calendrier de réalisation, retardant de plusieurs années sa mise en service et impactant ainsi le fonctionnement en rocade de la ligne 15. En tout état de cause, la convention signée avec le STIF en avril 2015, transférant la maîtrise d'ouvrage de la ligne 15 Est du STIF à la SGP, prévoit explicitement le respect intégral du schéma de principe, notamment des caractéristiques principales de la ligne, du nombre de stations et de leur implantation. La SGP n'est ainsi pas compétente pour modifier ces données ou même réétudier cette desserte que le STIF a choisi de ne pas mettre en œuvre après les études menées à l'issue de la concertation en 2013.

Par ailleurs, la SGP devra prendre position sur les points suivants, qui la concernent directement :

- Le déplacement du SMR/SMI sur le site Montgolfier ;
- Celui de la gare Pont de Bondy sur le site du Comptoir Général des Fontes et Plastiques ;
- La prise en charge totale ou partielle du coût de l'opération de déplacement du bâtiment de l'école élémentaire du groupe scolaire Félix Eboué à Rosny-sous-Bois ;
- Un impact minimisé des travaux sur le futur collège intercommunal Saint-Denis – Aubervilliers si ce dernier ne peut être déplacé, et veiller à maintenir, autant que faire ce peut, l'accès à la voie fluviale ;
- La restitution, dans la mesure du possible, de la surface des jardins familiaux impactés au Fort d'Aubervilliers ;
- Le positionnement définitif de l'OA 330 et la concrétisation des négociations en cours avec la commune de Saint-Ouen ;
- Le maintien ou non de l'OA 691, à l'issue des études portant sur le déplacement de la gare Pont de Bondy sur le site du comptoir général des fontes et plastiques;
- La mutualisation des OA 711 et 712 à l'issue des études portant sur le déplacement du SMR/SMI sur le site Montgolfier dans le cas où la faisabilité serait confirmée;
- Le choix à opérer pour la localisation précise de l'OA 732 au Perreux ;
- L'impact définitif de l'OA 745 sur les bâtis environnants et la restitution de la place avec son Monument aux morts à l'issue des travaux d'entonnement.

Sur le phasage et le financement

Il semble évident à la Commission d'Enquête que la ligne 15 doit pouvoir se réaliser dans sa totalité pour permettre l'effet rocade, comme s'y engage la SGP, et elle rejoint les préoccupations exprimées par les collectivités et la population durant l'enquête sur les risques, notamment financiers, pouvant retarder, voire annuler ce dernier tronçon. Elle note que les études AVP qui vont démarrer portent bien sur l'ensemble de la ligne, permettant ainsi de disposer de tous les éléments techniques et financiers précis sur sa réalisation et pouvant, le cas échéant, influer sur la réalisation future.

Elle entend toutefois les différents arguments avancés dans l'analyse bilancielle de ce phasage, ce décalage temporel de la ligne 15 pouvant effectivement présenter des avantages d'un point de vue technique (en évitant la sur mobilisation des bureaux d'études et des entreprises, permettant ainsi un effet favorable sur la concurrence) et financier (recettes fiscales plus importantes, possibilité d'emprunts et soutien des banques).

La Commission d'Enquête rappelle donc son attachement à la réalisation effective de l'ensemble de la ligne 15 Est qui assurera un fonctionnement en rocade du Grand Paris Express et engage la SGP et les instances décisionnelles à valider, à l'issue des études AVP allant être menées, la réalisation phasée ou non de cette ligne. Elle penche en faveur d'une réalisation en une seule fois.

Le coût de ce projet de métro automatique, eu égard aux avantages attendus de service public de transports et des avantages économiques et d'aménagement du territoire attendus sur le très long terme, n'est pas excessif par rapport aux autres réalisations similaires ou approchantes, et ce, malgré sa réalisation phasée, dont la SGP a par ailleurs montré la faible incidence financière au regard des

avantages techniques et financiers possibles.

La Commission d'Enquête considère que la question de la soutenabilité du financement sur le long terme, du modèle mis en place, est essentielle. La bonne évaluation des dépenses, la diversité des sources de financement, leur solidité dans la durée, la juste estimation des recettes et leur évolution, le calendrier de remboursement constituent autant de points cruciaux pour garantir l'exécution effective de cet ambitieux projet de transport.

Le modèle global de financement mis en place par la SGP devrait effectivement assurer la bonne marche du projet, tout en contribuant par ailleurs au plan de mobilisation pour la modernisation des transports en Île-de-France.

Sur le chantier

L'impact pour les riverains d'un chantier destiné à durer plusieurs années est important, même s'il est globalement bien appréhendé et maîtrisé.

La Commission d'Enquête reconnait l'importance d'une gestion globale des déblais et soutient la démarche de la SGP de développer des filières de recyclage et d'utiliser des modes alternatifs chaque fois que cela s'avère possible.

Elle engage les services des Canaux de Paris et la SNCF Réseaux à trouver rapidement des solutions pour mettre en œuvre cette démarche.

Consciente des problèmes de circulation générés par les travaux, à la fois par les déblais et l'avancement de la ligne, elle encourage la SGP à échanger avec les collectivités pour une information continue de la population tout au long du chantier, afin d'optimiser la circulation à défaut d'utiliser et de mettre en œuvre en priorité des modes alternatifs par canaux ou voies ferrées.

Elle est favorable, d'autre part, à ce que soient envisagés des accès dédiés au réseau autoroutier pour l'évacuation des déblais par voie routière.

La Commission d'Enquête souhaite rappeler que l'objectif du STIF visait lors des travaux, une évacuation des déblais à au moins 50% par voies alternatives et que cette disposition à été transférée à la SGP lors de la signature de la convention de maîtrise d'ouvrage à la SGP.

La Commission d'Enquête reconnait la nécessité du choix de transférer vers Val de Fontenay l'introduction de deux tunneliers sur ce site, pour limiter les impacts sur Champigny Centre déjà fortement soumis aux travaux des autres lignes de la SGP. Cependant, elle note l'impossibilité de répondre aux objectifs fixés par le STIF en raison de l'évacuation des déblais induits qui ne pourra se faire que par voies routières.

D'autre part, la Commission d'Enquête considère que des solutions alternatives à la voie routière visant une évacuation des déblais pendant le chantier pourraient être développés, après un pré-acheminement routier, sur d'autres sites comme le Stade de France, ou le Pont de Bondy, éventuellement en y intégrant les déblais de la gare de Bondy.

Sur les impacts permanents

Il apparait, pour ce qui concerne l'environnement, dans ses aspects protection de la flore et de la faune, préservation de la qualité de l'air (odeurs, rejets polluants…), respect des zones arborées ou paysagées, maîtrise des effets sonores et des vibrations, que la SGP a bien prévu de réduire, compenser ou corriger les atteintes identifiées par des mesures adaptées.

Sur l'accessibilité

La Commission d'Enquête considère que d'une manière générale, la SGP a, globalement en l'état des études actuelles, bien pris en compte l'intermodalité, tant au sein des gares même qu'à leurs abords (comité de pôles). Elle rejoint les observations et préoccupation de nombreux élus, collectivités,

public, sur les enjeux de la future gare à Val de Fontenay qui sera amenée à jouer un rôle majeur dans l'avenir.

Elle estime que le travail de concertation entre le STIF, la SGP, le Département, les Etablissements Publics Territoriaux et les villes est essentiel pour que les différents projets voient le jour au plus vite dans les meilleures conditions pour les utilisateurs des transports.

Dans le cadre des modes actifs et de leur développement, les différentes dispositions qui sont prévues au niveau des gares, sur leur parvis ou à proximité, apparaissent à la commission, de nature à les favoriser. Ils sont bien complémentaires aux transports en commun.

Par ailleurs la Commission d'Enquête encourage toutes les dispositions qui seront prises pour faciliter les déplacements des piétons, et notamment des personnes en situation de handicap, y compris au regard d'une signalétique bien adaptée**.**

Concernant la partie vélo, ces différents aspects apparaissent importants à la Commission d'Enquête. Elle appelle à les favoriser

- Développement du système de location de vélos à la demande « Velibs » ;
- Développement des consignes Véligo mais également des consignes gratuites en nombre suffisant pour les voyageurs occasionnels non détenteurs de pass Navigo ;
- Réflexion sur la possibilité d'embarquer des vélos dans les rames.

L'accessibilité autour des gares comprend également les passages publics gratuits existants et permettant de pallier les coupures urbaines fortes créées par les infrastructures de transport comme les autoroutes ou les voies ferrées.

Le territoire de la ville de Rosny, comme celle celui de Bondy et de nombreuses autres communes traversées, subit des coupures urbaines fortes liées aux infrastructures telles que des autoroutes ou des voies ferrées. Le développement harmonieux de ces quartiers passe par des franchissements facilités, voire réorganisés. Assurer le maintien du passage public gratuit apparaît essentiel pour la Commission d'Enquête.

Elle rappelle par ailleurs son soutien à la position du STIF au niveau du passage public gratuit en gare de Rosny-Bois-Perrier et souhaite pérenniser cette gratuité en phase exploitation.

Sur la sécurité de la ligne
La Commission d'Enquête considère que les précisions techniques fournies dans le cadre du mémoire en réponse sur les sujets de sûreté et de sécurité sont satisfaisants.

Toutefois, la SGP doit impérativement préciser comment s'effectuerait une évacuation des voyageurs entre deux gares, en cas d'incident majeur … voire une simple panne prolongée.

RECOMMANDATION adressée au STIF :

La Commission d'Enquête considère que la desserte de Drancy fait partie des points importants qui sont ressortis de l'enquête.

Toutefois, et malgré le nombre important de demandes du public pour desservir le centre ville de la commune de Drancy par la ligne 15 Est, la Commission d'Enquête a estimé que cette solution comportait un ensemble de difficultés et d'inconvénients importants, entraînant, d'une part un surcoût non négligeable et d'autre part un retard certain à la réalisation du projet dont l'urgence paraît cependant avérée et nécessaire au fonctionnement en rocade de la ligne 15.

La Commission d'Enquête a considéré que cette desserte, bien que jugée inopportune pour l'objet de cette enquête, avait toutefois une légitimité, l'un des objectifs du Grand Paris Express, et de ce réseau complémentaire en particulier, étant de désenclaver les territoires de l'Est francilien encore non desservis par un mode lord de transport.

Elle retient donc ce principe pour la ville, largement relayé au cours de l'enquête, tant par la population que par des collectivités, dont le Conseil Régional d'Ile-de-France, et pour lequel le STIF , tout en écartant la desserte de Drancy par la ligne orange, s'était également engagé dans le cadre de sa délibération n°2013/525 du 11/12/2013 approuvant le bilan de la concertation.

La commission souhaite ainsi que soit effectivement prise en considération cette desserte et recommande au STIF de mettre en œuvre les démarches pour l'inscrire au CPER en cours de révision et lancer les études nécessaires pour arrêter les conditions qui permettront d'arriver au centre de Drancy d'ici 2035 par un mode lourd de transport.

Conclusions motivées de la Commission d'Enquête

Après avoir examiné l'ensemble des critères relatifs à la déclaration d'utilité publique de ce projet et son évaluation et à ses conditions de réalisation, la Commission d'Enquête peut conclure.

Le nouveau réseau de métro automatique du Grand Paris Express a pour ambition de relier entre eux, tout en les connectant avec le centre de l'agglomération parisienne, les grands pôles stratégiques de la région Île-de-France. Le réseau complet totalise environ 200 km de tracé et compte soixante-douze gares. Il est composé :

- du réseau de transport public du Grand Paris, approuvé par le décret n° 2011-1011 du 24 août 2011, comprenant des liaisons en rocade parcourant les territoires de proche et moyenne couronnes (ligne rouge et ligne verte correspondant aux lignes 15, 16, 17 et 18) complétées par une liaison radiale (ligne bleue correspondant à la ligne 14),
- et du réseau complémentaire structurant («ligne orange » correspondant à une portion de la ligne 15 entre Champigny Centre et Saint-Denis Pleyel, liaison pouvant être prolongée jusqu'à Nanterre et au prolongement de la ligne 11 entre Rosny Bois-Perrier et Noisy-Champs) qui constitue l'offre de transport public complémentaire, prévu par l'article 1er du décret n° 2010-1133 du 28 septembre 2010.

Cette ligne 15 Est doit assurer la desserte et la mise en réseau des territoires de l'Est francilien pour conforter leur développement et améliorer ainsi l'accessibilité aux emplois et aux universités pour 675000 habitants. Elle pourra efficacement contribuer à diminuer la fréquentation d'une partie du réseau de transports collectifs, assurant la correspondance avec 12 gares (métro, RER et tramway).

Par ses caractéristiques de métro automatique et sa vitesse commerciale, les gains de temps de parcours sont importants pour les territoires desservis, rendant très probables les estimations de fréquentation du projet du dossier d'enquête. Il présente concrètement un caractère d'intérêt public.

Le projet de la Ligne 15 Est est intégralement situé en souterrain, mais va toutefois nécessiter des emprises à acquérir. La SGP a mené ses études de manière à privilégier le domaine public pour implanter les gares et ouvrages annexes et précisé que son objectif est d'acquérir de préférence les parcelles à l'amiable et de limiter au minimum le recours à l'expropriation.

Il sera toutefois nécessaire de conduire une procédure d'expropriation, conformément au code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, pour les emprises situées sur le domaine privé et malgré des accords amiables qui pourraient être passés pour la cession des parcelles.

Le projet présente le tracé le mieux adapté aux objectifs de desserte du territoire. Aucune solution variante ou alternative pertinente comparative au projet n'a été retenue par la Commission d'Enquête. La Commission d'Enquête estime toutefois légitime de permettre une desserte de la ville de Drancy, sans pour autant retarder la mise en œuvre de la ligne 15 Est et donc son fonctionnement en rocade à terme.

Le projet ne présente pas un coût excessif eu égard à celui d'opérations de transport similaires ou approchantes.

Aucun intérêt social majeur ne s'oppose à sa réalisation.

Le projet ne présente pas d'inconvénients au regard de l'intérêt public de la santé.

Son incidence directe sur l'environnement est relativement limitée et acceptable (il respecte la faune et la flore et contribue à la diminution modérée des pollutions) et les impacts identifiés sont maitrisés et des mesures d'accompagnement proposées.

Le projet est compatible avec les documents d'urbanisme de niveau supérieur, mais nécessite la mise en compatibilité de ceux de niveau local inférieur.

La commission formule les **neuf (9) recommandations suivantes, précédant son avis** :
Les recommandations correspondent à des préconisations que la Commission d'Enquête souhaite vivement que le maître d'ouvrage prenne en considération.

RECOMMANDATION 1: Jardins familiaux du Fort d'Aubervilliers :

La Commission d'Enquête comprend les difficultés techniques liées à la présence de la ligne 7, nécessitant un positionnement de la gare de la ligne 15 Est qui impactera fortement les jardins familiaux, à la fois pendant la phase travaux et en phase d'exploitation. Ces derniers créent une activité pour nombre d'Albertivillariens, facteur important du lien social et source d'une économie non négligeable pour les personnes concernées.

La Commission d'Enquête considère qu'il est important que, dans la mesure du possible, l'intégralité de la superficie de ces jardins soit restituée, sur le même site ou en d'autres emplacements, en cohérence avec les aménagements urbains en cours.

Elle rappelle ainsi l'engagement de la SGP à rechercher des solutions en ce sens, à la fois pour minimiser la superficie de jardins impactés pour réaliser le chantier, et en se rapprochant de l'aménageur de la ZAC, Grand Paris Aménagement pour restituer, à l'issue des travaux, des surfaces sur site ou dans le secteur.

RECOMMANDATION 2 : Ecole élémentaire Félix Eboué à Rosny-sous-Bois :

La Commission d'Enquête considère que le déplacement de l'école élémentaire est probablement nécessaire pour le bien être quotidien des élèves et du personnel et engage donc les différentes parties à trouver une solution viable avant le début des travaux.

En effet, ce choix permettrait à la SGP une économie non négligeable par l'utilisation du tunnelier plutôt qu'une tranchée ouverte, un gain de temps au niveau du calendrier de réalisation des travaux et une sécurité pour le quotidien des jeunes enfants qui, dans l'état, malgré les dispositions mises en œuvre, subiront des nuisances et des risques potentiels pendant plusieurs années.

Elle se félicite de la prise en charge, totale ou partielle du coût de l'opération, que la SGP s'engage à réaliser, en cas de déplacement effectif de l'équipement dans un calendrier compatible avec l'avancement de la ligne 15 Est.

RECOMMANDATION 3 : Collège intercommunal Saint-Denis - Aubervilliers :

La Commission d'Enquête soutient l'étude en cours d'un nouveau site d'implantation pour ce collège au niveau des services départementaux. Elle apparaît comme la meilleure option, assurant, à la fois un environnement apaisé pour les futurs collégiens qui n'auront pas le voisinage de 5 années de travaux liés à la réalisation de la ligne 15 Est et permettant également à la SGP de disposer d'une emprise travaux suffisante pour permettre l'accès à la voie d'eau.

Dans le cas contraire, la Commission d'Enquête engage les acteurs territoriaux à poursuivre leur concertation afin de minimiser, autant que faire ce peut, l'impact des travaux sur la vie scolaire des collégiens, tout en permettant malgré tout l'utilisation de la voie fluviale.

RECOMMANDATION 4 : Site alternatif pour la gare Pont de Bondy :

La Commission d'Enquête soutient les études en cours pour une implantation de la gare sur un site alternatif, le comptoir général des fontes et plastiques, qui apparaît plus judicieux, emportant tous les avantages par rapport à sa localisation actuelle, notamment en termes de complexité de réalisation, de coût, d'accessibilité pour la population, de participation à la mutation profonde des quartiers avoisinants. Par ailleurs, le calendrier de réalisation semble bien maintenu et ce nouvel emplacement se situe bien dans la bande DUP présentée à enquête, et donc ne nécessite pas une modification de cette dernière pour être mis en œuvre.

La Commission d'Enquête estime nécessaire de compléter les études sur les trames viaires pilotées par Est Ensemble, pour évaluer, notamment, les implantations des franchissements du canal de l'Ourcq ou le maintien ou non de la bretelle d'accès à l'autoroute.

La Commission d'Enquête a noté également que ce déplacement pourrait permettre une « mutualisation » d'ouvrages annexes dont les études ultérieures permettront de confirmer la faisabilité.

RECOMMANDATION 5 : Site alternatif pour le futur SMR/SMI :

La Commission d'Enquête engage vivement la SGP à poursuivre ses études sur le site Montgolfier qui offre une alternative à privilégier. Il présente en effet des avantages considérables comparativement à celui de la Garenne. Il permet de disposer d'une emprise plus vaste, nécessite un tunnel de raccordement plus court, embranché pour l'évacuation des déchets de chantier, s'insère dans une zone industrielle et commerciale (ZA Montgolfier) ne comprenant pas d'habitation à proximité, est situé majoritairement sur des emprises publiques en partie désaffectées (délaissés autoroutiers et ferroviaires) et limite le recours aux expropriations complémentaires, 3 des 4 parcelles privées étant déjà inclues dans le périmètre DUP présenté à l'enquête pour la réalisation d'une base travaux alternative. Cette nouvelle localisation a été demandée instamment lors de l'enquête publique par la mairie de Rosny-sous Bois et relayée par sa population qui s'est fortement mobilisée.

La Commission d'Enquête entend que des études plus poussées soient menées afin de confirmer la faisabilité de l'implantation du SMR sur ce site, études techniques, mais surtout budgétaires et en termes de calendrier de réalisation.

Elle est consciente, par ailleurs, de la nécessité de mener une enquête DUP complémentaire si les résultats de ces études confirment ce choix de site.

La Commission d'Enquête recommande enfin que les démarches pour les acquisitions éventuelles des terrains de SNCF Réseau soient poursuivies et intensifiées afin de permettre la mise en œuvre de cette alternative dans les meilleurs délais, eu égard à ses avantages par rapport à la localisation sur la Garenne dont les impacts économiques et sociaux sont considérables.

RECOMMANDATION 6 : Privilégier les modes alternatifs à la route pour l'approvisionnement des chantiers et l'évacuation des déblais :

La Commission d'Enquête note l'importance d'une gestion globale des déblais et soutient la démarche de la SGP d'utiliser des modes alternatifs chaque fois que cela s'avère possible.

Elle engage ainsi les services des Canaux de Paris et la SNCF à trouver rapidement des solutions pour mettre pleinement en œuvre cette démarche.

Concernant les Canaux de Paris, une intervention de l'autorité de l'État pourrait être utilement sollicitée pour éviter les difficultés rencontrées pour la réalisation du prolongement de la ligne 14.

Par ailleurs, la Commission d'Enquête est parfaitement consciente de la spécificité de l'évacuation des déblais pour les travaux de la gare de Bondy et a bien noté que le remplacement du pont rue Salengro à Bondy impacterait le calendrier global des travaux de la ligne 15. Elle souhaite que tout soit mis en œuvre pour trouver une solution alternative en évitant, autant que possible, les quartiers pavillonnaires. Une utilisation du canal de l'Ourcq pour évacuer les déblais du chantier de la gare de Bondy, en

rejoignant la base travaux du pont de Bondy par voie routière, pourrait être une solution pertinente. La Commission d'Enquête acte la nécessaire multiplication des manœuvres techniques, mais pense que cette disposition devrait réduire les contraintes pour les habitants.

RECOMMANDATION 7 : Faciliter les relations avec les différents services de la SNCF:

La Commission d'Enquête souhaite, compte-tenu de la multiplicité des acteurs au sein des services de la SNCF de nature à freiner l'avancement des négociations avec SNCF Réseau, que la SGP et la SNCF mettent en place rapidement un mode opératoire réunissant toutes les parties prenantes et facilitant ainsi la compréhension mutuelle des enjeux et les échanges sur des aspects particulièrement prégnants pour la ligne 15 Est.

La nomination d'un facilitateur serait de nature à faire aboutir rapidement ces pourparlers et la Commission d'Enquête propose que la demande en soit faite à l'autorité commune de la SNCF et de la SGP, qu'est le Ministère des Transports.

Il apparaît effectivement important que ces échanges puissent arriver à bon terme dans les meilleurs délais afin de répondre au maximum aux objectifs affichés dans le cadre de la COP 21, mais également de permettre une solution alternative au site de la Garenne pour le SMR/SMI.

RECOMMANDATION 8 : Maintien des passages souterrains publics et gratuits (Rosny…) :

La Commission d'Enquête encourage toutes les dispositions qui seront prises pour faciliter les déplacements des piétons.

L'accessibilité autour des gares comprend également les passages publics gratuits existants et permettant de pallier les coupures urbaines fortes créées par les infrastructures de transport comme les autoroutes ou les voies ferrées.

La Commission d'Enquête est attachée, autant que possible, au maintien du libre accès de ces passages, en particulier pour celui situé à Rosny-Bois-Perrier. Elle soutient ainsi la création d'un comité permanent fusionnant les différents comités de pilotages existants, et appelé de ses vœux par Monsieur le maire de Rosny, permettant aux différentes parties prenantes (STIF, RATP, SGP, SNCF, Ville et Unibail pour le centre commercial…) de disposer d'une connaissance globale et d'assurer une cohérence d'ensemble à ce projet majeur à l'échelle de l'Est parisien.

RECOMMANDATION 9 : Mesures complémentaires pour limiter les impacts sonores et vibratoires :

S'agissant des impacts vibratoires, la SGP s'est engagée à mettre en place les solutions retenues sur la ligne 15 Sud pour réduire le risque de transmission aux installations et constructions voisines du projet. Ces dispositifs ont par la suite été imposés par l'annexe 2 du décret 2014-1607 du 24/12/2014 déclarant d'utilité publique les travaux de la ligne 15 Sud et réitérés depuis.

La Commission d'Enquête souscrit à la pose systématique de systèmes antivibratoires entre le sol et les rails sur tout le tracé et estime indispensable d'identifier par des simulations les zones les plus sensibles qui pourraient nécessiter l'ajout de systèmes complémentaires. Ces simulations devront être contrôlées par un organisme totalement indépendant et de second regard pouvant prescrire le type de solution complémentaire à mettre en œuvre en fonction des résultats obtenus.

S'agissant des impacts sonores, les mesures physiques *in situ* permettront de déterminer, au regard de la réglementation existante, s'il est nécessaire de prévoir la pose de dispositifs de réduction du bruit au niveau des émergences (gares, ouvrages annexes, tranchées…).

AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE
ENQUETE PREALABLE A LA DUP

Après avoir examiné le dossier mis à sa disposition, visité les lieux, pris connaissance et analysé les avis des différents services consultés, de l'Autorité environnementale, les observations du public, échangé sur le projet avec la Maîtrise d'ouvrage qui a apporté des réponses détaillées et utiles, la Commission d'Enquête estime que le projet de réalisation de la ligne 15 Est apparaît complet et bien maîtrisé dans ses différents aspects et impacts et peut être considéré d'intérêt général.
Compte tenu de ses conclusions motivées et notamment de l'analyse bilancielle réalisée :

La Commission d'Enquête émet un AVIS FAVORABLE à l'unanimité au projet de ligne 15 Est, tel que présenté dans le dossier soumis à l'enquête publique.

Fait à Paris, le 13 septembre 2016

La Commission d'Enquête

Marie-Claire Eustache
Présidente de la Commission d'Enquête

André Goutal
Membre titulaire

Brigitte Bellacicco
Membre Titulaire

Jacky Hazan
Membre titulaire

Jean-François Biechler
Membre Titulaire

CONCLUSIONS MOTIVEES DE LA COMMISSION D'ENQUETE – ENQUETE DE MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DE LA COMMUNE DE SAINT-DENIS - POS

Après avoir pris connaissance du dossier et du tracé, des observations du public, des avis des personnes publiques associées, des services consultés et de l'Autorité environnementale ainsi que des commentaires techniques apportés par la maîtrise d'ouvrage dans le cadre de son mémoire en réponse, la Commission d'Enquête est en mesure d'établir ses conclusions sur le dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Saint-Denis..

Sur la forme et procédure de l'enquête

- les conditions de l'enquête ont respecté la législation et la réglementation en vigueur pour ce qui concerne les avis de publicité dans la presse et l'affichage dans les communes concernées et sur le tracé du projet ;
- cet affichage a été vérifié et maintenu tout au long de l'enquête ;
- l'information du public a été complétée par divers moyens allant bien au-delà des obligations réglementaires ;
- l'enquête publique unique a été précédée par une concertation importante ;
- le dossier relatif à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la ville de Saint-Denis comprenait les éléments nécessaires à la compréhension du contexte, était dans de bonnes conditions de consultation et sa composition tout comme son contenu apparaissaient conformes aux textes en vigueur ;
- ce même dossier était consultable en ligne sur le site Internet de la préfecture de la Seine-Saint-Denis, siège de l'enquête, via le lien dédié suivant : http://enquetepubliqueligne15est.fr ;
- à la demande de la Commission d'Enquête, ce dossier a été complété par des documents de synthèse (guide de lecture, plans, …) destinés à faciliter la consultation ;
- les 39 permanences se sont déroulées dans de bonnes conditions d'organisation ;
- le public a pu, pendant toute la durée de l'enquête, s'exprimer librement dans les registres disposés dans les 15 sites prévus pour le recevoir (13 mairies et en préfectures de Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne) ou par courrier envoyé à l'attention de la présidente de la Commission d'Enquête en préfecture de Seine Saint-Denis désignée siège de l'enquête ;
- un registre dématérialisé était également disponible pour permettre au public de déposer ses observations, propositions et contre-propositions pendant toute la durée de l'enquête via le lien dédié suivant : http://enquetepubliqueligne15est.fr ;
- 3 réunions d'information et d'échanges, qui se sont effectivement tenues à Bobigny le 01/06/2016, à Fontenay-sous-Bois le 13/06/2016 et à Aubervilliers le 22/06/2016, ont permis à un public nombreux de prendre connaissance du projet et de s'exprimer ;
- les termes de l'arrêté inter-préfectoral ayant organisé l'enquête ont bien été respectés ;
- les membres de la Commission d'Enquête n'ont à rapporter aucun incident notable qui aurait pu perturber le bon déroulement de cette enquête ;
- 646 observations, courriers, courriels ont été déposés sur les registres papier mis en place dans les 15 lieux d'enquête et sur le registre électronique dédié.

Sur le fond de l'enquête

Les ajustements nécessaires des POS et PLU locaux concernent la possibilité d'autoriser l'implantation des composantes du futur réseau de transport « Grand Paris Express ».

La Commission d'Enquête prend en considération les différents éléments suivants :

- **C'est bien la procédure de Déclaration d'Utilité Publique engagée pour la réalisation de la ligne 15 Est qui motive la mise en compatibilité de certaines pièces du POS de Saint-Denis ;**
- **Le projet proposé présente un caractère d'intérêt public ;**
- **Il est nécessaire de mentionner ce projet du réseau complémentaire structurant du réseau de transport public du Grand Paris sur les documents d'urbanisme de la commune de Saint-Denis ;**
- **Les documents d'urbanisme qui comprennent tout ou partie d'un site Natura 2000 pour des dossiers de mise en compatibilité qui comportent des réductions de protections paysagères (dispositions de l'article L153-31 du code de l'urbanisme) sont soumis à une évaluation environnementale**. Ainsi, pour la commune de Saint-Denis, du fait de la présence en extrémité Est du territoire communal, du site Natura 2000 du parc « Georges Valbon » appartenant à la Zone de Protection Spéciale FR 1112013, et du fait de la réduction ponctuelle d'une protection paysagère par le dossier de mise en compatibilité, le document d'urbanisme est soumis à la procédure d'évaluation environnementale.
- **Le projet impacte de manière relativement limitée les documents d'urbanisme de la commune :**
  - Rapport de présentation : Conformément aux dispositions du Code de l'Urbanisme, un exposé des motifs des changements apportés est inséré dans le document, à la fin du chapitre « Introduction » :
    - Exposé des motifs des changements apportés par la mise en compatibilité du PLU dans le cadre de la Déclaration d'utilité Publique de la Ligne 15 Est du « Grand Paris Express ».
    - Le rapport de présentation a été modifié pour que ce chapitre explique les évolutions pouvant être apportées au dossier de POS afin d'autoriser l'implantation des composantes du futur réseau de transport « Grand Paris Express » dans le cadre de la mise en compatibilité.
    - La vérification de la compatibilité du POS avec le projet du Grand Paris Express porte sur l'ensemble des pièces composant le POS dont les PAZ des ZAC Landy-Pleyel et Pleyel-Libération.
  - Servitudes : le projet intercepte les servitudes d'utilités publiques suivantes :
    - Servitudes de dégagement aéronautique ;
    - Servitudes relatives aux chemins de fer ;
    - Servitudes liées aux canalisations de gaz haute pression.

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

  - Règlement littéral Les emprises des travaux du projet du Grand Paris Express concernent uniquement les zones suivantes :
    - Zone UP Aa – Tunnel ;
    - Zone UP Ab – Tunnel ;
    - Zone UP Ad – Tunnel ;
    - Zone UPM – Tunnel et Emprises en surface : Gare « Saint-Denis - Stade de France » et articles 12 et 13 ;

- Zone UP Ma – Tunnel.
- Mise en compatibilité du PAZ de la ZAC Pleyel-Libération : zone ZC impactée par le tunnel. Zone ZC1 : autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ;
- Mise en compatibilité du PAZ de la ZAC Landy-Pleyel qui est située dans la moitié Sud du territoire communal de SAINT-DENIS. L'emprise de la ZAC est délimitée de la façon suivante :
  - Au Nord, par l'autoroute A 86 ;
  - A l'Est, par l'emprise ferroviaire ;
  - Au Sud, par la rue du Landy ;
  - A l'Ouest, par l'avenue du Président Wilson.

  La mise en compatibilité du PAZ de la ZAC Landy-Pleyel avec le projet du Grand Paris Express porte sur :
  - La modification du règlement des zones ZA et ZB : zones ZA1, ZB1 : autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ;
  - La modification de la pièce graphique du Plan d'Aménagement de Zone afin de réduire à la marge un espace vert public sous les emprises d'un ouvrage technique annexe et de créer un secteur de la zone ZC, dénommés ZC7, pour permettre la réalisation de l'ouvrage, qui sera implanté majoritairement sous voirie ;
  - Règlement graphique :

    Les éléments de projet en surface n'interceptent aucun Espace Boisé Classé réglementé ni aucun emplacement réservé.

    Toutefois, un ouvrage technique annexe est implanté au sein d'un espace vert public, le square des Acrobates, indiqué sur le document graphique du Plan d'Aménagement de Zone. Aucun règlement ne s'applique à ce secteur dont la vocation est définie uniquement graphiquement.

    Réduction de l'emprise de l'espace vert public : L'implantation de l'ouvrage technique annexe nécessite une évolution de l'emprise de l'espace vert public. Il apparaît donc nécessaire de réduire ponctuellement cette protection sur les emprises de l'ouvrage et de créer un secteur ZC7. De plus, au vu du Plan d'Aménagement de Zone, l'ouvrage technique annexe est en partie situé sur une zone « en blanc » ni légendée, ni règlementée dans le Règlement d'Aménagement de Zone.

    Afin d'éviter tout risque juridique, il est donc nécessaire de faire évoluer le zonage du Plan d'Aménagement de Zone afin de reclasser l'emprise concernée par l'ouvrage technique annexe dans une nouvelle zone disposant d'un règlement spécifique autorisant sa réalisation.

    Cette inscription définit graphiquement une vocation pour cet espace qui n'est pas compatible avec l'implantation d'un ouvrage technique annexe nécessaire au projet. Afin de permettre la réalisation des éléments du projet et d'éviter tout « vide juridique », un nouveau secteur de la zone ZC existante, dénommé ZC7 et dédié au projet du Grand Paris Express, est créé sur ces emprises.

    La zone ZC est une zone « *affectée à la réalisation de constructions permettant d'accueillir des activités non nuisantes et non polluantes (sauf celles visant à desservir la ZAC elle-même), ainsi que des équipements publics ou privés d'intérêt général* ».

➢ Aucune observation déposée dans les registres d'enquête ou envoyée par courrier à l'attention de la présidente de la Commission d'Enquête **ne portait sur les modifications apportées au POS dans le cadre de sa mise en compatibilité**.

La Commission d'Enquête estime ainsi que le dossier mis à enquête, en vue de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de Saint-Denis, présente bien le projet de ligne 15 Est et ses répercussions sur les différentes pièces du POS. Le tracé retenu vise globalement à limiter les impacts sur l'environnement et ainsi les modifications apportées apparaissent modérées.

Il est rappelé que, conformément à la procédure, la Déclaration d'Utilité Publique du projet de ligne 15 Est emporte approbation des nouvelles dispositions du POS de Saint-Denis.

Constatant que cette mise en compatibilité entraîne pour la commune de Saint-Denis des frais non négligeables de mise à jour des documents d'urbanisme, il est souhaitable de les mettre à la charge de la Société du Grand Paris.

AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE
ENQUETE DE MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DE LA COMMUNE DE SAINT-DENIS - POS

Après avoir examiné le dossier mis à sa disposition, visité les lieux, pris connaissance et analysé les avis des différents services consultés, de l'Autorité environnementale, les observations du public, échangé sur le projet avec la Maîtrise d'ouvrage, la Commission d'Enquête estime que le dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la ville de Saint-Denis, élaboré afin de permettre la réalisation du projet de ligne 15 Est, apparaît complet et bien maîtrisé dans ses différents aspects et impacts.

Elle émet un AVIS FAVORABLE à l'unanimité au projet de mise en compatibilité du POS de Saint-Denis, tel que présenté dans le dossier soumis à l'enquête publique.

Fait à Paris, le 13 septembre 2016

La Commission d'Enquête

Marie-Claire Eustache
Présidente de la Commission d'Enquête

André Goutal
Membre titulaire

Brigitte Bellacicco
Membre Titulaire

Jacky Hazan
Membre titulaire

Jean-François Biechler
Membre Titulaire

CONCLUSIONS MOTIVEES DE LA COMMISSION D'ENQUETE – ENQUETE DE MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DE LA COMMUNE DE SAINT-DENIS - PLU

Après avoir pris connaissance du dossier et du tracé, des observations du public, des avis des personnes publiques associées, des services consultés et de l'Autorité environnementale ainsi que des commentaires techniques apportés par la maîtrise d'ouvrage dans le cadre de son mémoire en réponse, la Commission d'Enquête est en mesure d'établir ses conclusions sur le dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Saint-Denis :

Sur la forme et procédure de l'enquête

- les conditions de l'enquête ont respecté la législation et la réglementation en vigueur pour ce qui concerne les avis de publicité dans la presse et l'affichage dans les communes concernées et sur le tracé du projet ;
- cet affichage a été vérifié et maintenu tout au long de l'enquête ;
- l'information du public a été complétée par divers moyens allant bien au-delà des obligations réglementaires ;
- l'enquête publique unique a été précédée par une concertation importante ;
- le dossier relatif à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la ville de Saint-Denis comprenait les éléments nécessaires à la compréhension du contexte, était dans de bonnes conditions de consultation et sa composition tout comme son contenu apparaissaient conformes aux textes en vigueur ;
- ce même dossier était consultable en ligne sur le site Internet de la préfecture de la Seine-Saint-Denis, siège de l'enquête, via le lien dédié suivant : http://enquetepubliqueligne15est.fr ;
- à la demande de la Commission d'Enquête, ce dossier a été complété par des documents de synthèse (guide de lecture, plans, …) destinés à faciliter la consultation ;
- les 39 permanences se sont déroulées dans de bonnes conditions d'organisation ;
- le public a pu, pendant toute la durée de l'enquête, s'exprimer librement dans les registres disposés dans les 15 sites prévus pour le recevoir (13 mairies et en préfectures de Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne) ou par courrier envoyé à l'attention de la présidente de la Commission d'Enquête en préfecture de Seine Saint-Denis désignée siège de l'enquête ;
- un registre dématérialisé était également disponible pour permettre au public de déposer ses observations, propositions et contre-propositions pendant toute la durée de l'enquête via le lien dédié suivant : http://enquetepubliqueligne15est.fr ;
- 3 réunions d'information et d'échanges, qui se sont effectivement tenues à Bobigny le 01/06/2016, à Fontenay-sous-Bois le 13/06/2016 et à Aubervilliers le 22/06/2016, ont permis à un public nombreux de prendre connaissance du projet et de s'exprimer ;
- les termes de l'arrêté inter-préfectoral ayant organisé l'enquête ont bien été respectés ;
- les membres de la Commission d'Enquête n'ont à rapporter aucun incident notable qui aurait pu perturber le bon déroulement de cette enquête ;
- 646 observations, courriers, courriels ont été déposés sur les registres papier mis en place dans les 15 lieux d'enquête et sur le registre électronique dédié.

Sur le fond de l'enquête

Les ajustements nécessaires des POS et PLU locaux concernent la possibilité d'autoriser l'implantation des composantes du futur réseau de transport « Grand Paris Express ».

La Commission d'Enquête prend en considération les différents éléments suivants :

- **C'est bien la procédure de Déclaration d'Utilité Publique engagée pour la réalisation de la ligne 15 Est qui motive la mise en compatibilité de certaines pièces du PLU de Saint-Denis ;**
- **Le projet proposé présente un caractère d'intérêt public ;**
- **Il est nécessaire de mentionner ce projet du réseau complémentaire structurant du réseau de transport public du Grand Paris sur les documents d'urbanisme de la commune de Saint-Denis ;**
- **Les documents d'urbanisme qui comprennent tout ou partie d'un site Natura 2000 pour des dossiers de mise en compatibilité qui comportent des réductions de protections paysagères (dispositions de l'article L153-31 du code de l'urbanisme) sont soumis à une évaluation environnementale**. Ainsi, pour la commune de Saint-Denis, du fait de la présence en extrémité Est du territoire communal, du site Natura 2000 du parc « Georges Valbon » appartenant à la Zone de Protection Spéciale FR 1112013, et du fait de la réduction ponctuelle d'une protection paysagère par le dossier de mise en compatibilité, le document d'urbanisme est soumis à la procédure d'évaluation environnementale.
- **Le projet impacte de manière relativement limitée les documents d'urbanisme de la commune :**
  - Rapport de présentation : Il doit être complété afin d'y ajouter un exposé des motifs des changements apportés par la mise en compatibilité nécessitée par le projet de Ligne 15 Est, en application de l'article R. 151-5 du Code de l'Urbanisme.
  - Servitudes : Le projet intercepte les servitudes d'utilités publiques suivantes :
    - Servitudes aéronautique de dégagement liées à l'aéroport du Bourget ;
    - Servitudes relatives aux chemins de fer ;
    - Servitudes liées aux canalisations de gaz haute pression ;
    - Servitudes relatives aux transmissions radioélectriques - protection contre l'électromagnétisme - liées à la station « Paris-Bichat ».

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

  - Règlement littéral Les emprises des travaux du projet du Grand Paris Express concernent uniquement les zones suivantes :
    - Zone UAE – Tunnel;
    - Zone UM – Tunnel et Emprises en souterrain: Ouvrage annexe OA 631 ;
    - Zone UM : articles UM7, UM12 ;
    - Zone UMgpe – Tunnel et Emprises en surface: Gare « Stade-de-France » ;
    - Zone UMgh - Tunnel;
    - Zone UTT : Tunnel ;
    - Zone UVM – Tunnel et Emprises en surface :Ouvrage annexe OA 631 ;
    - Zone UVM : articles UVM7, 9, 13.
  - Règlement graphique : Deux éléments de patrimoine végétal sont concernés par une emprise en surface du projet au niveau de l'OA 631 :
    - Espace paysager protégé n°79 ;
    - et Alignement d'arbres - Quartier La Plaine – Square des acrobates - 9572,92 m2 –

  Ces deux éléments de patrimoine végétal seront réduits de la surface nécessaire à la réserve

du projet du Grand Paris Express.

Par ailleurs, deux servitudes de localisation sont concernées par une emprise en surface du projet :

- T2 - Servitude pour création d'ouvrage en tréfonds - Création d'ouvrage en tréfonds (ligne 14, 15 et 16, 17 du réseau transport public du Grand Paris- SGP - 206 941 m2 ;
- OP4 - Servitude pour création d'ouvrage public - ZAC Landy Pleyel – Création d'un puits d'accès - SGP - 1 931 m2.

Ces deux servitudes de localisation indiquent que le projet du Grand Paris Express a bien été inscrit dans le PLU de Saint-Denis.

➢ Aucune observation déposée dans les registres d'enquête ou envoyée par courrier à l'attention de la présidente de la Commission d'Enquête **ne portait sur les modifications apportées au PLU dans le cadre de sa mise en compatibilité**.

La Commission d'Enquête estime ainsi que le dossier mis à enquête, en vue de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de Saint-Denis, présente bien le projet de ligne 15 Est et ses répercussions sur les différentes pièces du PLU. Le tracé retenu vise globalement à limiter les impacts sur l'environnement et ainsi les modifications apportées apparaissent modérées.

Il est rappelé que, conformément à la procédure, la Déclaration d'Utilité Publique du projet de ligne 15 Est emporte approbation des nouvelles dispositions du PLU de Saint-Denis.

Constatant que cette mise en compatibilité entraîne pour la commune de Saint-Denis des frais non négligeables de mise à jour des documents d'urbanisme, il est souhaitable de les mettre à la charge de la Société du Grand Paris.

AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE
ENQUETE DE MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DE LA COMMUNE DE SAINT-DENIS - PLU

Après avoir examiné le dossier mis à sa disposition, visité les lieux, pris connaissance et analysé les avis des différents services consultés, de l'Autorité environnementale, les observations du public, échangé sur le projet avec la Maîtrise d'ouvrage, la Commission d'Enquête estime que le dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la ville de Saint-Denis, élaboré afin de permettre la réalisation du projet de ligne 15 Est, apparaît complet et bien maîtrisé dans ses différents aspects et impacts.

Elle émet un AVIS FAVORABLE à l'unanimité au projet de mise en compatibilité du PLU de Saint-Denis, tel que présenté dans le dossier soumis à l'enquête publique.

Fait à Paris, le 13 septembre 2016

La Commission d'Enquête

Marie-Claire Eustache
Présidente de la Commission d'Enquête

André Goutal
Membre titulaire

Brigitte Bellacicco
Membre Titulaire

Jacky Hazan
Membre titulaire

Jean-François Biechler
Membre Titulaire

CONCLUSIONS MOTIVEES DE LA COMMISSION D'ENQUETE – ENQUETE DE MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DE LA COMMUNE D'AUBERVILLIERS

Après avoir pris connaissance du dossier et du tracé, des observations du public, des avis des personnes publiques associées, des services consultés et de l'Autorité environnementale ainsi que des commentaires techniques apportés par la maîtrise d'ouvrage dans le cadre de son mémoire en réponse, la Commission d'Enquête est en mesure d'établir ses conclusions sur le dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune d'Aubervilliers :

Sur la forme et procédure de l'enquête

- les conditions de l'enquête ont respecté la législation et la réglementation en vigueur pour ce qui concerne les avis de publicité dans la presse et l'affichage dans les communes concernées et sur le tracé du projet ;
- cet affichage a été vérifié et maintenu tout au long de l'enquête ;
- l'information du public a été complétée par divers moyens allant bien au-delà des obligations réglementaires ;
- l'enquête publique unique a été précédée par une concertation importante ;
- le dossier relatif à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la ville d'Aubervilliers comprenait les éléments nécessaires à la compréhension du contexte, était dans de bonnes conditions de consultation et sa composition tout comme son contenu apparaissaient conformes aux textes en vigueur ;
- ce même dossier était consultable en ligne sur le site Internet de la préfecture de la Seine-Saint-Denis, siège de l'enquête, via le lien dédié suivant : http://enquetepubliqueligne15est.fr ;
- à la demande de la Commission d'Enquête, ce dossier a été complété par des documents de synthèse (guide de lecture, plans, …) destinés à faciliter la consultation ;
- les 39 permanences se sont déroulées dans de bonnes conditions d'organisation ;
- le public a pu, pendant toute la durée de l'enquête, s'exprimer librement dans les registres disposés dans les 15 sites prévus pour le recevoir (13 mairies et en préfectures de Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne) ou par courrier envoyé à l'attention de la présidente de la Commission d'Enquête en préfecture de Seine Saint-Denis désignée siège de l'enquête ;
- un registre dématérialisé était également disponible pour permettre au public de déposer ses observations, propositions et contre-propositions pendant toute la durée de l'enquête via le lien dédié suivant : http://enquetepubliqueligne15est.fr ;
- 3 réunions d'information et d'échanges, qui se sont effectivement tenues à Bobigny le 01/06/2016, à Fontenay-sous-Bois le 13/06/2016 et à Aubervilliers le 22/06/2016, ont permis à un public nombreux de prendre connaissance du projet et de s'exprimer ;
- les termes de l'arrêté inter-préfectoral ayant organisé l'enquête ont bien été respectés ;
- les membres de la Commission d'Enquête n'ont à rapporter aucun incident notable qui aurait pu perturber le bon déroulement de cette enquête ;
- 646 observations, courriers, courriels ont été déposés sur les registres papier mis en place dans les 15 lieux d'enquête et sur le registre électronique dédié.

Sur le fond de l'enquête

Les ajustements nécessaires des POS et PLU locaux concernent la possibilité d'autoriser l'implantation des composantes du futur réseau de transport « Grand Paris Express »

La Commission d'Enquête prend en considération les différents éléments suivants :

- **C'est bien la procédure de Déclaration d'Utilité Publique engagée pour la réalisation de la ligne 15 Est qui motive la mise en compatibilité de certaines pièces du PLU d'Aubervilliers ;**
- **Le projet proposé présente un caractère d'intérêt public ;**
- **Il est nécessaire de mentionner ce projet du réseau complémentaire structurant du réseau de transport public du Grand Paris sur les documents d'urbanisme de la commune d'Aubervilliers ;**
- **Le projet impacte de manière relativement limitée les documents d'urbanisme de la commune :**
  - Rapport de présentation : il doit être complété afin d'y ajouter un exposé des motifs des changements apportés par la mise en compatibilité nécessitée par le projet de Ligne 15 Est, en application de l'article R. 151-5 du Code de l'Urbanisme
  - Servitudes : Le projet intercepte les servitudes d'utilités publiques suivantes :
    - Servitudes de dégagement aéronautique ;
    - Servitude de halage et marchepied ;
    - Servitudes liées au transport d'hydrocarbures liquides et aux canalisations de gaz haute pression ;
    - Servitudes relatives aux faisceaux hertziens ;
    - Servitudes liées aux transmissions radioélectriques ;
    - Servitudes relatives à la protection des monuments historiques ;
    - Servitude relative au voisinage des cimetières ;
    - Servitudes liées à la protection des installations sportives, concernée par l'implantation d'ouvrage technique annexe.

    Les éléments du projet respecteront les dispositions induites par ces servitudes qui ne remettent pas en cause le projet du Grand Paris Express.
  - Règlement littéral : Les emprises des travaux du projet du Grand Paris Express concernent uniquement les zones suivantes :
    - UA – Tunnel et Emprises en surface : Gare « Mairie d'Aubervilliers ;
    - UAa – Tunnel ;
    - UC - Tunnel et Emprises en surface : Ouvrage annexe OA 652 ;
    - UDa – Tunnel et Emprises en surface : Gare « Mairie d'Aubervilliers », Ouvrage annexe OA 641 et Ouvrage annexe OA 642 ;
    - UEa – Tunnel et Emprises en surface : Ouvrage annexe OA 641 ;
    - UEp – Tunnel ;
    - UF - Tunnel ;
    - UG4 – Tunnel et Emprises en surface: Gare « Fort d'Aubervilliers » ;
    - Uva - Emprises en surface : Gare « Mairie d'Aubervilliers » (Parcs et jardins) ;
    - UVb – Tunnel et Emprises en surface : Ouvrage annexe OA 651 ;
    - UVc – Tunnel ;
    - UVj – Tunnel et Emprises en surface: Gare « Fort d'Aubervilliers » (Jardins familiaux).

    L'analyse du règlement de ces zones met en évidence la nécessité de modifier certains articles.

- Règlement graphique :

  Emplacements réservés au titre des articles L. 151-41 1°, 2° et 3° du Code de l'Urbanisme.

  Deux emplacements réservés sont concernés par des emprises en surface du projet (au niveau des OA 641 et OA 642) : P14 - Centre aquatique - Commune et C61 - Équipement scolaire -rue du Chemin Vert - Commune.

  Ces emplacements réservés seront réduits de la surface nécessaire à la réserve du projet du Grand Paris Express, en accord avec la commune :

  - L'emplacement réservé P14 sera réduit sur une surface d'environ 4 300 m2
  - L'emplacement réservé C61 sera réduit sur une surface d'environ 1 200 m2.

  Les éléments du projet en surface interceptent une servitude de constructibilité limitée au niveau de la gare « Fort d'Aubervilliers ».

  L'annexe du règlement indique notamment :

  « 1.4 – LA SERVITUDE DE CONSTRUCTIBILITE LIMITEE

  En application des articles L. 123-2-a et R. 123-12-1° du Code de l'Urbanisme, le P.L.U. peut instituer en zones urbaines une servitude consistant à limiter les droits à construire, dans un périmètre délimité et pour une durée au plus de cinq ans, dans l'attente de l'approbation par la commune d'un projet d'aménagement global. Ainsi, les constructions ou installations supérieures à un seuil déterminé sont interdites dans les périmètres considérés.

  Cette servitude vise à figer l'évolution d'un secteur devant faire l'objet d'une mutation urbaine importante et pour lequel la collectivité ne dispose pas de projet précis. Dans l'attente de cette évolution, des extensions limitées pour les constructions existantes sont toutefois possibles.

  Un droit de délaissement est ouvert au propriétaire d'un terrain concerné par cette servitude, en application de l'article L. 123-17 du Code de l'Urbanisme.

  L'effet de la servitude a une durée de cinq ans à compter de la date d'approbation du P.L.U. Au-delà de ce délai, la servitude est levée automatiquement. Ce sont alors les dispositions de la zone dans laquelle se situe le périmètre qui deviennent pleinement applicables.

  Les effets de la servitude peuvent également être levés à l'initiative de la collectivité, avant le délai de cinq ans, par une procédure de modification du P.L.U.

  Dans le PLU d'Aubervilliers, cette servitude a été inscrite sur le site du projet de la gare des mines, sur le site du Fort d'Aubervilliers et sur le secteur du Pont de Stains. »

  De plus, les éléments de projet en surface concernent également deux périmètres d'études, identifiés sur le plan des périmètres particuliers. Il s'agit :

  - Du périmètre d'étude A : Parc Canal au niveau de l'OA 641 ;
  - Du périmètre d'étude I : Port et Chemin Vert au niveau de l'OA 642.

  Les éléments de projet en surface, et notamment les deux gares et deux ouvrages techniques annexes, sont implantés au sein de secteurs de nature renforcée.

  Enfin, les éléments de projet en surface interceptent une zone franche urbaine (gare « Fort d'Aubervilliers ») et une zone urbaine sensible (ouvrage technique annexe 641). Ces deux zonages sont sans incidences pour le projet.

  Même si le projet du Grand Paris Express est compatible avec l'OAP « Fort d'Aubervilliers », il convient de réduire cette servitude de constructibilité limitée sous les emprises de la gare, soit sur une surface d'environ 8 600 m2.

Par contre, les périmètres d'études, définis en application de l'article L. 424-1, 2° du Code de l'Urbanisme, sont destinés à vérifier que les opérations pouvant s'implanter en leur sein ne sont pas susceptibles de compromettre ou de rendre plus onéreux les aménagements prévus.

Dans le cadre de la finalisation du projet du Grand Paris Express, la Société du Grand Paris fera son affaire avec les maîtres d'ouvrage pour que les ouvrages techniques annexes respectent les principes de ces aménagements futurs.

Il n'est donc pas nécessaire de modifier ces périmètres d'études.

- Aucune observation déposée dans les registres d'enquête ou envoyée par courrier à l'attention de la présidente de la Commission d'Enquête **ne portait sur les modifications apportées au PLU dans le cadre de sa mise en compatibilité**.

La Commission d'Enquête estime ainsi que le dossier mis à enquête, en vue de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme d'Aubervilliers, présente bien le projet de ligne 15 Est et ses répercussions sur les différentes pièces du PLU. Le tracé retenu vise globalement à limiter les impacts sur l'environnement et ainsi les modifications apportées apparaissent modérées.

Il est rappelé que, conformément à la procédure, la Déclaration d'Utilité Publique du projet de ligne 15 Est emporte approbation des nouvelles dispositions du PLU d'Aubervilliers.

Constatant que cette mise en compatibilité entraîne pour la commune d'Aubervilliers des frais non négligeables de mise à jour des documents d'urbanisme, il est souhaitable de les mettre à la charge de la Société du Grand Paris.

AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE
ENQUETE DE MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DE LA COMMUNE D'AUBERVILLIERS

Après avoir examiné le dossier mis à sa disposition, visité les lieux, pris connaissance et analysé les avis des personnes publiques associées, de l'Autorité environnementale, les observations du public, échangé sur le projet avec la Maîtrise d'ouvrage, la Commission d'Enquête estime que le dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la ville d'Aubervilliers, élaboré afin de permettre la réalisation du projet de ligne 15 Est, apparaît complet et bien maîtrisé dans ses différents aspects et impacts.

Elle émet un AVIS FAVORABLE à l'unanimité au projet de mise en compatibilité du PLU d'Aubervilliers, tel que présenté dans le dossier soumis à l'enquête publique.

Fait à Paris, le 13 septembre 2016

La Commission d'Enquête

Marie-Claire Eustache
Présidente de la Commission d'Enquête

André Goutal
Membre titulaire

Brigitte Bellacicco
Membre Titulaire

Jacky Hazan
Membre titulaire

Jean-François Biechler
Membre Titulaire

CONCLUSIONS MOTIVEES DE LA COMMISSION D'ENQUETE – ENQUETE DE MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DE LA COMMUNE DE PANTIN

Après avoir pris connaissance du dossier et du tracé, des observations du public, des avis des personnes publiques associées, des services consultés et de l'Autorité environnementale ainsi que des commentaires techniques apportés par la maîtrise d'ouvrage dans le cadre de son mémoire en réponse, la Commission d'Enquête est en mesure d'établir ses conclusions sur le dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Pantin :

Sur la forme et procédure de l'enquête

- les conditions de l'enquête ont respecté la législation et la réglementation en vigueur pour ce qui concerne les avis de publicité dans la presse et l'affichage dans les communes concernées et sur le tracé du projet ;
- cet affichage a été vérifié et maintenu tout au long de l'enquête ;
- l'information du public a été complétée par divers moyens allant bien au-delà des obligations réglementaires ;
- l'enquête publique unique a été précédée par une concertation importante ;
- le dossier relatif à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la ville de Pantin comprenait les éléments nécessaires à la compréhension du contexte, était dans de bonnes conditions de consultation et sa composition tout comme son contenu apparaissaient conformes aux textes en vigueur ;
- ce même dossier était consultable en ligne sur le site Internet de la préfecture de la Seine-Saint-Denis, siège de l'enquête, via le lien dédié suivant : http://enquetepubliqueligne15est.fr ;
- à la demande de la Commission d'Enquête, ce dossier a été complété par des documents de synthèse (guide de lecture, plans, …) destinés à faciliter la consultation ;
- les 39 permanences se sont déroulées dans de bonnes conditions d'organisation ;
- le public a pu, pendant toute la durée de l'enquête, s'exprimer librement dans les registres disposés dans les 15 sites prévus pour le recevoir (13 mairies et en préfectures de Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne) ou par courrier envoyé à l'attention de la présidente de la Commission d'Enquête en préfecture de Seine Saint-Denis désignée siège de l'enquête ;
- un registre dématérialisé était également disponible pour permettre au public de déposer ses observations, propositions et contre-propositions pendant toute la durée de l'enquête via le lien dédié suivant : http://enquetepubliqueligne15est.fr ;
- 3 réunions d'information et d'échanges, qui se sont effectivement tenues à Bobigny le 01/06/2016, à Fontenay-sous-Bois le 13/06/2016 et à Aubervilliers le 22/06/2016, ont permis à un public nombreux de prendre connaissance du projet et de s'exprimer ;
- les termes de l'arrêté inter-préfectoral ayant organisé l'enquête ont bien été respectés ;
- les membres de la Commission d'Enquête n'ont à rapporter aucun incident notable qui aurait pu perturber le bon déroulement de cette enquête ;
- 646 observations, courriers, courriels ont été déposés sur les registres papier mis en place dans les 15 lieux d'enquête et sur le registre électronique dédié.

Sur le fond de l'enquête

Les ajustements nécessaires des POS et PLU locaux concernent la possibilité d'autoriser l'implantation des composantes du futur réseau de transport « Grand Paris Express »

La Commission d'Enquête prend en considération les différents éléments suivants :

- **C'est bien la procédure de Déclaration d'Utilité Publique engagée pour la réalisation de la ligne 15 Est qui motive la mise en compatibilité de certaines pièces du PLU de Pantin ;**
- **Le projet proposé présente un caractère d'intérêt public ;**
- **Il est nécessaire de mentionner ce projet du réseau complémentaire structurant du réseau de transport public du Grand Paris sur les documents d'urbanisme de la commune de Pantin ;**
- **Le projet impacte de manière relativement limitée les documents d'urbanisme de la commune :**
  - Rapport de présentation : il doit être complété afin d'y ajouter un exposé des motifs des changements apportés par la mise en compatibilité nécessitée par le projet de Ligne 15 Est, en application de l'article R. 151-5 du Code de l'Urbanisme
  - Servitudes : Le projet est concerné par les servitudes d'utilités publiques suivantes :
    - Faisceau hertzien au niveau de la section en tunnel ;
    - Deux canalisations de gaz (haute pression) également au niveau des éléments de projet en souterrain.

    Les éléments du projet respecteront les dispositions induites par ces servitudes qui ne remettent pas en cause le projet du Grand Paris Express.
  - Règlement littéral : Les emprises des travaux du projet du Grand Paris Express concernent uniquement la zone suivante :
    - Zone UD – Tunnel et Emprises en surface : Gare « Fort d'Aubervilliers »
- Aucune observation déposée dans les registres d'enquête ou envoyée par courrier à l'attention de la présidente de la Commission d'Enquête **ne portait sur les modifications apportées au PLU dans le cadre de sa mise en compatibilité** ;

La Commission d'Enquête estime ainsi que le dossier mis à enquête, en vue de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de Pantin, présente bien le projet de ligne 15 Est et ses répercussions sur les différentes pièces du PLU. Le tracé retenu vise globalement à limiter les impacts sur l'environnement et ainsi les modifications apportées apparaissent modérées.

Il est rappelé que, conformément à la procédure, la Déclaration d'Utilité Publique du projet de ligne 15 Est emporte approbation des nouvelles dispositions du PLU de Pantin.

Constatant que cette mise en compatibilité entraîne pour la commune de Pantin des frais non négligeables de mise à jour des documents d'urbanisme, il est souhaitable de les mettre à la charge de la Société du Grand Paris.

AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE
ENQUETE DE MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DE LA COMMUNE DE PANTIN

Après avoir examiné le dossier mis à sa disposition, visité les lieux, pris connaissance et analysé les avis des personnes publiques associées, de l'Autorité environnementale, les observations du public, échangé sur le projet avec la Maîtrise d'ouvrage, la Commission d'Enquête estime que le dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la ville de Pantin, élaboré afin de permettre la réalisation du projet de ligne 15 Est, apparaît complet et bien maîtrisé dans ses différents aspects et impacts.

Elle émet un AVIS FAVORABLE à l'unanimité au projet de mise en compatibilité du PLU de Pantin, tel que présenté dans le dossier soumis à l'enquête publique.

Fait à Paris, le 13 septembre 2016

La Commission d'Enquête

Marie-Claire Eustache
Présidente de la Commission d'Enquête

André Goutal
Membre titulaire

Brigitte Bellacicco
Membre Titulaire

Jacky Hazan
Membre titulaire

Jean-François Biechler
Membre Titulaire

CONCLUSIONS MOTIVEES DE LA COMMISSION D'ENQUETE – ENQUETE DE MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DE LA COMMUNE DE DRANCY

Après avoir pris connaissance du dossier et du tracé, des observations du public, des avis des personnes publiques associées, des services consultés et de l'Autorité environnementale ainsi que des commentaires techniques apportés par la maîtrise d'ouvrage dans le cadre de son mémoire en réponse, la Commission d'Enquête est en mesure d'établir ses conclusions sur le dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Drancy :

Sur la forme et procédure de l'enquête

- les conditions de l'enquête ont respecté la législation et la réglementation en vigueur pour ce qui concerne les avis de publicité dans la presse et l'affichage dans les communes concernées et sur le tracé du projet ;
- cet affichage a été vérifié et maintenu tout au long de l'enquête ;
- l'information du public a été complétée par divers moyens allant bien au-delà des obligations réglementaires ;
- l'enquête publique unique a été précédée par une concertation importante ;
- le dossier relatif à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la ville de Drancy comprenait les éléments nécessaires à la compréhension du contexte, était dans de bonnes conditions de consultation et sa composition tout comme son contenu apparaissaient conformes aux textes en vigueur ;
- ce même dossier était consultable en ligne sur le site Internet de la préfecture de la Seine-Saint-Denis, siège de l'enquête, via le lien dédié suivant : http://enquetepubliqueligne15est.fr ;
- à la demande de la Commission d'Enquête, ce dossier a été complété par des documents de synthèse (guide de lecture, plans, …) destinés à faciliter la consultation ;
- les 39 permanences se sont déroulées dans de bonnes conditions d'organisation ;
- le public a pu, pendant toute la durée de l'enquête, s'exprimer librement dans les registres disposés dans les 15 sites prévus pour le recevoir (13 mairies et en préfectures de Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne) ou par courrier envoyé à l'attention de la présidente de la Commission d'Enquête en préfecture de Seine Saint-Denis désignée siège de l'enquête ;
- un registre dématérialisé était également disponible pour permettre au public de déposer ses observations, propositions et contre-propositions pendant toute la durée de l'enquête via le lien dédié suivant : http://enquetepubliqueligne15est.fr ;
- 3 réunions d'information et d'échanges, qui se sont effectivement tenues à Bobigny le 01/06/2016, à Fontenay-sous-Bois le 13/06/2016 et à Aubervilliers le 22/06/2016, ont permis à un public nombreux de prendre connaissance du projet et de s'exprimer ;
- les termes de l'arrêté inter-préfectoral ayant organisé l'enquête ont bien été respectés ;
- les membres de la Commission d'Enquête n'ont à rapporter aucun incident notable qui aurait pu perturber le bon déroulement de cette enquête ;
- 646 observations, courriers, courriels ont été déposés sur les registres papier mis en place dans les 15 lieux d'enquête et sur le registre électronique dédié.

Sur le fond de l'enquête

Les ajustements nécessaires des POS et PLU locaux concernent la possibilité d'autoriser l'implantation des composantes du futur réseau de transport « Grand Paris Express »

La Commission d'Enquête prend en considération les différents éléments suivants :

- **C'est bien la procédure de Déclaration d'Utilité Publique engagée pour la réalisation de la ligne 15 Est qui motive la mise en compatibilité de certaines pièces du PLU de Drancy ;**

- **Le projet proposé présente un caractère d'intérêt public ;**

- **Il est nécessaire de mentionner ce projet du réseau complémentaire structurant du réseau de transport public du Grand Paris sur les documents d'urbanisme de la commune de Drancy ;**

- **Le projet impacte de manière relativement limitée les documents d'urbanisme de la commune :**
  - Rapport de présentation : Le rapport de présentation doit être complété afin d'y ajouter un exposé des motifs des changements apportés par la mise en compatibilité nécessitée par le projet de Ligne 15 Est, en application de l'article R. 151-5 du Code de l'Urbanisme.
  - Servitudes : Le projet est concerné par les servitudes d'utilités publiques suivantes :
    - Servitude de protection des monuments historiques au niveau de la gare « Drancy-Bobigny » ;
    - Servitude aéronautique de dégagement autour des aérodromes civils et militaires (100m), également au niveau de la gare « Drancy-Bobigny » ;
    - Servitudes relatives aux canalisations de gaz, pour la section en tunnel ;
    - Servitude relative au chemin de fer, également pour la section en souterrain.

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

  - Règlement littéral : Les emprises des travaux du projet du Grand Paris Express concernent uniquement les zones suivantes :
    - Zone UBa – Tunnel et Emprises en surface : Gare « Drancy-Bobigny » ;
    - Zone UBb – Tunnel
    - Zone UIa – Tunnel et Emprises en surface : Gare « Drancy- Bobigny » ;
    - Zone UGa - Tunnel

  - Emplacements réservés : **Emplacements réservés au titre des articles L. 151-41 1°, 2° et 3° du Code de l'Urbanisme**

    Trois emplacements réservés sont concernés par une emprise en surface du projet au niveau de l'émergence de la gare « Drancy-Bobigny » :

    - ER A - Équipement Public Ferroviaire (projet de la tangentielle Nord) - RFF - Environ 9 000 m2
    - ER B - Équipement Public Ferroviaire (projet de la tangentielle Nord) - SNCF - 1 200 m2
    - ER 13 - Pépinière communale d'entreprises et parking public - Commune - 4 300 m2

    Le projet du Grand Paris Express ne remet pas en cause l'emplacement réservé A lié à la Tangentielle Nord, qui n'est donc pas modifié.

    L'emplacement réservé n°13 sera réduit de la surface nécessaire à la réserve du projet

du Grand Paris Express, soit environ 3 700 m2, en accord avec la commune.

L'emplacement réservé B sera quant à lui entièrement supprimé pour les besoins du projet du Grand Paris Express.

Parallèlement, la liste des emplacements réservés sera mise à jour, en correspondance avec les reports graphiques effectués sur le plan de zonage.

- Aucune observation déposée dans les registres d'enquête ou envoyée par courrier à l'attention de la présidente de la Commission d'Enquête **ne portait sur les modifications apportées au PLU dans le cadre de sa mise en compatibilité**.

La Commission d'Enquête estime ainsi que le dossier mis à enquête, en vue de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de Drancy, présente bien le projet de ligne 15 Est et ses répercussions sur les différentes pièces du PLU. Le tracé retenu vise globalement à limiter les impacts sur l'environnement et ainsi les modifications apportées apparaissent modérées.

Il est rappelé que, conformément à la procédure, la Déclaration d'Utilité Publique du projet de ligne 15 Est emporte approbation des nouvelles dispositions du PLU de Drancy.

Constatant que cette mise en compatibilité entraîne pour la commune de Drancy des frais non négligeables de mise à jour des documents d'urbanisme, il est souhaitable de les mettre à la charge de la Société du Grand Paris.

AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE
ENQUETE DE MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DE LA COMMUNE DE DRANCY

Après avoir examiné le dossier mis à sa disposition, visité les lieux, pris connaissance et analysé les avis des personnes publiques associées, de l'Autorité environnementale, les observations du public, échangé sur le projet avec la Maîtrise d'ouvrage, la Commission d'Enquête estime que le dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la ville de Drancy, élaboré afin de permettre la réalisation du projet de ligne 15 Est, apparaît complet et bien maîtrisé dans ses différents aspects et impacts.

La Commission d'Enquête émet un AVIS FAVORABLE à l'unanimité au projet de mise en compatibilité du PLU de Drancy, tel que présenté dans le dossier soumis à l'enquête publique.

Fait à Paris, le 13 septembre 2016

La Commission d'Enquête

Marie-Claire Eustache
Présidente de la Commission d'Enquête

André Goutal
Membre titulaire

Brigitte Bellacicco
Membre Titulaire

Jacky Hazan
Membre titulaire

Jean-François Biechler
Membre Titulaire

CONCLUSIONS MOTIVEES DE LA COMMISSION D'ENQUETE – ENQUETE DE MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DE LA COMMUNE DE BOBIGNY

Après avoir pris connaissance du dossier et du tracé, des observations du public, des avis des personnes publiques associées, des services consultés et de l'Autorité environnementale ainsi que des commentaires techniques apportés par la maîtrise d'ouvrage dans le cadre de son mémoire en réponse, la Commission d'Enquête est en mesure d'établir ses conclusions sur le dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Bobigny :

Sur la forme et procédure de l'enquête

- les conditions de l'enquête ont respecté la législation et la réglementation en vigueur pour ce qui concerne les avis de publicité dans la presse et l'affichage dans les communes concernées et sur le tracé du projet ;
- cet affichage a été vérifié et maintenu tout au long de l'enquête ;
- l'information du public a été complétée par divers moyens allant bien au-delà des obligations réglementaires ;
- l'enquête publique unique a été précédée par une concertation importante ;
- le dossier relatif à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la ville de Bobigny comprenait les éléments nécessaires à la compréhension du contexte, était dans de bonnes conditions de consultation et sa composition tout comme son contenu apparaissaient conformes aux textes en vigueur ;
- ce même dossier était consultable en ligne sur le site Internet de la préfecture de la Seine-Saint-Denis, siège de l'enquête, via le lien dédié suivant : http://enquetepubliqueligne15est.fr ;
- à la demande de la Commission d'Enquête, ce dossier a été complété par des documents de synthèse (guide de lecture, plans, …) destinés à faciliter la consultation ;
- les 39 permanences se sont déroulées dans de bonnes conditions d'organisation ;
- le public a pu, pendant toute la durée de l'enquête, s'exprimer librement dans les registres disposés dans les 15 sites prévus pour le recevoir (13 mairies et en préfectures de Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne) ou par courrier envoyé à l'attention de la présidente de la Commission d'Enquête en préfecture de Seine Saint-Denis désignée siège de l'enquête ;
- un registre dématérialisé était également disponible pour permettre au public de déposer ses observations, propositions et contre-propositions pendant toute la durée de l'enquête via le lien dédié suivant : http://enquetepubliqueligne15est.fr ;
- 3 réunions d'information et d'échanges, qui se sont effectivement tenues à Bobigny le 01/06/2016, à Fontenay-sous-Bois le 13/06/2016 et à Aubervilliers le 22/06/2016, ont permis à un public nombreux de prendre connaissance du projet et de s'exprimer ;
- les termes de l'arrêté inter-préfectoral ayant organisé l'enquête ont bien été respectés ;
- les membres de la Commission d'Enquête n'ont à rapporter aucun incident notable qui aurait pu perturber le bon déroulement de cette enquête ;
- 646 observations, courriers, courriels ont été déposés sur les registres papier mis en place dans les 15 lieux d'enquête et sur le registre électronique dédié.

Sur le fond de l'enquête

Les ajustements nécessaires des POS et PLU locaux concernent la possibilité d'autoriser l'implantation des composantes du futur réseau de transport « Grand Paris Express »

La Commission d'Enquête prend en considération les différents éléments suivants :

- **C'est bien la procédure de Déclaration d'Utilité Publique engagée pour la réalisation de la ligne 15 Est qui motive la mise en compatibilité de certaines pièces du POS de Bobigny ;**
- **Le projet proposé présente un caractère d'intérêt public ;**
- **Il est nécessaire de mentionner ce projet du réseau complémentaire structurant du réseau de transport public du Grand Paris sur les documents d'urbanisme de la commune de Bobigny ;**
- **Le projet impacte de manière relativement limitée les documents d'urbanisme de la commune :**
  - Rapport de présentation : Le rapport de présentation doit être complété afin d'y ajouter un exposé des motifs des changements apportés par la mise en compatibilité nécessitée par le projet de Ligne 15 Est, en application de l'article R. 151-5 du Code de l'Urbanisme. La mise en compatibilité du POS de BOBIGNY ne prévoit que des adaptations du document d'urbanisme visant à lever les interdictions qui empêcheraient l'implantation du Grand Paris Express et à adapter les règles régissant les constructions, afin de rendre possible l'implantation du réseau de transport. Ainsi, les évolutions apportées par la procédure de mise en compatibilité sont sans incidences sur l'économie générale du document.
  - Règlement littéral : la mise en compatibilité porte sur les ajustements au règlement écrit
    - Zone UA : articles 1, 6, 7, 8, 12 et 13 ;
    - Zone UC : articles 6, 7, 8, 9, 13 ;
    - Zone UD : articles 1, 6, 7, 8, 9, 12 et 13 ;
    - Zone UG : articles 6, 9, 12 et 13 ;
    - Zone UIa : articles 1, 5, 6, 7, 9 et 13 ;
    - Zone UX : articles 6, 7, 9 et 13 ;
    - Zone UYA, article UYA 1 du POS,

    afin de permettre l'implantation d'ouvrages techniques annexes, de la gare « Bobigny-Pablo Picasso » et de la gare « Pont-de-Bondy ».
- Aucune observation déposée dans les registres d'enquête ou envoyée par courrier à l'attention de la présidente de la Commission d'Enquête **ne portait sur les modifications apportées au POS dans le cadre de sa mise en compatibilité**.

La Commission d'Enquête estime ainsi que le dossier mis à enquête, en vue de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de Bobigny, présente bien le projet de ligne 15 Est et ses répercussions sur les différentes pièces du POS. Le tracé retenu vise globalement à limiter les impacts sur l'environnement et ainsi les modifications apportées apparaissent modérées.

Il est rappelé que, conformément à la procédure, la Déclaration d'Utilité Publique du projet de ligne 15 Est emporte approbation des nouvelles dispositions du POS de Bobigny.

Constatant que cette mise en compatibilité entraîne pour la commune de Bobigny des frais non négligeables de mise à jour des documents d'urbanisme, il est souhaitable de les mettre à la charge de la Société du Grand Paris.

AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE
ENQUETE DE MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DE LA COMMUNE DE BOBIGNY

Après avoir examiné le dossier mis à sa disposition, visité les lieux, pris connaissance et analysé les avis des personnes publiques associées, de l'Autorité environnementale, les observations du public, échangé sur le projet avec la Maîtrise d'ouvrage, la Commission d'Enquête estime que le dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la ville de Bobigny, élaboré afin de permettre la réalisation du projet de ligne 15 Est, apparaît complet et bien maîtrisé dans ses différents aspects et impacts.

La Commission d'Enquête émet un AVIS FAVORABLE à l'unanimité au projet de mise en compatibilité du POS de Bobigny, tel que présenté dans le dossier soumis à l'enquête publique.

Fait à Paris, le 13 septembre 2016

La Commission d'Enquête

Marie-Claire Eustache
Présidente de la Commission d'Enquête

André Goutal
Membre titulaire

Brigitte Bellacicco
Membre Titulaire

Jacky Hazan
Membre titulaire

Jean-François Biechler
Membre Titulaire

CONCLUSIONS MOTIVEES DE LA COMMISSION D'ENQUETE – ENQUETE DE MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DE LA COMMUNE DE NOISY-LE-SEC

Après avoir pris connaissance du dossier et du tracé, des observations du public, des avis des personnes publiques associées, des services consultés et de l'Autorité environnementale ainsi que des commentaires techniques apportés par la maîtrise d'ouvrage dans le cadre de son mémoire en réponse, la Commission d'Enquête est en mesure d'établir ses conclusions sur le dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Noisy-le-Sec :

Sur la forme et procédure de l'enquête

- les conditions de l'enquête ont respecté la législation et la réglementation en vigueur pour ce qui concerne les avis de publicité dans la presse et l'affichage dans les communes concernées et sur le tracé du projet ;
- cet affichage a été vérifié et maintenu tout au long de l'enquête ;
- l'information du public a été complétée par divers moyens allant bien au-delà des obligations réglementaires ;
- l'enquête publique unique a été précédée par une concertation importante ;
- le dossier relatif à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la ville de Noisy-le-Sec comprenait les éléments nécessaires à la compréhension du contexte, était dans de bonnes conditions de consultation et sa composition tout comme son contenu apparaissaient conformes aux textes en vigueur ;
- ce même dossier était consultable en ligne sur le site Internet de la préfecture de la Seine-Saint-Denis, siège de l'enquête, via le lien dédié suivant : http://enquetepubliqueligne15est.fr ;
- à la demande de la Commission d'Enquête, ce dossier a été complété par des documents de synthèse (guide de lecture, plans, …) destinés à faciliter la consultation ;
- les 39 permanences se sont déroulées dans de bonnes conditions d'organisation ;
- le public a pu, pendant toute la durée de l'enquête, s'exprimer librement dans les registres disposés dans les 15 sites prévus pour le recevoir (13 mairies et en préfectures de Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne) ou par courrier envoyé à l'attention de la présidente de la Commission d'Enquête en préfecture de Seine Saint-Denis désignée siège de l'enquête ;
- un registre dématérialisé était également disponible pour permettre au public de déposer ses observations, propositions et contre-propositions pendant toute la durée de l'enquête via le lien dédié suivant : http://enquetepubliqueligne15est.fr ;
- 3 réunions d'information et d'échanges, qui se sont effectivement tenues à Bobigny le 01/06/2016, à Fontenay-sous-Bois le 13/06/2016 et à Aubervilliers le 22/06/2016, ont permis à un public nombreux de prendre connaissance du projet et de s'exprimer ;
- les termes de l'arrêté inter-préfectoral ayant organisé l'enquête ont bien été respectés ;
- les membres de la Commission d'Enquête n'ont à rapporter aucun incident notable qui aurait pu perturber le bon déroulement de cette enquête ;
- 646 observations, courriers, courriels ont été déposés sur les registres papier mis en place dans les 15 lieux d'enquête et sur le registre électronique dédié.

Sur le fond de l'enquête

Les ajustements nécessaires des POS et PLU locaux concernent la possibilité d'autoriser l'implantation des composantes du futur réseau de transport « Grand Paris Express »

La Commission d'Enquête prend en considération les différents éléments suivants :

- **C'est bien la procédure de Déclaration d'Utilité Publique engagée pour la réalisation de la ligne 15 Est qui motive la mise en compatibilité de certaines pièces du PLU de Noisy-le-Sec ;**
- **Le projet proposé présente un caractère d'intérêt public ;**
- **Il est nécessaire de mentionner ce projet du réseau complémentaire structurant du réseau de transport public du Grand Paris sur les documents d'urbanisme de la commune de Noisy-le-Sec ;**
- **Le projet impacte de manière relativement limitée les documents d'urbanisme de la commune :**
  - Rapport de présentation : Le rapport de présentation doit être complété afin d'y ajouter un exposé des motifs des changements apportés par la mise en compatibilité nécessitée par le projet de Ligne 15 Est, en application de l'article R. 151-5 du Code de l'Urbanisme.
  - Servitudes : Le projet est concerné par les servitudes d'utilité publique suivantes :
    - Canalisations de gaz haute pression au niveau de la gare « Pont-de-Bondy » ;
    - Faisceau hertzien également au niveau de la gare « Pont-de-Bondy » ;
    - Servitude de dégagement aéronautique toujours au niveau de la gare « Pont-de-Bondy » ;
    - Servitude de halage et marchepied au niveau de la gare « Pont-de-Bondy » ;
    - Servitude relative au chemin de fer concerné par la section en tunnel ;
    - Protection des monuments historiques inscrits également concerné par la section en souterrain.

    Les éléments du projet respecteront les dispositions induites par ces servitudes qui ne remettent pas en cause le projet du Grand Paris Express.
  - Règlement littéral : Les emprises des travaux du projet du Grand Paris Express concernent uniquement les zones suivantes :
    - Zone UA - Emprises en surface : Gare « Pont-de-Bondy » ;
    - Zone UC – Tunnel et Emprises en surface : Ouvrage annexe OA 692 ;
    - Zone Na – Tunnel et Emprises en surface : Ouvrage annexe OA 692.
  - Emplacements réservés : **Emplacements réservés au titre des articles L. 151-41 1°, 2° et 3° du Code de l'Urbanisme**

    Un emplacement réservé est concerné par une emprise en surface du projet au niveau de l'OA 692 : E3 - Suppression du passage à niveau n°38 sur la ligne de Grande Ceinture SNCF - État - 4 303 m2.

    Cet emplacement sera réduit de la surface nécessaire à la réserve du projet du Grand Paris Express, soit environ 750 m2, en accord avec le bénéficiaire.

    Parallèlement, la liste des emplacements réservés, et notamment la surface de l'emplacement concerné par le projet, sera mise à jour en correspondance avec le report graphique effectué sur le plan de zonage.
- Aucune observation déposée dans les registres d'enquête ou envoyée par courrier à l'attention de la présidente de la Commission d'Enquête **ne portait sur les modifications apportées au PLU dans le cadre de sa mise en compatibilité**.

La Commission d'Enquête estime ainsi que le dossier mis à enquête, en vue de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de Noisy-le-Sec, présente bien le projet de ligne 15 Est et ses répercussions sur les différentes pièces du PLU. Le tracé retenu vise globalement à limiter les impacts sur l'environnement et ainsi les modifications apportées apparaissent modérées.

Il est rappelé que, conformément à la procédure, la Déclaration d'Utilité Publique du projet de ligne 15 Est emporte approbation des nouvelles dispositions du PLU de Noisy-le-Sec.

Constatant que cette mise en compatibilité entraîne pour la commune de Noisy-le-Sec des frais non négligeables de mise à jour des documents d'urbanisme, il est souhaitable de les mettre à la charge de la Société du Grand Paris.

AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE
ENQUETE DE MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DE LA COMMUNE DE NOISY-LE-SEC

Après avoir examiné le dossier mis à sa disposition, visité les lieux, pris connaissance et analysé les avis des personnes publiques associées, de l'Autorité environnementale, les observations du public, échangé sur le projet avec la Maîtrise d'ouvrage, la Commission d'Enquête estime que le dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la ville de Noisy-le-Sec, élaboré afin de permettre la réalisation du projet de ligne 15 Est, apparaît complet et bien maîtrisé dans ses différents aspects et impacts.

La Commission d'Enquête émet un AVIS FAVORABLE à l'unanimité au projet de mise en compatibilité du PLU de Noisy-le-Sec, tel que présenté dans le dossier soumis à l'enquête publique.

Fait à Paris, le 13 septembre 2016

La Commission d'Enquête

Marie-Claire Eustache
Présidente de la Commission d'Enquête

André Goutal
Membre titulaire

Brigitte Bellacicco
Membre Titulaire

Jacky Hazan
Membre titulaire

Jean-François Biechler
Membre Titulaire

CONCLUSIONS MOTIVEES DE LA COMMISSION D'ENQUETE – ENQUETE DE MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DE LA COMMUNE DE BONDY

Après avoir pris connaissance du dossier et du tracé, des observations du public, des avis des personnes publiques associées, des services consultés et de l'Autorité environnementale ainsi que des commentaires techniques apportés par la maîtrise d'ouvrage dans le cadre de son mémoire en réponse, la Commission d'Enquête est en mesure d'établir ses conclusions sur le dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Bondy :

Sur la forme et procédure de l'enquête

- les conditions de l'enquête ont respecté la législation et la réglementation en vigueur pour ce qui concerne les avis de publicité dans la presse et l'affichage dans les communes concernées et sur le tracé du projet ;
- cet affichage a été vérifié et maintenu tout au long de l'enquête ;
- l'information du public a été complétée par divers moyens allant bien au-delà des obligations réglementaires ;
- l'enquête publique unique a été précédée par une concertation importante ;
- le dossier relatif à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la ville de Bondy comprenait les éléments nécessaires à la compréhension du contexte, était dans de bonnes conditions de consultation et sa composition tout comme son contenu apparaissaient conformes aux textes en vigueur ;
- ce même dossier était consultable en ligne sur le site Internet de la préfecture de la Seine-Saint-Denis, siège de l'enquête, via le lien dédié suivant : http://enquetepubliqueligne15est.fr ;
- à la demande de la Commission d'Enquête, ce dossier a été complété par des documents de synthèse (guide de lecture, plans, …) destinés à faciliter la consultation ;
- les 39 permanences se sont déroulées dans de bonnes conditions d'organisation ;
- le public a pu, pendant toute la durée de l'enquête, s'exprimer librement dans les registres disposés dans les 15 sites prévus pour le recevoir (13 mairies et en préfectures de Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne) ou par courrier envoyé à l'attention de la présidente de la Commission d'Enquête en préfecture de Seine Saint-Denis désignée siège de l'enquête ;
- un registre dématérialisé était également disponible pour permettre au public de déposer ses observations, propositions et contre-propositions pendant toute la durée de l'enquête via le lien dédié suivant : http://enquetepubliqueligne15est.fr ;
- 3 réunions d'information et d'échanges, qui se sont effectivement tenues à Bobigny le 01/06/2016, à Fontenay-sous-Bois le 13/06/2016 et à Aubervilliers le 22/06/2016, ont permis à un public nombreux de prendre connaissance du projet et de s'exprimer ;
- les termes de l'arrêté inter-préfectoral ayant organisé l'enquête ont bien été respectés ;
- les membres de la Commission d'Enquête n'ont à rapporter aucun incident notable qui aurait pu perturber le bon déroulement de cette enquête ;
- 646 observations, courriers, courriels ont été déposés sur les registres papier mis en place dans les 15 lieux d'enquête et sur le registre électronique dédié.

Sur le fond de l'enquête

Les ajustements nécessaires des POS et PLU locaux concernent la possibilité d'autoriser l'implantation des composantes du futur réseau de transport « Grand Paris Express ».

La Commission d'Enquête prend en considération les différents éléments suivants :

- **C'est bien la procédure de Déclaration d'Utilité Publique engagée pour la réalisation de la ligne 15 Est qui motive la mise en compatibilité de certaines pièces du PLU de Bondy ;**
- **Le projet proposé présente un caractère d'intérêt public ;**
- **Il est nécessaire de mentionner ce projet du réseau complémentaire structurant du réseau de transport public du Grand Paris sur les documents d'urbanisme de la commune de Bondy ;**
- **Le projet impacte de manière relativement limitée les documents d'urbanisme de la commune :**
  - Rapport de présentation :Le rapport de présentation doit être complété afin d'y ajouter un exposé des motifs des changements apportés par la mise en compatibilité nécessitée par le projet de Ligne 15 Est, en application de l'article R. 151-5 du Code de l'Urbanisme.
  - Servitudes :
    - Faisceau hertzien au niveau de la gare « Pont-de-Bondy » ;
    - Servitude de halage et marchepied également au niveau de la gare « Pont-de-Bondy » ;
    - Canalisation de gaz haute pression, toujours au niveau de la gare « Pont-de-Bondy » ;
    - Zone ferroviaire, au niveau de la gare « Bondy » ;
    - Servitude de protection des monuments historiques inscrits uniquement concernée pour la section en tunnel ;
    - Servitude aéronautique de dégagement également concernée pour la section en souterrain.

    Les éléments du projet respecteront les dispositions induites par cette servitude qui ne remet pas en cause le projet du Grand Paris Express.
  - Règlement littéral : Les emprises des travaux du projet du Grand Paris Express concernent uniquement les zones suivantes :
    - Zone UC – Tunnel ;
    - Zone UCa – Tunnel et Emprises en surface : Gare « Bondy » ;
    - Zone UCb – Tunnel et Emprises en surface : Gare « Pont-de-Bondy » ;
    - Zone UE – Tunnel et Emprises en surface : Ouvrage annexe OA 701 ;
    - Zone UP – Tunnel et Emprises en surface : Ouvrage annexe OA 691 ;
    - Zone UR – Tunnel ;
    - Zone URg – Tunnel ;
    - Zone N – Tunnel et Emprises en surface : Ouvrage annexe OA 701 ;
  - Règlement graphique :

    Espaces protégés au titre des articles L. 151-19 et L. 151-23 du Code de l'Urbanisme

    Les espaces protégés au titre des articles L. 151-19 et L. 151-23 (anciennement L. 123-1-5 7°) du Code de l'Urbanisme figurent sur le plan « Patrimoine architectural, urbain et paysager ».

Plusieurs éléments protégés sont concernés par les éléments en surface du projet du Grand Paris Express sur la commune de BONDY :

- Un corridor écologique au niveau de la zone de chantier du puits d'entrée du tunnelier et de l'accès à la gare de « Pont-de-Bondy ». Ce corridor sera rétabli après les travaux ;
- Un alignement d'arbres et un corridor écologique sont interceptés au niveau de la gare de « Bondy » ;
- Un espace constitutif de la trame verte au niveau de l'OA 701 ;
- Un alignement d'arbres est intercepté au niveau de l'OA 691.

Toutefois, le règlement de chaque zone du PLU indique dans son article 13 que les CINASPIC sont exonérés des dispositions fixées concernant les éléments protégés au titre de l'article L. 123-1-5-7 du Code de l'Urbanisme. Il n'y a donc pas besoin de modifier le plan « Patrimoine architectural, urbain et paysager ».

Autres éléments figurés sur les plans graphiques

Le projet intercepte le périmètre d'étude *« PE1 : Entrée Ouest de la commune ; aménagement du pôle multimodal après modification de la bretelle d'accès à l'A3 »* au niveau de la gare « Pont-de-Bondy ».

A l'intérieur de ce périmètre, une décision de sursis à statuer pourra être opposée à toutes demandes d'autorisation de travaux, constructions ou installations susceptibles de compromettre ou de rendre plus onéreuse la réalisation de l'opération d'aménagement, à savoir l'aménagement des secteurs autour de l'ancienne RN 3.

En outre, le projet traverse les éléments suivants :

- Zone Non Aedificandi de 20 m de part et d'autre de l'emprise des autoroutes A3 et A86 au niveau de la gare « Pont-de-Bondy » ;
- Périmètre de limitation de stationnement au niveau des gares de « Pont-de-Bondy » et de « Bondy ».

Évolutions induites par le projet

Le périmètre d'étude PE1 est donc réduit sous les emprises de la gare sur une superficie d'environ 1,5 ha.

Cette réduction du périmètre est également reportée sur la carte présentée à l'annexe 5.3.4. du PLU « Périmètres portés à titre d'information ».

Les éléments du projet respecteront les autres dispositions induites par les éléments figurés sur les plans graphiques qui ne remettent pas en cause le projet du Grand Paris Express.

➢ Aucune observation déposée dans les registres d'enquête ou envoyée par courrier à l'attention de la présidente de la Commission d'Enquête **ne portait sur les modifications apportées au PLU dans le cadre de sa mise en compatibilité**.

La Commission d'Enquête estime ainsi que le dossier mis à enquête, en vue de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de Bondy, présente bien le projet de ligne 15 Est et ses répercussions sur les différentes pièces du PLU. Le tracé retenu vise globalement à limiter les impacts sur l'environnement et ainsi les modifications apportées apparaissent modérées.

Il est rappelé que, conformément à la procédure, la Déclaration d'Utilité Publique du projet de ligne 15 Est emporte approbation des nouvelles dispositions du PLU de Bondy.

Constatant que cette mise en compatibilité entraîne pour la commune de Bondy des frais non négligeables de mise à jour des documents d'urbanisme, il est souhaitable de les mettre à la charge de la Société du Grand Paris.

AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE
ENQUETE DE MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DE LA COMMUNE DE BONDY

Après avoir examiné le dossier mis à sa disposition, visité les lieux, pris connaissance et analysé les avis des personnes publiques associées, de l'Autorité environnementale, les observations du public, échangé sur le projet avec la Maîtrise d'ouvrage, la Commission d'Enquête estime que le dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la ville de Bondy, élaboré afin de permettre la réalisation du projet de ligne 15 Est, apparaît complet et bien maîtrisé dans ses différents aspects et impacts.

La Commission d'Enquête émet un AVIS FAVORABLE à l'unanimité au projet de mise en compatibilité du PLU de Bondy, tel que présenté dans le dossier soumis à l'enquête publique.

Fait à Paris, le 13 septembre 2016

La Commission d'Enquête

Marie-Claire Eustache
Présidente de la Commission d'Enquête

André Goutal
Membre titulaire

Brigitte Bellacicco
Membre Titulaire

Jacky Hazan
Membre titulaire

Jean-François Biechler
Membre Titulaire

CONCLUSIONS MOTIVEES DE LA COMMISSION D'ENQUETE – ENQUETE DE MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DE LA COMMUNE DE ROSNY-SOUS-BOIS

Après avoir pris connaissance du dossier et du tracé, des observations du public, des avis des personnes publiques associées, des services consultés et de l'Autorité environnementale ainsi que des commentaires techniques apportés par la maîtrise d'ouvrage dans le cadre de son mémoire en réponse, la Commission d'Enquête est en mesure d'établir ses conclusions sur le dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Rosny-sous-Bois :

Sur la forme et procédure de l'enquête

- les conditions de l'enquête ont respecté la législation et la réglementation en vigueur pour ce qui concerne les avis de publicité dans la presse et l'affichage dans les communes concernées et sur le tracé du projet ;
- cet affichage a été vérifié et maintenu tout au long de l'enquête ;
- l'information du public a été complétée par divers moyens allant bien au-delà des obligations réglementaires ;
- l'enquête publique unique a été précédée par une concertation importante ;
- le dossier relatif à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la ville de Rosny-sous-Bois comprenait les éléments nécessaires à la compréhension du contexte, était dans de bonnes conditions de consultation et sa composition tout comme son contenu apparaissaient conformes aux textes en vigueur ;
- ce même dossier était consultable en ligne sur le site Internet de la préfecture de la Seine-Saint-Denis, siège de l'enquête, via le lien dédié suivant : http://enquetepubliqueligne15est.fr ;
- à la demande de la Commission d'Enquête, ce dossier a été complété par des documents de synthèse (guide de lecture, plans, …) destinés à faciliter la consultation ;
- les 39 permanences se sont déroulées dans de bonnes conditions d'organisation ;
- le public a pu, pendant toute la durée de l'enquête, s'exprimer librement dans les registres disposés dans les 15 sites prévus pour le recevoir (13 mairies et en préfectures de Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne) ou par courrier envoyé à l'attention de la présidente de la Commission d'Enquête en préfecture de Seine Saint-Denis désignée siège de l'enquête ;
- un registre dématérialisé était également disponible pour permettre au public de déposer ses observations, propositions et contre-propositions pendant toute la durée de l'enquête via le lien dédié suivant : http://enquetepubliqueligne15est.fr ;
- 3 réunions d'information et d'échanges, qui se sont effectivement tenues à Bobigny le 01/06/2016, à Fontenay-sous-Bois le 13/06/2016 et à Aubervilliers le 22/06/2016, ont permis à un public nombreux de prendre connaissance du projet et de s'exprimer ;
- les termes de l'arrêté inter-préfectoral ayant organisé l'enquête ont bien été respectés ;
- les membres de la Commission d'Enquête n'ont à rapporter aucun incident notable ; qui aurait pu perturber le bon déroulement de cette enquête ;
- 646 observations, courriers, courriels ont été déposés sur les registres papier mis en place dans les 15 lieux d'enquête et sur le registre électronique dédié.

Sur le fond de l'enquête

Les ajustements nécessaires des POS et PLU locaux concernent la possibilité d'autoriser l'implantation des composantes du futur réseau de transport « Grand Paris Express »

La Commission d'Enquête prend en considération les différents éléments suivants :

- **C'est bien la procédure de Déclaration d'Utilité Publique engagée pour la réalisation de la ligne 15 Est qui motive la mise en compatibilité de certaines pièces du PLU de Rosny-sous-Bois ;**
- **Le projet proposé présente un caractère d'intérêt public ;**
- **Il est nécessaire de mentionner ce projet du réseau complémentaire structurant du réseau de transport public du Grand Paris sur les documents d'urbanisme de la commune de Rosny-sous-Bois ;**
- **Les documents d'urbanisme qui comprennent tout ou partie d'un site Natura 2000 pour des dossiers de mise en compatibilité qui comportent des réductions de protections paysagères (dispositions de l'article L153-31 du code de l'urbanisme) sont soumis à une évaluation environnementale**. Dans le cas de la ville de Rosny-sous-Bois, en raison de la présence en extrémité Sud-Est du territoire communal du site Natura 2000 du parc intercommunal du Plateau d'Avron, appartenant à la Zone de Protection Spéciale FR 1112013, et du fait de la réduction ponctuelle d'une protection paysagère par le dossier de mise en compatibilité, le document d'urbanisme est soumis à la procédure d'évaluation environnementale ;
- **Le projet impacte de manière relativement limitée les documents d'urbanisme de la commune :**
  - Rapport de présentation : Le rapport de présentation doit être complété afin d'y ajouter un exposé des motifs des changements apportés par la mise en compatibilité nécessitée par le projet de Ligne 15 Est, en application de l'article R. 151-5 du Code de l'Urbanisme.
  - Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables

    Le projet du Grand Paris Express n'est pas mentionné explicitement dans le PADD du PLU de ROSNY-SOUS-BOIS.

    Cependant, le projet répond à l'une des orientations principales de la commune : « Faciliter les déplacements » en favorisant « les rabattements vers les gares RER et futures stations de métro » et « l'utilisation des transports en commun ».

    Le projet du Grand Paris Express permettra le développement des transports en commun et facilitera les déplacements, notamment de banlieue à banlieue de l'Est et du Nord parisien, en évitant Paris. Il répond donc aux orientations de la commune.

    Bien qu'il ne cite pas expressément le projet du Grand Paris Express, le PADD donne toute sa place au projet par l'importance accordée au développement des transports en commun. Ainsi, il n'est pas nécessaire de faire évoluer cette pièce du PLU.
  - Servitudes : Le projet intercepte les servitudes d'utilité publique suivantes :
    - Servitudes relatives aux emprises SNCF concernées par un ouvrage technique annexe ;
    - Servitudes relatives aux zones de dégagement aéroportuaire ;
    - Servitudes liées aux canalisations de gaz haute pression ;
    - Servitudes relatives aux transmissions radioélectriques ;
    - Servitudes relatives au voisinage des cimetières ;
    - Zone de saisine en application du décret n°2002-89 relatif à l'archéologie

préventive - Zone n° 863

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

- Règlement littéral : Les emprises des travaux du projet du Grand Paris Express concernent uniquement les zones suivantes :
  - Zone UAa – Tunnel et Emprises en surface : OA 711, 712, 722 et 723 ;
  - Zone UAr2 – Tunnel et Emprise en surface : OA 713 ;
  - Zone UB (PLU révisé uniquement) – Tunnel ;
  - Zone UBa (PLU révisé uniquement) – Tunnel et Emprise en surface : OA 713 ;
  - Zone UC - Tunnel et voie de desserte du SMR/SMI en souterrain et Emprise en surface : Gare « Rosny Bois-Perrier » ;
  - Zone UD - Tunnel et voie de desserte du SMR/SMI en souterrain et Emprise en surface : Site industriel (SMR/SMI) « La Garenne » ;
  - Zone UFa – Tunnel et Emprise en surface : Site industriel (SMR/SMI) « La Garenne ».
- Emplacements réservés : **Emplacements réservés au titre des articles L. 151-41 1°, 2° et 3° du Code de l'Urbanisme**

  Un emplacement réservé est concerné par une emprise en surface du projet (SMR/SMI) : E.1 - Aménagement de l'échangeur autoroutier et rétablissement de la liaison RD43 - Rue Victor Hugo – État.

  Le projet intercepte également les emplacements réservés D4 et RATP 1 destinés au projet du tramway T1. Cependant, le projet du Grand Paris Express ne remet pas en cause ces emplacements réservés qui ne sont donc pas modifiés.

  L'emplacement réservé E1 sera réduit de la surface nécessaire à la réserve du projet du Grand Paris Express, sur une surface d'environ 8 700 m2, en accord avec le bénéficiaire.

➢ Aucune observation déposée dans les registres d'enquête ou envoyée par courrier à l'attention de la présidente de la Commission d'Enquête **ne portait sur les modifications apportées au PLU dans le cadre de sa mise en compatibilité**.

La Commission d'Enquête estime ainsi que le dossier mis à enquête, en vue de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de Rosny-sous-Bois, présente bien le projet de ligne 15 Est et ses répercussions sur les différentes pièces du PLU. Le tracé retenu vise globalement à limiter les impacts sur l'environnement et ainsi les modifications apportées apparaissent modérées.

Il est rappelé que, conformément à la procédure, la Déclaration d'Utilité Publique du projet de ligne 15 Est emporte approbation des nouvelles dispositions du PLU de Rosny-sous-Bois.

Constatant que cette mise en compatibilité entraîne pour la commune de Rosny-sous-Bois des frais non négligeables de mise à jour des documents d'urbanisme, il est souhaitable de les mettre à la charge de la Société du Grand Paris.

AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE
ENQUETE DE MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DE LA COMMUNE DE ROSNY-SOUS-BOIS

Après avoir examiné le dossier mis à sa disposition, visité les lieux, pris connaissance et analysé les avis des personnes publiques associées, de l'Autorité environnementale, les observations du public, échangé sur le projet avec la Maîtrise d'ouvrage, la Commission d'Enquête estime que le dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la ville de Rosny-sous-Bois, élaboré afin de permettre la réalisation du projet de ligne 15 Est, apparaît complet et bien maîtrisé dans ses différents aspects et impacts.

La Commission d'Enquête émet un AVIS FAVORABLE à l'unanimité au projet de mise en compatibilité du PLU de Rosny-sous-Bois, tel que présenté dans le dossier soumis à l'enquête publique.

Fait à Paris, le 13 septembre 2016

La Commission d'Enquête

Marie-Claire Eustache
Présidente de la Commission d'Enquête

André Goutal
Membre titulaire

Brigitte Bellacicco
Membre Titulaire

Jacky Hazan
Membre titulaire

Jean-François Biechler
Membre Titulaire

CONCLUSIONS MOTIVEES DE LA COMMISSION D'ENQUETE – ENQUETE DE MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DE LA COMMUNE DE ROSNY-SOUS-BOIS PLU REVISE

Après avoir pris connaissance du dossier et du tracé, des observations du public, des avis des personnes publiques associées, des services consultés et de l'Autorité environnementale ainsi que des commentaires techniques apportés par la maîtrise d'ouvrage dans le cadre de son mémoire en réponse, la Commission d'Enquête est en mesure d'établir ses conclusions sur le dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Rosny-sous-Bois :

Sur la forme et procédure de l'enquête

- les conditions de l'enquête ont respecté la législation et la réglementation en vigueur pour ce qui concerne les avis de publicité dans la presse et l'affichage dans les communes concernées et sur le tracé du projet ;
- cet affichage a été vérifié et maintenu tout au long de l'enquête ;
- l'information du public a été complétée par divers moyens allant bien au-delà des obligations réglementaires ;
- l'enquête publique unique a été précédée par une concertation importante ;
- le dossier relatif à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la ville de Rosny-sous-Bois comprenait les éléments nécessaires à la compréhension du contexte, était dans de bonnes conditions de consultation et sa composition tout comme son contenu apparaissaient conformes aux textes en vigueur ;
- ce même dossier était consultable en ligne sur le site Internet de la préfecture de la Seine-Saint-Denis, siège de l'enquête, via le lien dédié suivant : http://enquetepubliqueligne15est.fr ;
- à la demande de la Commission d'Enquête, ce dossier a été complété par des documents de synthèse (guide de lecture, plans, …) destinés à faciliter la consultation ;
- les 39 permanences se sont déroulées dans de bonnes conditions d'organisation ;
- le public a pu, pendant toute la durée de l'enquête, s'exprimer librement dans les registres disposés dans les 15 sites prévus pour le recevoir (13 mairies et en préfectures de Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne) ou par courrier envoyé à l'attention de la présidente de la Commission d'Enquête en préfecture de Seine Saint-Denis désignée siège de l'enquête ;
- un registre dématérialisé était également disponible pour permettre au public de déposer ses observations, propositions et contre-propositions pendant toute la durée de l'enquête via le lien dédié suivant : http://enquetepubliqueligne15est.fr ;
- 3 réunions d'information et d'échanges, qui se sont effectivement tenues à Bobigny le 01/06/2016, à Fontenay-sous-Bois le 13/06/2016 et à Aubervilliers le 22/06/2016, ont permis à un public nombreux de prendre connaissance du projet et de s'exprimer ;
- les termes de l'arrêté inter-préfectoral ayant organisé l'enquête ont bien été respectés ;
- les membres de la Commission d'Enquête n'ont à rapporter aucun incident notable ; qui aurait pu perturber le bon déroulement de cette enquête
- 646 observations, courriers, courriels ont été déposés sur les registres papier mis en place dans les 15 lieux d'enquête et sur le registre électronique dédié.

Sur le fond de l'enquête

Les ajustements nécessaires des POS et PLU locaux concernent la possibilité d'autoriser l'implantation des composantes du futur réseau de transport « Grand Paris Express »

La Commission d'Enquête prend en considération les différents éléments suivants :

- **C'est bien la procédure de Déclaration d'Utilité Publique engagée pour la réalisation de la ligne 15 Est qui motive la mise en compatibilité de certaines pièces du PLU révisé de Rosny-sous-Bois ;**
- **Le projet proposé présente un caractère d'intérêt public ;**
- **Il est nécessaire de mentionner ce projet du réseau complémentaire structurant du réseau de transport public du Grand Paris sur les documents d'urbanisme de la commune de Rosny-sous-Bois ;**
- **Les documents d'urbanisme qui comprennent tout ou partie d'un site Natura 2000 pour des dossiers de mise en compatibilité qui comportent des réductions de protections paysagères (dispositions de l'article L153-31 du code de l'urbanisme) sont soumis à une évaluation environnementale**. Dans le cas de la ville de Rosny-sous-Bois, en raison de la présence en extrémité Sud-Est du territoire communal du site Natura 2000 du parc intercommunal du Plateau d'Avron, appartenant à la Zone de Protection Spéciale FR 1112013, et du fait de la réduction ponctuelle d'une protection paysagère par le dossier de mise en compatibilité, le document d'urbanisme est soumis à la procédure d'évaluation environnementale ;
- **Le projet impacte de manière relativement limitée les documents d'urbanisme de la commune :**
  - Rapport de présentation : Le rapport de présentation doit être complété afin d'y ajouter un exposé des motifs des changements apportés par la mise en compatibilité nécessitée par le projet de Ligne 15 Est, en application de l'article R. 151-5 du Code de l'Urbanisme.
  - Servitudes : Le projet intercepte les servitudes d'utilité publique suivantes :
    - Servitudes relatives aux emprises SNCF concernées par un ouvrage technique annexe ;
    - Servitudes relatives aux zones de dégagement aéroportuaire ;
    - Servitudes liées aux canalisations de gaz haute pression ;
    - Servitudes relatives aux transmissions radioélectriques ;
    - Servitudes relatives au voisinage des cimetières ;
    - Zone de saisine en application du décret n°2002-89 relatif à l'archéologie préventive - Zone n° 863

    Les éléments du projet respecteront les dispositions induites par ces servitudes qui ne remettent pas en cause le projet du Grand Paris Express.
  - Règlement littéral : Les emprises des travaux du projet du Grand Paris Express concernent uniquement les zones suivantes :
    - Zone UAa – Tunnel et Emprises en surface : OA 711, 712, 722 et 723 ;
    - Zone UAr2 – Tunnel et Emprise en surface : OA 713 ;
    - Zone UB (PLU révisé uniquement) – Tunnel ;
    - Zone UBa (PLU révisé uniquement) – Tunnel et Emprise en surface : OA 713 ;
    - Zone UC - Tunnel et voie de desserte du SMR/SMI en souterrain et Emprise en surface : Gare « Rosny Bois-Perrier » ;
    - Zone UD - Tunnel et voie de desserte du SMR/SMI en souterrain et Emprise en

surface : Site industriel (SMR/SMI) « La Garenne » ;
- Zone UFa – Tunnel et Emprise en surface : Site industriel (SMR/SMI) « La Garenne ».

▪ Règlement graphique :
Espaces protégés au titre des articles L. 151-19 et L. 151-23 du Code de l'Urbanisme

Les éléments de projet en surface interceptent plusieurs éléments protégés au titre des articles L. 151-19 et L. 151-23 du Code de l'Urbanisme, identifiés à la fois sur le plan de zonage et le plan patrimoine. Il s'agit :

- Des secteurs patrimoniaux n°3 et n°14, concernés par des ouvrages techniques annexes ;
- Un square, rue Antonin Froidure, concerné par un ouvrage technique annexe ;
- Des alignements d'arbres, concernés par la gare « Rosny Bois-Perrier », des ouvrages techniques annexes et le SMR/SMI.

Afin de permettre l'implantation des éléments de surface, il convient de mettre en compatibilité ces éléments patrimoniaux protégés :

- Concernant les secteurs patrimoniaux, compte tenu de la localisation des ouvrages techniques annexes au sein de ces espaces, il n'apparaît pas justifié de réduire l'emprise de ces secteurs sur les documents graphiques. Ces secteurs étant réglementés à l'article 13 des différentes zones du PLU, il convient donc de privilégier une mise en compatibilité du règlement.
- Concernant le square, les alignements d'arbres et le cœur d'ilot, ces éléments seront réduits sous les emprises des éléments de projet en surface :
    - Square rue Antonin Froidure, réduction d'une surface d'environ 1 300 m2 ;
    - Alignement d'arbres concerné par la gare, réduction sur une longueur d'environ 90 m ;
    - Alignement d'arbres concerné par l'OA 711, réduction sur une longueur d'environ 65 m ;
    - Alignement d'arbres concerné par l'OA 713, réduction sur une longueur d'environ 60 m ; Alignement d'arbres concerné par le SMR/SMI, réduction sur une longueur d'environ 125 m.

▪ Emplacements réservés : **Emplacements réservés au titre des articles L. 151-41 1°, 2° et 3° du Code de l'Urbanisme**
Un emplacement réservé est concerné par une emprise en surface du projet (gare « Rosny Bois-Perrier » : C7- Aménagement d'un cheminement doux, dans le prolongement de la rue Jacques Offenbach, vers la gare - Commune - 384 m2.

Le projet intercepte également les emplacements réservés D4 et RATP 1 destinés au projet du tramway T1. Cependant, le projet du Grand Paris Express ne remet pas en cause ces emplacements réservés qui ne sont donc pas modifiés.

L'emplacement réservé C7 sera réduit de la surface nécessaire à la réserve du projet du Grand Paris Express, en accord avec la commune.

Parallèlement, la liste des emplacements réservés, et notamment la surface de l'emplacement concerné par le projet sera mise à jour, en correspondance avec le report graphique effectué sur le plan de zonage.

➢ Aucune observation déposée dans les registres d'enquête ou envoyée par courrier à l'attention de la présidente de la Commission d'Enquête **ne portait sur les modifications apportées au PLU révisé dans le cadre de sa mise en compatibilité**.

La Commission d'Enquête estime ainsi que le dossier mis à enquête, en vue de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de Rosny-sous-Bois, présente bien le projet de ligne 15 Est

et ses répercussions sur les différentes pièces du PLU révisé. Le tracé retenu vise globalement à limiter les impacts sur l'environnement et ainsi les modifications apportées apparaissent modérées.

Il est rappelé que, conformément à la procédure, la Déclaration d'Utilité Publique du projet de ligne 15 Est emporte approbation des nouvelles dispositions du PLU révisé de Rosny-sous-Bois.

Constatant que cette mise en compatibilité entraîne pour la commune de Rosny-sous-Bois des frais non négligeables de mise à jour des documents d'urbanisme, il est souhaitable de les mettre à la charge de la Société du Grand Paris.

AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE
ENQUETE DE MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DE LA COMMUNE DE ROSNY-SOUS-BOIS PLU REVISE

Après avoir examiné le dossier mis à sa disposition, visité les lieux, pris connaissance et analysé les avis des personnes publiques associées, de l'Autorité environnementale, les observations du public, échangé sur le projet avec la Maîtrise d'ouvrage, la Commission d'Enquête estime que le dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la ville de Rosny-sous-Bois, élaboré afin de permettre la réalisation du projet de ligne 15 Est, apparaît complet et bien maîtrisé dans ses différents aspects et impacts.

La Commission d'Enquête émet un AVIS FAVORABLE à l'unanimité au projet de mise en compatibilité du PLU révisé de Rosny-sous-Bois, tel que présenté dans le dossier soumis à l'enquête publique.

Fait à Paris, le 13 septembre 2016

La Commission d'Enquête

Marie-Claire Eustache
Présidente de la Commission d'Enquête

André Goutal
Membre titulaire

Brigitte Bellacicco
Membre Titulaire

Jacky Hazan
Membre titulaire

Jean-François Biechler
Membre Titulaire

CONCLUSIONS MOTIVEES DE LA COMMISSION D'ENQUETE – ENQUETE DE MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DE LA COMMUNE DE FONTENAY-SOUS-BOIS

Après avoir pris connaissance du dossier et du tracé, des observations du public, des avis des personnes publiques associées, des services consultés et de l'Autorité environnementale ainsi que des commentaires techniques apportés par la maîtrise d'ouvrage dans le cadre de son mémoire en réponse, la Commission d'Enquête est en mesure d'établir ses conclusions sur le dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Fontenay-sous-Bois :

Sur la forme et procédure de l'enquête

- les conditions de l'enquête ont respecté la législation et la réglementation en vigueur pour ce qui concerne les avis de publicité dans la presse et l'affichage dans les communes concernées et sur le tracé du projet ;
- cet affichage a été vérifié et maintenu tout au long de l'enquête ;
- l'information du public a été complétée par divers moyens allant bien au-delà des obligations réglementaires ;
- l'enquête publique unique a été précédée par une concertation importante ;
- le dossier relatif à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la ville de Fontenay-sous-Bois comprenait les éléments nécessaires à la compréhension du contexte, était dans de bonnes conditions de consultation et sa composition tout comme son contenu apparaissaient conformes aux textes en vigueur ;
- ce même dossier était consultable en ligne sur le site Internet de la préfecture de la Seine-Saint-Denis, siège de l'enquête, via le lien dédié suivant : http://enquetepubliqueligne15est.fr ;
- à la demande de la Commission d'Enquête, ce dossier a été complété par des documents de synthèse (guide de lecture, plans, …) destinés à faciliter la consultation ;
- les 39 permanences se sont déroulées dans de bonnes conditions d'organisation ;
- le public a pu, pendant toute la durée de l'enquête, s'exprimer librement dans les registres disposés dans les 15 sites prévus pour le recevoir (13 mairies et en préfectures de Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne) ou par courrier envoyé à l'attention de la présidente de la Commission d'Enquête en préfecture de Seine Saint-Denis désignée siège de l'enquête ;
- un registre dématérialisé était également disponible pour permettre au public de déposer ses observations, propositions et contre-propositions pendant toute la durée de l'enquête via le lien dédié suivant : http://enquetepubliqueligne15est.fr ;
- 3 réunions d'information et d'échanges, qui se sont effectivement tenues à Bobigny le 01/06/2016, à Fontenay-sous-Bois le 13/06/2016 et à Aubervilliers le 22/06/2016, ont permis à un public nombreux de prendre connaissance du projet et de s'exprimer ;
- les termes de l'arrêté inter-préfectoral ayant organisé l'enquête ont bien été respectés ;
- les membres de la Commission d'Enquête n'ont à rapporter aucun incident notable qui aurait pu perturber le bon déroulement de cette enquête ;
- 646 observations, courriers, courriels ont été déposés sur les registres papier mis en place dans les 15 lieux d'enquête et sur le registre électronique dédié.

Sur le fond de l'enquête

Les ajustements nécessaires des POS et PLU locaux concernent la possibilité d'autoriser l'implantation des composantes du futur réseau de transport « Grand Paris Express »

La Commission d'Enquête prend en considération les différents éléments suivants :

- **C'est bien la procédure de Déclaration d'Utilité Publique engagée pour la réalisation de la ligne 15 Est qui motive la mise en compatibilité de certaines pièces du PLU de Fontenay-sous-Bois ;**
- **Le projet proposé présente un caractère d'intérêt public ;**
- **Il est nécessaire de mentionner ce projet du réseau complémentaire structurant du réseau de transport public du Grand Paris sur les documents d'urbanisme de la commune de Fontenay-sous-Bois ;**
- **Le projet impacte de manière relativement limitée les documents d'urbanisme de la commune :**
  - Rapport de présentation : il doit être complété afin d'y ajouter un exposé des motifs des changements apportés par la mise en compatibilité nécessitée par le projet de Ligne 15 Est, en application de l'article R. 151-5 du Code de l'Urbanisme.
  - Servitudes :Le projet intercepte les servitudes d'utilités publiques suivantes :
    - Servitudes relatives aux chemins de fer ;
    - Servitudes relatives aux transmissions radioélectriques concernant la protection des centres de réception contre les perturbations électromagnétiques.

    Les éléments du projet respecteront les dispositions induites par ces servitudes qui ne remettent pas en cause le projet du Grand Paris Express.
  - Règlement littéral :Les emprises des travaux du projet du Grand Paris Express concernent uniquement les zones suivantes :
    - Zone UFb – Tunnel et Emprises en surface : Gare « Val de Fontenay », Ouvrage annexe OA 714 et Ouvrage annexe OA 731 ;
    - Zone UFc – Tunnel.
  - Règlement graphique :

    Autres éléments figurés sur les plans graphiques

    Le projet intercepte le périmètre d'étude « Péripole » au niveau de l'ouvrage technique annexe 714 et de la gare « Val de Fontenay ».

    L'annexe 9 du PLU relative à ce périmètre d'étude indique notamment :

    « Sur la zone UFb PERIPOLE 33 avenue de Lattre de Tassigny, occupée aujourd'hui par des grands entrepôts et les bretelles de l'autoroute, un périmètre d'étude (article L.111.10 du Code de l'Urbanisme) est reporté sur le plan des périmètres.

    Ce périmètre a été défini afin de réfléchir au devenir et à la reconversion de ce site qui constitue un des enjeux majeurs des prochaines années pour ce secteur de la commune.

    Ce périmètre fera l'objet d'une étude d'aménagement détaillée, dés que les emprises du tramway et du TVM seront définitivement fixées, dans la perspective d'une opération d'aménagement combinant activités, habitat et équipements publics avec notamment : (...) »

    Ce périmètre d'étude a donc été institué dans l'attente de la définition des futures infrastructures de transports en commun. Même si le projet du Grand Paris Express n'est pas explicitement cité, celui-ci fait bien parti des projets qui ont motivé

l'institution de ce périmètre d'étude et ne devrait donc pas compromettre l'opération d'aménagement du secteur.

Ce périmètre d'étude ne remet donc pas en cause le projet du Grand Paris Express.

Toutefois, il apparaît nécessaire de rajouter le projet du Grand Paris Express dans la liste des futures infrastructures de transports en commun justifiant ce périmètre, figurant dans l'annexe 9.

- Aucune observation déposée dans les registres d'enquête ou envoyée par courrier à l'attention de la présidente de la Commission d'Enquête **ne portait sur les modifications apportées au PLU dans le cadre de sa mise en compatibilité**.

La Commission d'Enquête estime ainsi que le dossier mis à enquête, en vue de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de Fontenay-sous-Bois, présente bien le projet de ligne 15 Est et ses répercussions sur les différentes pièces du PLU. Le tracé retenu vise globalement à limiter les impacts sur l'environnement et ainsi les modifications apportées apparaissent modérées.

Il est rappelé que, conformément à la procédure, la Déclaration d'Utilité Publique du projet de ligne 15 Est emporte approbation des nouvelles dispositions du PLU de Fontenay-sous-Bois.

Constatant que cette mise en compatibilité entraîne pour la commune de Fontenay-sous-Bois des frais non négligeables de mise à jour des documents d'urbanisme, il est souhaitable de les mettre à la charge de la Société du Grand Paris.

AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE
ENQUETE DE MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DE LA COMMUNE DE FONTENAY-SOUS-BOIS

Après avoir examiné le dossier mis à sa disposition, visité les lieux, pris connaissance et analysé les avis des personnes publiques associées, de l'Autorité environnementale, les observations du public, échangé sur le projet avec la Maîtrise d'ouvrage, la Commission d'Enquête estime que le dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la ville de Fontenay-sous-Bois, élaboré afin de permettre la réalisation du projet de ligne 15 Est, apparaît complet et bien maîtrisé dans ses différents aspects et impacts.

La Commission d'Enquête émet un AVIS FAVORABLE à l'unanimité au projet de mise en compatibilité du PLU de Fontenay-sous-Bois, tel que présenté dans le dossier soumis à l'enquête publique.

Fait à Paris, le 13 septembre 2016

La Commission d'Enquête

Marie-Claire Eustache
Présidente de la Commission d'Enquête

André Goutal
Membre titulaire

Brigitte Bellacicco
Membre Titulaire

Jacky Hazan
Membre titulaire

Jean-François Biechler
Membre Titulaire

CONCLUSIONS MOTIVEES DE LA COMMISSION D'ENQUETE – ENQUETE DE MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DE LA COMMUNE DU PERREUX-SUR-MARNE

Après avoir pris connaissance du dossier et du tracé, des observations du public, des avis des personnes publiques associées, des services consultés et de l'Autorité environnementale ainsi que des commentaires techniques apportés par la maîtrise d'ouvrage dans le cadre de son mémoire en réponse, la Commission d'Enquête est en mesure d'établir ses conclusions sur le dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune du Perreux-sur-Marne:

Sur la forme et procédure de l'enquête

- les conditions de l'enquête ont respecté la législation et la réglementation en vigueur pour ce qui concerne les avis de publicité dans la presse et l'affichage dans les communes concernées et sur le tracé du projet ;
- cet affichage a été vérifié et maintenu tout au long de l'enquête ;
- l'information du public a été complétée par divers moyens allant bien au-delà des obligations réglementaires ;
- l'enquête publique unique a été précédée par une concertation importante ;
- le dossier relatif à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la ville du Perreux-sur-Marne comprenait les éléments nécessaires à la compréhension du contexte, était dans de bonnes conditions de consultation et sa composition tout comme son contenu apparaissaient conformes aux textes en vigueur ;
- ce même dossier était consultable en ligne sur le site Internet de la préfecture de la Seine-Saint-Denis, siège de l'enquête, via le lien dédié suivant : http://enquetepubliqueligne15est.fr ;
- à la demande de la Commission d'Enquête, ce dossier a été complété par des documents de synthèse (guide de lecture, plans, …) destinés à faciliter la consultation ;
- les 39 permanences se sont déroulées dans de bonnes conditions d'organisation ;
- le public a pu, pendant toute la durée de l'enquête, s'exprimer librement dans les registres disposés dans les 15 sites prévus pour le recevoir (13 mairies et en préfectures de Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne) ou par courrier envoyé à l'attention de la présidente de la Commission d'Enquête en préfecture de Seine Saint-Denis désignée siège de l'enquête ;
- un registre dématérialisé était également disponible pour permettre au public de déposer ses observations, propositions et contre-propositions pendant toute la durée de l'enquête via le lien dédié suivant : http://enquetepubliqueligne15est.fr ;
- 3 réunions d'information et d'échanges, qui se sont effectivement tenues à Bobigny le 01/06/2016, à Fontenay-sous-Bois le 13/06/2016 et à Aubervilliers le 22/06/2016, ont permis à un public nombreux de prendre connaissance du projet et de s'exprimer ;
- les termes de l'arrêté inter-préfectoral ayant organisé l'enquête ont bien été respectés ;
- les membres de la Commission d'Enquête n'ont à rapporter aucun incident notable qui aurait pu perturber le bon déroulement de cette enquête ;
- 646 observations, courriers, courriels ont été déposés sur les registres papier mis en place dans les 15 lieux d'enquête et sur le registre électronique dédié.

Sur le fond de l'enquête

Les ajustements nécessaires des POS et PLU locaux concernent la possibilité d'autoriser l'implantation des composantes du futur réseau de transport « Grand Paris Express »

La Commission d'Enquête prend en considération les différents éléments suivants :

- **C'est bien la procédure de Déclaration d'Utilité Publique engagée pour la réalisation de la ligne 15 Est qui motive la mise en compatibilité de certaines pièces du PLU du Perreux-sur-Marne ;**
- **Le projet proposé présente un caractère d'intérêt public ;**
- **Il est nécessaire de mentionner ce projet du réseau complémentaire structurant du réseau de transport public du Grand Paris sur les documents d'urbanisme de la commune du Perreux-sur-Marne ;**
- **Le projet impacte de manière relativement limitée les documents d'urbanisme de la commune :**
  - Rapport de présentation :Le rapport de présentation doit être complété afin d'y ajouter un exposé des motifs des changements apportés par la mise en compatibilité nécessitée par le projet de Ligne 15 Est, en application de l'article R. 151-5 du Code de l'Urbanisme.
  - Servitudes : Le projet intercepte les servitudes d'utilités publiques suivantes :
    - Servitude de protection des monuments historiques inscrits et classés ;
    - Servitudes relatives aux transmissions radioélectriques.

    Les éléments du projet respecteront les dispositions induites par ces servitudes qui ne remettent pas en cause le projet du Grand Paris Express.
  - Règlement littéral : Les emprises des travaux du projet du Grand Paris Express concernent uniquement les zones suivantes :
    - Zone UAb - Tunnel et Emprises en surface : Gare « Nogent-Le Perreux » ;
    - Zone UAc - Tunnel ;
    - Zone UCb - Tunnel et Emprises en surface : Ouvrage annexe OA 732 et Gare « Nogent-Le Perreux » ;
    - Zone UEc - Tunnel et Emprises en surface : Ouvrage annexe OA 741 ;
    - Zone UN -Tunnel et Emprises en surface : Ouvrage annexe OA 732 ;
    - Zone NDa et NDb – Tunnel.
- Aucune observation déposée dans les registres d'enquête ou envoyée par courrier à l'attention de la présidente de la Commission d'Enquête **ne portait sur les modifications apportées au PLU dans le cadre de sa mise en compatibilité**. Plusieurs observations ont interrogé l'incidence du projet sur l'OAP 3 Gare de Nogent-Le Perreux. La SGP a rappelé qu'aucun ouvrage lié à la ligne 15 Est ne s'implante sur le territoire communal de Nogent-sur-Marne. Par ailleurs, le secteur UEa du Perreux-sur-Marne n'est pas impacté par le projet de la ligne 15 Est. Ces deux points ont été traités dans le thème 5 « divers » de l'enquête DUP.

La Commission d'Enquête estime ainsi que le dossier mis à enquête, en vue de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme du Perreux-sur-Marne, présente bien le projet de ligne 15 Est et ses répercussions sur les différentes pièces du PLU. Le tracé retenu vise globalement à limiter les impacts sur l'environnement et ainsi les modifications apportées apparaissent modérées.

Il est rappelé que, conformément à la procédure, la Déclaration d'Utilité Publique du projet de ligne 15 Est emporte approbation des nouvelles dispositions du PLU du Perreux-sur-Marne.

Constatant que cette mise en compatibilité entraîne pour la commune du Perreux-sur-Marne des frais non négligeables de mise à jour des documents d'urbanisme, il est souhaitable de les mettre à la charge de la Société du Grand Paris.

AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE
ENQUETE DE MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DE LA COMMUNE DU PERREUX-SUR-MARNE

Après avoir examiné le dossier mis à sa disposition, visité les lieux, pris connaissance et analysé les avis des personnes publiques associées, de l'Autorité environnementale, les observations du public, échangé sur le projet avec la Maîtrise d'ouvrage, la Commission d'Enquête estime que le dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la ville du Perreux-sur-Marne, élaboré afin de permettre la réalisation du projet de ligne 15 Est, apparaît complet et bien maîtrisé dans ses différents aspects et impacts.

La Commission d'Enquête émet un AVIS FAVORABLE à l'unanimité au projet de mise en compatibilité du PLU du Perreux-sur-Marne, tel que présenté dans le dossier soumis à l'enquête publique.

Fait à Paris, le 13 septembre 2016

La Commission d'Enquête

Marie-Claire Eustache
Présidente de la Commission d'Enquête

André Goutal
Membre titulaire

Brigitte Bellacicco
Membre Titulaire

Jacky Hazan
Membre titulaire

Jean-François Biechler
Membre Titulaire