

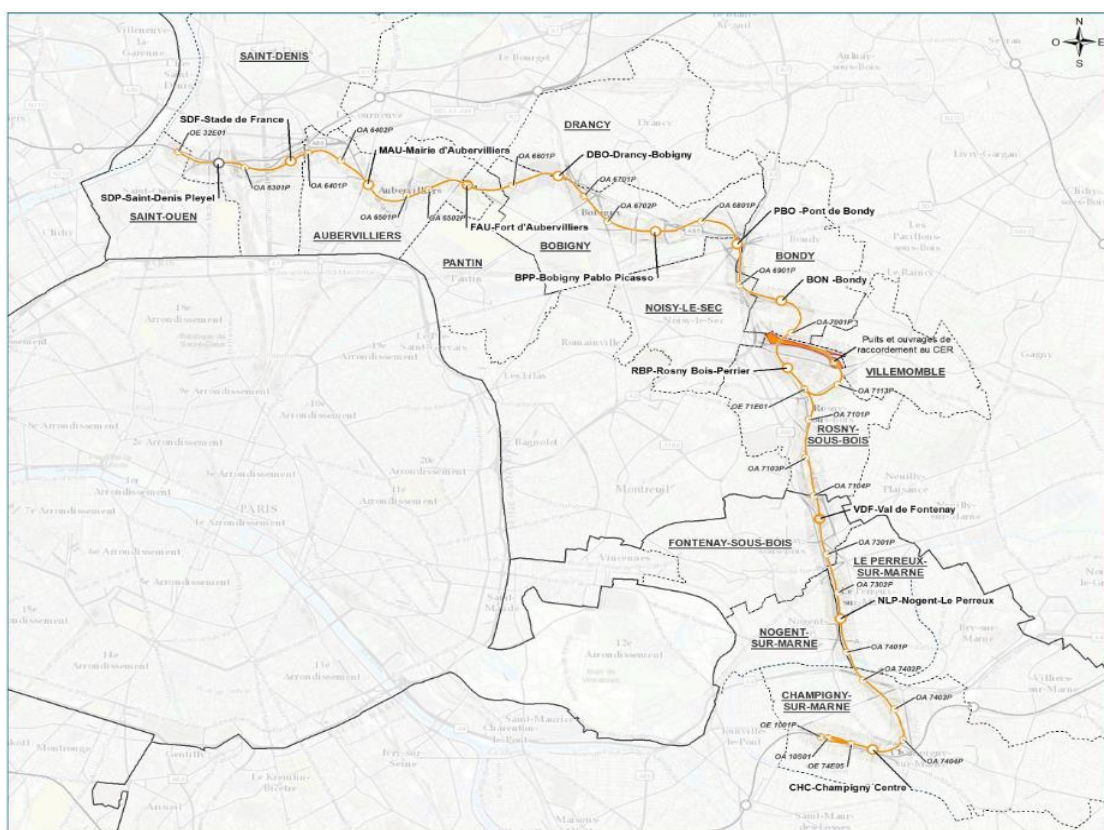
## ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE

- préalable à la déclaration d'utilité publique modificative 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 » et

- pour la mise en compatibilité des PLU de Rosny-sous-Bois, Drancy, du Perreux-sur-Marne et des PLUi des EPT Est Ensemble et Plaine Commune

### RAPPORT **Tome 1/3**

**Enquête du 3 mai au 11 juin 2021 inclus**



**Maître d'ouvrage :** Société du Grand Paris (SGP)

**Commission d'enquête :**

Marcel LINET président, Jean CULDAUT, Mariama LESCURE, Michel GAUTHIER, Micheline BELFORT membres

Le présent rapport d'enquête est établi sous la forme de 3 Tomes correspondants au 3 parties suivantes en pagination continue.

**Tome 1/3 : Chapitres I, II, III**

Présentation de l'enquête, examen du dossier, déroulement de l'enquête,

Pieces annexes - Pièces jointes

**Tome 2/3 : Chapitres IV, V**

Examen des observations recueillies, réponse du maître d'ouvrage, commentaires de la commission ; Evaluation du projet,

**Tome 3/3 : Chapitres VI, VII**

Avis et conclusions de la commission sur la DUP et sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

## Sommaire général

Préambule.....	7
CHAPITRE I PRESENTATION DE L'ENQUETE PUBLIQUE .....	8
1.1 Objet de l'enquête publique .....	8
1.1.1. Présentation générale du projet de Ligne 15 Est .....	8
1.1.1.1 Les objectifs du projet de ligne 15 Est.....	8
1.1.1.2 Les principales caractéristiques du projet de ligne 15 Est .....	8
1.1.1.3 Cartographie du projet.....	10
1.1.1.4 Le maître d'ouvrage et les principaux acteurs du projet .....	12
1.1.2. La nécessité d'une nouvelle enquête publique. ....	16
1.1.3. Une nouvelle Déclaration d'Utilité Publique .....	18
1.1.4. La mise en compatibilité des documents d'urbanisme.....	18
1.2 Cadre juridique .....	19
1.3. Désignation de la commission d'enquête .....	20
1.4. Modalités d'organisation de l'enquête publique .....	20
Chapitre II Examen du dossier d'enquête. ....	23
2.1. Composition du dossier d'enquête .....	23
2.2. Modifications apportées au projet de la Ligne 15 Est déclaré d'utilité publique.....	27
2.2.1. Evolution des coûts et évaluation socio-économique du programme du projet de la ligne 15 Est.....	27
2.2.2. Nouvelle implantation de certains ouvrages .....	30
2.2.2.1. Rosny-sous-Bois : déplacement de l'ouvrage OE 71E01 - Entonnement Rosny Bois-Perrier ;.....	30
2.2.2.2. Aubervilliers.....	33
2.2.3. Modification de l'emprise chantier de certains ouvrages.....	37
2.2.3.1. Aubervilliers.....	37
2.2.3.2. Bobigny.....	40
2.2.3.3. Bondy.....	47
2.2.3.4. Champigny-sur-Marne.....	52
2.2.3.5. Drancy.....	56
2.2.3.6. Fontenay-sous-Bois (OA 7301P -Z.A. des Marais) ; .....	58
2.2.3.7. Nogent-sur-Marne.....	59
2.2.3.8. Noisy-le-Sec (gare de Pont de Bondy et OA 6901P -Avenue de Rosny).....	61
2.2.3.9. Rosny-sous-Bois.....	66
2.2.3.10. Saint-Denis (OA 6401P -Canal Saint-Denis Puits Agnès) .....	70
2.3. Etude d'impact .....	72

2.3.1. Etat initial de l'environnement.....	73
2.3.2. Présentation du projet et des variantes.....	77
2.3.3. Analyse des impacts et présentation des mesures associées.....	83
2.3.4. Résumé non technique (RNT) de l'étude d'impact.....	86
2.3.5. Avis de l'Autorité Environnementale.....	87
2.3.6. Réponse de la SGP à l'avis de l'AE.....	90
2.4. Mise en compatibilité des documents d'urbanisme.....	92
2.4.1. Mise en compatibilité du PLU de Rosny-sous-Bois.....	92
2.4.1.1. Modifications apportées aux différents éléments du PLU de Rosny-sous-Bois.....	93
2.4.1.2. Evaluation environnementale ; Incidence du projet sur le PLU de Rosny-sous-Bois.	100
2.4.1.3. Avis délibéré de la MRAe sur le projet de mise en compatibilité du PLU de Rosny-sous-Bois.....	101
2.4.1.4 réponse du maître d'ouvrage sur l'avis de l'AE.....	102
2.4.2. Mise en compatibilité du PLU de Le Perreux-sur- Marne.....	103
2.4.2.1 Modifications apportées aux différents éléments du PLU de Le Perreux-sur-Marne	104
2.4.2.2. Décision MRAe - examen au cas par cas du projet de PLU de Le Perreux sur Marne	107
2.4.3. Mise en compatibilité du PLU de Drancy.....	107
2.4.3.1 Modifications apportées aux différents éléments du PLU de Drancy.....	111
2.4.3.2. Décision MRAe -examen cas par cas du projet de PLU de Drancy.....	115
2.4.4. Mise en compatibilité du PLUI de Plaine-Commune.....	116
2.4.4.1. Modifications apportées aux différents éléments du PLUI de Plaine-Commune.....	116
2.4.4.2. Evaluation environnementale du PLUI de Plaine Commune.....	132
2.4.4.3. Avis délibéré de la MRAe sur le projet de mise en compatibilité de PLUI de Plaine-Commune et réponse de la SGP.....	133
2.4.5. Mise en compatibilité du PLUI d'Est Ensemble.....	141
2.4.5.2. Evaluation environnementale du PLUI d'Est Ensemble.....	163
2.4.5.3. Avis délibéré de la MRAe sur le projet de mise en compatibilité du PLUI d'Est Ensemble.....	165
2.5. Procès-verbal de la réunion d'examen conjoint.....	171
2.6 Avis des Personnes publiques associées (PPA).....	188
2.6.1. Récapitulatif des avis reçus.....	190
Les avis communiqués sont les suivants :.....	190
2.6.2 Synthèse des avis reçus avec observations et réponses du maître d'ouvrage.....	191
2.6.3 Synthèse des avis reçus sans observations.....	216
CHAPITRE III DEROULEMENT DE L'ENQUETE.....	217
3.1. Publicité de l'enquête.....	217

3.1.1. Les affichages légaux. ....	217
3.1.2. Les parutions dans les journaux .....	217
3.1.3. Les autres mesures de publicité et d'information.....	218
3.2. Consultation et informations .....	219
3.3. Echanges avec l'autorité organisatrice de l'enquête .....	219
3.4. Echanges et réunions avec le maître d'ouvrage. ....	220
3.5. Organisation pratique de l'enquête.....	221
3.5.1. Organisation des permanences .....	221
3.5.2. Comptes rendus des réunions publiques .....	222
3.6. Entretiens avec les Collectivités territoriales. ....	222
3.6.1 le maire de Bobigny .....	223
3.6.2 le maire de Rosny-sous-Bois.....	223
3.6.3 la maire d'Aubervilliers, .....	224
3.6.4 le maire de Bondy .....	224
3.6.5 le maire de Nogent sur Marne .....	224
3.6.6 le maire de Champigny sur Marne .....	224
3.6.7 IDF Mobilités .....	225
3.6.8 Le président du conseil départemental du Val de Marne.....	225
3.6.9 Le président du conseil départemental de la Seine-Saint-Denis .....	226
3.7. Réunions de la commission d'enquête .....	226
3.8. Recueil des registres.....	226
CHAPITRE IV PROCES-VERBAL DE SYNTHESE des observations formulées au cours de l'enquête, réponse du maître d'ouvrage et commentaires de la commission.....	255
CHAPITRE V EVALUATION DU PROJET SOUMIS A ENQUETE.....	347
5.1. L'opération présente-t-elle concrètement un caractère d'intérêt public .....	347
5.2 L'expropriation envisagée est-elle nécessaire pour atteindre les objectifs de l'opération ?.....	349
5.3. Les atteintes à la propriété privée.....	350
5.4 Le cout financier du projet .....	350
5.5 Les inconvénients d'ordre social.....	351
CHAPITRE VI AVIS ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION SUR LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE.....	355
6.1 Objet de l'enquête publique .....	359
6.1.2 Les principales caractéristiques du projet de ligne 15 Est .....	359
6.1.3 Le maître d'ouvrage et les principaux acteurs du projet .....	361
6.2 La nécessité d'une nouvelle enquête publique.....	363
6.3. Une nouvelle Déclaration d'Utilité Publique .....	365

6.4 Avis de la commission d'enquête .....	365
6.4.1 sur le déroulement de l'enquête.....	365
A l'issue d'une enquête publique qui a duré 40 jours, il apparaît : .....	365
6.4.2 sur l'évaluation du projet.....	366
6.4.3 Sur la réalisation du projet lui-même .....	367
6.5 conclusions de la commission d'enquête .....	368
<b>CHAPITRE VII AVIS ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME .....</b>	<b>370</b>
7.1 Mise en compatibilité du PLU de Rosny-sous-Bois .....	371
7.2 Mise en compatibilité du PLU du Perreux-sur-Marne .....	375
7.3 . Mise en compatibilité du PLU de Drancy .....	380
7.4. Mise en compatibilité du PLUi de l'EPT Plaine-Commune .....	385
7.5. Mise en compatibilité du PLUi de l'EPT Est Ensemble .....	391

## **RAPPORT**

### ***Préambule***

Le présent rapport relate le travail de la commission d'enquête chargée de procéder à l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique modificative de la Ligne 15 Est du Grand Paris Express.

La commission d'enquête a été désignée par décision du vice-président du tribunal administratif de Montreuil et choisie sur les listes d'aptitude départementale étant précisé que ne peuvent être désignés comme commissaire-enquêteurs les personnes intéressées à l'opération à titre personnel ou en raison de leurs fonctions, notamment au sein de la collectivité ou du service qui assure la maîtrise d'ouvrage.

Cette disposition législative ainsi que la procédure de désignation par une autorité juridictionnelle, garantissent l'indépendance totale des commissaires-enquêteurs tant vis à vis de l'autorité organisatrice que de l'administration ou du public ainsi que leur parfaite neutralité.

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

Les commissaires-enquêteurs n'ont aucune borne à leur mission qui est d'apprécier l'acceptabilité sociale du projet soumis à l'enquête et il leur est demandé de peser de manière objective le pour et le contre, puis de donner un avis motivé personnel donc subjectif.

De même les commissaires-enquêteurs n'ont pas à se comporter en juriste et il n'est pas de leur responsabilité de se prononcer sur la légalité de l'environnement administratif. Cela est et reste de la compétence du tribunal administratif. Il n'est donc pas de leur compétence de dire le droit, mais simplement ils peuvent dire s'il leur semble que la procédure a été respectée.

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

C'est ainsi qu'à partir des éléments du dossier, des observations relevées dans les registres ou des courriers adressés, la commission d'enquête, tenant compte des différents entretiens ou consultations opérées, rend in fine un avis motivé en toute conscience et toute indépendance.

## **CHAPITRE I PRESENTATION DE L'ENQUETE PUBLIQUE**

### ***1.1 Objet de l'enquête publique***

#### **1.1.1. Présentation générale du projet de Ligne 15 Est**

##### ***1.1.1.1 Les objectifs du projet de ligne 15 Est***

La Ligne 15 Est constitue l'une des trois composantes du projet de la Ligne 15 du Grand Paris Express (GPE) avec les tronçons Sud [Pont de Sèvres -Noisy-Champs] et Ouest [Pont de Sèvres -Saint-Denis Pleyel]. La Ligne 15 forme une spirale à partir de Noisy-Champs et rejoint la Défense via Champigny Centre et Villejuif. Depuis la Défense, le tracé continue via Saint-Denis et Rosny-sous-Bois, jusqu'à Champigny Centre par la Ligne 15 Est.

Cette ligne, d'une longueur d'environ 23 km, dessert deux départements (Seine-Saint-Denis et Val-de-Marne) et douze communes : Saint-Denis, Aubervilliers, Pantin, Bobigny, Drancy, Noisy-le-Sec, Bondy, Rosny-sous-Bois, Fontenay-sous-Bois, Le Perreux-sur-Marne, Nogent-sur-Marne, Champigny-sur-Marne.

Les objectifs poursuivis par la réalisation de la Ligne 15 Est sont :

- désenclaver l'est francilien et d'apporter de nouvelles dessertes,
- améliorer le maillage du réseau francilien,
- accompagner le développement du territoire.

##### ***1.1.1.2 Les principales caractéristiques du projet de ligne 15 Est***

La Ligne 15 Est est un projet de métro automatique souterrain en mode ferré constitué d'un tunnel bi-voies ainsi que d'ouvrages souterrains et en émergence (gares, entonnements, ouvrages annexes) et d'un centre d'exploitation et de maintenance en surface.

Le projet comprend douze gares, avec une partie souterraine et une partie en émergence, dont les deux gares d'extrémité déjà autorisées au titre du code de l'environnement et réalisées en grande partie dans le cadre des Lignes 16, 17 Sud et 14 Nord d'une part, et de la Ligne 15 Sud du Grand Paris Express d'autre part :

- À l'extrémité nord de la Ligne 15 Est, la gare Saint-Denis Pleyel sera une des gares de la ligne de rocade 15 et également le terminus des lignes 14, 16 et 17. Cette gare est réalisée dans le cadre du projet de tronçon Noisy-Champs –Saint-Denis Pleyel du Grand Paris Express (Lignes 16 et 17 Sud). Cependant des travaux de finalisation des



aménagements intérieurs et des systèmes de la gare seront réalisés dans le cadre du projet de la Ligne 15 Est. Cette gare est exclue du périmètre de déclaration d'utilité publique de la Ligne 15 Est

- À l'extrémité sud, la gare Champigny Centre assure l'interopérabilité avec la Ligne 15 Sud. Cette gare est réalisée en grande partie dans le cadre du projet de tronçon Pont de Sèvres –Noisy-Champs du réseau de transport public du Grand Paris (Ligne rouge / Ligne 15 Sud). 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. Cette gare est incluse dans le périmètre de déclaration d'utilité publique de la Ligne 15 Est.

Le projet comprend un centre d'exploitation (site de maintenance des infrastructures (SMI) et site de maintenance et remisage des trains (SMR)), nécessaire au fonctionnement de la ligne, situé à Rosny-sous-Bois. Il est nommé centre d'exploitation de Rosny-sous-Bois (CER).

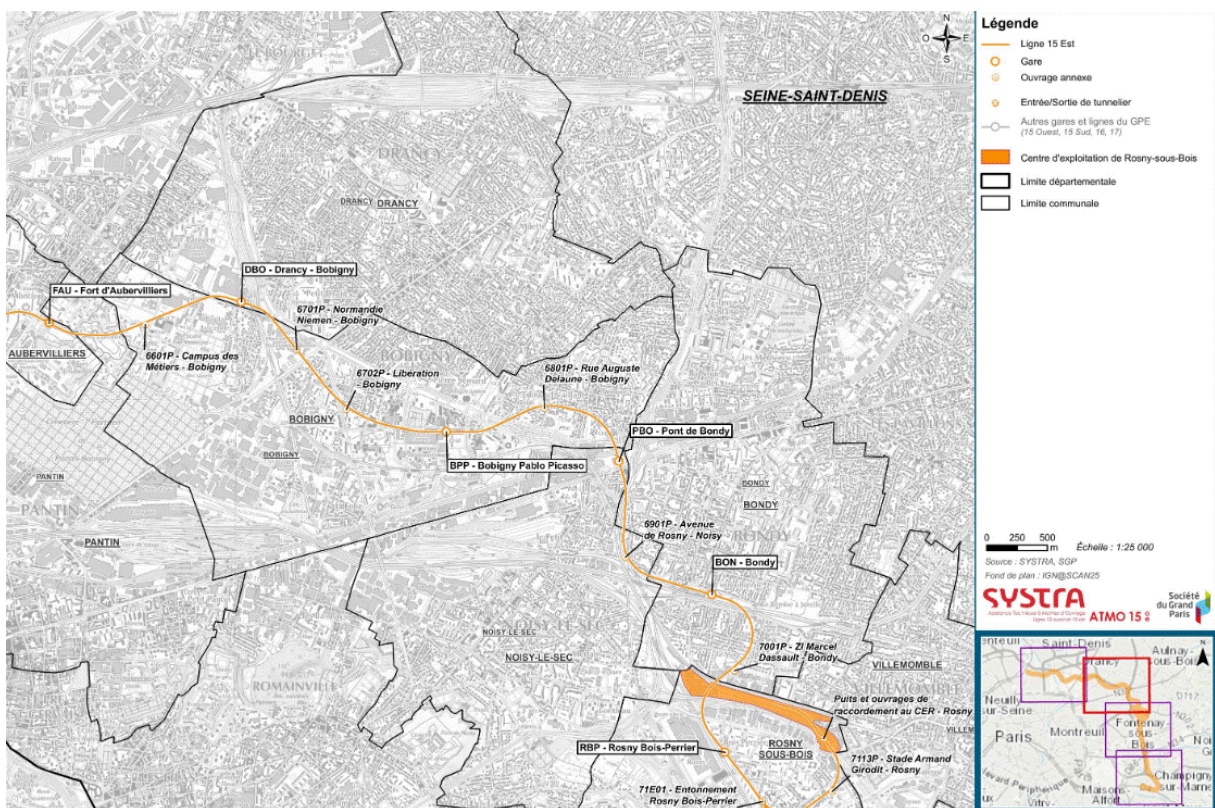
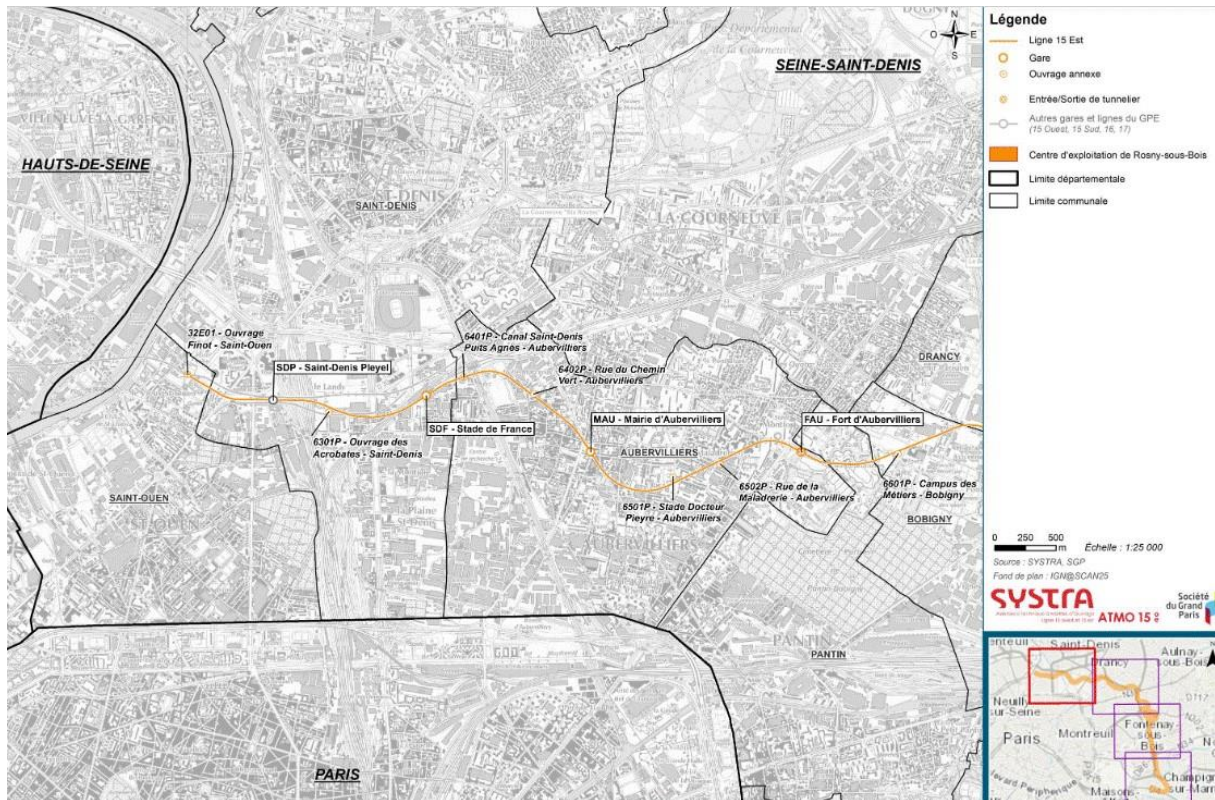
Outre les gares et le centre d'exploitation de Rosny-sous-Bois, le tracé de la Ligne 15 Est comprend 29 ouvrages de services :

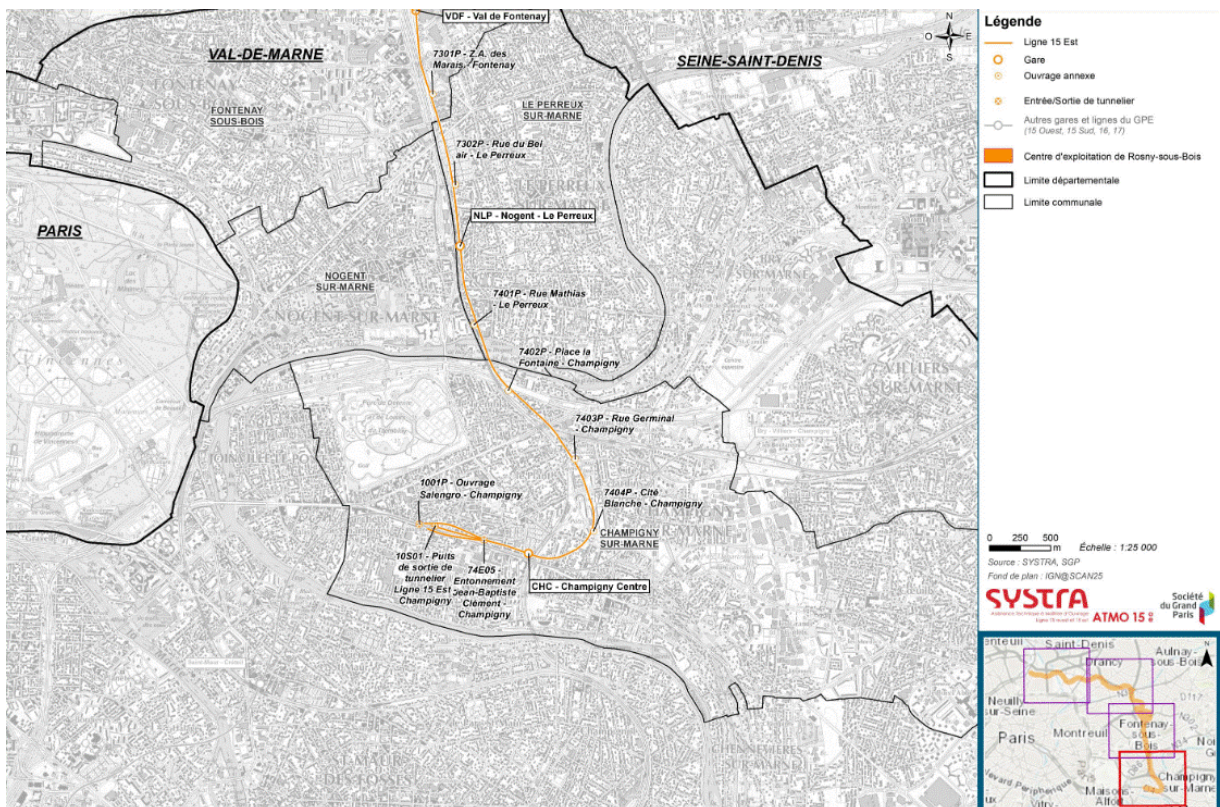
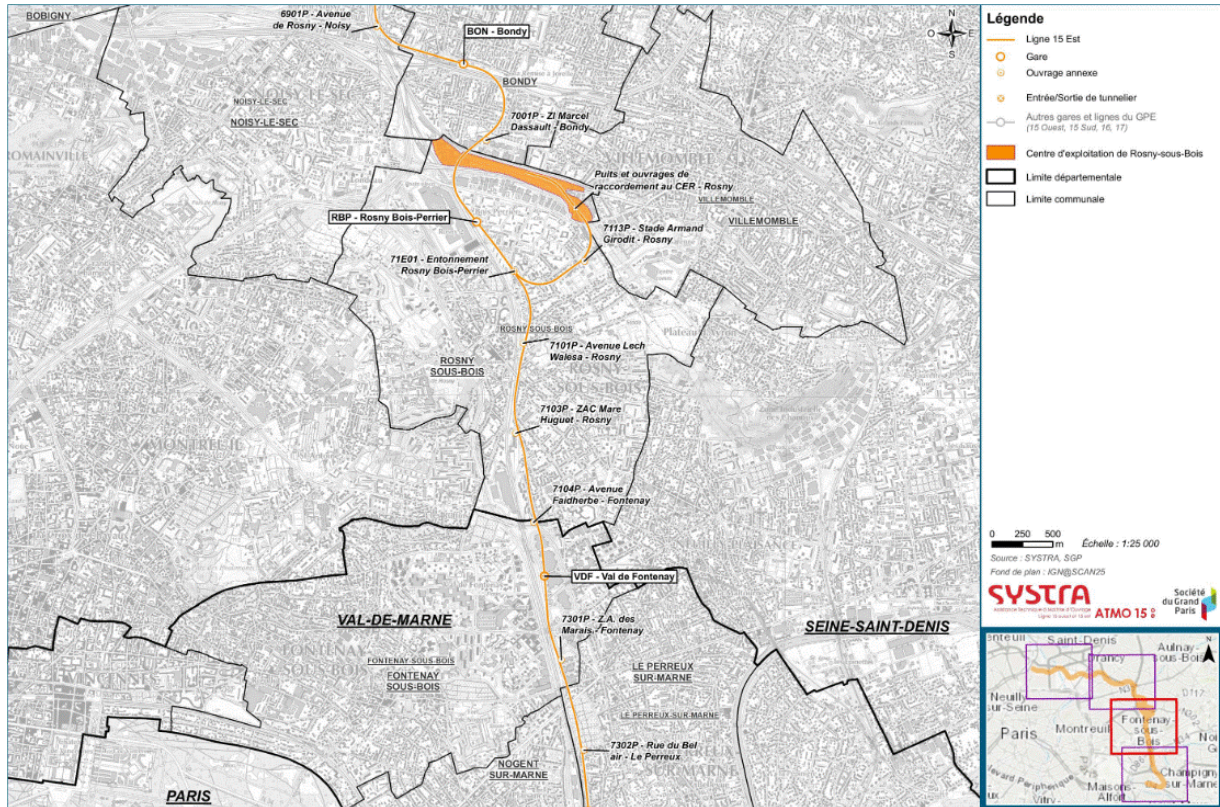
- 4 ouvrages d'entonnement (dont le puits 32E01–Boulevard Finot, anciennement nommé OA 3300P, ayant fait l'objet d'une autorisation dans le cadre des Lignes 16, 17 Sud et 14 Nord, et le puits 1001P -Salengro ayant fait l'objet d'autorisations dans le cadre de la Ligne 15 Sud) ;
- 3 ouvrages successifs de raccordement au centre d'exploitation ;
- 22 ouvrages annexes assurant principalement des fonctions d'accès secours et/ou de ventilation ;

Ces ouvrages de service regroupent plusieurs fonctions : puits d'accès pompiers, puits de ventilation/désenfumage, puits d'épuisement des eaux.

Le projet intègre également les éléments de programme nécessaires à l'intermodalité de surface, les ouvrages de correspondance reliant les gares du Grand Paris Express (GPE) créées au réseau lourd de transports existant (métro, RER, Transilien), ainsi que les impacts et mesures conservatoires sur les ouvrages et équipements existants.

### 1.1.1.3 Cartographie du projet





#### **1.1.1.4 Le maître d'ouvrage et les principaux acteurs du 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.

Cette dernière 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.

La Société du Grand Paris est le maître d'ouvrage des lignes suivantes du réseau de transport public du Grand Paris :

- la ligne rouge Le Bourget –Villejuif –La Défense –Saint-Denis Pleyel –Roissy –Le Mesnil-Amelot, composée d'une partie de la ligne 15, ainsi que des lignes 16 et 17 ;
- la ligne verte Orly –Versailles –Nanterre, correspondant à la ligne 18 ;
- la ligne bleue Orly –Saint-Denis Pleyel, comprenant les prolongements de la ligne 14 au sud (entre Olympiades et Aéroport d'Orly, dont la réalisation est confiée par transfert temporaire de maîtrise d'ouvrage à la RATP) et au nord (entre Mairie de Saint-Ouen et Saint-Denis Pleyel). Les infrastructures correspondant aux lignes rouge, verte et bleue du réseau de transport public du Grand Paris définissent le périmètre du programme dont la maîtrise d'ouvrage est confiée à la Société du Grand Paris par la loi relative au Grand Paris.

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 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 (dénommé aujourd'hui Ile-de-France Mobilités (IDFM)) a désigné la Société du Grand Paris maître d'ouvrage de la « Ligne 15 Est », projet qui correspond au tronçon du réseau complémentaire structurant intégré à la liaison de rocade de la ligne 15.

Une convention de maîtrise d'ouvrage a été conclue en date du 28 avril 2015 entre le IDFM 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 Ile-de-France Mobilités (IDFM).

**Ile-de-France Mobilités (anciennement Syndicat des Transports d'Ile-de-France -STIF)** est l'autorité organisatrice des transports en Ile-de-France. À ce titre, elle est chargée 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 ;
- attribution de l'exploitation du réseau francilien à des transporteurs (RATP, KEOLIS, SNCF, TRANSDEV, etc.) en fixant des objectifs (ponctualité, accessibilité, information, sécurité, propreté, etc.) ;
- évaluation et révision du plan de déplacements urbains d'Ile-de-France.

Une coordination entre IDFM 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 IDFM a la responsabilité.
- IDFM 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 d'IDFM, qui désignera l'exploitant. Après avoir été acquis par la Société du Grand Paris, le matériel roulant sera transféré en pleine propriété à IDFM, qui le mettra à disposition des exploitants. Ainsi, la Société du Grand Paris et IDFM 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 ;

-IDFM 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 IDFM sur tous les sujets nécessitant une validation, ou préparant une décision future de la part de l'autorité organisatrice. En particulier, IDFM 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, IDFM 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, IDFM 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 réseau 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. Les exploitants des lignes de métro nouvelles créées dans le cadre du Grand Paris Express (c'est-à-dire les lignes 15, 16, 17 et 18, qui ne constituent pas des prolongements de lignes existantes) seront quant à eux choisis au terme d'une mise en concurrence organisée par IDFM. IDFM sera chargé de coordonner l'ensemble des exploitants du réseau, sachant qu'il ne peut y avoir qu'un seul exploitant par ligne. En application de l'article L.1241-4 du code des transports, la RATP exerce, conjointement avec IDFM, 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 (la maîtrise d'ouvrage de la gare « Aéroport d'Orly » a quant à elle, été confiée à Aéroports de Paris). 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 Ile-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 Ile-de-France» .En application de l'article 20 de la loi n° 2010-597 relative au Grand Paris, la RATP sera également gestionnaire de l'infrastructure composant le réseau de transport public du Grand Paris, dans les conditions prévues par les dispositions précitées de l'article L.2142-3 du code des transports.

**SNCF Réseau**, SA depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2020, regroupe depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2015 tous les services en charge des infrastructures ferroviaires. Unique propriétaire et gestionnaire du réseau, il réunit les compétences auparavant dispersées entre Réseau Ferré de France (RFF), SNCF Infra et la Direction de la Circulation Ferroviaire (DCF). Ses missions principales sont l'entretien, la modernisation et la commercialisation de l'accès au réseau ferré pour l'ensemble des entreprises de transport de voyageurs et de marchandises. Pour les projets du Grand Paris Express, SNCF Réseau assure la maîtrise d'ouvrage des ouvrages d'interconnexion avec les gares des lignes nouvelles et des ouvrages en passage souterrain sous les voies ferrées existantes. SNCF

Réseau est également maître d'ouvrage du réaménagement de la plateforme ferroviaire Montgolfier à Rosny-sous-Bois, comprenant notamment le déplacement de la voie de grande ceinture 2bis, afin de libérer les emprises nécessaires à l'implantation du centre d'exploitation de Rosny-sous-Bois (CER) de la Ligne 15 Est, dont la Société du Grand Paris assure la maîtrise d'ouvrage.

**La Direction des routes Ile-de-France (DIRIF)** est née le 1er janvier 2007 et a rejoint la Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement d'Ile-de-France (DRIEA-IF) au 1<sup>er</sup> juillet 2010. La DIRIF exploite, entretient, sécurise et aménage le réseau routier national non concédé francilien. Ses principales missions sont :

- d'assurer la construction et le contrôle de travaux de nouveaux projets routiers ;
- de gérer les voies rapides d'Ile-de-France.

La DIRIF a délégué à la Société du Grand Paris la maîtrise d'ouvrage du déplacement de la bretelle de l'A103 à Rosny-sous-Bois, afin de libérer les emprises nécessaires à l'implantation du centre d'exploitation de Rosny-sous-Bois et d'assurer son raccordement au tunnel de la Ligne 15 Est.

### **1.1.2. La nécessité d'une nouvelle enquête publique.**

Le projet de la ligne 15 Est du Grand Paris Express a été déclaré d'utilité publique par l'arrêté interpréfectoral n°2017-0325 du 13 février 2017 et modifié par arrêté interpréfectoral n°2018-1438 du 20 juin 2018.

De 2017 à fin 2019, les études techniques du projet de la Ligne 15 Est ont été approfondies lors des phases de conception d'Avant-Projet. Ces études ont permis d'affiner et de préciser les dispositions constructives des aménagements présentés en enquête publique en 2016, puis en 2017. Le projet n'a pas fait l'objet de modifications impliquant une nouvelle concertation.

Les modifications présentées à la présente enquête publique portent :

- sur l'évolution des coûts et de l'évaluation socio-économique du programme et du projet de la ligne 15 Est;
- sur la nouvelle implantation de certains ouvrages :

Déplacement de l'ouvrage OE 71E01 -Entonnement Rosny Bois-Perrier et déplacement de l'ouvrage annexe OA 6502P -Rue de la Maladrerie à Aubervilliers.



Les nouvelles implantations de ces ouvrages impliquent également une modification des emprises des chantiers et une adaptation locale du tracé du tunnel du métro ;

-la modification de l'emprise chantier de certains ouvrages nécessitant parfois l'élargissement ponctuel de la zone d'intervention potentielle pour la réalisation des travaux de la Ligne 15 Est sur les communes de :

- Aubervilliers (OA 6401P –Canal Saint-Denis Puits Agnès, OA 6502P -Rue de la Maladrerie et gare de Fort d'Aubervilliers) ;
- Bobigny (OA 6801P -Rue Auguste Delaune, gare de Bobigny Pablo Picasso et gare de Pont de Bondy) ;
- Bondy (OA 7001P -ZI Marcel Dassault) ;
- Champigny-sur-Marne (OA 7403P -Rue Germinal et OE 74E05 -Entonnement Jean-Baptiste Clément) ;
- Drancy (gare de Drancy-Bobigny) ;
- Fontenay-sous-Bois (OA 7301P -Z.A. des Marais) ;
- Nogent-sur-Marne (emprise déportée de la gare de Nogent –Le Perreux) ;
- Noisy-le-Sec (gare de Pont de Bondy et OA 6901P -Avenue de Rosny) ;
- Rosny-sous-Bois (OE 71E01 -Entonnement Rosny Bois-Perrier) ;
- Saint-Denis (OA 6401P -Canal Saint-Denis Puits Agnès).

Par ailleurs, la Société du Grand Paris a décidé de recourir à des marchés de conception-réalisation pour les lignes 15 Est et 15 Ouest. Ces marchés de conception-réalisation sont passés en application de l'article L.2171-6 du code de la commande publique.

Du fait des nouvelles modifications apportées au projet de la Ligne 15 Est et de l'actualisation du coût du projet, une nouvelle enquête publique est donc requise et effectuée :

- au titre des articles L.123-1 à L.123-18 et R.123-1 à R.123-27 du code de l'environnement, s'agissant d'une opération susceptible d'affecter l'environnement ;
- au titre de l'article L.1 et de l'article R.112-4 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, s'agissant d'une opération nécessitant des acquisitions foncières par procédure d'expropriation si besoin ;
- au titre de l'article L.122-5 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et des articles L153-54 à L. 153-59, R. 153-13 et R. 153-14 du code de l'urbanisme,

s'agissant d'une opération nécessitant une mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

### **1.1.3. Une nouvelle Déclaration d'Utilité Publique**

A l'issue de la présente enquête publique, l'utilité publique pourra être prononcée le cas échéant, par arrêté conjoint des préfets de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne. Cet arrêté modifiera l'arrêté interpréfectoral n°2017-0325 du 13 février 2017 modifié par l'arrêté interpréfectoral n° 2018-1438 du 20 juin 2018 déclarant d'utilité publique et urgents les travaux nécessaires à 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» et emportera mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme de Rosny-sous-Bois, Le Perreux-sur-Marne et Drancy et des PLUi des EPT Est Ensemble et Plaine Commune.

Le projet sera déclaré d'utilité publique si l'intérêt général qu'il représente est supérieur à son coût financier, aux atteintes à la propriété privée qu'il entraîne, aux inconvénients d'ordre social ou à l'atteinte à d'autres intérêts publics qu'il engendre.

Il pourra comporter des prescriptions particulières à la charge de la Société du Grand Paris, destinées à éviter les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine, réduire les effets n'ayant pu être évités et, lorsque cela est possible, compenser les effets négatifs notables du projet qui n'ont pu être ni réduits ni évités.

### **1.1.4. La mise en compatibilité des documents d'urbanisme**

Le projet soumis à l'enquête publique ne nécessite pas de mettre en compatibilité des schémas de cohérence territoriale (SCOT) ou le schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF). Les textes concernant les plans locaux d'urbanisme (PLU) qui s'appliquent en l'occurrence sont donc ceux du code de l'urbanisme, notamment :

- partie législative, les articles L.153-54 à L. 153-59 et L.104-1 à L.104-3
- partie réglementaire, les articles. 153-13 et R.153-14, R. 104-1, R. 104-2 R.104-8 et suivants.

Les PLU de Rosny-sous-Bois, Le Perreux-sur-Marne et Drancy, ainsi que les PLUI de Plaine-Commune et Est Ensemble seront mis en compatibilité avec la déclaration d'utilité publique. Un examen détaillé en fait au paragraphe 2.5.

## **1.2 Cadre juridique**

Les textes qui encadrent la procédure en cours sont les suivants :

Concernant l'enquête publique et la déclaration d'utilité publique :

**Le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique**, notamment :

- partie législative, les articles L.1, L.110-1, L.121-1 à L.121-5 relatifs à l'enquête publique et à la déclaration d'utilité publique ;
- partie législative, l'article L.122-1 relatif à la déclaration de projet ;
- partie réglementaire, R. 112-4, relatif au dossier d'enquête publique ;
- partie réglementaire, les articles R. 122-1, R. 122-2 et R. 241-1, relatifs aux dispositions communes applicables à la déclaration d'utilité publique.

**Le code de l'environnement**, notamment :

- partie législative, les articles L.123-1 à 123-2, concernant le champ d'application et l'objet des enquêtes publiques relatives aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement ;
- partie législative, les articles L.123-3 à L.123-18, concernant la procédure et le déroulement des enquêtes publiques relatives aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement ;
- partie réglementaire, les articles R.123-1 à R.123-27, concernant le champ d'application, l'objet, la procédure et le déroulement des enquêtes publiques relatives aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement ;
- partie réglementaire, l'article R.126-4, relatif à la déclaration de projet.

**La loi n° 2010-597 du 3 juin 2010** relative au Grand Paris et ses décrets d'application  
Concernant l'évaluation environnementale (Étude d'impact) :

Les dispositions du code de l'environnement relatives à l'évaluation environnementale sont applicables dans leur version antérieure à la réforme de l'évaluation environnementale par :

- **l'ordonnance N° 2016-1058 du 3 août 2016** relative à la modification des règles applicables à l'évaluation environnementale des projets, plans et programmes ;
  - **le décret d'application n° 2016-1110 du 11 août 2016** relatif à la modification des règles applicables à l'évaluation environnementale des projets, plans et programmes ;
- Dispositions applicables :

**Le code de l'environnement :**

-partie législative, les articles L.122-1 à L.122-3-3, concernant les études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagements ;

-partie réglementaire, les articles R.122-1 à R.122-15, relatifs aux études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagements.

Concernant la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, le projet soumis à l'enquête publique ne nécessitant pas de mettre en compatibilité des schémas de cohérence territoriale (SCOT) ou le schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF), seuls les textes concernant les plans locaux d'urbanisme (PLU) sont donc concernés, à savoir :

**Le code de l'urbanisme**, notamment :

-partie législative, les articles L.153-54 à L. 153-59 et L.104-1 à L.104-3 s'agissant des mises en compatibilité de plans locaux d'urbanisme avec une opération d'utilité publique et s'agissant des évaluations environnementales ;

-partie réglementaire, les articles 153-13 et R.153-14, R. 104-1, R. 104-2 R.104-8 et suivants s'agissant des mises en compatibilité de plans locaux d'urbanisme avec une opération d'utilité publique ou d'intérêt général et s'agissant des évaluations environnementales.

Concernant l'évaluation socio-économique :

**Le 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.

**Le décret n° 2013-1211 du 23 décembre 2013** relatif à la procédure d'évaluation des investissements publics en application de l'article 17 de la loi n° 2012-1558 du 31 décembre 2012 de programmation des finances.

### ***1.3. Désignation de la commission d'enquête***

A la demande, par lettre du 26 janvier 2021 de M. le Préfet de la Seine-Saint-Denis, M. le vice-président du tribunal administratif de Montreuil a constitué, par décision N°E21000002/93 du 26 janvier 2021 (**annexe 1** au présent rapport) une commission d'enquête en vue de procéder à une enquête publique unique relative à la ligne 15 Est Orange entre Saint-Denis Pleyel et Champigny Centre.

### ***1.4. Modalités d'organisation de l'enquête publique***

Dès la connaissance de cette décision du tribunal administratif, le président de la commission a pris l'attache des deux institutions directement concernées, à savoir la

préfecture de la Seine-Saint-Denis et la Société du Grand Paris (SGP) pour étudier les modalités d'organisation de l'enquête.

Les conditions sanitaires en vigueur ne facilitant pas l'organisation, il fut convenu que l'urgence était primordiale pour faire en sorte que l'enquête puisse s'achever avant les vacances d'été. Si ce délai peut paraître long, le retour d'expérience a montré que, malgré les efforts de tous, celui-ci a bien été nécessaire, pour faire face aux contraintes liées aux impératifs de cette période notamment pour établir les contacts avec tous les interlocuteurs, et particulièrement les collectivités territoriales (17).

Une première réunion a été organisée dès le 9 février entre la préfecture, la SGP et la commission pour tracer les grandes lignes du déroulement de l'enquête, date, permanences, réunions publiques...

Cette réunion s'est tenue en semi présentiel (une partie des interlocuteurs de la SGP étant en liaison vidéo dans des salles voisines). Ce fut l'occasion pour la commission d'avoir une présentation très complète du projet.

Parmi les décisions les plus importantes il fut convenu que l'enquête se déroulerait du 3 mai au 11 juin 2021, que les commissaires-enquêteurs se tiendraient à la disposition du public à 30 reprises réparties dans les différentes mairies ou EPT concernés, que dans la mesure du possible en prenant en compte les contraintes gouvernementales imposées temporellement, il serait organisé 3 réunions d'échange avec le public réparti sur l'ensemble de la ligne.

Les permanences seraient organisées de la manière suivante dans 16 lieux et un dossier et un registre seraient également déposés en préfecture de la Seine-Saint-Denis sans pour autant tenir de permanence.

Lieux de permanence	Dates et horaires
<b>Mairie de Saint-Ouen-sur-Seine</b> Centre administratif Fernand Lefort - 6, place de la République - 93400 Saint-Ouen-sur-Seine	Le mardi 11 mai 2021 de 9h00 à 12h00
	Le jeudi 10 juin 2021 de 14h00 à 17h00
<b>Mairie de Saint-Denis</b> - Immeuble Saint Jean 6 rue de Strasbourg - 93200 Saint-Denis	Le lundi 3 mai 2021 de 9h00 à 12h00
	Le mercredi 26 mai 2021 de 14h00 à 17h00
<b>Mairie d'Aubervilliers</b> – Hôtel de ville -2, rue de la Commune de Paris - 93300 Aubervilliers	Le vendredi 21 mai 2021 de 9h00 à 12h00
	Le jeudi 3 juin 2021 de 14h00 à 17h00

<b>Mairie de Pantin</b> - Centre administratif - 84/88 avenue du Général-Leclerc - 93500 Pantin	Le jeudi 3 juin 2021 de 9h00 à 12h00
<b>Mairie de Drancy</b> - Hôtel de ville – centre administratif - service voirie réglementaire Place de l'hôtel de ville - 93701 Drancy Cedex	Le mardi 4 mai 2021 de 9h00 à 12h00
	Le vendredi 28 mai 2021 de 14h00 à 17h00
<b>Mairie de Bobigny</b> – Hôtel de ville - 31 avenue du Président Salvador Allende - 93000 Bobigny	Le mardi 18 mai 2021 de 9h00 à 12h00
	Le mercredi 9 juin 2021 de 14h00 à 17h00
<b>Mairie de Bondy</b> - Hôtel de ville - Esplanade Claude-Fuzier - 93143 Bondy Cedex	Le jeudi 6 mai 2021 de 9h00 à 12h00
	Le mercredi 2 juin 2021 de 14h00 à 17h00
<b>Mairie de Noisy-le-Sec</b> Hôtel de Ville – centre administratif- 1, rue Chaâlons - 93130 Noisy-le-Sec	Le vendredi 7 mai 2021 de 14h00 à 17h00
	Le mardi 1 <sup>er</sup> juin 2021 de 9h00 à 12h00
<b>Mairie de Rosny-sous-Bois</b> -Hôtel de ville - 20 rue Claude Pernès - 93110 Rosny-sous-Bois	Le mercredi 5 mai 2021 de 9h00 à 12h00
	Le mercredi 26 mai 2021 de 14h00 à 17h00
<b>Mairie de Villemomble</b> - Hôtel de Ville, 13 bis rue d'Avron - 93350 Villemomble Cedex	Le lundi 7 juin 2021 de 9h00 à 12h00
<b>Mairie de Fontenay-sous-Bois</b> Maison de l'habitat et du cadre de vie 6, rue de l'Ancienne Mairie - 94120 Fontenay-sous-Bois	Le lundi 10 mai 2021 de 14h00 à 17h00
	Le mercredi 2 juin 2021 de 14h00 à 17h00
<b>Mairie du Perreux-sur-Marne</b> Hôtel de Ville Place de la Libération - 94170 Le Perreux-sur-Marne	Le mercredi 12 mai 2021 de 14h00 à 17h00
	Le mardi 8 juin 2021 de 14h00 à 17h00
<b>Mairie de Nogent-sur-Marne</b> Hôtel de ville - Place Roland Nungesser - 94130 Nogent-sur-Marne	Le mercredi 19 mai 2021 de 9h00 à 12h00
	Le vendredi 4 juin 2021 de 14h00 à 17h00
<b>Mairie de Champigny-sur-Marne</b> - Hôtel de Ville 14 rue Louis Talamoni - 94507 Champigny-sur-Marne Cedex	
	Le jeudi 20 mai 2021 de 9h00 à 12h00 Le vendredi 11 juin 2021 de 14h00 à 17h00
<b>Établissement public territorial Plaine Commune</b> 21, avenue Jules Rimet - 93218 Saint-Denis cedex	Le lundi 17 mai 2021 de 14h00 à 17h00
	Le lundi 31 mai 2021 de 9h00 à 12h00
<b>Établissement public territorial Est Ensemble</b> 100, avenue Gaston Roussel - 93232 Romainville cedex	Le mercredi 12 mai 2021 de 9h00 à 12h00
	Le jeudi 27 mai 2021 de 14h00 à 17h00

Les réunions d'échange avec le public seraient organisées à Aubervilliers, Champigny et Bobigny selon des modalités à mettre en place avec les collectivités locales.

Un registre électronique serait accessible par tous sur un site dédié et le dossier mis à la disposition du public également sur un site électronique dédié outre sa formule « papier » dans les lieux d'enquête.

Ces dispositions ont fait l'objet d'un arrêté interprefectoral des préfets de la Seine-Saint-Denis et du Val de Marne du 22 mars 2021 (**Annexe 2** au présent rapport)

## **Chapitre II Examen du dossier d'enquête.**

### ***2.1. Composition du dossier d'enquête***

PIECE A1 : Objet de l'enquête, informations juridiques et administratives 33 pages

PIECE A2 : Modifications apportées au projet de la ligne 15 Est par rapport à sa version soumise à enquête publique en octobre –novembre 2017 77 pages

PIECE B : Plan de situation 11 pages

PIECE C : Présentation du programme 43 pages

PIECE D : Notice explicative et caractéristiques principales des ouvrages les plus importants 215 pages

PIECE E : Plan général des travaux 25 pages

PIECE F : Appréciation sommaire des dépenses 17 pages

PIECE G1 : Étude d'impact État initial 655 pages

PIECE G2 : Étude d'impact Présentation du projet 185 pages

PIECE G3 : Étude d'impact Impacts et Mesures 727 pages

PIECE G4 : Étude d'impact Résumé non technique 207 pages

PIECE G 5 : Étude d'impact Annexe : Schéma de Gestion et de Valorisation des Déblais (juillet 2017) 49 pages

PIECE H : Évaluation socio-économique à l'échelle de la Ligne 15 Est 63 pages

PIECE H : Annexe : évaluation socio-économique à l'échelle du Grand Paris Express 85 pages

PIECE I1.1 : Mise en compatibilité des documents d'urbanisme Plan local d'urbanisme intercommunal de Plaine Commune 105 pages

PIECE I1.2 : Mise en compatibilité des documents d'urbanisme Plan local d'urbanisme intercommunal de Plaine Commune Évaluation environnementale 63 pages

PIECE I1.3 : Mise en compatibilité des documents d'urbanisme Plan local d'urbanisme intercommunal de Plaine Commune Avis délibéré de la MRAe sur la mise en compatibilité du PLUi de Plaine Commune –Réponse de la maîtrise d'ouvrage 19 pages

PIECE I2.1 : Mise en compatibilité des documents d'urbanisme Plan local d'urbanisme intercommunal d'Est Ensemble 69 pages

PIECE I2.2 : Mise en compatibilité des documents d'urbanisme Plan local d'urbanisme intercommunal d'Est Ensemble Évaluation environnementale 69 pages

PIECE I2.3 : Mise en compatibilité des documents d'urbanisme Plan local d'urbanisme intercommunal d'Est Ensemble Avis délibéré de la MRAe sur la mise en compatibilité du PLUi d'Est Ensemble–Réponse de la maîtrise d'ouvrage 19 pages

PIECE I3.1 : Mise en compatibilité des documents d'urbanisme Plan local d'urbanisme de Drancy 65 pages

PIECE I3.2 Mise en compatibilité des documents d'urbanisme Plan local d'urbanisme de Drancy Décision de la MRAe sur le projet de MECDU du PLU de Drancy 5 pages

PIECE I4.1 : Mise en compatibilité des documents d'urbanisme Plan local d'urbanisme de Rosny-sous-Bois 73 pages

PIECE I4.2 : Mise en compatibilité des documents d'urbanisme Plan local d'urbanisme de Rosny-sous-Bois Évaluation environnementale 69 pages

PIECE I4.3 : Mise en compatibilité des documents d'urbanisme Plan local d'urbanisme de Rosny-sous-Bois Avis délibéré de la MRAe sur la mise en compatibilité du PLU de Rosny-sous-Bois –Réponse de la maîtrise d'ouvrage 17 pages

PIECE I5.1: Mise en compatibilité des documents d'urbanisme Plan local d'urbanisme du Perreux-sur-Marne 55 pages

PIECE I5.2 : Mise en compatibilité des documents d'urbanisme Plan local d'urbanisme du Perreux-sur-Marne Décision de la MRAe sur le projet de MECDU du PLU du Perreux- sur-Marne 5 pages

PIECE I6: Mise en compatibilité des documents d'urbanisme Procès-verbal de la réunion d'examen conjoint 5 pages



PIECE J1 : Annexe Bilan du débat public sur le Réseau de transport public du Grand Paris 23 pages

PIECE J2 : Annexe Bilan du débat public sur le projet Arc Express 15 pages

PIECE J3 : Annexe Bilan de la concertation sur la ligne Orange 86 pages

PIECE J4 : Annexe Rapport de M. Michel Gaillard, garant de la concertation désigné par la CNDP 14 pages

PIECE J5a : Annexe Consultation inter-administrative –Synthèse des avis reçus–DUP initiale 94 pages

PIECE J5b : Annexe Consultation inter-administrative –Synthèse des avis reçus–DUP modificative n°1 23 pages

PIECE J5c : Annexe Consultation inter-administrative –Synthèse des avis reçus–DUP modificative n°2 39 pages

PIECE J6a : Annexe Délibération n°2015/516 du conseil du STIF –Approbation du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique initiale réalisé par la Société du Grand Paris 102 pages

PIECE J6b : Annexe Délibération n°2017/419 du conseil du STIF –Approbation du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique modificative n°1réalisé par la Société du Grand Paris 18 pages

PIECE J6c : Annexe Délibération n°2020/712 du conseil d'IDFM (ex-STIF) – Approbation du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique modificative n°2 réalisé par la Société du Grand Paris 51 pages

PIECE J7a : Annexe Délibération n°2016/09 du directoire de la Société du Grand Paris, apportant les réponses aux demandes émises par le STIF dans la délibération n°2015/516 de son conseil 12 pages

PIECE J7b : Annexe Délibération n°2017/29 du directoire de la Société du Grand Paris, apportant les réponses aux demandes émises par le STIF dans la délibération n°2017/419 de son conseil 9 pages

PIECE J7c : Annexe Délibération n°2021-02 du directoire de la Société du Grand Paris, apportant les réponses aux réserves et demandes émises par Ile-de-France Mobilité dans la délibération n°2020/712 de son conseil en date du 09 décembre 2020 13 pages

PIECE J8a : Annexe Avis délibéré de l'Autorité environnementale – DUP initiale 39 pages

PIECE J8b : Annexe Avis délibéré de l'Autorité environnementale – DUP modificative n°1 14 pages

PIECE J8c : Annexe Avis délibéré de l'Autorité environnementale – Dossier d'Autorisation Environnementale (DDAE) 28 pages

PIECE J8d : Annexe Avis délibéré de l'Autorité environnementale – DUP modificative n°2 29 pages

PIECE J9a : Annexe Mémoire en réponse sur l'avis de l'Autorité environnementale – DUP initiale 66 pages

PIECE J9b : Annexe Mémoire en réponse sur l'avis de l'Autorité environnementale – DUP modificative n°1 12 pages

PIECE J9c : Annexe Mémoire en réponse sur l'avis de l'Autorité environnementale – Dossier D'Autorisation Environnementale (DDAE) de 2019 24 pages

PIECE J9d : Annexe Mémoire en réponse sur l'avis de l'Autorité environnementale – DUP modificative n°2 46 pages

PIECE J10a : Annexe Avis du commissaire général à l'investissement sur l'évaluation socio-économique de la ligne 15 Est et rapport de contre-expertise – DUP initiale 64 pages

PIECE J10b : Annexe Avis du commissaire général à l'investissement sur l'évaluation socio-économique de la ligne 15 Est et rapport de contre-expertise – DUP modificative n°2 52 pages

PIECE J11a : Annexe Suites données par la Société du Grand Paris à l'avis du Commissaire général à l'investissement – DUP initiale 5 pages

PIECE J11b : Annexe Suites données par la Société du Grand Paris à l'avis du Secrétaire Général Pour l'Investissement – DUP modificative n°2 10 pages

PIECE J12a : Annexe Estimation sommaire des dépenses foncières sur le tronçon Saint-Denis Pleyel –Champigny Centre –DUP initiale 14 pages

PIECE J12b : Annexe Estimation sommaire des dépenses foncières sur le tronçon Saint-Denis Pleyel –Champigny Centre –DUP modificative n°1 (Département Seine-Saint-Denis) 6 pages

PIECE J12c : Annexe Estimation sommaire des dépenses foncières sur le tronçon Saint-Denis Pleyel –Champigny Centre –DUP modificative n°2 16 pages

PIECE J13a : Annexe Arrêté n°2017-0325 du 13 février 2017 (DUP initiale) et annexes 32 pages

PIECE J13b : Annexe Arrêté n°2018-1438 du 20 juin 2018 (DUP modificative n1) et annexes 32 pages

PIECE J13c : Annexe Arrêté inter préfectoral n°2019-2057 du 30 juillet 2019 concernant l'autorisation environnementale de la ligne15 Est 46 pages

PIECE J14a : Annexe Avis et conclusions de la Commission d'Enquête de la DUP initiale 26 pages

PIECE J14b : Annexe Avis et conclusions de la Commission d'Enquête de la DUP modificative n°1 120 pages

PIECE J14c : Annexe Rapport et conclusions de la Commission d'Enquête du Dossier D'Autorisation Environnementale (DDAE) 192 pages

## ***2.2. Modifications apportées au projet de la Ligne 15 Est déclaré d'utilité publique***

### **2.2.1. Evolution des coûts et évaluation socio-économique du programme du projet de la ligne 15 Est.**

Le dossier établi en 2016 et présenté à l'enquête publique en 2017 en vue de la déclaration d'utilité publique (DUP) de la ligne 15 Est du Grand Paris Express (GPE) précisait la rentabilité socio-économique du programme dans son ensemble et, au sein du programme, du projet de la ligne 15 (pièce H : « Évaluation socio-économique »), ainsi que les coûts spécifiques pour le projet de la ligne 15 Est (pièce F : « Appréciation sommaire des dépenses »). Ces informations ont également été reprises dans le

dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique modificative établi en 2017 et présenté à l'enquête publique en fin 2017. Compte tenu des événements intervenus depuis la date d'établissement de ce dossier de la DUP initiale, il est nécessaire d'actualiser l'appréciation sommaire des dépenses du projet de la ligne 15 Est.

**Cette évolution des coûts est nécessaire, notamment pour prendre en compte :**

- Les dernières estimations du coût du projet du GPE, y compris la ligne 15 Est lié à sa complexité et aux retours d'expériences des premiers marchés ;

Le coût des véhicules de maintenance qui a été mis à la charge de la SGP (décret n°2017-400 du 27 mars 2017) : pour le programme + 344 Millions d'euros valeur 2010 ;

- Le coût des estimations foncières corrélé à la réévaluation des coûts des biens et autres frais d'acquisition par retour d'expérience des lignes 15 et 16;

Les décisions du Gouvernement du 22 février 2018 concernant le calendrier de mise en service des différentes lignes, entre 2024 et 2030, cette dernière étant l'échéance prévu pour la mise en service de la présente ligne ;

- Les informations disponibles sur l'évolution constatée et prévisionnelle de la population, de l'emploi et du trafic en Ile-de-France, en particulier les prévisions de trafic actualisées à partir de l'Enquête générale transports de 2010 et des modèles disponibles (voir pièce H).

Sur l'ensemble du programme, la SGP met en évidence que les hypothèses socio-économiques prises en 2017 **étaient excessivement prudentes, ce qui conduit à retenir désormais comme hypothèse de référence celle qui correspondait précédemment à l'hypothèse haute.** On peut noter pour information que l'année de référence des calculs est désormais l'années 2015 (dossiers déposés entre 2012 et 2019).

En résumé, à l'échelle du programme ce coût d'opération est évalué aujourd'hui à **35,802 milliards d'euros en valeur 2010, soit 38,604 milliards d'euros aux conditions économiques de 2015, le coût d'exploitation restant inchangée 460 M. € valeur 2010, 486 M. € valeur 2015.**

**A l'échelle du projet de la ligne 15 Est**

Au sein du programme, au stade de la DUP initiale, 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'élevait à **3,179 milliards d'euros HT** aux conditions économiques de janvier 2012.

Au stade du présent dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique modificative, l'estimation est de **5,791 Mds €** (voir pièce F) aux conditions économiques de 2012. Le tableau suivant détaille certains des postes de dépenses liés à cette ligne :

Tableau comparatif de l'évolution des principaux postes de dépenses pour la réalisation de la Ligne 15 Est entre 2015 et 2021

Principaux postes de dépense (à titre indicatif)	Montant en millions d'euros HT (conditions économiques 01/2012)	
	Estimation 2015 pour dossier d'enquête 2016	Estimation 2020 pour dossier d'enquête 2021
Infrastructures tunnel (gros œuvre, second œuvre, aménagements)	1201	1347
Gares et ouvrages de correspondance (gros œuvre, second œuvre, aménagements)	1 179	1609
Ouvrages annexes et ouvrages d'entonnement en ligne	234	900
Systèmes de transport y compris voies et façades de quais, site de maintenance	565	1026
<b>TOTAL Ouvrages &amp; Systèmes</b>	<b>3179</b>	<b>4 882</b>
<i>Dont PAI (Provision pour Aléas et Imprévus)</i>	<i>Hors périmètre</i>	<i>530</i>
Matériel roulant	323	277
Acquisitions foncières et frais associés <sup>1</sup>	270	581
Véhicule de maintenance des infrastructures	Hors périmètre	51
<b>Total général</b>	<b>3772</b>	<b>5 791</b>

L'augmentation du total **Ouvrages et Systèmes**, soit 1 703 M€ (valeur 2012) par rapport à l'estimation du dossier d'enquête publique de 2016, provient essentiellement :

- de modifications de programmes et d'approfondissement des études techniques ;
- de la forte revalorisation de la provision pour risques, réévaluée à 448 M€ (+ 205 M€) ;
- de la prise en compte d'une provision pour aléas et imprévus, ventilée sur chaque poste, à hauteur de 530 M€ pour la ligne 15 Est. Cette provision était en-dehors du périmètre du coût du projet présenté dans le dossier de la DUP initiale ;
- des retours d'expérience sur les marchés passés pour d'autres lignes du Grand Paris Express (génie civil et matériel roulant des lignes 15 sud, 16 et 17).

Enfin, le mode de contractualisation du projet a été modifié. Le choix de marchés en conception- réalisation permettra d'associer très en amont les entreprises chargées de réaliser les ouvrages et de fiabiliser les études, les coûts et le planning général du projet dès la notification des marchés.

Le coût de réalisation du tronçon Saint-Denis Pleyel – Champigny Centre, y compris foncier et acquisition du matériel roulant, s'établit ainsi à **5,791 milliards d'euros HT** aux conditions économiques de janvier 2012.

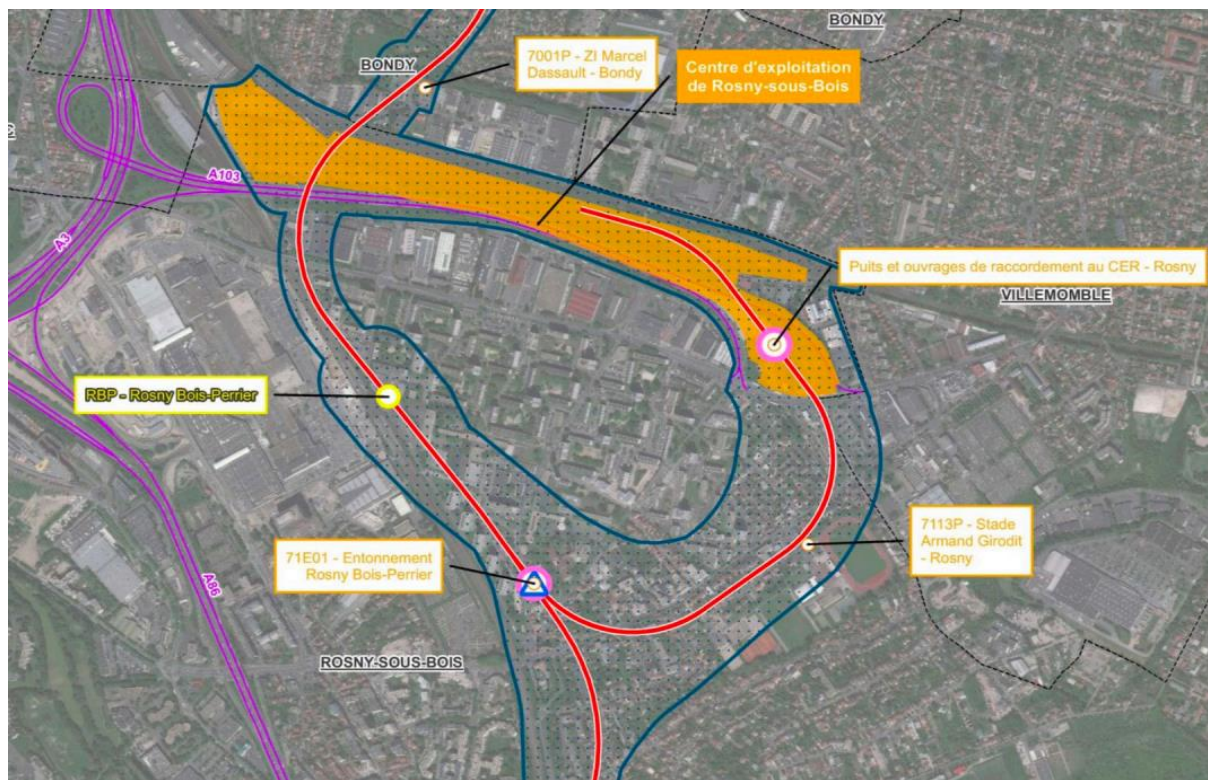
Cette évolution du coût du projet de la Ligne 15 Est par rapport au montant du projet présenté dans le dossier d'enquête publique de 2016 est jugée substantielle et modifie l'économie générale du programme de travaux à l'échelle de la ligne 15 Est. Plus globalement, l'évaluation socio-économique du GPE est modifiée et l'évolution des coûts de l'ensemble des lignes du Grand Paris Express modifie l'économie du programme dans son ensemble.

## **2.2.2. Nouvelle implantation de certains ouvrages**

### ***2.2.2.1. Rosny-sous-Bois : déplacement de l'ouvrage OE 71E01 - Entonnement Rosny Bois-Perrier ;***

L'entonnement Rosny Bois-Perrier (OE 71E01) s'implante dans le quartier du Bois-Perrier, à Rosny-sous-Bois. Il s'insère dans un quartier semi résidentiel, où se situent notamment un gymnase, une école, des résidences et le centre commercial Bois-Perrier.

En phase exploitation, cet ouvrage remplit la fonction de débranchement de la ligne principale vers le centre d'exploitation de Rosny-sous-Bois (CER). L'ouvrage intègre aussi les installations techniques d'alimentation et de ventilation pour la ligne.



### Situation de l'entonement de Rosny :

Pour des raisons techniques liées aux études de conception récentes engagées par la SGP, une solution de déplacer cet ouvrage sur des parcelles adjacentes à celles initialement envisagées, de 250 m environ vers l'est/sud-est, sous une zone pavillonnaire.

Suite à la recommandation de l'Autorité environnementale, une synthèse des impacts de chaque implantation initiale et nouvelle a été réalisée (voir tableaux de synthèse fournis par la notice explicative p68 et 69 – pièce D mais aussi l'étude d'impact pièce G3 notamment qui a été complétée en conséquence.

La SGP a retenu en conséquence la nouvelle implantation.



## Déplacement de l'ouvrage OE 71E01 :

### Justification du déplacement

L'ouvrage OE 71E01 était initialement implanté sur des parcelles nécessitant la démolition d'un bâtiment d'école, l'occupation d'un espace de loisirs ainsi que la déviation de réseaux structurants (réseau GRTgaz et ovoïde d'assainissement DEA93). L'impact foncier de la réalisation de cet ouvrage d'envergure (environ 365 mètres) était très fort.

Par ailleurs, la réalisation de l'ouvrage s'opérait à ciel ouvert en limite d'une résidence composée de cinq grands immeubles d'habitats denses de type R+11. De fait, les nuisances chantier pendant la phase de réalisation de cet ouvrage étaient également très fortes.

Consciente de ces problématiques fortes, la SGP a engagé des études techniques complémentaires qui ont conduit à retenir la solution de supprimer la voie Z dans l'ouvrage sans pour autant dégrader la performance de l'exploitation de la Ligne. Cette optimisation, permettant également la réduction de ces impacts forts, a plusieurs conséquences :

- La réduction de la taille de l'ouvrage de 365 mètres de long à seulement 160 mètres environ ;
- La possibilité de déplacer l'ouvrage sur d'autres parcelles à proximité et ainsi éviter :
  - La démolition du bâtiment de l'école et l'occupation temporaire de l'espace de loisirs ;



- La déviation des réseaux structurants ;
  - Les importantes nuisances chantier au pied de plusieurs immeubles d'habitation dense.
- La réduction de l'emprise foncière de l'ouvrage ;
  - La possibilité de prévoir un phasage de réalisation de l'ouvrage plus simple qu'à l'origine, qui devait tenir compte des différentes contraintes de libération foncière, de dévoiement des réseaux et d'accès riverains ;
  - La sécurisation du planning de réalisation de l'ouvrage et également la réduction de son coût.

En revanche, ce nouvel emplacement nécessite **l'acquisition de parcelles privées** et aura pour conséquence la démolition d'environ 25 pavillons principalement occupés par des personnes âgées, d'un restaurant et de locaux d'une entreprise.

Par ailleurs, le déplacement de cet ouvrage a pour conséquence la modification du tracé du tunnel de la L15 Est initialement prévu. Les nouveaux tracés ne sont pas encore complètement figés et nécessitent des études techniques approfondies. Ces études seront poursuivies lors des phases de conception à venir avec les groupements de conception-réalisation. Ce travail nécessite qu'aujourd'hui, une évolution de la zone potentielle d'intervention soit opérée, afin de permettre aux concepteurs de disposer des emprises souterraines nécessaires pour réaliser les tunnels.

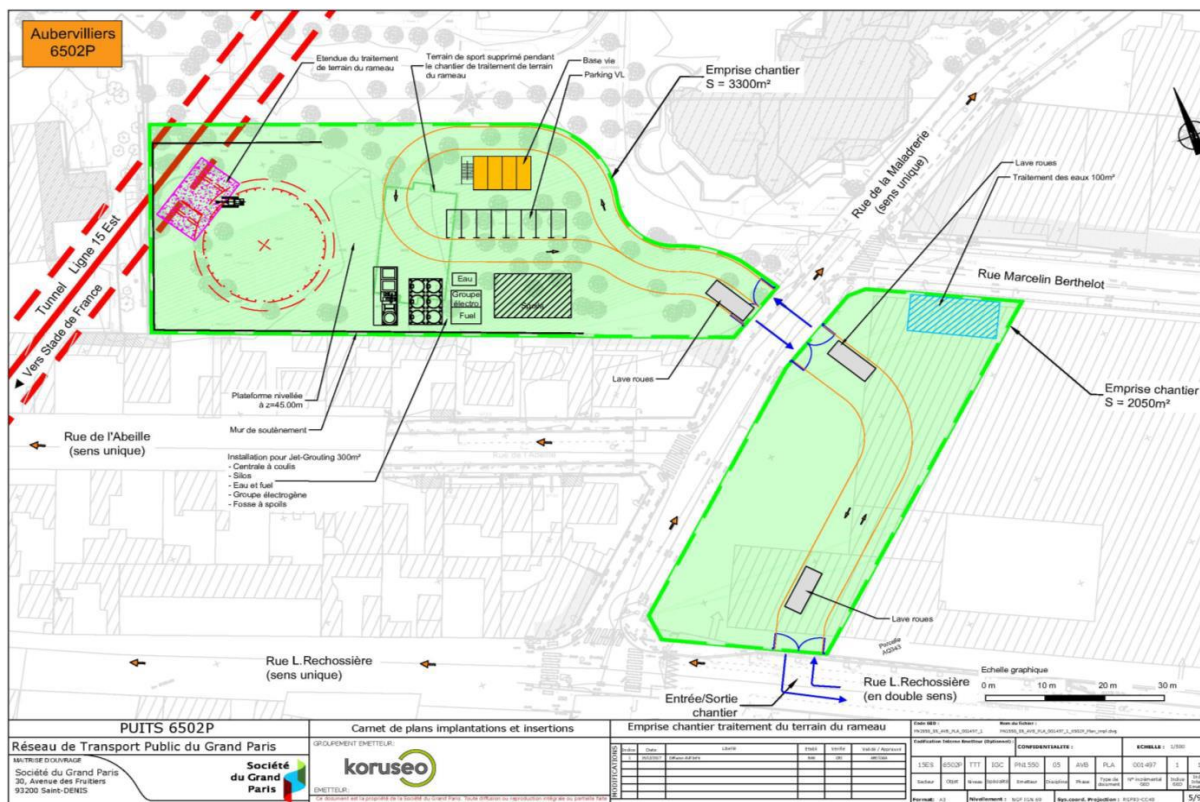
L'élargissement de la zone potentielle d'intervention représente une superficie de plus de 50 000 m<sup>2</sup>. Dans cette zone d'intervention, seule la réalisation de travaux souterrains est susceptible de survenir. Aucun aménagement de surface n'est prévu.

*Voir plus loin le § 2.2.3.9. qui précise cette modification d'emprise.*

**2.2 2.2. Aubervilliers** : déplacement de l'ouvrage annexe OA 6502P -Rue de la Maladrerie ;

### **Situation en 2017 – 2018**

Dans le projet déclaré d'utilité publique en 2017 et 2018, l'ouvrage est localisé au niveau du croisement entre la rue Élisée Reclus et la rue Danielle Casanova à Aubervilliers.



## Emprise chantier de l'ouvrage annexe 6502P - Rue de la Maladrerie

### En 2019

Dans le dossier d'autorisation environnementale de 2019 (stade AVP), l'ouvrage annexe 6502P - Rue de la Maladrerie est situé au sein du Square de la Maladrerie, à Aubervilliers. Il a été déplacé par rapport à son emplacement d'origine en raison de l'incompatibilité avec des réseaux structurants (GRTgaz notamment). Les ensembles à proximité de l'ouvrage sont essentiellement des pavillons (rue de l'Abeille) et des immeubles d'habitation de la Maladrerie.

Lors de cette même demande d'autorisation environnementale (DAE), la surface totale nécessaire à l'emprise chantier de l'ouvrage annexe a été estimée à 5 350 m<sup>2</sup> répartis sur deux zones :

- La zone d'implantation de l'ouvrage (3300 m<sup>2</sup>) ;
- Une zone déportée sur un secteur en friche (2050 m<sup>2</sup>).

C'est aujourd'hui la zone déportée qui sera la zone d'implantation du futur ouvrage.

## En 2020

L'ouvrage annexe demeure dans la rue de la Maladrerie, mais est déplacé de 125 m environ vers le sud-est, sur l'emplacement d'une friche urbaine (parcelle AQ-343). Cette dernière était déjà concernée par le projet puisqu'impactée par l'emprise chantier.

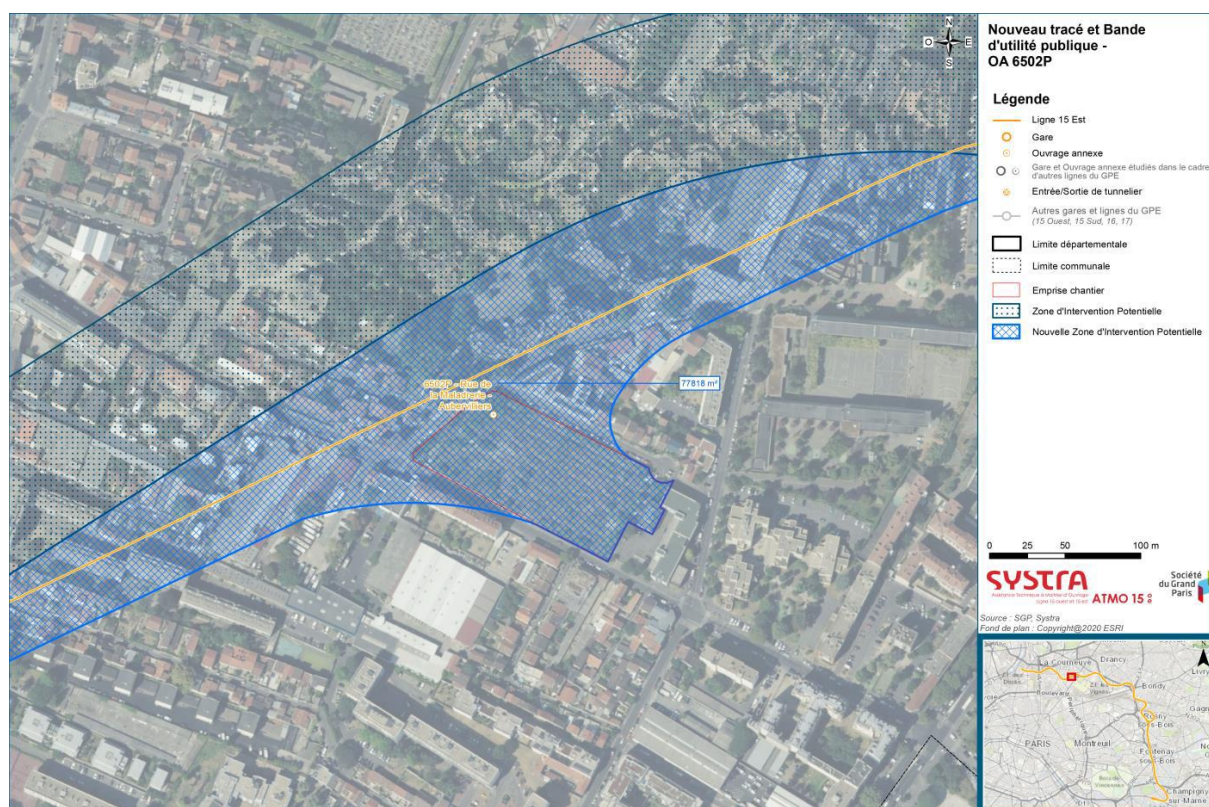
L'implantation de cet ouvrage Rue de la Maladrerie nécessitait l'abattage d'arbres, ainsi que le déplacement temporaire pendant les travaux d'un terrain de jeux pour enfants et d'un city stade.

La nouvelle implantation de l'ouvrage annexe, située sur une friche urbaine, ne nécessite aucun abattage d'arbre ni aucun déplacement d'équipement public tel que des jeux pour enfants. Seul un bâtiment situé sur la parcelle AQ-343 et actuellement libre de tout occupant doit être démoli (4 mois de démolition environ).

Par ailleurs, le déplacement de cet ouvrage a pour conséquence la modification du tracé du tunnel initialement prévu. Le nouveau tracé n'est pas encore figé et nécessite des études techniques approfondies. Ces études seront poursuivies lors des phases de conception à venir avec les groupements de conception-réalisation. Ce travail nécessite qu'une évolution de la zone potentielle d'intervention soit opérée afin de permettre aux concepteurs de réaliser le tunnel. Ainsi la nouvelle zone potentielle d'intervention est la suivante :



Le déplacement de cet ouvrage a pour conséquence la modification du tracé du tunnel initialement prévu. Le nouveau tracé n'est pas encore figé et nécessite des études techniques approfondies. Ces études seront poursuivies lors des phases de conception à venir avec les groupements de conception-réalisation. Ce travail nécessite qu'une évolution de la zone potentielle d'intervention soit opérée afin de permettre aux concepteurs de réaliser le tunnel.



L'évolution de la zone potentielle d'intervention représente une superficie d'environ 78 000 m<sup>2</sup>. Dans cette zone d'intervention, seule la réalisation de travaux souterrains est susceptible de survenir. Aucun aménagement de surface n'est prévu excepté la réalisation de l'ouvrage annexe au niveau de la friche urbaine.

### Justification de la nouvelle implantation

L'ouvrage annexe OA 6502P - Rue de la Maladrerie a été déplacé du fait de la reprise de la conception des ouvrages par la SGP et suite au dialogue territorial instauré par la SGP avec les partenaires locaux souhaitant privilégier l'implantation de l'ouvrage

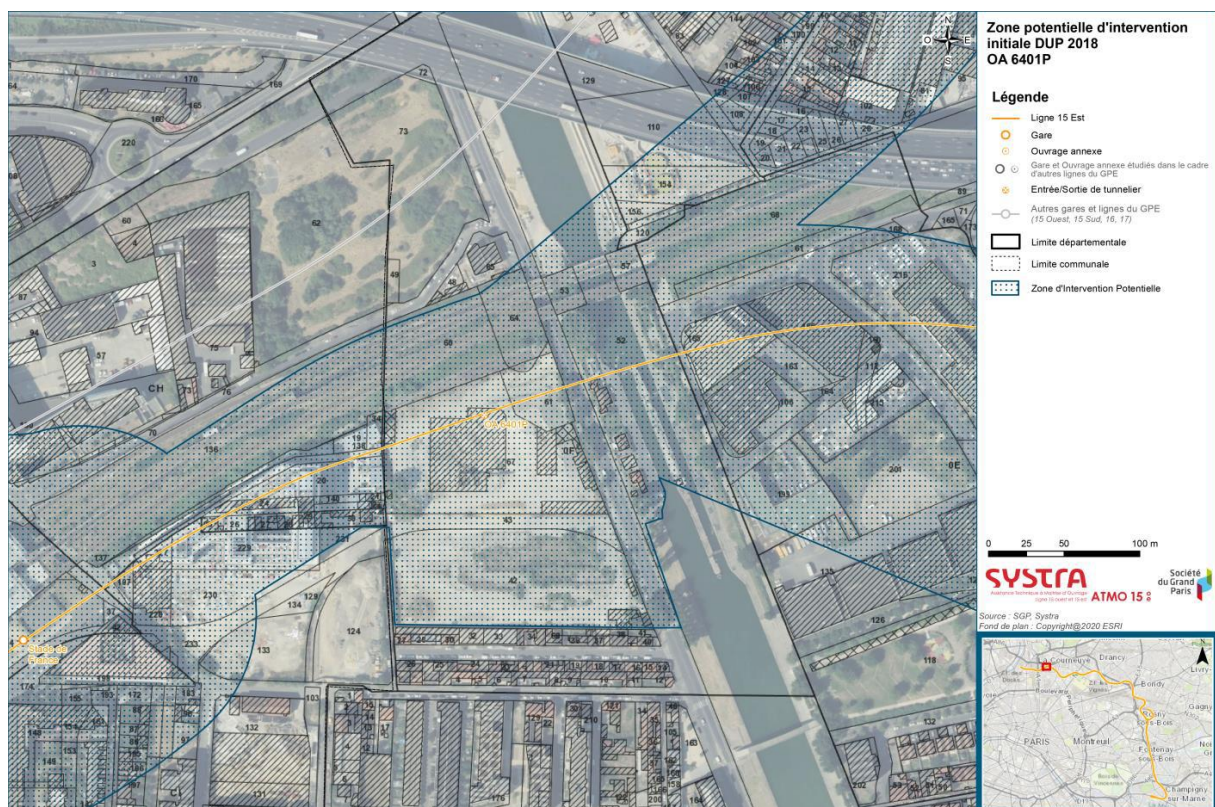
sur une friche urbaine plutôt que dans un parc occasionnant l'abattage de dizaines d'arbres.

### 2.2.3. Modification de l'emprise chantier de certains ouvrages

**2.2.3.1. Aubervilliers** (OA 6401P –Canal Saint-Denis Puits Agnès, OA 6502P - Rue de la Maladrerie et gare de Fort d'Aubervilliers) ;

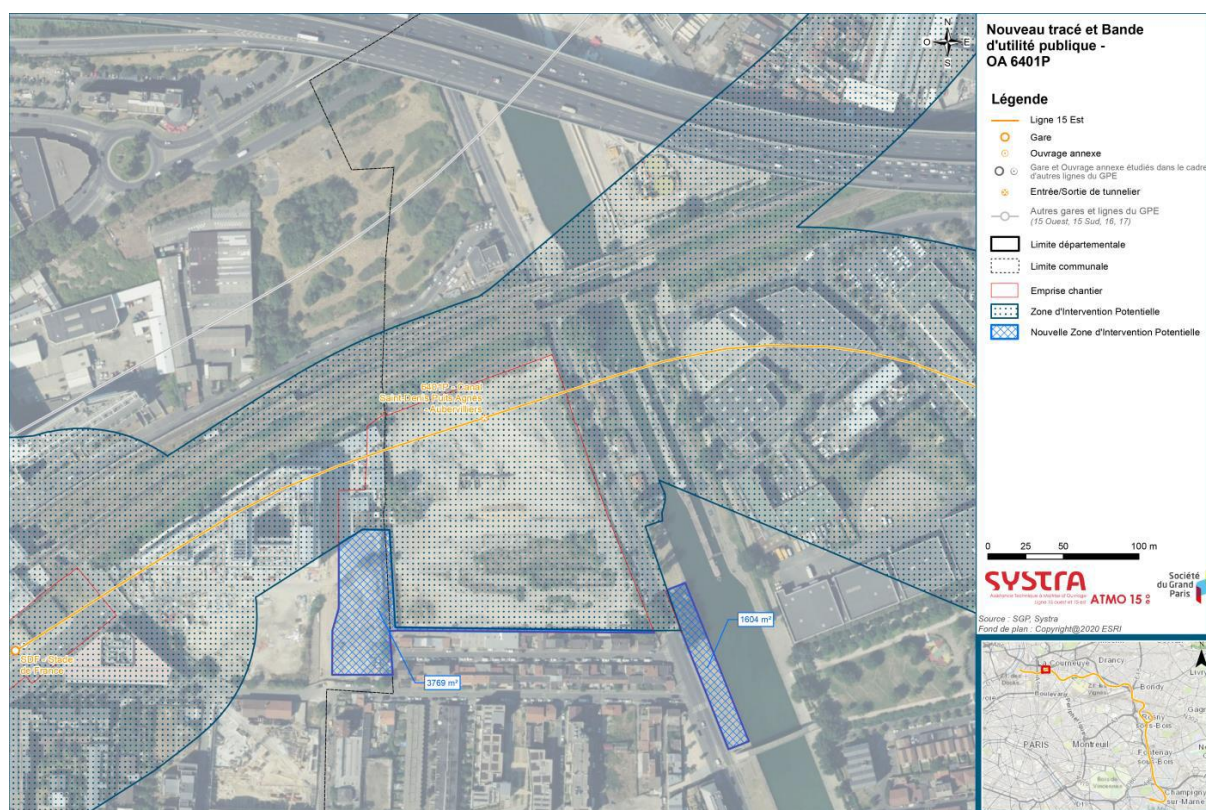
**L'Ouvrage Annexe 6401P - Canal Saint-Denis Puits Agnès** est implanté sur les communes de Saint-Denis et d'Aubervilliers. Son emplacement définitif n'est pas modifié par rapport à la DUP de 2017. Il est cependant nécessaire de modifier la zone d'intervention potentielle afin d'intégrer la totalité de l'emprise de chantier nécessaire à l'organisation des travaux telle qu'elle résulte des études actuelles.

La zone potentielle d'intervention initialement définie (DUP 2017) dans le secteur de l'ouvrage annexe 6401P - Canal Saint-Denis Puits Agnès était présentée sur la carte ainsi :



Mais une évolution de la zone potentielle d'intervention dans ce secteur est nécessaire pour intégrer les emprises chantier dans leur globalité sur le territoire communal de

Saint-Denis et d'Aubervilliers. Elle est présentée sur la carte suivante sur deux zones distinctes :



- Une première zone de 3 789 m<sup>2</sup> (sud-ouest) sur le territoire de Saint-Denis ;
- Une seconde zone de 1 604 m<sup>2</sup> (sud-est) sur le territoire d'Aubervilliers.

**Sur la commune d'Aubervilliers**, l'extension est de 1604 m<sup>2</sup> en dehors de la zone potentielle d'intervention initiale sur un terrain actuellement végétalisé le long du canal Saint-Denis. Cette dernière est utilisée pour le stockage et l'évacuation des déblais par voie fluviale de la Ligne 15 Est. Il est à noter que c'est l'entreprise de génie civil de la Ligne 16 du GPE qui réalisera des travaux d'aménagement le long du canal pour pouvoir réaliser l'évacuation des déblais issus du creusement du tunnel vers l'ouest (direction Saint-Denis Pleyel) par voie fluviale, en amont des travaux du futur titulaire du tronçon nord de la ligne 15 Est (direction Mairie d'Aubervilliers).

### Justification de la modification

La modification de l'emprise chantier par rapport à celle définie au stade DUP fait suite aux discussions engagées par la SGP et les maîtres d'œuvre des lignes 15 Est et 16 du Grand Paris Express, afin de mutualiser les zones de chantiers des ouvrages proches géographiquement de ces différentes lignes, ainsi que les zones de stockage et d'évacuation des déblais par voie fluviale de ces mêmes ouvrages.

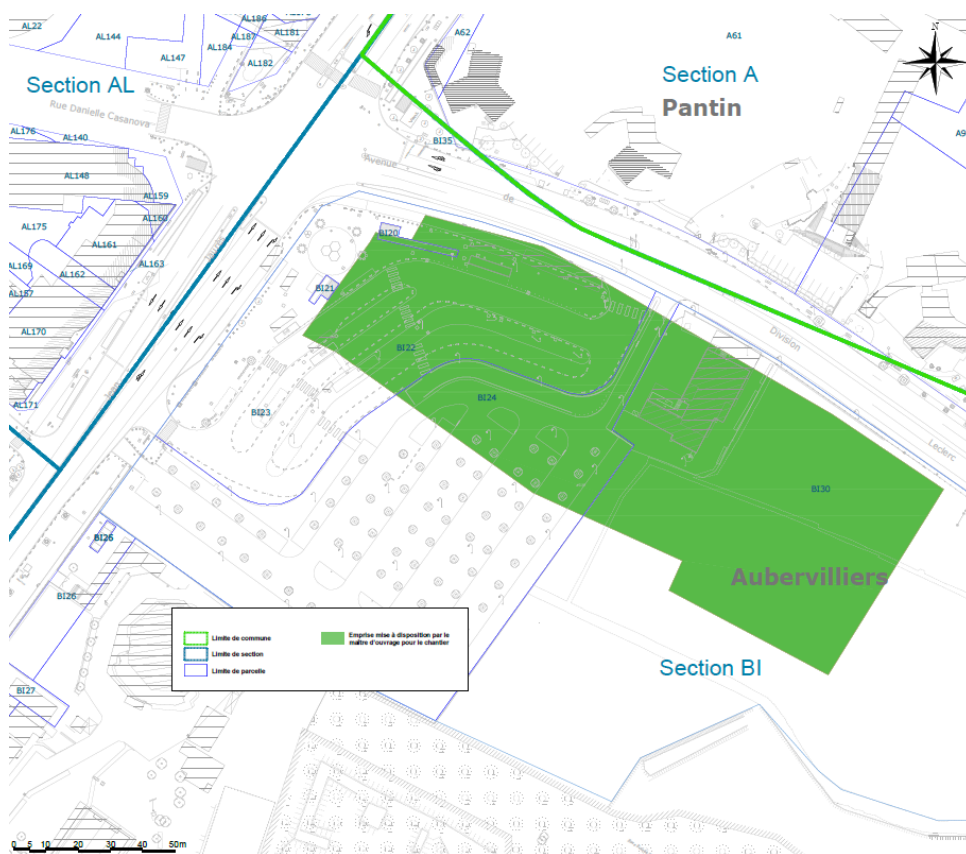
La Société du Grand Paris propose donc l'élargissement de l'emprise chantier de l'ouvrage annexe 6401P - Canal Saint-Denis Puits Agnès sur la commune d'Aubervilliers et l'adaptation de la zone potentielle d'intervention initiale.

### L'Ouvrage Annexe 6502P -Rue de la Maladrerie et gare de Fort d'Aubervilliers

Rappel 2017 – 2018

Dans le projet déclaré d'utilité publique en 2017 et 2018, l'emprise chantier de la gare Fort d'Aubervilliers est située sur la gare routière du Fort d'Aubervilliers, le parking attenant à cette gare, ainsi que sur une partie des jardins familiaux à l'est de la gare. En juin 2018, lors du dépôt de la première DUP modificative, aucune modification n'affectait la gare de Fort d'Aubervilliers.

### Nouvelle implantation de l'emprise chantier



- la partie sud/sud-ouest de l'emprise initiale, englobant le parking et la moitié de la gare routière, est libérée. Cette libération d'emprise est nécessaire au futur chantier du centre aquatique du Fort d'Aubervilliers ;

- la partie est/sud-est de l'emprise initiale, constituée des jardins familiaux, est agrandie.

Au total, la nouvelle emprise chantier de la gare est réduite de plus de 4000 m<sup>2</sup> afin de limiter l'impact complémentaire sur les jardins familiaux. Elle s'étend désormais sur une surface réduite à 12 300 m<sup>2</sup>. Cela permet de libérer des emprises du parking, et de la gare routière. Cependant, la nouvelle emprise chantier nécessite de supprimer 1 000 m<sup>2</sup> supplémentaires de jardins familiaux, portant l'impact total sur les jardins à près de 5 000 m<sup>2</sup>.

Cette modification de l'emprise chantier de la gare n'entraîne pas de modification de la zone potentielle d'intervention initialement définie pour cette gare, mais uniquement une réévaluation des impacts potentiels des travaux sur l'environnement, notamment sur les jardins familiaux (Jardins des Vertus).

#### **Justification de la nouvelle implantation**

La décision de réaliser le centre aquatique olympique, qui s'impose à la SGP, sur des emprises prévues initialement pour le chantier de la gare ne permet plus la tenue des travaux de la Ligne 15 Est. La SGP n'a d'autre choix, au regard des espaces disponibles dans le secteur, que d'étendre ses emprises sur les jardins familiaux adjacents, sachant que l'emprise chantier de la gare a en parallèle fait l'objet d'une importante réduction de plus de 4 000m<sup>2</sup> dans le but de limiter cet impact.

**2.2.3.2. Bobigny** (gare de Bobigny Pablo Picasso, OA 6801P -Rue Auguste Delaune, et gare de Pont de Bondy) ;

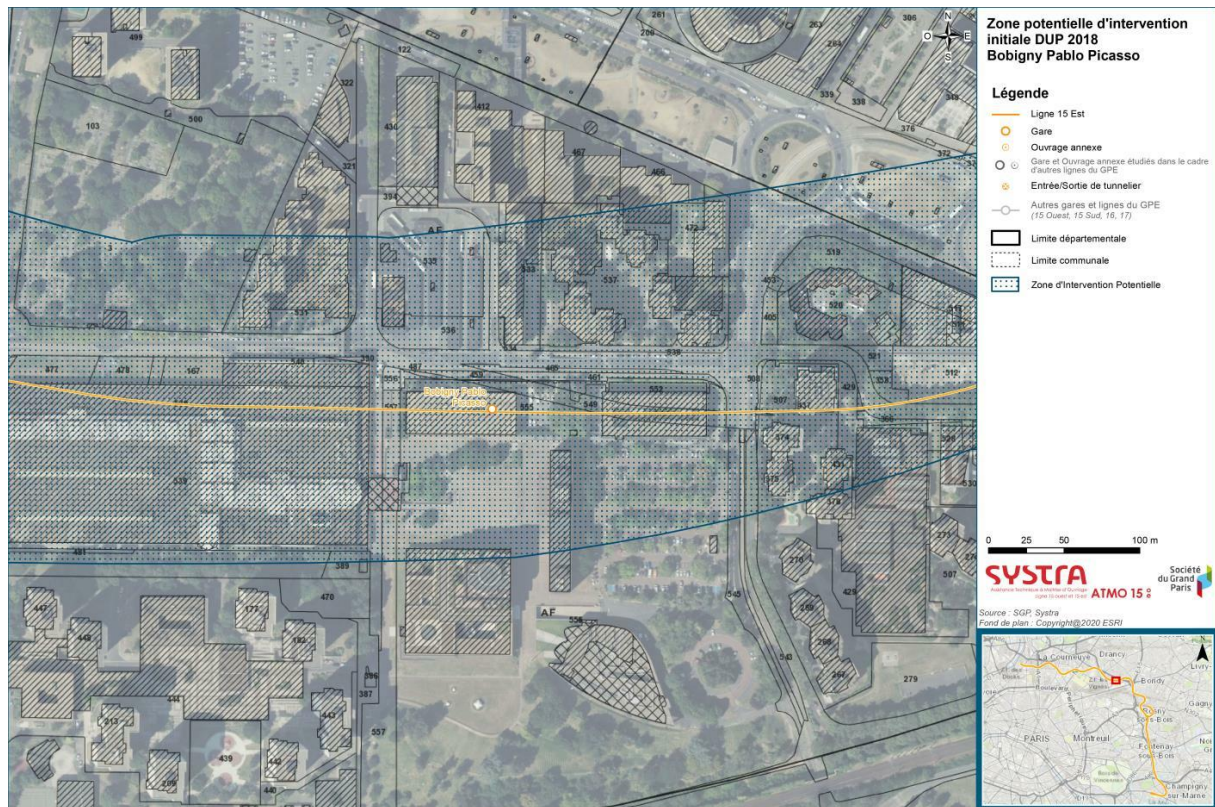
##### **2.2.3.2.1 Site de la gare de Bobigny Pablo Picasso**

La gare Bobigny Pablo Picasso est implantée sur la commune de Bobigny. Son emplacement définitif n'est pas modifié par rapport à la DUP de 2017. Il est cependant nécessaire de modifier la zone d'intervention potentielle afin d'intégrer la totalité de l'emprise de chantier nécessaire à l'organisation des travaux telle qu'elle résulte des études actuelles.

#### **ZONE POTENTIELLE D'INTERVENTION INITIALE (DUP 2017)**

La zone potentielle d'intervention initialement définie dans le secteur de cette gare est présentée sur la carte suivante. Cette carte présente également la position de la gare.

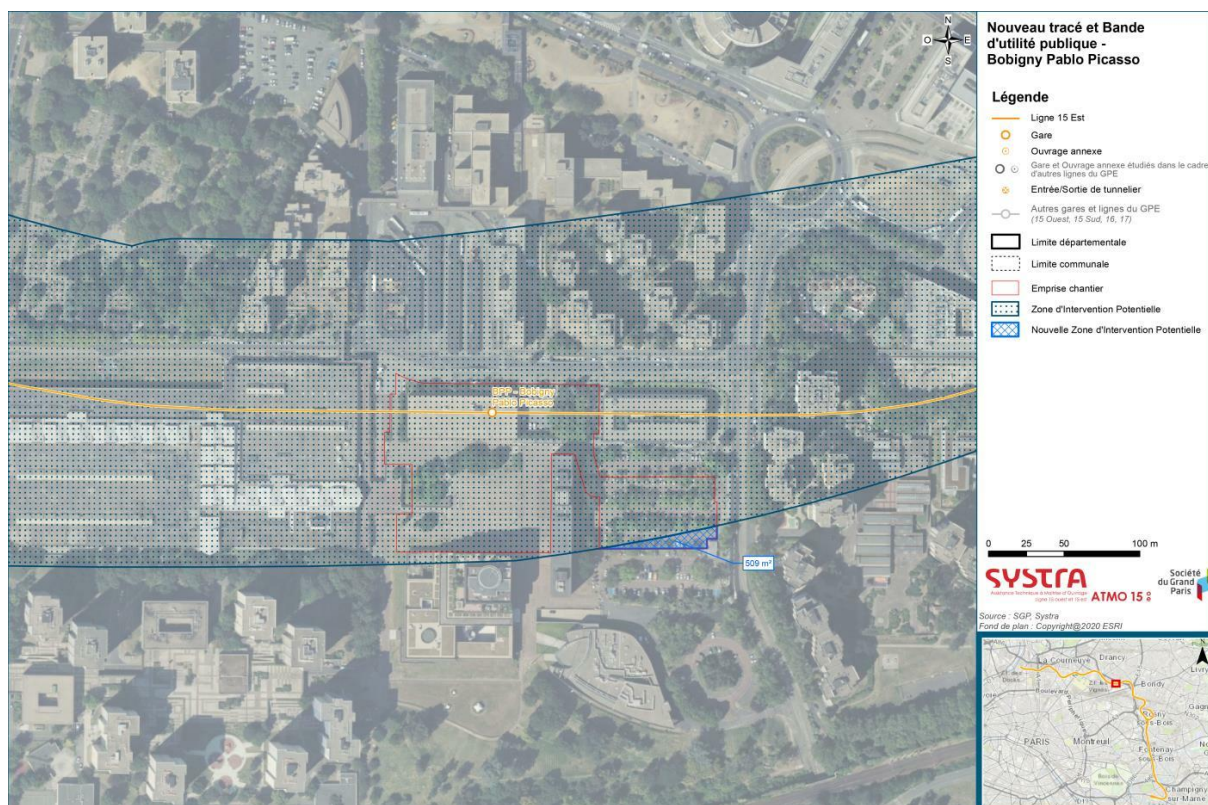




**Zone potentielle d'intervention initiale dans le secteur de la gare Bobigny Pablo Picasso (Source : SYSTRA 2020)**

### **ÉVOLUTION DE LA ZONE POTENTIELLE D'INTERVENTION (DUPM 2020)**

Une évolution de la zone potentielle d'intervention dans ce secteur est nécessaire pour intégrer l'emprise chantier dans sa globalité. Elle est présentée sur la carte suivante (contour rouge rempli de bleu) :



### Évolution de la zone potentielle d'intervention dans le secteur de la gare Bobigny Pablo Picasso (Source : SYSTRA 2020)

L'extension de la bande d'intervention potentielle nécessaire pour couvrir l'intégralité des emprises de ce chantier est de 509 m<sup>2</sup>. La zone d'emprise supplémentaire est prévue sur des places de stationnement.

#### JUSTIFICATIONS DE LA MODIFICATION

La modification de l'emprise chantier de la gare par rapport à celle définie au stade DUP est rendue nécessaire du fait du besoin de zones de stockage des matériaux nécessaires à la construction de la gare. La modification reste mineure et uniquement sur des terrains artificialisés et bitumés

#### 2.2.3.2.2 Site de l'ouvrage annexe 6801P rue Auguste Delaune

Au stade DUP initiale et DUP modificative n°1, cet ouvrage annexe était localisé entre les rues Georges Bruyères et Léo Lagrange, au sud du stade principal Auguste

Delaune sur la commune de Bobigny. Face aux difficultés foncières, une nouvelle implantation a été déterminée au stade de conception AVP.

L'OA 6801P - Rue Auguste Delaune est implanté aujourd'hui à l'est du stade principal Auguste Delaune, au niveau d'un bâtiment municipal à caractère sportif, le Dojo Auguste Delaune, toujours sur la commune de Bobigny. Son emplacement définitif n'est pas modifié par rapport au DAE. Il est cependant nécessaire de modifier la zone d'intervention potentielle afin d'intégrer la totalité de l'emprise de chantier nécessaire à l'organisation des travaux telle qu'elle résulte des études actuelles.

### **ZONE POTENTIELLE D'INTERVENTION INITIALE (DUP 2017)**

La zone potentielle d'intervention initialement définie dans le secteur de l'ouvrage annexe 6801P -Rue Auguste Delaune est présentée sur la carte suivante. Cette carte présente également la position de l'ouvrage au stade actuel des études

### **Zone potentielle d'intervention initiale dans le secteur de l'ouvrage annexe 6801P - Rue Auguste Delaune (Source : SYSTRA 2020)**



## ÉVOLUTION DE LA ZONE POTENTIELLE D'INTERVENTION (DUPM 2020)

Du fait de la modification de l'implantation de l'ouvrage depuis la DUP initiale, une évolution de la zone potentielle d'intervention dans ce secteur est nécessaire pour intégrer l'emprise chantier dans sa globalité sur le territoire communal de Bobigny. Elle est présentée sur la carte suivante. Il s'agit d'une emprise située au sud de l'ouvrage sur la carte ci-dessous :



### Évolution de la zone potentielle d'intervention dans le secteur de l'ouvrage annexe 6801P - Rue Auguste Delaune (Source : SYSTRA 2020)

La nouvelle emprise chantier est prévue sur l'emplacement actuel du Dojo Auguste Delaune, bâtiment municipal à caractère sportif. La zone d'emprise supplémentaire correspond à 676 m<sup>2</sup>.

### JUSTIFICATIONS DE LA MODIFICATION

La modification de la zone potentielle d'intervention par rapport à celle définie au stade DUP est rendue nécessaire du fait du déplacement de l'ouvrage et du besoin de zones de stockage des matériaux nécessaires à la construction de l'ouvrage annexe. Le

retour d'expérience de la SGP sur des projets en cours de réalisation sur les Lignes 15 Sud et 16 montre que pour ce type d'ouvrage, une emprise d'au moins 3000 m<sup>2</sup> est nécessaire. Par ailleurs, afin d'éviter d'impacter le terrain de sport synthétique de la ville avec les émergences (grilles d'aération) de l'ouvrage définitif, l'ouvrage doit s'implanter un peu plus au sud qu'initialement prévu.

Par ailleurs, cet emplacement a été décidé au cours des études AVP et a fait l'objet d'une analyse des impacts et des mesures dans le cadre du DAE.

### 2.2.3.2.3 Gare de Pont de Bondy

L'emprise chantier de la gare de Pont de Bondy est implantée sur les communes de Bobigny, Bondy et Noisy-le-Sec. L'emplacement définitif de la gare n'est pas modifié par rapport à la DUP de 2017. Il est cependant nécessaire de modifier la zone d'intervention potentielle afin d'intégrer la totalité de l'emprise de chantier nécessaire à l'organisation des travaux telle qu'elle résulte des études actuelles.

## ZONE POTENTIELLE D'INTERVENTION INITIALE (DUP 2017)

La zone potentielle d'intervention initialement définie dans le secteur de cette gare est présentée sur la carte suivante. Cette carte présente également la position de la gare.

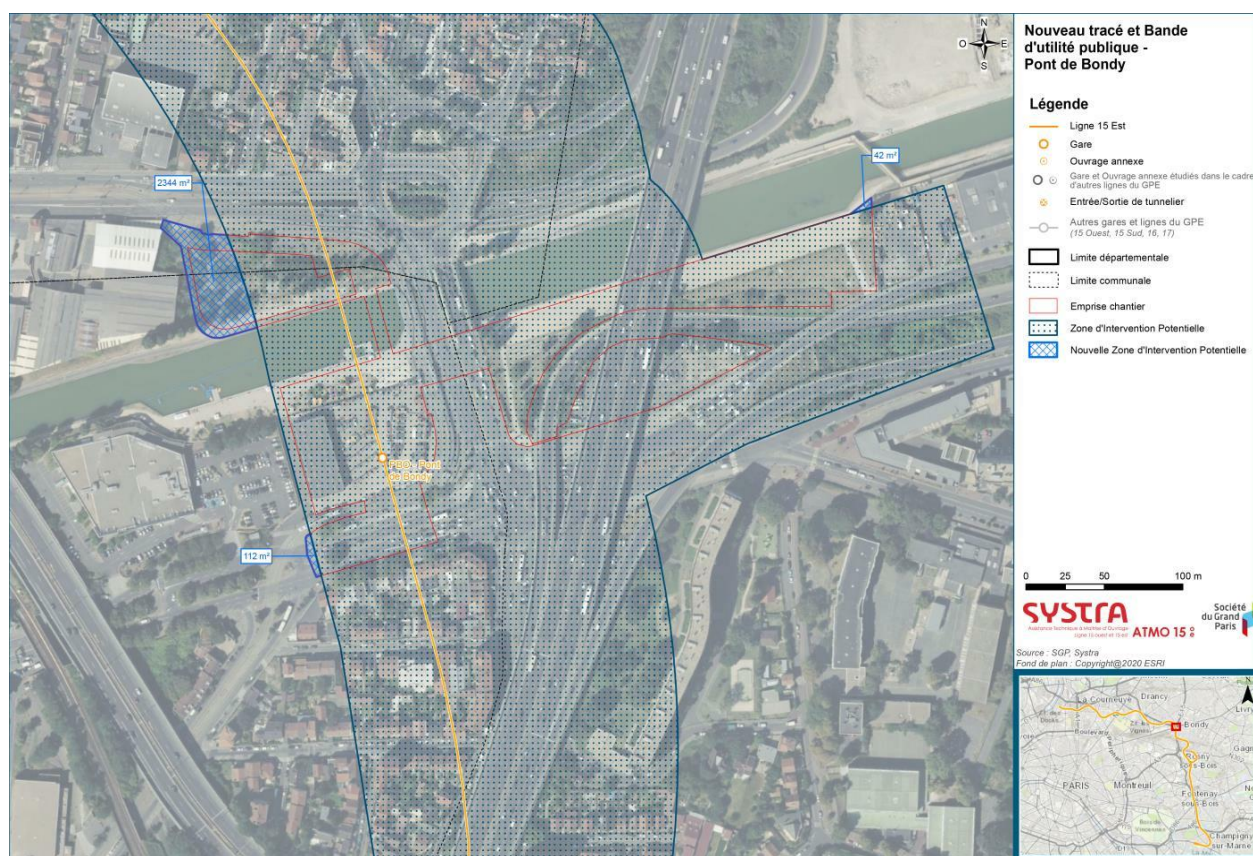


**Zone potentielle d'intervention initiale dans le secteur de la gare Pont de Bondy (Source : SYSTRA 2020)**

## ÉVOLUTION DE LA ZONE POTENTIELLE D'INTERVENTION (DUPM 2020)

Une évolution de la zone potentielle d'intervention dans ce secteur est nécessaire pour intégrer l'emprise chantier dans sa globalité. Elle est présentée sur la carte suivante (contour rouge rempli de bleu) sur 3 zones distinctes :

- Une première de 2344 m<sup>2</sup> sur le territoire de Bobigny et Noisy-Le-Sec ;
- Une deuxième de 42 m<sup>2</sup> sur le territoire de Bondy ;
- Une troisième de 112 m<sup>2</sup> sur le territoire de Noisy-le-Sec.



### Évolution de la zone potentielle d'intervention dans le secteur de la gare Pont de Bondy

(Source : SYSTRA 2020)

L'extension principale de la bande d'intervention potentielle nécessaire pour couvrir l'intégralité des emprises de ce chantier est de 2344 m<sup>2</sup> sur le territoire communal de Bobigny et de Noisy-le-Sec. La zone d'emprise supplémentaire est prévue sur un espace en friche.

## JUSTIFICATIONS DE LA MODIFICATION

La modification de l'emprise chantier de la gare par rapport à celle définie au stade DUP est rendue nécessaire du fait du besoin de zones de stockage des matériaux nécessaires.

### 2.2.3.3. **Bondy** (gare Pont de Bondy et OA 7001P -ZI Marcel Dassault) ;

#### 2.2.3.3.1 **Site de la gare Pont de Bondy**

L'emprise chantier de la gare de Pont de Bondy est implantée sur les communes de Bobigny, Bondy et Noisy-le -Sec. L'emplacement définitif de la gare n'est pas modifié par rapport à la DUP de 2017. Il est cependant nécessaire de modifier la zone d'intervention potentielle afin d'intégrer la totalité de l'emprise de chantier nécessaire à l'organisation des travaux telle qu'elle résulte des études actuelles.

### ZONE POTENTIELLE D'INTERVENTION INITIALE (DUP2017)

La zone potentielle d'intervention initialement définie dans le secteur de cette gare est présentée sur la carte suivante. Cette carte présente également la position de la gare.



## Zone potentielle d'intervention initiale dans le secteur de la gare Pont de Bondy (Source : SYSTRA 2020)

### ÉVOLUTION DE LA ZONE POTENTIELLE D'INTERVENTION (DUPM 2020)

Une évolution de la zone potentielle d'intervention dans ce secteur est nécessaire pour intégrer l'emprise chantier dans sa globalité. Elle est présentée sur la carte suivante (contour rouge rempli de bleu) sur 3 zones distinctes :

- Une première de 2344 m<sup>2</sup> sur le territoire de Bobigny et Noisy-le-Sec ;
- Une deuxième de 42 m<sup>2</sup> sur le territoire de Bondy ;
- Une troisième de 112 m<sup>2</sup> sur le territoire de Noisy-le -Sec.



### Évolution de la zone potentielle d'intervention dans le secteur de la gare Pont de Bondy (Source : SYSTRA 2020)

L'extension d'emprise sur la commune de Bondy est limitée à 42 m<sup>2</sup> le long du canal de l'Ourcq.

L'extension d'emprise chantier, de surface très limitée sur la commune de Bondy, présente des impacts similaires aux emprises chantier initial.



En effet, l'extension ne concerne qu'un secteur en friche. Elle est sans enjeu au regard de l'activité humaine et n'impactera pas le cadre de vie des riverains.

Cette emprise supplémentaire permettra une meilleure organisation des travaux. Les impacts et les mesures sont précisés dans la demande d'autorisation environnementale (DAE).

## **JUSTIFICATION DE LA MODIFICATION**

La modification de l'emprise chantier de la gare par rapport à celle définie au stade DUP est rendue nécessaire du fait du besoin de zones de stockage des matériaux nécessaires à la construction de l'ouvrage. La modification reste mineure et uniquement sur des terrains en friche ou de la voirie.

### ***2.2.3.3.2 Site de l'ouvrage annexe 7001P - ZI Marcel Dassault***

Au stade DUP initial et DUP modificative n°1, cet ouvrage annexe était localisé légèrement plus à l'ouest qu'aujourd'hui au sein d'un parc. Les études de conception AVP ont identifié la nécessité de déplacer l'ouvrage à l'est sur une zone industrielle.

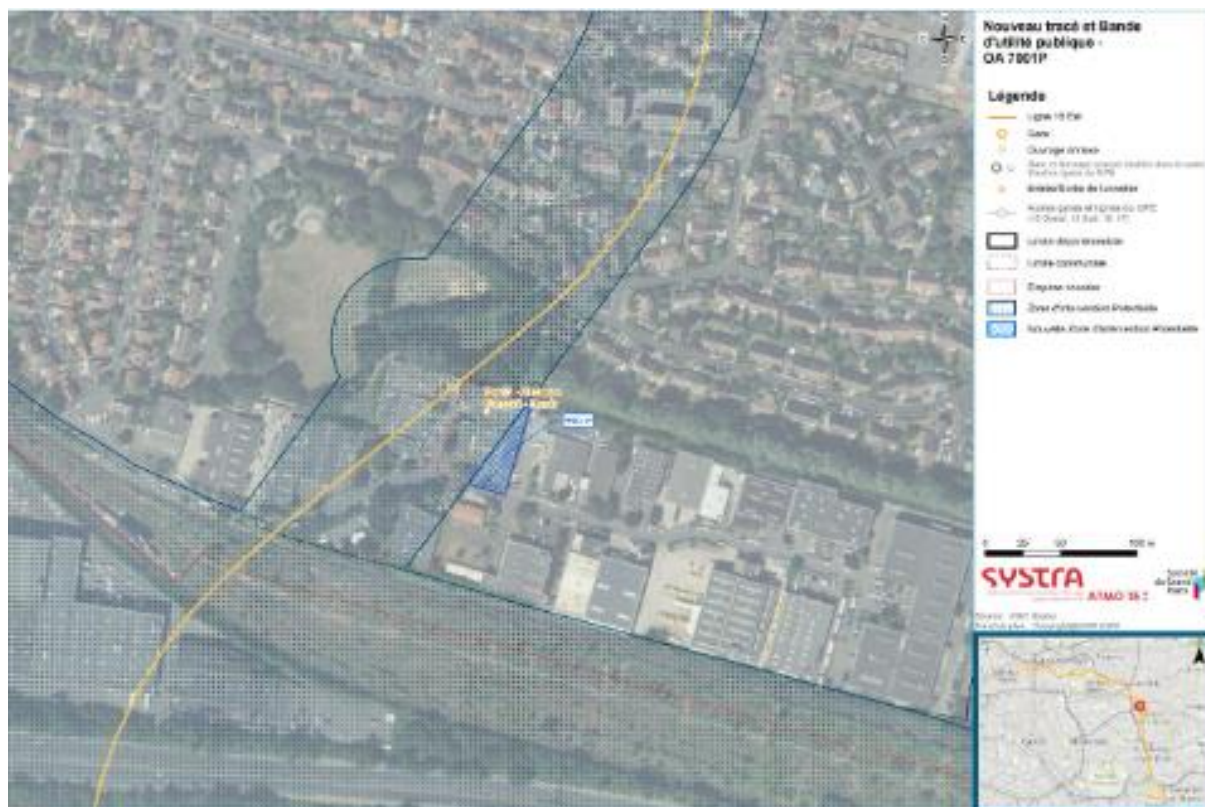
L'OA 7001P - ZI Marcel Dassault est aujourd'hui implanté sur la commune de Bondy. Son emplacement définitif n'est pas modifié par rapport au DAE. Il est cependant nécessaire de modifier la zone d'intervention potentielle afin d'intégrer la totalité de l'emprise de chantier nécessaire à l'organisation des travaux telle qu'elle résulte des études actuelles.

La zone potentielle d'intervention initialement définie dans le secteur de l'ouvrage annexe 7001P - ZI Marcel Dassault est présentée sur la carte suivante. Cette carte présente également la position de l'ouvrage au stade actuel des études.



**Zone potentielle d'intervention initiale dans le secteur de l'ouvrage annexe 7001P - ZI Marcel Dassault (Source : SYSTRA 2020)**

Une évolution de la zone potentielle d'intervention dans ce secteur est nécessaire pour intégrer l'emprise chantier dans sa globalité sur le territoire communal de Bondy. Elle est présentée sur la carte suivante. Il s'agit d'une emprise située à l'est de l'ouvrage sur la carte ci-dessous :



### **Évolution de la zone potentielle d'intervention dans le secteur de l'ouvrage annexe 7001P - ZI Marcel Dassault (Source : SYSTRA 2020)**

L'extension de la zone de chantier en dehors de la zone potentielle d'intervention initiale est de 866m<sup>2</sup> et prend place sur des bâtiments d'entreprises au sein d'une zone industrielle.

La nouvelle implantation nécessite la démolition d'un bâtiment industriel au sein de la ZAC.

L'adaptation de l'emprise chantier dans ce secteur n'a pas d'impact sur la vie des riverains et présente des aspects favorables sur le cadre de vie.

### **JUSTIFICATION DE LA MODIFICATION**

La modification de la zone potentielle d'intervention par rapport à celle définie au stade DUP est rendue nécessaire du fait du déplacement de l'ouvrage annexe et du besoin de zones de stockage des matériaux nécessaires à la construction de l'ouvrage. Le retour d'expérience de la SGP sur des projets en cours de réalisation sur les Lignes

15 Sud et 16 montre que pour ce type d'ouvrage, une emprise d'au moins 3000 m<sup>2</sup> est nécessaire.

Par ailleurs, cet emplacement a été décidé au cours des études avant-projet (AVP) et a fait l'objet d'une analyse des impacts et des mesures dans le cadre du DAE.

**2.2.3.4. Champigny-sur-Marne** (OA 7403P -Rue Germinal et OE 74E05 - Entonnement Jean-Baptiste Clément) ;

Sur cette commune les modifications envisagées dans le présent dossier par rapport à la DUP de 2017 modifiée en 2018 concernent deux zones :

**2.2.3.4.1 emprise de l'ouvrage annexe OA 7403P :**

L'emplacement définitif de l'ouvrage n'est pas modifié par rapport à la DUP de 2017 ou au DAE. Il est cependant nécessaire de modifier la zone d'intervention potentielle afin d'intégrer la totalité de l'emprise de chantier nécessaire à l'organisation des travaux telle qu'elle résulte des études actuelles.



ZONE POTENTIELLE D'INTERVENTION INITIALE (DUP2017)

La modification de l'emprise chantier de cet ouvrage annexe est rendue nécessaire du fait du besoin de zones de stockage des matériaux nécessaires à la construction de l'ouvrage. Le retour d'expérience de la SGP sur des projets en cours de réalisation sur les Lignes 15 Sud et 16 montre que pour ce type d'ouvrage, une emprise d'au moins 3000 m<sup>2</sup> est nécessaire. Par ailleurs, cet emplacement a été décidé au cours des études AVP et a fait l'objet d'une analyse des impacts et des mesures dans le cadre du DAE



#### ÉVOLUTION DE LA ZONE POTENTIELLE D'INTERVENTION (DUPM 2020)

L'extension de la zone de chantier en dehors de la zone potentielle d'intervention initiale est de 374m<sup>2</sup> et prend place sur un espace artificialisé (habitation). (Triangle bleu sur la photo ci-dessus)

Par rapport au stade DUP, la nouvelle emprise chantier de l'ouvrage présente des impacts supplémentaires : 2 pavillons et leurs jardins ainsi qu'un garage qui semble abandonné à la suite d'un incendie doivent être acquis et démolis.

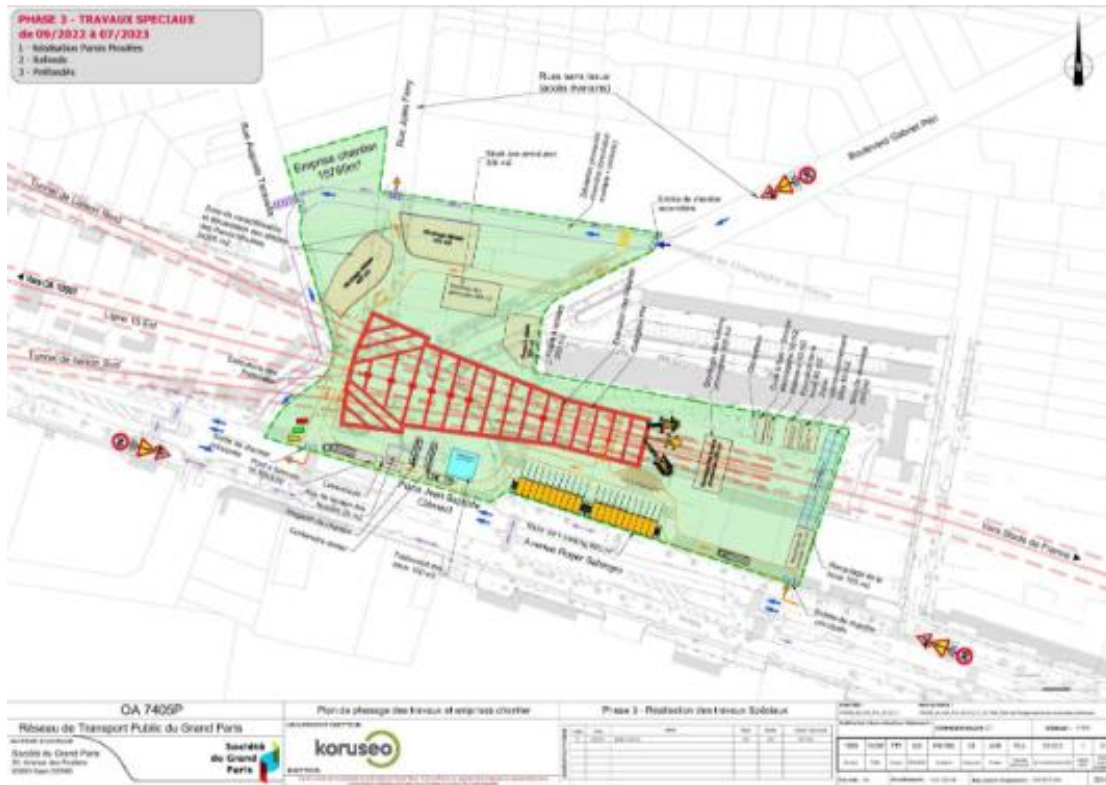
En outre, l'emprise chantier est davantage proche de riverains. Les nuisances chantier seront donc plus importantes.

### 2.2.3.4.2 l'emprise de l'ouvrage 74E05-Entonnement Jean-Baptiste Clément

L'emplacement définitif de l'ouvrage n'est pas modifié par rapport à la DUP de 2017 ou au DAE. Il est cependant nécessaire de modifier la zone d'intervention potentielle afin d'intégrer la totalité de l'emprise de chantier nécessaire à l'organisation des travaux telle qu'elle résulte des études actuelles. En effet, cet ouvrage pourrait servir de puits de tunnelier et nécessite un espace très important pour les travaux nécessaires à sa réalisation.



ZONE POTENTIELLE D'INTERVENTION INITIALE (DUP2017)



Emprise chantier de l'ouvrage 74E05-Entonnement Jean-Baptiste Clément



## ÉVOLUTION DE L'EMPRISE DU CHANTIER (DUPM 2020)

L'extension de la zone de chantier en dehors de la zone potentielle d'intervention initiale est de 6086m<sup>2</sup> (5719m<sup>2</sup> et 367m<sup>2</sup>) et prend place sur un espace artificialisé (anciens entrepôts). En outre, et étant donné le fort niveau de nuisance engendré par les travaux et fort du retour d'expérience de chantiers similaires (à titre d'exemple, l'entonnement 1001P –Ouvrage Salengro de la ligne 15 Sud à Champigny-sur-Marne, sur la même avenue Salengro RD4), la SGP a choisi d'élargir l'emprise chantier à l'intégralité de la copropriété « Résidence Gabriel Péri » (alors que seule une partie du jardin était prévue initialement).

L'extension de l'emprise chantier nécessite donc en définitive des démolitions (environ cinq bâtiments de type industriel et une maison pour un total de 1500 m<sup>2</sup> bâtis) et l'acquisition de l'intégralité de la copropriété « Résidence Gabriel Péri ».

### **2.2.3.5. Drancy** (gare de Drancy-Bobigny) ;

La gare Drancy-Bobigny est implantée sur la commune de Drancy. Son emplacement définitif n'est pas modifié par rapport à la DUP de 2017. Il est cependant nécessaire de modifier la zone d'intervention potentielle afin d'intégrer la totalité de l'emprise de chantier nécessaire à l'organisation des travaux telle qu'elle résulte des études actuelles.

## **ZONE POTENTIELLE D'INTERVENTION INITIALE (DUP 2017)**

La zone potentielle d'intervention initialement définie dans le secteur de cette gare est présentée sur la carte suivante.

La carte ci-dessous présente également la position de la gare :

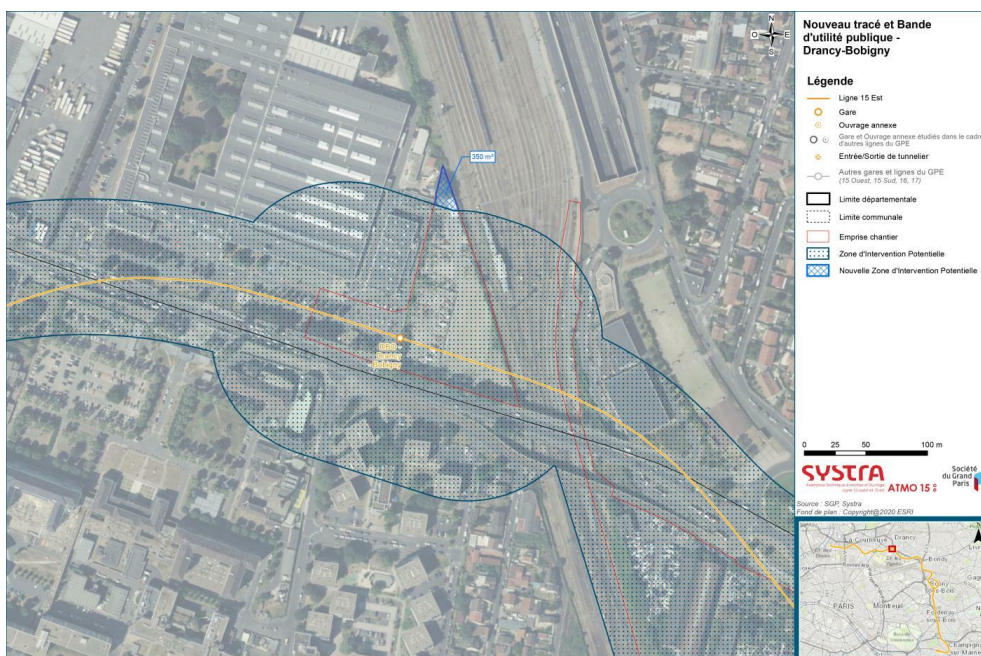




**Zone potentielle d'intervention initiale dans le secteur de la gare Drancy-Bobigny**

**ÉVOLUTION DE LA ZONE POTENTIELLE D'INTERVENTION (DUPM 20)**

Une évolution de la zone potentielle d'intervention dans ce secteur est nécessaire pour intégrer l'emprise chantier dans sa globalité. Elle est présentée sur la carte suivante



**Évolution de la zone potentielle d'intervention dans le secteur de la gare Drancy-Bobigny**

L'extension de la bande d'intervention potentielle nécessaire pour couvrir l'intégralité des emprises de ce chantier est de 350 m<sup>2</sup> au nord de l'initiale zone chantier prévue.

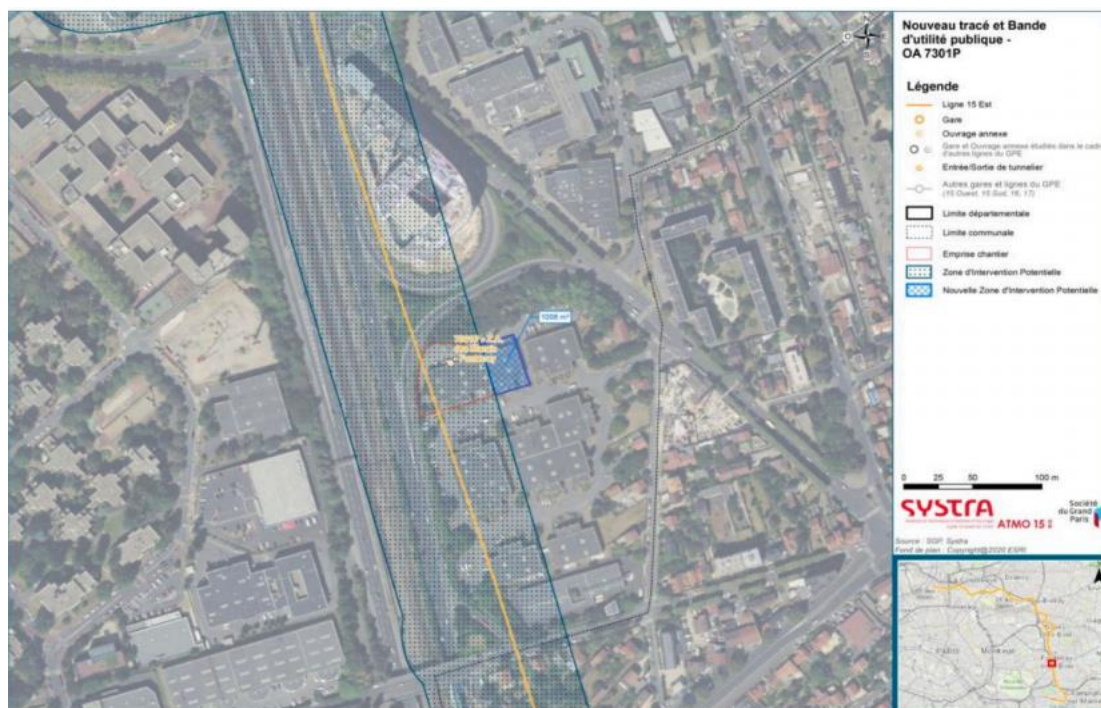
#### JUSTIFICATIONS DE LA MODIFICATION

La modification de l'emprise chantier de la gare par rapport à celle définie au stade DUP est rendue nécessaire du fait du besoin de zones de stockage des matériaux nécessaires à la construction de l'aménagement. La modification reste mineure et uniquement sur des terrains artificialisés et bitumés.

#### **2.2.3.6. Fontenay-sous-Bois (OA 7301P -Z.A. des Marais) ;**

Au stade DUP initial et DUP modificative n°1, cet ouvrage annexe était localisé légèrement plus au sud qu'aujourd'hui au sein de la zone d'activité. Les études de conception AVP ont identifié la nécessité de déplacer l'ouvrage au nord sur un autre secteur de la zone industrielle.

L'OA 7301P - Z.A. des Marais est implanté sur la commune de Fontenay-sous-Bois. Son emplacement définitif est légèrement modifié vers le Nord) par rapport au DAE. Il est cependant nécessaire de modifier la zone d'intervention potentielle afin d'intégrer la totalité de l'emprise de chantier nécessaire à l'organisation des travaux telle qu'elle résulte des études actuelles.



**Évolution de la zone potentielle d'intervention dans le secteur de l'ouvrage annexe 7301P - Z.A. des Marais (Source : SYSTRA 2020)**

Le quadrillage bleu indique la nouvelle zone d'intervention potentielle souhaitée par la SGP.

L'extension de la zone de chantier en dehors de la zone potentielle d'intervention initiale est de 1008 m<sup>2</sup> et prend place sur des bâtiments d'entreprises au sein d'une zone d'activité.

L'extension de la zone chantier se situe sur une zone d'activité commerciale, à proximité immédiate de l'autoroute A86. La zone est essentiellement minéralisée et nécessitera la démolition de bâtiments industriels (locaux d'entreprises). Un inventaire écologique sera également à réaliser dans l'espace boisé situé à proximité immédiate de l'emprise chantier.

La modification de l'emprise chantier de cet ouvrage annexe par rapport à celle définie au stade DUP est rendue nécessaire du fait du déplacement de l'ouvrage annexe et du besoin de zones de stockage des matériaux nécessaires à la construction de l'ouvrage. Le retour d'expérience de la SGP sur des projets en cours de réalisation sur les Lignes 15 Sud et 16 montre que pour ce type d'ouvrage, une emprise d'au moins 3000 m<sup>2</sup> est nécessaire.

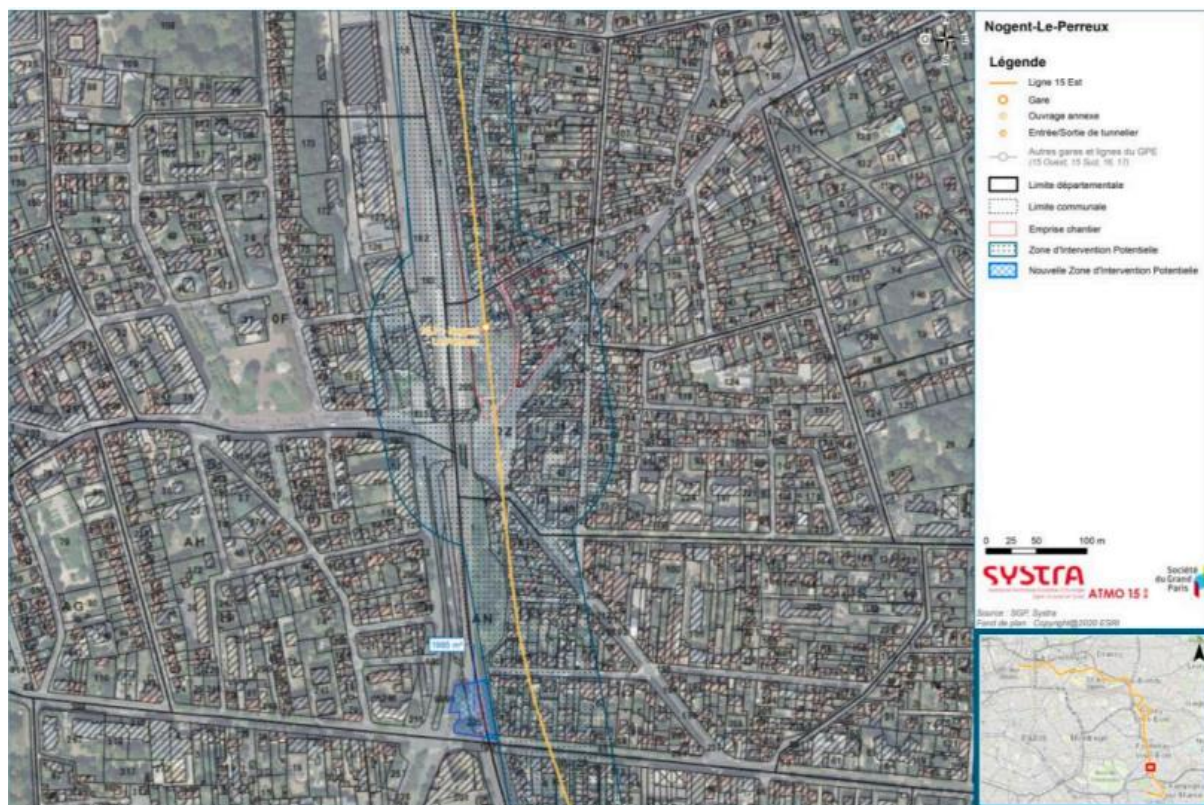
Par ailleurs, cet emplacement a été décidé au cours des études AVP et a fait l'objet d'une analyse des impacts et des mesures dans le cadre du DAE.

Suite à l'analyse des impacts, la SGP estime que l'extension d'emprise chantier, de surface limitée, présente des impacts similaires aux emprises chantier initiales. Cette emprise supplémentaire, dont les impacts et les mesures ont déjà été précisés dans l'étude d'impact du DAE, permettra une meilleure organisation des travaux. Elle est donc jugée bénéfique dans son ensemble.

**2.2.3.7. Nogent-sur-Marne** (emprise déportée de la gare de Nogent –Le Perreux) ;

La gare de Nogent – Le Perreux est implantée sur la commune du Perreux-sur-Marne. L'emplacement définitif de la gare n'est pas modifié par rapport à la DUP ou au DAE. Il est cependant nécessaire de modifier la zone d'intervention potentielle afin d'intégrer une emprise chantier déportée nécessaire à l'organisation des travaux telle qu'elle résulte des études actuelles. Cette emprise chantier supplémentaire, située sur la

commune de Nogent-sur-Marne, sera nécessaire au stockage de matériaux ou à la position de la base vie des ouvriers.



**Évolution de la zone potentielle d'intervention dans le secteur de la gare de Nogent – Le Perreux (Source : SYSTRA 2020)**

L'extension de la zone de chantier déportée en dehors de la zone potentielle d'intervention initiale est de 1985 m<sup>2</sup> et prend place sur un espace artificialisé.

Pour information, Le tableau de synthèse présenté dans la pièce A2 du dossier présente de manière synthétique les impacts de cette évolution, au regard de la situation présentée lors de l'enquête publique de la DUP de 2017. Cependant, l'analyse des impacts et les mesures à mettre en œuvre concernant cette extension ont d'ores et déjà été présentés dans le dossier d'autorisation environnementale (DAE) de 2019.

Ces analyses concluent que l'emprise chantier déportée présente des impacts supplémentaires modérés par rapport aux emprises chantier initiales définies au stade DUP. La SGP propose donc cette emprise supplémentaire, nécessaire à la réalisation des travaux de la gare.

### **2.2.3.8. Noisy-le-Sec (gare de Pont de Bondy et OA 6901P -Avenue de Rosny)**

#### **2.2.3.8.1 Site de la gare Pont de Bondy**

L'emprise chantier de la gare de Pont de Bondy est implantée sur les communes de Bobigny, Bondy et Noisy-le -Sec. L'emplacement définitif de la gare n'est pas modifié par rapport à la DUP de 2017. Il est cependant nécessaire de modifier la zone d'intervention potentielle afin d'intégrer la totalité de l'emprise de chantier nécessaire à l'organisation des travaux telle qu'elle résulte des études actuelles.

#### **ZONE POTENTIELLE D'INTERVENTION INITIALE (DUP2017)**

La zone potentielle d'intervention initialement définie dans le secteur de cette gare est présentée sur la carte suivante. Cette carte présente également la position de la gare.



**Zone potentielle d'intervention initiale dans le secteur de la gare Pont de Bondy (Source : SYSTRA 2020)**

#### **ÉVOLUTION DE LA ZONE POTENTIELLE D'INTERVENTION (DUPM 2021)**

Une évolution de la zone potentielle d'intervention dans ce secteur est nécessaire pour intégrer l'emprise chantier dans sa globalité. Elle est présentée sur la carte suivante (contour rouge rempli de bleu) sur 3 zones distinctes :

- Une première de 2344 m<sup>2</sup> sur le territoire de Bobigny et Noisy-le-Sec ;
- Une deuxième de 42 m<sup>2</sup> sur le territoire de Bondy ;
- Une troisième de 112 m<sup>2</sup> sur le territoire de Noisy-le -Sec.



### Évolution de la zone potentielle d'intervention dans le secteur de la gare Pont de Bondy (Source : SYSTRA 2020)

L'extension principale de la bande d'intervention potentielle nécessaire pour couvrir l'intégralité des emprises de ce chantier est de 2344 m<sup>2</sup> sur le territoire communal de Bobigny et de Noisy-le -Sec. La zone d'emprise supplémentaire est prévue sur un espace en friche. A cela s'ajoute une bande supplémentaire de 112 m<sup>2</sup> sur de la voirie.

Cette modification est sans enjeu au regard de l'activité humaine et n'impactera pas le cadre de vie des riverains.

Les impacts et les mesures sont précisés dans la demande d'autorisation environnementale (DAE).

## **JUSTIFICATION DE LA MODIFICATION**

La modification de l'emprise chantier de la gare par rapport à celle définie au stade DUP est rendue nécessaire du fait du besoin de zones de stockage des matériaux nécessaires à la construction de l'ouvrage. La modification reste mineure et uniquement sur des terrains en friche ou de la voirie.

### ***2.2.3.8.2 Site de l'ouvrage annexe 6901P - Avenue de Rosny***

Au stade DUP initial et DUP modificative n°1, cet ouvrage annexe était localisé légèrement plus au sud qu'aujourd'hui. La suppression d'un ouvrage annexe lors des études de conception AVP a imposé une modification de son emplacement initial.

L'OA 6901P - Avenue de Rosny est aujourd'hui implanté sur la commune de Noisy-le-Sec. Son emplacement définitif n'est pas modifié par rapport au DAE. Il est cependant nécessaire de modifier la zone d'intervention potentielle afin d'intégrer la totalité de l'emprise de chantier nécessaire à l'organisation des travaux telle qu'elle résulte des études actuelles.

## **ZONE POTENTIELLE D'INTERVENTION INITIALE (DUP 2017)**

La zone potentielle d'intervention initialement définie dans le secteur de l'ouvrage annexe 6901P - Avenue de Rosny est présentée sur la carte suivante. Cette carte présente également la position de l'ouvrage au stade actuel des études.



**Zone potentielle d'intervention initiale dans le secteur de l'ouvrage annexe 6901P - Avenue de Rosny (Source : SYSTRA 2020)**

### **ÉVOLUTION DE LA ZONE POTENTIELLE D'INTERVENTION (DUPM 2021)**

Une évolution de la zone potentielle d'intervention dans ce secteur est nécessaire pour intégrer l'emprise chantier dans sa globalité sur le territoire communal de Noisy-le-Sec. Elle est présentée sur la carte suivante. Il s'agit d'une emprise située à l'ouest de l'ouvrage sur la carte ci-dessous :





### **Évolution de la zone potentielle d'intervention dans le secteur de l'ouvrage annexe 6901P - Avenue de Rosny (Source : SYSTRA 2020)**

Les extensions de la zone chantier se situent sur deux zones boisées, situées à proximité immédiate et sous le viaduc de l'autoroute A3 et à proximité immédiate d'une voie ferrée. Une partie de ces zones boisées est classée Espace Vert Protégé (EVP). Un dossier concernant la mise en compatibilité du PLUi d'Est Ensemble sur le secteur de Noisy-le -Sec, a été réalisé afin de déclasser cet EVP.

Cette emprise chantier présente des impacts supplémentaires par rapport à l'impact des emprises chantier initiales, notamment sur cinq pavillons. Cependant, cette emprise, dont les impacts et les mesures ont déjà été précisés dans l'étude d'impact du DAE, est nécessaire aux travaux. En effet, les difficultés d'accès au site initial (contraint par un nombre important d'infrastructures de transport) ainsi que l'exiguïté du site limitant la place disponible pour l'installation des équipements de chantier et la réalisation même de l'ouvrage définitif avec ses émergences, ont poussé la Société du Grand Paris à retenir un nouvel emplacement à proximité immédiate (afin de

respecter l'inter-distance réglementaire entre deux ouvrages de service). La SGP n'a d'autre choix que d'implanter l'ouvrage sur ce nouveau secteur.

L'emplacement initial de l'ouvrage était extrêmement contraint par un nombre important d'infrastructures linéaires (autoroute A86 en viaduc, avenue de Rosny très circulée, deux axes de circulation ferroviaire exploités). L'accès à la zone était difficile et l'emprise réduite pour réaliser les travaux dans des conditions acceptables). Une nouvelle emprise a donc été recherchée dans cette zone pour respecter l'inter-distance réglementaire de 800 m entre deux ouvrages de service.

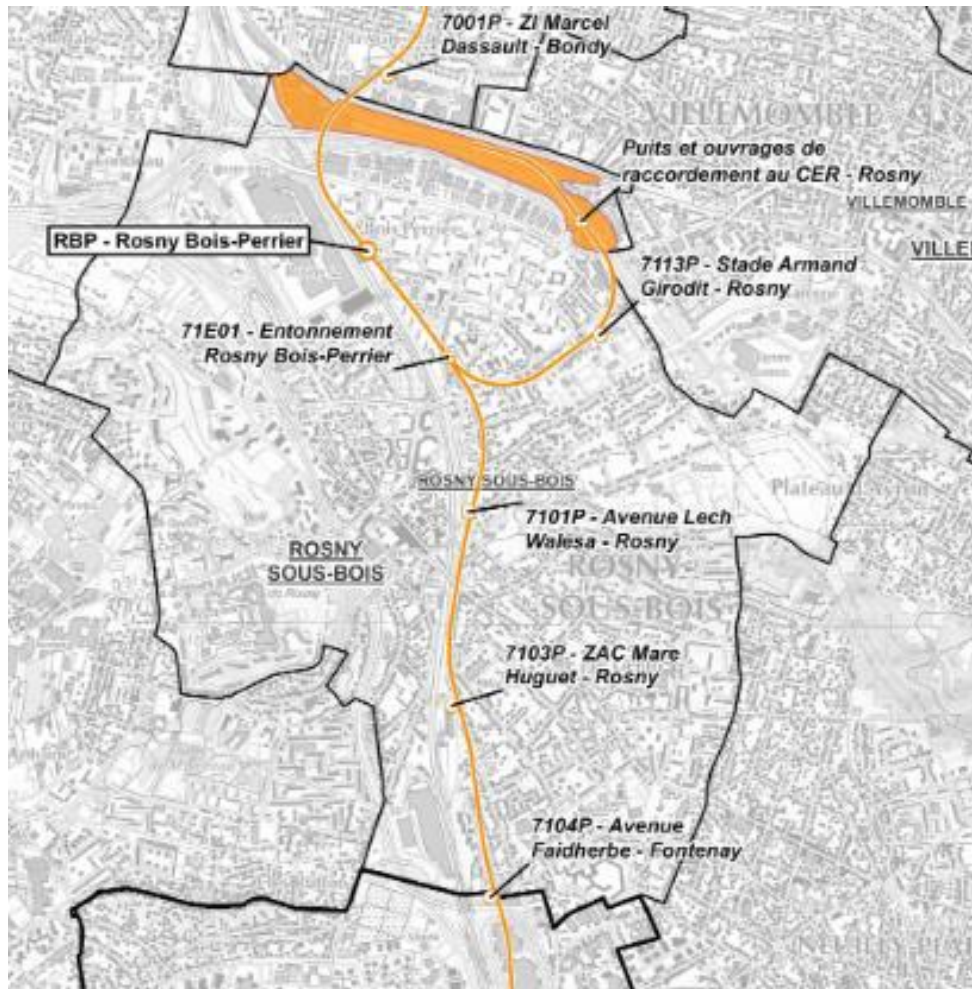
### **JUSTIFICATION DE LA MODIFICATION**

La modification de la zone potentielle d'intervention par rapport à celle définie au stade DUP est rendue nécessaire du fait du déplacement de l'ouvrage annexe au nord de l'emplacement initial et du besoin de zones de stockage des matériaux nécessaires à la construction de l'ouvrage. Le retour d'expérience de la SGP sur des projets en cours de réalisation sur les Lignes 15 Sud et 16 montre que pour ce type d'ouvrage, une emprise chantier d'au moins 3000 m<sup>2</sup> est nécessaire.

#### **2.2.3.9. Rosny-sous-Bois** (OE 71E01 - Entonnement Rosny Bois-Perrier) ;

Sur la commune de Rosny-sous-Bois, le projet de Ligne 15 Est consiste en :

- une section de l'infrastructure courante souterraine ;
- la Gare de Rosny Bois-Perrier ;
- le Centre d'Exploitation de Rosny (CER) ;
- un ouvrage d'entonnement (OE71E01–Entonnement Rosny Bois-Perrier);
- des ouvrages annexes (OA7101P–Avenue Lesh Walesa, OA7103P–ZAC Mare Huguet, OA7113P–Stade Armand Girodit, OA 71Q02–Puits et ouvrages de raccordement au CER).



Sur cette commune les seules modifications envisagées dans le présent dossier par rapport à la DUP de 2017 modifiée en 2018 concernent le déplacement de l'ouvrage d'entonnement de Rosny Bois-Perrier et l'élargissement de la zone d'intervention potentielle permettant la modification du tracé du tunnel aux abords de l'entonnement. L'ouvrage d'entonnement demeure dans le quartier du Bois-Perrier, mais est déplacé de 250 m environ vers l'est/sud-est, sous une zone pavillonnaire.

L'emprise chantiers s'insère entre une zone d'habitat collectif, un EPHAD et une école maternelle.

L'ouvrage d'entonnement sera situé entre la rue Philibert Hoffmann et la rue Jean

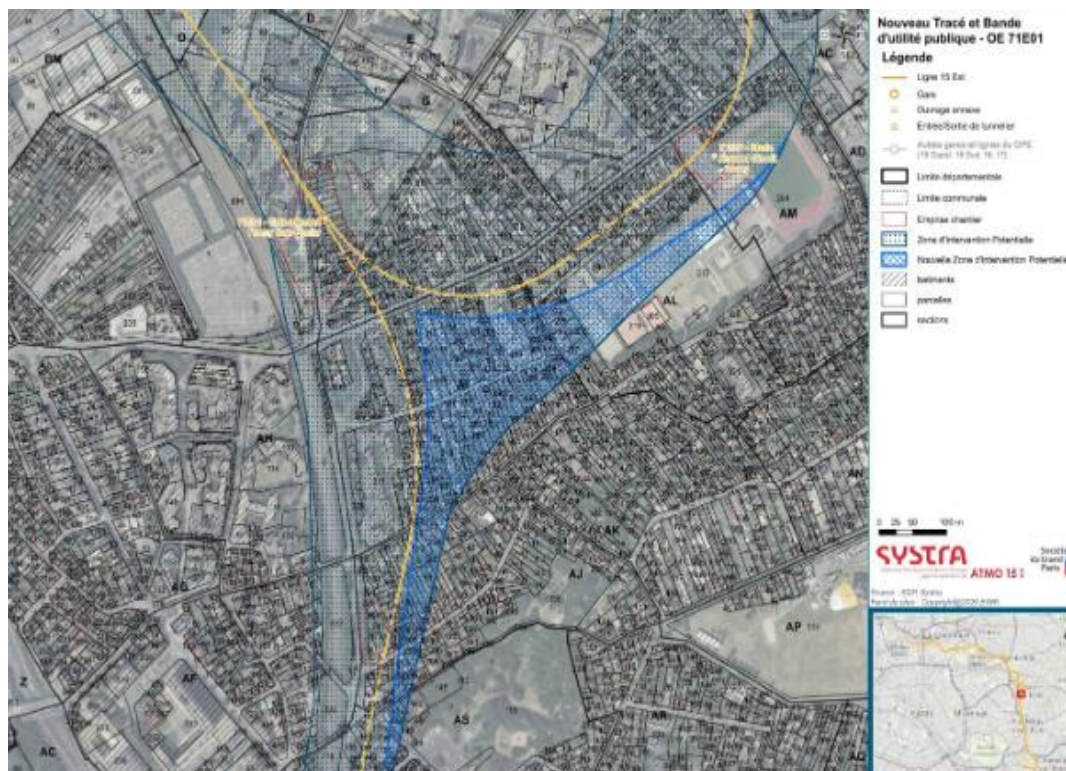


Mermoz. Par ailleurs, cette nouvelle version de l'ouvrage voit ses dimensions réduites du fait de la suppression de la voie Z (voie qui permettait une position d'attente des rames de métro avant l'entrée en gare Rosny Bois-Perrier). Le déplacement de cet ouvrage d'entonnement a pour conséquence la modification du tracé du tunnel de la ligne 15 Est initialement prévu. Les nouveaux tracés ne sont pas

encore complètement figés et nécessitent des études techniques approfondies. Ces études seront engagées lors des phases de conception à venir avec les groupements de conception-réalisation. Ce travail nécessite qu'aujourd'hui une évolution de la zone potentielle d'intervention soit opérée afin de permettre aux concepteurs de disposer potentielle d'intervention est la suivante :

L'évolution de la zone potentielle d'intervention représente une superficie de plus de 50000 m<sup>2</sup>. Dans cette zone d'intervention, seule la réalisation de travaux souterrains est susceptible de survenir. Aucun aménagement de surface n'est prévu.

L'ouvrage OE 71E01 -Entonnement Rosny Bois-Perrier était initialement implanté sur des parcelles nécessitant la démolition d'un bâtiment d'école, l'occupation d'un espace de loisirs ainsi que la déviation de réseaux structurants (réseau GRTgaz et ovoïde d'assainissement DEA93).



L'impact foncier de la réalisation de cet ouvrage d'envergure (environ 365 mètres) était très fort. Par ailleurs, la réalisation de l'ouvrage s'opérait à ciel ouvert en limite d'une résidence composée de cinq grands immeubles d'habitats denses de type R+11. De fait, les nuisances chantier pendant la phase de réalisation de cet ouvrage étaient également très fortes. Les études techniques complémentaires engagée par la SGP ont conduit à retenir la solution de supprimer la voie Z dans l'ouvrage sans pour autant dégrader la performance de l'exploitation de la ligne. Cette optimisation, permettant également la réduction de ces impacts forts, a plusieurs conséquences :

- la réduction de la taille de l'ouvrage de 365 mètres de long à seulement 160 mètres environ ;
- la possibilité de déplacer l'ouvrage sur d'autres parcelles à proximité et ainsi éviter :
- la démolition du bâtiment de l'école et l'occupation temporaire de l'espace de loisirs ;
- la déviation des réseaux structurants ;
- les importantes nuisances chantier au pied de plusieurs immeubles d'habitation dense ;
- la réduction de l'emprise foncière de l'ouvrage ;
- la possibilité de prévoir un phasage ;

de réalisation de l'ouvrage plus simple qu'à l'origine, qui devait tenir compte des différentes contraintes de libération foncière, de dévoiement des réseaux et d'accès riverains ;

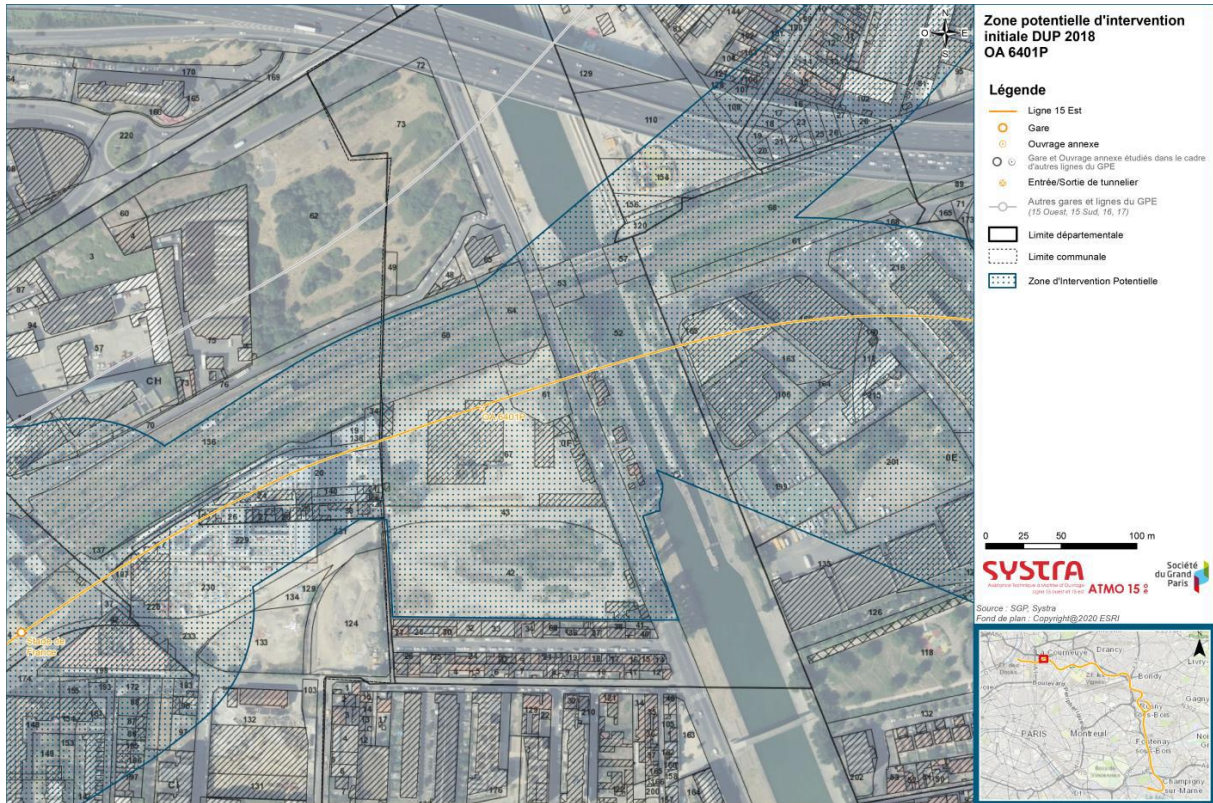
- la sécurisation du planning de réalisation de l'ouvrage et également la réduction de son coût.

Si le nouvel emplacement impacte un nombre important d'habitations individuelles, ce déplacement permet d'éviter des impacts chantier significatifs et des améliorations techniques au projet initial.

#### **2.2.3.10. Saint-Denis (OA 6401P -Canal Saint-Denis Puits Agnès)**

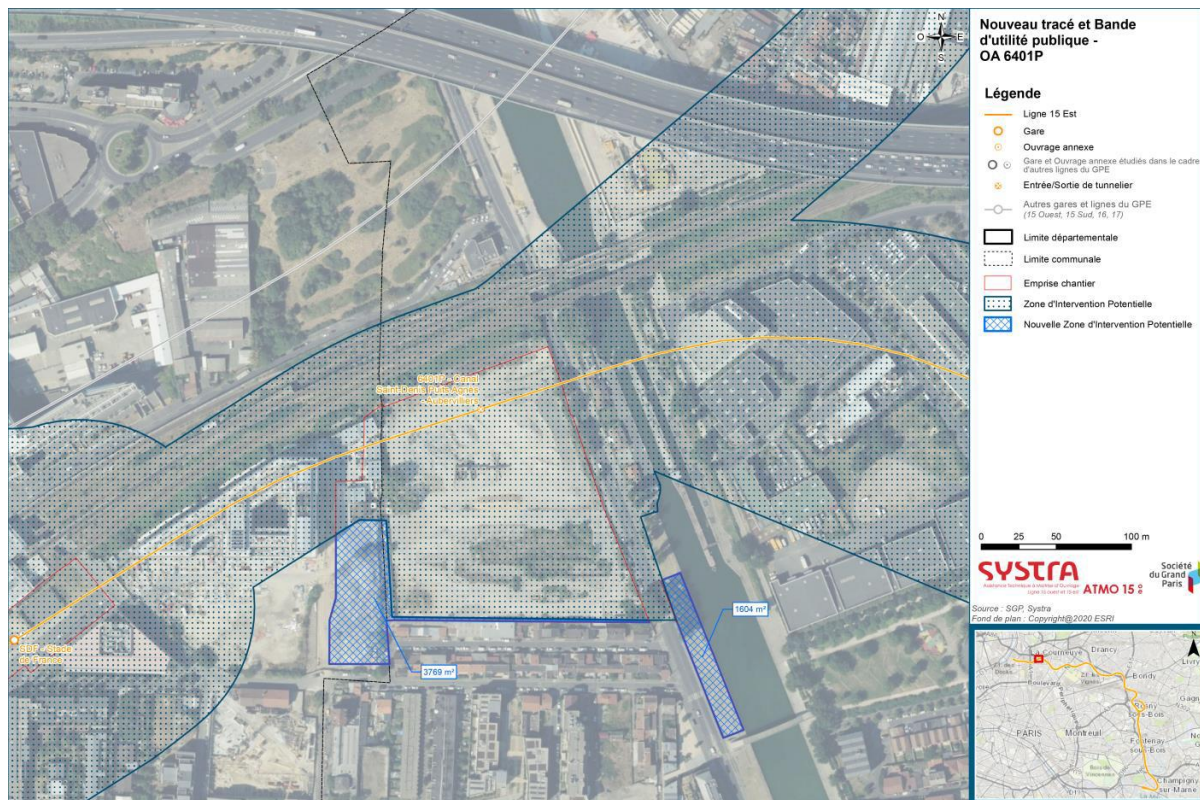
L'Ouvrage Annexe 6401P - Canal Saint-Denis Puits Agnès est implanté sur les communes de Saint-Denis et d'Aubervilliers. Son emplacement définitif n'est pas modifié par rapport à la DUP de 2017. Il est cependant nécessaire de modifier la zone d'intervention potentielle afin d'intégrer la totalité de l'emprise de chantier nécessaire à l'organisation des travaux telle qu'elle résulte des études actuelles.

En 2017, la zone potentielle d'intervention initialement définie dans le secteur de l'ouvrage annexe 6401P - Canal Saint-Denis Puits Agnès est présentée sur la carte suivante.



Une évolution de la zone potentielle d'intervention dans ce secteur est nécessaire pour intégrer les emprises chantier dans leur globalité sur le territoire communal de Saint-Denis et d'Aubervilliers. Elle est présentée sur deux zones distinctes :

- Une première de 3 789 m<sup>2</sup> (sud-ouest) sur le territoire de Saint-Denis ;
- Une seconde de 1 604 m<sup>2</sup> (sud-est) sur le territoire d'Aubervilliers.



Sur la commune de Saint-Denis, l’extension est de 3789 m<sup>2</sup> en dehors de la zone potentielle d’intervention initiale, au sud-ouest de l’emprise chantier actuelle, située elle-même à proximité immédiate d’une zone industrielle.

### Justification de la modification

La modification de l’emprise chantier par rapport à celle définie au stade de la DUP initiale fait suite aux discussions engagées par la SGP et les maîtres d’oeuvre des lignes 15 Est et 16 du Grand Paris Express, afin de mutualiser les zones de chantiers des ouvrages proches géographiquement de ces différentes lignes, ainsi que les zones de stockage et d’évacuation des déblais par voie fluviale de ces mêmes ouvrages.

### 2.3. Etude d’impact

L’étude d’impact initialement réalisée dans le dossier d’enquête préalable à la déclaration d’utilité publique du projet de la Ligne 15 Est, a été actualisée une première fois en 2017 dans le dossier d’enquête préalable à la déclaration d’utilité publique modificative du projet de la Ligne 15 Est ; elle a été réactualisée une seconde fois dans le cadre du dossier de demande d’autorisation environnementale.



Elle est réactualisée une troisième fois aujourd'hui dans le présent dossier de d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique modificative.

Elle comprend :

- l'État initial de l'environnement
- la présentation du projet retenu et des variantes étudiées
- l'Analyse des impacts et présentation des mesures associées
- un Résumé non technique
- l'Annexe

### **2.3.1. Etat initial de l'environnement.**

L'étude d'impact définit et analyse les impacts négatifs et positifs, directs et indirects, temporaires et permanents, à court, moyen et long terme, du projet sur l'environnement et la santé.

Deux angles sont abordés :

- les impacts en phase travaux : il s'agit d'analyser les impacts liés au déroulement des travaux de construction du projet, avant sa mise en service, hors effets d'emprise définitifs du projet ;
- les impacts en phase exploitation : il s'agit d'analyser les impacts liés à l'emprise définitive du projet et à son exploitation après sa mise en service.

Il s'agit d'éviter, réduire et compenser.

### **Risques géotechniques**

La ligne 15 Est est concernée par un risque de retrait-gonflement des argiles sur l'ensemble de son tracé, important sur certains secteurs au nord et au sud du périmètre, par un risque d'effondrement lié à la présence d'anciennes carrières à Saint-Ouen, Rosny-sous-Bois et Champigny-sur-Marne et par un risque de cavités souterraines dans des formations gypseuses sur la partie nord.

Le maître d'ouvrage a conduit des investigations techniques pour qualifier ces risques et proposer des mesures adaptées.

L'ensemble des bâtiments potentiellement vulnérables aux tassements et vibrations est recensé (chapitre § 5.2 de la pièce B3) ; l'analyse est conduite pour chaque bâtiment. Plusieurs mesures sont prévues : adaptations ponctuelles du tracé, choix

d'une technologie de tunnelier adaptée, mise en place d'une couche de polystyrène compressible sous le radier dans les secteurs à aléa retrait-gonflement fort. La question se pose néanmoins, pour cette dernière mesure, de ses modalités de suivi et d'entretien, la couche de polystyrène perdant de sa fonctionnalité après chaque tassement. Sur deux secteurs (puits d'accès du tunnelier pour le creusement du raccordement du centre d'exploitation à la ligne et tunnel au sud de Val-de-Fontenay), le dossier prévoit même la « neutralisation » (aucun équipement, personnel ou habitant ne devra se trouver dans cette zone) de la zone au-dessus du creusement du tunnel.

### **Qualité et gestion des déblais, sols pollués**

4,03 millions de m<sup>3</sup> de déblais (c'est-à-dire 8,4 millions de tonnes) seront « produits » :

- 1, 8 millions venant du creusement des tunnels,
- 1,53 millions seront issus du creusement des gares de des entonnements,
- 0,7 million viendront des ouvrages annexes, centre d'exploitation et tranchées.

L'estimation réalisée partage les déblais en

- 45 % de déblais inertes,
- 34 % de déblais non inertes devant être stockés dans des installations de stockage de déchets inertes spécifiquement autorisées,
- 12 % de déchets non inertes non dangereux,
- 10 % de déchets comporteraient des sulfates qui seraient stockés dans des carrières de gypse.

8000 m<sup>3</sup> seraient des déchets dangereux.

Pour chaque composante du projet, le dossier précise les modalités d'acheminement des déblais extraits :

- environ 570 000 m<sup>3</sup> seraient évacués par voie fluviale à partir du quai de l'ouvrage annexe 6401P sur le canal Saint-Denis à Aubervilliers,
- 120 000 m<sup>3</sup> seraient évacués par voie fluviale à partir du quai de la gare du Pont de Bondy ;
- 720 000 m<sup>3</sup> seraient évacués par voie ferrée au niveau du site de l'ouvrage annexe 6701P à Bobigny au moyen d'une installation terminale embranchée ;

- 1 100 000 m<sup>3</sup> seraient acheminés par la route jusqu'à la plateforme de Bonneuil-sur-Marne<sup>24</sup> avant évacuation par voie ferrée ou fluviale.

- 1,5 millions de m<sup>3</sup> resteraient à évacuer par voie routière.

Le rapport évoque les itinéraires d'approvisionnement et d'évacuation à proximité des puits et leurs incidences pour la circulation locale. Le dossier fournit une carte de l'ensemble des installations signataires de l'accord de partenariat entre la SGP et les exploitants d'installations pour le traitement, le stockage et la valorisation de ses déblais. Ces installations sont nombreuses et, pour certaines, distantes de plusieurs centaines de kilomètres de la ligne, voire situées en Belgique, sous réserve d'autorisations spécifiques au cas par cas.

### **Eaux souterraines et superficielles**

Le dossier analyse les volumes d'eaux prélevés dans les nappes souterraines pendant les travaux : environ 15,7 millions de m<sup>3</sup> d'eaux d'exhaure à évacuer et 4 millions de m<sup>3</sup> pour l'alimentation des tunneliers.

L'impact de ces prélèvements est évalué à trois périodes différentes, pendant lesquelles le cumul des pompages concerne des secteurs différents. L'évaluation porte sur le niveau des nappes et son impact sur les différents types de captage (d'eau potable, notamment), les risques de dissolution de gypse et leur effet sur la stabilité du sous-sol, ainsi que l'effet barrage des infrastructures souterraines sur l'écoulement des nappes.

Gestion des eaux :

- Pour quelques ouvrages, les rejets sont envisagés dans les canaux Saint-Denis et de l'Ourcq.
- L'ouvrage annexe OA7401P est prévu dans le lit majeur de la Marne, en rive droite en zone d'expansion de crues.

L'infiltration est par ailleurs présentée comme envisageable dans de nombreux cas.

Gestion des eaux pluviales ?

Gestion des eaux usées ?

### **Milieux naturels, biodiversité**

Les emprises des chantiers sont estimées à environ 59 ha, dont 15,2 ha d'habitats « naturels modifiés ».

Les emprises des ouvrages émergents sont calculées à environ 28,4 ha, dont 10,5 ha d'habitats « naturels modifiés ». (les habitats naturels modifiés sont ici principalement constitués de friches et fourrés, de pelouses, de surfaces boisées).

Les autres emprises sont urbanisées.

Les cours d'eau de la zone d'étude sont considérés comme des zones humides

Quelques secteurs présentent une sensibilité particulière. Des espèces remarquables voire protégées y sont présentes, et le maître d'ouvrage fait une demande de dérogation à leur protection stricte : il s'agit principalement du centre d'exploitation, qui abrite de nombreuses espèces (oiseaux, chiroptères, insectes dont la Mante religieuse et le Grillon d'Italie, reptiles (Lézards), le Hérisson d'Europe).

L'étude d'impact identifie également un habitat isolé du Moineau friquet au sein du nœud d'infrastructures du Pont-de-Bondy, sur une surface totale de 0,9 ha.

L'analyse mentionne également, sur le site Montgolfier, certaines autres espèces patrimoniales en Île-de-France, non protégées : Gaillet de Paris, Hespérie de l'Alcée, Decticelle bariolée, Phanéroptère méridional et Oedipode aigue-marine. Deux mesures de compensation sont présentées. La principale consiste à créer 5,3 ha de milieux ouverts au sud du parc de la Patte d'Oie de Gonesse, sur le site d'une ancienne décharge récemment remis en état, et à la gérer pendant 30 ans. La seconde est spécifique au Moineau friquet, au voisinage du Pont-de-Bondy, sur 0,4 ha, le premier site étant considéré comme une compensation complémentaire pour cette espèce.

Les espèces exotiques envahissantes font l'objet d'une vigilance particulière.

### **Bruits, vibrations, champs électromagnétiques**

Les sites présentant les enjeux les plus forts sont les secteurs d'ambiance sonore initiale modérée, à proximité de sites de chantier ou de puits de tunnelier. Ils le sont d'autant plus que les travaux vont s'étaler sur de nombreuses années, parfois à la suite d'autres travaux tout aussi longs (par exemple la gare de la mairie d'Aubervilliers où le prolongement de la ligne 12 est en cours en plein centre-ville).

L'approche concernant le site Montgolfier est plus complexe : plusieurs maîtres d'ouvrage sont concernés (SNCF, SGP, DIRIF). Cinq points de mesure ont fait l'objet d'analyses pour la modélisation de l'état initial le long du centre d'exploitation. L'annexe acoustique fournit une modélisation des niveaux de bruit dans l'état initial qui fait ressortir que ce secteur dépasse 60, voire 65 dB(A) de jour. Aucune modélisation n'est fournie pour la période de nuit.

## **Mobilité**

Le dossier fournit pour chaque site, les plans de circulation pendant le chantier et précise les incidences pour la desserte des transports collectifs, ainsi que pour les modes actifs.

## **Energie et climat**

Il est fait référence à l'objectif national de neutralité carbone à l'horizon 2050 (plan climat de juillet 2017, loi n°2019-1147 du 8 nov 2019, relative à l'énergie et au climat).

## **Qualité de l'air**

La métropole du Grand Paris a décidé d'interdire progressivement la circulation des véhicules les plus polluants à l'intérieur de l'A86. L'étude d'impact n'évalue pas les incidences du projet en matière d'exposition des futurs riverains à la pollution atmosphérique.

## **Paysage et patrimoine**

La proximité des monuments historiques et autres bâtis patrimoniaux est systématiquement analysée, et fait référence dans plusieurs cas aux échanges avec les architectes des bâtiments de France. Un monument aux morts à la place de l'entonnement prévu à Champigny-sur-Marne sera démonté, puis réinstallé.

Sur plusieurs secteurs, l'étude d'impact conduit à un impact positif du projet. Pour chaque gare est présenté un projet architectural et paysager, pour donner à voir le « grand paysage ».

La réutilisation des emprises de chantier à l'issue des travaux n'est pas complète.

### **2.3.2. Présentation du projet et des variantes.**

On distinguera :

[En Bleu, les évolutions et modifications par rapport au dossier de déclaration d'utilité publique soumis à enquête publique en octobre-novembre 2017,](#)

*En italique, des compléments apportés suite aux avis émis avant l'enquête publique (Autorité environnementale-CGEDD, MRAe Ile-de-France, SGPI, avis dans le cadre de la Consultation Inter-Administrative.*

#### **Le projet :**

La Ligne 15 Est constitue l'une des trois composantes du projet de la Ligne 15 du Grand Paris Express (GPE) avec les tronçons sud [Pont de Sèvres - Noisy-Champs] et ouest [Pont de Sèvres - Saint-Denis Pleyel]. Elle est d'environ 23 km, dessert deux

départements (Seine-Saint-Denis et Val-de-Marne) et traverse douze communes : Saint-Ouen ; Saint-Denis ; Aubervilliers ; Pantin ; Bobigny ; Drancy; Noisy-le-Sec; Bondy; Rosny-sous-Bois; Fontenay-sous-Bois; Le Perreux-sur-Marne ; Champigny-sur-Marne.

Elle dessert douze gares souterraines :

- à l'extrémité nord de la Ligne 15 Est, la gare Saint-Denis Pleyel assure l'interopérabilité avec la Ligne 15 Ouest et l'interconnexion avec les lignes 14, 16 et 17. Puis se succèdent les gares du Stade de France; Mairie d'Aubervilliers, Fort d'Aubervilliers; Drancy - Bobigny; Bobigny Pablo Picasso; Pont de Bondy; Bondy; Rosny Bois-Perrier; Val de Fontenay ,Nogent - Le Perreux. A l'extrémité sud, la gare Champigny Centre assure l'interopérabilité avec la Ligne 15 Sud. Il est à noter que la gare Champigny Centre est réalisée dans le cadre du projet de tronçon Pont de Sèvres – Noisy-Champs du réseau de transport public du Grand Paris (Ligne rouge / Ligne 15 Sud). Cependant des travaux de finition du génie civil intérieur de la boîte de la gare seront réalisés dans le cadre du projet de la Ligne 15 Est.

L'ensemble de la Ligne 15 Est doit être mis en service au plus tard fin 2030.

Le projet comprend un centre d'exploitation (site de maintenance des infrastructures et site de maintenance et remisage des trains) nécessaire au fonctionnement de la ligne, situé à Rosny-sous-Bois.

Outre les gares et le centre d'exploitation de Rosny-sous-Bois, le tracé de la Ligne 15 Est comprend 29 ouvrages de service : **4 ouvrages d'entonnement ; 3 ouvrages successifs de raccordement** au centre d'exploitation ; **22 ouvrages annexes** assurant principalement des fonctions d'accès secours et/ou de ventilation ;

Ces ouvrages de service regroupent plusieurs fonctions (puits d'accès pompiers, puits de ventilation/désenfumage, puits d'épuisement des eaux).

Le projet intègre également les éléments de programme nécessaires à l'intermodalité de surface, les ouvrages de correspondance reliant les gares du Grand Paris Express (GPE) créées au réseau lourd de transports existant (métro, RER, Transilien), ainsi que les impacts et mesures conservatoires sur les ouvrages et équipements existants.

### **Variantes de projet au stade actuel des études**

[Au cours des études de conception de l'année 2020, des modifications de projet ont été faites. Ces modifications portent principalement sur la nouvelle implantation de certains ouvrages et la modification de l'emprise chantier d'une gare :](#)

✓ Déplacement de l'ouvrage OE 71E01 - Entonnement Rosny Bois-Perrier :

L'ouvrage OE 71E01 - Entonnement Rosny Bois-Perrier était initialement implanté sur des parcelles nécessitant la démolition d'un bâtiment d'école, l'occupation d'un espace de loisirs ainsi que la déviation de réseaux structurants (réseau GRTgaz et ovoïde d'assainissement DEA93). L'impact foncier de la réalisation de cet ouvrage d'envergure (environ 365 mètres) était très fort.

Par ailleurs, la réalisation de l'ouvrage s'opérait à ciel ouvert en limite d'une résidence composée de cinq grands immeubles d'habitats denses de type R+11. De fait, les nuisances chantier pendant la phase de réalisation de cet ouvrage étaient également très fortes.

Consciente de ces problématiques fortes, la SGP a engagé des études techniques complémentaires qui ont conduit à retenir la solution de supprimer la voie Z dans l'ouvrage sans pour autant dégrader la performance de l'exploitation de la Ligne.

*Cette « voie Z » constituait une position d'attente pour une rame de métro, en sortie du Centre d'Exploitation de Rosny, avant son injection dans le réseau au niveau de la gare de Rosny Bois-Perrier. Les études d'exploitation menées en 2019 ont pu conclure à la possibilité de supprimer cette position d'attente tout en maintenant le niveau de performance de la ligne. Cette modification de programme, validée par Île-de-France Mobilités, a permis de réduire la longueur de l'entonnement, étant donné que cette position d'attente était dimensionnée pour une rame de métro (d'une longueur de 108m), à quoi il faut ajouter une longueur pour des appareils de voie (aiguillages) en amont et en aval pour permettre l'injection ou le retrait du réseau.*

Cette optimisation, permettant également la réduction d'impacts forts, a plusieurs conséquences :

- La réduction de la taille de l'ouvrage de 365 mètres de long à seulement 160 mètres environ ;
- La possibilité de déplacer l'ouvrage sur d'autres parcelles à proximité et ainsi éviter :
  - La démolition du bâtiment de l'école et l'occupation temporaire de l'espace de loisirs ;
  - La déviation des réseaux structurants ;

- Les importantes nuisances chantier au pied de plusieurs immeubles d'habitation dense.
- La réduction de l'emprise foncière de l'ouvrage ;
- La possibilité de prévoir un phasage de réalisation de l'ouvrage plus simple qu'à l'origine, qui devait tenir compte des différentes contraintes de libération foncière, de dévoiement des réseaux et d'accès riverains ;
- La sécurisation du planning de réalisation de l'ouvrage et également la réduction de son coût.

Si le nouvel emplacement impacte un nombre important d'habitations individuelles, ce déplacement permet d'éviter des impacts chantier significatifs et d'apporter des améliorations techniques au projet initial.

- ✓ Déplacement de l'ouvrage annexe OA 6502P - Rue de la Maladrerie ;

Dans le dossier d'autorisation environnementale de 2019 (stade AVP), l'ouvrage annexe 6502P - Rue de la Maladrerie est situé au sein du Square de la Maladrerie, à Aubervilliers. Il a été déplacé par rapport à son emplacement d'origine en raison de l'incompatibilité avec des réseaux structurants (GRTgaz notamment). Les ensembles à proximité de l'ouvrage sont essentiellement des pavillons (rue de l'Abeille) et des immeubles d'habitation de la Maladrerie.

Pour des raisons techniques liées aux études de conception récentes engagées par la SGP et suite au dialogue territorial instauré par la SGP avec les partenaires locaux, il a été décidé de déplacer à nouveau cet ouvrage sur des parcelles adjacentes à celles initialement envisagées. Il reste donc dans le même quartier de La Maladrerie mais n'impacte plus l'espace vert.

La nouvelle implantation de l'ouvrage annexe, située sur une friche urbaine, ne nécessite aucun abattage d'arbre ni aucun déplacement d'équipement public tel que des jeux pour enfants.

Par ailleurs, le déplacement de cet ouvrage a pour conséquence la modification du tracé du tunnel initialement prévu. Le nouveau tracé n'est pas encore figé et nécessite des études techniques approfondies. Ces études seront poursuivies lors des phases de conception à venir avec les groupements de conception-réalisation. Ce travail



nécessite qu'une évolution de la zone potentielle d'intervention soit opérée afin de permettre aux concepteurs de réaliser le tunnel.

✓ Modification de l'emprise chantier de la gare de Fort d'Aubervilliers.

La parcelle retenue pour l'implantation de la gare est bordée :

au nord et à l'ouest par des bâtiments résidentiels ;

au sud par le Fort d'Aubervilliers et le théâtre équestre Zingaro ;

à l'est par les jardins potagers du Fort d'Aubervilliers.

Par ailleurs, la zone est concernée par la réalisation d'un centre aquatique qui servira notamment de bassin d'entraînement aux athlètes des futurs Jeux Olympiques de 2024 et la réalisation d'un important projet d'aménagement (ZAC du Fort d'Aubervilliers, conduite par Grand Paris Aménagement). L'implantation de ce centre aquatique est prévue au niveau d'une vaste zone occupée actuellement par des places de stationnement. C'est sur ce même secteur qu'une partie des installations de chantier nécessaires à la réalisation de la gare étaient prévues dans le dossier déclaré d'utilité publique en 2017 et 2018.

Afin de permettre la réalisation du centre aquatique selon l'emplacement décidé par son maître d'ouvrage, la SGP a dû modifier les emprises chantier indispensables à la réalisation de la gare.

Modification de l'emprise chantier de l'ouvrage 74E05 - Entonnement Jean-Baptiste Clément à Champigny

Le site de l'ouvrage 74E05 - Entonnement Jean-Baptiste Clément se trouve sur la commune de Champigny-sur-Marne, dans le Val-de-Marne (94). L'emplacement définitif de l'ouvrage n'est pas modifié par rapport à la DUP ou au DAE. Cependant, suite aux études de conception il est apparu indispensable d'agrandir l'emprise du chantier pour la réalisation de l'ouvrage.

La comparaison des deux emprises chantier (entre le stade de l'autorisation environnementale et le stade de la déclaration d'utilité publique modificative n°2) permet de mettre en évidence les évolutions suivantes :

- Au nord : l'emprise chantier est étendue aux parcelles occupées aujourd'hui par un magasin de matériaux de construction. L'augmentation est d'environ 4800 m<sup>2</sup> et nécessitera la démolition de l'ensemble des bâtiments de stockage qui s'y trouvent.

- Au nord-est : l'emprise chantier est étendue aux parcelles occupées aujourd'hui par un immeuble d'habitation de 8 étages (résidence Gabriel Péri, 120 logements), les places de stationnement à l'air libre et les box privés dédiés à cette résidence. L'augmentation est d'environ 5600 m<sup>2</sup> et ne nécessitera pas la démolition de l'ensemble des constructions qui s'y trouvent (immeuble et box de garages). Les constructions sont donc conservées en l'état pendant le chantier. Des échanges avec la commune permettront de définir le projet à engager dans ce secteur. La volonté d'intégrer cet immeuble dans l'emprise est liée au souhait de protéger les riverains de nuisances sonores et vibratoires en provenance du chantier. Des ouvrages de parois moulées doivent notamment être réalisés le long d'une partie des façades de l'immeuble.

- A l'est : l'emprise chantier est augmentée de 1900 m<sup>2</sup> sur les parcelles de 4 pavillons. Ainsi, c'est environ 12300 m<sup>2</sup> d'emprise chantier qui sont ajoutés à l'emprise chantier initiale.

Par ailleurs, des élargissements ponctuels de la zone d'intervention potentielle, afin d'intégrer la totalité de l'emprise chantier de certains ouvrages, sur diverses communes concernées par le projet sont présentées de manière détaillée (pièce A2 du présent dossier de déclaration d'utilité publique modificative). En complément des trois modifications décrites précédemment, la largeur de la zone d'intervention potentielle est augmentée localement pour les emprises suivantes (du nord au sud) :

- l'emprise chantier de l'OA 6401P - Canal Saint-Denis Puits Agnès ;
- une légère adaptation de la zone d'intervention potentielle au nord de la gare de Drancy-Bobigny et au sud-est de la gare Bobigny Pablo Picasso ;
- l'emprise chantier de l'OA 6801P - Rue Auguste Delaune ;
- l'emprise chantier de la gare de Pont de Bondy ;
- l'emprise chantier de l'OA 6901P - Avenue de Rosny ;
- l'emprise chantier de l'OA 7001P - ZI Marcel Dassault ;
- l'emprise chantier de l'OA 7301P - Z.A. des Marais ;
- l'emprise chantier déportée de la gare Nogent – Le Perreux ;
- l'emprise chantier de l'OA 7403P - Rue Germinal ;

Il est précisé :

- que les modifications de projet concernant le déplacement de l'ouvrage OE 71E01 – Entonnement Rosny Bois-Perrier et le déplacement de l'ouvrage de service OA 6502P

- Rue de la Maladrerie) sont issues d'évolutions de conception postérieures à la dernière version de l'étude d'impact soumise à enquête dans le cadre de l'instruction de la demande d'autorisation environnementale.

- que la modification de l'emprise chantier concernant la gare Fort d'Aubervilliers est issue d'évolutions de conception postérieures à la dernière version de l'étude d'impact soumise à enquête dans le cadre de l'instruction de la demande d'autorisation environnementale.

- que la modification de l'emprise chantier de l'ouvrage 74E05 - Entonnement Jean-Baptiste Clément à Champigny est issue d'évolutions de conception postérieures à la dernière version de l'étude d'impact soumise à enquête dans le cadre de l'instruction de la demande d'autorisation environnementale.

Pour ces sites, une analyse des nouveaux impacts est proposée dans la présente pièce et l'étude d'impact (pièce G3 notamment) a été complétée en conséquence.

### **2.3.3. Analyse des impacts et présentation des mesures associées**

On distingue :

- les effets directs : effets directement attribuables aux travaux et aux aménagements projetés ;
- les effets indirects : effets résultant d'une relation de cause à effet ayant pour origine un impact direct ou une mesure de protection ;
- les effets temporaires : effets limités à la durée des travaux ;
- les effets permanents : effets durables du projet, correspondant à la phase exploitation ou intervenant en phase travaux (démolitions...), mais perdurant définitivement ;
- les effets de court terme : effets se manifestant pendant les travaux ou immédiatement après. Dans le cas où ils se manifestent immédiatement après les travaux, ils résultent de l'inertie des phénomènes observés pendant les travaux et disparaissent rapidement ;
- les effets de moyen terme : effets se manifestant après la mise en service du projet et résultant de phénomènes d'ajustements réciproques entre le projet et son

environnement, jusqu'à atteindre une situation d'équilibre (par exemple, le rééquilibrage des aquifères aux abords du projet) ;

- les effets de long terme : effets se manifestant une fois qu'un certain équilibre est atteint entre le projet, tous les impacts temporaires ont disparu et tous les impacts permanents se sont manifestés.

La séquence **éviter, réduire, compenser** (ERC) est le fil conducteur de l'intégration de l'environnement dans les projets, plans et programmes. Elle s'inscrit pleinement dans le prolongement de la Charte pour l'environnement de 2004 et de la Loi Grenelle de 2009.

La conception doit tout d'abord s'attacher à éviter les effets sur l'environnement, y compris au niveau des choix fondamentaux liés au projet (nature du projet, localisation, voire opportunité). Cette phase est essentielle et préalable à toutes les autres actions consistant à minimiser les effets environnementaux des projets, c'est-à-dire à réduire au maximum ces effets et en dernier lieu, si besoin, à compenser les effets résiduels après évitement et réduction.

### **Eviter**

Pour concevoir un projet de moindre impact environnemental, *« les procédures de décision publique doivent permettre de privilégier les solutions respectueuses de l'environnement, en apportant la preuve qu'une décision alternative plus favorable à l'environnement est impossible à coût raisonnable et de limiter la consommation des surfaces agricoles, forestières et naturelles. Dans cet esprit, sont privilégiés les espaces déjà artificialisés dans le choix d'implantation du projet, lorsque c'est possible. Il est souhaitable que le projet déposé soit celui présentant, au regard des enjeux en présence, le moindre impact sur l'environnement à coût raisonnable ».*

Les mesures de suppression ou d'évitement s'inscrivent dans la mise au point d'un projet avec la recherche du tracé ou des aménagements de moindre effet sur l'environnement. Ces mesures sont donc généralement mises en oeuvre ou intégrées dans la conception :

- soit en raison du choix d'un parti d'aménagement qui permet d'éviter un effet jugé intolérable pour l'environnement ;
- soit en raison de choix technologiques permettant de supprimer des effets à la source (utilisation d'engins ou de techniques de chantier particuliers, etc.).

## **Réduire**

*« ... la réduction intervient dans un second temps, dès lors que les impacts négatifs sur l'environnement n'ont pu être pleinement évités. Ces impacts doivent alors être suffisamment réduits, notamment par la mobilisation de solutions techniques de moindre impact à un coût raisonnable, pour ne plus constituer que des impacts négatifs résiduels les plus faibles possibles ».*

Les mesures de réduction (également appelées mesures correctives ou mesures d'atténuation) sont mises en œuvre quand un effet négatif ou dommageable ne peut être supprimé totalement lors de la conception. Elles visent à atténuer les effets négatifs d'un projet sur le lieu et au moment où ils se développent.

## **Compenser**

*« « ...Lorsque le projet n'a pas pu éviter les enjeux environnementaux majeurs et lorsque les effets n'ont pas été suffisamment réduits, c'est-à-dire qu'ils peuvent être qualifiés de significatifs, il est nécessaire de définir des mesures compensatoires ».*

*« Les mesures compensatoires ont pour objet d'apporter une contrepartie aux effets résiduels négatifs du projet (y compris les effets résultant d'un cumul avec d'autres projets) qui n'ont pu être évités ou suffisamment réduits ... »*

Elles peuvent ainsi se définir comme tous travaux, actions et mesures :

- ayant pour objet d'apporter une contrepartie aux conséquences dommageables qui n'ont pu être évitées ou suffisamment réduites ;
- justifiés par un impact direct ou indirect clairement identifié et évalué ;
- s'exerçant dans le même domaine, ou dans un domaine voisin, que celui touché par le projet ;
- intégrés au projet mais pouvant être localisés, s'il s'agit de travaux, hors de l'emprise finale du projet et de ses aménagements connexes.

**Tour à tour, les effets du projet sont catalogués et les mesures associées (éviter, réduire et compenser) en ce qui concerne :**

Les terres, les sols, l'eau, l'air et le climat,

La biodiversité,

Le patrimoine culturel, le paysage et l'archéologie

La population et la santé humaine

### **2.3.4. Résumé non technique (RNT) de l'étude d'impact.**

#### **Etat initial**

Les données de caractérisation de l'état initial ont été collectées à partir des éléments fournis par la Société du Grand Paris, mais également à partir des sites Internet des services de l'État, collectivités locales et organismes publics gestionnaires de données environnementales et d'aménagement du territoire.

Des investigations spécifiques sur site ont aussi été menées dans le cadre de l'étude d'impact, sous la forme d'inventaires et de mesures : inventaires de terrain, faune, flore et habitats, diagnostic zones humides, mesures de bruit, mesures de vibrations, mesures de qualité du sol.

L'analyse de l'état initial de l'environnement et des impacts du projet se fait par une approche classique thème par thème. Cette qualification thématique de l'état initial se base sur une qualification du territoire en identifiant chacune des composantes et sur des approches spécialisées ou systémiques destinées à comprendre le fonctionnement des milieux concernés.

#### **Impacts et mesures**

L'évaluation des impacts générés par le projet a été réalisée à deux niveaux :

- le premier niveau correspond à une approche globale des impacts. Grâce à l'expérience acquise sur d'autres projets, aux observations sur l'environnement et à la documentation disponible, il a été possible de décrire de façon générale et pour chaque thème lié à l'environnement les impacts généraux du projet ;
- le second niveau correspond à une évaluation des impacts. Précisément au droit de l'emprise et pour chaque thème, les perturbations, nuisances ou les modifications entraînées par le projet sont alors appréciées.

Les éléments significatifs ont été analysés en prenant en compte la protection réglementaire applicable et l'intérêt intrinsèque de l'élément, indépendamment du projet.

Les mesures retenues sont issues des retours d'expérience sur des projets similaires et des informations transmises par le maître d'ouvrage.

#### **Etudes spécifiques**

Plusieurs études spécifiques ont été menées pour le projet de la Ligne 15 Est, dont les résultats ont été exploités pour la réalisation de la présente étude d'impact :

- des études sur la gestion des déblais, précisant les lieux potentiels d'entreposage, les moyens de transport et l'organisation de la gestion des déblais ;
- une modélisation hydrogéologique, pour évaluer les effets du projet (effet barrage, effets des pompages de rabattement en fond de fouille et d'alimentation en eau des tunneliers) sur les niveaux des nappes souterraines ;
- des campagnes de mesures acoustiques, complétées par des modélisations acoustiques, afin de caractériser l'ambiance sonore initiale puis d'évaluer les effets du projet sur l'ambiance sonore.
- des mesures de vibrations pour caler les fonctions de transfert, complétées par des modélisations pour évaluer les effets du projet ;
- des investigations écologiques (faune, flore, habitats) afin de recenser les espèces animales, végétales et les habitats naturels présents dans les secteurs d'aménagement des ouvrages ;
- des études et investigations sur les zones humides.

L'ensemble des méthodes détaillées par thématiques est consultable dans le Volet G3 « Analyse des impacts et présentation des mesures associées ».

### **2.3.5. Avis de l'Autorité Environnementale**

L'autorité environnementale a été saisie par le préfet de Seine-Saint-Denis le 17 septembre 2020.

**Elle avait été saisie en 2018 pour actualiser les avis Ae n° 2015-93 et 2017-33.**

En 2018, l'avis émis, portait sur l'autorisation environnementale de la ligne 15 Est, hormis son site de maintenance et de remisage de Rosny-sous-Bois. Le calendrier du GPE ayant été redéfini en février 2018, la ligne ayant maintenant vocation à être mise en service en une seule étape en 2030, la phase d'études du projet est retardée et ses éléments n'ont donc pas pu être intégrés dans le dossier.

Pour l'Ae, selon son premier avis (Ae 2015-93), les principaux enjeux environnementaux du projet sont :

- la prise en compte des caractéristiques géotechniques du fuseau retenu ;
- l'eau, par les effets du réseau enterré sur les nappes ;
- le bruit et les vibrations, en phase chantier et en phase exploitation ;
- le traitement des déblais ;

- l'intégration paysagère des probables constructions qui accompagneront les émergences des gares, et plus généralement des réaménagements urbains envisagés autour des gares ;

- les effets induits locaux sur l'urbanisation et les transports à proximité des gares ;

- à l'échelle de la région, la contribution du projet à l'impact global du réseau sur l'étalement urbain d'une part et sur les émissions de gaz à effet de serre d'autre part.

Le deuxième avis (Ae 2017-33) avait ciblé en outre les enjeux spécifiques au nouveau site (Montgolfier) du centre d'exploitation :

la grande richesse en « biodiversité ordinaire »,

les nuisances acoustiques à son voisinage ainsi que l'éventuelle présence de sites pollués.

Ce nouvel avis prend encore plus en compte la biodiversité et les services écosystémiques des milieux naturels résiduels à l'échelle de l'ensemble de la ligne, ainsi que les impacts cumulés de la ligne avec ceux des nombreux autres projets connus à son voisinage.

L'étude d'impact est claire, bien illustrée et didactique. Des compléments substantiels apportés sur de nombreux volets répondent pleinement à certaines recommandations antérieures de l'Ae. Néanmoins, l'Ae relève une nouvelle fois la présentation précoce du dossier, qui serait liée à la nécessité de réaliser les travaux au voisinage de la gare de Saint-Denis Pleyel en cohérence avec la mise en service des autres lignes qui la desservent, alors que plusieurs analyses n'ont pas pu être menées jusqu'à leur terme (gestion des eaux d'exhaure et des eaux pluviales, gestion des déblais, etc.). C'est aussi le cas pour la gestion des sites pollués et la prévention du bruit autour du centre d'exploitation, ce qui, pour l'Ae, nécessitera une nouvelle actualisation de l'étude d'impact au moins à l'occasion de son autorisation ultérieure. L'Ae réitère certaines recommandations importantes de ses deux précédents avis (permettre le retour d'expérience des autres travaux souterrains en cours – en particulier le prolongement de la ligne 12 du métro à la Mairie d'Aubervilliers – et préciser les modalités d'élimination des déblais et leurs impacts). Les modalités de gestion des eaux restent également à assurer.

L'Ae recommande enfin à tous les maîtres d'ouvrage concernés par le projet (SGP, SNCF Réseau, autres aménageurs) :



- de reprendre complètement l'analyse des impacts sonores autour du centre d'exploitation ;
- d'apporter des réponses globales, à l'échelle de l'ensemble de la ligne ou de chaque pôle d'échanges multimodal, pour plusieurs enjeux (phases travaux très longues, imperméabilisation, implantation de populations dans des secteurs fortement exposés aux pollutions et nuisances, augmentation des surfaces végétalisées) ;
- de prévoir des objectifs à atteindre pour chaque indicateur de suivi et de s'engager sur la définition de mesures complémentaires en cas de non-respect.

La nouvelle saisine de l'Ae en 2020 est conduite à l'appui d'une nouvelle demande de modification d'utilité publique pour trois raisons :

- augmentation significative du coût du tronçon (+ 50 %, soit une augmentation de 1,9 milliards d'Euros),
- déplacement et réduction de l'emprise de l'entonnement Rosny-Bois-Perrier,
- déplacement de l'ouvrage annexe du square de La Maladrerie à Aubervilliers et adaptation de onze emprises de chantier.

Pour l'Ae, le principal enjeu de ce dossier est de fiabiliser et de présenter clairement au public l'évolution de l'évaluation socioéconomique justifiant l'utilité publique du projet, en démontrant la pertinence des réévaluations des avantages et des coûts qu'elle présente, en cohérence avec l'actualisation des données de l'étude d'impact, et en présentant de façon distincte les externalités environnementales.

Le maître d'ouvrage n'a que très peu actualisé l'étude d'impact, ce qui conduit l'Ae à la considérer comme incomplète sur la plupart des enjeux pour lesquels elle avait formulé, voire réitéré des recommandations dans son dernier avis (développement urbain, gestion des déblais, assainissement, bruit ferroviaire, impacts cumulés autour des gares et des ouvrages annexes). Sans remettre en cause l'intérêt des projets de transports en commun, l'Ae relève que la nécessité de réponses claires et précises aux recommandations du présent avis est d'autant plus indispensable qu'une nouvelle actualisation de l'étude d'impact à l'échelle du projet n'est pas garantie.

La principale faiblesse du dossier réside désormais dans l'absence de réévaluation des émissions de gaz à effet de serre, à l'échelle du réseau et à l'échelle de la ligne, en leur appliquant la démarche «éviter-réduire-compenser», alors que l'instruction

ministérielle relative à l'évaluation socio-économique (instruction du Gouvernement du 16 juin 2014 relative à l'évaluation des projets de transport et son référentiel associé) prescrit désormais d'intégrer dans le scénario de référence la stratégie nationale bas carbone et l'objectif de neutralité carbone en 2050. Par ailleurs, les résultats présentés dans l'analyse des incidences pour les émissions et les réductions de gaz à effet de serre ne semblent pas cohérents avec les gains affichés dans l'évaluation socio-économique. L'évaluation de la contribution du projet au respect des engagements pris par la France dans le cadre de l'Accord de Paris s'appuie sur des données contradictoires et nécessite d'être complétée et clarifiée.

L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact afin d'apporter des réponses pour tous les enjeux pour lesquels les incidences restent encore significatives et le coût des mesures potentiellement important.

### **2.3.6. Réponse de la SGP à l'avis de l'AE**

Dans un premier temps, la SGP fait observer que l'Ae a considéré l'étude d'impact *incomplète sur la plupart des enjeux pour lesquels elle avait formulé, voire réitéré des recommandations dans son avis 2017-33 (développement urbain, gestion des déblais, assainissement, bruit ferroviaire, impacts cumulés autour des gares et des ouvrages annexes).*

*Sans remettre en cause l'intérêt des projets de transports en commun, l'Ae relève que la nécessité de réponses claires et précises aux recommandations du présent avis est d'autant plus indispensable qu'une nouvelle actualisation de l'étude d'impact à l'échelle du projet n'est pas garantie.*

La SGP fait valoir que l'actualisation de l'étude d'impact s'est portée sur les chapitres concernés par les modifications de projet depuis la dernière version du dossier (stade de conception AVP de 2018). Le projet ayant peu évolué, les éléments de l'étude d'impact du dossier d'autorisation environnementale restent, dans la majorité des cas, valables. De fait, l'actualisation de l'étude d'impact a été partielle et concerne principalement les sites de l'ouvrage OE 71E01 - Entonnement Rosny Bois-Perrier, de l'ouvrage OA 6502P - Rue de la Maladrerie et de la gare Fort d'Aubervilliers.

Par ailleurs, suite à la recommandation de l'Autorité environnementale dans son dernier avis, ont été ajoutées aux pièces A2 et G3 des informations complémentaires concernant les impacts de la réalisation de l'ouvrage OE 74E05 - Entonnement Jean-

Baptiste Clément, dont l'emprise chantier a augmenté depuis la dernière actualisation de l'étude d'impact au stade du dossier de demande d'autorisation environnementale. Pour la complète information du public, les éléments des mémoires en réponse aux précédents avis de l'Autorité environnementale (stade DUP initiale, DUP modificative n°1 et dossier de demande d'autorisation environnementale) ont été réintroduits dans l'étude d'impact de la présente procédure lorsque cela était nécessaire. Ainsi, l'étude d'impact a été modifiée (écriture de couleur verte) à certains paragraphes. Cela a été réalisé pour répondre à la recommandation de l'Ae qui demandait *de compléter l'étude d'impact afin d'apporter des réponses pour tous les enjeux pour lesquels les incidences restent encore significatives et le coût des mesures potentiellement important.*

Dans un second temps, la SGP relève que selon l'Ae, *la principale faiblesse du dossier réside désormais dans l'absence de réévaluation des émissions de gaz à effet de serre, à l'échelle du réseau et à l'échelle de la ligne, en leur appliquant la démarche « éviter réduire compenser », alors que l'instruction ministérielle relative à l'évaluation socio-économique prescrit désormais d'intégrer dans le scénario de référence la stratégie nationale bas carbone et l'objectif de neutralité carbone en 2050.*

Par ailleurs, *l'Ae fait référence aux résultats présentés dans l'analyse des incidences pour les émissions et les réductions de gaz à effet de serre qui ne semblent pas cohérents avec les gains affichés dans l'évaluation socio-économique.*

*Enfin, l'Ae propose que l'évaluation de la contribution du projet au respect des engagements pris par la France dans le cadre de l'Accord de Paris s'appuie sur des données contradictoires et nécessite d'être complétée et clarifiée.*

Pour la SGP, un travail d'harmonisation des données présentées dans l'étude socio-économique et l'étude d'impact du projet de la ligne 15 Est a été réalisé suite à la recommandation de l'autorité environnementale. Les réponses apportées par la Société du Grand Paris aux remarques de l'autorité environnementale ci-dessus, issue de la synthèse de son avis, sont fournies à travers les réponses aux remarques et recommandations de son avis détaillé. Ainsi, il y a lieu de se reporter aux réponses suivantes :

- analyse des conséquences prévisibles du projet sur le développement de l'urbanisation (page 21 de la pièce J9d) ;

- analyse de la mobilité, du plan Energie Climat et de la qualité de l'air (pages 29 à 31 de la pièce J9d).

## **2.4. Mise en compatibilité des documents d'urbanisme**

### **2.4.1. Mise en compatibilité du PLU de Rosny-sous-Bois**

Le PLU de Rosny-sous-Bois a déjà fait l'objet de mises en compatibilité à l'occasion de l'adoption de la DUP initiale et de la première DUP modificative.

Les modifications apportées au projet rappelées au paragraphe **2.2.3.9.** exigent une nouvelle mise en compatibilité qui porte sur :

- L'évolution de l'OAP Trame Verte du fait de l'insertion de l'emprise chantier sur une partie du square protégé de la Résidence du Grand Prés ;
- L'évolution du plan de zonage, du fait du déplacement de l'ouvrage d'entonnement OE 71<sup>E</sup>01 et de son emprise chantier, qui recouvre une partie du square protégé de la Résidence du Grand Prés ;

Auxquelles s'ajoutent :

1) une évolution du plan de zonage sur un emplacement réservé situé près de la gare Rosny Bois-Perrier et qui est recouvert par l'emprise chantier de la future gare de la ligne 15 Est;

2) la suppression sur le plan de zonage d'alignements d'arbres protégés, recouvert par l'emprise chantier de la gare et dont la conservation ne peut être garantie pendant les travaux.

- L'évolution du règlement général, notamment :
  - l'article 1 de la zone N –Occupations et utilisations des sols interdits, afin d'exclure l'interdiction des ICPE aux constructions et aux installations du réseau de transport du Grand Paris Express ;
  - l'article 9 –Emprise au sol pour les zones UB et N. Il s'agit de supprimer la limitation des emprises au sol maximale pour le projet sur certaines parcelles. En effet, la Société du Grand Paris n'acquerra que les parcelles nécessaires à l'implantation des différents ouvrages et ces derniers pourront occuper 100% de la parcelle.
  - l'article 13 –Espaces libres et plantations et Espaces Boisés Classés pour les zones UA, UB et N. Les obligations de planter sur les espaces libres et les marges de retrait peuvent s'avérer contraignantes pour les mêmes raisons qu'évoquées

précédemment : seules les emprises nécessaires à l'implantation de l'ouvrage sont acquises. Il n'est pas prévu d'espaces libres.

- L'évolution du règlement patrimonial, notamment l'article 9 de la zone UD – Emprise au sol.

#### **2.4.1.1. Modifications apportées aux différents éléments du PLU de Rosny-sous-Bois.**

Plus précisément, pour rendre possible la réalisation du projet, les évolutions du PLU seront les suivantes :

##### Concernant le rapport de présentation :

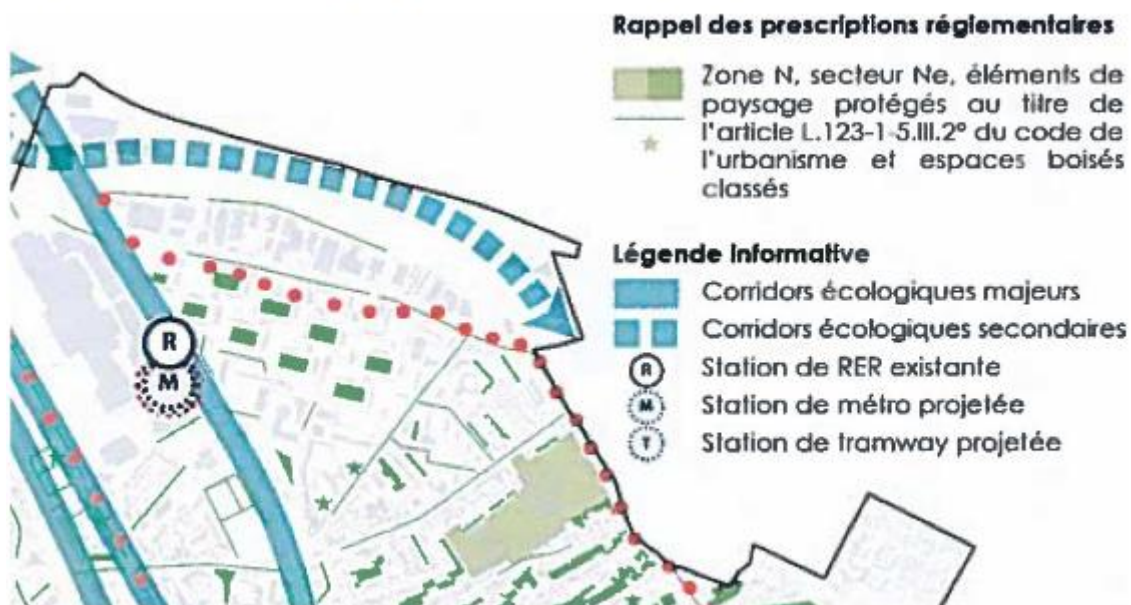
*Le rapport de présentation est modifié pour que le présent point explique les évolutions apportées au PLU afin de permettre la réalisation du projet modifié de la ligne 15 Est. Les différentes pièces du Plan Local d'Urbanisme ont été analysées afin d'identifier les évolutions permettant de lever les incompatibilités avec la réalisation du projet modifié. Ainsi, le plan de zonage et l'OAP Trame verte sont modifiés, afin de réduire l'emprise d'un square protégé, sur lequel empiète l'emprise de l'ouvrage OE71E01. Le règlement ne permet pas l'implantation d'installations classées pour la protection de l'environnement nécessaires au chantier ni la construction de l'ouvrage d'entonnement sur les emprises des squares identifiés. La réalisation de l'ouvrage donnera lieu à un traitement paysager qualitatif des emprises permettant une bonne insertion du projet dans l'environnement. La mise en compatibilité du PLU avec la DUP initiale du 13 février 2017 avait déjà opéré la suppression de l'emplacement réservé C7, d'un alignement d'arbres et d'une portion d'un double alignement d'arbres. Ces mises en compatibilité n'ayant pas été intégrées dans le plan de zonage et dans la liste des emplacements réservés, la présente mise en compatibilité reprend ces évolutions du PLU nécessaires à la réalisation de la ligne 15 Est. La gare fera l'objet d'une insertion paysagère qualitative et une étude de l'acheminement des usagers se fera lors de l'étude de pôle, afin d'intégrer la vocation de l'ER C7 (cheminement doux jusqu'à la gare). L'article 1 relatif aux occupations et utilisations du sol interdites en zone N évolue afin de ne pas interdire les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) nécessaires à la réalisation des constructions et installations du réseau du Grand Paris Express. En effet, les travaux nécessaires à la réalisation de l'OA7113P*

*pourront nécessiter temporairement l'usage d'ICPE. L'article 9 relatif à l'emprise au sol évolue afin de ne pas limiter l'emprise au sol des constructions et installations nécessaires au projet. En effet, la Société du Grand Paris n'acquerra que les emprises strictement nécessaires à l'implantation de ses ouvrages en surface. La mise en compatibilité du PLU avec la DUP initiale du 13 février 2017 a réalisé cette mise en compatibilité pour le règlement de la zone UB, et la DUP modificative du 20 juin 2018 pour celui de la zone N. Ces mises en compatibilité n'ayant pas été intégrées dans les articles du règlement concernés, elles sont reprises dans la présente mise en compatibilité. De même, les obligations de planter sur les espaces libres sont incompatibles, puisque seules les emprises nécessaires à l'implantation des ouvrages seront acquises. Ainsi, les articles UA13, UB13 et N13 sont mis en compatibilité afin de ne pas appliquer ces règles aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport du Grand Paris qui feront néanmoins l'objet d'un traitement paysager qualitatif*

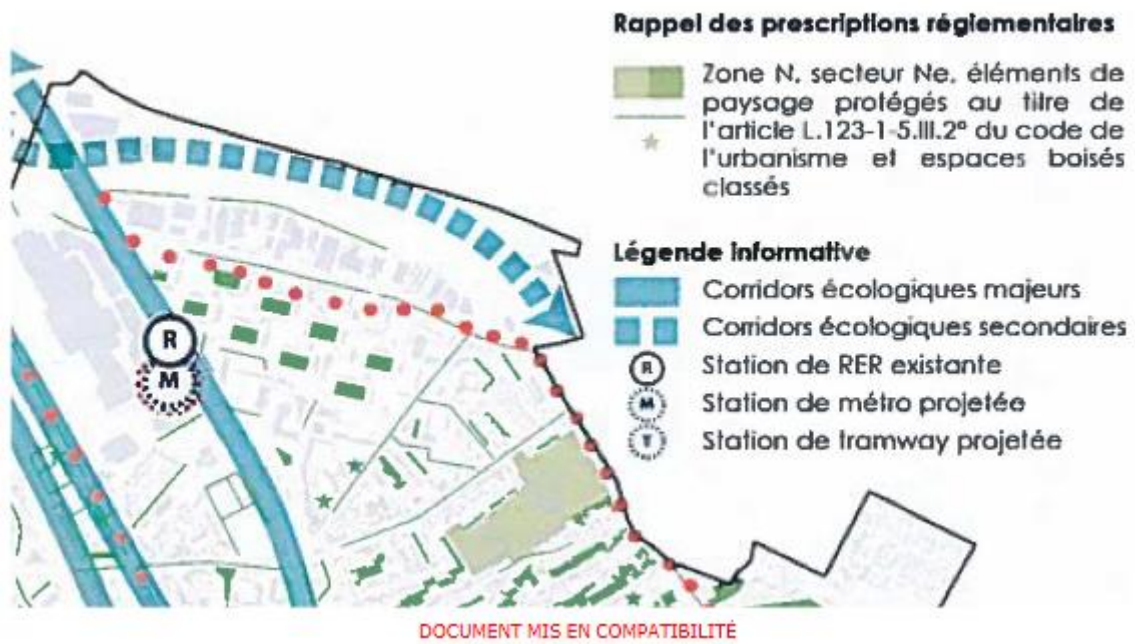
#### Concernant la pièce graphique de l'OAP Trame Verte

*Le schéma de l'OAP Trame Verte est mis en compatibilité pour réduire l'emprise de cet élément paysager de 650 m<sup>2</sup>*

L'extrait du schéma de principe de l'OAP Trame verte en vigueur est le suivant :

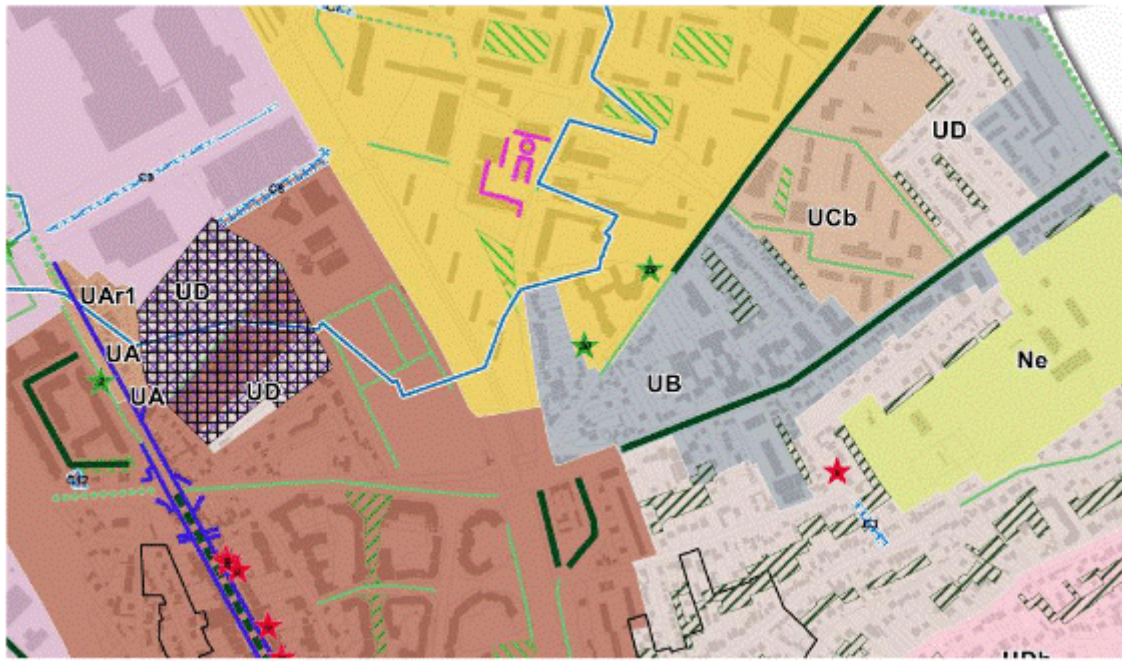


L'extrait du schéma de principe de l'OAP Trame verte mis en compatibilité est le suivant :

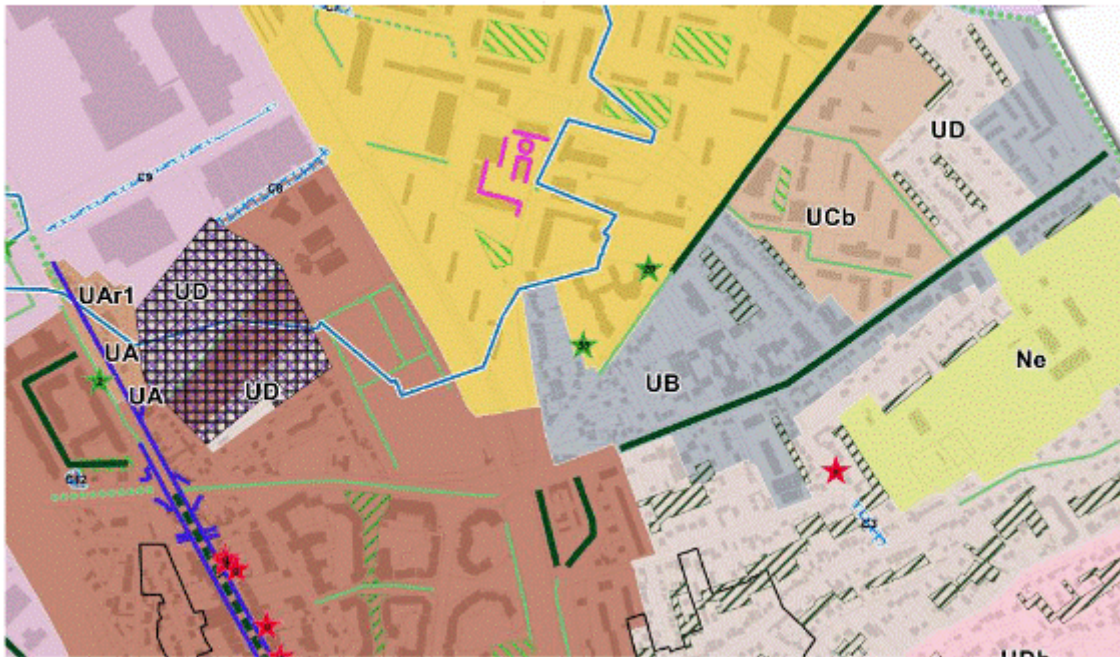


Concernant la pièce graphique du règlement d'urbanisme (plan de zonage)

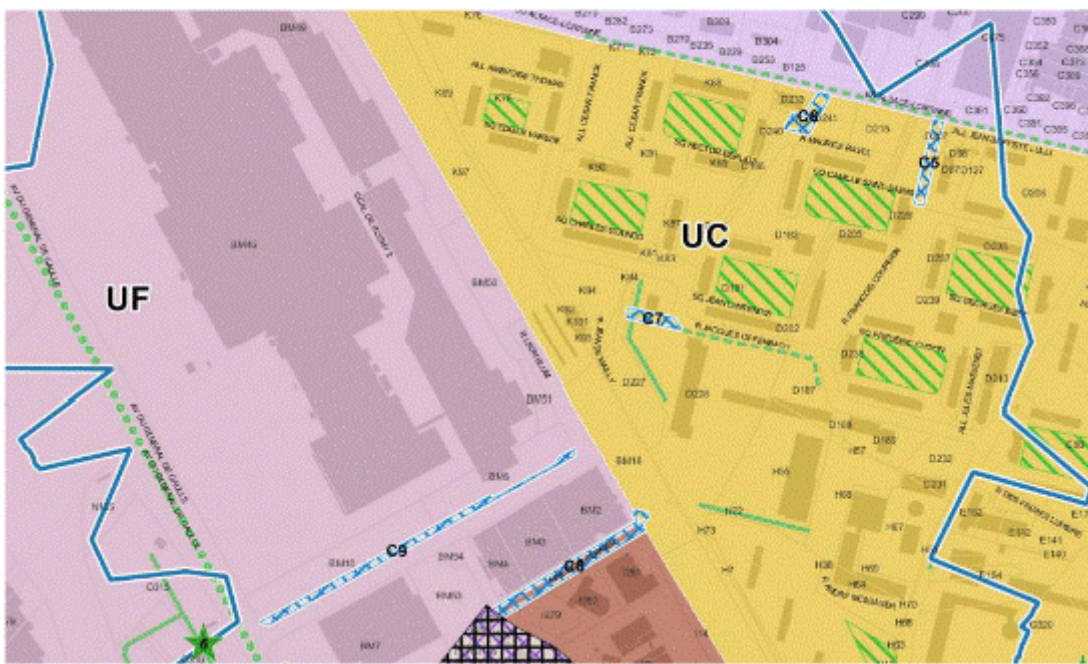
Le plan de zonage en vigueur, avant mise en compatibilité au droit de l'ouvrage d'entonnement Rosny Bois-Perrier est le suivant :



Le plan de zonage mis en compatibilité au droit de l'ouvrage d'entonnement Rosny-Bois-Perrier est le suivant :

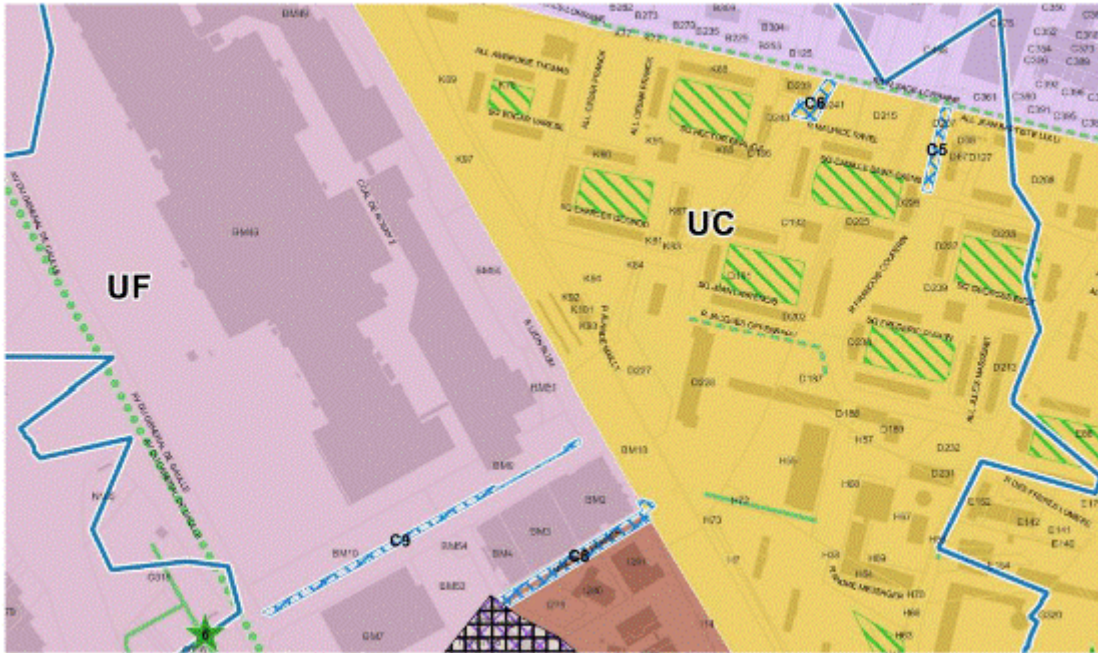


Le plan de zonage en vigueur, avant mise en compatibilité au droit de la gare de Rosny Bois-Perrier est le suivant :



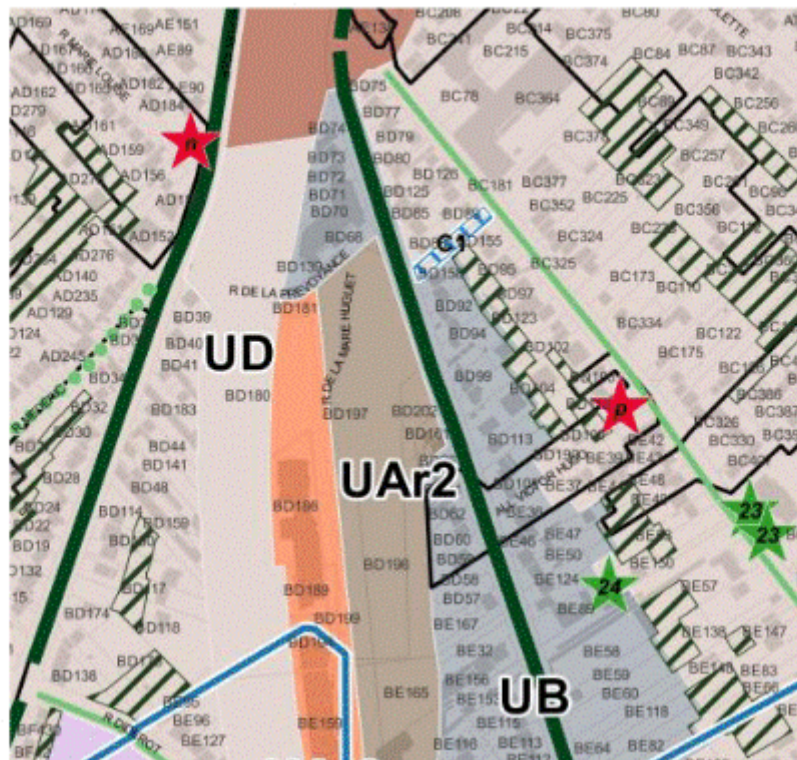


Le plan de zonage mis en compatibilité au droit de la gare de Rosny Bois-Perrier est le suivant :

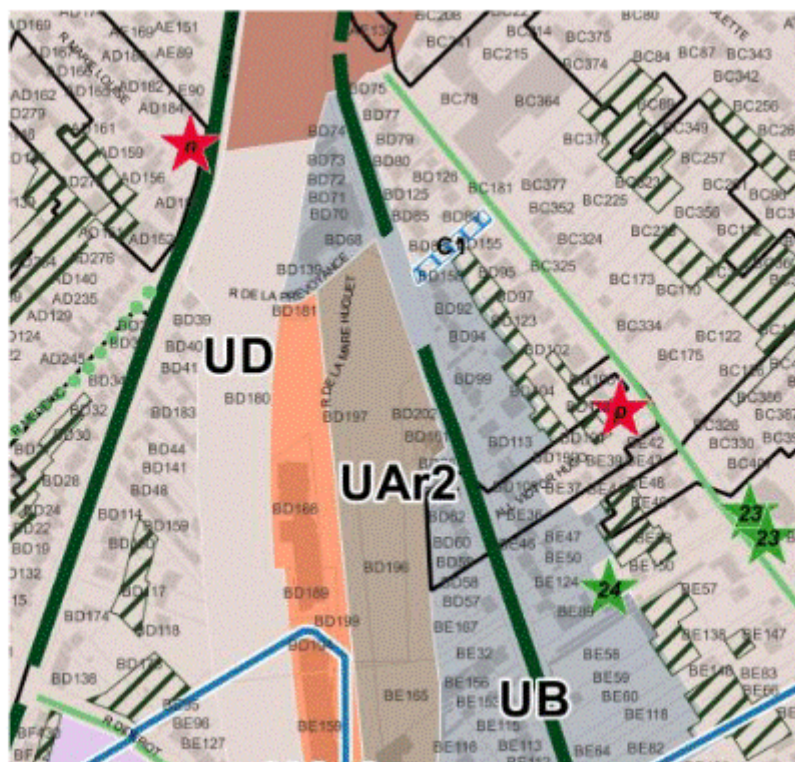


DOCUMENT MIS EN COMPATIBILITÉ

Le plan de zonage en vigueur, avant mise en compatibilité au droit de l'ouvrage OA7103P, est le suivant :



Le plan de zonage mis en compatibilité au droit de l'ouvrage OA7103P est le suivant :



DOCUMENT MIS EN COMPATIBILITÉ

La liste des emplacements réservés au titre de l'article L123-1-5 V° du code de l'urbanisme est modifiée en ce qui concerne la réserve C7 « aménagement d'un cheminement doux des voies dans le prolongement de la rue Jacques Offenbach vers la gare 384 m<sup>2</sup> » qui est supprimée.

Concernant le règlement d'urbanisme :

Après l'analyse des dispositions réglementaires, il s'avère que le projet du Grand Paris Express est en grande partie pris en considération dans les différents articles. Néanmoins, il est nécessaire d'apporter des évolutions aux dispositions applicables dans Les zones UA, UB, N, et UD qui sont modifiées de la façon suivante : (les modifications ou ajouts apparaissent en rouge dans les extraits ci-dessous.

ZONE UA :

Article UA 13- Espaces libres et plantations, Espaces Boisés Classés

13.3.2 Obligations de planter

.....

- Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport du Grand Paris Express.

ZONE UB :

Article UB 9 -Emprise au sol

.....

9.3.3 Cas des constructions et installations nécessaires au Grand Paris Express  
- Pour les constructions et installations nécessaires au projet du Grand Paris Express, l'emprise au sol n'est pas règlementée.

Article UB 13 Espaces libres et plantations, Espaces Boisés Classés

13.3.2 Obligations de planter

.....

- Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport du Grand Paris Express.

ZONE N

Article N1-Occupations des sols interdites

.....

1.2 En sus des dispositions de l'article 1.1, occupations et utilisations du sols interdites dans la zone N et le secteur Ne, à l'exclusion du secteur Nea

- Les installations classées pour la protection de l'environnement, à l'exception des installations nécessaires à la réalisation des constructions et installations du réseau de transport du Grand Paris express.

Article N9- Emprise au sol

9.3.3 Cas des constructions et installations nécessaires au Grand Paris Express  
- Pour les constructions et installations nécessaires au projet du Grand Paris Express, l'emprise au sol n'est pas règlementée.

Article N 13 - Espaces libres et plantations, Espaces Boisés Classés

13.5 Espaces libres et plantations

13.5.1 Dans le seul secteur Nea

a. espace végétalisé de pleine terre et complémentaire

.....

a 2 Dispositions particulières

- Toutefois ces dispositions ne s'appliquent pas :

.....

- Aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport du Grand Paris Express

ZONE UD

Article UD 9 -Emprise au sol

.....

9.3.3 Cas des constructions et installations nécessaires au Grand Paris Express

- Pour les constructions et installations nécessaires au projet du Grand Paris Express, l'emprise au sol n'est pas règlementée.

**2.4.1.2. Evaluation environnementale ; Incidence du projet sur le PLU de Rosny-sous-Bois**

Sans qu'il soit nécessaire de reprendre ici dans le détail, l'analyse des différentes incidences de la mise en compatibilité, celle-ci peut être résumée de la façon suivante :

- Sur le milieu physique, il n'y aura pas, in fine, de remise en cause des caractéristiques topographiques des secteurs concernés ni d'incidence sur le climat, ni d'artificialisation d'espaces naturels ou de perte de sols naturels ;
- Sur la ressource en eau, la compatibilité avec les documents cadre est préservée, aucune incidence notable ne sera engendrée sur les eaux superficielles, les eaux souterraines et les ressources en eau potable.
- Sur les risques naturels et technologiques, le risque d'inondation par remontée de nappes, celui du retrait gonflement des argiles, celui liés aux anciennes carrières et à la dissolution des poches de gypse, ou encore ceux liés aux installations industrielles ne sont pas avérés.
- Sur le patrimoine culture, architectural, paysager et archéologique aucune incidence notable n'est relevée.

- Les objectifs d'évolution démographique de la commune dans son PADD ne sont pas remis en cause.



Sur le milieu naturel, il est à noter que le square adjacent au projet est réduit de 650m<sup>2</sup>, cette modification devant être transcrite sur le plan de zonage et de l'OAP Trame Verte du PLU. L'étude estime que cette réduction d'emprise n'a pas d'effets négatifs notables sur les milieux naturels ou sur la biodiversité.

- Aucunes nuisances sonores complémentaires ne devraient être à déplorer et à terme la qualité de l'air bénéficiera au projet.
- La mise en compatibilité n'aura pas d'incidences sur le site Natura 2000 du parc intercommunal du Plateau d'Avron.

#### **2.4.1.3. Avis délibéré de la MRAe sur le projet de mise en compatibilité du PLU de Rosny-sous-Bois**

En premier lieu, la MRAe recommande :

- de justifier l'extension au-delà du faisceau de DUP de la ligne 15 Est des modifications apportées au règlement écrit du PLU de Rosny-sous-Bois ;
- de justifier l'autorisation des ICPE nécessaires à la réalisation du réseau de transport du Grand Paris, autres que des ICPE temporaires ne relevant pas de la directive Seveso.
- de donner beaucoup plus de précisions sur le devenir des emprises libérées en fin de chantier.

Concernant la préservation des milieux naturels :

Elle recommande d'intégrer dans le règlement du PLU mis en compatibilité, des dispositions pour assurer la préservation des nouveaux espaces publics paysagers et des replantations d'arbres prévues sur la commune dans le cadre du projet.

Elle invite le MO à compléter son dossier par des plans de zonage permettant un meilleur repérage des éléments modifiés.

#### **2.4.1.4 réponse du maître d'ouvrage sur l'avis de l'AE**

- Sur le premier point, le MO répond (I4.3) assez succinctement que :

*« Les emprises des ouvrages et gares de la ligne 15 Est sont décrites dans le dossier d'enquête publique et notamment dans les mises en compatibilité des documents d'urbanisme ».*

En fait, la commission comprend que l'AE attendait peut-être un argumentaire plus poussé sur chaque emprise supplémentaire hors du faisceau de DUP, c'est-à-dire le périmètre d'utilité publique précédent permettant l'acquisition, l'expropriation ou la mise à disposition temporaire en phase chantier. Ces justifications figurent bien dans le dossier, emprise par emprise.

- Sur le second point la SGP précise que toutes les ICPE nécessaires aux chantiers ne sont effectivement que temporaires : il s'agit notamment, de centrales à béton, de centrales à boues pour la réalisation des parois moulées et d'installations et dispositifs de traitement des eaux d'exhaure.

- La SGP répond assez longuement sur ce sujet (cf p 16 pièce I4.3), en précisant que le devenir de ces emprises est en cours de définition, en concertation avec les collectivités locales et les comités de pôles, mettant en avant que les DCE, les dossiers de consultation des entreprises leur imposent la remise en état des sites après travaux. Concernant les enjeux environnementaux :

- Sur les conséquences des autres recommandations de l'AE évoquées, le MO évoque tous les mémoires en réponse et pour faciliter le repérage et la lecture pour le public, l'identification par des couleurs (orange et verte).

- Elle précise notamment que la reconstitution des alignements d'arbres se fera dans le respect du régime prévu par l'article L. 350-3 du code de l'environnement.

- Sur les plans de zonage, 5 zooms ont été apportées : la commission constate cependant que le repérage reste cependant très difficile et que le dossier aurait gagné à présenter des plans plus précis permettant notamment aux riverains concernés de mieux comprendre les emprises et leur justification.

#### **2.4.2. Mise en compatibilité du PLU de Le Perreux-sur- Marne**

La commune du Perreux-sur-Marne dispose d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU). La version du PLU actuellement en vigueur a été approuvée par délibération du Conseil de territoire de l'EPT Paris Est Marne & Bois le 18 décembre 2017 (modification n°1). Le tracé du futur tronçon du réseau de transport du Grand Paris Express traverse le territoire du Perreux-sur-Marne sur une longueur de **2 kilomètres** qui est concerné à plusieurs titres par ce projet : par l'infrastructure de transport en tunnel, par l'emprise de la gare de Nogent – Le Perreux et par l'implantation de 2 ouvrages techniques annexes.

Le tracé est implanté sur 5 zones distinctes du PLU du Perreux-sur-Marne.

La mise en compatibilité proposée doit permettre d'adapter les dispositions en vigueur du PLU de la commune du Perreux-sur-Marne au contenu du projet de réseau de transport du Grand Paris Express.

Plus précisément, pour rendre possible la réalisation des constructions et installations nécessaires au réseau de transport du Grand Paris, dans le cadre de la ligne 15 Est du compte-tenu du contexte décrit ci- dessus, ces évolutions passeront à la fois par :

- Un complément au **rapport de présentation du PLU** afin d'y ajouter un exposé des motifs de la présente mise en compatibilité ;
- L'adaptation de la **pièce graphique** du règlement d'urbanisme (5 b. prescriptions graphiques) :

Réduction de l'emplacement réservé (ER) n° 40 dédié à l'élargissement de la voie à 8m afin de permettre la réalisation d'un ouvrage annexe OA7401P, rue Mathias ;

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

Zones UR, UM et UB pour autoriser les dépôts temporaires à l'air libre des terres excavées pendant la réalisation de travaux et modifier les règles de réalisation des places de stationnement des véhicules et des deux roues non motorisées pour la future gare de Nogent-Le Perreux

Les autres pièces n'appellent pas d'évolutions ; le projet de modification reste notamment compatible avec le PADD et il n'y a pas d'OAP modifiées.

### 2.4.2.1 Modifications apportées aux différents éléments du PLU de Le Perreux-sur-Marne

De façon plus détaillée les évolutions des pièces du PLU sont les suivantes :  
Evolutions du document graphique induites par le projet

Au niveau de l'ouvrage annexe **OA7401P – Rue Mathias**, l'emprise chantier de l'ouvrage intercepte un emplacement réservé n° 40 (ER 40) sur la rue Mathias pour l'élargissement de la voirie. L'emplacement réservé, qui a pour destination l'élargissement de la voirie à 8 mètres, est institué au bénéfice de la commune.

**L'emplacement réservé n° 40 est donc réduit sur le plan des prescriptions graphiques 5.b. de la pièce graphique du règlement.**

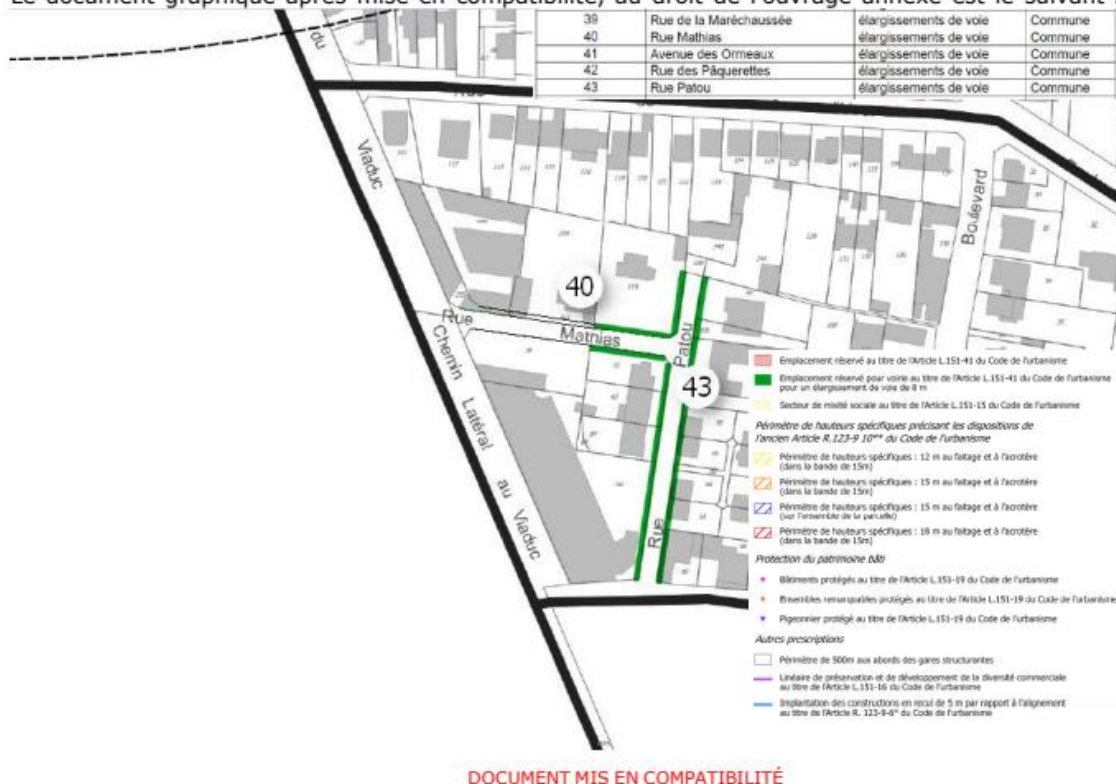
Extraits du règlement graphique, avant et après mise en compatibilité :

Le document graphique en vigueur, avant mise en compatibilité, au droit de l'ouvrage annexe est le suivant :





Le document graphique après mise en compatibilité, au droit de l'ouvrage annexe est le suivant :



## Evolutions du règlement écrit induites par le projet

Après l'analyse des dispositions réglementaires, il s'avère que le projet du Grand Paris Express est en grande partie pris en considération dans les différents articles. Néanmoins, il est nécessaire d'apporter des évolutions aux dispositions applicables dans les zones UR, UM et UB. Les modifications ou ajouts apparaissent **en rouge** dans les extraits ci-dessous.

### ZONE UR

Article UR 1 : Types d'occupation et d'utilisation du sol interdits

Sont interdites les occupations et utilisations du sol suivantes :

.....

- Les décharges et les dépôts à l'air libre **à l'exception des dépôts nécessaires à la réalisation des constructions et installations nécessaires au réseau de transport du Grand Paris Express.**

Article UR 12 : Stationnement

.....

12.1.5 Les dispositions de l'article 12 ne s'appliquent pas aux locaux affectés aux commerces au sein des stations du projet du Grand Paris Express.

.....

### 12.3 Les stationnement deux roues non motorisés

.....

- Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions et installations du réseau de transport du Grand Paris Express, en compatibilité avec le PDUIF.

### ZONE UM :

Article UM 1 : Types d'occupation et d'utilisation du sol interdits

Sont interdites les occupations et utilisations du sol suivantes :

.....

- Les décharges et les dépôts à l'air libre à l'exception des dépôts nécessaires à la réalisation des constructions et installations nécessaires au réseau de transport du Grand Paris Express.

Article UR 12 : Stationnement

.....

### 12.2 Normes de stationnement pour les véhicules motorisés (voitures)

#### 12.2.1 Normes pour les constructions neuves

.....

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux commerces situés au sein des gares du réseau de transport du Grand Paris Express.

### 12.3 Les stationnement deux roues non motorisés

.....

- Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions et installations du réseau de transport du Grand Paris Express, en compatibilité avec le PDUIF.

### ZONE UB :

Article UB 1 : Types d'occupation et d'utilisation du sol interdits

Sont interdites les occupations et utilisations du sol suivantes :

.....

- Les décharges et les dépôts à l'air libre **à l'exception des dépôts nécessaires à la réalisation des constructions et installations nécessaires au réseau de transport du Grand Paris Express.**

#### ***2.4.2.2. Décision MRAe - examen au cas par cas du projet de PLU de Le Perreux sur Marne***

Dans son avis n° MRAe IDF – 2020 5598 du 26 novembre 2020, la Mission régionale d'autorité environnementale a estimé, en examen au cas par cas, que **cette mise en compatibilité du PLU du Perreux-sur-Marne n'était pas soumise à évaluation environnementale.**

#### **2.4.3. Mise en compatibilité du PLU de Drancy**

##### **Le PLU en vigueur**

La commune de Drancy dispose d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU). La version du PLU actuellement en vigueur a été approuvée par délibération du Conseil de territoire de l'Établissement public territorial Paris Terres d'Envol le 9 Avril 2018.

##### ***Le plan de zonage : les zones traversées***

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport du Grand Paris Express traverse le territoire de la commune de Drancy sur une longueur de 0,5 kilomètre.

Rappelons que le territoire est concerné à plusieurs titres par ce projet :

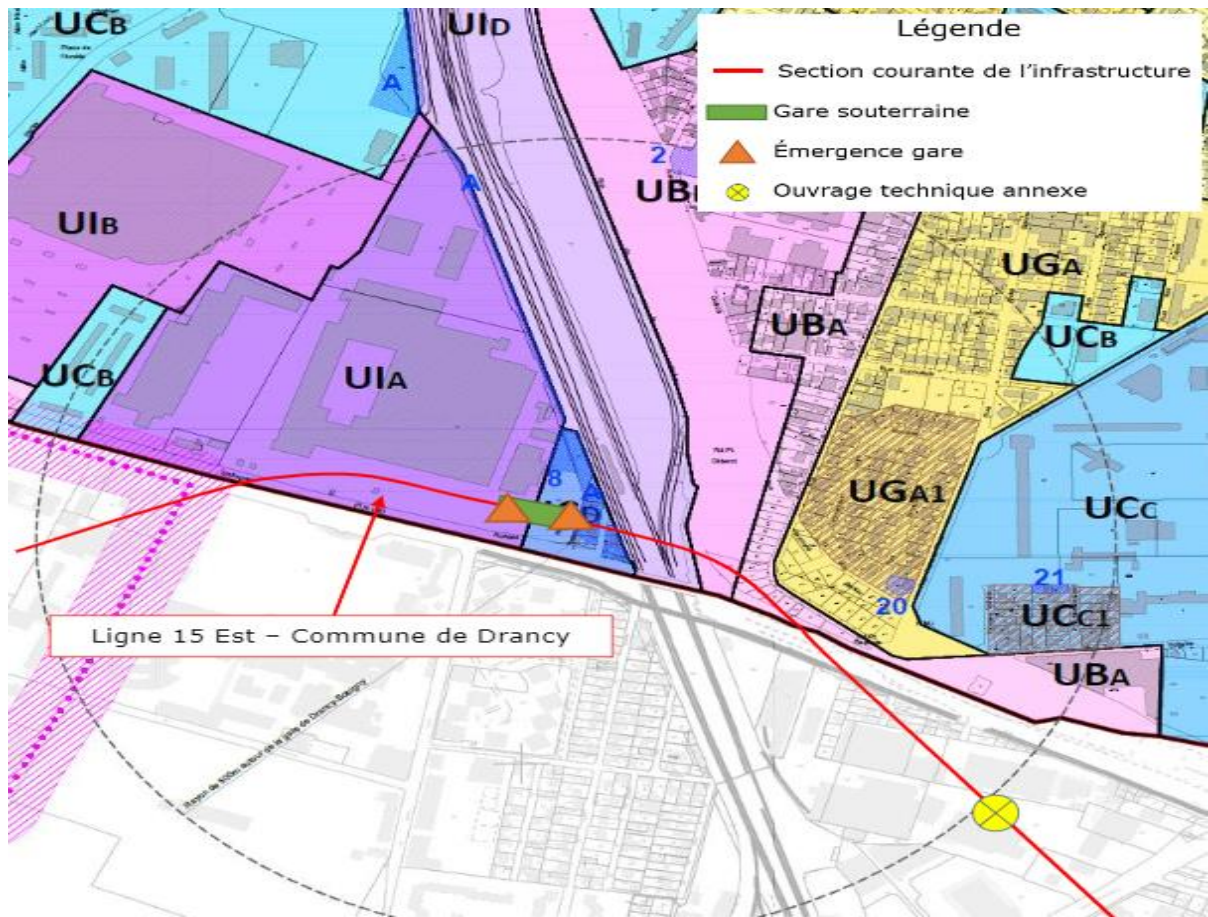
Premièrement, par l'infrastructure de transport en tunnel ;

Deuxièmement, par l'emprise de la gare Drancy - Bobigny ;

Troisièmement par l'emprise chantier de l'ouvrage technique annexe OA6701P – Normandie Niémen construit sur la commune de Bobigny.

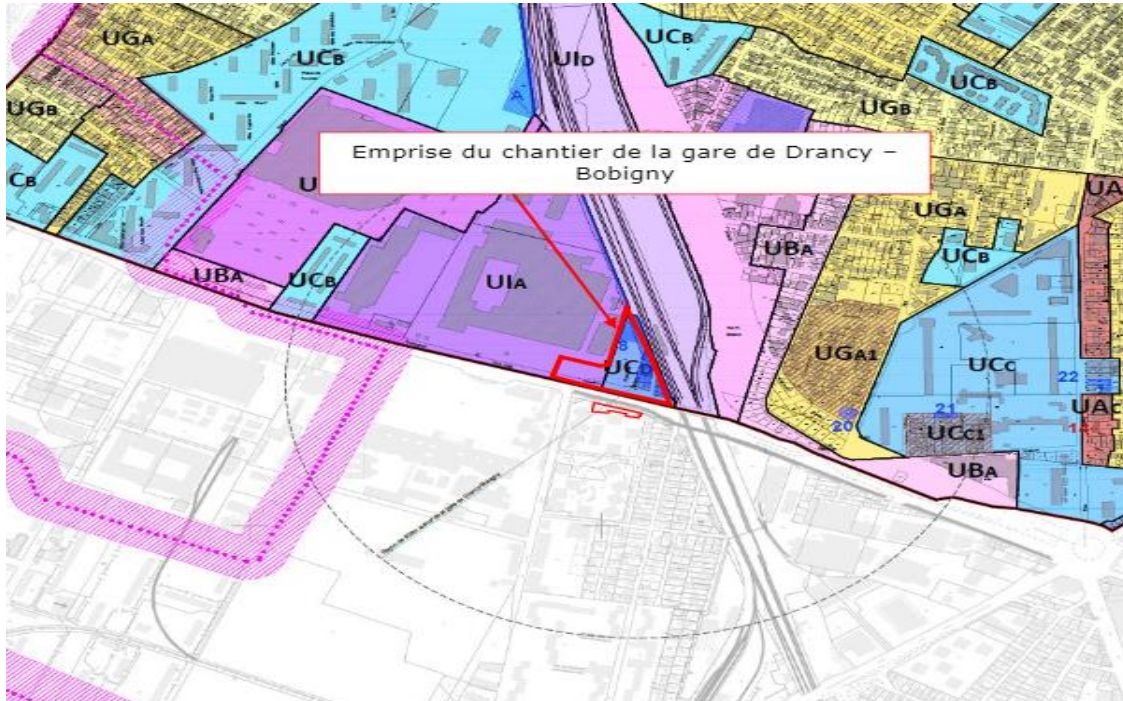
Le tracé est implanté sur 3 zones distinctes du PLU de Drancy.

### Zonages traversés sur le territoire de la commune de Drancy



Extrait du plan de zonage du PLU de Drancy faisant apparaître les éléments de projet. L'emprise de la ligne traverse les zones UI (secteurs UIa et UId), UC (secteur UCd) et UB (secteurs UBb et UBa)

## Gare de Drancy-Bobigny.

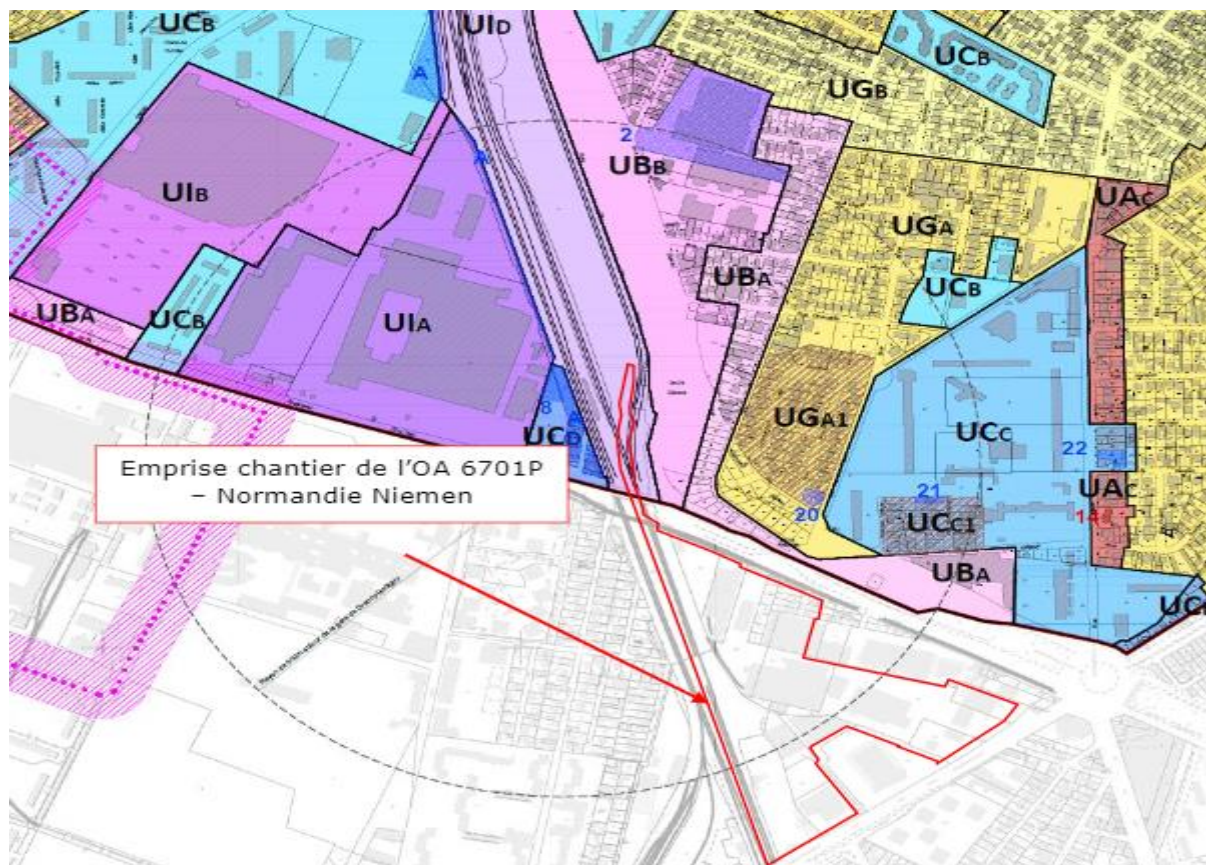


### -Emprise chantier de la gare Drancy - Bobigny

Extrait du Plan de zonage du PLU de Drancy faisant apparaître l'emprise chantier de la gare de Drancy – Bobigny

La gare de Drancy - Bobigny s'insère au sein des secteurs UCd et UIa

## - Emprise chantier de l'ouvrage annexe OA6701P – Normandie Niémen



Extrait du plan de zonage du PLU de Drancy faisant apparaître l'emprise chantier de l'ouvrage 6701P – Normandie Niémen

L'emprise chantier de l'OA6701P – Normandie Niémen s'insère intégralement au sein du secteur Uld sur la commune de Drancy. L'ouvrage est construit sur la commune de Bobigny.

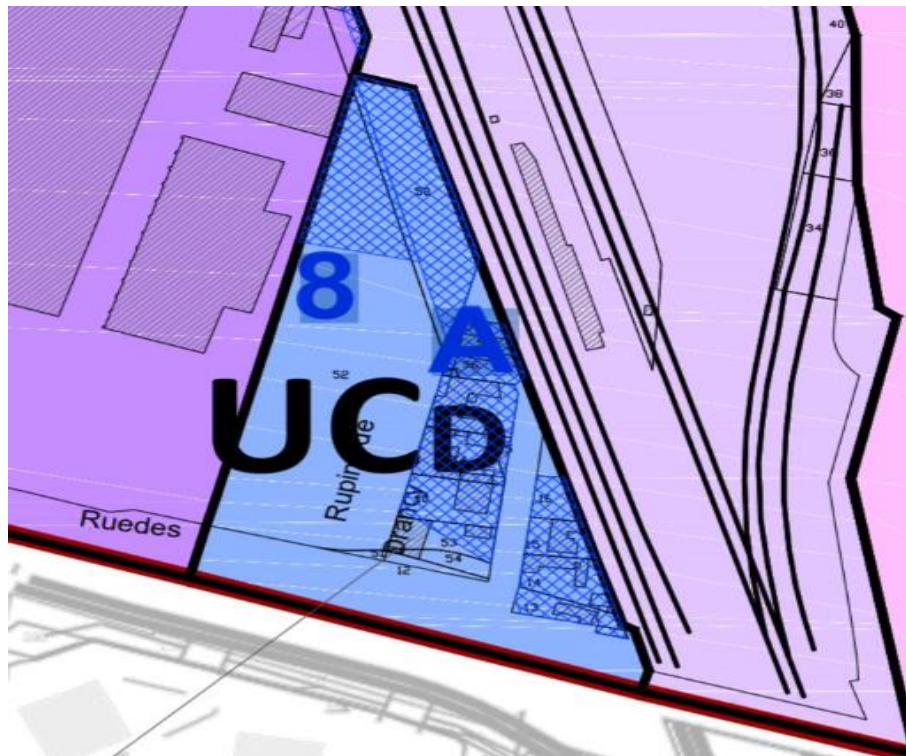
### Autres éléments figurant sur le plan de zonage

Deux emplacements réservés sont présents sur le périmètre du projet de la gare de Drancy-Bobigny :

- **Emplacement réservé A** : équipement public ferroviaire (projet de la Tangentielle Nord), au bénéfice de la SNCF Réseau, environ 9 000 m<sup>2</sup>.

Cependant, 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.

- **Emplacement réservé 8** : rue des Rupins de Drancy, destiné à accueillir la gare du GPE, au bénéfice de la SGP, parcelle AU n° 6 pour partie (600 m<sup>2</sup>).



Extrait du plan de zonage du PLU de Drancy

#### ***2.4.3.1 Modifications apportées aux différents éléments du PLU de Drancy***

##### Présentation des modifications de projet portées par la déclaration d'utilité publique modificative n°2

La procédure de déclaration d'utilité publique (DUP) modificative vise à déclarer d'utilité publique des évolutions du projet de la ligne 15 Est du réseau transport du Grand Paris.

Les études techniques ont conduit, sur le territoire de Drancy, à modifier l'emprise chantier de la gare de Drancy - Bobigny.

Son emplacement définitif n'est pas modifié par rapport à la DUP de 2017. Il est cependant nécessaire de modifier la zone d'intervention potentielle, pour l'augmenter 350 m<sup>2</sup>, afin d'intégrer la totalité de l'emprise de chantier nécessaire à l'organisation des travaux telle qu'elle résulte des études actuelles.

#### Exposé des motifs des changements apportés

Le rapport de présentation est complété pour expliquer les évolutions apportées au PLU afin de permettre la réalisation du projet modifié de la ligne 15 Est.

Les documents graphiques et le règlement des zones concernées par l'infrastructure de transport ont été analysés, afin d'identifier les évolutions permettant de lever les incompatibilités avec la réalisation du projet modifié.

Suite à l'approfondissement des études, il est apparu nécessaire de mettre en compatibilité les articles 4, 7 et 12 du règlement des zones UC et UI, en fonction de la logique suivante :

#### **Desserte par les réseaux (article 4) :**

Les règles d'assainissement relatives aux eaux pluviales prévoient des techniques de stockage à réaliser. Au regard de l'intégration du projet celui-ci dans un environnement particulièrement contraint, ces techniques de stockage des eaux pluviales ne semblent pas adaptées dans le cadre de la conception de la gare de Drancy - Bobigny.

#### **Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives (article 7) :**

La gare de Drancy - Bobigny s'insère dans un périmètre restreint. Le projet de la gare se veut d'une modernité architecturale de qualité, adaptée aux espaces publics dans une idée d'ouverture à l'éclairage direct par la lumière naturelle. En ce sens, les dispositions concernant l'implantation des constructions par rapport aux limites séparatives sont mises en compatibilité afin de ne pas contraindre l'implantation de la gare de Drancy - Bobigny.



### **Stationnement (article 12) :**

Les règles de stationnement sont incompatibles avec les besoins et contraintes propres du projet. Les places de stationnement sont en principe définies et créées dans le cadre des études de pôle multimodal, en compatibilité avec le PDUIF défi 4, action 4.2. Il est donc nécessaire d'assurer de la compatibilité des règles de stationnement avec le projet.

### **Évolutions du règlement induites par le projet**

Après l'analyse des dispositions réglementaires, le projet du Grand Paris Express est en grande partie pris en considération dans les différents articles. Néanmoins, afin d'assurer une parfaite compatibilité du règlement écrit, il s'avère nécessaire d'apporter des évolutions à certains articles.

Les mises en compatibilité concernent les règlements des zones UC et UI.

#### **➤ Règlement de la zone UC**

##### **Desserte par les réseaux (article 4)**

Pour les raisons exposées ci-dessus, il est proposé de préciser que la règle relative aux dispositifs de stockage des eaux pluviales ne s'applique pas aux constructions et installations du réseau de transport du Grand Paris.

Cette précision concerne l'article UC 4.3 portant sur les eaux pluviales.

##### **Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives (article 7)**

Pour les raisons exposées ci-dessus, il est proposé de préciser que les dispositions relatives à l'implantation des constructions par rapport aux limites séparatives ne s'appliquent pas aux constructions et installations du réseau de transport du Grand Paris.

Cette précision concerne l'article UC 7.2.

##### **Stationnement (article 12)**

Pour les raisons exposées ci-dessus, il est proposé de préciser que :

- les dispositions imposant la réalisation des places de stationnement en dehors des voies publiques ne s'appliquent pas aux constructions et installations du réseau de transport du Grand Paris, ainsi qu'aux commerces situés au sein des gares ;
- les dispositions relatives au nombre minimal de places de stationnement pour les vélos ne s'appliquent pas aux constructions et installations du réseau de transport du Grand Paris ainsi qu'aux commerces situés au sein des gares, en compatibilité avec le PDUIF.

Ces précisions concernent les articles UC 12.1 et UC 12.7

#### ➤ **Règlement de la zone UI**

##### **Desserte par les réseaux (article 4)**

Pour les raisons exposées ci-dessus, il est proposé de préciser que la règle relative aux dispositifs de stockage des eaux pluviales ne s'applique pas aux constructions et installations du réseau de transport du Grand Paris.

Cette précision concerne l'article UI 4.3 portant sur les eaux pluviales.

##### **Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives (article 7)**

Pour les raisons exposées ci-dessus, il est proposé de préciser que les dispositions relatives à l'implantation des constructions par rapport aux limites séparatives ne s'appliquent pas aux constructions et installations du réseau de transport du Grand Paris.

Cette précision concerne l'article UI 7.2.

##### **Stationnement (article 12)**

Pour les raisons exposées ci-dessus, il est proposé de préciser que :

- les dispositions imposant la réalisation des places de stationnement en dehors des voies publiques ne s'appliquent pas aux constructions et installations du réseau de transport du Grand Paris, ainsi qu'aux commerces situés au sein des gares ;

- les dispositions relatives au nombre minimal de places de stationnement pour les vélos ne s'appliquent pas aux constructions et installations du réseau de transport du Grand Paris ainsi qu'aux commerces situés au sein des gares.

Ces précisions concernent les articles UI 12.1 et UI 12.7.

#### **2.4.3.2. Décision MRAE -examen cas par cas du projet de PLU de Drancy**

En application de l'article R.128 du code de l'urbanisme la Mission régionale d'Autorité environnementale (MRAE) a décidé le 20/11/2020, après examen au cas par cas, de dispenser d'une évaluation environnementale la mise en compatibilité par DUP du PLU de Drancy (93) en précisant :

##### Article 1

La mise en compatibilité par déclaration d'utilité publique du plan local d'urbanisme (PLU) de Drancy n'est pas soumise à évaluation environnementale

##### Article 2

La présente décision, délivrée en application de l'article R.104-28 du code de l'urbanisme ne dispense pas des obligations auxquelles la procédure de mise en compatibilité du PLU de Drancy peut être soumise par ailleurs.

Une nouvelle demande d'examen au cas par cas du projet de mise en compatibilité du PLU de Drancy est exigible si les orientations générales de cette mise en compatibilité viennent à évoluer de manière substantielle.

##### Article 3

En application de l'article R.104-33 du code de l'urbanisme, la présente décision sera Jointe au dossier d'enquête publique ou de mise à disposition du public et sera publiée sur le site internet de la MRAE.

#### **2.4.4. Mise en compatibilité du PLUI de Plaine-Commune**

Le projet **de liaison en métro automatique entre les gares Saint-Denis Pleyel et Champigny Centre**, constituant la partie Est de la ligne 15 en rocade du Grand Paris Express dénommée **Ligne 15 Est**, fait aujourd'hui l'objet d'une nouvelle procédure de Déclaration d'Utilité Publique modificative du fait de modifications du projet portant sur :

- l'évolution des coûts et de l'évaluation socio-économique du programme et du projet de la ligne 15 Est ;
- la nouvelle implantation de certains ouvrages ;
- la modification de l'emprise chantier de certains ouvrages nécessitant parfois l'élargissement ponctuel de la zone d'intervention potentielle pour la réalisation des travaux de la Ligne 15 Est.

Cette procédure rend nécessaire la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme intercommunal de Plaine Commune. En effet, les dispositions de ce PLUi ne permettent pas, en l'état, la réalisation du projet, et doivent donc être adaptées pour être mises en compatibilité avec ce projet.

Cette mise en compatibilité porte sur les dispositions du PLUi de l'Établissement Public Territorial Plaine Commune de la Métropole du Grand Paris approuvé par délibération du Conseil de territoire le 25 février 2020. Le PLUi remplace les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) des neuf communes membres.

Sur les neuf communes constituant l'EPT Plaine Commune, les communes de Saint-Ouen-sur-Seine, Saint-Denis et Aubervilliers sont concernées par la Ligne 15 Est.

##### ***2.4.4.1. Modifications apportées aux différents éléments du PLUi de Plaine-Commune***

La procédure de déclaration d'utilité publique (DUP) modificative vise à déclarer d'utilité publique des évolutions du projet de la ligne 15 Est du réseau transport du Grand Paris Express. Les études techniques ont conduit, sur le territoire de Plaine Commune, à modifier :

Sur la commune de Saint-Denis :

l'emprise chantier de l'ouvrages annexe OA 6401P – Canal Saint-Denis Puits Agnès;

Sur la commune d'Aubervilliers :

l'emprise chantier de l'ouvrages annexe OA 6401P – Canal Saint-Denis Puits Agnès  
l'emplacement de l'ouvrage annexe OA6502P – Rue de la Maladrerie ;  
l'emprise chantier de la gare Fort d'Aubervilliers.

Le **rapport de présentation** est modifié pour expliquer les évolutions apportées au PLUi afin de permettre la réalisation du projet modifié de la ligne 15 Est.

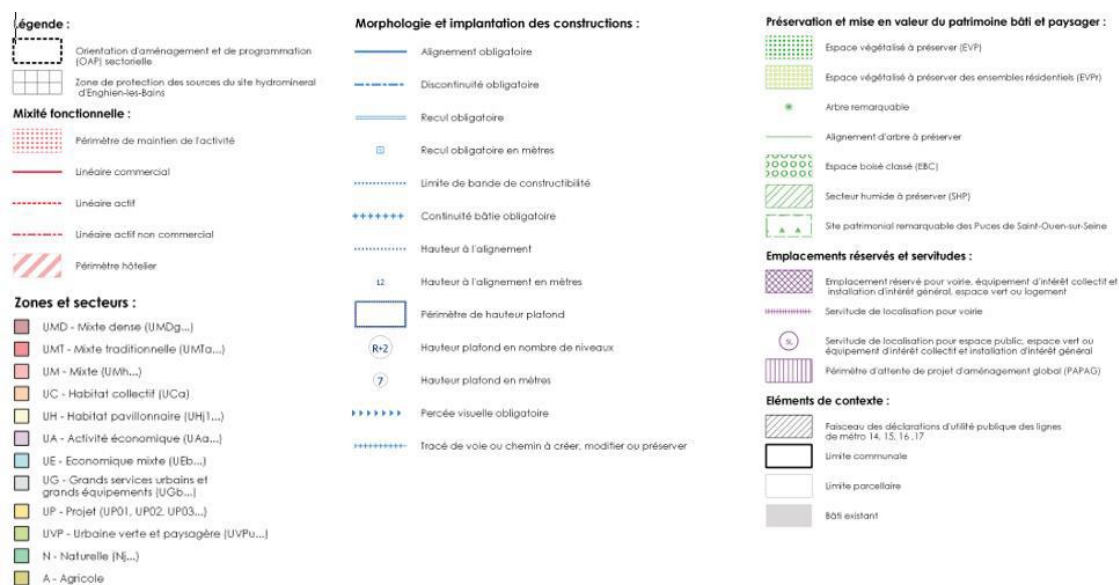
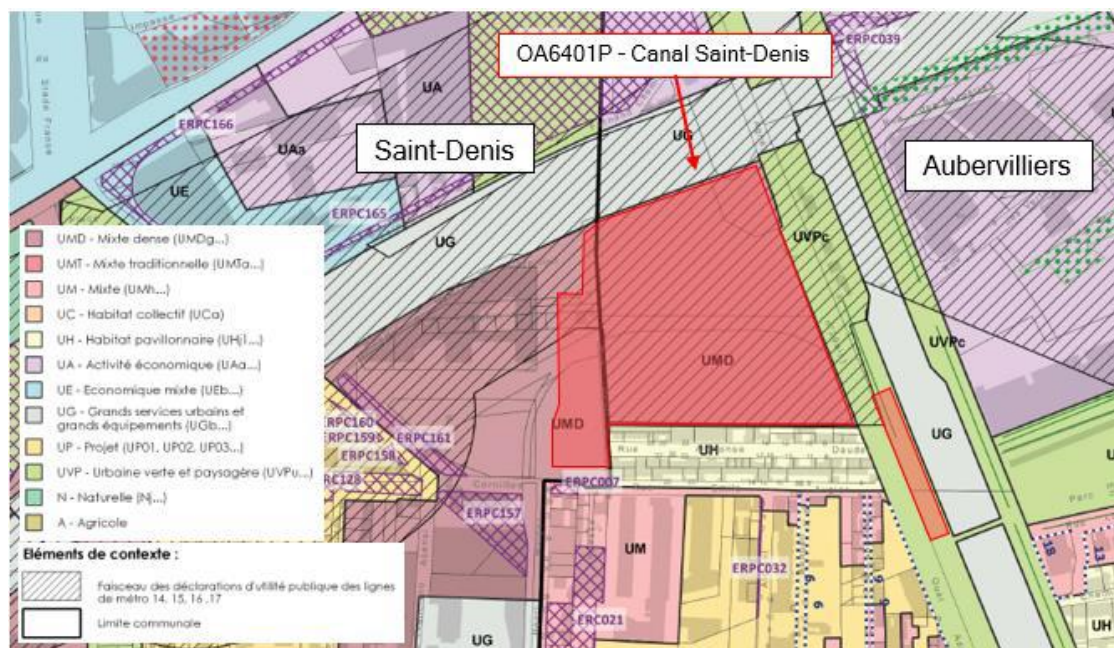
C'est ainsi qu'il est proposé d'insérer, au sein de la Partie 1.6 « Justifications des choix » du rapport de présentation, au Chapitre 4. « Les choix retenus pour établir les dispositions réglementaires » un point 4.5 intitulé « **Exposé des motifs des changements apportés par la mise en compatibilité du PLU avec la déclaration d'utilité publique n°2 de la Ligne 15 Est du Grand Paris Express** ».

**Les documents graphiques et le règlement des zones** concernées par l'infrastructure de transport ont été analysés, afin d'identifier les évolutions permettant de lever les incompatibilités avec la réalisation du projet modifié.

La Ligne 15 Est est compatible avec les règles graphiques du PLUi de Plaine Commune, à l'exception des points qui suivent.

#### **Ouvrage Annexe 6401P – Canal Saint-Denis**

L'emprise chantier de cet Ouvrage Annexe 6401P – Canal Saint-Denis Puits Agnès a été étendue sur la commune de Saint-Denis, en zone UMD, vers le sud de l'emprise initiale. Une extension de l'emprise chantier est également nécessaire en zone UVPC pour l'évacuation des déblais sur la commune d'Aubervilliers, le long du Canal Saint-Denis.



Sur la commune de **Saint-Denis**, l'extension est de 3 789 m<sup>2</sup> en dehors de la zone potentielle d'intervention initiale, au sud-ouest de l'emprise chantier actuelle, située elle-même à proximité immédiate d'une zone industrielle.

Sur la commune d'**Aubervilliers**, l'extension est de 1 604 m<sup>2</sup> en dehors de la zone potentielle d'intervention initiale sur un terrain actuellement végétalisé le long du canal Saint-Denis. Cette dernière sera utilisée pour le stockage et l'évacuation des déblais par voie fluviale de la Ligne 15 Est.

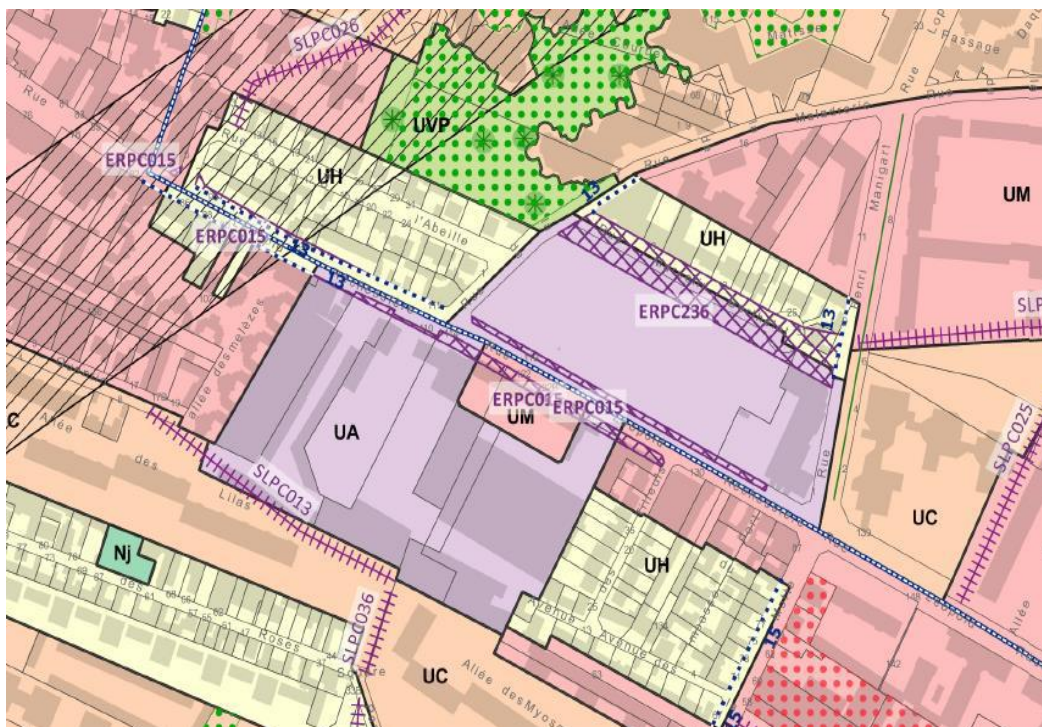
La modification de l'emprise chantier par rapport à celle définie au stade de la DUP initiale permettra de mutualiser les zones de chantiers des ouvrages de ces différentes lignes proches géographiquement.

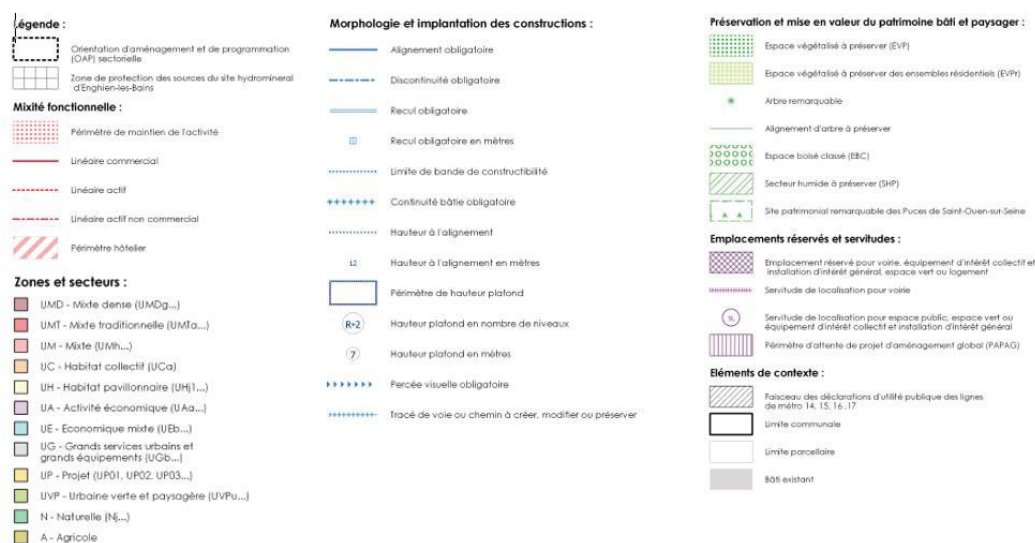
Ainsi, le faisceau de la déclaration d'utilité publique sur le plan de zonage est élargi, pour intégrer les modifications de la zone d'intervention potentielle, soit :

- L'emprise chantier de l'ouvrage annexe OA6401P – Canal Saint-Denis Quai Agnès agrandie sur les communes de Saint-Denis et d'Aubervilliers.

### **Ouvrage annexe 6502P – Rue de la Maladrerie**

Le projet de cet Ouvrage Annexe 6502P – Rue de la Maladrerie a évolué. Son emplacement a été déplacé vers le sud-est, sur la zone UA. Cette nouvelle emprise donne lieu à une extension du périmètre du faisceau de la déclaration d'utilité publique du projet du Grand Paris Express représenté sur le plan de zonage.





L'ouvrage annexe OA 6502P - Rue de la Maladrerie a été déplacé du fait de la reprise de la conception des ouvrages par la SGP et de la volonté d'acteurs locaux souhaitant privilégier l'implantation de l'ouvrage sur une friche urbaine plutôt que dans un parc de la Maladrerie occasionnant l'abattage de nombreux arbres.

Ainsi, le faisceau de la déclaration d'utilité publique sur le plan de zonage est élargi pour intégrer les modifications de la zone d'intervention potentielle, soit :

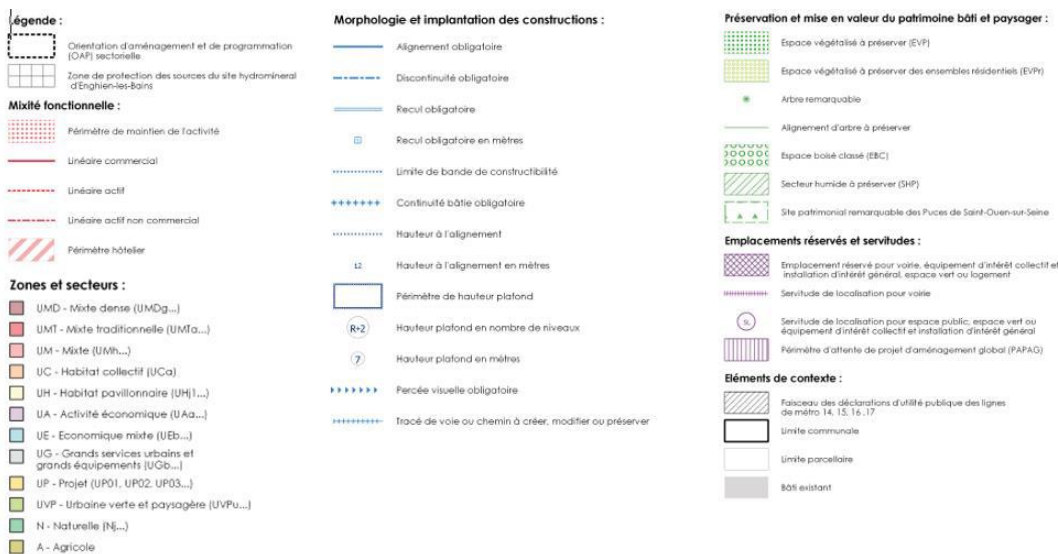
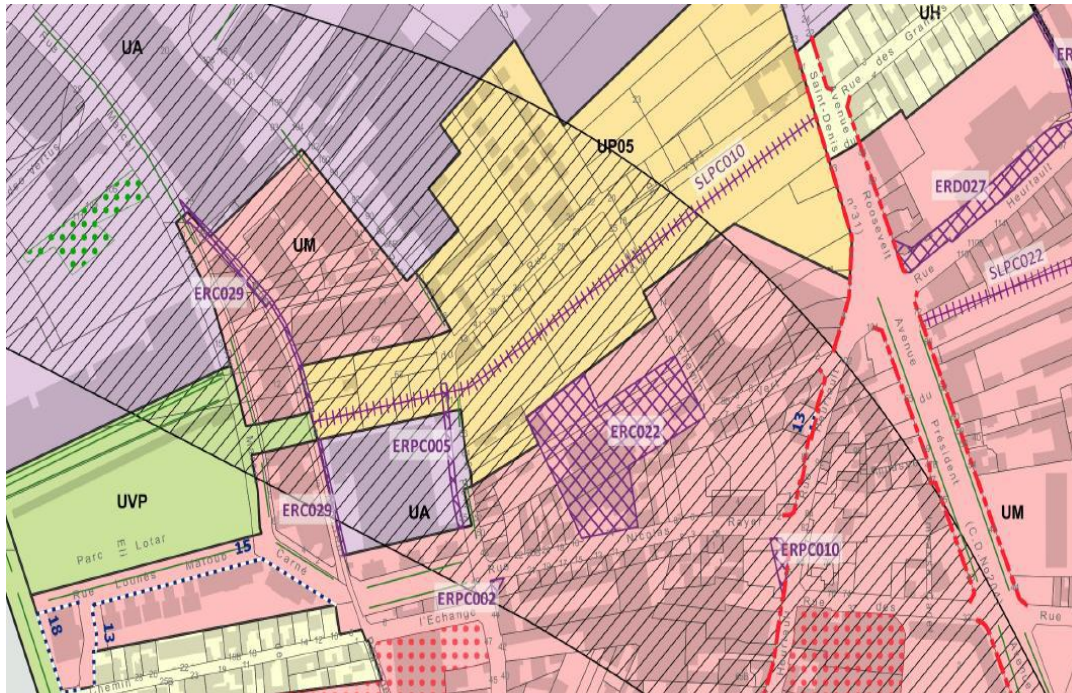
- La nouvelle emprise de l'ouvrage annexe OA6502P – Rue de la Maladrerie.

## Emplacements réservés

Le plan de zonage du PLUi de Plaine Commune indique la présence d'emplacements réservés sur les emprises chantiers de certains du projet du Grand Paris Express.

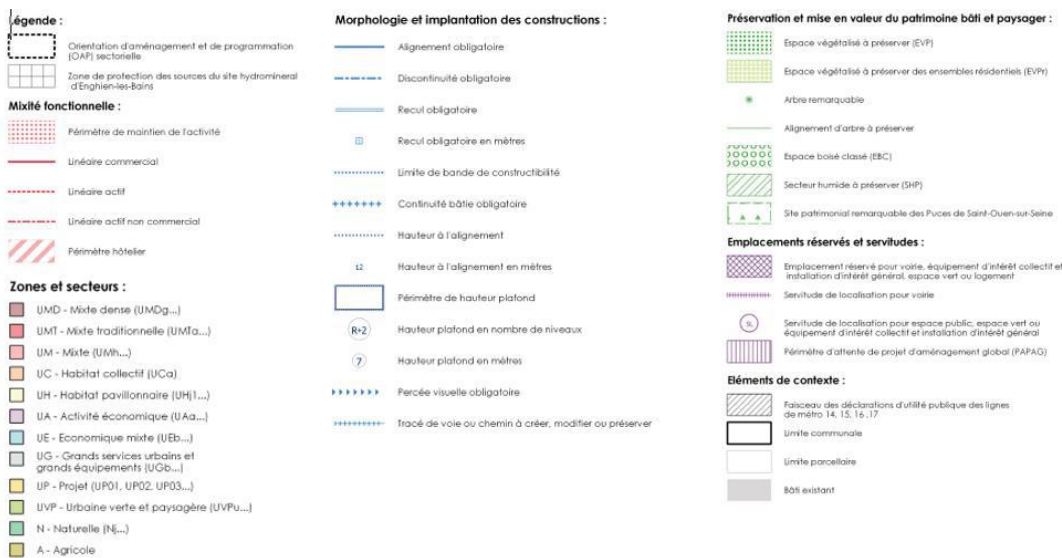
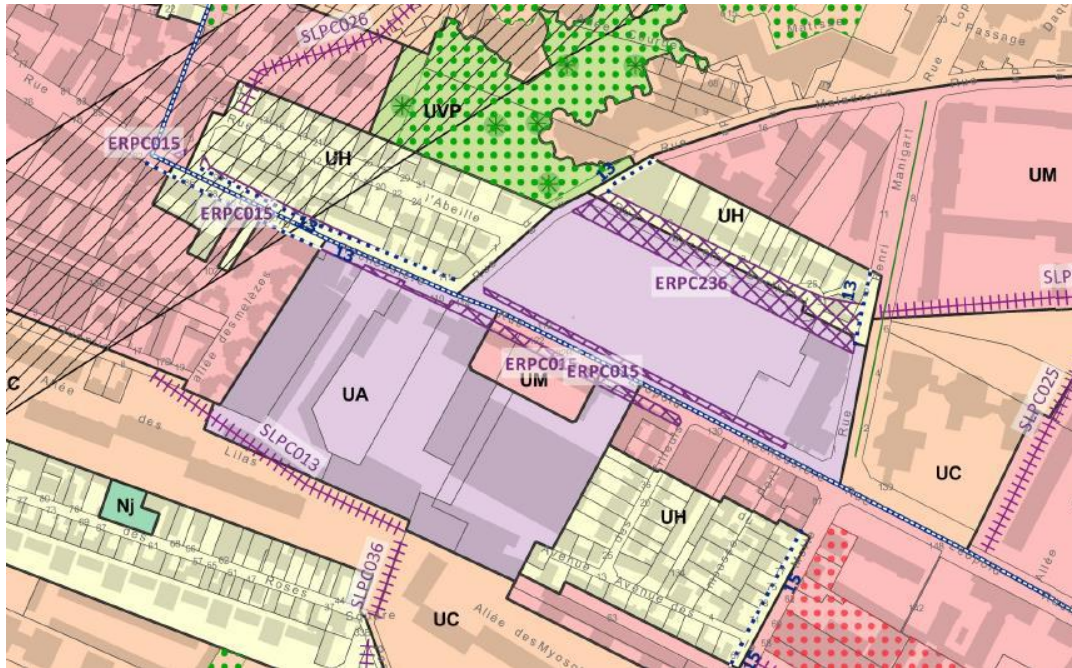
**Le projet de l'Ouvrage Annexe OA6402P – Rue du Chemin Vert s'implante sur une partie de l'emplacement réservé ERC022.**





Cet emplacement réservé d'une superficie de 5 333 m<sup>2</sup>, destiné à la création d'un équipement sportif, au bénéfice de la commune de Saint-Denis, est incompatible avec l'ouvrage 6402 – Rue du Chemin vert. **Il ne permet pas la construction de l'ouvrage annexe et est donc mis en compatibilité.**

**Le projet de l'Ouvrage Annexe 6502P – Rue de la Maladrerie s'implante sur les emplacements réservés ERC015 et ERPC236.**



Ces emplacements réservés d'une superficie de 1 171 m<sup>2</sup> (pour l'ERC015) et de 2 837 m<sup>2</sup> (pour l'ERC236), destinés à l'élargissement de la voirie sont respectivement au bénéfice de la commune d'Aubervilliers et de l'EPT Plaine Commune. Ils interceptent les emprises de l'ouvrage annexe 6502 – Rue de la Maladrerie, et sont donc incompatibles avec la construction de l'ouvrage.

Il est à noter que l'emplacement réservé ERC015 est désigné sur le plan sous la référence ERPC015, mais qu'il est identifié sous la référence ERC015 dans la liste des emplacements réservés en Partie 3 du règlement écrit, dans la mesure où il est institué au bénéfice de la commune.

Ainsi, la liste des emplacements réservés figurant en partie 4 du règlement écrit est mise en compatibilité de la manière suivante :

- L'emplacement réservé **ERC022** au niveau de l'ouvrage technique annexe OA 6402P – Rue du Chemin Vert, d'une superficie initiale de 5 333 m<sup>2</sup> sera réduit de 3 060 m<sup>2</sup>. L'emplacement réservé restant aura une superficie de **2 273 m<sup>2</sup>**.
- Au niveau de l'ouvrage technique annexe OA 6502P – Rue de la Maladrerie, les emplacements réservés ERC015 et ERPC236, pour élargissement de voiries d'une superficie initiale de 1 171 m<sup>2</sup> et 2 837 m<sup>2</sup> seront réduits de 400 m<sup>2</sup> pour l'ERC015 et de 990 m<sup>2</sup> pour l'ERPC236. Les emplacements réservés auront ainsi une superficie finale de **771 m<sup>2</sup> pour l'ERC015** et **1 847 m<sup>2</sup> pour l'ERPC236**.

### **Patrimoine bâti**

Le règlement graphique (Partie 4 du règlement) contient des plans du patrimoine bâti sur l'ensemble du territoire et par commune. Ces plans répertorient les éléments et ensembles bâtis patrimoniaux.

Le projet de la future gare de Mairie d'Aubervilliers se situe au Sud du square Pesqué, au niveau des éléments bâtis patrimoniaux AUB 178 et AUB 248.

L'élément bâti protégé AUB 178 correspond à l'immeuble sis 3 rue Ferragus à Aubervilliers.

L'élément bâti protégé AUB 248 porte sur l'ensemble de petits immeubles situés au 14 rue de la Commune de Paris.



La Partie 3 du Règlement écrit du PLUi concernant le patrimoine bâti indique que :

« Une démolition partielle peut être envisagée :

- dans le cas de parties de construction de moindre intérêt au regard des caractéristiques de l'élément considéré et dans le cadre d'un projet global le valorisant
- dans l'objectif d'une meilleure fonctionnalité des constructions, sous réserve de ne pas porter atteinte aux caractéristiques structurelles, spatiales ou patrimoniales des constructions. ».

Ces éléments bâtis doivent être démolis pour la construction de la gare de Mairie d'Aubervilliers. La protection patrimoniale au titre de l'article L. 151-19 du Code de l'Urbanisme, qui interdit la démolition totale des éléments bâtis patrimoniaux repérés, est incompatible avec ces démolitions.

Ainsi, la Partie 3 du règlement relative au patrimoine bâti est mise en compatibilité de la manière suivante :

- les fiches relatives aux éléments bâtis patrimoniaux AUB 178, Immeuble du 3 rue Ferragus, et AUB 248, 14 rue de la Commune de Paris à Aubervilliers sont supprimées, dans la pièce intitulée « Fiches Patrimoine bâti Aubervilliers » de la Partie 3 du Règlement écrit.

**En conclusion :**

- **En ce qui concerne le règlement graphique :** le plan de zonage est mis en compatibilité afin de réduire les emplacements réservés au niveau des ouvrages techniques annexes OA 6402P – Rue du Chemin Vert et OA 6502P – Rue de la Maladrerie. Ces emplacements réservés recoupaient les emprises des ouvrages et empêchaient leur construction et leur implantation.

Les évolutions du faisceau de Déclaration d'Utilité Publique de part et d'autre du tracé de la ligne 15 Est résultant de l'avancée des études techniques sont intégrées sur le plan de zonage.

Le projet de la gare de Mairie d'Aubervilliers nécessite la destruction de deux éléments bâtis patrimoniaux. Le plan du patrimoine bâti a donc dû être adapté de façon à supprimer les deux bâtiments sur le plan du patrimoine bâti de la commune d'Aubervilliers.

- **En ce qui concerne les dispositions applicables à toutes les zones :** Certaines règles relatives au traitement des espaces libres de l'article 3 sont mises en compatibilité afin de permettre l'insertion des constructions du projet du Grand Paris Express dans un environnement urbain très dense. Toutefois, les constructions et installations du réseau de transport du Grand Paris Express feront l'objet d'un traitement paysager qualitatif.

L'article 4 est mis en compatibilité afin de permettre l'implantation des gares et des ouvrages techniques annexes qui se font dans un contexte très contraint par une urbanisation dense avec peu d'espace disponible. Les dispositions de l'article 4 sont mises en compatibilité avec les impératifs techniques d'implantation et de conception des constructions et installations du réseau de transport du Grand Paris Express. Les constructions et installations de la ligne 15 Est feront l'objet d'un traitement architectural de qualité, assurant leur bonne intégration dans l'environnement. La mise en compatibilité s'articule de la manière suivante :

Ne s'appliquent pas aux constructions et installations du réseau de transport du Grand Paris :

- l'obligation d'implanter les édicules et équipements techniques en toiture à une distance d'au moins 3 mètres par rapport au nu général de la façade (article 4.2.2 Traitement des toitures) ;
- la règle prescrivant que la conception des façades doit permettre la conservation des arbres sur voie ou emprise publique au regard de la construction et du traitement des façades (article 4.2.3 Traitement des façades).

L'article 5 est mis en compatibilité afin de ne pas appliquer au projet du Grand Paris Express des dispositions relatives au stationnement des deux-roues non motorisés. La mise en place de norme de stationnement n'est pas adaptée pour la construction des gares et des commerces au sein des gares du Grand Paris Express, qui peuvent accueillir un très grand nombre de voyageurs (article 5.2.3 Stationnement des deux-roues non motorisés). Les places de stationnement seront réalisées par les comités de pôle, en compatibilité avec le PDUIF défi 4, action 4.2.

L'article 6 est mis en compatibilité afin de ne pas règlementer les surfaces du local destiné au stockage des ordures ménagères au sein des gares du Grand Paris Express et pour les commerces qui y seront implantés. La mise en compatibilité prévoit que la surface des locaux de stockage déchets sera déterminée en fonction des besoins (article 6.3.2 Surfaces des locaux).

**- En ce qui concerne les règlements des zones :**

L'article 1 est mis en compatibilité dans les zones UM, UMD, UMTa, UVP, UA, UGg et UP33M afin de d'autoriser des dépôts temporaires, nécessaires à la construction des installations du projet du Grand Paris Express (articles 1.1 - Les destinations des constructions et les occupations et utilisations du sol interdites et 1.2 - Les destinations des constructions et les occupations et utilisations du sol soumises à conditions).

L'article 1 est mis en compatibilité dans les zones UVP et N afin d'autoriser les Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) de chantier, nécessaires à la construction des installations du projet du Grand Paris Express, à l'exclusion des ICPE relevant de la directive dite « SEVESO » et à la condition que toute mesure utile soit prise afin de prévenir les nuisances et dangers à l'égard de l'environnement (article 1.2.1 du règlement des zones UVP et N).

L'article 2 est mis en compatibilité dans la zone UP33M afin de permettre l'insertion du projet de la gare Stade de France au regard des fortes contraintes liées à un espace disponible très restreint. Cette mise en compatibilité se présente de la manière suivante :

- l'autorisation d'implantation des constructions et installations du réseau de transport du Grand Paris en limite séparatives, ou respecter un retrait d'1 mètre minimum pour que l'implantation des constructions par rapport aux limites séparatives (article 2.2 - Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives de la zone UP33M)
- les règles d'implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur un même terrain en zone UP33M (article 2.3.2 Constructions à destination autre que l'habitation) ;

L'article 2 est mis en compatibilité dans la zone UP22 avec les contraintes de sécurité à respecter durant la construction de l'ouvrage Finot. Cette mise en compatibilité se présente de la manière suivante :

- les règles relatives aux clôtures ne s'appliquent pas aux constructions du réseau de transport du Grand Paris (article 2.2.1.3 du règlement de la zone UP22).

Plus concrètement **les règlements des zones UM, UMD, UMTa, UVP, UA, UGg et UP33M** sont modifiés de la façon suivante : (les modifications ou ajouts apparaissent **en rouge** dans les extraits ci-dessous.

### **Dispositions générales applicables dans toutes les zones (Partie 1 du Règlement)**

#### **3.1.3 Principes d'aménagement des espaces de pleine terre**

.....

**Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions et installations du réseau de transport du Grand Paris, qui font néanmoins l'objet d'un traitement paysager qualitatif assurant une bonne intégration dans l'environnement.**

#### **3.1.4 Principes d'aménagement spécifiques à certains espaces libres ou végétalisés**

.....

Aires de stationnement

.....

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions et installations du réseau de transport du Grand Paris, qui font néanmoins l'objet d'un traitement paysager qualitatif assurant une bonne intégration dans l'environnement.

### 3.2.3 Compensation des arbres abattus

.....

Pour le projet du Grand Paris Express, la compensation des arbres de grand développement abattus pourra être réalisée sur l'ensemble du territoire de Plaine Commune.

### 4.2.2 Traitement des toitures

.....

Edicules et équipements techniques

.....

Ces règles ne s'appliquent pas aux constructions et installations du réseau de transport du Grand Paris.

### 4.2.3 Traitement des façades

.....

Arbre sur voie ou emprise publique

.....

Ces règles ne s'appliquent pas aux constructions et installations du réseau de transport du Grand Paris.

### 5.2.3 Stationnement des deux roues non-motorisés

.....

Equipements d'intérêt collectif et services publics

.....

Pour les constructions\* et installations nécessaires au réseau de transport du Grand Paris Express et pour les commerces situés au sein des gares du Grand Paris Express, aucun nombre de places de deux-roues non motorisés n'est exigé, en compatibilité avec le PDUIF.



### 6.3.2 Surfaces des locaux

.....

Autres destinations et sous-destinations.

.....

Pour les constructions\* et installations du Grand Paris Express ainsi que pour les commerces au sein des gares, la surface du local destiné au stockage des ordures ménagères sera déterminée en fonction des besoins.

### **Règlement des zones (Partie 2 du règlement écrit)**

Dans les mêmes termes pour les  
ZONES UMD, UMT, UM, UA, UG :

#### **CHAPITRE 1- DESTINATION DES CONSTRUCTIONS ET USAGE DES SOLS**

.....

#### **Les destinations des constructions et les occupations du sols interdites**

Sont interdites.....

.....

Les dépôts de toute nature, à l'exception des dépôts nécessaires à la réalisation des constructions et installations du réseau de transport du Grand Paris ;

ZONE UVP :

#### **CHAPITRE 1- DESTINATION DES CONSTRUCTIONS ET USAGE DES SOLS**

#### **Les destinations des constructions et les occupations du sols interdites**

.....

#### **Les destinations des constructions et les occupations du sols soumises à conditions**

1.2.1 Dans l'ensemble de la zone UVP

.....

• Les dépôts et les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) nécessaires à la réalisation du réseau de transport du Grand Paris, à la condition que

toute mesure utile soit prise afin de prévenir les nuisances et dangers à l'égard de l'environnement ;

ZONE UP33M

## **CHAPITRE 1- L'USAGE DES SOLS ET LA DESTINATION DES CONSTRUCTIONS**

### **1.1 Occupations et utilisations du sol interdites**

.....

### **1.2 Occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières**

.....

- Les dépôts nécessaires aux travaux de réalisation des constructions et installations du réseau de transport du Grand Paris ;

ZONE N :

## **CHAPITRE 1- DESTINATION DES CONSTRUCTIONS ET USAGE DES SOLS**

### **Les destinations des constructions et les occupations du sols interdites**

.....

### **Les destinations des constructions et les occupations du sols soumises à conditions**

.....

Dans l'ensemble de la zone N

.....

- Les dépôts et les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) nécessaires à la réalisation du réseau de transport du Grand Paris, à la condition que toute mesure utile soit prise afin de prévenir les nuisances et dangers à l'égard de l'environnement ;

## **CHAPITRE 2- MORPHOLOGIE ET IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS**

.....

2.2.2 Constructions en recul de toutes les limites séparatives dans le secteur de continuité et/ou au-delà du secteur de continuité.

.....

Les constructions et installations du réseau de transport du Grand Paris Express peuvent être implantées en limites séparatives ou respecter un retrait de 1 m au minimum.

2.2.3 Constructions sur les limites séparatives au-delà du secteur de continuité.

.....

Les constructions et installations du réseau de transport du Grand Paris Express peuvent être implantées en limites séparatives ou respecter un retrait de 1 m au minimum.

.....

2.3.2 Constructions à destination autre que de l'habitation.

.....

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions\* et installations nécessaires au réseau de transport du Grand Paris.

ZONE UP22 :

.....

## **2.2 PROTECTION ARCHITECTURALE URBAINE ET PAYSAGERE**

.....

2.2.1.3 Clôtures

.....

• Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport du Grand Paris Express.

### **En ce qui concerne le PADD**

Le projet de réseau de transport du Grand Paris Express ne remet pas en cause le PADD du PLUi de Plaine Commune qui donne toute sa place à la future infrastructure. Il n'y a donc pas lieu de faire évoluer cette pièce.

### **En ce qui concerne les orientations d'aménagement et de programmation**

Le PLUi Plaine Commune est doté d'OAP thématiques (portant sur l'environnement et la santé, le commerce et l'artisanat, les grands axes et l'urbanisme de liaison).et d'OAP sectorielles. La ligne 15 Est est compatible avec toutes ces OAP.

#### **2.4.4.2. Evaluation environnementale du PLUi de Plaine Commune**

Le territoire de Plaine Commune est un territoire urbain dense abritant deux noyaux du site Natura 2000 de la Seine-Saint-Denis :

- le Parc Départemental Georges Valbon ;
- le Parc de l'Île Saint-Denis.

La mise en compatibilité du PLUi de Plaine Commune emporte les mêmes effets qu'une révision et réduit des protections édictées en raison des risques de nuisance ou de la qualité des sites, des paysages ou des milieux naturels de la manière suivante :

- elle modifie, au bénéfice des constructions et installations du réseau de transport du Grand Paris Express dont, les constructions et usages des sols autorisés en Zone UVP, constituant une protection paysagère au sens de l'article L151-23 du code de l'urbanisme, et en Zone N ;
- elle supprime deux bâtiments de la liste du patrimoine bâti protégé de la commune d'Aubervilliers (AUB 178 et AUB 248).

Enfin, la mise en compatibilité du PLUi modifie plusieurs dispositions réglementaires relatives à la « Nature en ville », à la « Qualité urbaine et architecturale » et à la « Protection architecturale, urbaine et paysagère » de plusieurs zones.

Cette adaptation du document vise uniquement à lever les incompatibilités qui empêcheraient réglementairement l'implantation du réseau de transport du Grand Paris Express.

**Par conséquent, la mise en compatibilité du PLUi de Plaine Commune est soumise à évaluation environnementale.**

L'analyse effectuée souligne que les évolutions apportées au document d'urbanisme intercommunal pour permettre l'implantation du réseau de transport du Grand Paris Express s'inscrivent en cohérence avec les objectifs de préservation de l'environnement de l'ensemble des autres plans et programmes en vigueur ou en cours d'approbation.

Au regard du caractère déjà fortement urbanisé du territoire traversé, de l'état initial de l'environnement du territoire de l'Établissement Public Territorial Plaine Commune, de la localisation deux entités de la zone de protection spéciale Natura 2000 et de leurs enjeux de conservation, ainsi que des évolutions limitées apportées au droit du sol, l'analyse des incidences sur l'environnement permet de conclure à l'absence d'effet notable sur l'environnement générés par la mise en compatibilité du document d'urbanisme.

D'un point de vue paysager, les ouvrages et installations nécessaires au réseau de transport du Grand Paris Express feront l'objet d'un traitement paysager qualitatif, défini dans le cadre des études de conception / réalisation du projet, afin de garantir leur bonne intégration au sein du tissu urbain environnant.

Les modifications effectuées dans le règlement de la Zone N ont pour unique objectif de permettre la réalisation de la gare de Fort d'Aubervilliers. À l'issue des travaux, les emprises concernées seront remises en état : la mise en compatibilité n'est pas de nature à modifier de manière pérenne l'occupation des sols du secteur et à aller à l'encontre de la vocation de la zone.

L'évaluation des incidences du projet sur les sites Natura 2000 conclut à l'absence d'impact direct sur celui-ci. En effet, les deux entités de la zone de protection spéciale Natura 2000 situées dans le périmètre de Plaine Commune sont localisées à plus de deux kilomètres du projet au plus près, elles ne sont pas directement impactées par le projet. Les modifications réglementaires des Zones N et UVP ne sont pas de nature à avoir des incidences directes ou indirectes sur celles-ci. L'évaluation complète est présentée dans l'étude d'impact sur l'environnement (Pièce G).

En l'absence d'effet notable sur l'environnement découlant de l'évolution du droit du sol, l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du document d'urbanisme ne génère pas de mesures de réduction ou de compensation

#### ***2.4.4.3. Avis délibéré de la MRAe sur le projet de mise en compatibilité de***

#### ***PLUi de Plaine-Commune et réponse de la SGP***

#### **Présentation du contenu de la procédure de la mise en comptabilité du PLUi de Plaine Commune**

La MRAe note plusieurs points :

- ⊖ « Les emplacements réservés qui recoupent les emprises des ouvrages techniques annexes 6402P – Rue du Chemin Vert et 6502P – Rue de la Maladrerie, ce qui, selon le dossier, empêche leur construction et leur implantation, sont réduits (modification du tableau annexé au règlement et du plan de zonage). »
- ⊖ dans la mise en compatibilité du PLU de Rosny-sous-Bois, une partie de l'emprise de l'OA7103P s'inscrit sur l'emplacement C1 (réservé au bénéfice de la commune pour l'aménagement d'un cheminement doux entre le quartier de la Mare Huguet et l'école maternelle). L'occupation du sol envisagée au niveau de cet emplacement réservé étant une construction temporaire liée au chantier, elle est estimée compatible avec l'emplacement réservé. »
- ⊖ « L'évaluation environnementale n'explicite pas pourquoi une emprise de chantier, qui est a priori temporaire, est incompatible avec un emplacement réservé destiné à permettre la réalisation ultérieure d'un équipement sportif ou d'un élargissement de voirie. »
- ⊖ « La MRAe recommande de justifier la nécessité de réduire des emplacements réservés pour permettre d'y implanter des emprises de chantier, a priori temporaires. »

**Et la SGP répond :**

Les emprises chantier des ouvrages de la ligne 15 Est nécessaires à l'exploitation de la future ligne de métro automatique, ont été définies afin de permettre :

- l'implantation définitive des ouvrages ;
- l'installation temporaire des équipements de chantier (base vie, centrale à béton, centrale à boue, stockage de matériaux et de déblais...);
- les espaces suffisants pour assurer la circulation des engins de chantier au sein des emprises.

Le retour d'expérience de la Société du Grand Paris, sur des projets en cours de réalisation sur les lignes 15 Sud et 16, montre que, pour ce type d'ouvrage, une emprise d'au moins 3 000 m<sup>2</sup> est nécessaire.

Les travaux de réalisation de ces deux ouvrages annexes pourraient débuter en 2024 et durer environ 36 mois. La restitution des emprises non nécessaires à la phase exploitation ne pourra donc s'envisager qu'à partir de 2028.

Par ailleurs, l'intégralité de l'emprise chantier doit être libre de contraintes d'urbanisme afin de positionner au mieux l'ouvrage au cours des études de conception ultérieures. Cette implantation définitive sera concertée avec les acteurs locaux afin de ne pas obérer les orientations inscrites au PLUi.

Ainsi, pour les emprises sur lesquelles des ouvrages définitifs sont implantés, il est nécessaire de supprimer les emplacements réservés indiqués au PLUi. En effet, ces emplacements réservés ne permettent pas l'implantation d'ouvrages qui ne correspondent pas à la destination indiquée au PLUi.

Certaines emprises sont uniquement utilisées pour les installations de chantier. **Aucun ouvrage n'y étant construit, elles sont donc temporaires.** C'est notamment le cas de l'emprise chantier située sur l'emplacement C7 du PLU de Rosny-sous-Bois. Les emplacements réservés sont compatibles avec ces emprises chantier temporaires, dans la mesure où elles n'obèrent pas la réalisation des projets prévus par les emplacements réservés après la libération des emprises.

#### **La MRAe, relève que la SGP :**

- ⊖ « n'indique pas si l'ouvrage annexe OA6402P – Rue du Chemin Vert compromet ou non la création de l'équipement sportif projeté dans le cadre de la ZAC Port Chemin Vert, ni les mesures le cas échéant adoptées pour réduire ou compenser cette incidence dans le cadre du projet déclaré d'utilité publique et éventuellement dans le cadre de la mise en compatibilité du PLUi. Elle doit pour la MRAe être complétée sur ce point. »*
- ⊖ « La MRAe recommande d'indiquer si l'ouvrage annexe OA6402P – Rue du Chemin Vert compromet ou non la création de l'équipement sportif projeté dans le cadre de la ZAC Port Chemin Vert et faisant l'objet d'un emplacement réservé, et de présenter le cas échéant les mesures adoptées pour réduire ou compenser cette incidence dans le cadre du projet déclaré d'utilité publique et éventuellement dans le cadre de la mise en compatibilité du PLUi. »*

Ce à quoi, **la Société du Grand Paris répond** qu'elle assure une concertation régulière avec les services techniques de la Ville d'Aubervilliers concernant l'implantation de l'ouvrage OA6402P – Rue du Chemin Vert et qu'à ce jour, la Ville n'a pas présenté de programme sur l'équipement sportif pour lequel un emplacement réservé a été défini. Au cours du mois de décembre 2020, les services techniques de

la ville ont évoqué la réalisation éventuelle d'un gymnase sans plus de précision et sans certitude que cela soit le projet retenu.

Il est donc aujourd'hui difficile de se prononcer sur l'impact de la réduction de l'emplacement réservé sans définition précise du projet porté par la commune.

**La concertation continuera entre la SGP, la commune et l'établissement public territorial Plaine Commune, afin de définir un projet partagé par tous les acteurs.**

**La MRAe** *« note que la présente mise en compatibilité répond ainsi à des contraintes de réalisation non seulement de la ligne 15 Est objet de la présente enquête publique modificative, mais aussi des autres lignes et gares du réseau de transport du Grand Paris Express. »*

- ⊖ *« recommande de justifier l'extension au-delà du faisceau de DUP des lignes de métro 14 à 17 des modifications apportées au règlement écrit du PLUi de Plaine Commune ».*
- ⊖ *« note que le champ géographique des modifications apportées au règlement écrit (selon les dispositions, l'ensemble du territoire de Plaine Commune, ou l'ensemble des zones concernées) est plus étendu que le faisceau (modifié par la présente mise en compatibilité) de DUP des lignes de métro 14, 15, 16, 17 qui est reporté au titre des éléments de contexte sur les plans de zonage, sans que le dossier ne justifie cette extension ».*

**La Société du Grand Paris argumente** ainsi :

Le PLUi de Plaine Commune utilise la formule *« constructions et installations nécessaires au réseau de transport du Grand Paris Express »* pour désigner les différentes lignes du réseau de transport du Grand Paris Express. La mise en compatibilité reprend les mêmes formulations, dans un souci de cohérence.

La mise en compatibilité proposée du PLUi de Plaine Commune assure la compatibilité du PLUi avec la déclaration d'utilité publique modificative n°2 de la ligne 15 Est. Seuls les règlements des zones au sein desquelles s'implantent les ouvrages de la ligne 15 Est sont mis en compatibilité. Les dispositions du PLUi applicables à toutes les zones (Partie 1 du règlement) ont été modifiées dans le texte du règlement conformément à la structure de ce règlement.

Les emprises des ouvrages et gares de la Ligne 15 Est sont décrites dans le dossier d'enquête publique et notamment dans les mises en compatibilité des documents



d'urbanisme. **La SGP, consciente de son devoir de service public, fait en sorte de limiter au maximum son empreinte sur les territoires traversés.**

La **MRAe** note que la modification afférente aux zones UVP et N permet en droit toute ICPE qui serait nécessaire à la réalisation du réseau de transport du Grand Paris, car la condition posée de prévenir les nuisances et dangers est nécessairement satisfaite par la réglementation sur les ICPE. Or le rapport de présentation de la mise en compatibilité précise (page 51) : « Des ICPE temporaires, à l'exclusion des ICPE relevant de la directive dite « Seveso », seront utilisées en phase de construction des constructions et installations de la ligne 15 Est. » sans que le dossier ne justifie l'adoption d'une rédaction plus large que les ICPE temporaires ne relevant pas de la directive Seveso. »

Par ailleurs elle recommande de justifier l'autorisation en zones UVP et N des ICPE nécessaires à la réalisation du réseau de transport du Grand Paris, autres que des ICPE temporaires ne relevant pas de la directive Seveso. »

La réponse de la **Société du Grand Paris** est ainsi libellée :

Les Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) prévues dans le cadre des chantiers de la SGP et des groupements de conception-réalisation, ne sont que temporaires et ne relèvent pas du régime de la Directive dite « Seveso ». En effet, les installations de chantier qui seront développées seront de taille modeste et usuelles dans le cadre de travaux publics. Il s'agit principalement de centrales à béton, de centrales à boue pour la réalisation des parois moulées, d'installations et dispositifs de traitement des eaux d'exhaure.

Seules les ICPE temporaires de chantier sont autorisées par la mise en compatibilité dans ces zones puisque la règle introduite dans le PLUi vise les ICPE nécessaires à la réalisation du réseau de transport du GPE. **Les installations nécessaires aux travaux du Grand Paris Express ne relèvent pas du régime Seveso. Cette mention ne concernera pas dès lors les travaux prévus.**

Enjeux environnementaux de la mise en compatibilité et leur prise en compte

« Au préalable, la **MRAe** rappelle et partage la recommandation de l'Ae, formulée dans le paragraphe 5 de son avis consacré à la mise en compatibilité des PLU, de prendre

*en compte dans les mises en compatibilité des documents d'urbanisme les conséquences des autres recommandations de son avis. »*

La **SGP** répond que, suites aux avis émis par l'autorité environnementale du CGEDD et de la MRAe, des éléments d'information complémentaire sont apportés dans le cadre des mémoires en réponse, comme le présent document. Lorsque des points soulevés dans ces avis conduisent à une actualisation de certains passages des dossiers réglementaires, ces modifications sont inscrites dans une autre couleur pour être facilement identifiables.

S'agissant plus spécifiquement des dossiers relatifs à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, cela a porté notamment sur les extraits de plan de zonage.

Puis la **MRAe**, *« pour une bonne appréhension du dossier par le public, invite le maître d'ouvrage à compléter les extraits du plan de zonage avant et après modification par des zooms sur les éléments modifiés qui sont parfois extrêmement difficiles à repérer. »*

Le maître d'ouvrage, (la **Société du Grand Paris**), répond que pour faciliter la compréhension des documents soumis à l'enquête publique, elle s'engage à reprendre certains visuels présentés dans la mise en compatibilité du PLUi de l'EPT Plaine Commune afin de pouvoir distinguer plus précisément les adaptations des pièces graphiques requises.

Ainsi, sont ajoutés des zooms dans la partie 5 de la mise en compatibilité pour les plans suivants :

- Périmètre du faisceau de la Déclaration d'Utilité Publique au droit de l'ouvrage annexe OA 6401P - Canal Saint-Denis Puits Agnès ;
- Périmètre du faisceau de la Déclaration d'Utilité Publique au droit de l'ouvrage annexe OA 6502P - Rue de la Maladrerie ;
- Périmètre de l'emplacement réservé au droit de l'ouvrage annexe OA 6402P - Rue du Chemin Vert ;
- Périmètre de l'emplacement réservé au droit de l'ouvrage annexe OA 6502P - Rue de la Maladrerie ;
- Extraits du Plan du Patrimoine bâti sur la commune d'Aubervilliers et sur le territoire de Plaine Commune.

La **MRAe recommande** *d'étudier des mesures transitoires pour compenser la perte temporaire de jardins familiaux aux abords du fort d'Aubervilliers.* »

La **Société du Grand Paris répond** alors que la Ville d'Aubervilliers, avec financement partiel de la SOLIDEO, est en charge de la réalisation du centre aquatique Fort d'Aubervilliers destiné aux Jeux Olympiques et Paralympiques ; Grand Paris Aménagement (GPA) est par ailleurs en charge du développement de la ZAC Fort d'Aubervilliers. GPA prévoit de reconstituer une surface équivalente à la surface de jardins familiaux impactés par le centre aquatique et la gare Fort d'Aubervilliers du GPE.

La définition claire de ce réaménagement une fois les trois projets réalisés (ZAC, centre aquatique et gare) est en cours en concertation avec Grand Paris Aménagement, qui est propriétaire des emprises de la ZAC.

L'emprise chantier de la gare est modifiée par la présente déclaration d'utilité publique modificative pour permettre la réalisation du centre aquatique.

En phase transitoire, des études sont en cours par GPA (propriétaire du foncier de la ZAC) pour permettre aux utilisateurs des espaces impactés de poursuivre leurs activités pendant la phase de chantier de l'ensemble des développements urbains précédemment évoqués.

La **MRAe recommande** *d'intégrer dans le règlement du PLUi mis en compatibilité des dispositions pour assurer la préservation des nouveaux espaces publics paysagers et des replantations d'arbres prévues dans le cadre du projet.* »

La **SGP précise** que la mise en compatibilité prévoit que les constructions et installations du réseau de transport du Grand Paris Express fassent l'objet d'un traitement paysager qualitatif.

Des protections réglementaires des espaces paysagers créés et des arbres replantés pourront être inscrites dans le document d'urbanisme à l'issue des travaux. La SGP se tiendra à la disposition des collectivités compétentes pour leur transmettre les informations notamment sur la temporalité des travaux et sur les emprises temporaires concernées. Les procédures d'évolution des documents d'urbanisme ultérieures ne relèvent cependant pas de la compétence de la SGP.

La reconstitution des alignements d'arbres sur voie se fera dans le respect du régime prévu par l'article L. 350-3 du code de l'environnement.

Le traitement des emprises et les plantations d'arbres seront étudiés en concertation avec les collectivités, et le cas échéant dans les comités de pôle.

Dans son avis n°2020-55 du 16 décembre 2020, l'Autorité environnementale du CGEDD « *recommande d'évoquer les principes qui seront retenus pour la réutilisation des emprises des chantiers, une fois les travaux terminés, et d'indiquer les principales conséquences de ces réaménagements, notamment au regard de l'objectif de « zéro artificialisation nette »* ».

À ce titre, la **Société du Grand Paris a formulé une réponse** à cette recommandation, ainsi libellée :

Pour ce qui concerne les gares, des études de pôle sont en cours et permettront de définir, en concertation avec différents acteurs concernés (communes, EPT, IDFM, SNCF, RATP...), les principes de réaménagement des emprises.

En tant qu'acteur de la construction des quartiers de gare, la Société du Grand Paris accompagne l'intensification urbaine sans compromettre la place du végétal. A ce titre, la Société du Grand Paris préserve et met en valeur les qualités paysagères, notamment en renforçant la place de la nature au sein des tissus urbains et des espaces publics.

Pour ce faire, la Société du Grand Paris s'est dotée, en partenariat avec Ile-de-France Mobilités, d'un référentiel de conception : le « référentiel des Places du Grand Paris ». Cet outil permet de s'accorder sur une vision partagée du modèle d'insertion urbaine et paysagère des gares du Grand Paris Express. 40 principes sont édictés dans ce guide, parmi lesquels 10 sont dédiés aux questions d'écologie, de paysage et au respect de l'environnement (renforcer la place de la nature aux abords des gares en s'appuyant sur des plans de végétalisation, favoriser les aménagements incitant l'évapotranspiration, l'infiltration ou l'utilisation d'eau de pluie, réduire l'imperméabilisation des sols, valoriser les eaux de ruissellement...).

En complément des actions portées sur l'espace public, le cadre législatif permet à la Société du Grand Paris de valoriser ses emprises grâce aux projets immobiliers attenants ou à proximité des gares. Pour cela, la Société du Grand Paris est en train d'élaborer une doctrine environnementale et sociétale dont les ambitions s'inscriront dans la continuité des Accords de Paris sur le climat. En outre, la Société du Grand

Paris souhaite que 70% des projets immobiliers soient conçus à partir de matériaux biosourcés, dont 50% en bois.

Il existe donc de fait plusieurs cas de figure concernant l'aspect végétalisation :

- Intégration urbaine et paysagère des gares et ouvrages de service
- Reliquat foncier avec reconstitutions paysagères
- Valorisation de projets immobiliers sur certaines emprises avec ambitions environnementales : végétalisation, matériaux biosourcés, béton bas carbone.

Pour ce qui concerne les ouvrages de service, des concertations avec les collectivités seront engagées afin de définir le devenir des emprises chantier non concernées par l'implantation de structure des ouvrages de service. ux réflexions menées dans le cadre de l'étude de pôle. L'un des objectifs sera de mettre en valeur les berges du canal de l'Ourcq via des aménagements paysagers.

#### **2.4.5. Mise en compatibilité du PLUI d'Est Ensemble**

Au stade de l'avancement des études de la ligne 15 Est, la conception des ouvrages annexes et des gares et la définition des emprises de chantier nécessaires ont été affinées et ont conduit à préciser la mise en compatibilité du PLUI de l'EPT est-Ensemble sur les points suivants :

-Commune de Bobigny : Emprise déportée de la gare de Drancy-Bobigny, site de la gare de Bobigny Pablo-Picasso, site de l'ouvrage annexe 6801P– Rue Auguste Delaune.

-Communes de Bobigny, Bondy et Noisy-le-Sec : Site de la gare de Pont de Bondy.

-Commune de Noisy-le -Sec : Site de l'ouvrage annexe 6901P - Avenue de Rosny.

-Commune de Bondy : Site de l'ouvrage annexe 7001P– ZI Marcel Dassault.

Les emprises chantier nécessitant un élargissement de la zone d'intervention potentielle et présentées ci-après ont d'ores et déjà fait l'objet d'une évaluation des impacts et d'une définition des mesures à mettre en œuvre dans l'étude d'impact du

DAE de 2019, reprise et complétée dans les pièces G du présent dossier d'enquête d'utilité publique modificative.

### **Site de la gare de Drancy – Bobigny**

La gare Drancy - Bobigny est principalement située dans le sud-ouest de la commune de Drancy (93), territoire de l'Établissement public territorial Paris Terres d'Envol, à la frontière avec la commune de Bobigny.

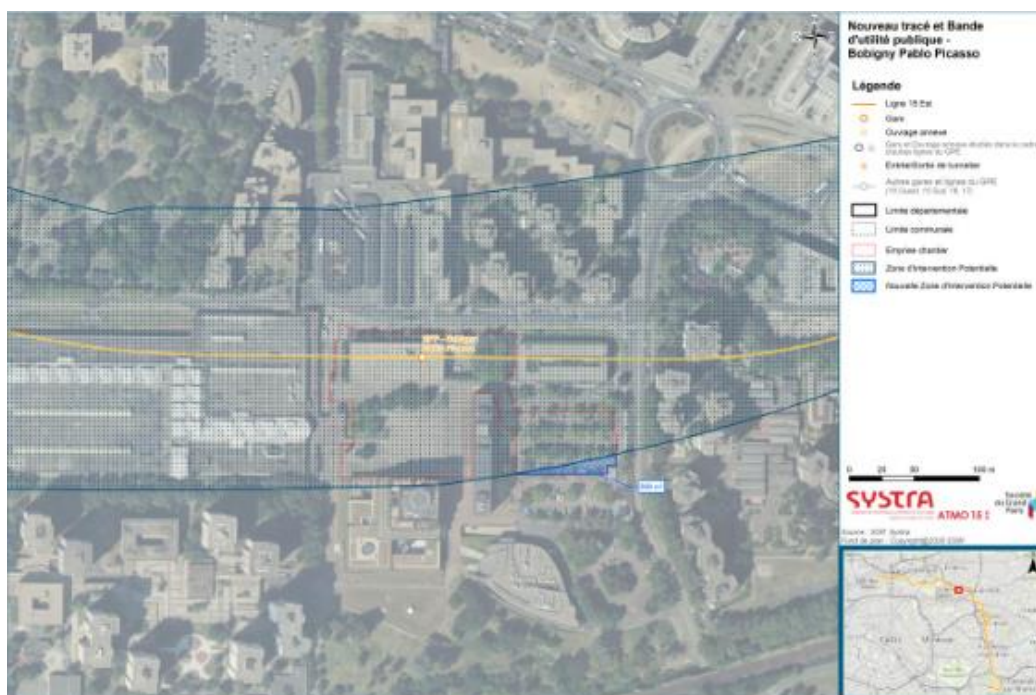
Une partie des emprises de chantier s'implante sur le périmètre de la commune de Bobigny (emprise déportée au sud nécessaire au stockage de matériaux ou à l'installation d'une base vie) comme l'illustre le plan suivant :



Emprise chantier sur le territoire de Bobigny pour la gare de Drancy – Bobigny

### **Site de la gare Bobigny Pablo-Picasso**

La gare Bobigny Pablo-Picasso est implantée sur la commune de Bobigny. Son emplacement définitif n'est pas modifié par rapport à la DUP de 2017. Il est cependant nécessaire de modifier la zone d'intervention potentielle afin d'intégrer la totalité de l'emprise de chantier telle qu'elle résulte des études actuelles. Elle est présentée sur la carte suivante (contour rempli de bleu) :



Évolution de la zone d'intervention potentielle dans le secteur de la gare Bobigny Pablo-Picasso

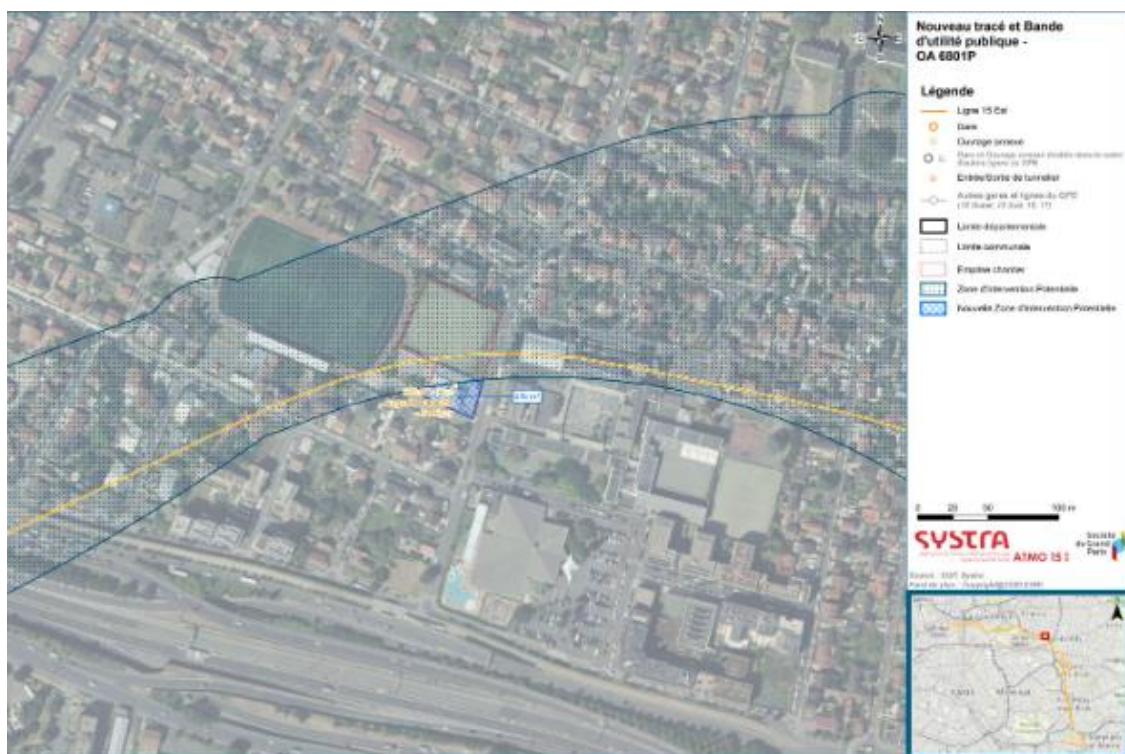
L'extension de la bande d'intervention potentielle nécessaire pour couvrir l'intégralité des emprises de ce chantier est de 509 m<sup>2</sup>. La zone d'emprise supplémentaire est prévue sur des places de stationnement.

### **Site de l'ouvrage annexe 6801P - Rue Auguste Delaune**

Au stade de la DUP initiale et de la DUP modificative n°1, cet ouvrage annexe était localisé entre les rues Georges Bruyères et Léo Lagrange à Bobigny. Compte-tenu des difficultés foncières, une nouvelle implantation, rue Auguste Delaune, a été déterminée au stade de conception Avant-projet (AVP).

Il est nécessaire de modifier la zone d'intervention potentielle afin d'intégrer la totalité de l'emprise de chantier telle qu'elle résulte des études actuelles.

L'extension de la zone potentielle d'intervention dans ce secteur est présentée sur la carte suivante. Il s'agit d'une emprise située au sud de l'ouvrage sur la carte ci-dessous :



Évolution de la zone d'intervention potentielle dans le secteur de l'ouvrage annexe 6801P - Rue Auguste Delaune

La nouvelle emprise chantier est prévue sur l'emplacement actuel des locaux techniques et du dojo rattachés au du stade Auguste Delaune. La zone d'emprise supplémentaire correspond à 676 m<sup>2</sup>.

### **Gare du Pont de Bondy**

L'emprise chantier de la gare de Pont de Bondy est implantée sur les communes de Bobigny, Bondy et Noisy-le -Sec. L'emplacement de la gare, sur la commune de Noisy-le -Sec, n'est pas modifié par rapport à la DUP de 2017. Il est cependant nécessaire de modifier la zone d'intervention potentielle afin d'intégrer la totalité de l'emprise de chantier telle qu'elle résulte des études actuelles.

Cette extension de la zone potentielle d'intervention sur 3 zones distinctes est présentée sur la carte suivante (contour rempli de bleu) :

- Une première zone de 2 344 m<sup>2</sup> sur le territoire de Bobigny et Noisy-le-Sec ;
- Une deuxième zone de 42 m<sup>2</sup> sur le territoire de Bondy ;



- Une troisième zone de 112 m<sup>2</sup> sur le territoire de Noisy-le -Sec.



Évolution de la zone d'intervention potentielle dans le secteur de la gare Pont de Bondy

### Site de l'ouvrage annexe 6901P - Avenue de Rosny

Au stade de la DUP initiale et de la DUP modificative n°1, cet ouvrage annexe était localisé légèrement plus au sud qu'aujourd'hui. La suppression d'un ouvrage annexe lors des études de conception AVP a imposé une modification de son emplacement initial.

L'emprise de l'OA 6901P - Avenue de Rosny est implantée sur la commune de Noisy-le -Sec. Il est nécessaire de modifier la zone d'intervention potentielle afin d'intégrer la totalité de l'emprise de chantier telle qu'elle résulte des études actuelles.

L'extension de la zone d'intervention potentielle est réalisée sur une emprise située à l'ouest de l'ouvrage sur la carte, identifiée ci-dessous :



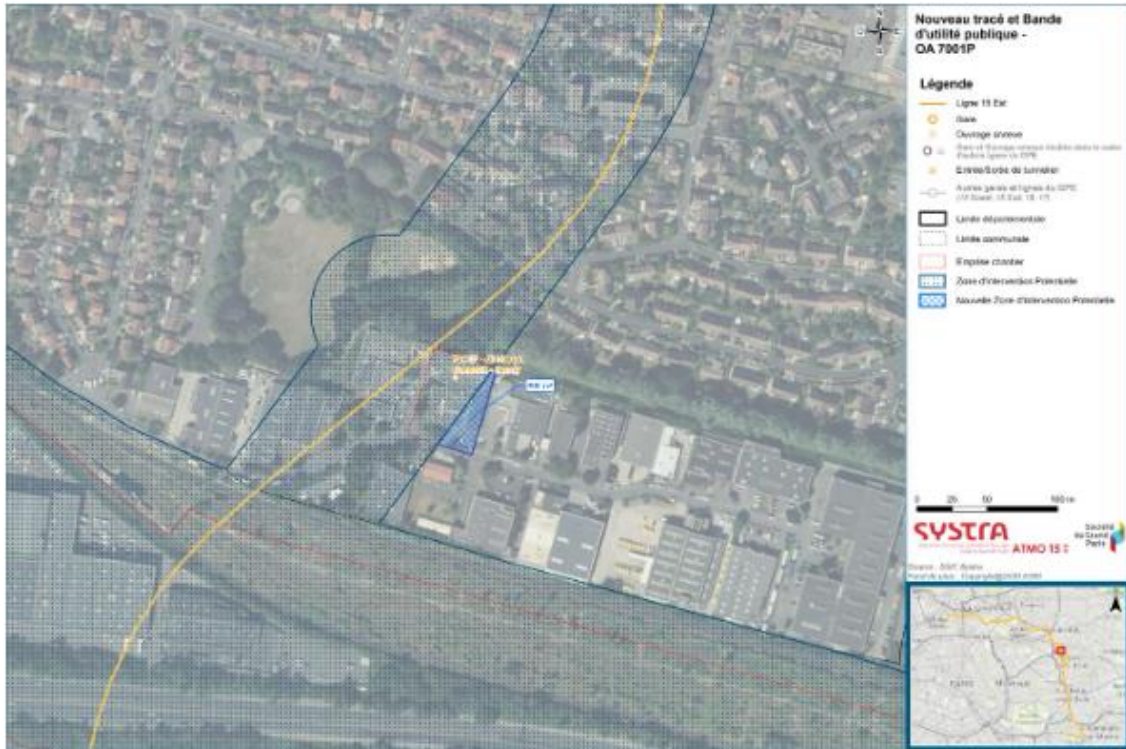
Évolution de la zone d'intervention potentielle dans le secteur de l'ouvrage annexe 6901P Avenue de Rosny

Les extensions de la zone chantier se situent sur deux zones végétalisées, situées en partie sous le viaduc de l'autoroute A3 et à proximité immédiate d'une voie ferrée.

### Site de l'ouvrage annexe 7001P - ZI Marcel Dassault

Au stade de la DUP initiale et de la DUP modificative n°1, cet ouvrage annexe était localisé légèrement plus à l'ouest qu'aujourd'hui au sein d'un parc. Les études de conception AVP ont identifié la nécessité de déplacer l'ouvrage à l'est sur une zone industrielle, sur la commune de Bondy. Il est nécessaire de modifier la zone d'intervention potentielle afin d'intégrer la totalité de l'emprise de chantier nécessaire à l'organisation des travaux telle qu'elle résulte des études actuelles.

Cette extension de la zone d'intervention potentielle sur une emprise située à l'est de l'ouvrage est représentée sur la carte ci-dessous :

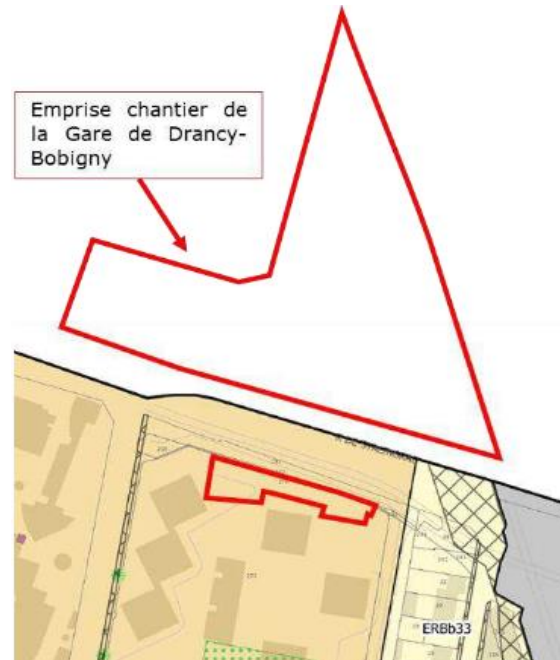


Évolution de la zone d'intervention potentielle dans le secteur de l'ouvrage annexe 7001P - ZI Marcel Dassault

L'extension de la zone de chantier en dehors de la zone d'intervention potentielle initiale est de 866 m<sup>2</sup> et prend place sur des bâtiments d'entreprises au sein d'une zone industrielle

## Emprises des chantiers et insertion dans les zones du PLUi d'Est Ensemble

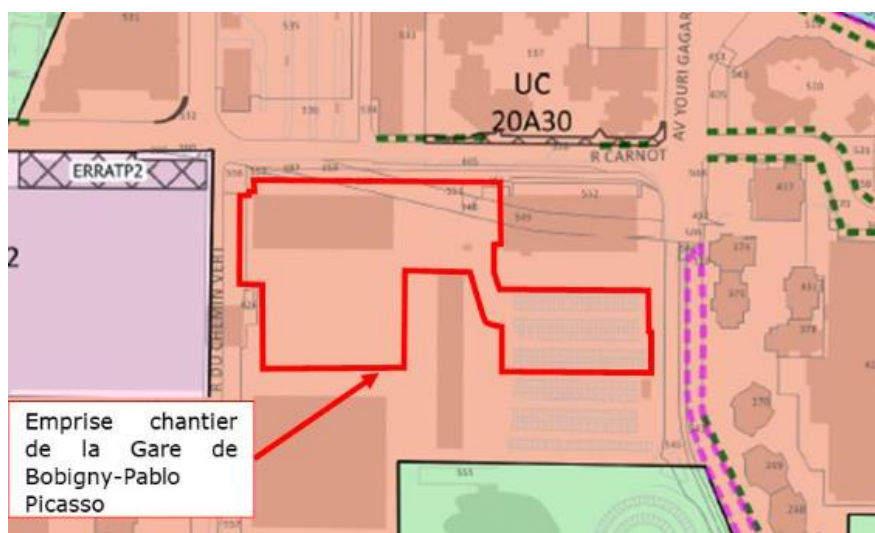
### Emprise chantier déportée de la gare de Drancy – Bobigny



Extrait du plan de zonage faisant apparaître l'emprise chantier déportée de la gare de Drancy – Bobigny à Bobigny

L'emprise de chantier déportée située sur le périmètre de la commune de Bobigny s'insère intégralement dans une zone UR délimitant les secteurs d'évolution, de réaménagement, voire de renouvellement urbain à dominante d'habitat collectif.

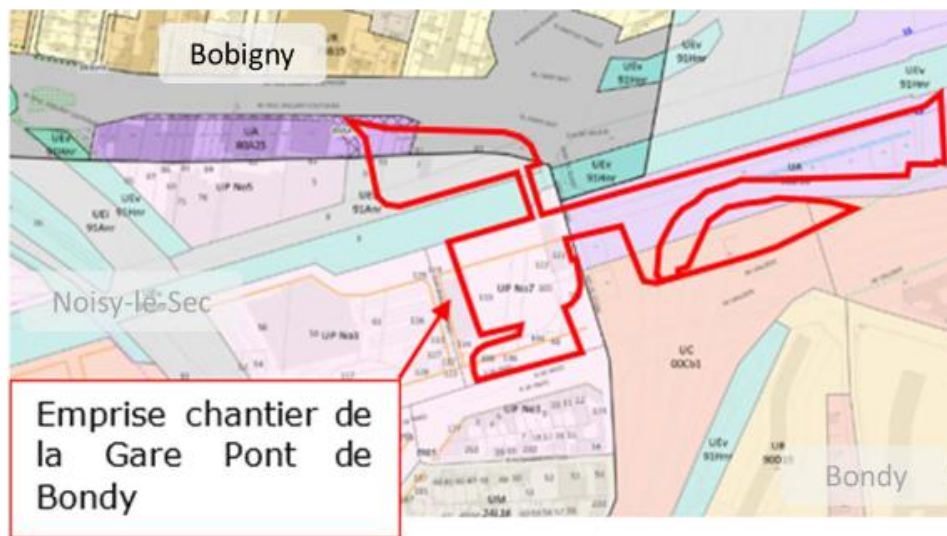
### Emprise chantier de la gare Bobigny Pablo-Picasso



Extrait du plan de zonage faisant apparaître l'emprise chantier de la gare Bobigny Pablo-Picasso à Bobigny

L'emprise chantier de la gare de Bobigny Pablo-Picasso s'insère intégralement sur la zone UC du PLUi d'Est Ensemble.

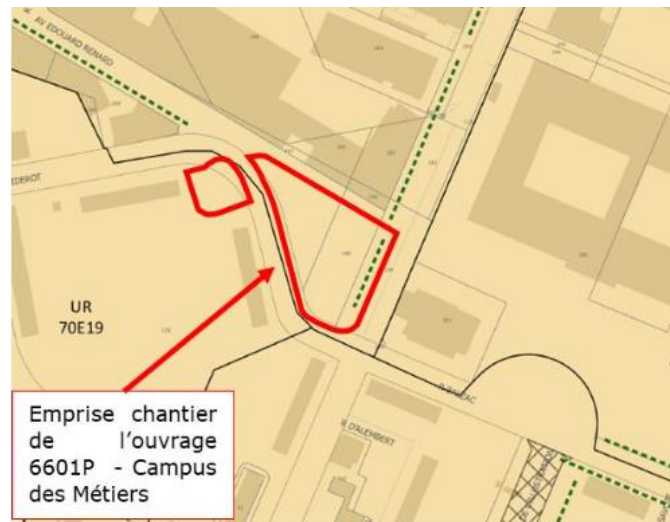
### **Emprise chantier de la gare du Pont de Bondy à Bobigny**



Extrait du plan de zonage faisant apparaître l'emprise chantier de la gare du Pont de Bondy à Bobigny (en partie)

L'emprise chantier de la gare du Pont de Bondy sur la commune de Bobigny s'insère sur les zones UA et UEi du PLUi d'Est Ensemble.

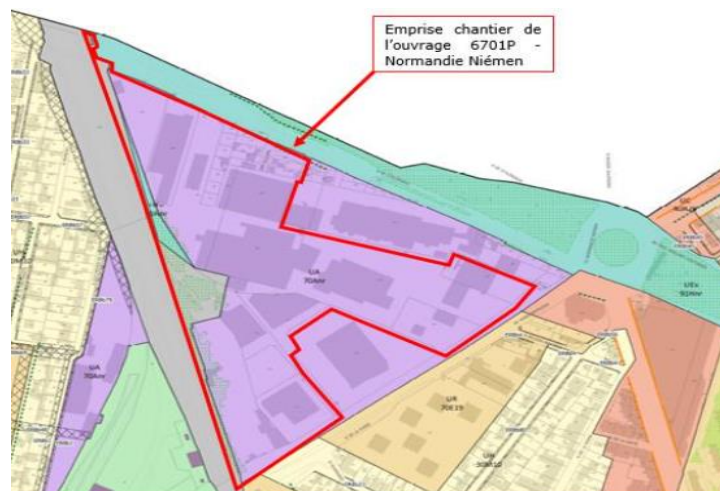
### Emprise chantier de l'ouvrage annexe 6601P – Campus des Métiers



Extrait du plan de zonage faisant apparaître l'emprise chantier de l'ouvrage annexe 6601P Campus des Métiers à Bobigny

L'OA 6601P Campus des Métiers s'insère sur une seule zone du PLUi d'Est Ensemble : la zone UR.

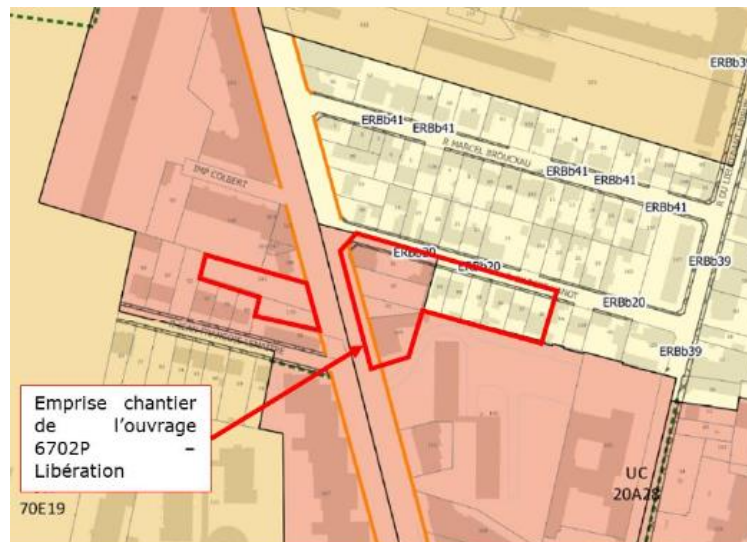
### Emprise chantier de l'ouvrage annexe 6701P - Normandie Niémen



Extrait du plan de zonage faisant apparaître l'emprise chantier de l'ouvrage annexe 6701P Normandie Niémen à Bobigny

L'OA 6701P Normandie Niémen s'insère sur les zones UA, UEv et UEi du PLUi d'Est Ensemble.

### Emprise chantier de l'ouvrage annexe 6702P – Libération



Extrait du plan de zonage faisant apparaître l'emprise chantier de l'ouvrage annexe 6702P Libération à Bobigny

L'OA 6702P s'insère sur les zones UC et UH du PLUi d'Est Ensemble.

### Emprise chantier de l'ouvrage annexe 6801P - Rue Auguste Delaune



Extrait du plan de zonage faisant apparaître l'emprise chantier de l'ouvrage annexe 6801P – Rue Auguste Delaune à Bobigny

L'OA 6801P s'insère sur la zone UH du PLUi d'Est Ensemble.

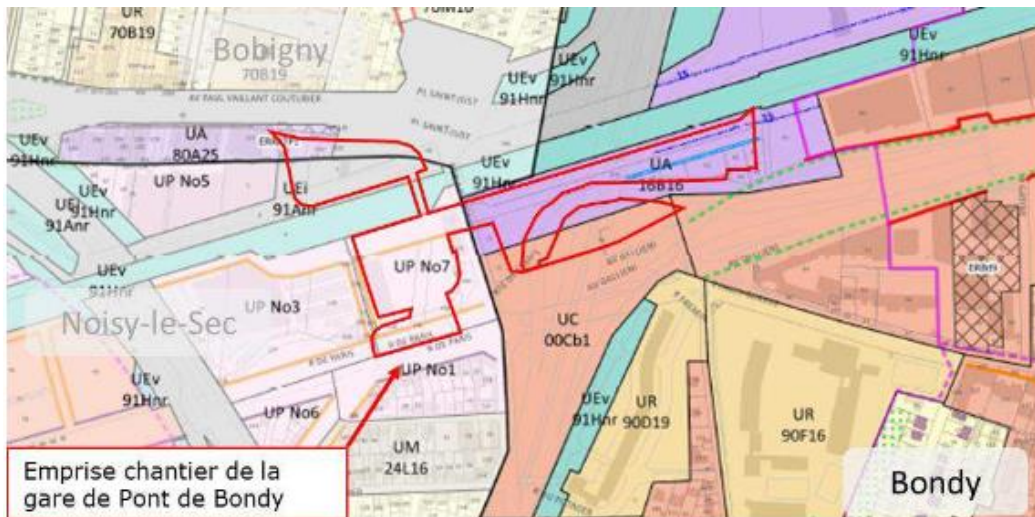
### Emprise chantier de la gare de Bondy



Extrait du plan de zonage faisant apparaître les emprises chantier de la gare de Bondy à Bondy

L'emprise chantier de la gare de Bondy s'insère sur les zones UEi et UC.

### Emprise chantier de la gare du Pont de Bondy à Bondy

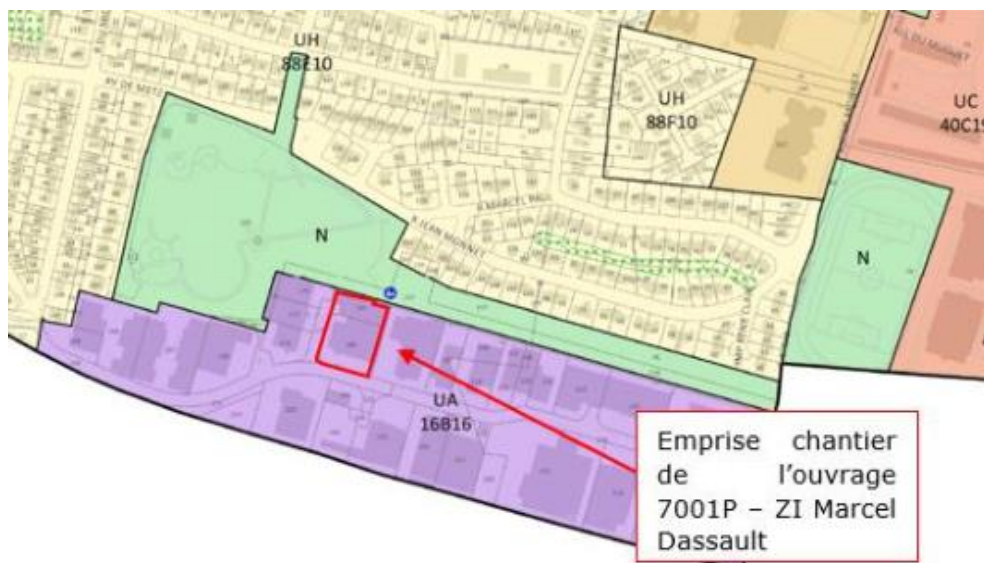


Extrait du plan de zonage faisant apparaître l'emprise chantier de la gare du Pont de Bondy à Bondy

La gare du Pont de Bondy s'insère sur les zones UA et UC sur le territoire communal de Bondy.



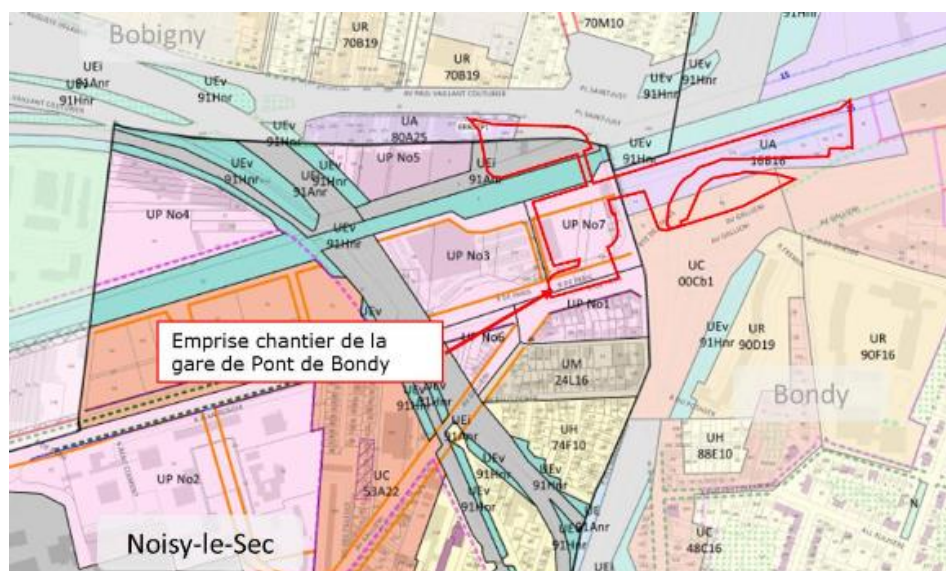
### Emprise chantier de l'ouvrage annexe 7001P – ZI Marcel Dassault



Extrait du plan de zonage faisant apparaître l'emprise chantier de l'ouvrage annexe 7001P – ZI Marcel Dassault à Bondy

L'emprise chantier de l'OA 7001P – ZI Marcel Dassault s'insère sur la zone UA du PLU Est Ensemble.

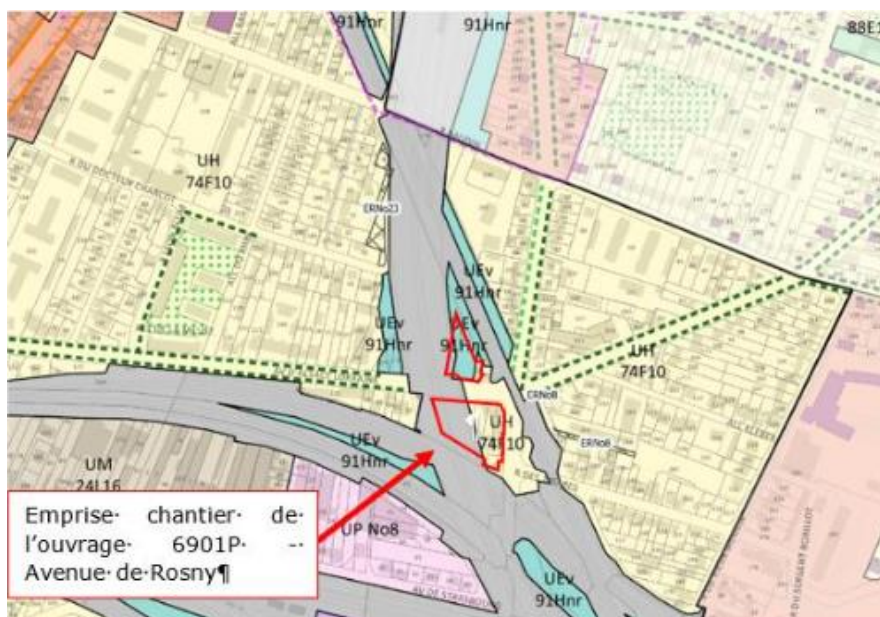
### Emprise chantier de la gare du Pont de Bondy à Noisy-le-Sec



Extrait du plan de zonage faisant apparaître l'emprise chantier de la gare du Pont de Bondy à Noisy-le-Sec

L'emprise chantier de la gare du Pont de Bondy s'insère sur les zones UEv, UEi, UP 7 et UP 1 sur le territoire communal de Noisy-le -Sec.

## Emprise chantier de l'ouvrage annexe 6901P - Avenue de Rosny



Extrait du plan de zonage faisant apparaître l'emprise chantier de l'ouvrage annexe 6901P Avenue de Rosny à Noisy-le-Sec

L'emprise chantier de l'OA 6901P s'insère sur les zones UH, UEV et UEi du PLUi d'Est Ensemble sur le territoire noiséen.

### Mise en compatibilité du plan local d'urbanisme intercommunal

Ce chapitre définit les différentes mesures qui vont permettre d'adapter les dispositions en vigueur du PLUi d'Est Ensemble au contenu du projet de réseau de transport du Grand Paris Express.

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

- Le complément apporté au rapport de présentation pour y insérer un exposé des motifs des changements apportés ;
- Le complément apporté à la pièce écrite du règlement d'urbanisme afin d'y introduire en tant que de besoin, les compléments nécessaires pour autoriser le projet dans toutes ses composantes ;
- L'adaptation de l'ensemble des documents graphiques composant le règlement d'urbanisme (plans de zonage) concernés par cette mise en compatibilité.

- Les autres pièces n'appellent pas d'évolutions.

### **Complément au rapport de présentation**

L'article R. 151-5 du Code de l'Urbanisme dispose qu'en cas de mise en compatibilité, le rapport de présentation est complété par l'exposé des motifs des changements apportés.

Dans le cadre de la présente mise en compatibilité, il est proposé d'insérer dans le tome 2 du rapport de présentation « Justification des choix retenus » un chapitre VI intitulé « Exposé des motifs des changements apportés par la mise en compatibilité du PLU avec la déclaration d'utilité publique n°2 de la Ligne 15 Est du Grand Paris Express » : Cette évolution est présentée plus bas.

#### **❖ Évolutions des plans de zonage induites par le projet**

Il est proposé de faire évoluer les plans de zonage afin d'assurer la compatibilité du PLUi d'Est Ensemble avec les emprises des chantiers de construction de la ligne 15 Est de la manière suivante. Les extraits du plan de zonage du PLUi en vigueur et mis en compatibilité figurent dans la partie 5.

##### **- L'alignement d'arbres au droit de l'OA 6601P – Campus des Métiers**

L'emprise chantier de l'OA 6601P – Campus des Métiers à Bobigny intercepte un alignement d'arbres avenue de la Convention.

Afin d'assurer la compatibilité du projet, il est proposé de supprimer cet alignement d'arbres.

##### **- L'alignement d'arbres au droit de l'OA 6701P – Normandie Niémen**

Les emprises de l'ouvrage 6701P –Normandie Niémen interceptent un alignement d'arbres au nord des emprises.

Afin d'assurer la compatibilité du projet, il est proposé de supprimer cet alignement d'arbres.

- **L'espace paysager protégé au droit de l'OA 6701P – Normandie Niémen**

Les emprises de l'ouvrage 6701P – Normandie Niémen interceptent un espace paysager protégé sur la partie ouest des emprises.

Afin d'assurer la compatibilité du projet, il est proposé de supprimer cet espace paysager protégé.

- **L'espace paysager protégé participant à la gestion de l'eau de pluie au droit de la gare du Pont de Bondy**

Les emprises chantier de la gare Pont de Bondy s'implanteront sur l'espace paysager protégé participant à la gestion de l'eau de pluie identifié sur le plan de zonage. Seuls les aménagements liés à la préservation de la fonction hydraulique du site sont autorisés dans la zone. Il est donc proposé de le supprimer, étant précisé qu'il pourra être réintroduit par l'EPT Est Ensemble à l'issue des travaux.

L'insertion des emprises du projet ne permettra pas d'assurer la préservation ou la création des alignements d'arbres et la préservation des espaces paysagers protégés au droit des emprises.

Un traitement paysager spécifique sera mis en œuvre, comme précisé dans l'étude d'impact sur l'environnement (cf. Chapitre Impacts et mesures, sous-partie 4.3.17. Ouvrages annexes et d'entonnement).

❖ **Évolutions du règlement induites par le projet**

Après l'analyse des dispositions réglementaires, il s'avère que le projet est en grande partie compatible avec le règlement écrit du PLU d'Est Ensemble. Néanmoins, il est nécessaire de faire évoluer les dispositions communes afin d'intégrer les dispositions suivantes :

- Exclure l'interdiction de réaliser des dépôts à l'air libre pour ceux nécessaires à la réalisation des constructions et installations de la ligne 15 Est ;
- L'autorisation des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement à la condition qu'elles soient nécessaires à la réalisation des constructions et installations de la ligne 15 Est et que toute mesure utile soit prise afin de prévenir les nuisances et dangers à l'égard de l'environnement ;

La réalisation du Grand Paris Express implique des dépôts de terres excavées et l'implantation d'installations classées pour la protection de l'environnement temporaires durant la phase de construction.

Le paragraphe « Occupation et utilisations du sol soumises à des conditions particulières » de l'article 1. Dispositions écrites, a. Destinations et sous destinations autorisées, interdites ou autorisées sous conditions du Titre III, Dispositions communes en toutes les zones, du Règlement écrit, est ainsi mis en compatibilité.

**❖ Exposé des motifs des changements apportés par la mise en compatibilité du PLUi avec la déclaration d'utilité publique n°2 de la ligne 15 Est du Grand Paris Express**

La procédure de déclaration d'utilité publique (DUP) modificative vise à déclarer d'utilité publique des évolutions du projet de la ligne 15 Est du réseau transport du Grand Paris. Elle emporte mise en compatibilité du PLUi d'Est Ensemble.

Le rapport de présentation est modifié pour que le présent point explique les évolutions apportées au PLU afin de permettre la réalisation du projet modifié de la ligne 15 Est.

Les documents graphiques et le règlement des zones concernées par l'infrastructure de transport ont été analysés, afin d'identifier les évolutions permettant de lever les incompatibilités avec la réalisation du projet modifié.

Ainsi, le plan de zonage est modifié afin de prendre en compte la suppression de :

- L'alignement d'arbres au droit de l'OA 6601P – Campus des Métiers ;
- L'alignement d'arbres au droit de l'OA 6701P – Normandie Niémen ;
- L'espace paysager protégé au droit de l'OA 6701P – Normandie Niémen ;
- L'espace paysager protégé participant à la gestion de l'eau de pluie au droit de la gare du Pont de Bondy.

Les suppressions proposées n'induisent pas de remise en cause de la diversité biologique sur la commune. En effet, dans le cadre des études de maîtrise d'œuvre du

projet, des mesures spécifiques permettant un traitement paysager qualitatif seront prises pour assurer la bonne insertion des constructions dans leur environnement. Une fois les constructions réalisées la collectivité aura la possibilité de recréer une protection de type alignement d'arbres ou espace paysager protégé autour des emprises définitives.

Suite à l'approfondissement des études, il s'avère nécessaire de mettre en compatibilité les dispositions communes avec les emprises chantier en intégrant les règles suivantes :

- L'autorisation d'implantation des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement à condition qu'elles soient nécessaires à la réalisation de la ligne 15 Est et que toute mesure utile soit prise afin de prévenir les nuisances et dangers à l'égard de l'environnement ;
- Exclure l'interdiction de réaliser des dépôts à l'air libre pour ceux nécessaires en phase travaux pour la réalisation de la ligne 15 Est.

En effet, la réalisation du Grand Paris Express implique des dépôts de terres excavées et l'implantation d'installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) temporaires, à l'exclusion des ICPE relevant de la directive dite «SEVESO» durant la phase de construction.

➤ **Extraits du règlement graphique**

❖ **Extraits du plan de zonage au droit de l'OA 6601P – Campus des Métiers**

Extrait du plan de zonage en vigueur

Le plan de zonage en vigueur, avant mise en compatibilité, est le suivant :



Extrait du plan de zonage mis en compatibilité

Le plan suivant présente le plan de zonage, après mise en compatibilité :

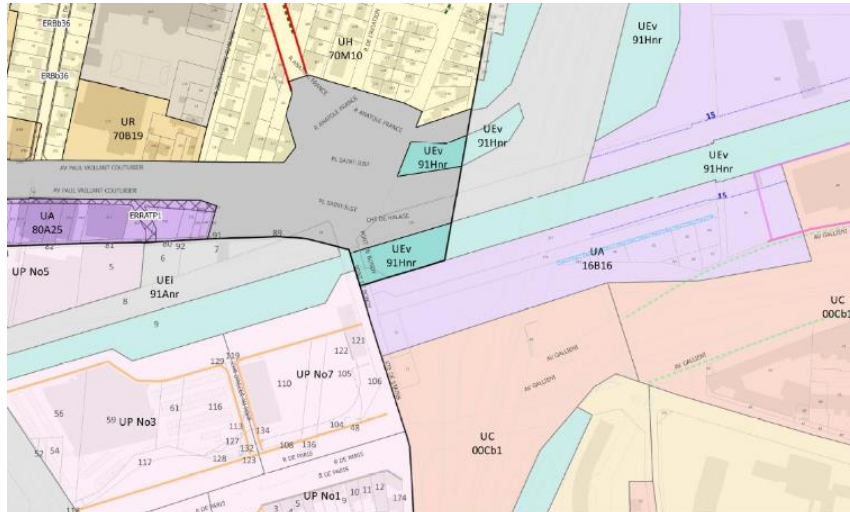






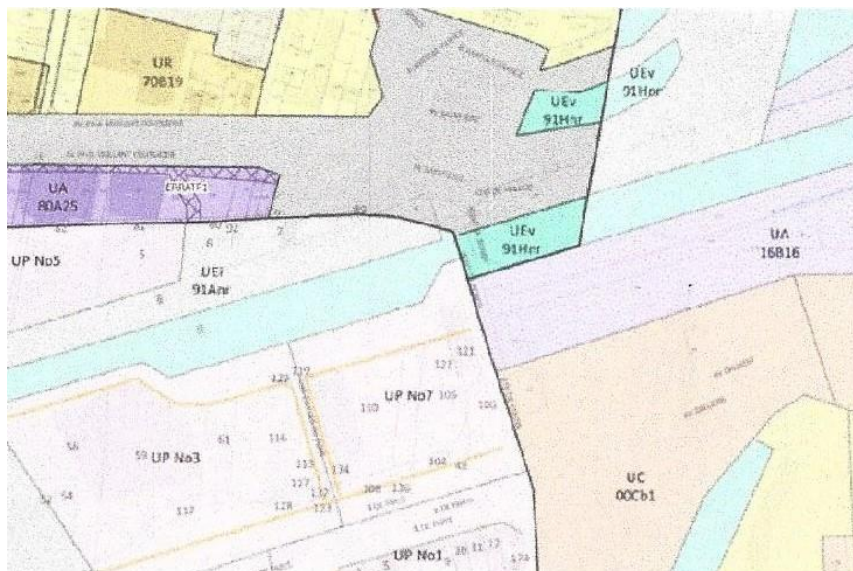
Extrait du plan de zonage en vigueur

Le plan de zonage en vigueur, avant mise en compatibilité, est le suivant :



Extrait du plan de zonage mis en compatibilité au droit de la gare du Pont de Bondy

Le plan suivant présente le plan de zonage, après mise en compatibilité :



➤ **Extraits du règlement écrit**

❖ **Extrait du règlement mis en compatibilité**

Les mises en compatibilité du PLUi sont mentionnées en rouge dans les extraits suivants.

L'extrait de la partie III du règlement, Dispositions communes en toutes zones, mis en compatibilité est le suivant :

**III DISPOSITIONS COMMUNES EN TOUTES ZONES**

1. Dispositions écrites

- a. Destination et sous destinations autorisées, interdites ou autorisées sous conditions

Occupation et utilisations du sol interdites :

- L'ouverture et l'exploitation de carrières.
- Les ICPE (Installations Classées pour la Protection de l'Environnement) de niveau SEVESO seuil haut soumises à un périmètre de protection sauf pour celles nécessaires à la réalisation des projets de transports collectifs.
- Les dépôts à l'air libre de toute nature, **sauf ceux nécessaires aux travaux de réalisation des constructions et installations du Réseau de Transport du Grand Paris.**
- Les affouillements et exhaussements des sols qui ne sont pas nécessaires à la réalisation de travaux de constructions ou d'aménagements admise par le présent règlement.
- Tout mode d'occupation ou d'utilisation du sol incompatible avec le caractère de la zone, la sécurité, la salubrité ou la tranquillité publique.

Occupation et utilisations du sol soumises à des conditions particulières :

Les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) sont admises, quels que soient les régimes auxquels elles sont soumises, à condition qu'elles respectent des dispositions cumulatives suivantes :

- Elles correspondent à des besoins nécessaires à la vie et à la commodité des usagers de la zone ;

- Elles n'entraînent aucune incommodité ou nuisance susceptible de provoquer une gêne pour les constructions à destination d'habitation ;
- Les nuisances ou dangers peuvent être prévenus de façon satisfaisant eu égard à l'environnement actuel ou prévu de la zone où elles s'implantent.
- Pour les installations classées soumises à déclaration ou autorisation et les ICPE soumises à enregistrement existantes, les travaux, y compris les extensions, sont autorisés dans la mesure où ils sont de nature à ne pas aggraver ou à réduire les nuisances et qu'ils respectent les obligations fixées ci-dessus.
- **Les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) nécessaires à la réalisation du Réseau de Transport du Grand Paris, quels que soient les régimes auxquels elles sont soumises, à la condition que toute mesure utile soit prise afin de prévenir les nuisances et dangers à l'égard de l'environnement.**
- Les constructions et installations nécessaires à l'implantation des différents réseaux de distribution (eau potable, électricité, gaz, téléphone, télédiffusion, assainissement, etc.), sous réserve qu'elles s'intègrent dans l'environnement urbain existant ou projeté.
- Les constructions doivent respecter les règles d'isolation phonique visées par les arrêtés ministériels du 9 janvier 1995 et du 30 mai 1996 (les voies concernées sont mentionnées dans les annexes du présent dossier).
- Les constructions à destinations d'artisanat et commerce de détail en souterrain liées à des projets de transports collectifs sont autorisées en toutes zones.

#### **2.4.5.2. Evaluation environnementale du PLUI d'Est Ensemble**

Le projet de la ligne 15 Est s'insère sur le territoire d'Est Ensemble, territoire abritant deux entités de la zone de protection spéciale (ZPS) FR1112013 « Sites de Seine-Saint-Denis : le parc intercommunal des Beaumonts à Montreuil et le Parc départemental Jean Moulin – Les Guilands situé à l'intersection des communes de Bagnolet et de Montreuil. Par conséquent, en raison de la présence de ces sites Natura 2000 sur le territoire d'Est Ensemble, la mise en compatibilité du PLUI d'Est Ensemble est soumise à évaluation environnementale.

Le PLUi d'EST Ensemble présente le projet de la ligne 15 Est qui traverse son territoire et reprend les mises en compatibilité réalisées à l'occasion de l'adoption de la DUP initiale de la ligne.

Les évolutions de projet de la Ligne 15 Est, ainsi que l'avancement des études, engendrent cependant un besoin de mise en compatibilité du PLUi.

La mise en compatibilité du PLUi d'Est Ensemble prévoit les modifications suivantes du document d'urbanisme, qui sont de portée limitée :

- des modifications réglementaires des dispositions communes pour :

1) enlever l'interdiction de réaliser des dépôts à l'air libre pour ceux nécessaires à la réalisation des constructions et installations de la ligne 15 Est ;

2) autoriser les Installations Classées pour la Protection de l'Environnement à la condition qu'elles soient nécessaires à la réalisation des constructions et installations de la ligne 15 Est ;

- des modifications graphiques consistant en la :

1) suppression de l'alignement d'arbres à préserver situé sur l'emprise chantier de l'OA 6601P – Campus des Métiers (Bobigny) ;

2) suppression de l'alignement d'arbres à préserver situé sur l'emprise chantier de l'OA6701P – Normandie Niemen (Bobigny) ;

3) suppression de l'espace paysager protégé au droit de l'OA 6701P – Normandie Niemen (Bobigny) ;

4) suppression de l'espace paysager protégé participant à la gestion de l'eau de pluie au droit des emprises de la gare de Pont de Bondy (Bondy) ;

Les modifications du PLUi nécessaires au projet ne sont seulement applicables qu'au droit du projet et ne peuvent se transposer à un autre projet que celui de la ligne 15 Est ou un autre parti. De fait, les modifications du PLUi restent mineures et ne peuvent pas, en l'état, remettre en cause l'économie générale du PLUi ainsi que son évolution attendue. Le projet de la ligne 15 Est s'inscrit d'ores et déjà dans les orientations d'aménagement (PADD, OAP, règlement d'urbanisme, etc.) et viendra compléter l'offre de transport sur ce territoire.

Le Grand Paris Express s'insérant en souterrain, les adaptations du droit du sol nécessaires pour permettre l'implantation du projet sont limitées. En effet, la mise en compatibilité nécessaire pour permettre le projet ne remet pas en cause les

orientations du Projet d'Aménagement et de Développement Durables, ni l'économie générale du document.

L'analyse effectuée souligne que les évolutions apportées au document d'urbanisme intercommunal pour permettre l'implantation du réseau de transport du Grand Paris Express s'inscrivent en cohérence avec les objectifs de préservation de l'environnement de l'ensemble des autres plans et programmes en vigueur.

Au regard du caractère déjà fortement urbanisé du territoire traversé, de l'état initial de l'environnement du territoire de la commune, de la localisation du site Natura 2000 et de ses enjeux de conservation, ainsi que des évolutions limitées apportées au droit du sol, l'analyse des incidences sur l'environnement permet de conclure à l'absence d'effets notables sur l'environnement générés par la mise en compatibilité du document d'urbanisme.

Du point de vue paysager, les ouvrages et installations nécessaires au réseau de transport du Grand Paris Express feront l'objet d'un traitement paysager qualitatif, défini dans le cadre des études du projet, afin de garantir leur bonne intégration au sein du tissu urbain environnant.

L'évaluation des incidences du projet sur le site Natura 2000 (Zone de Protection Spéciale FR 1112013 « Sites de Seine-Saint-Denis) conclut en l'absence d'impact direct sur ce site. En effet, les deux entités Natura 2000 situées dans le périmètre d'Est Ensemble ne sont pas directement impactées par le projet, les modifications réglementaires effectuées ne sont pas de nature à avoir des incidences directes ou indirectes sur celles-ci. L'évaluation complète est présentée dans l'étude d'impact sur l'environnement (Pièce G).

**En l'absence d'effet notable sur l'environnement découlant de l'évolution du droit du sol, l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du document d'urbanisme ne génère pas de mesures de réduction ou de compensation.**

***2.4.5.3. Avis délibéré de la MRAe sur le projet de mise en compatibilité du PLUI d'Est Ensemble.***

- **Contexte de l'avis**

Le dossier soumis à enquête publique indique que le projet déclaré d'utilité publique doit être modifié en raison notamment de la modification de l'emprise de

chantier de certains ouvrages nécessitant parfois l'élargissement ponctuel de la zone d'intervention pour la réalisation des travaux de la ligne 15 Est du GPE.

Conformément à l'article 153-54 du code de l'urbanisme, la réalisation du projet nécessite la mise en compatibilité du PUI d'Est-Ensemble pour la réalisation :

- A Bobigny des ouvrages : 6601-Campus des Métiers, 6701-Normandie Niémen, 6702-Libération, 6801P-rue Delaune et des gares Pablo Picasso et Pont de Bondy
- A Bondy de l'ouvrage 7001-ZI Marcel Dassault et des gares du Pont de Bondy et de Bondy

La mise en compatibilité du PLUI d'Est -Ensemble apparait nécessaire à la fois pour permettre la réalisation d'ouvrages faisant l'objet de la modification n°2 de la DUP soumis à enquête mais aussi celle d'ouvrages déjà couverts par la DUP en vigueur comme la gare de Bondy.

La DUP modificative, si elle est prononcée emportera la mise en compatibilité du PLUI d'Est Ensemble.

- **Présentation de la procédure de mise en compatibilité du PLUI d'Est-Ensemble.**

Les changements apportés par la mise en compatibilité portent sur le rapport de présentation du PLUI et son règlement.

Les règles suivantes sont mises en compatibilité du plan de zonage :

Concernant l'**alignement des arbres** il est indiqué aux termes du titre III du règlement : (...) "les projets doivent éviter la suppression des alignements d'arbres identifiés. En cas d'abattage, limiter et sélectionner les arbres concernés et maintenir le principe d'un alignement continu. En cas de suppression d'un alignement, celui-ci doit être recréé sur la même voie."

Les alignements supprimés par la mise en compatibilité concernent l'OAP 6601P ; l'OA 6701P (présentés plus haut) et un espace à créer sur l'emprise du Pont de Bondy (Bondy).

La reconstitution des alignements d'arbres sera recherchée sur la même voie ou sur le territoire d'Est-Ensemble et il est prévu une remise en état initial des espaces occupés temporairement. Les espaces publics réaménagés feront l'objet d'une

attention particulière notamment lors de d'abattage d'arbres et d'un traitement particulier paysager pour assurer leur insertion.

**Concernant l'espace protégé sur l'emprise du chantier de l'OA 6701 P Normandie Niémen** (Bobigny), fait partie des sites à protéger ou à mettre en valeur. Les plantations existantes devront être préservées et tout abattage d'arbre impliquera un remplacement. Sont exemptées de cette nécessité les parcelles qui ne garantissent le maintien d'au moins 5 arbres existants par tranche de 100 m<sup>2</sup>.

Ces dispositions sont incompatibles pour l'emprise de l'OA 6701 P Normandie-Niemen. En effet, des installations classées pour la protection de l'environnement devront être implantées temporairement pour les besoins du chantier sur l'emprise de cet espace paysager.

**A l'intérieur de l'espace protégé participant à la gestion de l'eau sur l'emprise du chantier de la gare du Pont de Bondy,** " les aménagements liés à la gestion de pluie sont autorisés uniquement : les aménagements liés à la préservation de la fonction hydraulique du site."

Donc comme indiqué précédemment, ces dispositions sont incompatibles avec l'emprise du chantier.

Deux articles du règlement écrit applicables à toutes les zones du PLUI seront modifiées au bénéfice des constructions et installations du réseau de transport du Grand Paris.

- **Occupations et utilisation des sols soumises à conditions particulières**

L'article est complété par : *"Les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) nécessaires à la réalisation du réseau du transport du Grand Paris, quels que soient les régimes auxquels elles sont soumises à condition que toute mesure utile soient prise afin de prévenir les nuisances et dangers à l'égard de l'environnement"*.

Le rapport environnemental indique : *"Ces adaptations du PLUI, de portée limitée, visent uniquement à lever les incompatibilités qui empêcheraient réglementairement l'implantation du réseau du GPE"*.

**La MRAe note que la présente mise en compatibilité répond à des contraintes de réalisation, non seulement de la ligne 15 EST objet de la présente enquête modificative, mais aussi des autres lignes et gares du réseau de transport Grand Paris Express.**

**La MRAe note que le champ géographique des modifications apportées au règlement écrit à savoir l'ensemble du territoire d'Est-Ensemble est plus étendu que le faisceau (modifié par la présente mise en compatibilité) de la DUP de la ligne 15 sans que le dossier ne justifie cette extension.**

**La MRAe note que la modification permet en droit toute ICPE qui serait nécessaire à la réalisation du réseau de transport car la question posée de prévenir les nuisances et les dangers est nécessairement satisfaite par la réglementation sur les ICPE. Or le rapport de présentation de la mise en compatibilité précise p. 52 : *“Des ICPE temporaires, à l'exclusion des ICPE relevant de la directive dite SEVESO seront utilisées en phase de constructions et d'installations de la ligne 15 Est”* sans que le dossier ne justifie d'une rédaction plus large que les ICPE temporaires ne relevant pas de la directive SEVESO.**

#### **Réponse de la SGP :**

La mise en compatibilité du PLUI d'Est-Ensemble assure la compatibilité avec la déclaration d'utilité publique n°2 de la ligne 15 Est. Les dispositions applicables à toutes les zones du règlement ont été modifiées.

Les emprises des ouvrages et gares de la ligne 15 Est sont décrites dans le dossier d'enquête et notamment dans les mises en compatibilité des documents d'urbanisme.

La mise en compatibilité autorise les ICPE de chantier et les dépôts de terre temporaires nécessaires à la réalisation du réseau de transport. Aucune autre ligne ne s'implante sur le territoire d'Est-Ensemble et la SGP, consciente de son devoir de service public fait en sorte de limiter son empreinte sur les territoires traversés.

Les ICPE prévus dans le cadre des chantiers et des groupements de conception-réalisation ne sont que temporaires et ne relèvent pas du régime de la directive dite Seveso. Les installations seront de taille modeste dans le cadre de travaux publics.



Seules les ICPE temporaires sont autorisées par la mise en compatibilité dans le PLUI. Elles ne relèvent pas du régime SEVESO.

- **Les enjeux environnementaux de la mise en compatibilité.**

**Concernant la prévention du risque d'inondation** ; un espace paysager protégé participant à la gestion de l'eau de pluie et à la limitation du risque d'inondation est supprimé partiellement car situé dans les emprises du chantier de la gare du Pont de Bondy.

L'évaluation environnementale a conclu que la mise en compatibilité en tant que telle n'est pas de nature à accroître le risque d'inondation sur le territoire.

**La MRAe note que les aménagements proposés par les études hydrauliques ne sont pas décrits et qu'il n'est pas précisé s'ils ont été retenus par le maître d'ouvrage.**

**La MRAe recommande de présenter les mesures retenues pour assurer, durant le chantier la régulation des eaux pluviales actuellement assurée par l'espace paysager situé dans les emprises de chantier de la gare du Pont de Bondy.**

**La MRAe recommande à l'EPT Est-Ensemble de faire connaître ses intentions sur le reclassement après travaux en espace paysager protégé des emprises naturelles dédiées à la régulation des eaux pluviales aux abords de la gare du Pont de Bondy.**

**Réponse de la SGP :**

La SGP se conformera à l'arrêté d'autorisation environnementale qui prescrit les règles les règles à respecter les règles en matière de gestion des eaux pluviales.

Par ailleurs la SGP a rédigé une notice de respect de l'environnement que les groupements conception-réalisation titulaires des marchés devront respecter Seront mis en place notamment des bassins de rétention et le système mis en œuvre doit permettre le contrôle de la qualité de l'eau entrante et sortante. La conception des ouvrages de gestion des eaux doit permettre de prévoir les modalités d'intervention pour leur maintenance.

Lors de la réunion d'examen conjoint, l'EPT a indiqué qu'il souhaite que l'espace paysager pour la gestion de l'eau ne soit pas supprimé et propose plutôt une

modification de l'écriture du règlement pour tenir compte des impératifs du GPE. La SGP a pris note de cette demande dont la prise en compte dans la mise en compatibilité du PLUi à l'issue de l'enquête publique sera étudiée.

- **Concernant la préservation des paysages**

Pour la MRAe la biodiversité revêt un intérêt particulier qui a conduit Est-Ensemble à identifier dans son PLUi des espaces paysagers protégés et l'évaluation rappelle que les ouvrages du réseau bénéficieront d'une insertion paysagère en concertation avec les communes, comprenant des espaces publics paysagers et des replantations prévues dans le cadre du projet.

**Réponse de la SGP :**

La reconstitution des protections réglementaires des espaces paysagers créés et les arbres replantés pourra être inscrits dans le document à l'issue des travaux. La SGP se tiendra à la disposition des collectivités pour leur transmettre les informations. Le traitement des emprises et les plantations seront étudiés en concertation.

Dans son avis n°2020-55 l'AE du CGEDD "recommande d'évoquer les principes qui seront retenus pour la réutilisation des emprises des chantiers une fois les travaux terminés et d'indiquer les principales conséquences de ces réaménagements, notamment au regard de l'objectif de "zéro artificialisation".

La SGP a formulé une réponse à cette recommandation disponible dans sa réponse en mémoire.

Le dossier du site de la gare Pont de Bondy précise à ce jour que l'aménagement des trois parvis doit intégrer les ambitions environnementales concernant le paysage : la préservation des espaces verts ; la création de continuités paysagères, la réduction des îlots de chaleur et la gestion écologique des eaux pluviales.

## **2.5. Procès-verbal de la réunion d'examen conjoint**

Dans le cadre de la déclaration d'utilité publique (DUP) modificative de la ligne 15 Est, une réunion d'examen conjoint du dossier de mise en compatibilité des PLUi des établissements publics territoriaux (EPT) de Plaine Commune et Est Ensemble et des PLU des communes de Rosny-sous-Bois, Drancy et Le Perreux-sur-Marne s'est tenue le 1<sup>er</sup> février 2021.

Le procès-verbal fait partie intégrante du dossier soumis à enquête publique et a pour objectif de présenter aux collectivités et aux personnes publiques associées (PPA) les évolutions apportées aux documents d'urbanisme par la société du Grand Paris pour assurer leur compatibilité avec la DUP modificative.

Les observations émises pourront être prises en compte à l'issue de l'enquête publique, après la remise du rapport de la commission d'enquête.

Il est rappelé par la Direction de l'aménagement régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'aménagement (DRIEA) que les EPT compétents seront saisis par la préfecture, après la remise du rapport de la commission d'enquête, pour émettre par délibérations un avis sur le dossier de mise en compatibilité, éventuellement modifié pour prendre en compte les observations du public, des collectivités et des PPA.

### **Participants**

- Totalité de la réunion d'examen conjoint :
  - DRIEA/UD93/SADT/Chef du PPUA
  - Société du Grand Paris/Direction de projet 15 Est
  - Société du Grand Paris/Direction juridique
  - Assistance technique à Maîtrise d'Ouvrage de la Société du Grand Paris
- Présentation de la mise en compatibilité du PLUi de l'EPT Plaine Commune :
  - EPT Plaine Commune/Directrice de l'urbanisme réglementaire
  - Commune d'Aubervilliers/Directrice de l'urbanisme
  - Préfecture de Seine-Saint-Denis/Cheffe de bureau de l'utilité publique et des affaires foncières
  - Préfecture de Seine-Saint-Denis/Adjointe à la cheffe de bureau de l'utilité publique et des affaires foncières

- Présentation de la mise en compatibilité du PLUi de l'EPT Est Ensemble :
  - EPT Est Ensemble
  - Commune de Bobigny
- Présentation de la mise en compatibilité du PLU des communes du Perreux-sur-Marne, de Rosny-sous-Bois et de Drancy :
  - Préfecture de Seine-Saint-Denis/Bureau de l'utilité publique et des affaires foncières
  - DRIEA/UD94
  - EPT Paris Est Marne et Bois
  - EPT Terres d'Envol
  - EPT Grand Paris Grand Est
  - Commune de Drancy
  - Commune de Rosny-sous-Bois
  - Chambre de commerce et d'industrie du département du Val de Marne

### **Contexte de la procédure de la DUP modificative n°2 et du calendrier**

Les mises en compatibilité des documents d'urbanisme s'inscrivent dans la procédure de DUP modificative n°2 de la ligne 15 Est réseau de transport du Grand Paris Express (GPE). La Société du Grand Paris rappelle les éléments principaux du dossier de DUP modificative n°2 ainsi que le calendrier prévisionnel de la procédure.

L'arrêté interdépartemental de DUP initiale a été pris le 13 février 2017, valable pour une durée de 5 ans. Compte tenu de l'avancement du projet et des procédures de maîtrise foncière, une prorogation est nécessaire d'ici le 13 février 2022. Compte tenu de l'évolution du coût du projet, une procédure de DUP modificative est nécessaire en amont pour confirmer l'utilité publique du projet avant de demander la prorogation.

La DUP modificative n°2 et la prorogation de la DUP initiale feront l'objet de deux arrêtés distincts conformément au processus défini avec la DGITM.

Outre l'évolution du coût et de l'évaluation socio-économique du projet, le dossier de DUP modificative n°2 inclut des évolutions de projet, principalement :

- le déplacement de l'ouvrage d'entonnement de Rosny-sous-Bois ;
- le déplacement de l'ouvrage de service de la Maladrerie ;

- l'ajustement emprises de la gare du Fort d'Aubervilliers pour tenir compte du projet de centre aquatique en vue des Jeux Olympiques et Paralympiques (JOP) 2024.

Le dossier de DUP modificative n°2 comprend également des adaptations du faisceau de DUP afin d'intégrer la totalité des emprises chantier présentées au stade du dossier d'autorisation environnementale.

L'enquête publique est prévue en mai 2021, ce qui implique une saisine des EPT compétents pour avis sur la mise en compatibilité des d'urbanisme vers la mi-juillet 2021 par la Préfecture.

Suite à l'interrogation d'Est Ensemble, il est précisé que le délai pour délibérer à compter de la réception de la saisine est de 2 mois. Est Ensemble signale que cela implique la tenue des conseils d'ici la mi-septembre 2021. Or, le conseil de territoire de cet EPT ne devrait se tenir qu'à la fin du mois de septembre. Aussi, il est demandé une coordination entre la Préfecture, la DRIEA et les collectivités pour permettre à celles-ci de se prononcer.

### **Mise en compatibilité du PLUi de l'EPT Plaine Commune**

- Mise en compatibilité pour élargissement du faisceau de la DUP au niveau de l'OA 6401P - Canal Saint-Denis Puits Agnès

Le dossier comprend la mise en compatibilité du plan de zonage pour élargir le périmètre du faisceau de la DUP au niveau de l'OA 6401P - Canal Saint-Denis Puits Agnès. Cet élargissement du faisceau de la DUP est nécessaire pour garantir la maîtrise foncière des terrains, Il est reproduit sur le plan de zonage à titre Informatif.

L'EPT Plaine Commune indique qu'un bail est en cours de conclusion au profit de la Société du Grand Paris et demande donc que les terrains de la SEM Plaine Commune Développement soient sortis du faisceau de la DUP.

La SGP prend note de cette demande.

L'EPT signale que l'élargissement du faisceau concerne notamment une zone UVP, zone urbaine verte et paysagère et que l'usage pour l'implantation d'un chantier n'est pas en accord avec la vocation de cette zone.

La Société du Grand Paris a conscience de la nature de ce zonage et le dossier prévoit la mise en compatibilité du règlement, de manière limitée aux stricts besoins du

chantier du Grand Paris Express. Cette emprise chantier a vocation à servir à l'évacuation des déblais par voie fluviale via le Canal Saint-Denis

- Mise en compatibilité pour réduction d'un emplacement réservé au niveau de l'OA 6402P Rue du Chemin vert

Le dossier comprend la mise en compatibilité du plan de zonage et de la partie 4 du règlement écrit pour réduire le périmètre de l'emplacement réservé ERC022, pour les besoins de réalisation de l'ouvrage annexe 6402P - Rue du Chemin Vert.

La superficie de l'emplacement réservé, actuellement de 5 333 m<sup>2</sup> est ramenée à 2 273 m<sup>2</sup>.

Cet emplacement réservé a pour objet la réalisation d'un équipement sportif par la commune d'Aubervilliers. La Ville signale avoir déjà préempté 2 parcelles dans ce périmètre. L'EPT est défavorable à cette mise en compatibilité dans la mesure où la surface restante disponible ne permettrait pas de mener à bien un projet de gymnase. L'EPT demande que la Société du Grand Paris se rapproche de la Ville d'Aubervilliers pour préciser les conséquences de cette évolution du PLUi sur la faisabilité du projet d'équipement sportif et s'interroge sur la pertinence de maintenir l'emplacement réservé réduit.

La Société du Grand Paris précise que la mise en compatibilité doit se limiter aux stricts besoins pour la réalisation du projet. Par conséquent, elle ne peut supprimer la totalité de l'emplacement réservé dans la mesure où le surplus est en dehors des emprises de l'ouvrage.

L'EPT signale que le territoire présente une carence en équipements sportifs, en particulier sur ce secteur, et aurait souhaité un échange en amont lui permettant d'envisager une alternative.

La société du Grand Paris rappelle que cette emprise a été présentée et validée en réunion avec le Maire d'Aubervilliers.

**Mise en compatibilité pour élargissement du faisceau DUP et réduction de deux emplacements réservés au niveau de l'OA 6502P — Rue de la Maladrerie**

Du fait du déplacement de l'OA 6502P - Rue de la Maladrerie, le dossier intègre la mise en compatibilité du plan de zonage pour élargir le faisceau DUP et réduire [e périmètre des emplacements réservés ERC015 et ERPC236.

L'EPT Plaine Commune est opposé à la réduction de ces emplacements réservés car il considère que cela remet en cause le projet de requalification des espaces publics dans le cadre du NPNRU.

La Société du Grand Paris indique qu'elle a pris note de demande, qui pourra être prise en compte à l'issue de l'enquête publique.

### **Mise en compatibilité du plan du patrimoine bâti avec la gare Mairie d'Aubervilliers**

La mise en compatibilité comprend la suppression des éléments bâtis patrimoniaux AUB 178 (immeuble du 3 rue Ferragus à Aubervilliers) et AUB 248 (ensemble d'immeubles du 14 rue de la Commune de Paris à Aubervilliers) situés sur l'emprise de gare Mairie d'Aubervilliers de la ligne 15 Est, telle que présentée dans le dossier de DUP modificative, pour permettre leur démolition.

La Société du Grand Paris signale que dans le cadre de la consultation inter-administrative, l'Architecte des Bâtiments de France a fait part de son avis défavorable à la démolition de ces immeubles. Par conséquent, la Société du Grand Paris a engagé une étude de faisabilité pour apprécier la faisabilité de la réalisation de la gare en maintenant les deux bâtis en front de rue (14 rue de la Commune de Paris et 3 rue Ferragus). Compte tenu des délais de réalisation de cette étude, celle-ci ne pourra pas être intégrée dans le dossier soumis à enquête publique.

La Ville d'Aubervilliers fait part de son opposition à la démolition de ces bâtis et souhaite que la mise en compatibilité correspondante soit supprimée du dossier.

La Société du Grand Paris précise que ce volet de la mise en compatibilité ne peut être supprimé sans modification du projet présenté dans le dossier de DUP modificative, ce qui n'est pas envisageable avant l'enquête publique. La question fera l'objet d'un examen après l'enquête publique au regard notamment des conclusions de l'étude de faisabilité. La Société du Grand Paris rappelle en outre que le projet de la gare incluant les démolitions est en cohérence avec ce qui figurait dans le dossier de demande d'autorisation environnementale.

Plaine Commune s'associe à l'avis défavorable de la Ville sur la suppression de cette protection.

La Société du Grand Paris informe l'EPT et la ville que la mise en compatibilité qui sera soumise à l'avis de l'EPT à l'issue de l'enquête publique tiendra compte des résultats de l'étude de faisabilité.

La DRIEA 93 confirme aux collectivités que l'étude de faisabilité, menée actuellement par la Société du Grand Paris et suivie de près par l'ensemble des services de la Préfecture et de la DRIEA, a pour principal objectif d'éviter la démolition des deux bâtis en front de rue (mentionnés précédemment). Toutefois la poursuite de la procédure, à cet instant et dans l'absence de certitude quant à l'évolution de ce sujet, nécessite la suppression de cette protection.

### **Mise en compatibilité de l'article 3 des dispositions générales applicables à toutes les zones (partie 1 du règlement)**

Du fait des impératifs d'insertion dans un environnement urbain dense, la mise en compatibilité a pour objet de ne pas appliquer aux constructions et installations du réseau de transport du GPE des règles suivantes :

- L'obligation de réaliser les espaces de pleine terre d'un seul tenant sur au moins la moitié de la surface exigée par le règlement (article 3.1.3) ;
- Les règles de végétalisation des espaces constitués par le recul, des espaces sur dalle et des aires de stationnement (article 3.1.4) ;
- L'obligation de replanter les arbres de grand développement abattus sur le terrain (article 3.2.3).

Sur ce dernier point, la Société du Grand Paris propose que les arbres soient replantés à l'échelle du territoire de Plaine Commune. Par ailleurs, le dossier précise aux articles 3.1.3 et 3.1.4 que les constructions feront l'objet d'un traitement paysager qualitatif.

L'EPT Plaine Commune est opposé à ces évolutions car il considère que la Société du Grand Paris n'a pas présenté de justifications suffisantes pour s'exonérer de ces dispositions et doit contribuer à la lutte contre le changement climatique.

La Ville d'Aubervilliers indique que le territoire est déficitaire en espaces verts.

La Société du Grand Paris souligne que le respect de ses exigences impliquerait une augmentation de l'impact foncier du projet avec la nécessité d'acquérir davantage de parcelles riveraines, ce qui n'est pas envisageable dans le contexte urbain dense du



projet. Ces évolutions du document d'urbanisme sont nécessaires pour permettre l'implantation des constructions compte tenu des contraintes techniques et de la nature du projet d'infrastructure de transport.

### **Mise en compatibilité de l'article 4 des dispositions générales applicables à toutes les zones (partie 1 du règlement)**

Du fait des impératifs d'insertion dans un environnement urbain dense, la mise en compatibilité a pour objet de ne pas appliquer aux constructions et installations du réseau de transport du GPE des règles suivantes :

- l'obligation d'implanter les édicules et équipements techniques en toiture à une distance d'au moins 3 mètres par rapport au nu général de la façade (article 4.2.2 Traitement des toitures) ;
- la règle prescrivant que la conception des façades doit permettre la conservation des arbres sur voie ou emprise publique (article 4.2.3 Traitement des façades).

L'EPT est opposé à ces évolutions, pour les mêmes motifs que pour l'article 3. Il rappelle que le PLUi prévoit une compensation de 2 arbres replantés pour 1 arbre abattu, avec une compensation à l'îlot.

La Société du Grand Paris rappelle que cette mise en compatibilité est nécessaire pour les zones UMTa et UA concernées par les contraintes de conception de la gare de Mairie d'Aubervilliers. Il est précisé que les autres règlements de zones dans lesquelles s'implantent les gares prévoient déjà que la règle relative à l'implantation des édicules en toiture ne s'applique pas au réseau de transport du GPE.

Il est proposé de mettre en compatibilité le règlement des deux zones concernées plutôt que les dispositions applicables à toutes les zones.

La Ville d'Aubervilliers rappelle que la compensation doit tenir compte du stade de développement des arbres abattus. Elle fait part de son souhait de préserver plusieurs sapins sur le périmètre de l'ouvrage 6501 - Stade Docteur Pieyre.

La Société du Grand Paris prend note de ces observations.

### **Mise en compatibilité de l'article 5 des dispositions générales applicables à toutes les zones (partie 1 du règlement)**

Le dossier prévoit de ne pas appliquer aux constructions et installations du GPE et aux commerces situés au sein des gares les dispositions imposant un nombre de places

de stationnement minimal pour deux-roues non motorisés en fonction du nombre d'usagers présents simultanément dans l'équipement. Ces règles ne sont pas adaptées aux gares, dont le nombre d'usagers est très important. Le nombre de places sera défini à l'échelle des pôles multimodaux par les comités de pôle associant les comités de pôle, conformément à ce que prévoit le PDUiF.

L'EPT est opposé à cette dispense et demande une formulation spécifiant que le stationnement sera calibré en fonction des besoins de l'équipement, et que le stationnement en voirie devra faire l'objet d'un accord du gestionnaire de voirie.

La Société du Grand Paris prend note de cette demande. Elle précise que le programme de stationnement des vélos établi par les comités répondra aux besoins des pôles. Toutefois, il est nécessaire de permettre la réalisation du programme de stationnement des vélos indépendamment de la gare, dans une temporalité adaptée.

### **Mise en compatibilité de l'article 6 des dispositions générales applicables à toutes les zones (partie 1 du règlement)**

Le dossier prévoit la mise en compatibilité de l'article 6.3.2 afin que la surface du local de stockage des déchets des gares et des commerces qui seront implantés au sein des gares soit déterminée en fonction des besoins.

Plaine Commune est favorable dans le cas de la gare elle-même, mais demande que les commerces disposent chacun d'un local adéquat. Plaine Commune rappelle que ces locaux sont essentiels au bon fonctionnement des équipements.

La Société du Grand Paris précise que la surface des locaux de stockage prévue par le PLUi compte tenu de la surface de plancher des constructions n'est pas adaptée pour les gares faisant plusieurs milliers de m<sup>2</sup>. Cette règle impose de réaliser des locaux bien plus grands que nécessaire. Il est donc proposé dans la mise en compatibilité de définir la surface de ces locaux en fonction des besoins. La Société du Grand Paris prend note de la demande de prévoir un local déchet par commerce.

### **Mise en compatibilité de l'article 1 du règlement des zones UM, UMD, UMTa, UVP, UA, UGg et UP33M (partie 2 du règlement)**

L'article 1 du règlement de ces zones est mis en compatibilité pour autoriser les dépôts temporaires nécessaires à la réalisation des constructions et installations du réseau

de transport du GPE. Cette évolution de la règle d'urbanisme vise à permettre les dépôts temporaires de terres excavées sur les emprises de chantier, avant leur évacuation.

L'EPT se dit prêt à émettre un avis favorable sous réserve de la mise en œuvre de dispositions permettant de protéger les sols de la pollution risquant d'être engendrée par les matériaux constituant ces dépôts.

La Société du Grand Paris rappelle que le projet se conformera à la réglementation en vigueur et aux obligations édictées par l'arrêté d'autorisation environnementale de la Ligne 15 Est dans la gestion des déblais.

### **Mise en compatibilité de l'article 1 du règlement des zones UVP et N**

L'article 1.2.1 du règlement de ces zones est mis en compatibilité pour permettre l'implantation des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) de chantier nécessaire à la réalisation des constructions et installations du réseau de transport du GPE.

La Ville d'Aubervilliers attire l'attention sur le fait que la zone UVP est une zone verte et rappelle son attachement aux espaces verts et aux arbres. L'EPT s'inquiète que la mise en compatibilité obère les aménagements prévus conformément à la vocation de zone verte.

La Ville regrette de ne pas avoir été associée aux échanges sur la mise en compatibilité du PLUi, bien que l'EPT porte la compétence en matière de documents d'urbanisme.

La Société du Grand Paris précise que l'implantation des ouvrages, constructions et emprises de chantier de la ligne 15 Est est décidée en concertation avec les collectivités concernées, compte tenu des contraintes techniques de l'infrastructure de transport et des besoins des chantiers.

### **Mise en compatibilité de l'article 2 du règlement de la zone UP33M**

L'article 2 du règlement de la zone UP33M est mis en compatibilité pour permettre l'insertion de la gare Stade de France dans un environnement contraint en :

- autorisant une implantation en limites séparatives ou en respectant un retrait d'un mètre minimum ;

- en n'appliquant pas aux constructions et installations du GPE les règles d'implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur un même terrain.

A la suite de l'Interrogation de l'EPT, la Société du Grand Paris précise que la façade de la gare qui s'implantera le long de l'ouvrage d'art du RER B, au niveau de la gare de La Plaine - Stade de France, est une façade technique aveugle.

Pas d'observation sur ce sujet.

### **Mise en compatibilité de l'article 2 du règlement de la zone UP22**

La mise en compatibilité a pour objet de ne pas appliquer aux constructions et installations du réseau de transport du GPE les règles relatives à l'aspect et la hauteur des clôtures, étant précisé que les contraintes de sécurité nécessitent d'autoriser des clôtures de 3 m de haut avec un traitement empêchant toute intrusion.

L'EPT indique que le règlement de la zone UP22 a fait l'objet d'une mise en compatibilité avec la ZAC du Village des Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024 portée par la SOLIDEO et s'interroge sur le fait que celle-ci ait donné son accord. La DRIEA indique ne pas voir de problème à priori pour une telle MECDU sur un secteur déjà mis en compatibilité par le projet de la SOLIDEO auparavant, tant que les objets concernés sont distincts.

L'EPT n'émet pas d'observation sur la mise en compatibilité elle-même.

La Société du Grand Paris rejoint l'avis de la DRIEA, et précise que cette mise en compatibilité prend en compte les contraintes de sécurité de l'exploitation de l'ouvrage 32E01 Finot. La Société du Grand Paris précise travailler à la conception du projet d'ouvrage en lien avec SOLIDEO.

A titre conclusif, la ville d'Aubervilliers et l'EPT Plaine Commune souhaitent rappeler le manque de concertation de la Société du Grand Paris en amont du dépôt du dossier de DUP modificative même si certaines évolutions ont été discutées depuis et pourront être apportées à la suite de l'enquête publique.

### **Mise en compatibilité du PLUi de l'EPT Est Ensemble**

- Mise en compatibilité du règlement graphique pour suppression d'un alignement d'arbres au niveau de l'OA 6601P - Campus des Métiers

Cette mise en compatibilité du règlement graphique concerne la suppression d'un alignement d'arbres pour les besoins de l'ouvrage de service 6601P - Campus des Métiers à Bobigny.

La Société du Grand Paris rappelle que la compensation de ces arbres d'alignement sera réalisée selon les dispositions de l'article L. 350-3 du code de l'environnement.

L'EPT Est Ensemble fait part de son souhait de pouvoir définir l'emplacement de la replantation, si possible sur le parvis du Campus des Métiers. Il demande également que l'abattage soit effectué le plus tard possible.

La Société du Grand Paris prend note de cette demande, en indiquant qu'à ce stade elle n'est pas en mesure de garantir que l'alignement pourra être replanté sur le parvis.

Elle se rapprochera de l'EPT et de la Ville pour définir les modalités de compensation.

La Société du Grand Paris rappelle que le calendrier d'abattage devra prendre en compte les impératifs de période autorisée par l'arrêté d'autorisation environnementale, ce qui pourrait impliquer un abattage quelques mois en amont du démarrage des travaux de l'ouvrage.

- Mise en compatibilité du règlement graphique pour suppression d'un alignement d'arbres et d'un espace paysager protégé au niveau de l'OA 6701P - Normandie Niemen

Sur le territoire de Bobigny, pour les besoins de la réalisation de l'ouvrage de service 6701P - Normandie Niemen, le dossier intègre la mise en compatibilité du règlement graphique pour :

- Supprimer l'alignement d'arbres au nord de l'emprise ;
- Supprimer l'espace paysager protégé à l'est de l'emprise.

L'EPT demande que l'espace paysager protégé ne soit pas supprimé et propose plutôt une modification de l'écriture du règlement pour tenir compte des impératifs du GPE.

La Société du Grand Paris prend note de cette demande qui pourra être prise en compte dans le document de mise en compatibilité du PLUi soumis pour avis de l'EPT à l'issue de l'enquête publique.

Concernant les abattages d'arbres, l'EPT et la Ville de Bobigny souhaitent une confirmation de leur nécessité et que cette évolution du PLUi ne soit opérée qu'en cas de nécessité.

La Société du Grand Paris étudie des solutions permettant le maintien de cet alignement d'arbres.

- Mise en compatibilité du règlement graphique pour suppression d'un espace paysager protégé au niveau de la gare Pont de Bondy

Sur le territoire de Bondy, il est nécessaire de mettre en compatibilité le plan de zonage pour supprimer l'espace paysager protégé participant à la gestion de l'eau de pluie au droit de la gare Pont de Bondy.

L'EPT souhaite qu'il ne soit pas supprimé et propose plutôt une modification de l'écriture du règlement pour tenir compte des impératifs du GPE.

La Société du Grand Paris prend note de cette demande qui pourra être prise en compte dans le document de mise en compatibilité du PLUi soumis pour avis de l'EPT à l'issue de l'enquête publique.

- Mise en compatibilité des dispositions communes à toutes les zones du règlement écrit

Le projet nécessite la mise en compatibilité des dispositions communes à toutes les zones (Partie III) pour autoriser les dépôts et les ICPE nécessaires à la réalisation des constructions et installations du réseau de transport du GPE, en phase chantier. Cette évolution du PLUi vise à permettre les dépôts de terres excavées temporaires sur les emprises de chantier, avant leur évacuation.

L'EPT n'a pas de remarque sur cette mise en compatibilité mais reste vigilante sur les mesures garantissant le respect de l'environnement et la lutte contre la pollution.

### **Mise en compatibilité du PLU du Perreux-sur-Marne**

- Mise en compatibilité de l'emplacement réservé au niveau de l'OA 7401P - Rue Mathias

La mise en compatibilité concerne la réduction de l'ER 40 destiné à l'élargissement de la rue Mathias, afin de permettre la réalisation de l'ouvrage annexe 7401P - Rue Mathias.

Pas d'observation.

- Mise en compatibilité de l'article 1 du règlement des zones UB, UM et UR

Le projet nécessite la mise en compatibilité des dispositions communes à toutes les zones (Partie III) pour autoriser les dépôts temporaires de terres excavées nécessaires à la réalisation des constructions et installations du réseau de transport du GPE, en phase chantier.

Pas d'observation.

- Mise en compatibilité de l'article 12 du règlement des zones UM et UR

La mise en compatibilité a pour objet :

- de ne pas appliquer aux commerces situés au sein des gares du GPE les dispositions relatives au stationnement ;
- de ne pas appliquer aux constructions et installations du GPE les dispositions relatives au nombre minimal de places de stationnement pour les deux roues non motorisés.

La Société du Grand Paris rappelle que le nombre des places de stationnement sera défini à l'échelle des pôles multimodaux par les comités de pôle associant les acteurs locaux, conformément aux dispositions du PDUIF.

L'EPT Paris Est Marne & Bois s'interroge sur le fait que la mise en compatibilité comporte une formulation suffisamment précise pour qu'il n'y ait pas de risque quant à l'interprétation de cette règle par d'autres maîtres d'ouvrage, en particulier les commerces à proximité de la gare.

La Société du Grand Paris confirme que la règle introduite dans le PLU prévoit qu'elle s'applique exclusivement aux commerces situés au sein des gares du réseau de transport du GPE.

L'EPT rappelle que le PLU du Perreux-sur-Marne a fait l'objet d'une modification qui doit être approuvée le 02/02/2021. Cette modification intègre les évolutions du PLU portées par la mise en compatibilité objet de la présente réunion d'examen conjoint.

Cependant, il est décidé de maintenir la mise en compatibilité dans le dossier d'enquête publique de la DUP modificative.

### **Mise en compatibilité du PLU de Rosny-sous-Bois**

La Société du Grand Paris précise que des erreurs matérielles ont été identifiées dans le dossier de mise en compatibilité de ce PLU déposé en Préfecture. Des corrections d'erreurs matérielles ont été effectuées, ce dossier corrigé a été transmis aux participants de la présente réunion d'examen conjoint.

- Mise en compatibilité du règlement graphique pour suppression d'un alignement d'arbres et d'un emplacement réservé au niveau de la gare Rosny Bois-Perrier

La mise en compatibilité du règlement graphique sur le périmètre de la gare Rosny Bois-Perrier concerne la suppression d'un alignement d'arbres dont l'abattage est nécessaire. Elle concerne également la suppression de l'emplacement réservé C7 destiné à l'aménagement d'un cheminement doux par la commune.

La Société du Grand Paris rappelle que la compensation des arbres d'alignement abattus sera réalisée selon les dispositions de l'article L. 350-3 du code de l'environnement.

L'étude de pôle associant les acteurs locaux redéfinira les espaces publics à aménager à l'issue des travaux.

La Ville de Rosny-sous-Bois donne un accord de principe mais demande que les alternatives à ces suppressions soient effectivement recherchées et que la compensation des arbres abattus le cas échéant se fasse à proximité.

La Société du Grand Paris confirme son engagement à conserver les arbres si cela est techniquement possible et se rapprochera des collectivités compétentes pour décider des modalités des compensations. Par ailleurs, elle se tient à la disposition des collectivités, en lien avec les études de pôle, pour traiter le sujet du cheminement doux.

- Mise en compatibilité du règlement graphique pour suppression d'un double alignement d'arbres au niveau de l'OA 7103P - ZAC Mare Huguet



La mise en compatibilité du règlement graphique sur le périmètre de l'ouvrage de service 7103P - ZAC Mare Huguet concerne la suppression d'un double alignement d'arbres sur 60 m le long de l'avenue Jean Jaurès.

La commune fait part de ses réserves sur cette modification et demande la préservation de l'alignement côté impair.

La Société du Grand Paris prend note de cette demande et confirme son engagement à conserver les arbres si cela est techniquement possible.

- Mise en compatibilité du règlement graphique et de l'OAP trame verte pour réduction d'un square protégé au niveau de l'ouvrage d'entonnement Rosny-Bois-Perrier

La mise en compatibilité sur le secteur de l'ouvrage d'entonnement a pour objet de réduire de 650 m<sup>2</sup> la surface d'un square protégé situe rue Philibert Hoffmann de manière à permettre les travaux, installations et constructions du réseau de transport du GPE.

La Ville de Rosny-sous-Bois demande que la Société du Grand Paris travaille avec elle pour reconstituer provisoirement durant le chantier et à proximité les fonctionnalités du square actuellement présentes sur cette emprise (aire de jeux).

La Société du Grand Paris indique se rapprocher de la Ville pour étudier ce point.

- Mise en compatibilité de l'article 1 du règlement de la zone N

L'article 1 du règlement de la zone N est mis en compatibilité pour autoriser les ICPE nécessaires au chantier du réseau de transport du GPE. Il s'agit d'ICPE temporaires, ne relevant pas du régime de la directive « Seveso ».

La Ville de Rosny-sous-Bois demande la création d'un sous-secteur spécifique au sein du secteur Ne sur l'emprise de l'ouvrage 7113P - Stade Armand Girodit, de manière à circonscrire dans l'espace cette évolution du règlement.

La Société du Grand Paris prend note de cette observation qui pourra être prise en compte à l'issue de l'enquête publique. Toutefois, elle rappelle qu'elle n'a pas d'autres emprises chantier en zone N sur la commune et que seules les ICPE dédiées aux travaux de réalisation du réseau de transport du GPE sont visées par la règle introduite dans le PLU.

- Mise en compatibilité de l'article 9 du règlement des zones UB et N et du règlement patrimonial de la zone UD

La mise en compatibilité a pour objet de ne pas appliquer aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport du GPE les dispositions relatives à l'emprise au sol maximale des constructions.

En effet, pour limiter son impact foncier la Société du Grand Paris n'acquerra que les emprises strictement nécessaires à l'implantation des ouvrages en surface. Les constructions doivent donc être autorisées à occuper la totalité des terrains d'assiette. La Ville de Rosny-sous-Bois demande que dès lors qu'un ouvrage n'utilise pas la totalité de la surface de l'emprise, la surface libre soit utilisée pour un aménagement paysager.

La Société du Grand Paris indique qu'elle s'attachera à un traitement paysager de ses emprises.

- Mise en compatibilité de l'article 13 du règlement des zones UA, UB et N

L'article 13 du règlement de ces zones est mis en compatibilité pour que les règles relatives à l'obligation de planter ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au GPE. L'article 13 du règlement de la zone N est mis en compatibilité pour que les règles relatives aux espaces végétalisés de pleine terre et complémentaires ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport du GPE.

La Ville de Rosny-sous-Bois demande que la Société du Grand Paris réalise des plantations autant que possible et travaille avec elle à l'insertion paysagère des ouvrages. La Société du Grand Paris indique que l'aménagement des emprises fera l'objet d'une concertation avec la Ville de Rosny-sous-Bois.

L'EPT Grand Paris Grand Est indique soutenir l'ensemble des observations de la Ville de Rosny-sous-Bois.

### **Mise en compatibilité du PLU de Drancy**

- Mise en compatibilité de l'article 4 du règlement des zones UC et UI

L'article 4 est mis en compatibilité de telle manière que la règle relative aux dispositifs de stockage des eaux pluviales ne s'applique pas aux constructions et installations du réseau de transport public du GPE.

En effet, les dispositions imposent des techniques de stockage qui ne sont pas adaptées à la conception de la gare de Drancy-Bobigny et son contexte très contraint. Pas d'observation.

- Mise en compatibilité de l'article 7 du règlement des zones UC et UI

L'article 7 est mis en compatibilité afin que les dispositions relatives à l'implantation des façades des constructions comportant des ouvertures transparentes en retrait de 5 m minimum par rapport aux limites séparatives ne s'appliquent pas aux constructions et installations du réseau de transport du GPE.

Cette évolution vise à ne pas contraindre la conception de la gare de Drancy-Bobigny qui s'insère dans un périmètre contraint.

La Ville de Drancy demande que ces évolutions soient intégrées dans les règles applicables aux secteurs concernés, et non à celles applicables à l'ensemble de ces zones.

La Société du Grand Paris prend note de cette demande qui pourra être prise en compte à l'issue de l'enquête publique.

- Mise en compatibilité de l'article 12 du règlement des zones UC et UI

La mise en compatibilité vise à ce que les dispositions imposant la réalisation des places de stationnement sur l'unité foncière et en dehors des voies publiques ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport du GPE, ainsi qu'aux commerces situés au sein des gares du GPE. Il en est de même pour le nombre minimal de places de stationnement de vélos, en compatibilité avec le PDUIF.

La Société du Grand Paris précise qu'il s'agit de permettre la réalisation du programme de stationnement des vélos à l'échelle du pôle multimodal par le comité de pôle, instance dont le pilotage est en cours de reprise par le Conseil Départemental de Seine-Saint-Denis et qui associe notamment la Ville de Drancy et l'EPT Paris Terres d'Envol. A ce stade, le programme de la gare est encore en cours de définition.

Il est précisé par la Société du Grand Paris et la DRIEA que ce processus est bien prévu par le PDUIF, cette mise en compatibilité est donc bien compatible avec les dispositions du PDUIF.

La Ville de Drancy précise qu'un point sera fait entre ses différents services pour formuler ultérieurement une position vis-à-vis de la rédaction proposée dans la mise en compatibilité. Elle se rapprochera de la Société du Grand Paris qui indique se tenir à la disposition de la Ville pour échanger sur le projet de la Ligne 15 Est et la mise en compatibilité du PLU de Drancy.

## ***2.6 Avis des Personnes publiques associées (PPA)***

La circulaire du 5 octobre 2004, relative à la concertation applicable aux projets de travaux, d'aménagements et d'ouvrages de l'Etat et des collectivités territoriales, prévoit une consultation des services de l'Etat qui « contribue à la sécurité juridique des projets et à la maîtrise de leurs délais de réalisation ».

La consultation inter-administrative relative au dossier modificatif n°2 du projet « Ligne 15 Est : Champigny Centre – Saint-Denis Pleyel (exclue) » du réseau de transport public du Grand Paris Express a été lancée le 21 septembre 2020 par le Préfet de la Seine-Saint-Denis. Le projet de dossier d'enquête publique préalable à déclaration d'utilité publique modificative n°2, finalisé en août 2020 par le maître d'ouvrage Société du Grand Paris, a été transmis à l'ensemble des services et organismes consultés.

Une réunion de synthèse s'est tenue le 2 décembre 2020. Dans le cadre de cette réunion, un premier bilan des avis exprimés et des réponses envisagées par le Maître d'Ouvrage a été présenté par la Société du Grand Paris.

Le présent document constitue donc à la fois la synthèse exhaustive des avis reçus dans le cadre de la procédure de consultation et la présentation du positionnement du maître d'ouvrage en réponse à chaque avis. Les réponses du maître d'ouvrage indiquent, le cas échéant, les points sur lesquels le projet initial de dossier d'enquête publique est complété, précisé ou amendé pour tenir compte des avis émis lors de la consultation inter-administrative. Le présent document a été annexé au dossier d'enquête lors de l'enquête publique qui s'est tenue du 3 mai au 11 juin 2021 inclus.

Ont été consultés :

- l'Agence de l'Eau Seine-Normandie
- l'Agence de l'Environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME)

- l'Agence Régionale de Santé -Bouygues Télécom
- la Brigade des Sapeurs-Pompiers de Paris
- le Bureau de Recherches Géologiques et Minières (BRGM)
- le Centre des Monuments Nationaux
- la Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris Ile-de-France
- la Chambre des Métiers d'Ile-de-France
- la Compagnie Parisienne de Chauffage Urbain (CPCU)
- le Conseil Départemental de Seine-Saint-Denis
- le Conseil Départemental du Val-de-Marne
- le Conseil Régional d'Ile-de-France
- la Direction Départementale de la protection des populations d'Ile-de-France
- la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC)
- la Direction Régionale des Affaires Culturelles d'Ile-de-France (DRAC – IDF)
- la Direction Régionale des Entreprises, de la Concurrence, de la Consommation, du Travail et de l'Emploi d'Ile-de-France (DIRECCTE)
- la Direction Régionale des Finances Publiques d'Ile-de-France et de Paris (DRFP)
- la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Alimentation, de l'Agriculture et de la Forêt d'Ile-de-France (DRIAAF)
- la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie d'Ile-de-France (DRIEE)
- la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Equipement et de l'Aménagement d'Ile-de-France (DRIEA)
- la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Hébergement et du Logement d'Ile-de-France (DRIHL)
- la Direction Régionale de la Jeunesse, des Sports et de la Cohésion sociale d'Ile-de-France (DRJSC)
- la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile Nord
- la Direction de la Sécurité de Proximité (DTSP)
- Eau de Paris
- L'Etat-Major de Zone de Défense de Paris
- L'Etablissement Public Foncier d'Ile-de-France (EPFIF)
- L'Etablissement Public Grand Paris Aménagement
- Electricité Réseau Distribution France (ERDF-ENEDIS)
- Gaz Réseau Distribution France (GRDF)
- Le Gestionnaire de Réseau de Transport (GRT) Gaz région Val de Seine
- Le Groupe Orange

- La Mairie de Paris
- La Métropole du Grand Paris -le Ministère des Armées
- Numericable
- L'Office Français de la Biodiversité (OFB)
- L'Office National de l'Eau et des milieux Aquatiques (ONEMA)
- L'Office National des Forêts (ONF) / Délégation territoriale Ile-de-France et Nord-Ouest
- Les Ports de Paris HAROPA
- la Préfecture du département du Val-de-Marne
- la Préfecture de Police d'Ile-de-France
- la Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP)
- le Rectorat de l'académie de Créteil
- le Réseau de Transport d'Electricité (RTE)
- le Secrétariat Général pour les Affaires Régionales d'Ile-de-France (SGAR)
- le Service Métropolitain de l'Architecture et du Patrimoine, Architecte des Bâtiments de France (SMAP ABF)
- SCNF / Direction Déléguée aux Grands Travaux
- SNCF Gares & Connexions (SNCF G&C)
- SNCF Réseau d'Ile-de-France
- la Société Française Donges-Metz (SFDM)
- le Syndicat des eaux d'Ile-de-France (SEDIF)
- le Syndicat Interdépartemental pour l'Assainissement de l'Agglomération Parisienne (SIAAP)
- la société des Transports Pétroliers par Pipeline (TRAPIL)
- Veolia Eau d'Ile-de-France
- Voies Navigables de France

Seront traités successivement :

- Récapitulatif des avis reçus
- Synthèse des avis reçus avec observations et réponses du maître d'ouvrage
- Synthèse des avis reçus sans observations

### **2.6.1. Récapitulatif des avis reçus**

**Les avis communiqués sont les suivants :**

<b>Organisme</b>	<b>Service</b>	<b>Date de l'avis</b>
Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC)		03/11/2020
Direction Régionale des Affaires Culturelles d'Ile-de-France (DRAC – IDF)		13/11/2020
Direction Régionale et Interdépartementale de l'Alimentation, de l'Agriculture et de la Forêt d'Ile-de-France (DRIAAF)	Service régional de la forêt et du bois, de la biomasse et des territoires	16/10/2020
Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement d'Ile-de-France (DRIEA)	Service de la politique des transports – Département des transports urbains	16/11/2020
Eau de Paris	Pôle Politique Patrimoine et Gestion des Biens	23/10/2020
Gaz Réseau Distribution France (GRDF)	Délégation Patrimoine Industriel	17/11/2020
Ministère des Armées		09/10/2020
Office Français de la Biodiversité (OFB)		13/11/2020
Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP)	Département Projets, Ingénierie et Investissements	13/11/2020
Régie Autonome des Transports Parisiens Infrastructures (RATP-I)	Unité Gestion d'Infrastructures Grand Paris	09/11/2020
Syndicat des eaux d'Ile-de-France (SEDIF)		10/11/2020
Société Française Donges-Metz (SFDM)		18/11/2020
Service Métropolitain de l'Architecture et du Patrimoine, Architecte des Bâtiments de France de Seine-Saint-Denis (SMAP ABF 93)		10/11/2020
Service Métropolitain de l'Architecture et du Patrimoine, Architecte des Bâtiments de France du Val-de-Marne (SMAP ABF 94)		19/10/2020
SNCF Gares & Connexions (SNCF G&C)		28/10/2020

### **2.6.2 Synthèse des avis reçus avec observations et réponses du maître d'ouvrage**

Les avis des services, organismes et établissements consultés sont résumés dans la synthèse ci-après. Les éléments de réponse de la Société du Grand Paris sont présentés en vis-à-vis.

Les avis ont été classés suivant six catégories :

- Caractéristiques du projet
- Socio-économie
- Mise en compatibilité avec les documents d'urbanisme
- Impacts sur les réseaux
- Impacts sur le patrimoine
- Impacts sur le milieu naturel

A noter qu'une partie des observations formulées ne concerne pas le dossier de DUP modificatif en tant que tel, mais plutôt des éléments du programme en cours de finalisation dans le cadre de la passation des marchés de conception-réalisation de la ligne 15 Est. Les réponses de la SGP sont données à ce titre et n'ont pas vocation à venir modifier le dossier soumis à instruction dans le cadre de la présente consultation.

➤ **Caractéristiques du projet**

**Thématique : Infrastructures      Emetteur : RATP**

Avis/Remarques	Positionnement du maître d'ouvrage
<p><u>Gare de Val de Fontenay</u> :</p> <p>La RATP fait observer que l'ouvrage de croisement entre les tunnels du Métro 1 et de la Ligne 15 Est, n'est pas hypothétique mais indispensable à la viabilité fonctionnelle et technique du projet de prolongement de la ligne 1 à Val de Fontenay, indépendamment des questions d'avancement des études.</p> <p>Cet ouvrage étant indissociable du chantier de la gare et du tunnel de la ligne 15 Est à Val de Fontenay, il conviendra que le projet de la ligne 15 Est prenne les dispositions structurelles et opérationnelles nécessaires à la réalisation ultérieure du prolongement de la ligne 1 dans le périmètre considéré.</p>	<p>Le Maître d'Ouvrage confirme que l'ouvrage de croisement entre les lignes 15 Est et M1 prolongée a bien été intégré au projet de la gare de Val de Fontenay.</p> <p>Les mesures conservatoires nécessaires sont prises en compte dans le programme de la gare Val de Fontenay de la Ligne 15 Est. De plus, cet ouvrage est inclus en tranche optionnelle dans le marché n°1 de conception-réalisation de la Ligne 15 Est.</p> <p>Son affermissement est dépendant d'un financement extérieur à la SGP qui devra être garanti par le biais d'une convention de financement</p>

**Thématique : Infrastructures de soutien      Emetteur : RATP-I**

Avis/Remarques	Positionnement du maître d'ouvrage
<p>La RATP Infrastructures (RATP-I) demande que la maintenance des infrastructures de télécommunications, la maintenance de niveaux 2 et 3 des équipements électroniques des systèmes, ainsi que la maintenance du clos-couvert des gares, soient intégrées aux études des infrastructures de soutien logistique.</p> <p>Le dossier de consultation pour l'attribution du marché de conception-réalisation du tronçon L15 Est intégrant le SMI de Rosny est en voie de finalisation.</p>	<p>Le Maître d'Ouvrage confirme que le Centre de Traitement des Signalements (CTS) est effectivement prévu au Site de Maintenance des Infrastructures (SMI) d'Aulnay-sous-Bois, en cours de construction dans le cadre de la réalisation des Lignes 16 et 17 du Grand Paris Express.</p> <p>La maintenance des Infrastructures de télécommunications et la maintenance de niveaux 2 et 3 des équipements électroniques des systèmes font encore l'objet d'échanges tripartites entre la SGP, la RATP Infrastructures et Ile-de-France Mobilités, afin de déterminer les meilleures solutions d'implantation de ces fonctionnalités.</p> <p>Les solutions envisagées aujourd'hui pour ces services n'impactent pas le SMI de Rosny-sous-Bois.</p>



<p>Dans la pièce D (Notice explicative et caractéristiques principales des ouvrages les plus importants), la RATP-I demande que soit ajouté, dans le chapitre relatif au site de maintenance des infrastructures, l'aspect logistique du site, ainsi que la présence du raccord RFN.</p> <p>La RATP-I propose la formulation suivante :          « La préparation et le déchargement des convois de maintenance de l'infrastructure se fait en journée. Les convois quittent le site en fin de journée et en soirée pour assurer la maintenance des infrastructures la nuit durant l'interruption du service aux voyageurs. Une activité logistique routière alimente des surfaces de stockage présentes sur le site qui permettent l'approvisionnement des trains de travaux en équipements et matériaux. Un raccord ferroviaire au réseau RFN permet la livraison de long rail soudé, de pièces lourdes et volumineuses et l'accès au SMI pour des VMI spécifiques. Un centre de dépannage des trains de travaux est également prévu, ainsi que des bureaux et locaux pour le personnel. »</p>	<p>Le Maître d'Ouvrage a bien pris note de cette demande de modification et l'apportera au document cité.</p>
<p>Dans les pièces A1 (Objet de l'enquête, informations juridiques et administratives), C (Présentation du programme), D (Notice explicative et caractéristiques principales des ouvrages les plus importants), G2 (Etude d'impact – Présentation du projet) et G4 (Résumé Non Technique), la RATP-I demande que soit apportée dans la phrase :</p> <p>«un site de maintenance des infrastructures (SMI), qui accueille les activités de maintenance préventive et corrective des infrastructures (voies, caténaires, équipements de la Ligne 15)»</p> <p>la précision suivante :</p> <p>« Un site de maintenance des infrastructures (SMI), en synergie avec les SMI d'Aulnay-sous-Bois et de Vitry-sur-Seine, qui accueille des activités logistiques permettant la maintenance préventive et corrective des infrastructures des lignes 15, 16 et 17 du Grand Paris Express, pour les infrastructures définies par l'arrêté associé au décret d'application de la loi du Grand Paris du 8 février 2019 et par le décret d'application de la loi LOM du 14 avril 2020. »</p>	<p>Le Maître d'Ouvrage a bien pris note de cette demande de modification.</p> <p>Le Maître d'Ouvrage indique que la maintenance des clos couverts des gares et des SMR traitée dans l'arrêté associé au décret d'application de la loi du Grand Paris du 8 février 2019 et dans le décret d'application de la loi LOM du 14 avril 2020, fait l'objet actuellement d'échanges tripartites entre la SGP, la RATP Infrastructures et Ile-de-France Mobilités.</p> <p>Le Maître d'Ouvrage propose la reformulation suivante :</p> <p>« Un site de maintenance des infrastructures (SMI), en synergie avec les SMI d'Aulnay-sous-Bois et de Vitry-sur-Seine, qui accueille des activités logistiques permettant la maintenance préventive et corrective des infrastructures des lignes 15, 16 et 17 du Grand Paris Express. »</p>
<p>Dans la pièce C (Présentation du programme), la RATP-I demande que le terme « maintenance patrimoniale » soit supprimé dans la phrase :</p> <p>« Sites de maintenance des infrastructures (SMI) : ces sites assurent les besoins de maintenance courante des voies et des</p>	<p>Le Maître d'Ouvrage a bien pris note de cette demande de modification.</p> <p>Le Maître d'Ouvrage indique que la maintenance des clos couverts des gares et des SMR traitée dans l'arrêté associé au décret d'application de la loi du Grand Paris du 8 février 2019 et dans le</p>

<p>équipements fixes du système de transport (traction, basse tension, signalisation, automatismes de conduite, courants faibles, équipements électromécaniques.), ainsi que des ouvrages d'art, du clos couvert des gares et des VMI (Infrastructures définies par l'arrêté associé au décret d'application de la loi du Grand Paris du 8 février 2019). Ils peuvent le cas échéant être regroupés avec les sites de maintenance et de remisage des trains. »</p>	<p>décret d'application de la loi LOM du 14 avril 2020, fait l'objet actuellement d'échanges tripartites entre la SGP, la RATP Infrastructures et Ile-de-France Mobilités.</p> <p>Le Maître d'Ouvrage propose la formulation suivante :</p> <p>« Sites de maintenance des infrastructures (SMI) : ces sites assurent les besoins de maintenance courante des voies et des équipements fixes du système de transport (traction, basse tension, signalisation, automatismes de conduite, courants faibles, équipements électromécaniques...), ainsi que des ouvrages d'art et des VMI. »</p>
--	--

**Thématique : Projets immobiliers      Emetteur : RATP-I**

Avis/Remarques	Positionnement du maître d'ouvrage
<p>La RATP-I souhaite être associée aux études permettant de garantir l'accessibilité et la maintenabilité des Infrastructures, dans le cas de projets immobiliers à l'aplomb des ouvrages, sans dégrader les coûts de maintenance, ainsi qu'aux études des dispositifs antivibratoires, dont l'usage pourrait conduire à un renchérissement des coûts de maintenance du génie civil, ou de la plateforme des voies.</p>	<p>Le Maître d'Ouvrage confirme que les questions relatives à l'accessibilité et la maintenabilité des infrastructures et aux dispositifs antivibratoires sont prises en compte dans le programme des marchés de conception-réalisation de la ligne 15 Est.</p> <p>En particulier, le programme prévoit que la conception des gares doit garantir des conditions d'exploitation et de maintenance optimales :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Limiter les contraintes exportées vers les opérateurs en charge de l'exploitation et de la maintenance ;</li> <li>- Leur permettre de maîtriser la sécurité et la qualité de service (propreté des espaces publics, état et disponibilité des équipements, locaux et moyens logistiques à disposition) ;</li> <li>- Leur permettre d'organiser les opérations d'entretien et de maintenance nécessaires, sans perturber le service aux voyageurs.</li> </ul> <p>Par ailleurs, la RATP-I sera associée à la phase du dialogue compétitif visant à désigner les titulaires des marchés et tout au long de la conception.</p>

**Thématique : Risque inondation      Emetteur : RATP-I**

Avis/Remarques	Positionnement du maître d'ouvrage
<p>La RATP-I fait observer que la gare de Champigny-Centre est située dans un secteur inondé en cas de crue extrême.</p> <p>Le dossier de Déclaration d'Utilité Publique modificative doit préciser les dispositions prises</p>	<p>Le Maître d'Ouvrage précise que la gare de Champigny Centre est couverte par l'Autorisation Environnementale de la ligne 15 Sud, dont l'étude d'impact précise les dispositions prises vis-à-vis du risque d'inondation.</p>

<p>par la L15 Sud pour la protection contre le risque d'inondation.</p> <p>Le dossier doit indiquer le cas échéant les mesures de protection de la gare de CHC prévues du côté de la ligne 15 Sud afin d'éviter l'inondation de la L15Est depuis la L15 Sud. RATP-I précise que la L15 Sud traverse des zones inondables et n'est pas résiliente face au risque inondation.</p> <p>La ligne 15 Sud est protégée par des dispositifs amovibles dont l'efficacité reste à déterminer. En conséquence, une analyse du risque de propagation de l'inondation des Infrastructures depuis la L15 Sud vers la L15 Est afin d'éviter l'envolement en cascade de la L15 Est.</p> <p>Il en est de même pour l'Ouvrage Annexe (OA) 7401P – Rue Mathias, situé au Perreux-sur-Marne. Celui-ci est implanté dans une zone fréquemment inondable (dès 60% de la crue centennale). Les hauteurs de crue sont à préciser. Et l'occurrence d'inondation des voiries d'accès à l'ouvrage est à indiquer. Enfin, l'implantation en zone inondable rendra toute intervention de maintenance routière impossible en période de crue.</p>	<p>Pour ce qui est de l'OA 7401P, le Maître d'Ouvrage informe que le caractère inondable de la zone a bien été précisé non seulement dans l'étude d'impact (pièce G3 à partir du chapitre 2.4.2) ainsi que dans le programme du site.</p> <p>La zone d'implantation de l'ouvrage est imposée par la contrainte des 800 m nécessaires entre les accès de secours du tunnel.</p> <p>L'étude d'impact traite du risque inondation de cet ouvrage tant en phase travaux qu'en phase exploitation. Le dossier précise que le volume occupé par l'édicule émergeant de l'ouvrage annexe 7401P sera compensé par un décaissement du terrain naturel d'un volume équivalent au plus près du nouvel ouvrage (bassin de compensation).</p> <p>Dans son programme, la SGP demande que les seuils de grille et les accès des ouvrages soient situés au-dessus de la cote PPRI + 20 cm.</p> <p>A ce titre, le Maître d'Ouvrage a intégré dans les DCE de ces ouvrages une « stratégie inondation » que doit respecter le titulaire</p>
---	---

**Thématique : Conception du tunnel      Emetteur : RATP-I**

Avis/Remarques	Positionnement du maître d'ouvrage
<p>La RATP-I pointe le fait que la coupe type Génie Civil d'un tunnel bi-voie présente un collecteur d'assainissement enterré. Elle rappelle que cette solution entraîne une augmentation des coûts de maintenance, compte-tenu des sujétions d'entretien et des conditions d'intervention, hors exploitation avec un véhicule de maintenance.</p> <p>Compte-tenu des dispositions contractuelles envisagées par le Maître d'Ouvrage (Conception-Réalisation), il est attendu que des solutions techniques alternatives pour l'assainissement de la plateforme des voies puissent être proposées par le groupement Concepteur-Réalisateur, permettant de diminuer les coûts de maintenance (drain ouvert par exemple).</p>	<p>Le Maître d'Ouvrage précise que la demande de la RATP-I ne peut pas être intégrée au dossier, compte tenu de la nécessité d'assurer le raccordement de la ligne 15 Est avec les autres lignes du Grand Paris Express, incluant la continuité du système de drainage.</p> <p>Le Maître d'Ouvrage prévoit la mise en œuvre de la solution d'assainissement déjà retenue sur les autres tronçons de la ligne 15. Elle permettra de garantir une cohérence et une continuité de l'assainissement, qui seront source d'efficacité pour le maintien.</p>
<p>La RATP-I pointe le fait que le raccord ferroviaire au Site de Maintenance des Infrastructures (SMI) est parcouru par des convois de Véhicule de Maintenance des Infrastructures (VMI) lourds.</p> <p>En vue de limiter l'impact de ces circulations sur l'état de surface des rails et les coûts de maintenance des VMI, la RATP-I recommande de limiter la pente à 2%.</p>	<p>Le programme du marché de conception-réalisation demande pour les voies secondaires, comme le raccordement vers le CER, une pente maximale de 3% et non 4%.</p> <p>Pour la partie aérienne de l'ouvrage de raccordement (tranchée ouverte par exemple), la valeur de 4% en alignement droit est une valeur</p>

	<p>exceptionnelle autorisée uniquement si la pente est accompagnée de dispositions permettant de garantir l'adhérence dans les conditions environnementales rencontrées. La limitation à une pente de 2% reviendrait à augmenter la longueur de l'ouvrage de raccordement.</p> <p>Les critères de tracé des voies sont communs à tout le réseau du Grand Paris Express et n'intègrent pas d'exception pour la ligne 15 Est.</p>
--	---

**Thématique : Présentation du projet      Emetteur : RATP-I**

Avis/Remarques	Positionnement du maître d'ouvrage
<p>Dans la pièce G2 (Etude d'impact – Présentation du projet), la RATP-I souhaite ajouter dans le paragraphe relatif au Centre d'Exploitation de Rosny-sous-Bois (CER) :</p> <p>« Le centre d'exploitation comprend deux fonctions distinctes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Un site de maintenance et de remisage (SMR) du matériel roulant, qui accueille les activités de maintenance préventive et corrective, ainsi que le nettoyage quotidien d'une partie des rames et leur remisage en dehors des périodes d'utilisation (heures creuses et nuit) ;</li> <li>- Un site de maintenance des infrastructures (SMI), qui accueille les activités logistiques de maintenance préventive et corrective des infrastructures des lignes 15, 16 et 17 du Grand Paris Express (voies, caténaires, équipements, etc.).</li> </ul> <p>Ces deux entités sont autonomes et disposent chacune d'un accès au raccord de service à la ligne 15 Est, sans avoir à traverser l'autre entité.</p> <p>Grâce à ces activités, le site devrait générer plus de 200 emplois permanents.</p> <p>Il est à signaler que le centre d'exploitation de Rosny-sous-Bois fera l'objet d'une certification Haute Qualité Environnementale Bâtiment Durable 2016.</p> <p>Enfin, à l'échéance de réalisation de l'ensemble de la Ligne 15, ce site fonctionnera en synergie avec le site de Champigny-sur-Marne pour la partie SMR et avec les sites de Vitry-sur-Seine et Aulnay-sous-Bois pour la partie SMI.</p> <p>Par ailleurs, d'un point de vue fonctionnel le CER a besoin d'un accès au réseau ferré national (RFN) (vert foncé) pour le SMI, implanté au nord-ouest,</p>	<p>Le Maître d'Ouvrage intégrera au document cité la reformulation suivante :</p> <p>« Ces deux entités sont autonomes et disposent chacune d'un accès au raccord de service à la ligne 15 Est. »</p> <p>« Le CER a besoin d'un accès au réseau ferré national (RFN) (vert foncé) pour le SMI. »</p>

et de parkings pour le SMR (jaune pâle) à l'ouest. »	
---	--

**Thématique : Vibrations      Emetteur : RATP-I**

Avis/Remarques	Positionnement du maître d'ouvrage
<p>La RATP-I souhaite que soit détaillée dans la pièce G3 (Etude d'impact – Impacts et mesures) le type de pose de voie : N1, N2 et N3.</p> <p>Par ailleurs, RATP-I indique que les dispositifs antivibratoires doivent prendre également en compte leurs éventuels impacts sur les infrastructures et veiller à ne pas créer des défauts en voie (exemple : Usure Ondulatoire sur le rail). Cela peut avoir un impact sur les coûts de maintenance.</p> <p>La RATP-I se questionne également sur la prise en compte des projets immobiliers par la Société du Grand Paris dans le type de voie qui est posée.</p>	<p>Le Maître d'Ouvrage indique que les types de pose de voie sont fonction des performances vibratoires requises. Des études vibratoires ont d'ores et déjà été engagées par la SGP lors des études d'avant-projet.</p> <p>Ces performances vibratoires requises seront également identifiées par les Titulaires des marchés de conception-réalisation lors des études, en phase PRO, des nuisances sonores et vibratoires à réaliser au titre de leur contrat.</p> <p>Par ailleurs, le Maître d'Ouvrage informe que les projets immobiliers prendront en compte les caractéristiques de l'infrastructure de transport</p>

**Thématique : Circulation      Emetteur : SNCF (G&C)**

Avis/Remarques	Positionnement du maître d'ouvrage
<p>La SNCF souhaite qu'une attention particulière soit accordée à la réservation de limitations de vitesse de circulation sur le Réseau Ferré National et d'interruptions temporaires de circulation.</p> <p>Les demandes de réservations formulées par la SGP s'inscriront d'une part dans le processus standard défini par le DRR (Document de Référence du Réseau) SNCF, et d'autre part dans la démarche capacitaire Paris Est 2023-2030 d'ordonnement global des projets structurants du quadrant est-parisien, menée sous l'égide de la DRIEA et en concertation avec les collectivités</p>	<p>Le Maître d'Ouvrage prend bonne note de cette remarque.</p> <p>Des échanges avec le Guichet Unique « Maîtres d'Ouvrage Tiers » de SNCF Réseau (mission de sécurité ferroviaire) ont été initiés par le Maître d'Ouvrage selon le Document de Référence du Réseau (DRR), afin d'anticiper les besoins capacitaires (limitations temporaires de vitesse et interruption temporaires de vitesse) qui surviendront dans le cadre du projet.</p> <p>Ces échanges se poursuivront jusqu'à la passation avec les titulaires des marchés de conception-réalisation, lorsque ces derniers seront notifiés.</p> <p>Le Maître d'Ouvrage s'inscrit dans une démarche similaire avec les autres exploitants de réseaux ferroviaires en interface avec la ligne 15 Est (RATP-GIRE pour les réseaux RER et Métro et RATP-RdS pour les réseaux Tramway).</p> <p>Le Maître d'Ouvrage collabore avec les porteurs de la démarche Axe Paris Est 2023-2030 et participe au groupe de travail afférent, ainsi qu'aux instances de concertation avec les collectivités, instaurés sous l'égide de la DRIEA</p>

**Thématique : interconnexions      Emetteur : SNCF (G&C)**

Avis/Remarques	Positionnement du maître d'ouvrage
<p>La SNCF souhaite qu'une attention particulière soit accordée à la cohérence des plannings de travaux et de mise en service des interconnexions avec les plannings des gares du Grand Paris Express. Cette nécessaire cohérence intègre notamment le traitement des interfaces et la coordination des phasages et emprises de travaux</p>	<p>Le Maître d'Ouvrage prend bonne note de cette remarque.</p> <p>Une attention particulière sera accordée lors des échanges entre SNCF Gares et Connexions et les groupements de conception-réalisation en charge des travaux.</p>

**Thématique : Groupement Conception-Réalisation      Emetteur : SNCF (G&C)**

Avis/Remarques	Positionnement du maître d'ouvrage
<p>La SNCF pointe le fait que le choix des marchés de conception-réalisation comporte, au stade actuel des études, des incertitudes sur les méthodologies et les plannings de réalisation.</p>	<p>Le Maître d'Ouvrage informe que le choix des marchés en conception-réalisation permet d'associer très en amont les entreprises aux solutions techniques et de proposer de manière plus intégrée une meilleure appréhension des risques.</p> <p>Les constructeurs des lignes étant impliqués dès la phase de conception, les risques de retard sont réduits en raison d'une part, de l'établissement du calendrier d'exécution des travaux assez en amont et d'autre part, de l'élaboration de solutions fiabilisées, d'autant plus que les interfaces entre les différents périmètres techniques sont réduites.</p>
<p>La SNCF pointe le fait que les impacts des choix qui seront faits par les concepteurs-réalisateurs ne sont pas tous connus.</p> <p>Leur instruction conjointe pourra être menée dans le cadre de la gouvernance mise en place par Ile-de-France Mobilités (IDFM) et rassemblant les partenaires du projet.</p>	<p>Le Maître d'Ouvrage prend bonne note de cette remarque et informe que l'association d'Ile-de-France Mobilités et des partenaires en phase de préparation des marchés, d'analyse des offres des candidats de conception-réalisation, ainsi qu'en phase d'exécution de marchés, permettra de garantir la cohérence sur le programme et le planning du projet.</p>

**Thématique : Moratoire des JO 2024      Emetteur : SNCF (G&C)**

Avis/Remarques	Positionnement du maître d'ouvrage
<p>La SNCF alerte sur le fait que les travaux prévus entre janvier 2024 et le 8 septembre 2024 devront tenir compte des prescriptions nécessaires pour préserver la qualité et la fiabilité du réseau ferroviaire et des gares, pendant les Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024.</p>	<p>Le Maître d'Ouvrage a bien pris en compte dans ses Dossiers de Consultation des Entreprises les prescriptions de la SNCF liées aux Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024. Certaines prescriptions issues du travail mené par le Maître d'Ouvrage avec les gestionnaires et les exploitants des gares et des réseaux ferroviaires sont d'ores et déjà définies et seront imposées (selon leur évolution) aux futurs titulaires des marchés de conception-réalisation de la ligne 15 Est pour la conception du projet et la réalisation de ses travaux en interface avec d'une part, les sites concernés par les Jeux Olympiques 2024 et d'autre part, avec les réseaux desservant ces derniers.</p>

	<p>Ces prescriptions portent sur la période de janvier 2024 au 8 septembre 2024.</p> <p>Pour les installations de chantier à proximité des gares prioritaires, les titulaires devront, pour l'exécution de leurs marchés, prendre en compte des contraintes spécifiques (de sureté, d'accessibilité, d'image, du flux voyageur et des capacités de la gare) permettant le maintien des installations pendant les Jeux Olympiques 2024 du 8 juillet 2024 au 8 septembre 2024.</p> <p>Les titulaires des futurs marchés devront se conformer à ces prescriptions, sous réserve du mécanisme de dérogation prévu par la SNCF.</p>
--	--

**Thématique : Exploitation et emprises chantier      Emetteur : SNCF (G&C)**

Avis/Remarques	Positionnement du maître d'ouvrage
<p>La SNCF apporte des précisions et ses recommandations sur plusieurs gares :</p> <p><u>Nogent-Le Perreux :</u> Le Maître d'Ouvrage (MOA) prévoit une emprise chantier sous le viaduc ferroviaire actuel. Le MOA doit préserver l'exploitation de la ligne du Transilien sur le viaduc et demander à SNCF Réseau si une éventuelle Convention d'Occupation Temporaire (COT) travaux est nécessaire, ainsi que si nécessaire suivant les aménagements envisagés, des missions de sécurité ferroviaire.</p> <p><u>Val de Fontenay :</u> Les aménagements sur ce site se dérouleront également dans le cadre du projet de ce pôle majeur, qui nécessite une attention forte pour mettre en place des interconnexions à la hauteur des enjeux de flux et de sa propre Déclaration d'Utilité Publique.</p> <p><u>Rosny Bois-Perrier :</u> Le site de Rosny Bois-Perrier est très contraint, avec trois chantiers : L11 RATP, L15 SGP et les travaux d'accessibilité et d'interconnexion de la gare SNCF. L'espace disponible doit être partagé entre les Maîtres d'Ouvrage (MOA), sans remettre en cause les plannings des projets.</p> <p>SNCF Gares &amp; Connexions aura besoin en 2025 et 2026, de 900 m2 de chaque côté du faisceau de voies pour ses emprises chantiers (accessibilité et interconnexion). A ce stade, l'extension des emprises chantiers est à rechercher par le MOA de la 15 Est et le partage des emprises entre les chantiers reste à finaliser.</p>	<p>Le Maître d'Ouvrage confirme que ces sujets sont déjà pris en compte dans le cadre de l'élaboration du programme des gares et de leurs chantiers (échanges déjà menés dans le cadre de l'élaboration du dossier de consultation du premier marché de conception-réalisation de la ligne 15 Est - comprenant les sites de Nogent-Le Perreux, Val de Fontenay et Rosny Bois-Perrier – et échanges en cours et à venir dans le cadre de l'élaboration du dossier de consultation du second marché comprenant les sites Drancy-Bobigny et Stade de France).</p>

<p>De plus, pendant le chantier du Grand Paris Express, un accès de 6 m de large doit être maintenu vers la gare SNCF pour les voyageurs, les secours, les convoyeurs de fonds et les exploitants de la gare. Ce cheminement doit être trouvé par le MOA de la 15 Est au sein de son emprise chantier.</p> <p><u>Drancy-Bobigny :</u> La zone d'extension de l'emprise chantier à Drancy correspond à une emprise nécessaire pour le projet tram-train T11. Ce projet a été déclaré d'utilité publique et l'emprise concernée a fait l'objet d'une expropriation au bénéfice de la SNCF. Une coordination est nécessaire entre les projets tram-train T11 et Grand Paris Express L15 Est, pour la définition des aménagements, ainsi que les emprises des chantiers.</p> <p><u>Stade de France :</u> « L'interconnexion avec le RER B se fait au niveau du rez-de-chaussée, via le passage sous voies existant de la gare RER. Les quais du RER sont ensuite accessibles depuis les circulations verticales existantes. Cette correspondance sera assurée les jours d'évènement au Stade de France. »</p> <p>Un dispositif de régulation des flux de personnes sera nécessaire pour l'accès à la Ligne 15 Est, le passage sous voie servant à la régulation des flux vers le RER B. De même, la phase chantier ne doit pas impacter les flux de la gare RER, en particulier lors des événements au Stade de France.</p> <p>Enfin, la préservation de l'exploitation des réseaux existants, la prise en compte des projets futurs et la coordination en phase chantier doivent être pris en compte.</p>	
--	--

**Thématique : Interopérabilité à Champigny et concertation de 2019**

**Emetteur : DRIEA**

Avis/Remarques	Positionnement du maître d'ouvrage
<p>La DRIEA alerte sur l'absence d'information dans le dossier de Déclaration d'Utilité Publique modificative n°2 concernant la concertation de 2019 afférant à l'interopérabilité de la gare de Champigny Centre.</p> <p>Elle mériterait d'être incluse dans le dossier, y compris en concluant que le projet n'est pas modifié sur ce point.</p>	<p>A son initiative, le Maître d'Ouvrage a en effet conduit en 2019 une concertation qui a confirmé le maintien des fonctionnalités d'interopérabilité de la gare.</p> <p>Les principes d'exploitation et les ouvrages associés sont présentés dans les pièces C (Présentation du programme) et G2 (Etude d'impact – Présentation du projet) du dossier.</p> <p>Le Maître d'Ouvrage confirme que les fonctionnalités restent inchangées par rapport</p>



	aux dossiers de Déclaration d'Utilité Publique antérieurs de la ligne 15 Est.
--	---

**Thématique : JO 2024 Emetteur : DRIEA**

Avis/Remarques	Positionnement du maître d'ouvrage
<p><u>Gare de Fort d'Aubervilliers :</u></p> <p>La modification de l'emprise a été négociée avec Grand Paris Aménagement et la Ville d'Aubervilliers suite à la décision d'implanter un centre aquatique d'entraînement olympique prévu pour 2024 de sorte à assurer la fonctionnalité du site et la concomitance des chantiers.</p> <p>Le nouveau périmètre s'étend de façon plus conséquente sur les jardins familiaux, passant de 4 000 à 5 000 m<sup>2</sup>.</p> <p>Les négociations avec les locataires de ces jardins sont en cours, afin d'en réimplanter une partie dans la partie boisée actuellement inoccupée du Fort.</p> <p>Une attention particulière devra être portée sur l'état du chantier de la Société du Grand Paris pendant l'évènement olympique, en concertation avec la Société de Livraison des Ouvrages Olympiques (SOLIDEO) et PARIS 2024.</p> <p>La SOLIDEO, qui pilote les réunions de suivi du projet de centre aquatique, est donc associée au projet.</p> <p>Enfin, ce qui est prévu dans le projet de modification de la DUP est conforme au résultat des négociations locales.</p>	<p>Le Maître d'Ouvrage prend bonne note de la remarque. Une attention particulière sera portée sur l'état du site pendant les Jeux Olympiques de 2024.</p>

**Thématique : Circulation Emetteur : Ministère des Armées**

Avis/Remarques	Positionnement du maître d'ouvrage
<p>Le Ministère des Armées attire l'attention sur le fait que des axes routiers, servant d'itinéraires pour la circulation des convois militaires, se situent dans la zone d'intervention du projet de la Ligne 15 Est ou à proximité de celle-ci.</p> <p>Ces axes doivent rester ouverts et permettre la circulation des convois ou à défaut, des itinéraires de déviation doivent être prévus. Par conséquent, le ministère devra en être informé</p>	<p>Le Maître d'Ouvrage indique que ces prescriptions seront prises en compte par les titulaires des marchés de conception-réalisation lors de la préparation de leurs chantiers.</p>

➤ Socio-économie

Thématique : Modélisation du trafic Emetteur : DRIEA

Avis/Remarques	Positionnement du maître d'ouvrage
<p>La DRIEA relève la coexistence de différentes hypothèses de trafic sur la totalité de la ligne 15 à l'heure de pointe du matin, entre les deux dossiers de Déclaration d'Utilité Publique modificative L15Est et L15Ouest, ainsi que dans les études socio-économiques.</p> <p>La DRIEA recommande une harmonisation des données de trafic, y compris avec les autres dossiers de Déclaration d'Utilité Publique modificative en cours.</p>	<p>Le Maître d'Ouvrage prend bonne note de cette remarque et indique que les données des hypothèses de trafic seront actualisées sur la base des dernières prévisions de la DRIEA disponibles.</p>
<p>La DRIEA relève que le prolongement de la ligne 11 jusqu'à Noisy-Champ, qui est mentionné dans le modèle Modus, ne figure plus dans les hypothèses de modélisation de trafic évoquées pour l'horizon 2030. De plus, pour la période post-2030, le dossier n'évoque pas de projection de trafic.</p>	<p>Le Maître d'Ouvrage informe que les résultats de l'étude socio-économique ont été fournis sur la base des données de trafic communiquées par la DRIEA.</p>
<p>La DRIEA publiera prochainement un rapport de valorisation consacrant le développement de son modèle Modus version 3,1 et de ses résultats à l'horizon prospectif 2030, à partir des derniers scénarios établis à la fin août 2020. Quelques différences de trafic pourront apparaître à la suite de ces évolutions.</p>	<p>Le Maître d'Ouvrage prend bonne note de cette information et indique que les données des hypothèses de trafic seront actualisées sur la base des dernières prévisions de la DRIEA disponibles.</p>
<p>DRIEA propose de remplacer, dans la page 25 de la pièce H (Etude socio-économique), la phrase :</p> <p>« Dans la version précédente du modèle (Modus 2.2), le réseau de transports en commun, et en particulier le réseau de bus, était imparfaitement décrit et incomplet. »</p> <p>Par la phrase :</p> <p>« La mise à jour du modèle de trafic utilisé (passage de MODUS 2.2 à MODUS 3.1) a permis de bénéficier d'une description des réseaux de transport en commun, et en particulier de bus, fortement améliorée et complétée grâce à une réforme du réseau, qui se base désormais sur le recueil de données GTFS 1 édité par Ile-de-France Mobilités. »</p>	<p>Le Maître d'Ouvrage prend bonne note de cette remarque et indique que la phrase en question sera modifiée dans le dossier qui sera soumis à enquête publique.</p>
<p>La carte présente en page 24 de la pièce H (Etude socio-économique) correspond à une projection de trafic caduque envoyée par la DRIEA et ne présente pas la mise en forme adéquate.</p>	<p>Le Maître d'Ouvrage prend bonne note de cette remarque et indique que les données intégrées dans les cartes, ainsi que le texte de la pièce H seront actualisées sur la base des dernières données de trafic de la DRIEA disponibles.</p>

<p>La date et les données en pages 24 et 28 mériteraient d'être précisées.</p> <p>Par exemple, il est présenté le trafic de la Ligne 15 complète fourni par la DRIEA en 2020, mais l'impact de la mise en service du tronçon L15 Est seul est représenté avec des données d'IDFM datant de 2014. Il est recommandé d'harmoniser les données de trafic utilisées.</p> <p>Il s'agirait de préciser dans le texte que les dates d'estimation des trafics sont différentes, car la date figurant sur les cartes ne suffit pas. La source des données pour les gains de temps et les gains d'accessibilité devraient en outre figurer dans le dossier.</p>	
---	--

**Thématique : Valeur actuelle nette (VAN) Emetteur : DRIEA**

Avis/Remarques	Positionnement du maître d'ouvrage
<p>La DRIEA fait remarquer que le calcul effectué pour présenter la valeur ajoutée socio-économique de chaque tronçon de la ligne 15 n'est pas explicite.</p>	<p>Le Maître d'Ouvrage indique que ces données sont présentées dans la pièce H concernant le Grand Paris Express dans son ensemble.</p> <p>L'évaluation des bénéfices des différentes lignes d'un programme intégré pose des interrogations théoriques et pratiques.</p> <p>Les effets économiques sont déterminés avec une certaine robustesse au niveau de l'ensemble de la région et les calculs de territorialisation des bénéfices économiques et urbains peuvent être effectués au niveau des territoires et pas à celui des lignes.</p> <p>L'idée avancée initialement était de réaliser l'évaluation d'un tronçon par différence entre la valeur du programme complet et celle du programme duquel on retranche le tronçon considéré. Cependant, cette solution aurait risqué de sous-estimer les effets de réseau et les avantages des lignes, car les rendements d'un réseau sont probablement faiblement croissants au début de sa mise en œuvre, puis fortement croissants à mesure de son exploitation. De plus, s'agissant d'un projet à fortes incidences en termes d'emplois sur l'ensemble de la région, la question s'est posée sur la pertinence de calculer les inductions d'emplois pour des tronçons considérés séparément.</p> <p>Pour les différents dossiers d'utilité publique de 2013 à 2016, la Société du Grand Paris a retenu l'utilité « à la Poulit» (tirée de l'annexe IV de la circulaire « de Robien » de 2004) comme clé d'imputation, mais cette technique ne peut pas tenir compte des P+E (population et emploi) différents en référence et en projet. Le Grand</p>

	<p>Paris Express induisant des emplois nouveaux à l'échelle de l'ensemble de la région et influant sur la localisation de la croissance de l'emploi, une méthode de calcul a été développée, permettant également d'éviter les sous estimations significatives de la Valeur Ajoutée Nette des lignes traversant des territoires en forte mutation.</p> <p>Dans un premier temps, il a été calculé la croissance et la densification de l'emploi induites dans les différents territoires de la région. Ces deux données s'appuient sur la différence entre la prévision du scénario bas avec une induction d'emplois supplémentaires de 115 000 emplois, du fait de la réalisation du Grand Paris Express, et la prévision tendancielle de la croissance de l'emploi pour chacun des territoires de la région Ile-de-France.</p> <p>Dans un second temps, il a été imputé directement aux lignes du Grand Paris Express les bénéfices calculés pour les différents territoires de la région. Lorsque ces derniers ne sont traversés que par une seule ligne, et lorsqu'ils se situent au croisement de plusieurs lignes, les bénéfices constatés sur ces territoires ont été ventilés à parts égales entre les différentes lignes à l'origine de ces bénéfices et ce, en raison de l'absence de modèle reconnu pour faire l'imputation des bénéfices d'un territoire aux différentes lignes qui le traversent.</p> <p>D'autres méthodes ont été testées, et donnent des résultats analogues. Cette méthode de répartition est soumise aux contre-experts du Secrétariat Général pour l'Investissement (SGPI) et le Maître d'Ouvrage mettra en œuvre leurs recommandations éventuelles quant à une autre technique de répartition.</p>
<p>Les principaux gains sont des gains de temps et de valorisation des nouveaux emplois. La valorisation des nouveaux emplois repose sur une méthode assez complexe et dépend de facteurs externes</p>	<p>Pour ce qui est de la méthode de répartition des gains, le Maître d'Ouvrage rappelle que celle-ci est soumise aux contre-experts du Secrétariat Général Pour l'Investissement.</p> <p>Le Maître d'Ouvrage mettra en œuvre leurs recommandations éventuelles quant à une autre technique de répartition.</p> <p>Enfin, la méthode de calcul des gains utilisée a été mise en œuvre à de nombreuses reprises et ses résultats dépendent en effet du cadrage macroéconomique.</p>

**Thématique : VAN et analyse des risques**

**Emetteur : DRIEA**

Avis/Remarques	Positionnement du maître d'ouvrage
<p>La DRIEA valide en l'état la rentabilité du projet via l'analyse de risques, mais informe que le projet est vulnérable à la conjoncture économique.</p> <p>Sa rentabilité pourrait être remise en cause du fait de la crise sanitaire et d'une révision de la croissance du Produit Intérieur Brut sur le long terme (calcul de la VAN avec une croissance du PIB de long terme à 0% ou 0,5%).</p> <p>Des tests complémentaires ont été réalisés pour évaluer plus précisément l'impact des risques systémiques (tests de stress) sur la rentabilité du projet. Ceux-ci sont validés en l'état (le projet reste rentable), mais la probabilité d'un scénario de croissance faible est susceptible d'évoluer à la hausse à cause de la crise sanitaire, ce qui pourrait rendre le projet non-rentable en cas de réactualisation.</p> <p>Une note du ministère des transports prenant en compte les effets à long terme de la crise sanitaire est prévue au plus tôt pour le premier trimestre 2021.</p>	<p>Le Maître d'Ouvrage prendra en compte une éventuelle modification des normes de croissance à appliquer aux calculs de risque, dès lors que cette modification sera notifiée par la Direction Générale des Infrastructures des Transports et de la Mer (DGITM), dans des échéances compatibles avec le déroulement de la procédure de Déclaration d'Utilité Publique modificative.</p>

**Thématique : Frais de structure**

**Emetteur : DRIEA**

Avis/Remarques	Positionnement du maître d'ouvrage
<p>Les frais de structure, ainsi que le remboursement de la dette, ne sont pas détaillés.</p> <p>Une comparaison des coûts d'infrastructure, suite aux évolutions du projet, devrait figurer dans le dossier.</p>	<p>Le Maître d'Ouvrage indique que les frais de structure ont été comptabilisés au niveau du Grand Paris Express dans son ensemble.</p> <p>L'évolution des coûts est présentée dans la pièce F (Appréciation sommaire des dépenses) du dossier de Déclaration d'Utilité Publique modificative.</p>

➤ **Mise en compatibilité avec les documents d'urbanisme**

**Thématique : Mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU)**

**Emetteur : DRIEA**

Avis/Remarques	Positionnement du maître d'ouvrage
<p>La DRIEA demande de préciser pour les ouvrages annexes 7301P – Z.A. des Marais (Fontenay-sous-Bois), 7401P – Rue Mathias (Le Perreux-sur-Marne), 7403P – Rue Germinal (Champigny-sur-Marne) et 74E05 – Entonnement Jean-Baptiste Clément (Champigny-sur-Marne) la nature et les modalités de stockage des matériaux envisagées sur les nouvelles zone d'intervention et de</p>	<p>Le Maître d'Ouvrage précise que les dispositions relatives à l'interdiction des dépôts dans les PLU de Fontenay-sous-Bois, de Nogent-sur-Marne et Champigny-sur-Marne n'ont pas pour objet d'interdire ou de réglementer les chantiers de construction, c'est-à-dire la présence de matériaux sur le chantier et l'utilisation de machines pour l'édification des constructions.</p>

<p>prévoir éventuellement une mise en comptabilité des dispositions relatives aux dépôts dans les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) correspondants.</p>	<p>Le PLU de Nogent-sur-Marne interdit les dépôts sauvages. Or, la Société du Grand Paris ne fera aucun dépôt sauvage.</p> <p>Les PLU de Fontenay-sous-Bois et Champigny-sur-Marne interdisent quant à eux certains types de dépôts non couverts. Ces dispositions n'interdisent ni la présence de matériaux sur le chantier, ni l'utilisation de machines pour l'édification des constructions, ni le stockage de terres excavées (qui ne sont pas des déchets tant qu'elles n'ont pas quitté le site de leur excavation).</p> <p>Le Maître d'Ouvrage a demandé une mise en compatibilité des règles relatives aux dépôts, quand elles interdisaient les dépôts de toute nature et donc les dépôts de terre. En effet, la réalisation des travaux du GPE nécessite l'excavation de volumes de terres très importants qui devront parfois être stockés temporairement sur le site d'excavation. Ce stockage ne sera pas définitif. Néanmoins, il présentera un caractère relativement durable et ne correspond pas directement à un besoin du chantier.</p>
<p>La DRIEA informe qu'une modification n°3 de droit commun est intervenue en octobre 2020 sur le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Fontenay-sous-Bois. L'enquête publique s'est déroulée du 21 septembre au 23 octobre 2020. L'approbation est prévue au début du mois de janvier 2021.</p> <p>Cette procédure prévoit notamment un dispositif classique de dérogation à l'article 2 «occupation et utilisation du sol autorisés sous conditions particulières : sont admises les constructions, installations et ouvrages nécessaires à la réalisation et au fonctionnement de projets de transports collectifs ».</p> <p>Pour rappel, l'approbation de la modification du PLU de Fontenay-sous-Bois interviendra à la fin du 1er trimestre 2021, alors que l'arrêté de Déclaration d'Utilité Publique modificative (DUPm) de la ligne 15 Est devrait intervenir fin du second semestre 2021.</p>	<p>Le Maître d'Ouvrage précise que le PLU de Fontenay-sous-Bois contient également la disposition suivante :</p> <p>« En application de l'article R123-9 du Code de l'urbanisme, sont autorisés, qu'ils soient ou non conformes aux dispositions des articles 1 à 14 du présent règlement, les travaux d'affouillement et de construction, ainsi que les installations nécessaires au Réseau de Transport du Grand Paris, ou à l'aménagement des transports en commun » (article 2.8 des règles communes applicables dans toutes les zones urbaines).</p> <p>La DUP modificative est compatible avec le PLU en vigueur à la date du dépôt du dossier ainsi qu'avec le projet de modification.</p>
<p>La DRIEA informe qu'une modification de droit commun est en cours sur le PLU du Perreux-sur-Marne (enquête publique du 02/11 au 02/12).</p> <p>Cette procédure prévoit notamment la création de deux secteurs classés «Zone Urbaine Mixte» (URc) et «Zone intermédiaire» (UMa) sur le quartier de gare, qui n'appellent pas de remarques particulières.</p>	<p>La DUP modificative ne porte que sur le projet de réseau de transport en commun de la ligne 15 Est et non sur les projets immobiliers à destination de logements et de commerces envisagés sur les emprises chantier de la gare Nogent-Le Perreux.</p> <p>La disposition citée imposant la réalisation des places de stationnement en sous-sol au-delà de 8 places créées est compatible avec le programme de la gare, qui ne prévoit pas la création de plus de 8 places de stationnement.</p>

<p>Cependant il convient de signaler que la modification inclut un complément de l'article 12.2.1 sur les normes de stationnements pour les véhicules motorisés (voitures) dans les constructions neuves : "au-delà de 8 places de stationnements, celles-ci devront obligatoirement être réalisées en souterrain.". Cette nouvelle règle pourrait impacter les coûts de construction sur le secteur de la gare identifié dans le futur plan de zonage en URc. En effet, le caractère contraint du sol (emprise gare enterrée et zone tampon du tunnel de l'infrastructure enterrée de la ligne 15) ne permet sur le futur secteur URc de produire en sous-sol un nombre important de parking (et donc un nombre de logements significatifs) alors que le secteur doit être un enjeu de densification majeur pour la commune.</p>	<p>Pour le projet immobilier, il est envisagé la réalisation d'un parking en rez-de-chaussée en secteur URc.</p> <p>La SGP a émis un avis dans le cadre de l'enquête publique dans lequel elle demande qu'en secteur URc, dédié au projet du Grand Paris Express et aux projets immobiliers connexes, la réalisation des places de stationnement soit autorisée en rez-de-chaussée.</p>
---	---

➤ **Réseaux et concessionnaires**

**Thématique : Accessibilité      Emetteur : GRDF**

<b>Avis/Remarques</b>	<b>Positionnement du maître d'ouvrage</b>
<p>Gaz Réseau Distribution France (GRDF) signale qu'il aura besoin de disposer de zone d'emprise plus large que la construction des gares ou des ouvrages annexes. Le retour d'expérience de ces dernières années montre que les zones de base de vie ou la construction d'infrastructures pour les véhicules ne sont pas intégrées dans les périmètres initiaux. Ce manquement met en contrainte GRDF dans l'accessibilité à ces ouvrages 24/24 et 7/7, au titre de la sécurité des personnes et des biens.</p>	<p>Le Maître d'Ouvrage confirme que la contrainte d'accès par GRDF à ses ouvrages 24/24 et 7/7 sera bien indiquée dans le programme des ouvrages de la Société du Grand Paris, afin que les titulaires des marchés de conception-réalisation la prennent en compte dans l'organisation de leur chantier, ainsi que dans la conception des ouvrages.</p>
<p>GRDF apporte des précisions et des recommandations sur plusieurs ouvrages:</p> <p><u>Ouvrages Annexes 6701P – Normandie Niemen et 6702P – Libération (Bobigny); Centre d'Exploitation de Rosny-sous-Bois :</u></p> <p>GRDF demande de suivre ses préconisations pour les zones hors emprise qui ne nécessitent pas de dévoiement.</p> <p><u>Ouvrage Annexe 6901P – Avenue de Rosny (Noisy-le-Sec) :</u></p> <p>Des dévoiements sont à étudier par le bureau d'études de GRDF. GRDF demande de suivre ses préconisations pour les zones hors emprises qui ne nécessitent pas de dévoiement.</p>	<p>Pour les zones hors emprise qui ne nécessitent pas de dévoiement, les préconisations fournies par GRDF seront indiquées dans le programme du Maître d'Ouvrage, afin que les titulaires des marchés de conception-réalisation les prennent également en compte dans l'organisation de leur chantier et dans la conception des ouvrages.</p> <p>Pour certains des sites mentionnés, dans l'attente des études détaillées de GRDF, un projet de dévoiement sur la base des études du Maître d'Ouvrage est pris en compte à ce stade.</p>

Ouvrage 71E01 – Entonnement de Rosny Bois-Perrier (Rosny-sous-Bois) et Ouvrage Annexe 7302P – Rue du Bel air (Le Perreux-sur-Marne) :

Des études sont en cours de réalisation au sujet de la proposition de dévoiement proposée par le Maître d'Ouvrage.

Ouvrage Annexe 7113P – Stade Armand Girodit (Rosny-sous-Bois) :

GRDF signale une mauvaise retranscription de son réseau sur le plan de synthèse.

Ouvrage annexe 7101P – Avenue Lech Walesa (Rosny-sous-Bois) :

Les solutions de dévoiement proposées par le Maître d'Ouvrage sont impossibles à mettre en œuvre au vu du réseau concerné. Des études sont en cours par le Bureau d'Etudes de GRDF.

Ouvrage annexe 7302P – Rue du Bel air (Le Perreux-sur-Marne) :

Des études sont en cours par le bureau d'étude de GRDF, afin de proposer un dévoiement du réseau sur l'îlot complet.

Ouvrage 74E05 – Entonnement Jean-Baptiste Clément (Champigny-sur-Marne) :

Les études sont à reprendre par le Bureau d'Etudes de GRDF, suite à la nouvelle emprise de l'ouvrage. De plus, un réseau GRDF en conflit dans la nouvelle emprise n'est pas mentionné dans le plan de synthèse.

Gare de Bobigny Pablo Picasso :

Abandon du réseau en conflit. Déplacement du branchement gaz.

Gare de Bondy :

Abandon du réseau de gaz en conflit s'il est non nécessaire dans le cadre d'un développement de la zone nécessitant un raccordement au gaz. Etude à venir par le Bureau d'Etudes de GRDF pour valider cette solution.

Gare de Rosny Bois-Perrier :

L'abandon du réseau en conflit est à faire valider par le Bureau d'Etudes de GRDF. Suivre les préconisations de GRDF pour les zones hors emprise qui ne nécessitent pas de dévoiement.



<u>Gare de Nogent - Le Perreux :</u>	
La solution de dévoiement étudiée est à faire valider par le bureau d'études de GRDF.	

**Thématique : Entonnement 71E01 – Rosny Bois-Perrier Emetteur : SEDIF**

<b>Avis/Remarques</b>	<b>Positionnement du maître d'ouvrage</b>
Le Syndicat des Eaux D'Ile-de-France (SEDIF) signale que la nouvelle implantation de l'ouvrage d'entonnement 71E01 (Rosny-sous-Bois) est de nature à impacter d'une manière plus conséquente qu'initialement envisagé les ouvrages de distribution du service public de l'eau potable.	Le Maître d'Ouvrage a bien connaissance de cette problématique. La nouvelle implantation de l'ouvrage nécessite effectivement pour sa construction un dévoiement provisoire d'un réseau de distribution. Des échanges sont déjà en cours à ce sujet entre le Maître d'Ouvrage et le SEDIF/VEOLIA.

**Thématique : Remarques générales Emetteur : SEDIF**

<b>Avis/Remarques</b>	<b>Positionnement du maître d'ouvrage</b>
Les travaux de déplacement des ouvrages devront être financés entièrement par le demandeur.	Le Maître d'Ouvrage précise que des conventions de financement sont prévues avec le SEDIF, conformément à la réglementation en vigueur.
Les interfaces SEDIF/SGP seront à consolider dans la suite des études. Des discussions devront également être menées afin de trouver des alternatives au dévoiement de conduites de distribution.	Le Maître d'Ouvrage prend bonne note des remarques et rappelle que les échanges sont déjà en cours et se poursuivront entre le Maître d'Ouvrage et le SEDIF/VEOLIA.
Pour les nouvelles zones potentielles d'interventions qui n'entraîneraient pas d'interfaces directes avec les ouvrages SEDIF, une vigilance accrue lors de la réalisation des travaux est demandée de la part du Maître d'Ouvrage concernant la présence de conduites de distribution à proximité de ces nouvelles zones de travaux.	Pour ce qui est des zones potentielles d'interventions sans interface directe avec les ouvrages SEDIF, le Maître d'Ouvrage indique que les préconisations du SEDIF seront bien indiquées dans son programme, afin que les titulaires des marchés de conception-réalisation les prennent en compte dans l'organisation de leur chantier et dans la conception des ouvrages.

➤ **Patrimoine**

**Thématique : Archéologie Emetteur : DRAC**

<b>Avis/Remarques</b>	<b>Positionnement du maître d'ouvrage</b>
Le Maître d'Ouvrage est invité à se rapprocher du Service Régional de l'Archéologie (SRA) qui pourra prescrire, selon la localisation des ouvrages, des diagnostics archéologiques.	Le Maître d'Ouvrage a saisi le Service Régional d'Archéologie d'une nouvelle demande d'avis de sensibilité archéologique sur l'ensemble de la ligne 15 Est, le 29/09/2020.  À la suite de cette saisine, le SRA a demandé des compléments d'information, qui lui ont été adressés le 30/11/2020. Le SRA a répondu au Maître d'Ouvrage par courrier en date du 20/01/2021.

	<p>Par ailleurs, divers ouvrages avaient déjà donné lieu à des prescriptions de diagnostic : l'OA 7101P – Avenue Lech Walesa, à Rosny-sous-Bois et l'OA 7401P – Rue Mathias, au Perreux-sur-Marne, dont les emprises ont évolué. Des arrêtés modificatifs de prescription ont d'ores et déjà été émis par la DRAC, sur la base des nouveaux périmètres tels que présentés au dossier de demande de Déclaration d'Utilité Publique modificative. Il en est de même pour la prescription de fouilles au niveau de l'OA 6601P – Campus des Métiers, à Bobigny.</p>
--	---

**Thématique : Monument historique      Emetteur : DRAC et SMAP 93**

<b>Avis/Remarques</b>	<b>Positionnement du maître d'ouvrage</b>
<p>La DRAC et le Service Métropolitain de l'Architecture et du Patrimoine de Seine-Saint-Denis (SMAP 93) signalent que l'ouvrage annexe 6701P est réalisé sur le site Normandie-Niemen, à Bobigny, et couvre une partie de l'ancienne gare SNCF de la Grande Ceinture. Cette dernière est un monument historique inscrit, dont la protection d'inscription porte sur l'emprise au sol de la gare.</p> <p>Les aménagements ou installations temporaires dans l'emprise du monument historique inscrit seront soumis à l'accord du conservateur régional des monuments historiques.</p> <p>La réalisation de l'ouvrage définitif situé dans les abords du Monument Historique inscrit sera soumise à l'accord de l'Architecte des Bâtiments de France (ABF). Le projet devrait être orienté selon les conclusions d'une étude patrimoniale, en préservation de l'identité industrielle ancienne du site.</p> <p>Par ailleurs, la DRAC et le SMAP 93 demandent à ce que les services de la Direction Régionale des Affaires Culturelles (DRAC) soient associés pour la définition des mesures de préservation du monument.</p> <p>Un constat d'état des lieux sera nécessaire avant et après la réalisation des travaux.</p> <p>Le Maître d'Ouvrage doit veiller à respecter les procédures réglementaires ayant trait à ce sujet.</p>	<p>Le Maître d'Ouvrage confirme avoir bien identifié le caractère sensible de la localisation de l'emprise projetée pour la réalisation de l'ouvrage 6701P- Normandie Niémen, qui s'inscrit pour partie sur l'emprise au sol du monument historique inscrit "Gare de la Grande Ceinture" (ancienne gare de déportation de Bobigny) et en totalité dans le périmètre de protection correspondant, en plus de sa localisation pour partie dans le périmètre de protection du monument historique inscrit de l'ancien hôpital franco-musulman, mosquée et cimetière.</p> <p>C'est la raison pour laquelle le Maître d'Ouvrage a engagé des échanges avec l'ABF, notamment par le biais d'une réunion en juin 2020, permettant d'échanger sur les enjeux du site au regard du projet d'ouvrage en phase définitive et des installations envisagées pour la phase chantier, puis par le biais d'une visite de site.</p> <p>A ce stade des études, l'utilisation du sol du monument historique de la gare de Grande Ceinture en phase chantier apparaît nécessaire.</p> <p>Le Maître d'Ouvrage rappelle que la conception de l'ouvrage et l'usage des emprises ne sont pas précisément arrêtées à ce jour et que le travail pour minimiser les impacts du projet se poursuit en sus des engagements du dossier de DUP modificative.</p> <p>Le Maître d'Ouvrage entend poursuivre les échanges avec l'ABF et associera l'ensemble des services concernés et notamment la DRAC pour la définition des mesures de préservation du monument historique inscrit. Il se soumettra à l'ensemble des procédures prévues par le code du patrimoine et notamment au contrôle scientifique et technique prévu pour les travaux sur un monument historique inscrit. L'étude patrimoniale visée est bien en cours.</p>

**Thématique : Espaces protégés      Emetteur : DRAC et SMAP 93**

<b>Avis/Remarques</b>	<b>Positionnement du maître d'ouvrage</b>
<p><u>Gare de Mairie d'Aubervilliers :</u></p> <p>La DRAC et le SMAP 93 signalent que la démolition des immeubles du 3 rue Ferragus et du 14 rue de la Commune de Paris conduirait à altérer l'ensemble cohérent des abords de l'Eglise Notre-Dame-des-Vertus, classée monument historique, notamment par l'insertion d'un bâtiment d'échelle inadaptée au quartier.</p> <p>L'Architecte des Bâtiments de France (ABF) signale que le retrait des deux immeubles de la liste du patrimoine bâti repéré d'intérêt patrimonial au PLUI n'est pas une condition suffisante à leur démolition et en recommande l'abandon.</p> <p>Il recommande également d'intégrer à la réflexion d'étude de pôle les conclusions des études patrimoniales menées par la commune d'Aubervilliers.</p> <p>Il indique qu'il refusera son accord aux demandes de permis de démolir des deux immeubles sur rue. Il prescrit d'intégrer dans le cahier des charges du marché de conception-réalisation la conservation de ces immeubles. Par ailleurs la hauteur de toute nouvelle construction devrait se limiter aux gabarits existants.</p>	<p>Le Maître d'Ouvrage a pris bonne note de la position de l'ABF sur les bâtiments du 3 rue Ferragus et du 14 rue de la Commune et s'engage à étudier la faisabilité de la réalisation de la gare en considérant ces nouvelles données.</p>
<p><u>Gare de Mairie d'Aubervilliers :</u> L'ABF prescrit d'intégrer le maintien des arbres d'alignement et de grand développement, ainsi que la compensation sur site des abattages éventuels, dans le cahier des charges du marché de conception-réalisation.</p>	<p>Concernant les arbres d'alignement et ceux remarquables identifiés sur le Plan Local d'Urbanisme intercommunal, le Maître d'Ouvrage informe que ces derniers se trouvent dans les emprises des ouvrages souterrains de la gare. Ils ne peuvent donc être maintenus en place le temps du chantier.</p> <p>Le Maître d'Ouvrage prendra en compte la question des compensations à terme dans son travail d'élaboration du dossier de consultation du marché de conception-réalisation.</p>
<p><u>Gare de Mairie d'Aubervilliers :</u></p> <p>L'ABF prescrit d'intégrer le maintien des arbres d'alignement et de grand développement, ainsi que la compensation sur site des abattages éventuels, dans le cahier des charges du marché de conception-réalisation.</p>	<p>Le Maître d'Ouvrage rappelle que toutes les emprises qui ne seront pas nécessaires au fonctionnement de la gare et au pôle d'échange en phase exploitation seront restituées au propriétaire du foncier qui est l'aménageur de la ZAC du Fort d'Aubervilliers, Grand Paris Aménagement.</p> <p>Par conséquent, toutes les emprises prises sur les jardins familiaux pour les besoins de la phase chantier seront restitués et sont donc</p>

	susceptibles d'être rendues à leur utilisation préalable, en fonction de l'aménagement qui en sera fait par l'aménageur.
--	--

**Thématique : Espaces protégés      Emetteur : DRAC et SMAP 94**

<b>Avis/Remarques</b>	<b>Positionnement du maître d'ouvrage</b>
<p><u>Gare de Nogent – Le Perreux :</u></p> <p>Le SMAP 94 informe que l'ouverture d'une large zone de chantier conduit à la démolition de plusieurs immeubles, dont deux qui structurent le paysage bâti.</p> <p>L'Architecte des Bâtiments de France confirmera son avis défavorable à l'encontre des permis de démolir.</p>	<p>Le Maître d'Ouvrage prend note de la position de l'ABF quant à l'impact du projet de gare de Nogent-Le Perreux.</p> <p>L'implantation de la gare et de l'emprise travaux est très contrainte par le tissu urbain et la SGP a veillé à réduire au maximum l'emprise du chantier. Ainsi, celle-ci, inférieure de 20% à l'emprise moyenne d'un chantier de gare du Grand Paris Express, permet à la fois de disposer des espaces nécessaires pour mener les travaux et de limiter les nuisances aux riverains les plus proches.</p> <p>Par ailleurs, pour réduire l'impact du chantier, la SGP a prévu de répondre à une partie des besoins en emprises chantier sur un secteur plus éloigné des travaux gare, malgré les contraintes supplémentaires en termes d'organisation du chantier, pour limiter au strict nécessaire les emprises autour de la future gare.</p>

**Thématique : Espaces protégés      Emetteur : SMAP 93**

<b>Avis/Remarques</b>	<b>Positionnement du maître d'ouvrage</b>
<p><u>Gare de Bobigny-Pablo Picasso :</u></p> <p>L'Architecte des Bâtiments de France recommande de préserver les effets de mise en scène de la représentation de l'Etat, pour créer une place au double statut de parvis de gare et d'esplanade de cité administrative, et d'intégrer ce point dans le cahier des charges du marché de conception-réalisation.</p>	<p>Le Maître d'Ouvrage a pris bonne note de la recommandation de l'ABF liée notamment aux spécificités de l'architecture de la cité administrative qui bénéficie du label « Architecture Contemporaine Remarquable ».</p> <p>Le Maître d'Ouvrage précise qu'elle mène de échanges avec les services de la Préfecture dans le cadre du projet de gare, et que les recommandations du programme de la gare ont été rédigées en entière concertation avec ces derniers.</p> <p>Le Maître d'Ouvrage précise que la rédaction du programme de la gare de Bobigny Pablo Picasso intègre notamment la demande faite par la Préfecture que le projet d'aménagement conserve une cohérence esthétique avec l'aspect architectural d'origine de l'Esplanade Jean Moulin et la composition architecturale des bâtiments qui l'encadrent, tant du point de vue de sa matérialité que du motif géométrique qui le caractérise.</p>
<p>L'Architecte des Bâtiments de France recommande d'éclairer les orientations des</p>	<p>Le Maître d'Ouvrage prend bonne note de cette demande et confirme rester attentif aux enjeux</p>

projets, situés en dehors des abords mais présentant des enjeux patrimoniaux ou paysagers forts, à chacun des stades de leur développement, par les avis de l'Architecte Conseil de l'Etat et de la Paysagiste Conseil de l'Etat.	patrimoniaux et paysagers autour des ouvrages de la ligne 15 Est, même lorsque ceux-ci ne sont pas situés dans des périmètres de protection patrimoniale.
---	---

➤ **Milieus naturels**

**Thématique : Mesures compensatoires et prescriptions dans l'arrêté**

**Emetteur : OFB**

<b>Avis/Remarques</b>	<b>Positionnement du maître d'ouvrage</b>
<p>L'OFB alerte le service instructeur sur le fait que les enjeux relatifs aux espèces suivantes sont forts :</p> <p><u>Moineau friquet</u> :</p> <p>Dans un contexte où les populations s'effondrent tant au niveau régional que national, il est nécessaire de mettre en œuvre des actions pertinentes respectant les principes de la doctrine ERC, en particulier pour ce qui concerne la compensation des surfaces d'habitats définitivement détruits. Pour cette dernière, l'efficacité des actions sera à évaluer avec la plus grande attention.</p> <p><u>Verdier d'Europe et Serin cini</u> :</p> <p>Les impacts résiduels sur leurs habitats ne sont pas pris en compte par le pétitionnaire. Pourtant, selon les éléments fournis, l'impact résiduel sur les habitats de ces deux espèces ne peut être qualifié de faible ou nul. Les surfaces détruites sont donc à préciser et des actions de compensation à proposer, pour la recréation d'habitats favorables à ces espèces, à savoir, des milieux naturels « fermés » : boisements, parcs boisés. Au regard du referendum écologique des espèces en question, l'OFB avertit le service instructeur sur le fait que les habitats reconstitués en faveur du Moineau friquet ne pourront compenser également la destruction d'habitats du Verdier d'Europe et du Serin cini.</p> <p>L'OFB précise également que la compensation ciblant le Verdier d'Europe et le Serin cini doit être distincte de celle ciblant le moineau friquet dans la mesure où les typologies d'habitats de ces espèces sont différentes (milieu « ouvert » pour Moineau friquet versus milieu « fermé » pour Verdier d'Europe et Serin cini). La compensation relative au Verdier d'Europe et au Serin cini doit donc consister en la création d'habitats boisés, en surfaces équivalentes à celles détruites.</p>	<p>Pour la conception du projet de la Ligne 15 Est, la Société du Grand Paris a réalisé des inventaires écologiques sur plusieurs années, de 2012 à 2017 selon les sites. Le dossier de demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées (dit dossier « CNPN ») inclus dans la demande d'autorisation environnementale de la Ligne 15 Est a été déposé auprès des services de l'Etat le 29 juin 2018. Cette démarche a conduit à obtenir une autorisation préfectorale le 30 juillet 2019.</p> <p>Dans le cadre de l'instruction du dossier, le Conseil national de la protection de la nature (CNPN) a souhaité la poursuite des inventaires écologiques afin de mieux caractériser l'état initial et l'évaluation des impacts et des mesures.</p> <p>En ce sens, la Société du Grand Paris s'est engagée dans une nouvelle campagne d'inventaires. Ces inventaires ont porté en 2019, sur 25 sites d'ouvrages émergents de la ligne et en 2020 sur 6 autres ouvrages, dont le futur Centre d'Exploitation et de Remisage (CER) de Rosny-sous-Bois.</p> <p>Compte-tenu du contexte particulier de l'épidémie de Covid au printemps 2020, certains inventaires (oiseaux sur le site du CER en particulier) n'ont pu être menés à bien et ont été reportés au printemps 2021.</p> <p>Le présent dossier de demande de déclaration d'utilité publique modificative intègre les premiers résultats de 2019 de cette campagne d'inventaires complémentaires. Cependant, il est à noter que des inventaires restent à conduire. Une réévaluation du besoin compensatoire écologique sera réalisée sur la base des résultats complets des inventaires écologiques. Ces éléments et la présentation des nouvelles mesures compensatoires seront à intégrer dans un dossier dit Porter à connaissance, qui pourra</p>

<p>L'OFB alerte sur le fait que certaines actions qualifiées de « compensatoires » (ex : gestion adaptée de la végétation, pose de nichoirs) sont en réalité des mesures d'accompagnement qui, si elles peuvent effectivement apporter une plus-value écologique, ne sauraient contribuer à compenser la destruction d'habitats naturels ;</p> <p>Au regard des types d'habitats détruits d'une part, et de l'état actuel des sites retenus par le pétitionnaire pour réaliser des actions de compensation d'autre part, les sites choisis ne suffiront pas à compenser les pertes écologiques, que cela concerne l'entomofaune ou l'avifaune. Avec l'aménagement des infrastructures de la ligne 15 Est, la perte nette de couverts naturels est importante (près d'une dizaine d'hectares).</p> <p>Dans ce contexte, il serait opportun que le pétitionnaire propose, à la faveur des mesures compensatoires qu'il doit mettre en œuvre, des actions de désartificialisation de sols pour reconstituer les habitats perdus du fait de ses aménagements, plutôt que de se reporter sur des milieux naturels ou pseudo-naturels existants (quel que soit leur état), où la plus-value écologique est incertaine et probablement faible.</p> <p>L'OFB alerte également sur le fait que la mesure de réduction visant à recréer des habitats favorables au sein des aménagements n'est pas détaillée à ce stade (localisation des actions, surfaces concernées, nature des habitats reconstitués).</p> <p>Bien que vertueuse dans son principe, l'absence de précision technique empêche d'apprécier les effets de cette mesure sur les enjeux considérés. Aussi, cette dernière ne peut être prise en compte dans l'estimation de l'impact résiduel.</p> <p>Le choix des sites et des actions ne permet pas de respecter le principe de compensation. Plusieurs actions proposées ne sauraient être considérées comme des actions de compensation. La pose de nichoirs ou encore la gestion adaptée de la végétation sont du ressort des mesures d'accompagnement et ne peuvent être assimilées à des actions de restauration ou de création d'habitats naturels.</p> <p>Bien que fortement artificialisé ou dégradé, les sites du jardin de l'école Pasteur, sur la commune de Bondy, et du parc de la Patte d'oie, sur la commune de Gonesse, peuvent être qualifiés en l'état de « naturels » et présentent actuellement des caractéristiques relativement proches des</p>	<p>être déposé en 2021 auprès des services de l'Etat, en vue d'une actualisation de l'autorisation environnementale de la ligne.</p> <p>En ce qui concerne le Moineau friquet, son observation au Pont de Bondy remonte à 2013. Depuis, l'espèce n'a pas été revue sur ce site et ce, malgré de nouveaux inventaires (comme en 2019). En complément, aucune donnée concernant l'espèce n'est signalée dans l'environnement immédiat depuis 2015, date à laquelle l'espèce a été recensée nicheuse aux Pavillons-sous-Bois, dans une friche située à environ 1 km de la zone d'étude (source : F. Malher, faune-iledefrance.org). L'espèce apparaît en très forte régression dans la région, et a très probablement déjà disparue du secteur.</p> <p>Le Moineau friquet est une espèce des milieux agricoles qui trouvait dans les friches urbaines, des milieux de substitution. La cause du déclin du Moineau friquet est multiple et complexe, ce qui est d'ailleurs étayé par de nombreuses études et articles. Il peut être cité la perte et la diminution des habitats du fait de la rénovation urbaine, la réduction du nombre d'arbres à cavités, la raréfaction des zones favorables à son alimentation comme les friches, ou encore la prédation du chat.</p> <p>La situation du Moineau friquet apparaît ainsi très précaire et ne peut être uniquement reliée au projet de la Ligne 15 Est. Ainsi, il est considéré que des mesures uniquement orientées vers cette espèce pourraient ne pas atteindre leur objectif. Une démarche tournée vers les cortèges apparaîtrait intéressante.</p> <p>En première analyse, les premiers résultats d'inventaires ont permis l'identification d'enjeux pour d'autres espèces d'oiseaux. Il s'agit :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Le Verdier d'Europe : espèce du cortège des milieux boisés, parcs et jardins ;</li> <li>- La Linotte mélodieuse et le Serin cini : espèces du cortège des milieux ouverts et semi-ouverts ;</li> <li>- L'Hirondelle rustique : espèce du cortège des milieux anthropiques.</li> </ul> <p>La réévaluation des impacts du projet sur ces espèces et leurs habitats pourra conduire à prévoir de nouvelles mesures de compensation, spécifiques à ces espèces, et visant donc d'autres types d'habitats. Ces mesures de compensation, si elles sont nécessaires, seront intégrées et détaillées dans le dossier de porter à connaissance mentionné avant. Les</p>
--	---

<p>habitats détruits et à compenser (parc boisé ou boisement ou pelouse sèche).</p> <p>Aussi, la plus-value écologique des actions proposées est probablement faible et ne permettra pas de compenser complètement les impacts du projet sur le moineau friquet et l'entomofaune : des mesures compensatoires supplémentaires sont à prévoir, idéalement en créant de nouvelles surfaces d'habitats naturels pour avoir un gain écologique suffisant. Il est important de préciser que l'artificialisation des sols sans compensation en fonctionnalités écologiques et/ou superficie équivalente s'oppose au point 1.3 du plan biodiversité de juillet 2018, qui prévoit de « limiter la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers pour atteindre l'objectif de zéro artificialisation nette », et rappelle également que l'étalement urbain et l'artificialisation des sols « contribuent directement à la dégradation du fonctionnement des écosystèmes et à l'érosion de la biodiversité ». La stratégie régionale pour la biodiversité 2020-2030 d'Ile-de-France comporte également un objectif prioritaire (C1) d'atteinte de l'objectif de « zéro artificialisation nette » en Ile-de-France.</p> <p>Enfin, le manque de précisions sur les aires de réensemencement (surfaces, nature de sol, exposition, modes de gestion), couplé à l'incertitude sur le succès de la germination des graines collectées, ne permettent pas de confirmer que l'impact résiduel du projet serait effectivement négligeable sur la flore patrimoniale.</p> <p>L'Office Français pour la Biodiversité (OFB) demande des précisions sur les mesures complémentaires de compensation (avifaune, flore patrimoniale, pérennité des sites de compensation, etc.).</p> <p>L'OFB souhaite qu'il soit inscrit à l'arrêté inter-préfectoral des prescriptions relatives aux enjeux écologiques, qui fixent des objectifs précis de moyens et de résultats, et qui soient contrôlables en phases travaux et exploitation.</p>	<p>informations relatives aux surfaces impactées, les fonctionnalités seront bien intégrées au dossier.</p> <p>Concernant les mesures de compensation déjà prévues, les actions mentionnées dans l'avis (gestion adaptée, pose de nichoirs...) font partie intégrante des mesures proposées. Elles visent à contribuer à leur réussite, et au développement de nouvelles fonctionnalités écologiques. Les actions de suivi permettront de s'en assurer. Le cas échéant, de nouvelles mesures pourront être proposées et mises en œuvre afin d'atteindre un état écologique fonctionnel.</p> <p>S'agissant de la flore, en effet, une espèce végétale protégée, la Drave des murailles – <i>Draba muralis</i>, a été observée durant les inventaires complémentaires du CER en 2020. Une mesure de déplacement de cette espèce, couplée au déplacement des autres espèces patrimoniales non protégées à enjeu fort présentes sur le même site et dans les mêmes conditions, pourra être proposée dans le dossier de Porter à connaissance. Des mesures de suivi sont également prévues afin d'évaluer la réussite de la démarche.</p> <p>Enfin, en phase d'exploitation, en concertation avec les collectivités concernées, des actions de végétalisation sont proposées pour un cadre de vie de qualité, et des fonctionnalités écologiques restaurées en partie.</p>
--	---

**Thématique : Milieux naturels      Emetteur : DRIAAF**

<b>Avis/Remarques</b>	<b>Positionnement du maître d'ouvrage</b>
<p>Les espaces naturels qui seront modifiés par le projet, notamment par l'abattage d'arbres, la suppression d'un espace paysager protégé, la réduction d'un square, ou la destruction de jardins familiaux, contribuaient utilement à la diversité paysagère, au maintien de la</p>	<p>Le Maître d'Ouvrage a conçu le projet dans le but d'éviter au maximum les impacts au niveau des milieux naturels.</p> <p>Ainsi, plusieurs variantes ont pu être étudiées depuis le lancement des études. Lorsque des</p>

<p>biodiversité et à l'abaissement des températures dans un secteur très urbanisé.</p>	<p>impacts ne peuvent être évités, le Maître d'Ouvrage s'engage, dans le cadre de ses procédures, à la mise en œuvre de mesures spécifiques de réduction et, le cas échéant, de mesures de compensation.</p> <p>Des mesures de suivi sont également proposées afin de suivre le bon fonctionnement des dispositions mises en place et, si nécessaire, à les adapter.</p>
--	--

### 2.6.3 Synthèse des avis reçus sans observations

Emetteurs	Avis/Remarques	Positionnement du maître d'ouvrage
DGAC	Aucun commentaire particulier sur le dossier	/
Eau de Paris	Aucun commentaire particulier sur le dossier	/
SFDM	Aucun commentaire particulier sur le dossier	/



## CHAPITRE III DEROULEMENT DE L'ENQUETE

### 3.1. Publicité de l'enquête.

Celle-ci était parfaitement définie dans l'arrêté interpréfectoral ouvrant l'enquête et la commission s'est attachée à vérifier qu'elle avait bien été respectée :

#### 3.1.1. Les affichages légaux.

La commission a pu constater que la préfecture de la Seine-Saint-Denis, les EPT et les communes ont été destinataires d'affiches de couleur jaune de format A2 qu'ils ont accolées sur des panneaux administratifs.

En outre plus de 350 avis sous les mêmes forme et couleur d'affiches ont été réparties tout au long de la ligne 15 Est au voisinage des modifications objets de l'enquête.

Le prestataire missionné par le maître d'ouvrage en a attesté par des photos et un repérage et s'est assuré que l'information était restée en place ou bien l'a immédiatement complétée.



Affichage in situ



Affichage sur panneau administratif

#### 3.1.2. Les parutions dans les journaux

Conformément aux prescriptions de l'arrêté interpréfectoral un avis a été publié dans des journaux d'annonce légale de la façon suivante :

Pour une première parution :

Aujourd'hui en France du vendredi 16 avril 2021

Le Monde du vendredi 16 avril 2021

Le Parisien 93 du jeudi 15 avril 2021

Le Parisien 94 du jeudi 15 avril 2021

Les Echos du jeudi 15 avril 2021

Pour une deuxième parution :

Le Parisien 93 du mardi 4 mai 2021

Le Parisien 94 du mardi 4 mai 2021

Les Echos du mardi 4 mai 2021

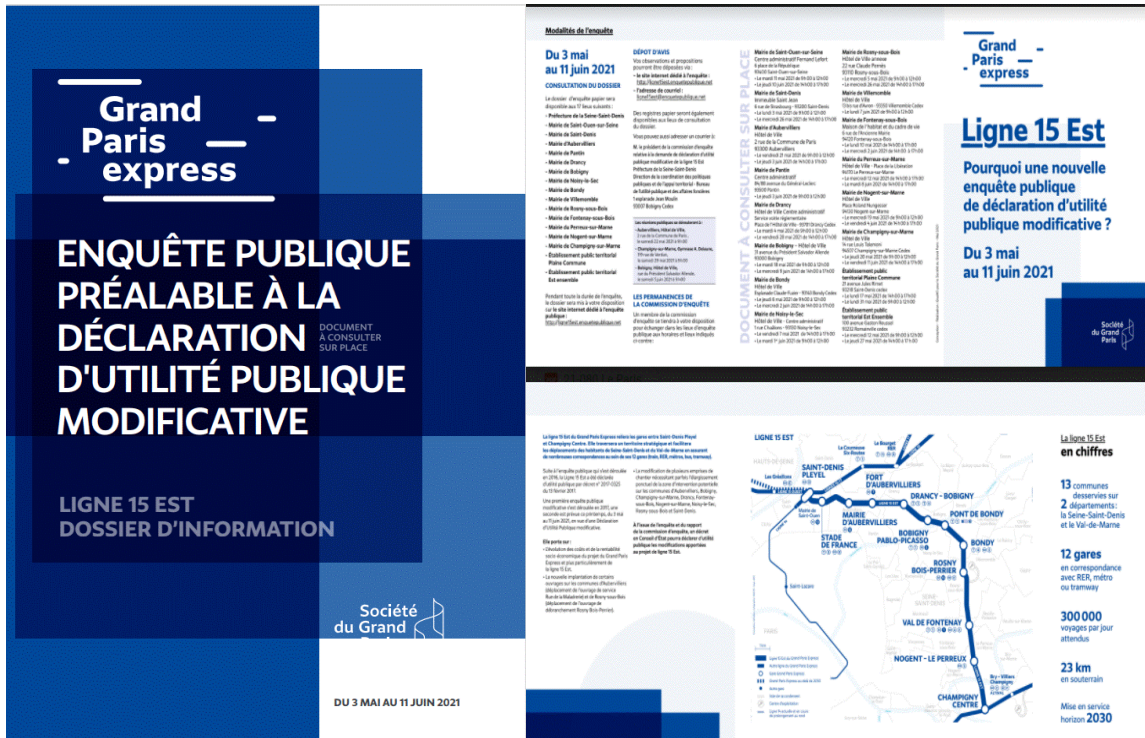
### **3.1.3. Les autres mesures de publicité et d'information**

En complément de l'affichage légal, des affiches publicitaires donnant l'information sur les lieux d'enquête et les lieux de réunions d'information et d'échange ont été apposées dans les mairies.

Un grand nombre de communes ont relayé ces informations dans le journal local municipal.

Par ailleurs près de 2000 dépliants ont été mis à disposition, notamment dans les mairies, pour informer le public de passage.

Pour faciliter l'accès au dossier très volumineux de l'enquête il était mis à la disposition des visiteurs un dossier d'information d'une trentaine de pages qui leur permettait d'avoir une première approche de l'objet de l'enquête et de ses modalités d'organisation.



Dossier d'information

dépliant mise à disposition en mairie

### 3.2. Consultation et informations

Tout au long du développement de cette enquête publique la commission a fait en sorte de s'entourer le plus largement possible des avis de personnes les plus compétentes que soit en matière juridique, technique et opérationnelle. Elle n'a pas hésité à consulter, notamment, les dossiers qui ont précédé la présente enquête qui ont déjà débouché sur une DUP et une DUP modificative N°1. Mais elle s'est renseignée également d'un point de vue plus opérationnel sur les chantiers en cours sur les autres lignes du grand métro Express pour lesquels le retour d'expérience, qui n'est d'ailleurs pas étranger au présent dossier, s'est révélé essentiel.

### 3.3. Echanges avec l'autorité organisatrice de l'enquête

Les services préfectoraux ont toujours été présents au cours de l'enquête et sans s'immiscer dans le travail de la commission, n'ont jamais hésité à apporter leurs conseils en temps réel, dès qu'ils étaient sollicités et ceci malgré le télétravail.

De nombreux échanges se sont faits par téléphone ou par mails mais aussi à 3 reprises en présentiel au début, au milieu et à la fin de l'enquête ;

Le travail de mise au point de l'organisation de l'enquête a sans doute été le moment le plus intense car il importait d'entrer en contact avec les 17 communes ou EPT lieux du déroulement de l'enquête pour vérifier, pour chaque date, la disponibilité des commissaires enquêteurs, des salles, et des agents d'accueil des dossiers, tout ceci dans un contexte de contraintes sanitaires très tendu qui rendait particulièrement difficile la faculté à obtenir des rendez-vous-même téléphoniques, les agents étant le plus souvent en télétravail et difficiles à joindre.

### ***3.4. Echanges et réunions avec le maître d'ouvrage.***

La commission tient à saluer la participation très active de la maîtrise d'ouvrage, dans les différents domaines de la technique, du juridique, ou de la communication.

Celle-ci a su répondre immédiatement à toutes les sollicitations de la commission pour lui faciliter sa mission, même lorsqu'il s'agissait de palier au déficit de partenaires notamment pour organiser les réunions publiques.

Outre les dizaines d'échanges téléphoniques ou par mail que le président a pu avoir avec les différents collaborateurs de la SGP, on peut citer les réunions suivantes qui ont été fondamentales dans le processus général de l'enquête :

Le 9 février 2021 le directoire de la maîtrise d'ouvrage entouré des principaux collaborateurs concernés par la Ligne 15 Est a fait une première présentation très complète de l'opération au cours de laquelle la commission a pu préciser ses attentes pour s'assurer de la qualité du dossier et de l'organisation à mettre en place.

Le 22 avril 2021 la commission s'est déplacée au siège de la SGP pour signer les dossiers et parapher les registres d'enquête distribués dès le lendemain dans les mairies.

Le 29 avril 2021 la SGP a organisé une visite technique in situ pour présenter la ligne 15 Est et plus spécialement les zones concernées par l'enquête en expliquant les motifs des modifications envisagées.

Le 9 juin 2021 à la demande de la commission, la SGP a organisé une visite de chantier en cours (entonnement de Villiers, gare de Saint Maur Créteil, Gare de Créteil l'Échât). L'objet de cette visite était de permettre à la commission de mesurer les difficultés liées à l'exigüité des emprises de chantiers à l'origine des modifications sollicitées pour la ligne 15 Est.

Le 21 juin 2021 la commission d'enquête a rencontré le directoire de la SGP pour lui remettre le procès-verbal de synthèse des observations reçues au cours de l'enquête. Ceci a été l'occasion d'une réunion de travail avec les principaux collaborateurs au cours de laquelle la commission a pu commenter ses attentes.

### **3.5. Organisation pratique de l'enquête**

L'enquête publique s'est déroulée sans incident, et les commissaires-enquêteurs n'ont pas constaté de manquements importants autres que parfois l'amélioration de l'accès au dossier en mairie ou de l'affichage.

#### **3.5.1. Organisation des permanences**

Pour faciliter leur travail, les commissaires enquêteurs se sont répartis le parcours de la ligne 15 Est, afin d'approfondir leur connaissance du dossier et prendre la pleine mesure des enjeux notamment en allant faire des visites sur place autant que nécessaire et recevoir le public dans les meilleures conditions au cours de leur permanences.

Ainsi, sans qu'il n'y ait pour autant d'exclusivité,

**Mariama Lescure** s'est chargée plus spécialement du territoire des communes de Saint-Denis, Saint-Ouen sur Seine Aubervilliers et Plaine Commune,

**Michel Gauthier** s'est chargé plus spécialement du territoire des communes de Drancy, Pantin, Bobigny et Est Ensemble,

**Micheline Belfort** s'est chargée plus spécialement du territoire des communes de Bondy, Noisy le Sec et Villemomble,

**Jean Culdaut** s'est chargé plus spécialement du territoire des communes de Rosny-sous-Bois, Fontenay-sous-Bois et Le Perreux sur Marne,

**Marcel Linet** en tant que président de la commission a exercé une mission générale sur l'ensemble de la ligne tout en se chargeant également plus spécialement du territoire des communes de Nogent sur Marne et Champigny sur Marne ; il a, en outre, pourvu à l'organisation et la présidence des 3 réunions publiques.

A l'issue de chacune des permanences chaque commissaire enquêteur avait pour mission de rendre compte à ses autres collègues des conditions du déroulement de sa permanence (conditions d'accueil, état du dossier et du registre, de la publicité, du

public accueilli, des observations reçues...) afin que la commission soit en mesure d'apporter, en temps réel, les améliorations nécessaires.

### **3.5.2. Comptes rendus des réunions publiques**

3 réunions publiques ont donc été organisées, la première à Aubervilliers le 22 mai 2021, la seconde à Champigny sur Marne le 29 mai 2021, la troisième à Bobigny le 5 juin 2021.

Leur organisation a été rendue difficile à cause des conditions sanitaires à satisfaire afin de pouvoir disposer à chaque fois d'une salle dont la jauge devait atteindre au moins 3 fois le nombre de personnes attendues. En ciblant un public d'au moins 50 personnes il fallait à minima une salle de 150 places. Les maires de Champigny sur Marne et Bobigny se sont rendus immédiatement disponibles pour mettre à disposition des salles adéquates en se déclarant, en outre, disposer à apporter leur aide maximum pour l'organisation de la réunion. L'organisation a été plus difficile à Aubervilliers où la commission n'a pas pu rencontrer la maire et la solution qui était proposée par les services (à savoir la salle des mariages) semblait trop minimaliste. Sur intervention du Préfet une solution mieux ciblée a pu être trouvée de façon ultime dans un gymnase proche de la mairie qui a laissé au maître d'ouvrage le soin d'organiser la logistique de la réunion.

Présidées par la commission, ces réunions ont été l'occasion pour le public et les élus de s'exprimer sur leurs attentes auprès du maître d'ouvrage notamment en matière de perturbations liées aux travaux dans des communes déjà très sollicitées.

L'une des difficultés ressenties pour piloter les réunions a été de recentrer les questions du public essentiellement sur les modifications de la ligne 15 Est objet de l'enquête publique. Nombre de personnes n'hésitaient pas à remettre en cause des décisions antérieures de la puissance publique.

Des comptes rendus intégraux de ces réunions ont été remis selon la réglementation, au préfet et au maître d'ouvrage le 28 juin 2021.

Les observations faites à ces occasions ont bien évidemment alimenté le travail de la commission pour l'élaboration de son rapport.

### **3.6. Entretiens avec les Collectivités territoriales.**

La commission a fait connaître aux représentants des collectivités territoriales concernées, qu'elle se tenait à leur disposition pour échanger sur le projet s'ils le souhaitent. Certains d'entre eux ont répondu favorablement à cette suggestion ;

### **3.6.1 le maire de Bobigny**

a reçu la commission le 29 avril de 14h à 15h ;

Outre le maire, participaient à ce rendez-vous pour la commune, son adjoint à l'urbanisme et M. Dumas directeur de cabinet et pour la commission Michel Gauthier et Marcel Linet.

Tout en faisant part de sa satisfaction de voir le projet ligne 15 Est entrer dans une phase opérationnelle, M. le Maire a marqué son inquiétude quant au nombre de chantiers en cours et notamment leur incidence sur la circulation et le stationnement après la démolition du parking du centre commercial.

Après avoir exploré les différentes salles disponibles pour la tenue de la réunion publique du 5 juin il a été convenu que le salon d'honneur, qui pourrait accueillir une cinquantaine de personnes dans de bonnes conditions sanitaires pourrait être retenu. Le maire s'est déclaré totalement disponible pour que la commune accompagne cette réunion en matière d'accueil, communication, signalétique...

### **3.6.2 le maire de Rosny-sous-Bois**

a reçu la commission le 21 mai de 14h à 15h ;

Outre le maire, et quelques collaborateurs, participaient à ce rendez-vous pour la commission Jean Culdaut et Marcel Linet.

Le Maire rappelle qu'une réunion de présentation sur Rosny a eu lieu le 30 janvier.

Une mise au point est faite sur tout l'historique qui a mené au changement concernant l'entonnement Rosny Bois-Perrier et la nécessité de maîtriser le foncier, notamment sur le secteur Hoffmann. Il émet le souhait que ces familles comprenant beaucoup de personnes âgées soient traitées le mieux possible.

Le président de la commission pose la question de l'état de l'Ecole Félix Eboué, souvent décrié dans les observations déjà reçues ne comprenant pas son maintien vu son état et surtout que cela soit un avantage avancé dans le dossier face aux 25 pavillons expropriés.

Le Maire évoque l'emprise sur la cour nécessaire au chantier de la SGP et les logements de fonction démolis et pose effectivement la question de son devenir ; il

précise que ses services réalisent une étude sur le coût de sa réhabilitation, ou d'une installation « provisoire » comme celle faite à Vincennes pour le collège St Exupéry. Quant à la résidence de personnes âgées située à l'Est du secteur Hoffmann derrière les pavillons, il confirme qu'elle continuera à être exploitable après.

La modification du PLU est également évoquée.

Le Maire exprime au final son souhait de déposer un écrit sur les registres.

### **3.6.3 la maire d'Aubervilliers,**

malgré plusieurs relances, n'a pas estimé opportun de rencontrer la commission d'enquête, ce qui aurait pourtant permis à la commission de connaître son point de vue personnel sur les difficultés inhérentes à Aubervilliers sur le projet. En outre, cela aurait été sans aucun doute un élément facilitateur pour l'organisation de la réunion publique du 22 mai et notamment rechercher la possibilité de trouver une salle mieux adaptée que la salle des mariages proposée par ses services.

En définitive, sur insistance du corps préfectoral un gymnase a pu être utilisé à proximité de la mairie.

### **3.6.4 le maire de Bondy**

a souhaité une rencontre avec la commission le 17 mai de 16h à 17h. Micheline Belfort et Marcel Linet ont participé à cet échange qui a porté essentiellement sur la problématique de la gestion du flux automobile aux abords du pont de Bondy et de la place Saint-Just desservant trois villes, Bobigny, Bondy et Noisy-le-Sec.

L'intersection entre l'ex-nationale 3 et l'ex-nationale 186 et la proximité des échangeurs avec la A3 et la A86 avec les bretelles d'accès et de sortie (place Saint-Just à Bobigny) font du pont de Bondy un endroit où le trafic automobile est particulièrement intense et qui pourrait s'accroître à terme avec le projet d'une gare routière sur le site.

### **3.6.5 le maire de Nogent sur Marne**

a rencontré brièvement le commissaire-enquêteur lors de sa permanence du 19 mai en mairie. Son emploi du temps ne lui permettait pas toutefois de prolonger cet entretien au cours duquel le maire a tenu à rappeler son attachement au projet.

### **3.6.6 le maire de Champigny sur Marne**



accompagné de M. Brac responsable du Grand Paris Express à la mairie, a rencontré également la commission. Jean Culdaut et Marcel Linet participaient à cet entretien. L'échange a porté, notamment, sur l'insuffisance des indemnités proposés aux propriétaires évincés, sur l'importance des enjeux liés aux relogements et sur les pertes de chiffre d'affaires des commerçants aux abords des chantiers.

Il s'est déclaré inquiet quant aux difficultés liées au nombre de chantiers, qui touchent la commune en particulier, la circulation des poids lourds.

Il estime que la communication est encore insuffisante auprès de la population,

### **3.6.7 IDF Mobilités**

en la personne de son directeur-général adjoint Jean Louis Perrin a demandé également à rencontrer le président de la commission. Le rendez-vous s'est tenu en présence de M. Thiounn, Directeur de projet Grand Paris Express. à IDFM.

IDFM souhaitait rappeler les réserves (3) ou demandes (24) qui ont fait l'objet d'une délibération de son conseil d'administration et qui figurent au dossier d'enquête, notamment :

- que SGP réalise le choix du titulaire de conception réalisation de la ligne 15 Est en intégrant une vision en coût complet en associant IDFM.
- en matière de matériel roulant que SGP intègre les besoins mis à jour.
- tout en donnant son accord sur la suppression de la voie Z dans l'entonnement de Rosny-Bois-Perrier demande le maintien des conditions d'exploitation à terme.
- l'organisme émet aussi une réserve sur la capacité du SMI Rosny-Montgolfier à répondre aux besoins.

### **3.6.8 Le président du conseil départemental du Val de Marne**

a proposé à Marcel Linet président de la commission de le rencontrer le 27 mai.

Le président du conseil départemental a tenu à réitérer son attachement à la réussite de ce projet de ligne 15 Est ; Il regrette toutefois que le projet n'a pas été évalué à sa juste dimension au début des études, cela aurait évité beaucoup de déconvenues notamment pour les copropriétaires de l'immeuble Gabriel Péri à Champigny sur Marne.

Il insiste pour qu'un plan de circulation soit étudié de façon scrupuleuse pendant les chantiers en souhaitant notamment qu'il n'y ait pas d'alternat sur la RD4.

Le stationnement doit aussi être étudié en essayant de trouver par anticipation les places qui vont manquer. L'indemnisation des propriétaires, voire des commerçants pour leur perte de chiffre d'affaires, doit être calculée à sa juste valeur.

### **3.6.9 Le président du conseil départemental de la Seine-Saint-Denis**

sollicité n'a pas répondu à une demande de rencontre faite auprès de ses services.

### **3.7. Réunions de la commission d'enquête**

En dehors des réunions avec les élus, des réunions publiques, des réunions avec le maître d'ouvrage ou avec la préfecture, la commission s'est réunie de façon plénière à 5 reprises en présentiel tout au long de l'enquête pour organiser, planifier et rédiger les différents documents. Des dizaines de messages ont été échangés pendant toute la période si bien qu'à aucun moment le lien n'a été rompu entre tous les membres, ce qui paraît être un élément essentiel pour une mission de cette importance.

### **3.8. Recueil des registres.**

Conformément à l'arrêté interpréfectoral, le registre électronique mis à la disposition du public, était également accessible par tous les membres de la commission comme la maîtrise d'ouvrage ou la préfecture depuis le premier jour de l'enquête le 3 mai à 9h00 et pendant toute sa durée. Il a été rendu inaccessible le 11 juin à 17h00.

Afin de minimiser les délais de transmission par les 17 lieux de dépôt, les registres papier ont été collationnés de façon sécurisée par la société Publilégal qui les a apportés en mains propres au président de la commission le lundi 14 juin au matin.

Par ailleurs la préfecture de la Seine-Saint-Denis a fait parvenir sans délai les courriers qui étaient adressés au président.

Toutes les observations recueillies au cours de l'enquête ont fait l'objet d'un examen détaillé de la commission qui s'est traduit par une série de fiches de dépouillement en exemplaire unique qui ont été remises au préfet au titre des pièces jointes au rapport. C'est à partir de ce dépouillement qu'a été établi un procès-verbal de synthèse objet du tome 2 suivant de ce rapport.

A ce stade, la commission estime que l'enquête publique s'est déroulée en respectant les règles lui permettant de poursuivre l'examen de la procédure et de formuler au

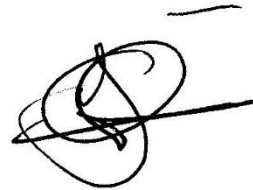
tome 3 ses avis et conclusions sur le projet de DUP N° 2 et sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

Fait à Bobigny le 20/07/2021

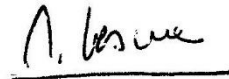
Marcel LINET Président de la commission



Jean CULDAUT membre de la commission



Mariama LESCURE membre de la commission



Michel GAUTHIER membre de la commission



Micheline BELFORT membre de la commission



## **PIECES ANNEXES**

**Celles-ci sont reproduites ci-après :**

**Annexe 1** décision du président du TA désignant les membres de la commission d'enquête

**Annexe 2** Arrêté interpréfectoral ouvrant l'enquête publique

**Annexe 3** lettre de remise du procès-verbal au maître d'ouvrage

**Annexe 4** lettre de réponse du maître d'ouvrage au procès-verbal

**Annexe 5** lettre de demande de report du délai de remise du rapport de la commission

**Annexe 6** lettre d'accord du préfet pour la remise du rapport

## **PIECES JOINTES**

**Celles-ci sont en exemplaire unique et sont remises directement au préfet de la Seine-Saint-Denis ; ce sont :**

- Le dossier soumis à l'enquête publique
- Les registres d'enquête
- Les journaux ayant assurés la publicité de l'enquête
- Les comptes rendus intégraux des réunions publiques
- Les fiches de travail d'analyse des observations

# Annexe 1

Décision du

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

26 janvier 2021

TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE MONTREUIL

N° E21000002 /93

LE PREMIER VICE-PRÉSIDENT  
DU TRIBUNAL ADMINISTRATIF

## Décision désignation commission d'enquête

Vu enregistrée le 26 janvier 2021, la lettre par laquelle le préfet de la Seine-Saint-Denis demande la désignation d'une commission d'enquête en vue de procéder à une enquête publique unique relative à la ligne 15 Est Orange entre Saint-Denis Pleycl et Champigny Centre ;

Vu le code de l'environnement et notamment ses articles L. 123-1 et suivants ;

Vu le code de l'urbanisme ;

Vu les listes départementales d'aptitude aux fonctions de commissaire enquêteur établies au titre de l'année 2021 ;

Vu la décision en date du 1<sup>er</sup> octobre 2020 par laquelle le président du tribunal administratif a donné délégation à M. Francis POLIZZI premier vice-président, pour signer les décisions relatives à la désignation des commissaires enquêteurs.

## DECIDE

**Article 1er :** Il est constitué pour le projet susvisé une commission d'enquête composée ainsi qu'il suit :

### Président :

M. Marcel LINET

### Membres titulaires :

M. Jean CULDAUT  
Mme Mariama LESCURE  
M. Michel GAUTHIER  
Mme Micheline BELFORT

**Article 2 :** Pour les besoins de l'enquête publique, les membres de la commission d'enquête sont autorisés à utiliser leur véhicule, sous réserve de satisfaire aux conditions prévues en matière d'assurance, par la législation en vigueur.

**Article 3:** La présente décision sera notifiée au préfet de la Seine-Saint-Denis, à la société du Grand Paris et aux membres de la commission d'enquête.

Fait à Montreuil, le 26 janvier 2021

Le premier vice-président,



Francis POLIZZI

## Annexe 2



**Direction de la coordination  
des politiques publiques  
et de l'appui territorial**



### ARRETE INTER-PREFECTORAL

N° 2021-0715 du 22 mars 2021

**CREATION DE LA LIGNE 15 EST / ORANGE DU RESEAU COMPLEMENTAIRE DU RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS ENTRE «SAINT-DENIS PLEYEL» (GARE EXCLUE) ET «CHAMPIGNY CENTRE» DECLAREE D'UTILITE PUBLIQUE PAR ARRETE INTER-PREFECTORAL N°2017-0325 DU 13 FEVRIER 2017 MODIFIE PAR ARRETE INTER-PREFECTORAL N° 2018-1438 DU 20 JUIN 2018**

### NOUVELLES MODIFICATIONS APPORTEES AU PROJET

Communes de Saint-Ouen-sur-Seine, Saint-Denis, Aubervilliers, Drancy, Bobigny, Pantin, Noisy-le-Sec, Bondy, Rosny-sous-Bois, Villemomble (93), Fontenay-sous-Bois, Le Perreux-sur-Marne, Nogent-sur-Marne et Champigny-sur-Marne (94).

Arrêté prescrivant l'ouverture d'une enquête publique unique regroupant l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique modificative et l'enquête pour la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme (PLU) de Rosny-sous-Bois, Drancy, du Perreux-sur-Marne et des plans locaux d'urbanisme intercommunaux (PLUi) des EPT Est Ensemble et Plaine Commune

Le préfet de la Seine-Saint-Denis,

La préfète du Val-de-Marne,  
Chevalier de la Légion d'Honneur  
Officier de l'Ordre National du Mérite

**Vu** le code général des collectivités territoriales ;

**Vu** le code de l'environnement ;

**Vu** le code de l'urbanisme ;

**Vu** le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ;

**Vu** le code des transports ;

**Vu** la loi n°2010-597 du 3 juin 2010 modifiée relative au Grand Paris, notamment son article 20-2 ;

Bureau de l'utilité publique et des affaires foncières  
1 esplanade Jean Moulin  
93007 BOBIGNY cedex  
Tél. : 01 41 60 60 60  
Mail : sandrine.yousfi@seine-saint-denis.gouv.fr  
www.seine-saint-denis.gouv.fr /  Prefet93

**Vu** la loi n°2012-1558 du 31 décembre 2012 de programmation des finances publiques pour les années 2012 à 2017, notamment son article 17 ;

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

**Vu** le décret n°2010-756 du 7 juillet 2010 modifié relatif à la Société du Grand Paris (SGP) ;

**Vu** le décret n° 2011-1011 du 24 août 2011 portant approbation du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris ;

**Vu** le décret n° 2013-1211 du 23 décembre 2013 relatif à la procédure d'évaluation des investissements publics, en application de l'article 17 de la loi n°2012-1558 du 31 décembre 2012, de programmation des finances publiques pour les années 2012 à 2017 ;

**Vu** le décret du 10 avril 2019 portant nomination de Monsieur Georges-François LECLERC en qualité de préfet de la Seine-Saint-Denis ;

**Vu** le décret du 10 février 2021 portant nomination de Madame Sophie THIBAUT en qualité de préfète du Val-de-Marne ;

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

**Vu** la délibération du 11 février 2015 par laquelle le conseil du STIF a désigné la Société du Grand Paris maître d'ouvrage de la ligne 15 Est (orange) qui correspond au réseau complémentaire structurant du réseau de transport public du Grand Paris ;

**Vu** la convention de maîtrise d'ouvrage conclue le 28 avril 2015 entre le STIF et la Société du Grand Paris ;

**Vu** l'arrêté inter-préfectoral n°2016-1133 du 25 avril 2016 prescrivant l'ouverture de l'enquête publique unique regroupant l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique et l'enquête pour 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, relative au projet de création de la ligne 15 Est (ligne orange) correspondant au réseau complémentaire structurant du réseau de transport public du Grand Paris, intégré à la liaison en rocade de la ligne 15, entre « Saint-Denis Pleyel » (gare exclue) et « Champigny centre » ;

**Vu** le rapport et les conclusions motivées de la commission d'enquête datés du 15 septembre 2016, en particulier son avis favorable sans réserve relatif à la déclaration d'utilité publique, assorti de neuf recommandations adressées à la Société du Grand Paris et d'une recommandation adressée au STIF, et ses avis favorables sans réserve à 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 ;

**Vu** l'arrêté inter-préfectoral n° 2017-0325 du 13 février 2017 déclarant d'utilité publique et urgents les travaux nécessaires à 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 » et emportant 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 ;



**Vu** l'arrêté inter-préfectoral n° 2017-2645 du 13 septembre 2017 prescrivant la réalisation d'une enquête publique unique du 19 octobre au 23 novembre 2017 inclus et regroupant une enquête préalable à la déclaration d'utilité publique modificative concernant 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 », menée sur les communes de Bobigny, Bondy, Rosny-sous-Bois et Villemomble, concernées par la modification du périmètre d'intervention potentielle, ainsi qu'une enquête pour la mise en compatibilité du PLU de la commune de Rosny-sous-Bois, rendue nécessaire par l'une des modifications apportées au projet ;

**Vu** le rapport et les conclusions motivées de la commission d'enquête datés du 9 février 2018, en particulier son avis favorable sans réserve, assorti de trois recommandations, relatif à la déclaration d'utilité publique modificative, et son avis favorable sans réserve à la mise en compatibilité du PLU de la commune de Rosny-sous-Bois ;

**Vu** l'arrêté inter-préfectoral n°2018-1438 du 20 juin 2018 portant modification de la déclaration d'utilité publique relative aux travaux nécessaires à 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 », prononcée par l'arrêté n° 2017-0325 du 13 février 2017, et emportant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la commune de Rosny-sous-Bois ;

**Vu** la lettre du 24 juillet 2020 par laquelle le préfet de la Seine-Saint-Denis informe le préfet du Val-de-Marne du dépôt prochain, par la Société du Grand Paris, d'un dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique modificative, et lui propose, conformément aux dispositions de l'article R.123-3 du code de l'environnement, de coordonner l'enquête publique unique ;

**Vu** la lettre du 31 juillet 2020 par laquelle le préfet du Val-de-Marne accepte que l'enquête publique unique soit coordonnée par le préfet de la Seine-Saint-Denis ;

**Vu** les lettres du président du directoire de la Société du Grand Paris (SGP), adressées au préfet de la Seine-Saint-Denis et au préfet du Val-de-Marne, le 20 août 2020, relatives à la transmission du dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique concernant le tronçon de la ligne 15 Est « Saint-Denis Pleyel » (gare exclue) - « Champigny centre » (ligne orange), modifiant le projet déclaré d'utilité publique par l'arrêté inter-préfectoral n° 2017-0325 du 13 février 2017 modifié par arrêté inter-préfectoral n° 2018-1438 du 20 juin 2018 du réseau de métro automatique du Grand Paris Express ;

**Vu** la délibération n°2020/712 du 9 décembre 2020 du conseil d'administration d'Ile-de-France mobilités portant approbation du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique modificative n°2 ;

**Vu** les décisions du 26 novembre 2020 de l'autorité environnementale, au titre de la procédure d'examen au cas par cas, dispensant d'évaluation environnementale les projets de dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Drancy, dans le département de la Seine-Saint-Denis, et de la commune du Perreux-sur-Marne, dans le département du Val-de-Marne ;

**Vu** la synthèse des avis reçus au titre de la concertation inter-administrative réalisée, conformément à la circulaire du Premier ministre du 5 octobre 2004 relative à la concertation applicable aux projets de travaux, d'aménagements et d'ouvrages de l'État et des collectivités territoriales, dans le cadre du dossier de déclaration d'utilité publique modificative de la ligne 15 Est du Grand Paris Express, objet de la réunion du 2 décembre 2020 et adressée le 12 février 2021 aux services, organismes et établissements consultés ;

**Vu** l'avis délibéré n° 2020-55 du 16 décembre 2020 de l'Autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (Ae du CGEDD) sur la modification de la déclaration d'utilité publique de la ligne 15 Est du réseau de transport public du Grand Paris ;

Bureau de l'utilité publique et des affaires foncières  
1 esplanade Jean Moulin  
93007 BOBIGNY cedex  
Tél : 01 41 60 60 60  
Mail : sandrine.yousfi@seine-saint-denis.gouv.fr  
www.seine-saint-denis.gouv.fr /  Prefet93

**Vu** les avis délibérés n° 2020-5599/5600/5601 du 30 décembre 2020 de la Mission régionale d'Autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France sur le projet de mise en compatibilité par déclaration d'utilité publique du PLU de Rosny-sous-Bois et des PLUi des EPT Est Ensemble et Plaine Commune avec le projet de ligne 15 Est du Grand Paris Express ;

**Vu** l'avis 2021-n° 94 rendu le 27 janvier 2021 par le secrétariat général pour l'investissement (SGPI) et le rapport de contre-expertise sur le dossier d'évaluation socio-économique du tronçon de la ligne 15 Est du réseau complémentaire structurant du réseau de transport public du Grand Paris ;

**Vu** le procès-verbal de la réunion inter-départementale des personnes publiques associées, qui s'est déroulée à la préfecture de la Seine-Saint-Denis le 1<sup>er</sup> février 2021, en vue d'examiner conjointement la mise en compatibilité des PLU de Rosny-sous-Bois, Drancy, du Perreux-sur-Marne et des PLUi des EPT Est Ensemble et Plaine Commune, nécessaire à la déclaration d'utilité publique modificative ;

**Vu** la décision du président du tribunal administratif de Montreuil n°E2100002/93 du 26 janvier 2021 nommant, en vue de l'enquête publique unique, la commission d'enquête composée des membres ci-après :

Monsieur Marcel LINET, en qualité de président ;  
Monsieur Jean CULDAUT ;  
Madame Mariama LESCURE ;  
Monsieur Michel GAUTHIER ;  
Madame Micheline BELFORT.

**Vu** le mémoire en réponse à l'avis de l'autorité environnementale produit par la SGP ;

**Vu**, au terme de la procédure d'instruction préalable à l'enquête, le dossier d'enquête publique unique définitif, tel que modifié et complété pour tenir compte des avis et décisions susvisés, et comprenant l'ensemble des pièces requises par la réglementation, dont notamment l'étude d'impact du projet et les dossiers de mise en compatibilité, rendue nécessaire par le projet, des documents d'urbanisme des communes de Drancy, de Rosny-sous-Bois, des PLUi des EPT Est Ensemble et Plaine Commune dans le département de la Seine-Saint-Denis, et de la commune du Perreux-sur-Marne, dans le département du Val-de-Marne ;

**Considérant** qu'il peut être, en l'espèce, procédé à une enquête unique ;

**Considérant** la consultation des membres de la commission d'enquête ;

**Sur proposition** des secrétaires généraux de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne :

## ARRÊTENT

**ARTICLE 1** : Il sera procédé **du lundi 3 mai 2021 au vendredi 11 juin 2021 inclus**, soit 40 jours consécutifs, à une enquête publique unique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre I du code de l'environnement et regroupant :

- une enquête préalable à la déclaration d'utilité publique modificative concernant 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 », menée sur les communes de Saint-Ouen-sur-Seine, Saint-Denis, Aubervilliers, Drancy, Bobigny, Pantin, Noisy-le-Sec, Bondy, Rosny-sous-Bois, Villemomble, Fontenay-sous-Bois, Le Perreux-sur-Marne, Nogent-sur-Marne et Champigny-sur-Marne, concernées par :

- l'évolution des coûts et de la rentabilité socio-économique du projet du Grand Paris Express et en son sein de la ligne 15 Est ;
- des déplacements d'ouvrages sur les communes d'Aubervilliers (déplacement de l'ouvrage annexe OA 6502P - Rue de la Maladrerie) et de Rosny-sous-Bois (déplacement de l'ouvrage OE 71E01-Entonnement Rosny Bois-Perrier) ;
- la modification de plusieurs emprises chantier nécessitant parfois l'élargissement ponctuel de la zone d'intervention potentielle sur les communes d'Aubervilliers, Bobigny, Champigny-sur-Marne, Drancy, Fontenay-sous-Bois, Nogent-sur-Marne, Noisy-le-Sec, Rosny-sous-Bois et Saint-Denis.

- une enquête pour la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme (PLU) de Rosny-sous-Bois, Drancy, du Perreux-sur-Marne et des plans locaux d'urbanisme intercommunaux (PLUi) des EPT Est Ensemble et Plaine Commune en conséquence de ces modifications.

**ARTICLE 2 :** Cette enquête est conduite par une commission d'enquête composée des membres suivants :

Monsieur Marcel LINET, retraité - ingénieur général honoraire des ponts et chaussées en qualité de président ;  
Monsieur Jean CULDAUT, retraité - architecte urbaniste indépendant ;  
Madame Mariama LESCURE, ergonomiste ;  
Monsieur Michel GAUTHIER, retraité - ancien cadre de la fonction publique territoriale ;  
Madame Micheline BELFORT, ancienne directrice de l'OPHLM de Bobigny.

La Société du Grand Paris (SGP) assure la maîtrise d'ouvrage du projet en application de l'article 20-2 de la loi n°2010-597 du 3 juin 2010 et de la convention conclue le 28 avril 2015 avec le Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF).

Les préfets de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne sont les autorités compétentes pour signer l'arrêté inter-préfectoral de déclaration d'utilité publique modificative, emportant mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme (PLU) de Rosny-sous-Bois, Drancy, du Perreux-sur-Marne et des plans locaux d'urbanisme intercommunaux (PLUi) des EPT Est Ensemble et Plaine Commune.

Conformément aux dispositions de l'article R.153-14 du code de l'urbanisme, à l'issue de l'enquête publique, les dossiers de mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme (PLU) de Rosny-sous-Bois, Drancy, du Perreux-sur-Marne et des plans locaux d'urbanisme intercommunaux (PLUi) des EPT Est Ensemble et Plaine Commune, éventuellement modifiés pour tenir compte des avis joints au dossier d'enquête publique, des observations du public et des résultats de l'enquête publique, le rapport et les conclusions de la commission d'enquête ainsi que le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint seront soumis pour avis par le préfet de la Seine-Saint-Denis aux conseils de territoire des établissements publics territoriaux Plaine commune, Grand Paris Grand Est, Est Ensemble, Paris Terres d'envol et Paris Est Marne & Bois. Si ceux-ci ne se sont pas prononcés dans un délai de deux mois, ils seront réputés avoir donné un avis favorable.

**ARTICLE 3 :** Le siège de l'enquête publique est fixé à la préfecture de la Seine-Saint-Denis (direction de la coordination des politiques publiques et de l'appui territorial, bureau de l'utilité publique et des affaires foncières) - 1, esplanade Jean Moulin - 93007 BOBIGNY Cedex.

L'enquête publique s'ouvrira le lundi 3 mai 2021 à 9h00 et se terminera le vendredi 11 juin 2021 à 17h00.

Bureau de l'utilité publique et des affaires foncières  
1 esplanade Jean Moulin  
93007 BOBIGNY cedex  
Tél. : 01 41 60 60 60  
Mail : sandrine.yousfi@seine-saint-denis.gouv.fr  
www.seine-saint-denis.gouv.fr /  Prefet93

**ARTICLE 4 :** Le public est informé de l'ouverture de l'enquête par un avis comprenant les indications mentionnées à l'article R.123-9 du code de l'environnement, publié en caractères apparents, dans deux journaux régionaux ou locaux diffusés dans les départements de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne. Cet avis est publié quinze jours au moins avant le début de l'enquête, et rappelé ensuite dans les huit premiers jours de celle-ci. L'avis d'enquête sera également publié dans deux journaux à diffusion nationale quinze jours au moins avant le début de l'enquête. Ces formalités sont réalisées, à ses frais, par la Société du Grand Paris, qui transmet au préfet un exemplaire de chacun des journaux dans lesquels l'avis a été publié.

Dans les mêmes conditions de délai et pour toute la durée de l'enquête, et dans le respect des dispositions de l'arrêté ministériel du 24 avril 2012 susvisé :

- l'avis est rendu public par voie d'affiches à la préfecture de la Seine-Saint-Denis, siège de l'enquête publique, en mairies ainsi que dans les EPT Plaine commune et Est ensemble et sur les panneaux administratifs municipaux des communes concernées. Cette mesure d'affichage incombe au préfet, aux présidents des EPT et aux maires concernés, qui en certifient la réalisation.
- Le maître d'ouvrage procède également, dans les mêmes conditions de délai et de durée, à l'affichage de l'avis sur les lieux situés au voisinage des aménagements, ouvrages ou travaux se rapportant aux zones concernées par les modifications du périmètre d'intervention potentielle du projet, de telle sorte qu'il soit visible depuis la voie publique.

En outre, le présent arrêté est publié sur les sites internet de la préfecture de la Seine-Saint-Denis [www.seine-saint-denis.gouv.fr](http://www.seine-saint-denis.gouv.fr) (rubrique Politiques publiques / Aménagement du territoire et constructions / Enquêtes publiques) et de la préfecture du Val-de-Marne (<http://www.val-de-marne.gouv.fr/publications/AOEP-Avis-d-Ouverture-d-Enquetes-publiques>).

**ARTICLE 5 :** Le dossier soumis à l'enquête se compose notamment, au titre de l'évaluation environnementale du projet, d'une étude d'impact actualisée et d'un avis de l'Autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (Ae du CGEDD) en date du 16 décembre 2020 (Avis délibéré n° 2020-55), ainsi que d'un mémoire de la Société du Grand Paris en réponse à cet avis.

Il comprend également, au titre de l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Rosny-sous-Bois et des plans locaux d'urbanisme intercommunaux (PLUi) des EPT Est Ensemble et Plaine Commune, un rapport de présentation et des avis de la Mission régionale d'Autorité environnementale (MRAe), en date du 30 décembre 2020.

Les avis de l'autorité environnementale sont consultables, outre les lieux mentionnés à l'article 6 du présent arrêté, sur le site internet de l'Ae du CGEDD : <http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/les-avis-deliberes-de-l-autorite-environnementale-a331.html> (avis sur l'étude d'impact) ou de la MRAe : <http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/ile-de-france-r20.html>. (avis sur les mises en compatibilité du plan local d'urbanisme de Rosny-sous-Bois et des plans locaux d'urbanisme intercommunaux (PLUi) des EPT Est Ensemble et Plaine Commune), ainsi que sur le site dédié à l'enquête : <http://ligne15est.enquetepublique.net/>

**ARTICLE 6 :** Pendant toute la durée de l'enquête, un exemplaire sur support papier du dossier soumis à l'enquête unique, comprenant les pièces relatives à la déclaration d'utilité publique modificative et aux mises en compatibilité des PLU de Drancy, Rosny-sous-Bois, Le Perreux-sur-Marne et des PLUi des EPT Est Ensemble et Plaine Commune, ainsi qu'un registre d'enquête, préalablement coté et paraphé par un membre de la commission d'enquête, sont déposés dans les lieux définis dans le tableau suivant afin que chacun puisse, aux heures habituelles d'ouverture au public des lieux listés ci-dessous, en prendre connaissance et éventuellement consigner ses observations, propositions ou contre-propositions.

Bureau de l'utilité publique et des affaires foncières  
1 esplanade Jean Moulin  
93007 BOBIGNY cedex  
Tél. : 01 41 60 60 60  
Mail : [sandrine.yousfi@seine-saint-denis.gouv.fr](mailto:sandrine.yousfi@seine-saint-denis.gouv.fr)  
[www.seine-saint-denis.gouv.fr/](http://www.seine-saint-denis.gouv.fr/)  Prefet93

LIEU	ADRESSE
Préfecture de la Seine-Saint-Denis	1, esplanade Jean Moulin 93007 Bobigny
Mairie de Saint-Ouen	Centre administratif Fernand Lefort - Unité territoriale droit des sols 6, place de la République - 93400 Saint-Ouen
Mairie de Saint-Denis	Direction de l'Urbanisme - Centre administratif 2, place du Caquet - 93200 Saint-Denis
Mairie d'Aubervilliers	Hôtel de ville -2, rue de la Commune de Paris 93300 Aubervilliers
Mairie de Pantin	84/88, avenue du Général-Leclerc 93500 Pantin
Mairie de Drancy	Hôtel de ville - place de l'hôtel de ville 93701 Drancy Cedex
Mairie de Bobigny	Hôtel de ville- 31, avenue du Président Salvador Allende - 93000 Bobigny
Mairie de Noisy-le-Sec	Centre administratif 1, rue Chaâlons - 93130 Noisy-le-Sec
Mairie de Bondy	Hôtel de ville - esplanade Claude Fuzier - 93143 Bondy Cedex
Mairie de Villemomble	13 bis rue d'Avron 93350 Villemomble
Mairie de Rosny-sous-Bois	Annexe de l'hôtel de ville – 22, rue Claude Pernes 93110 Rosny-sous-Bois
Mairie de Fontenay-sous-Bois	Maison de l'habitat et du cadre de vie 6, rue de l'ancienne Mairie 94120 Fontenay-sous-Bois
Mairie du Perreux-sur-Marne	Hôtel de ville Place de la Libération 94170 Le Perreux-sur-Marne
Mairie de Nogent-sur-Marne	Hôtel de ville- place Roland Nungesser 94130 Nogent-sur-Marne
Mairie de Champigny-sur-Marne	Hôtel de ville - 14, rue Louis Talamoni 94507 Champigny-sur-Marne
Établissement public territorial Plaine commune	21, avenue Jules Rimet 93218 Saint-Denis cedex
Établissement public territorial Est ensemble	100, avenue Gaston Roussel 93232 Romainville cedex

Le dossier de l'enquête publique peut être consulté sur un poste informatique à la préfecture de la Seine-Saint-Denis, siège de l'enquête, sise 1, esplanade Jean Moulin 93007 Bobigny, aux heures habituelles d'ouverture au public.

Chacun peut également adresser ses observations au président de la commission d'enquête au siège de l'enquête défini à l'article 3 du présent arrêté, par courrier libellé comme suit :

M. le président de la commission d'enquête relative à la demande de déclaration d'utilité publique modificative de la ligne 15 Est  
Préfecture de la Seine-Saint-Denis  
Direction de la coordination des politiques publiques et de l'appui territorial  
Bureau de l'utilité publique et des affaires foncières  
1, esplanade Jean Moulin, 93007 Bobigny Cedex

Elles sont annexées sans délai au registre d'enquête du siège de l'enquête et seront consultables sur place pendant toute la durée de l'enquête, de même que les observations et propositions écrites du public reçues par un membre de la commission d'enquête lors des permanences prévues à l'article 7.

Une version numérique du dossier est également consultable sur internet à l'adresse suivante : <http://ligne15est.enquetepublique.net/>

Les observations, propositions et contre-propositions pourront également être déposées, du lundi 3 mai 2021 à partir de 9h00 jusqu'au vendredi 11 juin 2021 à 17h00, sur un registre dématérialisé et sécurisé accessible sur internet à l'adresse suivante : <http://ligne15est.enquetepublique.net/>

Chacun peut également adresser ses observations au président de la commission d'enquête par courrier électronique à l'adresse suivante : [ligne15est@enquetepublique.net](mailto:ligne15est@enquetepublique.net). Seuls les courriers électroniques reçus entre le lundi 3 mai 2021 à 9h00 et le vendredi 11 juin 2021 à 17h00 seront pris en compte.

Ces observations, propositions et contre-propositions électroniques seront consultables par le public sur le registre dématérialisé disponible en ligne sur internet, pendant toute la durée de l'enquête.

Les informations relatives au projet soumis à l'enquête peuvent être demandées auprès de :

Société du Grand Paris (SGP)  
Madame Nathalie SYNDIQUE  
Direction juridique  
2, mail de la Petite Espagne - CS10011  
93212 La Plaine-Saint-Denis

Toute personne peut, sur sa demande et à ses frais, obtenir communication du dossier d'enquête publique auprès du préfet de la Seine-Saint-Denis (direction de la coordination des politiques publiques et de l'appui territorial, bureau de l'utilité publique et des affaires foncières, 1, esplanade Jean Moulin, 93007 Bobigny Cedex).

**ARTICLE 7 :** Un membre de la commission d'enquête se tiendra à la disposition du public pour recevoir ses observations aux lieux, dates et horaires suivants :

Lieux de permanence	Dates et horaires
<b>Mairie de Saint-Ouen-sur-Seine</b> Centre administratif Fernand Lefort - 6, place de la République 93400 Saint-Ouen-sur-Seine	Le mardi 11 mai 2021 de 9h00 à 12h00
	Le jeudi 10 juin 2021 de 14h00 à 17h00

Bureau de l'utilité publique et des affaires foncières  
1 esplanade Jean Moulin  
93007 BOBIGNY cedex  
Tél. : 01 41 60 60 60  
Mail : [sandrine.youssif@seine-saint-denis.gouv.fr](mailto:sandrine.youssif@seine-saint-denis.gouv.fr)  
[www.seine-saint-denis.gouv.fr/](http://www.seine-saint-denis.gouv.fr/)  Prefet93

<b>Mairie de Saint-Denis</b> - Immeuble Saint Jean 6 rue de Strasbourg 93200 SAINT-DENIS	Le lundi 3 mai 2021 de 9h00 à 12h00
	Le mercredi 26 mai 2021 de 14h00 à 17h00
<b>Mairie d'Aubervilliers</b> – Hôtel de ville -2, rue de la Commune de Paris - 93300 Aubervilliers	Le vendredi 21 mai 2021 de 9h00 à 12h00
	Le jeudi 3 juin 2021 de 14h00 à 17h00
<b>Mairie de Pantin</b> - Centre administratif - 84/88 avenue du Général-Leclerc 93500 Pantin	Le jeudi 3 juin 2021 de 9h00 à 12h00
<b>Mairie de Drancy</b> - Hôtel de ville – centre administratif - service voirie réglementaire Place de l'hôtel de ville - 93701 Drancy Cedex	Le mardi 4 mai 2021 de 9h00 à 12h00
	Le vendredi 28 mai 2021 de 14h00 à 17h00
<b>Mairie de Bobigny</b> – Hôtel de ville - 31 avenue du Président Salvador Allende - 93000 Bobigny	Le mardi 18 mai 2021 de 9h00 à 12h00
	Le mercredi 9 juin 2021 de 14h00 à 17h00
<b>Mairie de Bondy</b> - Hôtel de ville - Esplanade Claude-Fuzier 93143 Bondy Cedex	Le jeudi 6 mai 2021 de 9h00 à 12h00
	Le mercredi 2 juin 2021 de 14h00 à 17h00
<b>Mairie de Noisy-le-Sec</b> hôtel de Ville – centre administratif- 1, rue Chaâlons 93130 Noisy-le-Sec	Le vendredi 7 mai 2021 de 14h00 à 17h00
	Le mardi 1 <sup>er</sup> juin 2021 de 9h00 à 12h00
<b>Mairie de Rosny-sous-Bois</b> -Hôtel de ville - 20 rue Claude Pernès 93110 Rosny-sous-Bois	Le mercredi 5 mai 2021 de 9h00 à 12h00
	Le mercredi 26 mai 2021 de 14h00 à 17h00
<b>Mairie de Villemomble</b> - Hôtel de Ville, 13 bis rue d'Avron 93350 Villemomble Cedex	Le lundi 7 juin 2021 de 9h00 à 12h00
<b>Mairie de Fontenay-sous-Bois</b> Maison de l'habitat et du cadre de vie 6, rue de l'ancienne mairie 94120 Fontenay-sous-Bois	Le lundi 10 mai 2021 de 14h00 à 17h00
	Le mercredi 2 juin 2021 de 14h00 à 17h00
<b>Mairie du Perreux-sur-Marne</b> Hôtel de Ville Place de la Libération - 94170 Le Perreux Sur Marne	Le mercredi 12 mai 2021 de 14h00 à 17h00
	Le mardi 8 juin 2021 de 14h00 à 17h00
<b>Mairie de Nogent-sur-Marne</b> Hôtel de ville - Place Roland Nungesser 94130 Nogent sur Marne	Le mercredi 19 mai 2021 de 9h00 à 12h00
	Le vendredi 4 juin 2021 de 14h00 à 17h00
<b>Mairie de Champigny-sur-Marne</b> - Hôtel de Ville 14 rue Louis Talamoni - 94507 Champigny-sur-Marne Cedex	Le jeudi 20 mai 2021 de 9h00 à 12h00
	Le vendredi 11 juin 2021 de 14h00 à 17h00
<b>Établissement public territorial Plaine commune</b> 21, avenue Jules Rimet 93218 Saint-Denis cedex	Le lundi 17 mai 2021 de 14h00 à 17h00
	Le lundi 31 mai 2021 de 9h00 à 12h00
<b>Établissement public territorial Est ensemble</b> 100, avenue Gaston Roussel 93232 Romainville cedex	Le mercredi 12 mai 2021 de 9h00 à 12h00
	Le jeudi 27 mai 2021 de 14h00 à 17h00

**ARTICLE 8 :** Des réunions d'information et d'échange avec le public portant sur l'objet défini à l'article 1 du présent arrêté seront organisées, sauf directives gouvernementales contraires liées aux conditions sanitaires, dans les lieux et aux dates et horaires suivants :

COMMUNE	LIEU	ADRESSE	DATE	HORAIRE
Aubervilliers	Hôtel de Ville	2, rue de la Commune de Paris 93300 Aubervilliers	Le samedi 22 mai 2021	9h00
Champigny-sur-Marne	Gymnase Auguste-Delaune	119, rue de Verdun 94500 Champigny-sur-Marne	Le samedi 29 mai 2021	9h00
Bobigny	Hôtel de Ville	Rue du président Salvador Allende 93000 Bobigny	Le samedi 5 juin 2021	9h00

A l'issue de ces réunions, un compte-rendu sera établi par le président de la commission d'enquête. Le compte rendu sera adressé au président du directoire de la Société du Grand Paris, maître d'ouvrage, et au préfet de la Seine-Saint-Denis, et annexé au rapport d'enquête publique.

Aux fins d'établissement de ce compte rendu, il peut être procédé à un enregistrement audio. Le public présent est averti du début et de la fin de cet enregistrement.

**ARTICLE 9 :** Pendant la durée de l'enquête, la commission d'enquête peut auditionner toute personne ou service qu'il lui paraît utile de consulter pour compléter son information sur le projet soumis à enquête publique.

**ARTICLE 10 :** A l'expiration du délai d'enquête, les registres et les documents annexés sont transmis sans délai au président de la commission d'enquête et clos par lui.

Dès réception des registres et des documents annexés, le président de la commission d'enquête rencontre, dans la huitaine, le responsable du projet et lui communique les observations écrites et orales consignées dans un procès-verbal de synthèse. Le responsable du projet dispose d'un délai de quinze jours pour produire ses observations éventuelles.

**ARTICLE 11 :** La commission d'enquête établit un rapport unique, qui relate le déroulement de l'enquête et examine les observations recueillies.

Le rapport comporte le rappel de l'objet du projet, la liste de l'ensemble des pièces figurant dans le dossier d'enquête, une synthèse des observations du public, une analyse des propositions et contre-propositions produites durant l'enquête et, le cas échéant, les observations du responsable du projet en réponse aux observations du public.

Le compte-rendu mentionné à l'article 8 du présent arrêté, ainsi que les observations éventuelles de la Société du Grand Paris, maître d'ouvrage, sont annexés au rapport.

La commission d'enquête consigne, dans un document séparé, ses conclusions motivées au titre de chacune des enquêtes publiques initialement requises, en précisant si les conclusions sont favorables, favorables sous réserves ou défavorables au projet.

La commission d'enquête transmet au préfet de la Seine-Saint-Denis l'exemplaire du dossier de l'enquête déposé au siège de l'enquête, accompagné du ou des registres et pièces annexées, avec le rapport et les conclusions motivées.



Elle transmet simultanément une copie du rapport et des conclusions motivées au président du tribunal administratif de Montreuil.

Si, dans un délai de trente jours à compter de la date de clôture de l'enquête, la commission d'enquête n'a pas remis son rapport et ses conclusions motivées, ni présenté à l'autorité compétente pour organiser l'enquête une demande motivée de report de ce délai, il est fait application des dispositions du quatrième alinéa de l'article L. 123-15 du code de l'environnement.

**ARTICLE 12 :** Le préfet de la Seine-Saint-Denis adresse, dès leur réception, copie du rapport et des conclusions à la Société du Grand Paris, maître d'ouvrage.

Copie du rapport et des conclusions est également adressée par le préfet de la Seine-Saint-Denis aux communes et EPT concernés ainsi qu'à la préfète du Val-de-Marne pour y être, sans délai, tenue à la disposition du public pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête.

De même, ces documents sont consultables pendant un an sur les sites internet de la préfecture de la Seine-Saint-Denis [www.seine-saint-denis.gouv.fr](http://www.seine-saint-denis.gouv.fr) (rubrique Politiques publiques / Aménagement du territoire et constructions / Enquêtes publiques) et du Val-de-Marne (<http://www.val-de-marne.gouv.fr/publications/AOEP-Avis-d-Ouverture-d-Enquetes-publiques>), ainsi que sur le site internet dédié à l'enquête : <http://ligne15est.enquetepublique.net/>

**ARTICLE 13 :** Les données relatives à l'évaluation environnementale des projets et à la consultation du public seront consultables sur Internet sur la plateforme [www.projets-environnement.gouv.fr](http://www.projets-environnement.gouv.fr).

**ARTICLE 14 :** Les décisions susceptibles d'intervenir au terme de l'enquête publique sont :

La déclaration d'utilité publique modificative et les mises en compatibilité des PLU de Drancy, Rosny-sous-Bois, Le Perreux-sur-Marne et des PLUi des EPT Est Ensemble et Plaine Commune avec le projet, prononcée par les préfets de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne, au bénéfice de la SGP.

**ARTICLE 15 :** Le présent arrêté est publié au bulletin d'informations administratives de la préfecture de la Seine-Saint-Denis et au recueil des actes administratifs de la préfecture du Val-de-Marne. Une copie est adressée aux membres de la commission d'enquête, au président du directoire de la Société du Grand Paris, aux maires des communes de Saint-Ouen-sur-Seine, Saint-Denis, Aubervilliers, Drancy, Bobigny, Pantin, Noisy-le-Sec, Bondy, Rosny-sous-Bois, Villemomble (93), Fontenay-sous-Bois, Le Perreux-sur-Marne, Nogent-sur-Marne et Champigny-sur-Marne (94), aux EPT concernés, au directeur départemental de la Seine-Saint-Denis de la direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement et au président du tribunal administratif de Montreuil.

**ARTICLE 16 :** Les secrétaires généraux des préfectures de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne, les sous-préfets des arrondissements concernés, les maires des communes et EPT concernés, les membres de la commission d'enquête et le président du directoire de la Société du Grand Paris sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Le préfet de la Seine-Saint-Denis



Georges-François LECLERC

La préfète du Val-de-Marne



Mme Sophie THIBAUT

Bureau de l'utilité publique et des affaires foncières  
1 esplanade Jean Moulin  
93007 BOBIGNY cedex  
Tél. : 01 41 60 60 60  
Mail : [sandrine.yousfi@seine-saint-denis.gouv.fr](mailto:sandrine.yousfi@seine-saint-denis.gouv.fr)  
[www.seine-saint-denis.gouv.fr](http://www.seine-saint-denis.gouv.fr) /  Prefet93

## **Annexe 3** (le procès-verbal lui-même figure au Chapitre IV du présent rapport)

Marcel LINET  
Président de la commission d'enquête publique  
Préfecture de la Seine Saint-Denis  
1 Esplanade Jean Moulin  
93007 Bobigny

Saint-Denis le 21 juin 2021

M. Jean-François Monteils  
Président du Directoire  
de la Société du Grand Paris

Objet : Procès- verbal d'enquête

Monsieur le Président,

L'enquête publique relative à la déclaration d'utilité publique modificative N° 2 et la mise en compatibilité de plans locaux d'urbanisme concernant la ligne 15 Est du réseau du Grand Paris Express s'est achevée le 11 juin 2021.

Au terme de cette enquête, au nom de la commission que je préside, je suis en mesure, conformément à l'article 10 de l'arrêté interpréfectoral N° 2021-0715 du 22 mars 2021 de Madame la Préfète du Val de Marne et de Monsieur le Préfet de la Seine-Saint-Denis ouvrant ladite enquête, de vous communiquer le procès-verbal de synthèse des observations écrites et orales recueillies au cours de celle-ci et joint au présent courrier.

L'enquête s'est déroulée dans des conditions tout à fait satisfaisantes dans les 17 lieux prévus ; les commissaires enquêteurs ont tenu les permanences conformément aux prescriptions de l'arrêté préfectoral sans qu'aucun incident ne soit à déplorer. Le public a pu avoir accès aux documents et formuler librement ses observations.

En outre 3 réunions publiques se sont tenues dans les communes suivantes : Aubervilliers, Champigny sur Marne et Bobigny ; Une centaine de personnes seulement s'y sont rendues malgré l'information qui avait été produite, mais sans doute à cause des conditions sanitaires difficiles de cette période. Elles ont été toutefois un moment d'échange tout à fait bénéfique pour une meilleure appropriation du projet par

les personnes intéressées, même si on peut regretter que lors de l'une de ces réunions publiques des personnes ont été inutilement agressives.

Les 17 registres d'enquête m'ont été remis le 14 juin vers midi.

Nous avons constaté qu'au cours des 3 premières semaines d'enquête, la fréquentation des visiteurs avait été assez faible tant physiquement sur les lieux d'enquête que sur le site internet dédié et que ceux-ci n'ont concentré leur prise de contact avec les commissaires-enquêteurs ou formulé leurs remarques que dans les derniers jours.

Compte tenu du nombre relativement important de contributions recueillies (plus de 230 au total), il a paru opportun d'assurer un premier dépouillement ventilé en 22 thèmes.

Vous voudrez bien m'adresser sous quinzaine vos observations éventuelles en réponse pour chacun des thèmes.

Vos services ayant été destinataires régulièrement des interventions du public relayées par l'opérateur PubliLégal qui a assuré un suivi efficace de la procédure d'enquête., vous pourrez si vous le jugez utile, ajouter des observations complémentaires pour répondre à des sujets qui vous sembleraient insuffisamment reproduits.

Veillez agréer monsieur le président, l'expression de mes sentiments distingués.

Pour la commission d'enquête

signé

Marcel Linet

Président de la commission

Accusé de réception du procès-verbal

de synthèse des observations

signé Bernard Cathelain

membre du directoire

PJ : procès- verbal de synthèse des observations 17 pages

## Annexe 4 (les réponses du maître d'ouvrage elles -mêmes figurent au paragraphe IV du présent rapport)



**Le membre du Directoire**

**Affaire suivie par :**  
Direction de Projet 15 Est  
vincent.florin@societedugrandparis.fr

Monsieur Marcel Linet  
Président de la commission d'enquête  
Préfecture de département de Seine-  
Saint-Denis  
1 esplanade Jean Moulin  
93007 Bobigny Cedex

**Réf :** 2021-0082-VFL

Saint-Denis, le 5 juillet 2021

**Objet :** Enquête publique unique portant sur la déclaration d'utilité publique modificative n°2 et la mise en compatibilité de plans locaux d'urbanisme (PLU) en vue de la réalisation de la ligne 15 Est du Grand Paris Express du 3 mai au 11 juin 2021

Monsieur le Président,

Vous nous avez remis le 21 juin 2021 le procès-verbal de fin d'enquête unique portant sur la déclaration d'utilité publique modificative n°2 et la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme (PLU) de Rosny-sous-Bois, Drancy, du Perreux-sur-Marne et des plans locaux d'urbanisme intercommunaux (PLUI) des EPT Est Ensemble et Plaine Commune en vue de la réalisation de la ligne 15 Est du Grand Paris Express, qui s'est déroulée du 3 mai au 11 juin 2021, en application du second alinéa de l'article R. 123-18 du code de l'environnement.

Je vous prie de trouver ci-joint les observations et réponses qu'appellent de la part de la Société du Grand Paris ce document.

Nos équipes se tiennent à votre entière disposition pour tout complément d'information.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de ma considération distinguée.

Bernard CATHELAIN

## Annexe 5

Marcel LINET  
Président de la commission d'enquête  
publique relative au projet de modification N°2  
de la ligne 15 Est du Grand Paris Express  
11 bis rue des Deux Sœurs  
93160 Noisy le Grand

Noisy le Grand le 30 juin 2021

à

Monsieur le Préfet de la Seine Saint-Denis  
Bureau de l'Utilité publique et des affaires  
foncières  
1 esplanade Jean Moulin  
93007 Bobigny

**Objet** : Report du délai de remise du rapport d'enquête publique

**Références** : Décision de M. le président du TA de Montreuil N° E2100000/93 du 26/01/2021

Votre arrêté 2021-0715 du 22/03/2021

Monsieur le Préfet,

L'enquête publique unique préalable à la déclaration d'utilité publique modificative N°2 de la Ligne 15 Est du Grand Paris Express et la mise en compatibilité de PLU et PLUI s'est terminée le 11 juin 2021.

Au cours de cette enquête 250 observations et 3 pétitions de 950 noms ont été déposées sur les registres « papier » ou par voie dématérialisée. Par ailleurs, une centaine de personnes se sont rendues aux 3 réunions publiques organisées à l'initiative de la commission et ont participé très activement aux débats.

L'ensemble des 17 registres d'enquête a été remis à la commission le 14 juin 2021. L'essentiel des contributions a été formulé par le public dans la dernière période de l'enquête empêchant la commission d'anticiper une analyse détaillée. Toutefois, conformément à votre arrêté, un procès-verbal de synthèse a pu être remis au maître d'ouvrage le 21 juin dans le délai prévu

et j'ai pu avoir ce même jour une réunion de travail avec celui-ci pour expliquer notre attente quant aux réponses qu'il devrait nous apporter.

Bien qu'il ne soit pas tenu formellement de le faire, celui-ci m'a fait part de son désir d'apporter à la commission toutes les réponses aux observations lui permettant de formuler un avis circonstancié sur le projet. Compte tenu du travail à fournir, il pense toutefois être en mesure de rendre son mémoire dans les tout prochains jours.

Eu égard aux motivations exprimées ci-dessus et compte tenu de l'intérêt pour la commission de connaître le point de vue du maître d'ouvrage pour rédiger son rapport, j'ai l'honneur, Monsieur le Préfet, en application des articles L. 123-15 et R. 123-19 du code de l'environnement, de solliciter un report du délai de remise du rapport de notre commission.

Je pense être en mesure de vous remettre celui-ci au plus tard le 26 juillet 2021. Mais bien évidemment la commission fera tout son possible pour respecter un délai plus court.

Je vous remercie de la bienveillance que vous voudrez bien accorder à la présente et vous prie de croire, Monsieur le Préfet, à l'expression de mes sentiments respectueux.

Signé

Marcel Linet

Copies : Monsieur Francis POLIZZI premier vice - président du Tribunal Administratif de Montreuil

Monsieur Jean-François MONTEILS président du directoire de la Société du Grand Paris

## Annexe 6



### Direction de la coordination des politiques publiques et de l'appui territorial

Bobigny, le

09 JUL. 2021

DCPPAT/BUPAFIN° 550

Monsieur le président,

Vous avez été désigné, par décision du tribunal administratif de Montreuil en date du 26 janvier 2021, président de la commission de l'enquête publique unique préalable à la déclaration d'utilité publique modificative n°2 concernant la ligne 15 Est du Grand Paris Express entre « Saint-Denis Pleyel » et « Champigny Centre ».

L'enquête publique s'est déroulée du 3 mai 2021 au 11 juin 2021 inclus.

En application des articles L.123-15 et R.123-19 du code de l'environnement, vous avez sollicité, par courrier motivé du 30 juin 2021, un délai supplémentaire, au-delà des trente jours réglementaires, pour me remettre votre rapport à l'issue de l'enquête.

J'ai bien noté que le procès-verbal de synthèse consignait les observations écrites et orales de l'enquête a été remis à la Société du Grand Paris (SGP) le 21 juin 2021 et que cette dernière produira son mémoire en réponse d'ici début juillet 2021, la remise du rapport pouvant quant à elle intervenir avant la fin du mois de juillet 2021.

Compte tenu des échanges encore à réaliser et de la nécessité pour chacune des parties prenantes de prendre le temps nécessaire à l'établissement du rapport, une prolongation du délai paraît tout à fait opportune. La SGP m'a, par ailleurs, fait part de son avis favorable, par courrier du 1<sup>er</sup> juillet 2021.

Veuillez agréer, Monsieur le président, l'expression de ma considération distinguée.

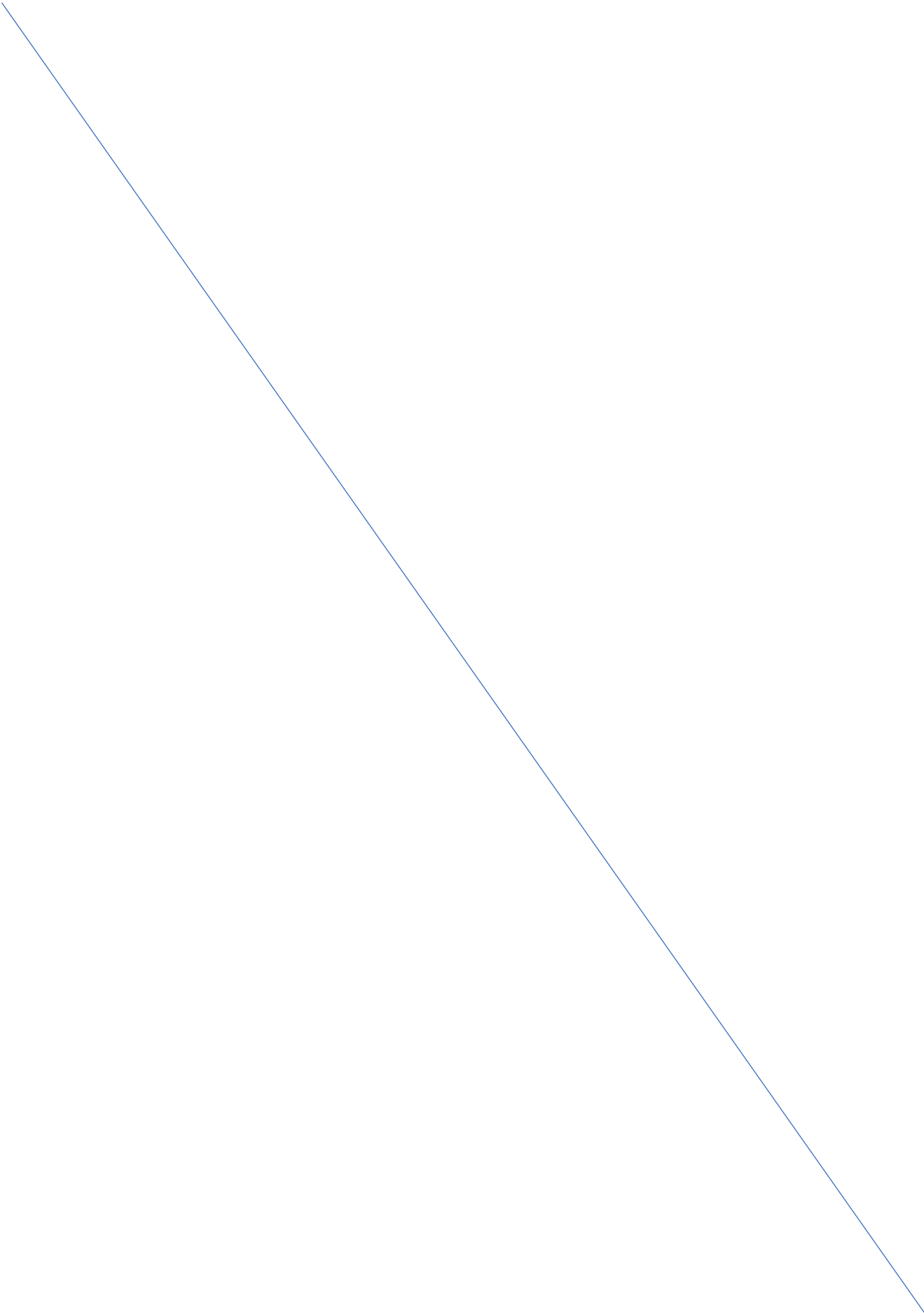
Le préfet,

Pour le préfet et par délégation,  
~~Le Directeur de la Coordination des Politiques  
Publiques et de l'Appui Territorial~~

Marc WENNER

Monsieur Marcel LINET  
11 bis, rue des Deux Soeurs  
93160 Noisy-le-Grand

Bureau de l'utilité publique et des affaires foncières  
1, esplanade Jean Moulin  
93007 BOBIGNY cedex  
Tél. : 01 41 60 60 60  
Mail : sandrine.yousfi@seine-saint-denis.gouv.fr  
www.seine-saint-denis.gouv.fr / @Prefet93





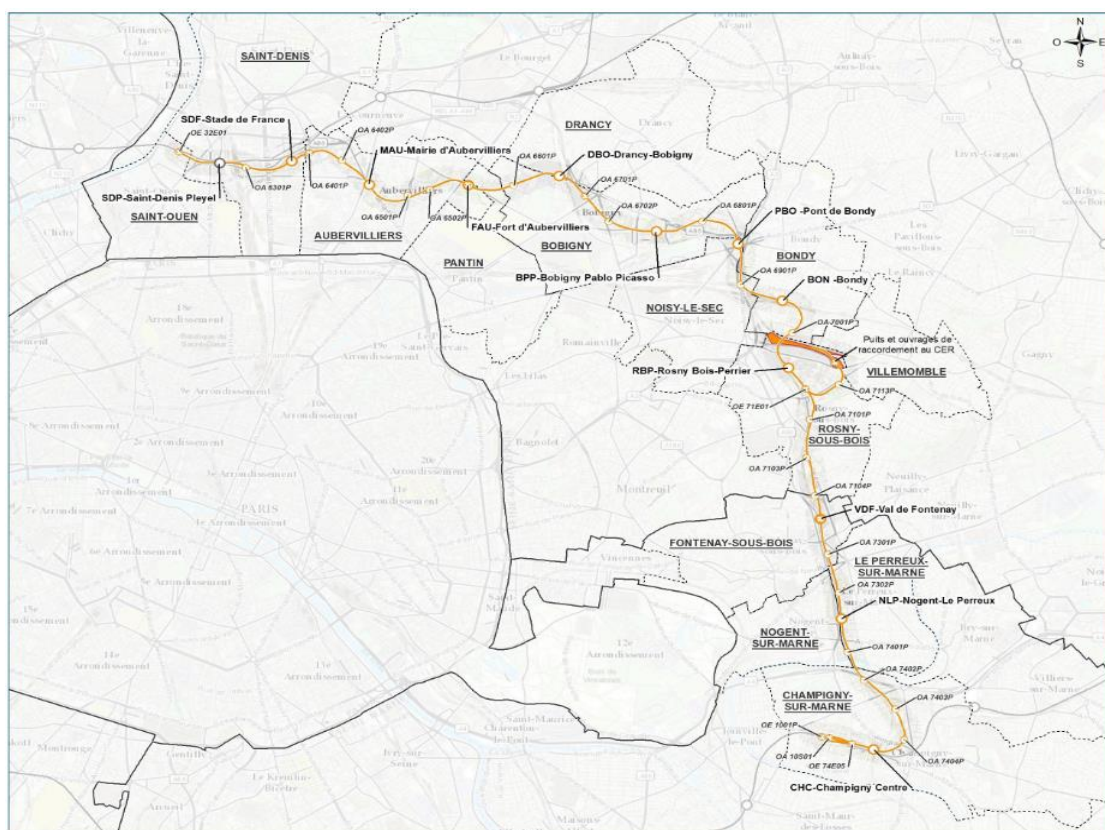
## ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE

- préalable à la déclaration d'utilité publique modificative 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 » et

- pour la mise en compatibilité des PLU de Rosny-sous-Bois, Drancy, du Perreux-sur-Marne et des PLUi des EPT Est Ensemble et Plaine Commune

### RAPPORT **Tome 2/3**

**Enquête du 3 mai au 11 juin 2021 inclus**



**Maître d'ouvrage :** Société du Grand Paris (SGP)

**Commission d'enquête :**

Marcel LINET président, Jean CULDAUT, Mariama LESCURE, Michel GAUTHIER, Micheline BELFORT membres

Le présent rapport d'enquête est établi sous la forme de 3 Tomes correspondants au 3 parties suivantes en pagination continue.

**Tome 1/3 : Chapitres I, II, III**

Présentation de l'enquête, examen du dossier, déroulement de l'enquête,  
Pièces Annexes – Pièces Jointes

**Tome 2/3 : Chapitres IV, V**

Examen des observations recueillies, réponse du maître d'ouvrage, commentaires de la commission ; Evaluation du projet,

**Tome 3/3 : Chapitres VI, VII**

Avis et conclusions de la commission sur la DUP et sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

## Sommaire général

Préambule.....	7
CHAPITRE I PRESENTATION DE L'ENQUETE PUBLIQUE .....	8
1.1 Objet de l'enquête publique .....	8
1.1.1. Présentation générale du projet de Ligne 15 Est .....	8
1.1.1.1 Les objectifs du projet de ligne 15 Est.....	8
1.1.1.2 Les principales caractéristiques du projet de ligne 15 Est .....	8
1.1.1.3 Cartographie du projet.....	10
1.1.1.4 Le maître d'ouvrage et les principaux acteurs du projet .....	12
1.1.2. La nécessité d'une nouvelle enquête publique. ....	16
1.1.3. Une nouvelle Déclaration d'Utilité Publique .....	18
1.1.4. La mise en compatibilité des documents d'urbanisme.....	18
1.2 Cadre juridique .....	19
1.3. Désignation de la commission d'enquête.....	20
1.4. Modalités d'organisation de l'enquête publique .....	20
Chapitre II Examen du dossier d'enquête. ....	23
2.1. Composition du dossier d'enquête .....	23
2.2. Modifications apportées au projet de la Ligne 15 Est déclaré d'utilité publique.....	27
2.2.1. Evolution des coûts et évaluation socio-économique du programme du projet de la ligne 15 Est.....	27
2.2.2. Nouvelle implantation de certains ouvrages .....	30
2.2.2.1. Rosny-sous-Bois : déplacement de l'ouvrage OE 71E01 - Entonnement Rosny Bois-Perrier ;.....	30
2.2.2.2. Aubervilliers.....	33
2.2.3. Modification de l'emprise chantier de certains ouvrages.....	37
2.2.3.1. Aubervilliers.....	37
2.2.3.2. Bobigny.....	40
2.2.3.3. Bondy.....	47
2.2.3.4. Champigny-sur-Marne.....	52
2.2.3.5. Drancy.....	56
2.2.3.6. Fontenay-sous-Bois (OA 7301P -Z.A. des Marais) ; .....	58
2.2.3.7. Nogent-sur-Marne.....	59
2.2.3.8. Noisy-le-Sec (gare de Pont de Bondy et OA 6901P -Avenue de Rosny).....	61
2.2.3.9. Rosny-sous-Bois.....	66
2.2.3.10. Saint-Denis (OA 6401P -Canal Saint-Denis Puits Agnès) .....	70

2.3. Etude d'impact .....	72
2.3.1. Etat initial de l'environnement.....	73
2.3.2. Présentation du projet et des variantes.....	77
2.3.3. Analyse des impacts et présentation des mesures associées .....	83
2.3.4. Résumé non technique (RNT) de l'étude d'impact.....	86
2.3.5. Avis de l'Autorité Environnementale .....	87
2.3.6. Réponse de la SGP à l'avis de l'AE .....	90
2.4. Mise en compatibilité des documents d'urbanisme .....	92
2.4.1. Mise en compatibilité du PLU de Rosny-sous-Bois .....	92
2.4.1.1. Modifications apportées aux différents éléments du PLU de Rosny-sous-Bois.....	93
2.4.1.2. Evaluation environnementale ; Incidence du projet sur le PLU de Rosny-sous-Bois.	100
2.4.1.3. Avis délibéré de la MRAe sur le projet de mise en compatibilité du PLU de Rosny-sous-Bois .....	101
2.4.1.4 réponse du maître d'ouvrage sur l'avis de l'AE.....	102
2.4.2. Mise en compatibilité du PLU de Le Perreux-sur- Marne .....	103
2.4.2.1 Modifications apportées aux différents éléments du PLU de Le Perreux-sur-Marne	104
2.4.2.2. Décision MRAe - examen au cas par cas du projet de PLU de Le Perreux sur Marne	107
2.4.3. Mise en compatibilité du PLU de Drancy .....	107
2.4.3.1 Modifications apportées aux différents éléments du PLU de Drancy.....	111
2.4.3.2. Décision MRAe -examen cas par cas du projet de PLU de Drancy.....	115
2.4.4. Mise en compatibilité du PLUI de Plaine-Commune .....	116
2.4.4.1. Modifications apportées aux différents éléments du PLUI de Plaine-Commune .....	116
2.4.4.2. Evaluation environnementale du PLUI de Plaine Commune.....	132
2.4.4.3. Avis délibéré de la MRAe sur le projet de mise en compatibilité de PLUI de Plaine-Commune et réponse de la SGP.....	133
2.4.5. Mise en compatibilité du PLUI d'Est Ensemble .....	141
2.4.5.2. Evaluation environnementale du PLUI d'Est Ensemble .....	163
2.4.5.3. Avis délibéré de la MRAe sur le projet de mise en compatibilité du PLUI d'Est Ensemble .....	165
2.5. Procès-verbal de la réunion d'examen conjoint .....	171
2.6 Avis des Personnes publiques associées (PPA) .....	188
2.6.1. Récapitulatif des avis reçus .....	190
Les avis communiqués sont les suivants :.....	190
2.6.2 Synthèse des avis reçus avec observations et réponses du maître d'ouvrage .....	191
2.6.3 Synthèse des avis reçus sans observations .....	216
CHAPITRE III DEROULEMENT DE L'ENQUETE .....	217

3.1. Publicité de l'enquête.....	217
3.1.1. Les affichages légaux.....	217
3.1.2. Les parutions dans les journaux.....	217
3.1.3. Les autres mesures de publicité et d'information.....	218
3.2. Consultation et informations.....	219
3.3. Echanges avec l'autorité organisatrice de l'enquête.....	219
3.4. Echanges et réunions avec le maître d'ouvrage.....	220
3.5. Organisation pratique de l'enquête.....	221
3.5.1. Organisation des permanences.....	221
3.5.2. Comptes rendus des réunions publiques.....	222
3.6. Entretiens avec les Collectivités territoriales.....	222
3.6.1 le maire de Bobigny.....	223
3.6.2 le maire de Rosny-sous-Bois.....	223
3.6.3 la maire d'Aubervilliers.....	224
3.6.4 le maire de Bondy.....	224
3.6.5 le maire de Nogent sur Marne.....	224
3.6.6 le maire de Champigny sur Marne.....	224
3.6.7 IDF Mobilités.....	225
3.6.8 Le président du conseil départemental du Val de Marne.....	225
3.6.9 Le président du conseil départemental de la Seine-Saint-Denis.....	226
3.7. Réunions de la commission d'enquête.....	226
3.8. Recueil des registres.....	226
<b>CHAPITRE IV PROCES-VERBAL DE SYNTHESE des observations formulées au cours de l'enquête, réponse du maître d'ouvrage et commentaires de la commission.....</b>	<b>255</b>
<b>CHAPITRE V EVALUATION DU PROJET SOUMIS A ENQUETE.....</b>	<b>347</b>
5.1. L'opération présente-t-elle concrètement un caractère d'intérêt public.....	347
5.2 L'expropriation envisagée est-elle nécessaire pour atteindre les objectifs de l'opération ?.....	349
5.3. Les atteintes à la propriété privée.....	350
5.4 Le cout financier du projet.....	350
5.5 Les inconvénients d'ordre social.....	351
<b>CHAPITRE VI AVIS ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION SUR LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE.....</b>	<b>355</b>
6.1 Objet de l'enquête publique.....	359
6.1.2 Les principales caractéristiques du projet de ligne 15 Est.....	359
6.1.3 Le maître d'ouvrage et les principaux acteurs du projet.....	361
6.2 La nécessité d'une nouvelle enquête publique.....	363

6.3. Une nouvelle Déclaration d'Utilité Publique .....	365
6.4 Avis de la commission d'enquête .....	365
6.4.1 sur le déroulement de l'enquête.....	365
A l'issue d'une enquête publique qui a duré 40 jours, il apparaît : .....	365
6.4.2 sur l'évaluation du projet.....	366
6.4.3 Sur la réalisation du projet lui-même .....	367
6.5 conclusions de la commission d'enquête .....	368
<b>CHAPITRE VII AVIS ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME .....</b>	<b>370</b>
7.1 Mise en compatibilité du PLU de Rosny-sous-Bois .....	371
7.2 Mise en compatibilité du PLU du Perreux-sur-Marne .....	375
7.3 . Mise en compatibilité du PLU de Drancy .....	380
7.4. Mise en compatibilité du PLUi de l'EPT Plaine-Commune .....	385
7.5. Mise en compatibilité du PLUi de l'EPT Est Ensemble .....	391

## **CHAPITRE IV PROCES-VERBAL DE SYNTHESE des observations formulées au cours de l'enquête, réponse du maître d'ouvrage et commentaires de la commission.**

Un procès-verbal de synthèse des observations a été remis le 21 juin 2021 au directoire de la SGP ; Celui-ci a été rédigé par la commission après avoir fait une analyse le plus exhaustif possible des observations recueillies au long de l'enquête. Cette analyse figurant en pièce unique a été remise au titre des pièces jointes au préfet au même titre que les registres d'enquête.

Le maître d'ouvrage a transmis à la commission le 5 juillet sa réponse qui a été jugée très complète.

La commission a apporté des commentaires à tous les thèmes évoqués par le public ; Pour une lecture plus facile l'ensemble de ces éléments figurent ci-après :

L'enquête publique unique préalable à la déclaration d'utilité publique modificative de la Ligne 15 Est du métro express entre Champigny et Saint-Denis Pleyel et la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme (PLU) de Rosny-sous-Bois, Drancy, du Perreux-sur-Marne et des plans locaux d'urbanisme intercommunaux (PLUi) des établissements publics territoriaux (EPT) Est Ensemble et Plaine Commune, s'est déroulée du lundi 3 mai au vendredi 11 juin 2021 inclus.

La commission d'enquête a été destinataire pendant toute cette période des observations formulées tant sur le registre électronique que les registres « papiers » déposés dans les lieux d'enquête. Le président de la commission a réceptionné ces derniers le lundi 14 juin. En outre 2 courriers ont été adressés en préfecture à l'attention du président de la commission. Quelques courriers, également libellés à l'attention du président en préfecture, ont toutefois été joints uniquement à l'un des registres d'enquête et analysés dans ce cadre.

Un exemplaire sur support papier du dossier ainsi qu'un registre étaient déposés dans tous les lieux désignés par l'arrêté interpréfectoral, à savoir les 14 communes traversées par la ligne 15 Est ainsi que les deux EPT Plaine Commune et Est Ensemble et à la préfecture de la Seine-Saint-Denis désignée comme siège de

l'enquête. Ces documents étaient mis à disposition aux jours et heures d'ouverture des services au public.

Le dossier était également disponible sur un site internet dédié où le public pouvait également y déposer ses observations. ([Http://ligne15est.enquetepublique.net/](http://ligne15est.enquetepublique.net/))

Conformément à l'arrêté interpréfectoral, la commission a reçu le public à 30 reprises dans ces mêmes communes ou EPT.

3 réunions d'information et d'échanges avec le public se sont tenues dans des communes réparties sur l'ensemble de la ligne, à savoir Aubervilliers, Bobigny et Champigny en respectant les conditions sanitaires applicables au moment. Les comptes rendus de ces réunions sont remis au président du directoire de la SGP et au préfet de la Seine-Saint-Denis conformément à l'arrêté interpréfectoral.

Ces réunions n'ont pas suscité beaucoup de participants (un peu plus d'une centaine au total), ce qui peut s'expliquer par les impacts limités des modifications de la DUP proposées par l'enquête (une quinzaine) et par le respect des conditions sanitaires. Certaines personnes se sont focalisées sur des thèmes non visés directement par la présente enquête, mais plutôt par des dossiers antérieurs ; elles souhaitent sans doute réitérer des sujets qui leur tenaient à cœur.

190 contributions ont été déposées par le biais du registre électronique ; Parmi celles-ci on a pu constater que certaines avaient été déposées à plusieurs reprises de façon identique ou bien avaient une finalité publicitaire et dans ce cas ont été modérées par le président.

58 contributions ont été déposées dans les registres papier auxquelles il faut ajouter 3 pétitions concernant la rue Etienne Dolet qui totalisent environ 950 noms ;

Enfin, 3 interventions sont parvenues tardivement dans des délais qui n'ont pas permis de les porter à la connaissance du public, notamment par annexion à un registre d'enquête comme le prévoit la réglementation, elles n'ont donc pas été retenues par la commission pour être instruites en tant que telles. Toutefois il convient de préciser que les sujets évoqués avaient déjà été portés, par ailleurs, à la connaissance de la commission.

La commission avait choisi a priori de ventiler les observations du public dans 21 thèmes correspondants le plus souvent géographiquement aux lieux des modifications envisagées de la DUP, dans un 22<sup>ème</sup> thème étant rassemblés des sujets en marge de



la présente enquête publique ou des demandes de renseignements plus ponctuels de personnes qui s'interrogent sur le devenir de leurs parcelles.

Il a semblé à la commission que ce classement permettait une meilleure analyse de la pertinence des observations.

Mais comme on le verra plus loin, seulement 6 ou 7 thèmes ont, de façon plus redondante, été commentés et on pourra constater que plusieurs secteurs modifiés n'ont fait l'objet d'aucune remarque de la part du public et ne soulèvent pas non plus de questions de la part de la commission.

Les observations sont celles recueillies tant à l'écrit dans les registres qu'à l'oral au cours des permanences des commissaires-enquêteurs. La commission y a ajouté ses propres interrogations qui peuvent parfois relayer des questions posées au cours des réunions publiques ou par des personnes qu'elle a consultées.

Pour faciliter la lecture il est proposé au maître d'ouvrage d'apporter directement, pour chaque thème, ses réponses éventuelles sur le présent document à la suite de quoi la commission d'enquête pourra faire ses propres commentaires.

### **Thème 1 Concertation Communication**

Plusieurs observateurs se sont plaints que le dialogue avec les habitants avait été insuffisant pour l'étude du projet avant sa mise à l'enquête ; certains déplorent que des sollicitations de vente de leur bien avaient été engagées avant même que ce nouveau projet soit approuvé.

La communication sur l'enquête elle-même aurait mérité d'être plus complète.

#### Question de la commission :

*Comme on peut quelquefois le constater, une partie du public se plaint qu'il n'y ait pas eu suffisamment de dialogue sur le projet.*

*Le maître d'ouvrage voudra bien rappeler ce qui a été fait en matière de concertation sur le projet et notamment sur les modifications envisagées.*

*Il conviendrait, en outre, de rappeler, les publicités légale et complémentaire qui ont été mises en place pour l'enquête elle-même. Par ailleurs, le maître d'ouvrage voudra bien répondre à la question du démarchage auprès des propriétaires évoqué par certains avant l'enquête ? Dans quel cadre ? Par qui ?*

**Réponse du maître d'ouvrage :**

Le projet de métro automatique de la ligne 15 Est est ancien. Il est issu du projet Arc Express, porté par le Syndicat des Transport d'Ile-de-France (STIF), aujourd'hui nommé Ile de France Mobilité (IDFM), qui a fait l'objet d'un **débat** public organisé entre octobre 2010 et janvier 2011 coordonné avec le débat public relatif au schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris. Ce débat a permis la signature du protocole d'accord du 26 janvier 2011 sur un réseau unique, celui du « Grand Paris Express ».

Une **phase de concertation**, spécifique au projet de ligne 15 Est (dite ligne orange), s'est déroulée du 11 février au 30 mars 2013 pour instaurer un dialogue direct et informer sur le projet les habitants, les élus, les acteurs associatifs et économiques des communes traversées. Cette phase d'échanges a donné la possibilité à chacun de prendre connaissance du projet, d'exprimer son avis ou ses préoccupations, ainsi que de l'enrichir et de le faire évoluer. Elle a reposé sur différents supports d'information comme un dossier de concertation, un site internet, des dépliants, des lettres d'information, mais aussi des panneaux d'exposition. Le dialogue avec le public a également été rendu possible par 10 réunions publiques, six rencontres voyageurs, ainsi que les espaces de dépôt d'avis.

Pour la ligne 15 Est **une première enquête publique** s'est déroulée en 2016 préalablement à la déclaration d'utilité publique initiale.

Une **deuxième enquête publique**, préalable à la déclaration d'utilité publique modificative n°1, a été organisée du 19 octobre au 23 novembre 2017, pour le déplacement du centre de maintenance et la modification des emprises de certains ouvrages.

Une **troisième enquête publique**, organisée dans le cadre de la demande d'autorisation environnementale en 2019, a permis de présenter au public un projet précisant les dispositions constructives des aménagements présentés en enquête publique en 2016, puis en 2017, mais

également les impacts et les mesures d'évitement, de réduction et de compensation que la Société du Grand Paris s'engage à mettre en œuvre.

La présente enquête publique, préalable à la déclaration d'utilité publique modificative n°2, est la **quatrième enquête publique** permettant au public de s'informer et d'échanger sur le projet. Pour accompagner au mieux la tenue de chacune de ces enquêtes publiques, la Société du Grand Paris met en œuvre tout un dispositif d'information, d'une part à travers la communication légale prévue dans l'arrêté d'ouverture aux enquêtes publiques, d'autre part par le déploiement de supports de communication complémentaires, pour faciliter la compréhension des enjeux et sujets de l'enquête au public.

Pour la présente procédure :

- La communication légale : 15 jours avant le début de l'enquête et pendant toute sa durée, l'avis d'ouverture à l'enquête publique est affiché dans les différents lieux d'enquête publique et tout au long du tracé, à proximité directe des futures emprises. Des insertions presse sont planifiées dans deux journaux locaux 15 jours avant le début de l'enquête et dans deux parutions nationales, avec un rappel 8 jours au plus après le début de l'enquête pour les parutions locales. Le choix a été fait de retenir les médias Le Monde, Aujourd'hui en France, Le Parisien et Les Echos par la couverture médiatique qu'ils assurent. Un site internet dédié à l'enquête permet au public de consulter en ligne l'ensemble des pièces du dossier d'enquête et de déposer questions et observations sur le registre électronique également accessible via le site. Le dossier est également consultable dans plusieurs lieux d'enquête et des observations peuvent être déposées dans les registres en format papier. Enfin, 3 réunions publiques ont été programmées par la commission d'enquête à Aubervilliers, Champigny-sur-Marne et Bobigny.
- La communication complémentaire : un dépliant d'information 3 volets a été diffusé dans l'ensemble des lieux publics pour comprendre l'utilité de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique et y expliquer les modalités de participation. À ce dépliant, a été ajouté un dossier d'information d'une trentaine de pages, synthétisant les sujets de modifications nécessitant la DUP modificative. Un guide de lecture (recto verso au format A3) a permis en complément de détailler les différentes pièces du dossier pour faciliter la recherche d'information par le public. Pour l'ensemble de ces documents, souhaités et conçus par la Société du Grand Paris, l'objectif a été de simplifier, faciliter la compréhension de l'enquête, pour permettre au plus grand nombre d'y participer.

- Les collectivités locales ont également relayé ces informations, via leurs journaux municipaux et/ou leurs réseaux sociaux.

Au-delà de la concertation réglementaire et de la procédure de DUP, le dialogue avec le public se poursuit. Dès les travaux préparatoires et durant toute la phase de chantier, la Société du Grand Paris organise des rencontres pour présenter le projet.

Les partenaires, au premier rang desquels les collectivités concernées par la ligne 15 Est, sont régulièrement rencontrés dans le cadre d'instances de concertation mises en place par la Société du Grand Paris. Les Comités de suivi de travaux notamment permettent de leur présenter l'avancée ainsi que les dispositifs d'information des riverains associés à chaque phase de travaux (y compris pour les travaux préparatoires).

Plusieurs réunions de quartier ont également eu lieu avec les riverains, notamment de la gare Stade de France ou encore des locataires riverains de l'emprise principale de la gare de Bondy, ainsi qu'avec les responsables de certains équipements situés aux abords des emprises, à Bobigny et Rosny-sous-Bois. L'information du grand public sur le projet passe également par des expositions organisées en lien avec les Villes, sur site lorsque le chantier présente un intérêt particulier (par exemple, les fouilles archéologiques à Bobigny), ou dans des espaces dédiés comme à la Maison des projets de Rosny-sous-Bois ou encore La Fabrique du Métro à Saint-Ouen.

Tous les jours, sur le terrain, des agents de proximité sont par ailleurs déployés dès les travaux préparatoires pour informer les riverains de l'actualité du projet et des chantiers, mener des opérations de porte-à-porte avec les commerçants comme cela a pu être fait dans le centre-ville d'Aubervilliers, et répondre à leurs questions. En phase de génie civil, des permanences sont organisées afin que les riverains puissent venir à leur rencontre sur un temps dédié.

Parallèlement, depuis la DUP initiale, la SGP a engagé les procédures d'acquisition foncière en surface et en tréfonds pour les emprises situées dans le faisceau de la DUP et nécessaires à la réalisation du projet. Plusieurs enquêtes parcellaires ont été menées à partir de 2019, pour chacune d'entre elles, une enquête publique a eu lieu. L'opérateur foncier de la SGP (SEGAT) a ainsi été missionné pour engager les négociations avec les propriétaires concernés, de manière à ce qu'ils puissent disposer du temps nécessaire à leur relogement. Chaque fois que cela s'est avéré nécessaire, la SGP a organisé des réunions d'information à leur intention et proposé un accompagnement.

À titre d'exemple, dans la cadre des acquisitions en cours pour l'ouvrage d'entonnement Jean-Baptiste Clément à Champigny-sur-Marne, ce sont plus de 8 réunions d'information riverains

qui se sont tenues entre fin 2019 et 2020 auxquelles viennent s'ajouter des permanences hebdomadaires du prestataire foncier de la SGP au sein d'une copropriété concernée par ces acquisitions.

### Commentaires de la commission

*Il est indéniable que la Société du Grand Paris a initié de nombreuses actions pour informer et échanger au maximum avec le public. Elle note que les actions menées répondent à toutes les exigences réglementaires.*

*Elle note aussi, à la lecture de toutes les contributions reçues, le paradoxe suivant : certains expropriés comme sur le secteur Hoffmann reprochent d'avoir été avertis en amont avant procédure officielle d'enquête parcellaire, alors que beaucoup d'autres au contraire situés également dans la zone potentielle d'intervention (fuseau de DUP hachuré en bleu) souhaiteraient être informés dès maintenant sur l'acquisition de leur propriété qu'elle soit en surface ou tréfonds.*

*La commission estime qu'une procédure amiable est toujours préférable à une procédure devant le juge d'expropriation qui reste cependant de droit pour le propriétaire si aucun accord n'est trouvé.*

*Elle tient à rappeler que même si l'enquête parcellaire est lancée l'accord amiable reste toujours possible en expropriation.*

*L'anticipation faite par la SGP pour le secteur Hoffmann n'est donc pas en soit choquante ou illégale, mais plutôt maladroite sur la façon dont elle s'est déroulée, d'autant plus que beaucoup de personnes âgées étaient concernées.*

*Une solution serait sans doute qu'au moment de l'enquête les études soient suffisamment avancées pour que les parcelles à acquérir soient précisément déterminées. Outre le fait que des opérations de cette importance dureraient un nombre d'années considérables, on pourrait aussi reprocher au maître d'ouvrage d'engager la procédure de DUP à une période où le processus serait devenu irréversible auquel cas la démocratie participative en serait considérablement mise en cause.*

*Il n'en reste pas moins que la SGP doit continuer à informer, autant que faire se peut, le public riverain. Comme cela a déjà été pratiqué sur d'autres tronçons, il serait sans doute pertinent d'instaurer de façon systématique des comités de gestion, qui associeraient le public aux décisions à prendre quelle que soit la phase de l'opération.*

## **Thème 2 Présentation du dossier**

On a pu constater que des observateurs estimaient que le dossier et notamment les plans étaient souvent difficiles à lire. Ils auraient souhaité une plus grande précision sur les impacts du projet sur leur propriété, mais aussi sur le parcours. Il s'agit notamment de l'indication hachurée en bleu de la zone potentielle d'intervention, où beaucoup de rosnéens sur l'entonnement ou de perreuxiens sur tout le linéaire du territoire communal, auraient souhaité voir beaucoup plus de détail, notamment pour bien repérer la localisation de leur parcelle et des contraintes induites, en surface ou en tréfonds.

### Question de la commission :

*Le maître d'ouvrage pourrait expliquer les impératifs qui sont inhérents à la procédure de DUP et à celle de l'enquête parcellaire qui permettra de déterminer avec plus de précision les parcelles qui seront directement concernées. Aurait-il été possible d'être plus précis à ce stade sans empiéter dans les procédures qui suivront ?*

### Réponse du maître d'ouvrage :

La zone d'intervention potentielle (ZIP) ou « bande DUP » (zone en bleue autour de l'axe de la ligne 15 Est et de ces aménagements dans la pièce E-Plan Général des Travaux du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique n°2) représente la zone d'intervention potentiellement nécessaire pour la réalisation des ouvrages de la ligne 15 Est. Elle vise à identifier les emprises sur lesquelles la réalisation du projet est susceptible d'avoir une incidence, que ce soit de manière provisoire (emprises de chantier) ou définitive (implantation d'ouvrages), en surface ou en souterrain. Autour des futures gares, cette bande est élargie afin d'assurer l'intégration des installations nécessaires aux travaux. Toutes les parcelles incluses dans la zone d'intervention potentielle ne feront pas systématiquement l'objet d'acquisitions foncières dans le cadre du projet. Les emprises qu'il est nécessaire d'acquérir seront en effet déterminées avec précision lors des études de conception à venir qui permettront d'affiner le projet. Une ZIP d'une certaine largeur est indispensable à ce stade pour garantir la faisabilité des projets qui seront proposés dans le cadre de l'avancement des études.

À titre d'exemple, dans le secteur de Rosny-sous-Bois, cette bande a été élargie du fait du déplacement de l'ouvrage d'entonnement Rosny Bois-Perrier. En effet, la modification de l'implantation de cet ouvrage implique un décalage plus à l'est du tunnel de service permettant l'accès à l'atelier de maintenance des rames de métro automatique (CER de Rosny). De fait, la réalisation de ce tunnel nécessitera l'acquisition par la SGP des tréfonds ou la mise en place d'une servitude sur ces tréfonds dans ce secteur. Les études de conception à venir permettront de préciser l'emplacement exact de ce tunnel et les tréfonds à acquérir ou pour lesquels une servitude pourrait être établie.

À ce stade des études, il est malheureusement impossible au Maître d'ouvrage d'être plus précis sur l'ensemble des parcelles à acquérir. Ce n'est d'ailleurs pas l'objet d'une déclaration d'utilité publique mais celui des enquêtes parcellaires. Par ailleurs, les études de conception à venir, de type Avant-Projet, pourraient questionner la position ou la forme de certains ouvrages ainsi que la position du tunnel et l'architecture des gares, impliquant la nécessité d'acquérir des parcelles et des tréfonds différents de ce qu'il avait été envisagé en première intention. Si le Maître d'ouvrage avait fait le choix d'être plus précis et d'établir une ZIP encore plus restreinte, il aurait pris le risque que le projet ne puisse techniquement se réaliser.

Certaines acquisitions sont déjà faites ; d'autres sont en cours. Ces acquisitions concernent les secteurs où la SGP connaît dès maintenant avec certitude la localisation définitive de l'aménagement. La plupart du temps, il s'agit d'emprises de surface nécessaires à la réalisation des ouvrages annexes ou des gares. Des incertitudes demeurent en revanche quant à la position exacte du tunnel, celui-ci pouvant faire l'objet d'optimisations de tracé.

La SGP peut actionner deux leviers pour disposer du foncier nécessaire à la réalisation du tunnel en souterrain : l'acquisition de volumes ou l'établissement d'une servitude en tréfonds.

Les acquisitions des tréfonds sont effectuées à l'amiable sur la base des valeurs de marché après avis du service des domaines de l'État (Direction nationale des interventions domaniales) ou, si aucun accord amiable n'a pu intervenir, après expropriation par le juge qui fixe l'indemnisation.

À noter que la valeur de chacun des tréfonds s'estime généralement à partir de la valeur unitaire du terrain de surface concerné, apprécié nu et libre. Elle est dégressive en fonction de la profondeur de l'emprise (coefficient de profondeur). Ce résultat est ensuite corrigé par la prise en compte des possibilités d'exploitation du sous-sol en fonction de la qualité des sols (coefficients de sols), des possibilités d'exploitation (coefficient d'exploitabilité) et des



incidences de la nappe phréatique (coefficient de nappe). La méthode décrite ici est la méthode dite de « Guillermain-Demanche ».

La loi n°2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte a ouvert la possibilité pour le maître d'ouvrage d'une infrastructure souterraine de transport de demander l'institution d'une servitude en tréfonds. Il s'agit d'une servitude d'utilité publique, dont les articles L.2113-1 et suivants du code des transports et le décret n° 2015-1572 du 2 décembre 2015 relatif à l'établissement d'une servitude d'utilité publique en tréfonds définissent le régime.

Ce nouvel outil permettra à la SGP de demander au préfet, à l'issue d'une enquête parcellaire, d'établir une telle servitude en lieu et place du prononcer d'un arrêté de cessibilité du volume en tréfonds d'une parcelle, uniquement lorsque ce volume est situé en totalité sous une profondeur de 15 mètres. Lorsque le tunnel se situe, même partiellement, au-dessus de 15 mètres de profondeur, le régime de l'acquisition amiable ou par voie d'expropriation s'impose à la SGP.

Cette servitude, qui permet d'éviter le transfert de propriété de certains volumes en tréfonds, constitue néanmoins une limitation de l'exercice du droit de propriété puisqu'une fois instituée, elle confère à la SGP le droit d'occuper le volume en sous-sol nécessaire à l'établissement, à l'aménagement, à l'exploitation et à l'entretien du tunnel du métro et oblige le propriétaires à s'abstenir de tout fait de nature à nuire au bon fonctionnement, à l'entretien et à la conservation de cet ouvrage.

Les garanties entourant l'institution de la servitude sont de plusieurs ordres (outre le seuil de 15 mètres et la déclaration d'utilité publique du projet).

D'un point de vue procédural, l'arrêté préfectoral déterminant le volume de tréfonds faisant l'objet de la servitude en tréfonds doit être précédé d'une enquête parcellaire organisée conformément aux dispositions des articles R.131-1 à R. 131-14 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique assortie de règles procédurales supplémentaires :

- « les motifs rendant nécessaire l'établissement de la servitude en tréfonds » devront être exposés aux propriétaires dans « une notice explicative » versée au dossier d'enquête et dont la copie doit être jointe à la notification individuelle prévue à l'article R. 131-6 du code de l'expropriation ;
- Le dossier d'enquête comprend, outre les documents mentionnés à l'article R. 131-3 de ce code, et la notice susmentionnée, tout plan permettant de déterminer l'emplacement et le volume des tréfonds susceptibles d'être grevés ;

- Les propriétaires doivent être mis en mesure de présenter leurs observations pendant cette enquête selon les modalités prévues à l'article R. 131-8 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, le délai qui leur est laissé pour ce faire ne pouvant excéder quatre mois.

De plus, en application des dispositions de l'article L. 2113-3 du code des transports, la servitude en tréfonds ouvre droit à une indemnité compensatrice du préjudice direct et certain en résultant. Les propriétaires concernés peuvent demander à la SGP une indemnité compensatrice. À défaut d'accord amiable, le juge de l'expropriation intervient pour fixer le montant de cette indemnité.

Dans le cadre de sa demande d'indemnisation compensatrice, ou de la procédure juridictionnelle, les propriétaires peuvent apporter l'ensemble des éléments nécessaires afin d'étayer leur demande.

Enfin, le propriétaire bénéficie d'un droit de délaissement s'il estime que son bien n'est plus utilisable dans les conditions normales. Il peut demander à la SGP d'acquiescer tout ou partie de sa propriété. À défaut d'accord amiable, le juge de l'expropriation, si celui-ci admet le bien-fondé de la demande, fixe le prix d'acquisition. La décision du juge emporte transfert de propriété dans les conditions de droit commun en ce qui concerne le bien ou la partie du bien acquis par le bénéficiaire de la servitude en tréfonds.

### Commentaires de la commission

*La société du Grand Paris explique très bien d'un point de vue juridique la différenciation à opérer entre l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique et l'enquête parcellaire et définit précisément les limites des procédures qui doivent être respectées.*

*Le public doit bien comprendre la complexité de mise en œuvre d'un tel projet de transport en commun, de ces différentes phases d'études tout en notant bien tous les engagements pris par le maître d'ouvrage pour en minimiser tous les impacts négatifs et répondre à la législation.*

*La commission note à ce sujet l'importance des retours d'expérience depuis tous ses chantiers notamment de la ligne 15 Sud et que le dossier évoque largement pour expliquer et justifier la DUP modificative. Ces constats prennent largement en compte le respect des riverains des chantiers.*

*Sauf à engager les deux procédures simultanément - mais on a vu au thème précédent les limites de l'exercice - on comprend que les plans proposés ne puissent être plus précis au risque d'entacher d'illégalité la procédure.*

*La commission constate toutefois qu'un effort aurait pu être fait pour disposer de plans ou de schémas beaucoup plus lisibles et communicants, par exemple quelque peu agrandis, pour expliquer mieux les changements opérés, sans pour autant indiquer les limites parcellaires.*

### **Thème 3 Étude d'impact**

L'étude d'impact n'a pas été fondamentalement contestée par le public, même si certains auraient aimé qu'elle soit plus complète sur les incidences du projet sur les conséquences humaines ;

L'étude d'impact a été critiquée à Rosny sur la non prise en compte de la biodiversité sur les jardins du secteur Hoffmann.

Il est dit aussi que l'inventaire faune flore paraît nettement insuffisant et justifierait une étude plus approfondie par l'ANCA ; A titre d'exemple il n'est pas fait référence à la présence du lézard vivipare au Pont de Bondy ;

Les thèmes de la circulation ou des nuisances dues au chantier pourront être traités dans les paragraphes correspondants ci-après.

#### Question de la commission :

*La commission a bien noté le travail réalisé par le maître d'ouvrage pour traiter aussi complètement que possible les différents sujets relevant de l'impact du projet et pour répondre également aux dernières observations de l'autorité environnementale ; On peut aussi penser que le volume impressionnant des fascicules traitant de ce thème n'a pas permis au public d'en faire un examen exhaustif.*

*La SGP peut-elle donner des compléments sur les sujets plus ponctuels évoqués par le public ?*

#### Réponse du maître d'ouvrage :

##### Concernant les incidences sur les activités humaines

Les incidences du projet sur les activités humaines font l'objet d'études spécifiques indiquées dans des chapitres dédiés du dossier d'étude d'impact. À chacune des nouvelles versions des études d'impacts, le document s'enrichi de l'identification plus précise des impacts et de définitions plus adaptées des mesures à mettre en œuvre afin d'éviter, de réduire voire de compenser les impacts.

Ainsi, dans la présente étude d'impact, les incidences sur le milieu humain et les mesures associées sont indiquées aux chapitres suivants de la pièce G3 :

- *2.7. Gestion des matériaux excavés*
- *5. Population et santé humaine*
- *7.3. Effets cumulés en phase travaux*
- *7.4. Effets cumulés en phase exploitation*
- *9.2. Évaluation des impacts et proposition de mesures associées à l'échelle du Grand Paris Express*
- *12. Analyse des conséquences prévisibles du projet du le développement de l'urbanisation*
- *13. Analyse des émissions de gaz à effet de serre, des coûts collectifs des pollutions et nuisances de la consommation énergétique et des avantages induits pour la collectivité*
- *15. Hypothèse de trafic, conditions de circulation et méthodes de calculs*

Le dialogue rapproché entre les collectivités et la SGP, qui est déjà en place, sera poursuivi. En amont des travaux, et durant toute la durée du chantier, des réunions d'information, des rencontres avec les partenaires ou, encore, des comités de suivi seront organisés pour maintenir les échanges (la mise en place de ces comités de suivi a d'ailleurs déjà débuté sur les principaux sites de travaux préparatoires : Mairie d'Aubervilliers, Rosny-Bois-Perrier, Bondy, Stade de France). Tous les jours, sur le terrain, des agents de proximité seront disponibles pour informer les riverains, les commerçants, et répondre à leurs questions.

Enfin, comme indiqué au point f du chapitre 5.6.2.4 de la pièce G3 de l'étude d'impact, des mesures d'information et de communication à l'attention des riverains seront déployées.

#### Concernant la prise en compte de la biodiversité dans l'étude d'impact

Pour la conception du projet de la ligne 15 Est, et comme indiqué dans l'étude d'impact du présent dossier de DUP modificative (pièce G1, chapitre 3 – Biodiversité), la Société du Grand Paris a engagé, dès le lancement du projet et sur l'ensemble du tracé, plusieurs campagnes d'inventaires écologiques qui se sont poursuivis sur plusieurs années de 2012 à 2017.

Ainsi, les premières investigations de terrain ont été réalisées en 2012-2013 au niveau des sites d'implantation des gares et d'espaces verts dans la zone d'étude pour la déclaration d'utilité publique initiale. Au cours de cette même phase, d'autres inventaires ont été menés en 2014 pour les sites d'ouvrages annexes et d'entonnements. Suite au repositionnement du centre d'exploitation (anciennement sur le site de la Garenne), sur le site Montgolfier à Rosny-sous-

Bois, des investigations écologiques ont été effectuées en 2015-2016 sur le site (plateforme ferroviaire et ses abords). En vue d'actualiser l'étude d'impact du dossier de demande d'autorisation environnementale, des inventaires complémentaires ont été réalisés une nouvelle fois en 2017, dans un périmètre de 250 mètres autour de chaque émergence du projet (gares, ouvrages annexes, entonnements, etc.), désigné sous le vocable « secteurs d'inventaires ». L'analyse a été réalisée plus finement au droit des emprises prévues pour les travaux du projet. Le dossier de demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées (dit dossier « CNPN ») inclus dans la demande d'autorisation environnementale de la ligne 15 Est a été déposé auprès des services de l'État le 29 juin 2018. Cette démarche a conduit à obtenir une autorisation préfectorale le 30 juillet 2019.

Ces inventaires écologiques se sont poursuivis chaque année par la suite, notamment pour respecter la demande du Conseil National de la Protection de la Nature (CNPN) dans son dernier avis, sur l'ensemble des émergences afin d'affiner la caractérisation du milieu naturel en présence en vue de mettre à jour l'état initial.

Les résultats obtenus de ces prospections viennent compléter au fur et à mesure les dossiers réglementaires. C'est notamment le cas pour le présent dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique modificative n°2, qui présente dans la pièce G1 – État initial, Chapitre 3 – Biodiversité - pages 155 et suivantes, les résultats obtenus. Ces données nouvelles sont prises en compte dans le projet, et seront intégrés dans le cadre des procédures à venir d'actualisation de l'autorisation environnementale de la ligne.

En complément, il est à noter que ces prospections se poursuivent tout au long des études techniques et de la réalisation des ouvrages. Pour ce qui est du déplacement de l'ouvrage d'entonnement 71E01 - Entonnement Rosny Bois-Perrier et des élargissements ponctuels des zones d'intervention potentielle des ouvrages 6401P - Canal Saint-Denis Puits Agnès, 6601P - Campus des Métiers, 6801P - Rue Auguste Delaune, 6901P - Avenue de Rosny, 7001P - ZI Marcel Dassault, 7301P - Z.A. des Marais, 7401P - Rue Mathias et 74E05 - Entonnement JB Clément, des inventaires écologiques complémentaires sont ainsi prévus pour 2021 et feront l'objet d'un dossier pour une actualisation de l'autorisation environnementale de la ligne.

Par ailleurs, les données écologiques, dont disposent certaines associations environnementales, peuvent en effet apporter des informations importantes sur les enjeux locaux de certains sites. A ce titre, la Société du Grand Paris prend bonne note qu'un échange serait pertinent quant à certains sites de la ligne 15 Est. Une démarche sera engagée prochainement.

### S'agissant de la présence possible du lézard vivipare au niveau du Pont de Bondy

Comme pour l'ensemble des autres sites concernés par des travaux de la ligne 15 Est, le site d'implantation de l'emprise chantier de la future gare Pont de Bondy a fait l'objet de nombreuses prospections écologiques. Les inventaires, réalisés sur l'ensemble des groupes taxonomiques, ont ainsi pu permettre d'identifier des enjeux fort sur ce secteur avec notamment la présence de plusieurs espèces avifaunistiques (dont le Moineau friquet et le Serin cini) la présence d'une espèce de chiroptère (Pipistrelle commune) et une espèce de reptile (Lézard des murailles).

Du fait de ces enjeux importants, des mesures d'évitement, de réduction et de compensation des impacts sur le milieu naturel seront mises en œuvre. Ces mesures sont rappelées en pièce G3 – Impacts et Mesures du dossier de DUP modificative n°2.

Cependant, aucune de ces investigations de terrain n'a mis en exergue la présence du lézard vivipare que cela soit sur le site de la gare de Pont de Bondy ou ailleurs sur l'ensemble des emprises chantier de la ligne 15 Est. Cette espèce est extrêmement rare en petite couronne parisienne, comme en atteste le site de l'Atlas de la Biodiversité ([https://atlasbiodiversite.arb-idf.fr/taxon/reptiles/atlas/especes/79278-Zootoca\\_vivipara](https://atlasbiodiversite.arb-idf.fr/taxon/reptiles/atlas/especes/79278-Zootoca_vivipara)). D'après le site de l'INPN et du Cettia Ile-de-France, aucune des communes de Bobigny, Noisy-le-Sec, Bondy ne recense sa présence. Les données de Lézard vivipare les plus proches du Pont de Bondy sont en forêt de Bondy à 5km sur les communes de Livry-Gargan et Clichy-sous-Bois. Par ailleurs, cette espèce est davantage lié aux habitats boisés et humides. Or, le site de Pont de Bondy est une friche de milieu semi ouvert, arbustive à arborée, dépourvue de zone humide et donc non propice au développement de l'espèce. Aucun corridor favorable reliant la forêt de Bondy au site de la gare Pont de Bondy n'existe (le canal de l'Ourcq semble peu favorable à l'espèce comme axe de déplacement). Enfin, cette espèce est très sensible à la fragmentation de ses habitats et le contexte urbain de cette zone est défavorable à sa survie.

L'information sur la présence de cette espèce à cet endroit parait très surprenante. L'espèce peut facilement être confondue avec le Lézard des murailles, très commun sur de nombreux sites (les inventaires de la ligne 15 Est en font d'ailleurs souvent état et c'est le cas pour le site de Pont de Bondy).

Cependant, si les inventaires engagés par la SGP n'ont pas fait état de la présence de cette espèce, cela ne signifie pas pour autant qu'elle n'est pas présente. Si des données d'une association concernant cette espèce mettent en évidence sa présence sur le site de Pont de

Bondy, la SGP intégrera ces éléments dans le cadre du projet et mettra en œuvre des mesures d'évitement et de réduction (de compensation le cas échéant) si cela s'avère nécessaire.

À titre d'exemple, quelques mesures écologiques prévues peuvent être rappelées :

- Adaptation du calendrier : Pour éviter les périodes sensibles (hibernation, reproduction) les travaux de débroussaillage / décapage sont à réaliser sur les mois de septembre et octobre. La période d'avril mai est en période sensible moyenne, les travaux sont à éviter mais sont possibles avec un passage d'un écologue au préalable avant toute intervention pour prescrire les mesures adéquates ;
- Mise en défens des milieux naturels : Pour prévenir toute destruction non intentionnelle, les milieux naturels sensibles situés dans les emprises du projet ou en limite du projet et non indispensables à la réalisation de l'ouvrage seront balisés par les entreprises de travaux par des barrières (type filets orange de chantier). Ce balisage sera réalisé avant de démarrage des travaux et selon le plan défini par l'écologue en charge du suivi de chantier. De plus, des panneaux facilement identifiables indiqueront les sensibilités particulières de ces zones. Ces dispositifs permettront d'éviter que les engins et le personnel de chantier ne se rendent dans ces zones naturelles ;
- Modalités des travaux de débroussaillage : Les opérations de défrichage nécessaires à la réalisation de l'ouvrage pourraient commencer à l'opposé de la zone refuge pour permettre aux individus de fuir vers les zones préservées (secteur non concerné par les travaux). Cette méthode permettra d'amener progressivement la faune vers les zones refuges et d'éviter qu'elle ne soit piégée et isolée dans des zones qui seront impactées par les travaux. Cette opération sera suivie de près par un écologue agréé.
- Gestion et aménagement de la zone préservée : Afin de permettre à l'espèce de se réfugier dans les zones préservées, à la suite de la destruction d'une partie de leurs habitats, des hibernaculums pourraient être réalisés. Les hibernaculums fournissent aux reptiles des abris nocturnes et des sites d'hivernage.

Si aucune solution de préservation d'une zone refuge sur place n'était possible, il pourrait être organisé une campagne de capture et de déplacement des individus.



### Concernant les jardins du secteur Hoffmann

L'observation porte sur l'implantation de l'ouvrage d'entonnement Rosny-Bois-Perrier situé sur la commune de Rosny-sous-Bois. L'emprise travaux est localisée au niveau de parcelles pavillonnaires de la rue Philibert Hoffmann et du parking de la résidence des Grands Prés.

Des inventaires écologiques ont été réalisés jusqu'en 2017 sur l'ancien emplacement de l'ouvrage d'entonnement. Il a ainsi pu être mis en évidence la présence de plusieurs espèces dont des oiseaux (potentiellement nicheurs), reptile (Lézard des murailles) et insectes.

Pour le nouveau site d'implantation de l'ouvrage, depuis la levée des restrictions de déplacement, des écologues ont pu réaliser des investigations par analyse des habitats, notamment ceux situés à proximité, des écoutes ont également été réalisées. Des données proviennent également des études réalisées dans le cadre de la réalisation du dossier de demande d'autorisation environnementale.

Il a ainsi été possible d'établir que les enjeux floristiques sont faibles mais que de espèces avifaunistiques protégées étaient présentes. Comme indiqué précédemment, la SGP poursuit ce travail d'investigation en 2021 et les données complémentaires collectées seront intégrées au dossier à venir de demande d'actualisation de l'autorisation environnementale.

### Commentaires de la commission

*La commission prend note des commentaires apportés sur le sujet de l'étude d'impact. Elle apprécie notamment ses compléments sur les inventaires écologiques qui répondent aux interrogations du public.*

*La commission note l'actualisation de l'autorisation environnementale de la ligne qui sera faite suite aux inventaires écologiques complémentaires prévus en 2021 et feront l'objet d'un dossier déposé en préfecture. Elle rappelle que cette autorisation environnementale de la ligne a été obtenue après enquête publique en 2019, par arrêté interpréfectoral n° 2019 – 2057 du 30 juillet 2019.*

*Concernant la biodiversité du secteur Hoffmann largement évoquée dans les observations, la SGP précise ici comment elle a été prise en compte.*

*La commission prend acte du fait que la SGP note que des associations écologiques peuvent apporter des informations importantes sur les enjeux locaux. La SGP déclare qu'un échange avec ces associations serait pertinente quant à certains sites de la ligne 15 Est et que cette démarche sera engagée prochainement. Une annonce positive pour une approche qui, selon la commission d'enquête, devrait pouvoir être prolongée et étendue à l'avenir.*

#### **Thème 4 Évaluation socioéconomique**

Peu de personnes ont abordé ce thème car sans doute assez difficile à apprécier par des non-initiés. Toutefois des contributions (plusieurs dont N°177 Assoc MNLE 93 : « Avis sur l'éval soc ... ) dénoncent, entre autres, une argumentation qui leur paraît totalement contestable, notamment quant à la rentabilité de l'investissement ou le gain d'emplois pour le territoire.

#### *Question de la commission*

*On peut constater que le coût du projet estimé en 2020 a subi une évolution très importante par rapport à son évaluation en 2016. La commission a du mal à comprendre l'évolutions de ces coûts compte tenu des mesures d'économies annoncées dans certaines stations ou ouvrages annexes.*

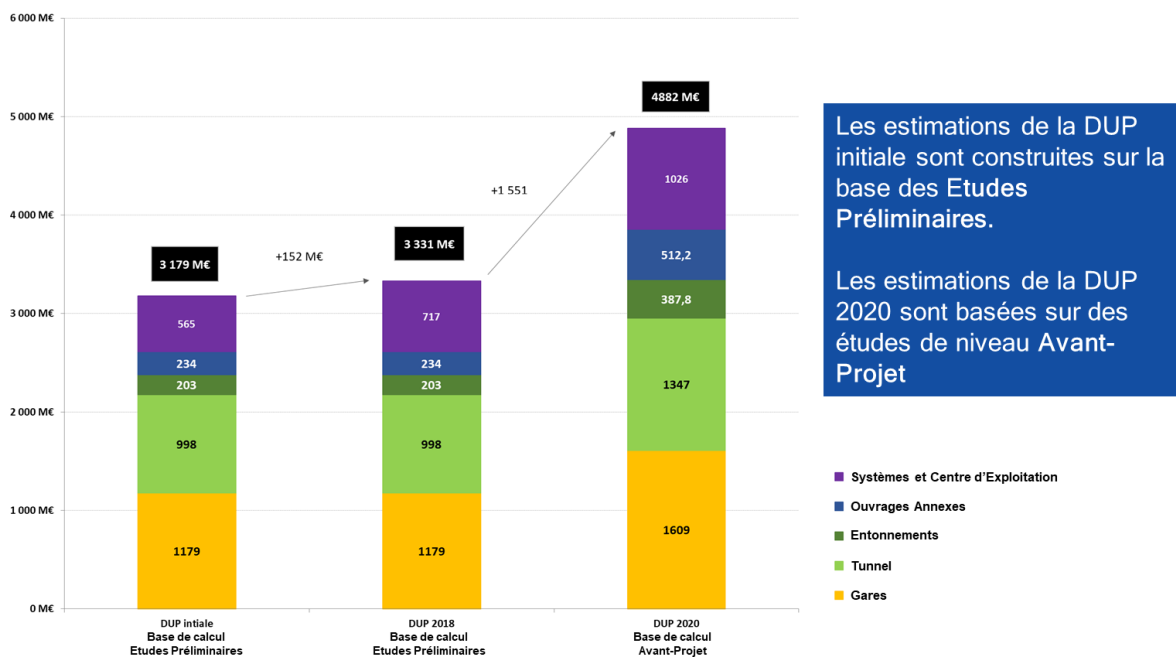
*Elle souhaiterait que lui soient transmis des éléments plus détaillés en particulier concernant les provisions pour risques identifiés (PRI), les acquisitions foncières, les stations, les ouvrages annexes, ou les systèmes de transports.*

*Le maître d'ouvrage peut-il aussi apporter des arguments complémentaires plus convaincants sur la rentabilité des nouveaux investissements.*

## Réponse du maître d'ouvrage :

Sur le sujet des coûts, les éléments d'explication ont été apportés dans la pièce F du dossier. Il peut être apporté les informations complémentaires suivantes.

Vous trouverez ci-dessous, un schéma explicatif de l'augmentation du coût du projet.



Les principales thématiques d'évolution des coûts sont reprises ci-dessous en fonction des différents types d'ouvrage et des postes budgétaires.

### Pour les gares :

- Coûts unitaires ré-évalués (principalement dalles béton armé et parois moulées) ;
- Nouvelles données de site ayant conduit à adapter la conception des gares (principalement injections préalables des zones décomprimées, traitement des déblais, etc.) ;
- Changement de programme / périmètre d'étude : Notamment, la prise en compte des projets immobilier en surplomb à la gare de Mairie d'Aubervilliers Nogent-le-Perreux et Val-de-Fontenay, les modifications des dispositifs d'interconnexion et d'accès aux gares de Fort d'Aubervilliers, Bobigny Pablo Picasso, Pont de Bondy et Val de Fontenay, et la modification des emprises chantier (Bondy...).
- Éléments non chiffrés lors des phases d'études précédentes bien que déjà inclus dans le périmètre : par exemple, la démolition de la trésorerie de Bobigny Pablo Picasso, plusieurs travaux de démolition sur l'ensemble des gares...

- Évolutions de conception ayant permis réduire les coûts des ouvrages
- Dévoisement des réseaux concessionnaires : mise à jour des estimations suite aux échanges et études réalisées avec les concessionnaires

**Pour le tunnel :**

Réévaluation de certains prix unitaires et approfondissement du tracé :

- Augmentation du coût d'exploitation du tunnelier
- Augmentation du coût de gestion des déblais
- Augmentation de la section de béton de rechargement dans le tunnel
- Approfondissement du tracé
- Réduction du prix unitaires des voussoirs, réduction du coût des auscultations...

**Pour les ouvrages spéciaux (entonnement, ...) :**

Nouvelles données de site ayant conduit à adapter la conception des entonnements, principalement :

- Ajout de refends dû au fond de fouille déformable
- Réalisation d'injections préalables des zones décomprimées
- Augmentation de provision pour le traitement des déblais

**Pour les ouvrages annexes :**

- Augmentation de 70% des surfaces intérieures des OA suite à l'avancement des études fonctionnelles du Maître d'œuvre systèmes
- Modification de la géométrie de plusieurs OA
- Approfondissement du tracé engendrant des surcoûts sur les OA

**Pour les Systèmes et le CER :**

Reprise des études systèmes en cohérence avec le Référentiel Technique Systèmes V11

- Réévaluation de la dépollution des sols de l'emprise du CER
- Augmentation de la surface de plateforme de voies du CER de 13 000 m<sup>2</sup>
- Réalisation des voies du CER en béton

### **Pour le Foncier :**

Les estimations sont basées sur les estimations sommaires globales (Pièces J12a et J12c) fournies par la Direction Nationale d'Interventions Domaniales. Évalués en 2014 pour la DUP initiale, ces coûts fonciers ont été ré-évalués en 2021 par la DNID pour la présente DUP modificative.

### **Pour les Provisions :**

Une revalorisation des provisions associées aux risques, aléas et imprévus a été effectuée, afin de tenir compte du retour d'expérience des lignes actuellement en travaux et en cohérence avec les décisions prises par le gouvernement en 2018 concernant le projet et son financement. Cette revalorisation représente 40% de l'augmentation des coûts.

Les modalités d'évaluation et de suivi des risques et des provisions associées sont détaillées dans l'annexe 2 de la pièce H : Annexe - évaluation socio-économique à l'échelle du Grand Paris Express.

### **Concernant le bilan socio-économique**

Le bilan socio-économique présenté dans la pièce H et son annexe a été établi conformément à l'instruction du Gouvernement du 16 juin 2014 actualisée en mai 2019, relative à l'évaluation des projets de transport.

Si les coûts ont augmenté par comparaison avec l'estimation présentée en 2017, les bénéfices socio-économiques ont également considérablement augmenté, tant à l'échelle du programme du Grand Paris Express qu'à celle de la ligne 15 Est.

### **À l'échelle du programme**

Les principales origines de l'augmentation des gains socio-économiques sont :

Une re-prévision des trafics avec l'utilisation des premiers résultats du modèle de trafic MODUS-3.1 disponibles depuis l'année 2020 et la prise en compte de la version 2010 de l'Enquête globale transports.

L'amélioration des méthodes permettant d'apprécier l'impact du Grand Paris Express sur la dynamique économique et urbaine de la région d'Ile-de-France et de quantifier cet impact en termes de création de valeur.

À cet égard, les résultats des dernières recherches confortent l'idée exprimée dans le dossier d'enquête de 2016 que les hypothèses prises à l'époque étaient excessivement prudentes.

L'amélioration de la prise en compte de l'effet d'agglomération, de l'impact du Grand Paris Express sur la relocalisation des emplois et des populations, et la re-prévision des volumes induits de créations d'emplois — l'actualisation des scénarios conduisant même à abandonner complètement pour l'avenir le scénario « bas » (S0) présenté en 2016 par précaution, pour ne retenir désormais comme scénario « bas » et « haut » que les deux scénarios présentés dans les dossiers d'enquête publique de 2013 à 2016 respectivement comme « moyen » (S1) et « haut » (S2).

Ces raisonnements ont été évalués par le conseil scientifique de la Société du Grand Paris, et validés dans un avis délibéré en septembre 2017 : augmentation des effets traditionnels, des gains environnementaux et urbains, des effets d'agglomération, et de la valorisation des nouveaux emplois.

Par rapport à la valeur actualisée nette socio-économique (VAN) présentée dans le dossier d'enquête de 2017, les évolutions détaillées dans la pièce H du présent dossier font ressortir une légère diminution du total des effets transports (inclus régularité et confort) du fait de la mise des jours des modèles et une augmentation sensible de la valorisation des emplois à long terme induits par le projet. **A l'échelle du programme, la VAN ressort ainsi, dans le scénario de référence tendancielle, à 25,6 Md€ (valeur 2015),** ce qui confirme, comme en 2017, la haute rentabilité sociale de cet investissement.

### **À l'échelle du projet**

Les prévisions concernant les territoires traversés par la ligne 15 Est et leurs perspectives de croissance qui figuraient dans le dossier présenté à l'enquête en 2017 restent d'actualité, les constats de ces dernières années confirmant la croissance prévue.

Une meilleure appréciation des effets d'agglomération permet de renforcer les avantages de la ligne 15 Est qui vient irriguer des secteurs actuellement insuffisamment desservis par les transports en commun. Cela se traduit par une augmentation de la valeur actualisée associée à ces effets.

Concernant les prévisions de trafic, l'actualisation des modèles confirme une prévision maximale de près de 20 000 voyageurs en heure de pointe du matin. Comme pour les avantages transport du programme, ceux estimés pour le projet sont en diminution du fait de la mise à jour des modèles.

Sur la base des bénéfices évalués à 7,8 milliards d'euros au minimum et d'un coût brut estimés à 6 milliards d'euros en valeur 2015, **la valeur actualisée nette du projet présentée dans le**

**présent dossier ressort donc à 2,3 milliards d'euros en valeur 2015**, en augmentation par rapport au montant estimé dans le dossier de 2017.

Dans l'ensemble, les modifications des coûts et des bénéfices résultants des différents travaux et études présentés dans la pièce H confirment l'intérêt public tant du schéma d'ensemble du Grand Paris Express que de la ligne 15 Est.

Si les actualisations des coûts du programme sont significatives, la création de valeur pour la collectivité est plus importante que ce qui avait été avancé dans les différents dossiers d'enquête publique présentés entre 2014 et 2017, y compris en ce qui concerne le projet de ligne 15 Est, du fait principalement d'une valorisation plus pertinente aujourd'hui des créations d'emploi induites par le projet dans le périmètre concerné par la ligne 15 Est.

**Ces chiffres sont la traduction d'un investissement de très grande rentabilité sociale qui accompagnera l'essor du territoire desservi et qui permettra le bouclage de la rocade autour de Paris.**

Le Secrétariat général pour l'investissement a ainsi souligné dans son avis que « Ces résultats affichés confortent ceux de 2015, en ce sens qu'à la fois l'ensemble du GPE et chaque ligne dégagent une forte VAN (Valeur Actualisée Nette) positive. »

### Commentaires de la commission

*La commission prend acte des efforts de développement opérés pour répondre à ce thème. La commission n'a pas les compétences pour s'autoriser à apporter des critiques sur les arguments avancés.*

*Elle se réfère aux avis émis par le Secrétariat général pour l'investissement présents au dossier et les réponses que lui apporte le maître d'ouvrage.*

*La commission s'estime rassurée par la mise en place depuis 2017 d'un conseil d'évaluation composé de membres du conseil scientifique, de géographes, d'urbanisme et d'un historien accompagné par les administrations compétentes qui se tient en présence des présidents du*



*conseil de surveillance et du comité stratégique de la Société du Grand Paris*

*A titre subsidiaire la commission d'enquête note que la gare de la mairie d'Aubervilliers va être concernée par un changement de programme par l'adjonction, en surplomb, d'un projet immobilier. Cette annonce semble aller à l'encontre du souhait des habitants qui souhaitent le maintien du caractère du centre-ville. Sont annoncées aussi des projets immobiliers aux gares de Nogent-Le-Perreux et Val-de-Fontenay. Ces projets s'ajoutent à ceux déjà actés : gare de Drancy-Bobigny au Pont de Bondy. Pour la SGP, il s'agit de prendre en compte ce qui est considéré comme l'effet d'agglomération, l'impact du Grand Paris sur la relocalisation des emplois et des populations. La SGP indique qu'une très grande rentabilité sociale accompagnera l'essor du territoire desservi et qui permettra de boucler la rocade.*

*La commission d'enquête prend acte que la SGP est un acteur de la construction et qu'elle accompagnera la densification urbaine. Elle souhaite que les charges foncières induites soient maîtrisées pour permettre des constructions accessibles à la population dans sa diversité sociale.*

## **Thème 5 Environnement**

La préoccupation principale est celle des personnes qui voudraient que l'impact sur les espaces verts soit minimal voire inexistant.

Ainsi de nombreuses personnes s'opposent vivement à l'empiètement important sur ces espaces, comme par exemple à Aubervilliers où elles estiment que le ratio par habitants est déjà très faible avant tout travaux. Elles souhaitent que des plantations soient prévues sur les délaissés de chantier, que ces emprises soient publiques ou non, plutôt que des constructions nouvelles.

Par ailleurs, l'EPT Est ensemble s'oppose à la suppression des espaces verts protégés tel que prévue dans la mise en compatibilité du PLUi alors que l'EPT avait acté que serait réexaminé leur maintien après l'enquête publique. Il demande à être associé au choix des emplacements de compensation dans le pire des cas.

Les abattages d'arbres sont souvent décriés tel le cèdre du Liban du stade du Dr Pieyre, et la déclaration des Droits de l'Arbre faite à l'Assemblée Nationale le 5 avril 2019 est évoquée pour leur protection.

### Question de la commission :

*Quels engagements le maître d'ouvrage pourrait-il prendre sur la création de nouveaux espaces verts et le remplacement des arbres au cas où la destruction de quelques-uns serait inéluctable ?*

*Quelle réponse apporte-t-elle aux remarques de l'EPT Est ensemble ?*

### Réponse du maître d'ouvrage :

S'agissant des espaces verts existants, la Société du Grand Paris a conçu le projet afin d'éviter le plus possible, les impacts au niveau des milieux naturels (arbres, espaces verts, jardins...). Ainsi, plusieurs variantes des aménagements ont été étudiées depuis le lancement du projet. Néanmoins, certains espaces verts et arbres se trouvant au sein d'emprises chantier du projet ne peuvent être maintenus en place. Lorsque ces impacts ne peuvent être évités, la SGP s'engage, dans le cadre de ses procédures, à la mise en œuvre de mesures spécifiques de réduction et, le

cas échéant, de mesures de compensation. Des mesures de suivi sont également retenues afin de suivre le bon fonctionnement des dispositions mises en place et, si nécessaire, à les adapter.

En complément, des éléments peuvent être apportés concernant l'observation relative aux volets de végétalisation des gares après la fin des travaux.

Pour l'aménagement des gares, des études de pôle sont engagées et permettront de définir, en concertation avec différents acteurs concernés (communes, EPT, IDFM, SNCF, RATP...), les principes de réaménagement des emprises. En tant qu'acteur de la construction des quartiers de gare, la Société du Grand Paris accompagne l'intensification urbaine sans compromettre la place du végétal. A ce titre, la Société du Grand Paris vise à préserver et à mettre en valeur les qualités paysagères, notamment en renforçant la place de la nature au sein des tissus urbains et des espaces publics.

Pour ce faire, la Société du Grand Paris s'est dotée, en partenariat avec Ile-de-France Mobilités, d'un référentiel de conception : le « référentiel des Places du Grand Paris ». Cet outil permet de s'accorder sur une vision partagée du modèle d'insertion urbaine et paysagère des gares du Grand Paris Express. 40 principes sont édictés dans ce guide, parmi lesquels 10 sont dédiés aux questions d'écologie, de paysage et au respect de l'environnement (renforcer la place de la nature aux abords des gares en s'appuyant sur des plans de végétalisation, favoriser les aménagements incitant l'évapotranspiration, l'infiltration ou l'utilisation d'eau de pluie, réduire l'imperméabilisation des sols, valoriser les eaux de ruissellement...).

À titre d'exemple, sur le site de la gare de Pont de Bondy, les emprises dédiées à la construction de la gare feront l'objet d'aménagements conformes aux réflexions menées dans le cadre de l'étude de pôle. L'un des objectifs sera de mettre en valeur les berges du canal de l'Ourcq via des aménagements paysagers.



### **Projet de réaménagement– Secteur de la gare de Bondy (source SGP)**

En complément des actions portées sur l'espace public, le cadre législatif permet à la Société du Grand Paris de valoriser ses emprises grâce aux projets immobiliers attenants ou à proximité des gares. Pour cela, la Société du Grand Paris est en train d'élaborer une doctrine environnementale et sociétale dont les ambitions s'inscriront dans la continuité des Accords de Paris sur le climat. En outre, la Société du Grand Paris souhaite que 70% des projets immobiliers soient conçus à partir de matériaux biosourcés, dont 50% en bois.

Il existe donc de fait plusieurs cas de figure concernant l'aspect végétalisation :

- Intégration urbaine et paysagère des gares et ouvrages de service
- Reliquat foncier avec reconstitutions paysagères
- Valorisation de projets immobiliers sur certaines emprises avec ambitions environnementales : végétalisation, matériaux biosourcés, béton bas carbone.

Pour ce qui concerne les ouvrages de service, des concertations avec les collectivités seront engagées afin de définir le devenir des emprises chantier non concernées par l'implantation de structure des ouvrages de service.

S'agissant du sujet des arbres :

La SGP a conscience de l'importance des arbres en tant qu'élément du patrimoine local. Il a été engagé sur l'ensemble des emprises de gare ou d'ouvrage de la ligne 15 Est une mission de

recensement et de caractérisation des arbres. Les données récoltées lors de cette mission seront transposées dans un Système d'Information Géographique (SIG) et transmises aux entreprises titulaires des marchés de travaux pour assurer leur prise en compte dans la conception et les travaux.

En effet, il faut rappeler que l'objectif est de préserver autant que possible les plantations existantes, sous réserve de leur bon état phytosanitaire : non seulement ne pas les abattre mais aussi que les travaux ne risquent pas de les dégrader. Cet objectif est bien stipulé dans les dossiers de consultation des entreprises.

Les arbres maintenus dans et aux abords des emprises chantier, feront l'objet d'une protection au sol afin de protéger le tronc et le système racinaire des circulations et des manœuvres des engins de chantier. Cette emprise se situera entre 1 à 3 mètres au départ du tronc, et sera définie en fonction de la taille de chacun des arbres (tronc, houppier), de sa maturité et de sa valeur paysagère. Il sera interdit de planter des clous et des broches dans les arbres ou de les utiliser pour amarrer ou haubaner des objets quelconques.

#### Concernant le territoire d'Aubervilliers

- Gare Fort d'Aubervilliers

Pour le cas de la gare Fort d'Aubervilliers, le Maître d'Ouvrage rappelle que toutes les emprises qui ne seront pas nécessaires au fonctionnement de la gare et au pôle d'échange en phase exploitation seront restituées au propriétaire du foncier qui est l'aménageur de la ZAC du Fort d'Aubervilliers, Grand Paris Aménagement.

Par conséquent, toutes les emprises prises sur les jardins familiaux pour les besoins de la phase chantier seront restituées et sont donc susceptibles d'être rendues à leur utilisation préalable, en fonction de l'aménagement qui en sera fait par l'aménageur.

- Ouvrage Stade du Docteur Pieyre

L'emprise chantier permettant la réalisation de l'ouvrage 6501P – Stade Docteur Pieyre à Aubervilliers impacte plusieurs arbres dont un cèdre du Liban. Les images ci-dessous présentent l'arbre et l'emprise du chantier.



***Zone d'implantation de l'ouvrage 6501P – Stade Docteur Pieyre (source Google Earth)***

Cette emprise chantier et l'impact sur cet arbre avaient été intégrés au dossier de demande d'autorisation environnementale de la Ligne 15 Est ayant fait l'objet d'une enquête publique du vendredi 15 mars 2019 au lundi 15 avril 2019, et d'un arrêté préfectoral d'autorisation en date du 30 juillet 2019. Pour compenser cette perte, la Société du Grand Paris s'engage à réaliser des opérations de replantation sur un site proche de la ville en concertation avec la commune. En complément, la Société du Grand Paris demande contractuellement au concepteur-réalisateur de l'ouvrage, de poursuivre les études techniques pour identifier de possibles optimisations de l'emprise chantier et des modalités de travaux qui permettraient de préserver plus d'arbres présents que le prévoit le projet.

- Friche Grisot

Plus globalement, la SGP est consciente de l'impact des ouvrages et des emprises chantiers sur des espaces verts et arbres sur le territoire d'Aubervilliers et a bien entendu la demande exprimée de pouvoir reconstituer, si possible dès le démarrage du chantier, des espaces verts. Au-delà des éléments indiqués ci-avant, la SGP étudie la possibilité de proposer à la Ville d'Aubervilliers et à l'EPT Plaine Commune, la création, financée par la SGP, d'un espace vert de 4 000 m<sup>2</sup> sur le site de l'ouvrage de service Maladrerie-Réchossière (ancienne Friche Grisot).

Concernant les observations de l'EPT Est Ensemble :

Lors de la réunion d'examen conjoint relative à la MECDU du PLUi de l'EPT Est Ensemble (dont le procès-verbal est joint en pièce I6 du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique de la ligne 15 Est), l'EPT a fait part de ses avis et observations. La SGP peut y apporter les réponses suivantes :

- Concernant l'alignement d'arbres de l'ouvrage 6601P – Campus des Métiers :
  - l'alignement ne peut être préservé et les arbres devront être abattus ;
  - les arbres abattus seront compensés et la SGP se rapprochera de l'EPT pour définir les modalités de compensation ;
- Concernant l'alignement d'arbres et l'espace paysager protégé (EPP) au niveau de l'ouvrage 6701P – Normandie Niemen :
  - Suite à la demande de conservation de l'alignement d'arbres si l'abattage des arbres n'était pas nécessaire, des solutions permettant le maintien des arbres seront étudiées. Les emprises du chantier ont été adaptées pour préserver l'alignement d'arbres, dont la protection dans la PLUi ne fait donc plus l'objet d'une mise en compatibilité ;
  - la demande de conserver l'EPP sur les documents graphiques du PLUi, en adaptant les règles écrites applicables aux EPP au GPE est prise en note et pourra être prise en compte à l'issue de l'enquête publique. À l'issue de l'enquête, la mise en compatibilité du PLUi a été modifiée en ce sens. Le règlement a été adapté pour permettre la réalisation des travaux sans supprimer la protection de cet espace sur le plan de zonage. La SGP réaménagera les emprises de chantier temporaires à l'issue des travaux.
- Concernant l'espace paysager protégé participant à la gestion de l'eau de pluie au niveau de la gare de Pont de Bondy :
  - la demande de conserver l'EPP participant à la gestion de l'eau de pluie sur les documents graphiques du PLUi, en adaptant les règles écrites applicables est prise en note et pourra être prise en compte à l'issue de l'enquête publique. A l'issue de l'enquête, la mise en compatibilité du PLUi a été modifiée en ce sens. Le règlement a été adapté pour permettre la réalisation des travaux sans supprimer la protection de cet espace sur le plan de zonage. Comme indiqué ci-dessus, les berges du canal aux abords de la gare du Pont de Bondy feront l'objet d'aménagements paysagers à l'issue des travaux de réalisation de la gare. Ces aménagements seront définis en concertation avec les acteurs locaux, dans les

études de pôle. Ces aménagements paysagers permettront la gestion des eaux pluviales, mais ne correspondront pas à l'état actuel du site de l'espace paysagé protégé pour la gestion de l'eau de pluie.

La SGP a donc, à l'issue de l'enquête publique, modifié la mise en compatibilité du PLUi d'Est Ensemble afin de tenir compte des remarques formulées par l'EPT.

### Commentaires de la commission

*La commission d'enquête apprécie que la SGP en tant qu'acteur de la construction de gare (comme indiqué dans le thème précédent) accompagne l'intensification urbaine sans compromettre la place du végétal.*

*La commission d'enquête note avec satisfaction l'engagement de la SGP à restituer, sur le site de la gare du fort d'Aubervilliers, toutes les emprises prises des jardins ouvriers pour la phase chantier et donc susceptibles d'être rendues à leur utilisation préalable.*

*L'emprise du chantier de l'ouvrage du stade du docteur Pyere impacte plusieurs arbres dont un cèdre du Liban. Cet arbre fait partie de l'autorisation préfectoral autorisant la destruction d'espaces protégés. La commission d'enquête, tout en regrettant cette destruction, enregistre l'engagement de la SGP de compenser cette perte en réalisant des opérations de replantation sur un site proche et sa demande de poursuivre les études pour optimiser les possibles optimisations du chantier ce qui permettrait de préserver plus d'arbres. La commission d'enquête souhaite que le cèdre du Liban soit remplacé par un arbre de même essence.*



*La commission d'enquête se félicite que la SGP ait entendu la demande exprimée par les habitants du quartier de pouvoir reconstituer des espaces verts sur la friche Griset. La SGP propose de créer et de financer à cet endroit 4000 m<sup>2</sup> sur le site de l'ouvrage de service Maladrerie-Réchossière (ancienne friche Griset).*

*La SGP traite aussi et répond complètement aux observations formulées par Est-Ensemble relative au PLUi de l'EPT.*

*Concernant l'alignement d'arbres de l'ouvrage 6601P-campus des Métiers il est indiqué que cet alignement ne peut être préservé et les arbres devront être abattus. Ce prélèvement sera compensé et la SGP se rapprochera de l'EPT pour définir les modalités de compensation.*

*Concernant l'alignement d'arbres et l'espace paysager protégé (EPP) au niveau de l'ouvrage 6701P Normandie Niémen. Suite à la demande de conserver les arbres de l'alignement, la SGP que les emprises du chantier ont été adaptées, dont la protection dans le PLUi ne fait plus l'objet d'une mise en compatibilité et les travaux se feront sans supprimer la protection de cet espace sur le plan de zonage.*

*Concernant l'espace paysager protégé (EPP) participant à la gestion de l'eau de pluie au niveau de la gare du Pont de Bondy, la demande de préservation a été prise en compte et la mise en compatibilité du PLUi pourra être faite à l'issue de l'enquête.*

*La commission d'enquête se félicite des décisions prises par la SGP qui tient compte d'une très grande partie des remarques formulées*

*par l'EPT Est-Ensemble concernant la mise en compatibilité du PLUi de cette collectivité. Concernant l'alignement d'arbres du campus des métiers la commission d'enquête prend note de l'engagement de la SGP de compenser les arbres abattus et de se rapprocher de l'EPT Est-Ensemble pour en définir les modalités.*

### **Thème 6 Travaux (gêne)**

Les riverains des chantiers se sont déclarés inquiets, notamment à l'oral, sur la gêne que vont occasionner les travaux. (Poussières, bruit, vibrations transports des terres excavées). Certains ne croient pas à la prise en compte par la SGP de toutes ces nuisances pour les minimiser.

*Question de la commission : Le maître d'ouvrage voudra bien rappeler toutes les précautions qu'il prendra en la matière.*

### **Réponse du maître d'ouvrage :**

La SGP confirme que l'ensemble des mesures indiquées dans l'étude d'impact du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique modificative n°2 (pièce G3) sera mis en œuvre. Le chapitre 6 – « Synthèse des mesures pour éviter, réduire ou compenser les effets négatifs notables du projet » synthétise l'ensemble de ces mesures. En tant que synthèse, ce tableau n'est pas exhaustif. C'est donc bien l'intégralité des mesures indiquées tout au long de cette pièce G3 qui seront mises en œuvre.

Afin de s'assurer qu'elles seront bien appliquées par les entreprises lors de la réalisation des travaux, une partie (partie 6.4) de ce chapitre est dédiée à la présentation des principales mesures de suivi et suivi des effets.

Pour rappel, les modalités de suivi des mesures et de suivi de leurs effets sont listées pour chaque thématique environnementale concernée par une mesure de suivi dans le tableau suivant.

<b>Thématique</b>	<b>Suivi des mesures et de leurs effets</b>
<b>Relief, topographie</b>	Suivi des actions de gestion des matériaux excavés, en conformité du Schéma de Gestion et de Valorisation des Déblais et avec les préconisations faites lors des études.
<b>Eaux superficielles et risques associés</b>	Suivi des débits et de la qualité des eaux rejetées. Mise en place d'un réseau de surveillance des eaux souterraines, constitué de piézomètres.
<b>Géologie, risques géologiques</b>	Mise en place d'une méthode d'observation de surface, afin de mesurer la respiration naturelle du bâti et des ouvrages, puis suivi des déformations engendrées suite aux travaux (phénomène de dissolution du gypse et carrière). Suivi des mouvements en surface par instrumentation des avoisinants vulnérables (retrait-gonflement des argiles de surface).
<b>Eaux souterraines et risques associés</b>	Suivi de chantier : mise en place de piézomètres, de dispositifs de mesures (compteurs, enregistreurs automatiques de niveau d'eau, tassomètres, etc.). Réalisation d'analyses d'eau. Rédaction et édition de rapports de suivi. Suivi des ouvrages en phase exploitation. Suivi piézométrique.
<b>Occupation du sous-sol</b>	Monitoring géotechnique.
<b>Gestion des terres et milieux pollués</b>	Suivi des chantiers sensibles par un maître d'œuvre spécialisé. Suivi de la qualité de l'air ambiant à proximité des bases chantier les plus sensibles. Suivi de la traçabilité des évacuations de déblais. Vérification par le groupement de conception-réalisation et le maître d'ouvrage, de la régularité des filières d'élimination prévues.
<b>Milieux naturels, faune, flore</b>	Suivi écologique du chantier. Suivi des sites à enjeux pour les chiroptères, l'avifaune, le hérisson d'Europe et les orthoptères. Suivi du Moineau friquet et des milieux restaurés, dans le cadre de la mesure de compensation.
<b>Population et santé humaine</b>	Lors du chantier, vérification du respect des emprises, des préconisations et suivi et réactions aux demandes et plaintes.
<b>Risques technologiques / pyrotechniques</b>	Entretien de l'infrastructure et du matériel roulant, afin de limiter les incidents.
<b>Acoustique</b>	Monitoring acoustique du chantier.
<b>Vibrations</b>	Monitoring vibratoire du chantier. Instrumentation des ouvrages et bâtis particulièrement sensibles.

***Synthèse thématique des suivis des mesures et de leurs effets***

Par ailleurs :

- Toutes les gares du Grand Paris Express font l'objet de comités de pilotage dédiés, qui rassemblent à chaque fois les maires, les services de l'État, les présidents de communautés d'agglomération ou d'établissement public territorial et des conseils départementaux, les représentants d'Ile-de-France Mobilités (anciennement STIF) et les

entreprises de transport (SNCF-Réseau et SNCF-Mobilités, RATP et Aéroports de Paris).

- Le projet fera l'objet de points d'avancement réguliers auprès des mairies concernées. À l'initiative ou avec l'accord des élus, des réunions d'information du public, avec présentation de données factuelles, pourront être organisées en ciblant plus directement la population concernée par la nature des travaux à réaliser, que ce soit avant, en cours de leur exécution et ce, jusqu'à un an après la mise en service.
- En complément des réunions d'information qu'il organise, le maître d'ouvrage intervient à la demande des élus lors des conseils municipaux et répond aux différentes interrogations des habitants, à l'occasion de réunions de quartier.
- La concertation et la communication de proximité avec les habitants seront maintenues pendant toute la durée du chantier et ce, jusqu'à un an après la mise en service.
- Un état d'avancement de la mise en œuvre des mesures sera établi par la Société du Grand Paris et transmis à la DRIEAT aux étapes suivantes :
  - au démarrage des travaux ;
  - une fois par an durant les travaux ;
  - dans l'année qui suit la mise en service pour la présentation du premier bilan environnemental ;
  - éventuellement, entre 3 et 5 ans après la mise en service pour la présentation du bilan économique, social et environnemental définitif pour émettre un avis sur les suites à y donner.

Enfin, dans le cadre des marchés de la ligne 15 Est conformément aux notices de respect de l'environnement, les groupements titulaires ont pour obligation de constituer un tableau de bord de suivi des indicateurs environnementaux légaux ainsi que ceux demandés en sus par la Société du Grand Paris au titre du pilotage de la performance environnementale. Les indicateurs à suivre sont principalement :

- le taux d'évacuation des déblais par des modes alternatifs à la route ;
- le taux de déblais valorisé ;
- le suivi des plaintes liées aux nuisances par type et acteurs ;
- les consommations d'énergie ;
- les consommations d'eau ;
- le taux de recyclage des déchets non dangereux et non inertes (« banals ») ;

- les suivis de consommations de matières visant à établir le bilan carbone du projet ;
- les indicateurs de suivi des nuisances sonores ;
- les indicateurs du suivi des déchets : quantités de déchets produits et évacués et répartition par filière de traitement ou d'évacuation ;
- les indicateurs de performance locaux et légaux (arrêtés préfectoraux).

Les enregistrements (exemples : bordereaux de suivi de déchets dangereux, mesures de bruit, courriers de plaintes, etc.) permettant de démontrer la véracité des indicateurs, que ces enregistrements soient imposés par la réglementation ou pas, seront impérativement conservés pendant toute la durée de leur intervention par les entreprises de travaux.

Les enregistrements à caractère légal (bordereaux de suivi des déchets dangereux, preuves de suivi des indicateurs des arrêtés préfectoraux, etc.) sont transmis à une fréquence mensuelle à la Société du Grand Paris à la fin de ses missions.

La Société du Grand Paris se réserve le droit :

- d'auditer à tout moment ces éléments ;
- d'obtenir ces enregistrements sur simple demande auprès du groupement dans un délai de 24h maximum.

Dans le cadre du marché de conception réalisation, des mesures sont donc bien prévues pour limiter les nuisances de chantier pour les avoisinants.

La Société du Grand Paris imposera aux entreprises retenues pour les travaux, le respect d'une « Charte environnement des chantiers ». Celle-ci précise les exigences envers les prestataires et leurs engagements sur des sujets tels que le cadre de vie (bruit, vibrations, poussières, propreté des voiries, nuisances visuelles et insertion des chantiers), la gestion des déchets, etc. Des contrôles et des audits sur place seront effectués fréquemment pour s'assurer du bon respect des objectifs fixés par la Société du Grand Paris.

Des mesures spécifiques seront ainsi proposées par l'entreprise en charge des travaux afin d'éviter, de réduire et le cas échéant de compenser les effets négatifs. Il peut par exemple être cité la mise en place d'équipements antibruit, le respect d'horaires de chantier, le nettoyage des voies d'accès aux chantiers, le recours à des méthodes constructives permettant de limiter les vibrations aux alentours, le déploiement de mesures en temps réel des nuisances et la mise à disposition d'une application « Météo des chantiers » qui permet aux riverains de connaître en temps réel le niveau des nuisances et d'avoir une information sur les activités du chantier prévues pour les 15 prochaines jours.

La SGP précise que la minimisation des nuisances de ses chantiers est un enjeu pour lequel elle est particulièrement attentive. Au regard des retours d'expérience qu'elle connaît sur les chantiers d'autres lignes, notamment de la Ligne 15 Sud, elle met en revanche tout en œuvre pour que les nuisances qui peuvent intervenir soient acceptables et pour que les échanges à ce sujet avec les riverains soient aisés. Ainsi, la SGP met en place plusieurs procédures pour permettre la concertation.

Tout d'abord, la SGP met systématiquement en place sur ses chantiers un agent de proximité. Celui de la Ligne 15 Est est Monsieur Frantz Nestor, dont les coordonnées mail et téléphoniques sont accessibles sur le site internet de la SGP. Il a pour missions principales :

- Assurer la médiation avec les riverains, usagers, commerçants et acteurs des chantiers (entreprises notamment) pour les informer sur l'avancée des travaux.
- Apporter des réponses aux questions posées (en face à face, par téléphone, sur rendez-vous ou par mail) et orienter vers le bon interlocuteur selon le type de question posée.
- Assurer la remontée d'information vers la SGP.
- Assurer des permanences sur site, téléphonique et par mail.
- Veiller au respect des règles de bonne tenue des chantiers (panneaux, propreté, respect des horaires de chantier...).

De plus, et comme mentionné précédemment, la SGP se tient à disposition des riverains dans plusieurs formats permettant des rencontres fréquentes avec les riverains : réunions publiques ou réunions de quartier notamment. Ainsi, et pour titre d'exemple, entre 2019 et 2020, 8 réunions d'information ont été réalisées auprès des riverains de l'ouvrage Jean-Baptiste Clément à Champigny-sur-Marne.

### Commentaires de la commission

*La SGP note que toutes les gares font l'objet d'un comité de suivi et que des réunions d'information du public à l'initiative ou avec l'accord des élus ciblant plus directement les populations concernées. Dans le cadre des marchés de la ligne 15 les groupements titulaires ont pour obligation de constituer un tableau de suivi des indicateurs environnementaux. Des mesures sont prévues pour réduire les*

*nuisances de chantier pour les avoisinants et il est imposé aux entreprises retenues le respect d'une charte de l'environnement pour minimiser les nuisances du chantier, pour qu'elles soient acceptables et pour que les échanges avec les riverains soient aisés. La SGP met en place plusieurs procédures pour permettre la concertation en mettant en place sur ses chantiers un agent de proximité. De plus la SGP se tient à la disposition des riverains dans plusieurs formats permettant des rencontres fréquentes avec les riverains.*

*La commission d'enquête note que la SGP fait des efforts pour gérer dans la proximité et la permanence les chantiers du projet. Elle reste convaincue que l'association des riverains permet de limiter les crispations et de régler nombre de problèmes avant qu'ils ne deviennent des conflits.*

### **Thème 7 Circulation stationnement**

Les usagers sont très inquiets sur la gêne que vont entraîner les travaux pendant plusieurs années en perturbant la circulation notamment par les rotations de camions, mais aussi le stationnement.

#### *Question de la commission*

*La commission souhaiterait être rassurée sur la mise en œuvre de plans de circulation adaptés pour les camions qui associera, pour leur élaboration et leur gestion à côté des collectivités territoriales, des riverains qui vivront au quotidien les perturbations.*

*Aux nombreuses places de stationnement qui étaient appelées à disparaître dans le projet antérieurement approuvé, vont s'ajouter de*

*nouvelles disparitions. Le maître d'ouvrage devrait indiquer les emplacements compensatoires qu'il a déjà pu identifier et qui pourraient venir atténuer ce phénomène qui va être dirimant dans plusieurs communes.*

### **Réponse du maître d'ouvrage :**

#### **Concernant la circulation des camions :**

L'accroissement de la circulation liée aux engins de chantier et aux camions de chantier sur l'ensemble des zones concernées par les aménagements de la ligne 15 Est représente un enjeu clairement identifié par la Société du Grand Paris, qui attache une importance toute particulière à ce sujet. À ce titre, cet impact est mentionné dans le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique de la ligne 15 Est (Cf. chapitre 5.5.1.2 de la pièce G3 du dossier). Pour le limiter, la SGP a tout d'abord mis en œuvre des mesures d'évitement :

- Favoriser les modes alternatifs de transport (ferré ou fluvial) des déblais partout où cela était techniquement possible, comme c'est le cas sur l'ouvrage du Puits Agnès (OA 6401), au bord du canal Saint-Denis, pour lequel le transport par voie fluviale est utilisé actuellement.
- Mise en œuvre d'une bande transporteuse des déblais à Bondy pour limiter les impacts sur la circulation dans le centre-ville, dans les quartiers résidentiels et sur le pont Salengro, dont le gabarit est inadapté à ce type de trafic. Une telle bande convoyeuse est en cours d'installation à Aubervilliers pour permettre d'acheminer les déblais entre le site de départ de tunnelier au Puits Agnès et le canal Saint-Denis et permettre ainsi une évacuation fluviale des déblais.

Par ailleurs, dans le cas du transport par route, les itinéraires étudiés sont issus de la recherche du meilleur compromis entre la distance de transport et la réduction des nuisances pour les riverains.

Lorsque cette option était possible, il a été cherché à rejoindre au plus vite une plate-forme raccordée au réseau ferroviaire ou à la voie fluviale, afin de réduire la distance parcourue sur les axes routiers. Sinon les itinéraires rejoignent au plus vite les axes routiers structurants.

Le tracé de la Ligne 15 Est se situant en grande partie à proximité des axes routiers structurants, l'utilisation des voiries communales est de fait réduite.



De plus, les itinéraires de transport présentés prennent en compte les premiers retours des réunions de concertation réalisées avec les parties prenantes. Les collectivités ont notamment pu indiquer les itinéraires qui leur semblaient les plus appropriés, ou au contraire ceux à éviter. Ces itinéraires sont cependant amenés à évoluer au fur et à mesure des études afin de considérer l'ensemble des contraintes liées à l'utilisation de l'espace public, tout en minimisant la gêne causée aux avoisinants.

Au stade actuel des études, les plans de circulation pendant les travaux instaurés lors de la précédente phase d'étude (AVP-2017) n'ont pas fait l'objet de modification. Ils pourront être modifiés par les groupements concepteur/réalisateur, lors des futures études de conception. De nouveaux échanges entre SGP – Concepteur/Réalisateur – Collectivités – Gestionnaire de voirie donneront lieu à des optimisations des itinéraires aujourd'hui définis afin qu'ils aient le moins d'impact possible pour les populations riveraines.

Sur le périmètre du département du Val-de-Marne, la SGP soutient également la démarche portée par le Conseil Départemental de mise en place d'un outil numérique et partagé dénommé OLIVIA. Cet outil de coordination des circulations de chantiers a pour objectif d'optimiser les impacts générés sur la circulation générale en intégrant notamment les transports en commun. Une démarche similaire est également en cours de déploiement sur le département de Seine-Saint-Denis.

#### Concernant les places de parkings compensatoires :

La pression sur l'offre de stationnement fait partie des sujets récurrents en première couronne ; la Société du Grand Paris sait que les habitants y sont sensibles et prend donc ce sujet en considération.

La Société du Grand Paris demande aux groupements candidats à la conception-réalisation d'évaluer leurs besoins en stationnement et d'intégrer ce besoin dans leurs installations de chantier. Ces places devront être localisées à l'intérieur de l'emprise foncière mise à disposition du concepteur-réalisateur, lorsque cette emprise le permet, de manière à ce que l'offre de stationnement du quartier n'en pâtisse pas.

Concernant la création de parkings de substitution, les expérimentations engagées par la SGP avec l'aide des collectivités ont permis de constater qu'elles n'avaient pas l'efficacité recherchée. Il s'avère par ailleurs que le foncier acquis avec la Déclaration d'Utilité Publique ne peut être utilisé que pour les seules fins du chantier des ouvrages du Grand Paris Express.

La SGP n'est pas compétente juridiquement pour acquérir des parcelles supplémentaires et y aménager des parkings publics, ni pour en financer la construction et la gestion.

### Commentaires de la commission

*Ce thème aborde la question de l'accroissement de la circulation liée aux engins et aux camions. Pour le limiter la SGP veut favoriser les modes de transports alternatifs ferré ou fluvial et de mettre en évidence l'utilisation actuelle du canal de Saint-Denis ou la mise en œuvre d'une bande transporteuse de déblais à Bondy.*

*Lorsque cette option est possible il a été cherché à rejoindre une plate-forme ferrée ou fluvial sinon les itinéraires rejoignent au plus vite des axes structurants. Des plans de circulation sont mis en place en concertation.*

*La commission d'enquête note le peu de suites concrètes débouchant sur des modes de transport alternatifs à la route. Pourtant les sites de Bobigny et de Bondy sont proches du canal de l'Ourcq et de voies ferrées (grande ceinture, réseau Est) des efforts plus conséquents sont à faire pour supprimer les nuisances découlant de l'usage dominant de la route.*

## **Thème 8 Ouvrage OE 71 E 01 Rosny Bois Perrier**

La modification envisagée de l'entonnement dont il s'agit a occasionné de nombreuses observations tenant notamment au fait qu'elle est susceptible d'entraîner l'acquisition en vue de leur démolition de 25 propriétés riveraines de la rue Philibert Hoffmann.

Certaines personnes estiment que ce nouveau projet aura globalement des incidences environnementales aussi importantes que le précédent. Différents documents de l'étude d'impact en attesteraient notamment quant aux immeubles R+11 proches. Le chantier va perturber le fonctionnement de la résidence pour personnes âgées immédiatement contiguë ; des jardins et leur biodiversité vont disparaître.

Le maire de Rosny-sous-Bois attire l'attention notamment sur la vétusté de l'Ecole Felix Eboué qui pourrait souffrir des vibrations dues aux travaux, voire être inutilisable pendant ceux-ci.

Selon certains, l'école étant vétuste, sa démolition/reconstruction aurait présenté plus d'avantages que d'inconvénients et aurait épargné la disparition de nombreux pavillons.

### Question de la commission :

*Le maître d'ouvrage voudra bien répondre aussi précisément que possible aux nombreux arguments évoqués.*

*La commission souhaiterait que le maître d'ouvrage lui présente un bilan avantages/inconvénients comparatif aussi précis que possible des deux solutions en termes technique, financier et environnemental.*

*Elle demande que lui soient apportés à nouveau les éléments de preuve sur l'impossibilité totale de modifier la position de l'entonnement pour qu'il soit moins impactant tant en matière de démolitions que de gêne pendant les travaux, voire de revenir au projet précédent.*

*Si chacun a bien conscience de l'impact humain que de telles démolitions, souvent inéluctables, entraînent malheureusement dans*

*de telles opérations, la commission souhaiterait, Indépendamment des compensations matérielles réglementaires, que la SGP lui fasse part des efforts d'accompagnement qu'elle serait prête à développer pour atténuer, autant que faire se peut, les préjudices humains.*

*Cette préoccupation est valable pour l'ensemble des ouvrages programmés dans le cadre de la construction de la ligne 15 Est visée par l'enquête publique.*

### **Réponse du maître d'ouvrage :**

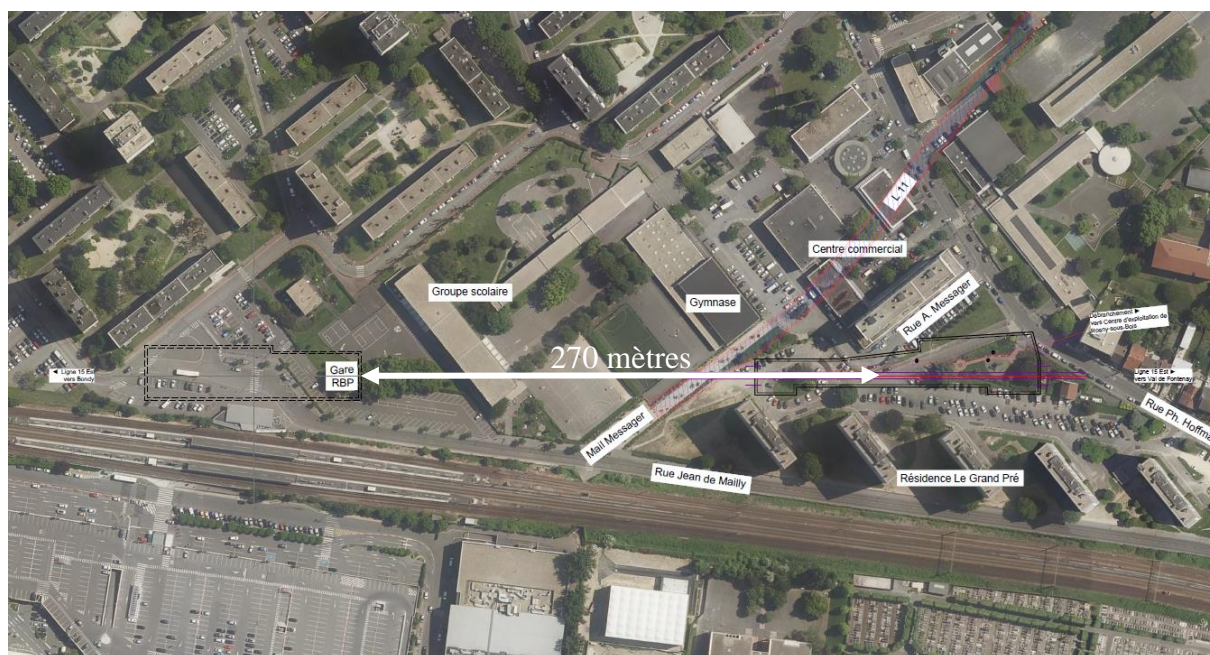
#### Déplacement de l'ouvrage d'Entonnement à Rosny-sous-Bois rue Philibert Hoffmann

Dans la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) modificative de 2018, l'ouvrage d'entonnement de Rosny-sous-Bois était situé dans le prolongement de la gare de Rosny-Bois-Perrier et aux pieds des résidences denses en R+11 et R+8 « Le Grand Pré » et « André Messager ». Partout où la Société du Grand Paris a connu ce type de configuration de site, elle a été confrontée par la suite à de nombreuses difficultés de réalisation. En effet, les riverains sont dans ce cas fortement touchés par les nuisances, pouvant conduire à des relogements provisoires et dans l'urgence voire à des cas de violences physiques envers les chantiers. Ainsi, la configuration du chantier tel que prévu en 2018 aurait durablement perturbé la vie du quartier, y compris dans l'accès aux espaces publics, et nous semble incompatible avec la présence de plusieurs centaines de logements, pour lesquels des relogements de longue durée auraient sans doute été nécessaires.

Depuis 2018, l'approfondissement des études a permis à la SGP de revoir la taille de cet ouvrage, le diminuant considérablement (l'ouvrage a été ainsi réduit à une longueur d'environ 160 mètres, contre 360 mètres auparavant). Cette réduction est rendue possible grâce à l'optimisation et à la reconfiguration des fonctionnalités intégrées dans l'ouvrage d'entonnement. L'ouvrage d'entonnement dans sa configuration étendue (DUP modificative de 2017) intégrait notamment des fonctionnalités de retournement de rame qui, dans la version réduite de l'entonnement (présent dossier d'enquête), sont transférées dans la portion de tunnel située entre la gare de Rosny-Bois-Perrier et l'entonnement. Pour pouvoir fonctionner,

l'ouvrage réduit doit être implanté à au moins 270 m de la gare de Rosny-Bois-Perrier pour permettre les manœuvres de rames dans le tunnel.

Cette contrainte d'espacement ainsi que celles du tracé de ligne ont permis d'aboutir à deux implantations possibles de l'ouvrage d'entonnement réduit : rue Philibert Hoffman sur zone pavillonnaire tel que présenté dans le présent dossier et rue André Messager en pied des résidences « Le Grand Pré » et « André Messager ». L'implantation sur zone pavillonnaire rue Philibert Hoffmann a été privilégiée pour éloigner l'ouvrage des réseaux structurants (GRTgaz et assainissement) et des résidences denses, et ainsi limiter les nuisances chantier pour plusieurs centaines de résidents et le risque de conduire à des situations de conflits ou de relogements provisoires en urgence. Les retours d'expérience sur les autres chantiers du Grand Paris Express ont en effet convaincu la Société du Grand Paris que l'impact humain aurait été plus important en bordant les résidences « Le Grand Pré » et « André Messager » qu'en acquérant les pavillons de la rue Philibert Hoffman.



**Implantation de l'entonnement réduit rue André Messager**

Par ailleurs, jusqu'à la DUP modificative de 2017, l'ouvrage d'entonnement devait être réalisé en partie en méthode traditionnelle sous l'école Félix Eboué afin d'éviter sa démolition. Par la suite, les doutes sur la compatibilité de la poursuite des activités de l'école au cœur d'un tel chantier de plusieurs années avaient conduit à privilégier une démolition avec reconstruction

préalable de l'école. Finalement, la nouvelle configuration de l'entonnement, présentée dans le cadre de la présente enquête publique n'impacte plus l'école, ce qui permet de préserver un équipement public et de ne pas nuire à la scolarité des élèves. Comme pour tous les bâtiments situés sur le trajet des tunneliers, l'école fera l'objet d'une surveillance lors de la très courte période de creusement du tunnelier sous ses bâtiments.

Il a parfois été demandé à la Société du Grand Paris si au contraire l'école pouvait être détruite et servir de lieu d'aménagement de l'entonnement, afin de préserver les logements de la rue Hoffmann. Toutefois, comme exposé plus haut, avec la nouvelle configuration des fonctionnalités de l'entonnement, celui-ci doit être espacé d'environ 270 m avec la gare de Rosny-Bois-Perrier. La construction de l'entonnement au niveau de l'école n'est donc pas possible.

#### Conséquences du déplacement de l'ouvrage d'entonnement rue Philibert Hoffmann

La commission d'enquête met en avant les craintes exprimées à l'égard du fonctionnement de la résidence pour personnes âgées autonomes Camille Barroy. Dans la continuité des premiers échanges menés, la SGP accompagnera la Ville et la résidence tout au long du chantier afin de prendre en compte les nuisances engendrées et de proposer les dispositions les plus adaptées pour y répondre. Comme pour chaque chantier, les méthodologies des entreprises seront adaptées et complétées si besoin par des dispositifs spécifiques permettant de limiter les nuisances et d'assurer le maintien des activités riveraines. Dans le cas de la résidence Camille Barroy, la mise en œuvre de dispositifs de type écran acoustique pourra notamment être étudiée pour limiter efficacement les bruits, contrairement au cas des résidences « Le Grand Pré » et « André Messenger » où la hauteur des logements surplombant le chantier ne permet pas la mise en place de tels dispositifs.

La rue Philibert Hoffmann, traversée par le nouvel emplacement, sera coupée provisoirement durant le chantier. Un contournement routier du chantier, actuellement en discussion avec la Ville, sera mis en service pour assurer le maintien de la circulation des piétons et des véhicules (bus compris) de la rue Philibert Hoffmann. En concertation avec la Ville et au stade actuel des études, les circulations des engins de chantier emprunteront les rues Jean de Mailly, Philibert Hoffmann (portion au sud du chantier) et l'avenue J.F. Kennedy. Ces circulations éviteront ainsi les écoles Félix Eboué, Bois-perrier, les Marnaudes et Jean Mermoz.

Au-delà du déplacement de l'entonnement rue Philibert Hoffman, l'école Félix Eboué reste concernée par le chantier de la gare de Rosny-Bois-Perrier. De la même manière que pour la

résidence Camille Barroy, la SGP veillera à ce que la méthodologie de chantier soit adaptée et complétée si besoin par des dispositifs spécifiques afin de garantir une limitation des nuisances compatible avec le maintien des activités de l'école. En concertation avec la ville, la SGP a réalisé courant 2021 des diagnostics complémentaires de l'école Félix Eboué afin d'approfondir la connaissance de la structure du bâtiment, de fiabiliser les méthodologies de chantier et d'assurer les objectifs de limitation de nuisances.

#### Accompagnement mis en place pour les propriétaires des pavillons

La politique de la Société du Grand Paris en matière d'acquisitions foncières consiste à privilégier les acquisitions amiables, en s'appuyant sur l'expertise de la Direction nationale d'interventions domaniales (DNID) qui évalue la valeur vénale du bien. Depuis le lancement du projet en 2010, la très grande majorité des acquisitions nécessaires au Grand Paris Express a d'ailleurs été réalisée à l'amiable, y compris dans des secteurs pavillonnaires similaires à celui de Rosny-sous-Bois.

Une réunion d'information s'est tenue le 30 janvier 2021 avec les propriétaires concernés, en Mairie et en présence du Maire de Rosny-sous-Bois, afin de leur donner toutes les informations nécessaires relatives à la procédure d'acquisition foncière.

Au cours de ce processus, la SGP prend en compte la situation des propriétaires au cas par cas afin de s'y adapter au mieux et les discussions sont engagées en ce sens. Consciente également de la situation particulière de nombreux habitants âgés sur le foncier qui accueillera l'ouvrage d'entonnement Rosny-Bois Perrier, la Société du Grand Paris a mis en place une mission d'accompagnement au relogement, comme annoncé en réunion d'information le 30 janvier.

#### Aménagement à terme du site de l'entonnement et des emprises chantiers

À l'issue du chantier, le projet prévoit de revégétaliser au maximum les emprises définitives de l'ouvrage d'entonnement et de favoriser l'infiltration de l'eau de pluie, limitant ainsi l'imperméabilisation des sols. L'ouvrage, presque entièrement souterrain, reposera sous une couche de terre propice au développement de la végétation et intégrera les émergences techniques (aire de maintenance, trappes d'accès, grilles) dans un aménagement paysager qualitatif. L'aménagement des emprises en dehors de l'emprise définitive de l'entonnement (quelques milliers de m<sup>2</sup>) fera l'objet d'une concertation avec la Ville de Rosny-sous-Bois.

### **Analyse environnementale des impacts**

Le tableau ci-dessous présente de manière synthétique les impacts des trois emplacements. Il permet, via un code couleur simple, d'identifier rapidement les différences d'impacts entre les deux scénarios.

La légende des couleurs utilisées est la suivante :

Impact fort	Impact modéré	Impact faible
-------------	---------------	---------------



	Site initial (DUP 2017 et DAE 2019) – Ecole Philibert Hoffman aux résidences Le Grand Pré et André Messenger - configuration d'entonnement étendue (360m)	Nouveau site (DUPm 2021) – rue Philibert Hoffmann zone pavillonnaire – configuration d'entonnement réduite (160 m)	Emplacement alternatif – rue André Messenger résidences Le Grand Pré et André Messenger - configuration d'entonnement réduite (160 m)
Milieu physique	<p><u>Sols :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Aléa moyen lié au risque de retrait-gonflement des argiles.</li> <li>- Absence de carrière, ainsi que de risque de dissolution du gypse.</li> <li>- Taux d'imperméabilisation moyen à élevé.</li> <li>- Absence de sites BASIAS et BASOL à proximité. Faible pollution des sols, avec mise en ISDI.</li> </ul> <p><u>Eaux superficielles et souterraines :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Absence de cours d'eau, de champ d'inondation et de périmètre de captage AEP.</li> <li>- Sensibilité faible au risque de remontée de nappe.</li> <li>- Nappe contaminée aux sulfates, hydrocarbures et composés azotés.</li> <li>- Absence de captage AEP privé et industriel.</li> <li>- Absence de géothermie.</li> </ul> <p><b>Impact modéré</b></p>	<p><u>Sols :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Aléa moyen lié au risque de retrait-gonflement des argiles.</li> <li>- Absence de carrière, ainsi que de risque de dissolution du gypse.</li> <li>- Taux d'imperméabilisation moyen à élevé.</li> <li>- Absence de sites BASIAS et BASOL à proximité. Faible pollution des sols, avec mise en ISDI.</li> </ul> <p><u>Eaux superficielles et souterraines :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Absence de cours d'eau, de champ d'inondation et de périmètre de captage AEP.</li> <li>- Sensibilité faible au risque de remontée de nappe.</li> <li>- Nappe contaminée aux sulfates, hydrocarbures et composés azotés.</li> <li>- Absence de captage AEP privé et industriel.</li> <li>- Absence de géothermie.</li> </ul> <p><b>Impact modéré</b></p>	<p><u>Sols :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Aléa moyen lié au risque de retrait-gonflement des argiles.</li> <li>- Absence de carrière, ainsi que de risque de dissolution du gypse.</li> <li>- Taux d'imperméabilisation moyen à élevé.</li> <li>- Absence de sites BASIAS et BASOL à proximité. Faible pollution des sols, avec mise en ISDI.</li> </ul> <p><u>Eaux superficielles et souterraines :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Absence de cours d'eau, de champ d'inondation et de périmètre de captage AEP.</li> <li>- Sensibilité faible au risque de remontée de nappe.</li> <li>- Nappe contaminée aux sulfates, hydrocarbures et composés azotés.</li> <li>- Absence de captage AEP privé et industriel.</li> <li>- Absence de géothermie.</li> </ul>

			<b>Impact modéré</b>
Milieu naturel	<p><u>Faune protégée</u> : 10 espèces d'oiseaux, une espèce de chiroptères et une espèce de reptiles.</p> <p><u>Habitat naturel patrimonial</u> : aucun.</p> <p><u>Flore patrimoniale non protégée</u> : aucune.</p> <p><b>Impact faible</b></p>	<p>Les inventaires écologiques réalisés lors de la demande d'autorisation environnementale couvraient ce secteur. Ils ont été mis à jour dans la cadre de la préparation du présent dossier même si la totalité des inventaires n'ont pu être réalisés du fait des conditions sanitaires en France imposant le confinement.</p> <p>Il en ressort que les mêmes espèces sont concernés que pour l'emplacement initial.</p> <p>L'impact surfacique sur le milieu naturel est légèrement majoré (+ 0,14 ha) mais, du fait de la réduction des dimensions de l'ouvrage d'environ 200 mètres, l'emprise chantier est moindre ainsi que la durée de sa réalisation.</p> <p>Enfin, la nouvelle implantation préserve des pelouses urbaines et quelques alignements d'arbres.</p> <p><b>Impact faible</b></p>	<p>Cet emplacement recoupe les emprises du site initial et du nouveau site. Il impacte par conséquent les mêmes espèces.</p> <p>Impact surfacique sur le milieu naturel à priori légèrement moindre que le nouveau site car l'emprise chantier est principalement implantée sur des surfaces déjà imperméabilisées (parking privé, rue André messager et Philibert Hoffmann).</p> <p><b>Impact faible</b></p>
Activité humaine	<p><u>Risques technologiques</u> : absence de site radioactif et de risque pyrotechnique. Deux ICPE situées à proximité de la gare (SDC-CCR Rosny 2 et Carrefour).</p> <p>Démolition d'un bâtiment d'école</p>	<p><u>Risques technologiques</u> : absence de site radioactif et de risque pyrotechnique.</p> <p>Plus de démolition du bâtiment d'école ni d'occupation temporaire de l'espace de loisirs.</p>	<p><u>Risques technologiques</u> : absence de site radioactif et de risque pyrotechnique.</p> <p>Deux ICPE situées à proximité de la gare (SDC-CCR Rosny 2 et Carrefour).</p> <p>Occupation totale du square Rahma.</p>

	<p>Occupation temporaire d'un espace de loisirs (terrain de sport)</p> <p>Suppression du square Rahma</p> <p><b>Impact fort</b></p>	<p>Occupation temporaire partielle du square Rahma avec maintien de la partie de square restant.</p> <p>Démolition d'un restaurant et de locaux d'entreprise.</p> <p><b>Impact modéré</b></p>	<p>Suppression des places de stationnement</p> <p><b>Impact modéré</b></p>
Cadre de vie	<p><u>Bruit</u> : Nombreux logements collectifs (&lt; 10 m) et voie ferrée (&gt; 70 m).</p> <p>Environnement moyennement bruyant.</p> <p><b>Impact fort</b></p>	<p><u>Bruit</u> : logements collectifs, résidence pour personnes âgées, centre commercial et zone pavillonnaire (&lt; 100 m).</p> <p>Environnement moyennement bruyant.</p> <p>Le nombre de personnes impactées par les nuisances chantier est moindre du fait de la réduction de la taille des emprises du chantier et de l'éloignement de ces emprises par rapport aux 5 immeubles en R+11.</p> <p><b>Impact modéré</b></p>	<p><u>Bruit</u> : Nombreux logements collectifs aux pieds du chantier (&lt; 10 m) et voie ferrée (&gt; 70 m).</p> <p>Environnement moyennement bruyant.</p> <p>Suppression de nombreuses places de stationnement dans un quartier où la pression sur le stationnement est forte. Suppression d'espaces verts.</p> <p><b>Impact fort</b></p>
Paysage-patrimoine	<p>Absence d'élément fort, marquant le paysage.</p> <p>Absence d'enjeu de patrimoine.</p> <p><b>Impact faible</b></p>	<p>Présence de jardins d'ornement et d'arbres (non protégés réglementairement).</p> <p>Absence d'enjeu de patrimoine.</p> <p><b>Impact faible</b></p>	<p>Absence d'élément fort, marquant le paysage.</p> <p>Absence d'enjeu de patrimoine.</p> <p><b>Impact faible</b></p>
Impacts foncier et bâti	<p>Absence d'enjeu archéologique.</p> <p>Plusieurs réseaux à dévier dont certains sont structurants : GRTgaz et assainissement.</p>	<p>Absence d'enjeu archéologique.</p>	<p>Absence d'enjeu archéologique.</p> <p>Plusieurs réseaux à dévier dont le réseau structurant GRTgaz.</p>

	<p>Démolition d'un bâtiment d'école.</p> <p>Occupation temporaire d'une zone de loisirs.</p> <p>Suppression du square Rahma</p> <p><b>Impact fort</b></p>	<p>Plusieurs réseaux à dévier mais dont le dévoiement est moins complexe que sur le site initial.</p> <p>Démolition d'environ 25 pavillons, d'un restaurant et d'un bâtiment d'entreprise.</p> <p>Occupation temporaire partielle du square Rahma avec maintien de la partie de square restant.</p> <p><b>Impact fort</b></p>	<p>Suppression du square Rahma.</p> <p>Impact sur le parking de la résidence « Le Grand Pré »</p> <p><b>Impact fort</b></p>
<p>Transport et déplacements</p>	<p>Le site est situé à proximité de la route nationale N302, qui permet de rejoindre rapidement l'autoroute A86.</p> <p>Interruption des circulations sur quelques axes de circulation locaux</p> <p><b>Impact modéré</b></p>	<p>Le site est situé à proximité immédiate de la route nationale N302, qui permet de rejoindre rapidement l'autoroute A86.</p> <p>Déviations de la rue Philibert Hoffmann pendant la phase travaux.</p> <p><b>Impact modéré</b></p>	<p>Le site est situé à proximité immédiate de la route nationale N302, qui permet de rejoindre rapidement l'autoroute A86.</p> <p>Déviations de la rue Philibert Hoffmann pendant la phase travaux.</p> <p><b>Impact modéré</b></p>

### Commentaires de la commission

Initialement l'ouvrage d'entonnement était situé dans le prolongement de la gare de Rosny mais qui était aux pieds de résidences denses (R+11 et R+8 et des centaines d'habitants). Rester dans cette configuration aurait eu des effets négatifs sur les riverains. Une autre option est possible permet de réduire la taille de l'ouvrage à 160 mètres au lieu de 360 mètres.

La solution rue Hoffman permet d'éloigner l'ouvrage des cités où l'impact aurait été difficilement tolérable. L'école existante n'est plus impactée alors que sa démolition avait été envisagée. La SGP dans le cadre de la procédure d'acquisition déclare prendre en compte la situation des propriétaires au cas par cas. Le bilan global comparatif des sites possibles fait apparaître que le site Hoffman est sans doute le meilleur choix.

La commission d'enquête tout en notant le choix de la solution Hoffman attire l'attention sur la nécessité de prêter une attention particulière à la situation des propriétaires des pavillons. ; de réduire les nuisances de la résidence existante et de vérifier que le fonctionnement de l'école pourra se faire de manière confortable et en toute sécurité.

## **Thème 9 Ouvrage OA 6502P Maladrerie et Gare Mairie d'Aubervilliers ; Ilot dit Ferragus**

L'ensemble des observateurs qui se sont exprimés à propos de l'ouvrage OA 6502P, la Maladrerie, se sont déclarés favorables à sa nouvelle implantation, tout en souhaitant qu'après travaux l'espace (friche Griset) trouve une destination verte et de jeux pour les enfants.

En revanche, de nombreuses personnes se sont élevées contre la démolition des immeubles qu'elles appellent îlot Ferragus/Ambroise Croizat abondant ainsi, selon elles, dans le sens de l'avis de la DRAC et des monuments historiques.

Bien que ne faisant pas l'objet de la présente enquête, l'attention est également attirée sur la présence d'arbres à l'emplacement de l'ouvrage situé à proximité du Stade Docteur Pieyre qu'il convient de protéger, faute de déplacer l'ouvrage.

La Maire d'Aubervilliers souhaite que ce dernier chantier ne nuise ni à la circulation de la rue Henri Barbusse, ni à la pratique du sport pendant son déroulement. Le projet devra prendre en compte la réalisation de gradins au droit de l'emprise de la SGP.

### Question de la commission :

*Celle-ci prend acte du satisfecit sur la nouvelle implantation de l'ouvrage annexe. Elle souhaiterait connaître les projets envisagés sur ce site après travaux.*

*Concernant les immeubles 3 rue Ferragus, et 14 rue de la commune de Paris, elle demande si leur démolition ne pourrait pas être réexaminée, même si on peut comprendre que leur proximité immédiate des chantiers militerait, néanmoins, pour leur évacuation.*

*L'utilité d'une gare au lieu d'une simple station de métro connectée avec la ligne 12 est quelquefois contestée.*

*Ce sujet est d'ailleurs évoqué à plusieurs reprises à d'autres endroits de la ligne.*

*De façon générale, la SGP voudra bien expliquer les choix qui ont prévalu pour réaliser des gares aussi importantes.*

### **Réponse du maître d'ouvrage :**

#### Concernant le devenir de la friche Griset

La SGP a formulé une réponse concernant le devenir de la friche Griset à Aubervilliers en traitant le thème 5 – Environnement.

Par ailleurs, la SGP rappelle que des concertations avec les collectivités seront engagées afin de définir le devenir des emprises chantier non concernées par l'implantation de structure des ouvrages de service.

#### Concernant le secteur de la gare Mairie d'Aubervilliers

Le projet de la gare Mairie d'Aubervilliers a fait l'objet d'une large concertation entre la SGP, la ville d'Aubervilliers et l'établissement public territorial (EPT) Plaine Commune. Cette concertation a permis de définir le projet figurant dans le présent dossier d'enquête publique. Ainsi le bâtiment voyageurs porte l'identité du réseau du Grand Paris Express, est accessible à tous les usagers et permet de libérer davantage d'espace public.

Le choix de l'implantation de la future gare du GPE Mairie d'Aubervilliers, sur le plan technique, est dicté par la nécessité d'avoir une correspondance qui soit la plus rapide et la plus simple possible avec la ligne 12. La gare Mairie d'Aubervilliers aura pour fonction de desservir le centre-ville historique d'Aubervilliers, avec notamment l'hôtel de Ville et le marché. Elle assurera l'interconnexion avec la ligne 12 du métro en cours de prolongement. Cette gare permettra aux Albertivillariens du centre-ville de disposer de parcours facilités vers le reste de la Seine-Saint-Denis et plus globalement du territoire métropolitain sans passer par Paris.

La création de la gare Mairie d'Aubervilliers telle que proposée dans le dossier d'enquête publique s'inscrit dans la volonté de la Ville et de Plaine Commune de pacifier le centre-ville et de redonner une place plus importante aux piétons et cyclistes, notamment par son projet dit des « Trois places ».

Il a donc été acté que la gare Mairie d'Aubervilliers soit positionnée à l'intersection de l'avenue de la République et de l'avenue Victor Hugo. La future gare Mairie d'Aubervilliers, comme la quasi-totalité des gares du GPE, est un ouvrage souterrain au volume important qui permettra, au-delà de sa fonction première de donner accès au métro automatique de la ligne 15, de

participer à l'animation et à la requalification du centre-ville d'Aubervilliers. Les émergences en surface sont réduites au maximum. L'offre de service spécifique à chaque gare sera définie, en concertation avec les partenaires locaux, publics et privés, afin de répondre aux attentes des voyageurs et des riverains.

En revanche, la phase travaux des gares nécessite un dégagement d'emprise important : environ 10 000 à 15 000 m<sup>2</sup>, selon le retour d'expérience de la SGP sur certaines lignes en cours de réalisation comme la ligne 15 sud notamment. Les emprises dégagées sur l'îlot Ferragus et le square Pesqué permettent de disposer d'une base chantier suffisante pour réaliser les travaux dans de bonnes conditions, et isolée par rapport aux avenues et rues encadrantes. De fait, les emprises chantier de la gare Mairie d'Aubervilliers doivent être libérées pour permettre la circulation des engins de chantier, l'implantation des équipements de travaux et la réalisation des travaux en eux-mêmes dans des conditions convenables. Partant de ce constat, le choix avait été fait de démolir l'ensemble des bâtiments présents sur l'îlot Ferragus.

Début 2021, la SGP a réalisé une nouvelle étude de faisabilité pour la réalisation de la gare Mairie d'Aubervilliers. Les conclusions de cette étude montrent qu'en dépit d'une complexification de l'organisation du chantier, les bâtiments ayant une façade sur rue, et bénéficiant d'une protection patrimoniale au titre du PLUi, peuvent être conservés en l'état. Dès lors, et suite à l'avis de l'Architecte des Bâtiments de France, la SGP a décidé de modifier le projet présenté à l'enquête et de maintenir les deux bâtiments ayant une façade sur rue au niveau du 3 rue Ferragus et 14 rue de la Commune de Paris. Pour autant, le maintien d'habitants dans ces bâtiments est incompatible avec la réalisation du chantier et la SGP poursuit l'acquisition foncière des biens concernés.

La pièce II.1, du dossier d'enquête préalable à l'utilité publique modificative n°2 de la ligne 15 Est, concernant la mise en compatibilité du PLUi Plaine Commune, a été modifiée à l'issue de l'enquête publique. Les bâtiments ayant une façade sur rue au 3 rue Ferragus et au 14 rue de la Commune de Paris continuent de bénéficier d'une protection patrimoniale au titre du PLUi et ne seront pas démolis pour les travaux de la ligne 15 Est, comme prévu dans le dossier soumis à enquête. La suppression de la protection patrimoniale du PLUi par la mise en compatibilité ne porte donc plus que sur les bâtiments n'ayant pas de façade sur rue, et le texte figurant sur la fiche patrimoniale du 14 rue de la Commune de Paris est adapté en conséquence.

En revanche, le foyer Ambroise Croizat au 166 avenue Victor Hugo, qui ne bénéficie d'aucune protection à ce jour, ne pourra être conservé. Sa reconstitution est à la charge du propriétaire



actuel, à savoir la ville d'Aubervilliers. Elle sera financée par les coûts d'acquisition versés par la SGP à la ville d'Aubervilliers.

### Commentaires de la commission

*La SGP a mené une nouvelle étude de la gare de la mairie d'Aubervilliers dont les conclusions montrent que les bâtiments situés sur rue bénéficiant d'une protection patrimoniale (3 rue ferragus et 14 rue de la commune de Paris) pourront être conservés tout en marquant que les habitants devront être évacués compte tenu de la proximité du chantier.*

*La commission prend bonne note de cette possibilité en demandant qu'une attention particulière soit apportée à la réhabilitation du bâti avant sa restitution.*

## **Thème 10 Emprise Chantier Gare Fort d'Aubervilliers**

Les observations exprimées abordent essentiellement la dimension, considérée comme exagérée, de la nouvelle gare Fort d'Aubervilliers. Est même posée la question de l'utilité d'une gare au lieu d'une simple station de métro articulée avec la ligne de métro existante.

Ces personnes estiment que la dimension des emprises du chantier et leur impact sur le jardin des Vertus, est directement liée à celle de cette gare.

Certains observateurs contestent également les dimensions de la piscine prévue à proximité de la gare, et notamment le projet de solarium qui les augmente, ce qui a pour effet de repousser le chantier de la gare donc d'impacter plus les jardins existants. L'établissement Public GPA propose une solution alternative d'utilisation des emprises selon des principes partagés avec les deux associations de jardiniers qui permettrait de reconstituer sur le périmètre du Fort les 5000m<sup>2</sup> de jardins impactés par le chantier SGP avant le démarrage du chantier de la gare.

Le respect du PLUi, voire du SDRIF est également contesté.

*Question de la commission : Comme il a été demandé de façon plus générale dans le thème précédent le maître d'ouvrage voudra bien justifier la nécessité de réaliser une gare aussi importante à cet endroit. Est-il vrai que la dimension de la superstructure de la gare est un élément dirimant des emprises du chantier ?*

*La commission aurait aimé avoir un état comparatif des emprises projetées pour ce chantier avec celles d'autres chantiers analogues du métro du Grand Paris Express, notamment pour répondre aux propositions du collectif de défense des jardins ouvriers d'Aubervilliers.*

*Serait-il possible de revoir à la baisse ces emprises, voire les modifier géographiquement pour épargner les jardins ? Des zones annexes de*

*stockage ne pourraient-elles pas être envisagées à proximité dans les espaces du Fort.*

*En parallèle et compte tenu que la modification de la gare semble avoir été tributaire très directement du projet de piscine, que d'ailleurs certains observateurs contestent, ne serait-il pas envisageable qu'une négociation soit menée pour reconsidérer globalement les deux projets qui épargneraient les jardins des vertus.*

*Certains proposent des contre-propositions qui devraient être étudiées avec une grande attention, notamment en réexaminant le positionnement du solarium de la piscine.*

*La proposition de GPA peut sans doute être considérée comme une solution alternative allant dans un sens plus favorable à la protection des jardins ; Est-elle pour autant limitative ?*

*Le maître d'ouvrage voudra bien, en outre, donner son avis sur le respect des différents documents d'urbanisme applicables au secteur.*

### **Réponse du maître d'ouvrage :**

Le choix d'implantation la gare Fort d'Aubervilliers a été dicté par le développement de la ville et notamment des ZAC autour de ce quartier d'Aubervilliers en pleine mutation et densification (ZAC Émile Dubois, ZAC du Fort d'Aubervilliers) ainsi que par la volonté de connecter la ligne 15 Est avec les modes de transport en commun existants tel que le métro de la ligne 7 (dont la station conditionne la profondeur des quais de la gare de la ligne 15 Est (26 m)) et le réseau de bus. Le document Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris - Monographie du quartier de gare Fort d'Aubervilliers produit par l'APUR ([https://www.apur.org/sites/default/files/documents/OG\\_Monographie\\_Fort-Auber\\_web.pdf](https://www.apur.org/sites/default/files/documents/OG_Monographie_Fort-Auber_web.pdf)) montre tout l'intérêt de cette gare à cet emplacement.

Par ailleurs, cette gare vient renforcer le projet d'aménagement de l'éco-quartier du Fort d'Aubervilliers qui offrira de nouveaux logements, services, loisirs et espaces culturels, et accompagne l'aménagement de la ZAC Émile Dubois et le projet de réhabilitation du quartier des Courtillières situé à Pantin.

L'écoquartier du Fort d'Aubervilliers d'une superficie de 35 hectares accueillera un nouveau quartier d'habitat et d'activités, avec la création de 156 000 m<sup>2</sup> de logements, l'ouverture d'équipements publics et le développement de 40 000 m<sup>2</sup> de locaux d'activités dans le domaine culturel, en lien avec le contrat de développement territorial « Territoire de la Culture et de la Création » auquel la ville d'Aubervilliers a souscrit. La gare Fort d'Aubervilliers, si elle n'est pas située directement sur la commune de Pantin, renforcera par ailleurs l'accessibilité de certains de ses quartiers aujourd'hui enclavés, comme celui des Quatre-Chemins.

L'implantation de la gare de Fort d'Aubervilliers et de son emprise travaux est contrainte par :

- la présence du métro de la ligne 7 à l'ouest (avec lequel il est prévu que la ligne 15 Est soit en interconnexion) ;
- le projet de la ville d'Aubervilliers de création d'un centre aquatique (centre d'entraînement pour les Jeux olympiques et paralympiques de 2024) immédiatement au sud de la gare ;
- le tissu urbain (présence de la Cité des Courtillières : ensemble d'immeubles d'habitation de grande hauteur le long de l'avenue de la division Leclerc au nord) ;
- le projet d'aménagement urbain de la ZAC du Fort d'Aubervilliers au sud (porté par Grand Paris Aménagement) ;
- les jardins partagés des Vertus (à l'est).

Le plan suivant présente le plan d'aménagement de la ZAC et présente, au nord du centre aquatique, un schéma d'implantation non contractuelle, du bâtiment voyageur de la future gare du Grand Paris Express, et d'un îlot constructible en surplomb de la gare souterraine et d'émergences techniques de la gare.



**Plan d'aménagement de la ZAC du Fort d'Aubervilliers**

Ainsi, la SGP a tenu compte de toutes ces contraintes pour définir l'emprise chantier telle qu'elle est proposée aujourd'hui tout en veillant à réduire au maximum cette emprise afin de limiter les impacts sur les jardins partagés des Vertus.

Aujourd'hui, l'emprise du chantier de la gare Fort d'Aubervilliers est d'environ 12 300 m<sup>2</sup>. L'emprise de la boîte gare souterraine est d'environ 3 140 m<sup>2</sup> auquel est ajouté un couloir d'interconnexion souterrain avec la station du métro de la ligne 7 d'environ 280 m<sup>2</sup>. A ce stade des études, les emprises définitives des émergences de la gare (deux émergences) sont respectivement de 1600 m<sup>2</sup> (entrée de la gare – bâtiment voyageur) et 800 m<sup>2</sup> (locaux techniques et zone de maintenance) situées le long de l'avenue de la division Leclerc.

Il a été souligné par certains observateurs que des gares similaires en cours de construction disposaient d'emprises plus réduites. Même si des emprises réduites limitent les surfaces impactées, elles génèrent des impacts négatifs.

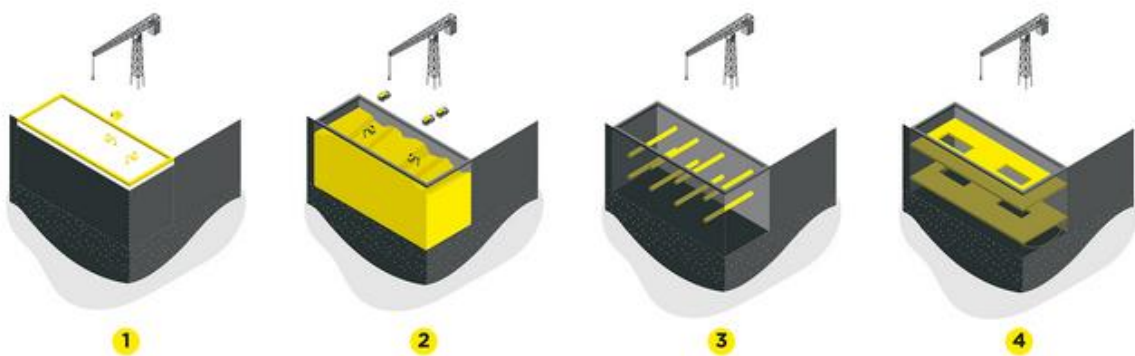
En effet, les emprises réduites sont généralement associées à :

- Une technique de creusement différente (méthode traditionnelle) qui impose des chantiers plus longs, plus coûteux avec des nuisances vibratoires potentiellement très fortes et très longues,

- Des emprises déportées qui génèrent des circulations dans la ville,
- Des riverains très proches des chantiers, pouvant conduire à des acquisitions foncières supplémentaires au cours du chantier ou des situations de relogement en urgence.
- L'impossibilité d'optimiser le positionnement des installations génératrices de nuisances,
- La difficulté à implanter des équipements réducteurs de nuisances, par exemple, les installations de nettoyage des camions,
- Le report dans la ville de certaines fonctionnalités, notamment le stationnement des camions, par exemple lors des phases de bétonnage.

Fort de ces constats, la SGP a fait le choix d'emprises suffisantes pour limiter ces impacts, tout en veillant à les limiter au juste nécessaire.

La taille de l'emprise chantier de la gare Fort d'Aubervilliers a ainsi été dictée par la technique de réalisation de la boîte gare souterraine retenues. En effet, il a été décidé d'employer la technique des parois moulée plutôt que la technique du creusement en méthode traditionnelle. La technique des parois moulée consiste, avant tout creusement, à réaliser l'enveloppe souterraine étanche de l'ouvrage en coulant des parois en béton armé dans le sol, pouvant atteindre jusqu'à 50 mètres de profondeur (profondeur variable pour chaque ouvrage). Les volumes de terre contenus dans cette enceinte sont ensuite excavés et des étais (ou butons) provisoires sont disposés au fur et à mesure du creusement afin de soutenir les parois (soumises à une forte pression du terrain). Enfin, une fois le volume souterrain excavé, une plateforme en béton (le radier) est réalisée au niveau du sol. Le tunnelier peut alors traverser la gare. Les butons sont ensuite remplacés par les planchers définitifs en béton.



***Schéma de réalisation d'une boîte gare via la technique des parois moulées***

Cette technique nécessite un espace important en surface. En revanche, elle :

- permet de réaliser les travaux plus rapidement que via la technique du creusement en méthode traditionnelle (gêne auprès des riverains moins longues),
- limite considérablement les nuisances sonores car les opérations de creusement sont plus rapides et permettent de limiter l'utilisation du marteau brise roche, outils extrêmement bruyant,
- réduit les coûts de réalisation et les aléas de chantier.

La méthode de creusement dite « traditionnelle » consiste à réaliser un puits d'accès principal en paroi moulée mais de taille réduite. Cet ouvrage permet de faire descendre des équipements et des ouvriers qui creuseront, depuis le radier du puits, l'ensemble de boîte gare en assurant un soutènement adapté au fur et à mesure de l'avancement.

Cette technique permet de limiter les l'espace nécessaire aux opérations en surface, en revanche les travaux sont très longs, les coûts de réalisation sont importants et les actions de creusement sont génératrices de fortes vibrations qui peuvent se transmettre par voie solidienne aux bâtis environnant.

Dans le cas de la gare de Fort d'Aubervilliers, cette deuxième technique n'a pas été retenue du fait notamment de la présence du métro de la ligne 7 à proximité immédiate mais également du centre aquatique qui sera réalisé au début des travaux de la gare et des fondations des immeubles de grande hauteur présentent le long de l'avenue de la division Leclerc.

Le projet de la gare retenu à ce jour a fait l'objet d'un travail de concertation avec les différents acteurs des collectivités locales et de l'étude de pôle. Ce travail sera poursuivi lors des phases d'études ultérieures en lien avec les collectivités. Actuellement, l'objectif poursuivi est de réaliser une gare qui prenne part à la transformation en cours dans le secteur, accessible depuis les différents points du site (quartier Emile Dubois – Maladrerie, quartier des Courtilières, quartier Jean Jaurès et Cœur de Fort de la ZAC du Fort, jardins des vertus, Zingaro), compacte et une certaine perméabilité visuelle du bâtiment voyageurs depuis le nord, l'est et l'ouest. De la même façon que le métro a contribué à façonner l'identité de Paris, les gares du Grand Paris Express vont participer à l'identité du Grand Paris qui revêt un enjeu patrimonial important.

Le souhait est également de créer une gare capable de fournir du lien social. À l'image de ce que peut faire la SNCF dans ses grandes gares ou de ce que proposent certains aéroports. À l'intérieur de la gare, les voyageurs trouveront des équipements publics, des commerces et des services, ... L'approche est orientée vers la vie quotidienne.

Pour ces raisons, la gare Fort d'Aubervilliers présente, en phase exploitation, des proportions plus importantes que les bouches de métro parisien que l'on peut classiquement observer.

Concernant la possibilité d'établir des zones annexes de stockage à proximité dans les espaces du Fort pour limiter l'impact sur les jardins des Vertus

Certaines observations formulées au cours de l'enquête ont suggéré l'utilisation des espaces du fort d'Aubervilliers comme emprises déportées pour le chantier. Si ces espaces peuvent sembler inutilisés au moment de l'enquête publique, ils ne le seront plus au moment du chantier de la gare de Fort d'Aubervilliers. En effet, Grand Paris Aménagement, qui est actuellement propriétaire, prévoit à court terme le développement de projets dans ces espaces avec une ouverture au public pour une partie. En plus de générer des circulations entre le chantier et les emprises déportées, l'implantation d'installation de chantier dans le fort nécessiterait de relocaliser les activités qui s'y seront implantées.

Concernant la proposition de GPA et les possibilités de réduire les emprises chantiers de la gare

Lors de l'enquête, GPA a remis une contribution qui propose une adaptation de l'emprise chantier de la gare d'Aubervilliers. Après analyse, cette proposition présente l'avantage de réduire les effets cumulés des projets portés par GPA et la SGP. En effet, les nouvelles emprises proposées se déploient sur des surfaces qui ont vocation à devenir des espaces publics aménagés dans le cadre de la ZAC. Elles viendraient remplacer des emprises provisoires qui étaient implantées sur des parcelles des jardins de Vertus. Ce sont donc environ 1 700 m<sup>2</sup> de jardins préservés qui ne seraient pas détruits puis reconstitués. La SGP prévoit d'intégrer les emprises proposées par GPA dans son dossier de consultation pour le marché de conception-réalisation de la gare de Fort d'Aubervilliers.

Parallèlement, GPA s'est engagé auprès des jardiniers à compenser les surfaces de jardins qui seront détruites avant le démarrage des travaux de la ZAC et de la gare.

Concernant l'urbanisme :

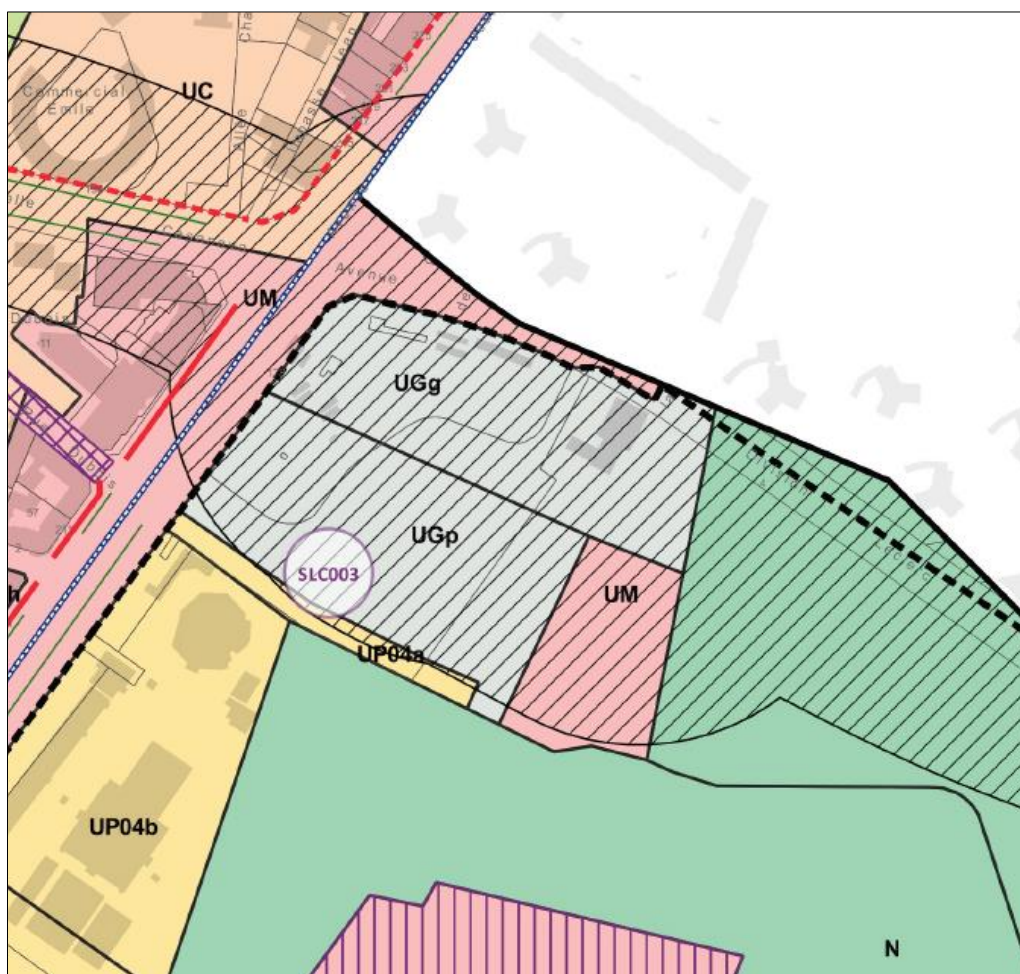
La partie des jardins des Vertus existants sur laquelle l'emprise chantier de la gare est prévue dans le dossier soumis à enquête est classée pour partie en secteur Nj et pour partie en secteur UGg . La gare de Fort d'Aubervilliers doit s'implanter en secteur UGg, dédié au GPE et respecte le PLUi mis en compatibilité. Dans le dossier soumis à enquête, seules les emprises chantier temporaires et les installations techniques, temporaires également et nécessaires à la réalisation des travaux, sont implantées dans le secteur Nj.



L'emprise chantier résultant de la proposition de Grand Paris Aménagement ne s'implante pas en secteur Nj. Cette nouvelle emprise est dans le secteur UGg et la zone UM.

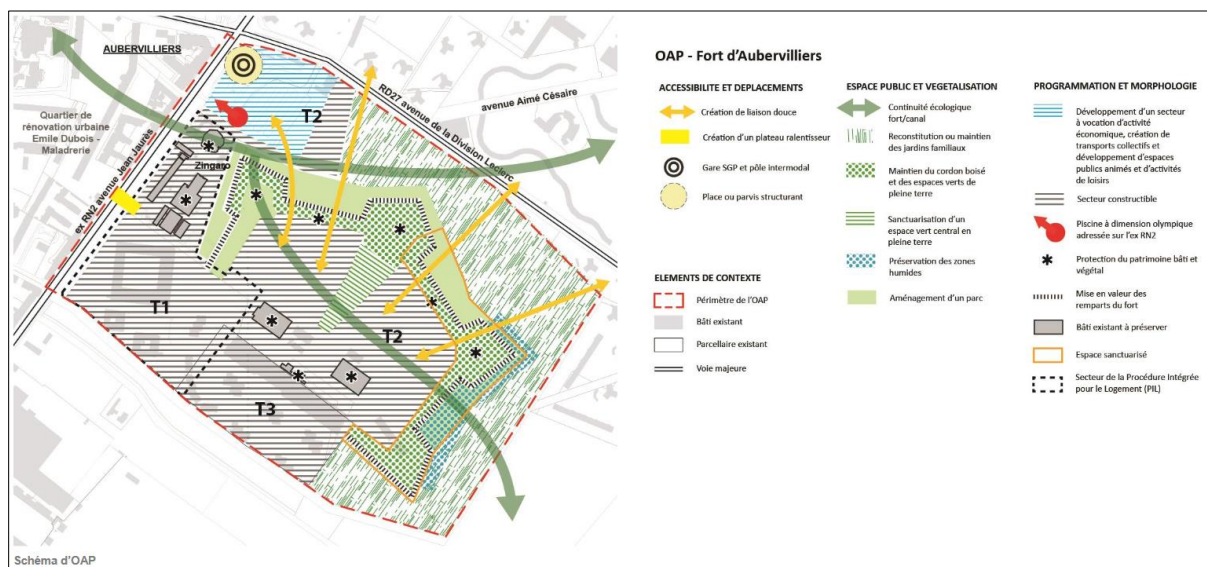
Dans le dossier soumis à enquête, la mise en compatibilité du PLUi de Plaine Commune introduit une règle dans le règlement de la zone N afin de permettre l'implantation temporaire des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) et les dépôts de terre nécessaires au chantier de construction de la gare. Ces évolutions du PLUi ne sont plus nécessaires dans la nouvelle configuration de l'emprise chantier. La mise en compatibilité du PLUi de Plaine Commune est donc modifiée, à l'issue de l'enquête publique, afin de ne plus faire évoluer les règles applicables en zone N.

L'emprise chantier, y compris les dépôts de terres et les ICPE, est conforme aux règles applicables en secteur UGg et en zone UM.



*Extrait du plan de zonage du PLUi de Plaine Commune*

Par ailleurs, l'« Orientation d'aménagement et de programmation (OAP) sectorielle n°2 – Secteur du Fort à Aubervilliers » du PLUi de Plaine Commune protège les jardins en ce qu'elle prévoit la reconstitution ou le maintien des surfaces de jardin.



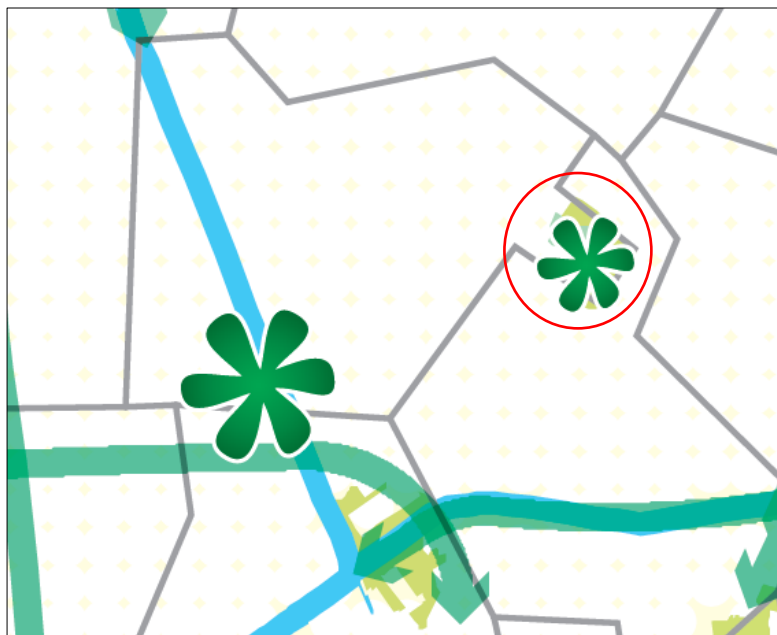
Extrait du schéma de l'OAP du Fort d'Aubervilliers (PLUi Plaine Commune)

Cette OAP précise les orientations. La première est la suivante :

*« Respecter la structure paysagère du site : le fort constitue un paysage naturel particulier qui sera préservé. Ainsi, la couronne boisée autour du fort sera maintenue et les jardins familiaux seront mis en valeur. L'objectif de maintenir leur caractère cultivé s'inscrira plus globalement dans la stratégie territoriale de développement de l'agriculture urbaine. Ainsi les surfaces de jardins familiaux impactées par le projet devront être reconstituées dans le périmètre de la ZAC, hormis celles liées aux aménagements nécessaires à la réalisation de la gare du Grand Paris Express. Une promenade paysagère sera aménagée dans les 2 hectares de douves ainsi qu'une coulée verte autour des murailles. »*

Ainsi, aucune clause réglementaire n'empêche l'implantation de l'emprise chantier de la gare Fort d'Aubervilliers sur ces jardins, qui seront maintenus ou reconstitués.

Dans le Schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF), les jardins des Vertus sont identifiés comme des espaces verts et des espaces de loisirs existants qu'il y a lieu de valoriser et de préserver. Le site du Fort d'Aubervilliers est identifié comme un espace vert d'intérêt régional à créer.



**Extrait du SDRIF (déclinaison de la carte de destination générale – Préserver et valoriser)**

Le document « Orientations réglementaires et carte de destination générale des différentes parties du territoire » du SDRIF ([http://teodul.info/sdrif/3\\_Orientations\\_reglementaires.pdf](http://teodul.info/sdrif/3_Orientations_reglementaires.pdf)) traite en pages 42 et 43 de ces espaces. Il est indiqué que « *Les espaces verts et les espaces de loisirs regroupent des espaces d'emprise variable qui ont eu initialement une vocation sociale (détente, ressourcement, sport, etc.), et dont un grand nombre remplit aujourd'hui au titre d'espaces ouverts des fonctions environnementales importantes, telles que capacité d'expansion des crues, rafraîchissement des quartiers, préservation de la biodiversité en milieu urbain, etc. Ils sont un élément indispensable à la ville vivable et sont constitutifs de son intensité. Ils participent également au développement de l'offre touristique et à l'attractivité régionale.* ».

Plus loin, ce document indique : « *Il convient de pérenniser la vocation des espaces verts publics existants, de valoriser les espaces ouverts privés insérés dans la ville dense, d'optimiser l'ensemble des fonctions ou des services que rendent ces espaces. Les espaces verts et les espaces de loisirs non cartographiés doivent être intégrés dans les politiques d'aménagement*

*du secteur dans lequel ils se situent et ne peuvent changer de vocation que sous réserve de compensation. ».*

La grande majorité des jardins existants est protégée par son classement en zone Nj et les obligations de maintien ou de reconstitution prévues par l'OAP du PLUi. Le classement d'une partie des jardins existants en zones UG et UM dans le PLUi en vigueur, n'est donc pas incompatible avec le SDRIF. En effet, le maintien de la grande majorité des jardins partagés sur le site du Fort d'Aubervilliers est garanti. Par ailleurs, l'implantation d'une emprise chantier sur les emprises des jardins en zones UG et UM n'est pas incompatible avec le SDRIF. En effet, une fois les travaux terminés, la SGP restituera les emprises des jardins des Vertus occupées temporairement à Grand Paris Aménagement qui sera en charge de définir l'avenir du site en concertation avec les acteurs locaux.

Concernant la reconstitution des jardins impactés, Grand Paris Aménagement, propriétaire des terrains de la ZAC, dispose de conventions d'occupation précaires avec les associations de jardins. Des échanges sont en cours depuis l'été 2020 entre GPA et ces associations pour travailler à la relocalisation des jardins impactés, dans un premier temps par le centre aquatique. Le même dispositif sera mis en place par GPA pour le chantier de la gare GPE.

### *Commentaires de la commission*

*Il est proposé de réduire au maximum l'impact sur les jardins familiaux. Une large part de la réponse de la SGP est consacrée au programme de la gare. Grand Paris Aménagement (GPA) s'est engagé auprès des jardiniers à compenser les surfaces de jardins qui seront détruites avant le démarrage de la ZAC et de la gare. Tous les documents d'urbanisme (SDRIF, PLUi) et la grande majorité des jardins est protégée par son classement et le site du fort d'Aubervilliers est garanti. GPA dispose de conventions d'occupation précaires avec les associations de jardins et des négociations sont en cours pour travailler à la relocalisation des jardins impactés par le centre nautique. Le*

*même dispositif sera mis en place par GPA pour le chantier de la gare GPE en sachant, de plus, que la SGP déclare restituer les terrains situés sur le chantier à la fin des travaux.*

*La commission prend acte de l'engagement de la SGP vers la solution proposée par GPA en intégrant les nouvelles emprises dans son dossier de conception-réalisation. Elle ne peut que recommander l'étude de la faisabilité par les 2 MO, solution qui permettrait de réduire l'emprise sur les jardins d'environ 1700 m<sup>2</sup>.*

*La commission d'enquête est consciente que la question des jardins familiaux est importante et que mal solutionnée elle peut entraîner des crispations. La présentation qui est faite laisse entendre que les solutions apportées sont précaires. Quand le complexe de natation (et non pas le bassin d'entraînement) sera réalisé, quand la gare sera réalisée, quand la ZAC du fort d'Aubervilliers sera lancée que restera-t-il de cet accord ? Il conviendrait que soit soient mieux protégés et valorisés ces espaces verts que sont les jardins des vertus, site historique de la Seine-Saint-Denis.*

## **Thème 11 OA 6401P Puits Agnès**

Aucune remarque n'a porté précisément sur ce thème pendant l'enquête.

## **Thème 12 Gare Drancy-Bobigny**

La maire de Drancy évoque un projet urbain (dont une tour) sur le site de la gare de Drancy-Bobigny bénéficiant actuellement dans le PLU de la commune d'un emplacement réservé (ER) partagé entre la SNCF et la SGP ligne 15.

Considérant que la SNCF n'a besoin que d'une emprise de chantier, la ville demande qu'une partie de l'emprise puisse accueillir le projet de tour donc rapidement être libérée de la contrainte de l'emplacement réservé.

En effet, la maire déclare qu'en accord avec la SGP, ladite tour doit être réalisée concomitamment avec la gare.

### *Question de la commission*

*La SGP voudra bien s'exprimer sur le sujet évoqué.*

### **Réponse du maître d'ouvrage :**

L'emplacement réservé A mentionné par la ville a été institué au bénéfice de la SNCF dans le cadre de la DUP de la tangentielle Nord (décret du 27 mai 2008). Le projet de tour élaboré par le promoteur Nexity et le cabinet Castro Denissof et Associés est présenté dans la pièce G2 de l'étude d'impact (page 91). Cette tour n'est pas un projet de la SGP mais la SGP et la Ville ont engagé des discussions sur ses conditions de réalisation, compte tenu, notamment, des contraintes du site.

La Ville ne demande pas d'évolution du projet objet de la procédure de DUP modificative ni de la mise en compatibilité du PLU de Drancy.

La SGP peut en revanche confirmer que, comme l'indique la commune, l'infrastructure de la Tour doit impérativement être réalisée en même temps que la construction de la gare.

### *Commentaires de la commission*

*La commission prend acte de la réponse de la SGP. Elle pense que ce sujet, qui concerne en premier lieu la SNCF, n'avait pas sa place dans*

*La présente procédure et doit trouver sa solution dans un dialogue entre les 3 partenaires (commune de Drancy, SNCF et SGP)*

**Thème 13 Gare Bobigny Pablo Picasso**

Aucune remarque n'a porté précisément sur ce thème pendant l'enquête.

**Thème 14 OA 6801P Auguste Delaune Bobigny**

Aucune remarque n'a porté précisément sur ce thème pendant l'enquête.

**Thème 15 Emprise Chantier Gare de Pont de Bondy**

Aucune remarque n'a porté précisément sur ce thème pendant l'enquête.

**Thème 16 OA 6901P Av. de Rosny à Noisy le Sec**

Aucune remarque n'a porté précisément sur ce thème pendant l'enquête.

**Thème 17 Emprise OA 7001 P Marcel Dassault Bondy**

Aucune remarque n'a porté précisément sur ce thème pendant l'enquête.

**Thème 18 Emprise OA 7301 P Fontenay-sous-Bois**

Aucune remarque n'a porté précisément sur ce thème pendant l'enquête.

## **Thème 19 Gare Nogent-Le-Perreux**

Des observations écrites et verbales contestent le positionnement de la Gare de Nogent-Le-Perreux à cet endroit, voire remettent même en cause l'existence d'une nouvelle gare. Parmi les raisons évoquées :

- La population impactée par la ligne 15 Est restera inchangée et le gain de temps ne sera que de 5 minutes
- Aucun bénéfice socio-économique pour la commune du Perreux sur Marne
- Une augmentation de 50% du coût de construction du projet de la ligne 15 Est
- Une étude d'impact environnementale du projet à actualiser au vu des modifications apportées au projet et de la crise Covid 19
- Cette gare fait double emploi avec la ligne E du RER

Par ailleurs, le chantier qui pourrait se développer sur le nouveau site déporté va entraîner la disparition de plusieurs dizaines de places de stationnement et risque d'être préjudiciable aux arbres qui s'y trouvent.

### Question de la commission :

*La commission souhaiterait connaître le point de vue de la SGP en particulier sur l'aspect socio-économique évoqué.*

*Quelles mesures pourraient être prises pour reconstituer au moins partiellement les places de stationnement manquantes du site déporté, qui vont s'ajouter aux autres places supprimées, notamment à proximité de la gare elle-même ?*

*Quelles mesures de protection seront imposées aux entreprises pour la sauvegarde des arbres.*



### **Réponse du maître d'ouvrage :**

Du fait de la logique de réseau du GPE, les bénéfices socio-économiques pour la collectivité sont estimés au niveau de l'ensemble du GPE et sont ensuite répartis entre les différentes lignes. Il n'y a donc pas d'estimation de bénéfice socio-économique au niveau d'une gare en particulier.

Le secteur de la gare de Nogent- Le Perreux bénéficiera des mêmes avantages que les autres secteurs desservis par des gares de la ligne 15 Est, notamment pour ce qui concerne l'amélioration des lignes existantes. Dans sa partie sur les prévisions de trafic, la pièce H mentionne :

« La charge maximale à l'heure de pointe du matin sur le RER E connaît ainsi une baisse significative avec la réalisation de la ligne 15 Est ».

Cette amélioration s'explique notamment par la fréquence offerte par la ligne 15 Est qui sera nettement supérieure à celle du RER E. La ligne 15 Est apportera également de la résilience au réseau de transport en offrant une alternative en cas de perturbations du RER E.

Ces aspects sont notables pour la ville du Perreux-sur-Marne qui connaît une dynamique d'évolution importante de sa population (+11% entre 1990 et 2012), génératrice de besoins de transport.

De plus, comme le montrent les cartes du chapitre 8.2 de la pièce H, le secteur de la gare de Nogent-Le Perreux bénéficiera grâce au GPE d'une amélioration de son accès aux places d'étude et aux emplois.

### **Concernant la position de la gare :**

La Société du Grand Paris confirme que la branche du RER E en direction de Tournan compte trois stations en commun avec la ligne 15 Est : Rosny Bois-Perrier, Val de Fontenay et Nogent le Perreux. Mais la ligne 15 a vocation à réaliser une desserte de rocade de banlieue à banlieue, tandis que le RER E propose une desserte essentiellement radiale, vers Paris et prochainement vers la banlieue ouest de l'Ile-de France (avec le prolongement d'EOLE à l'ouest). La plupart des usagers du RER E l'utilisent pour aller vers Paris et non pour un trafic de rocade.

La ligne 15 Est aura un effet de délestage du RER E sur sa partie centrale pour les voyages de banlieue à banlieue qui aujourd'hui passent par Paris. Mais il ne s'agit pas pour autant d'un doublement de service et la ligne 15 Est ne videra pas le RER E, car il y aura toujours des déplacements en direction de Paris et de son réseau de transport.

D'une façon plus générale concernant la justification technique et économique du tracé retenu, elle a été argumentée et débattue lors des différentes phases de concertation. A l'issue des débats publics conjoints de 2010 relatifs au projet de réseau de transport public du Grand Paris et au projet Arc Express, la définition des liaisons constituant l'« Arc Est proche » du Grand Paris Express a fait l'objet d'un travail de concertation étroit associant la Société du Grand Paris, le STIF, les services de l'Etat et les collectivités territoriales concernées. Le bilan de ces réflexions s'est traduit par la proposition d'un réseau complémentaire structurant (ligne orange) présentée dans le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris, approuvé en 2011 : ligne orange à deux branches, permettant de répondre de manière optimale aux enjeux de développement territoriaux de la Seine-Saint-Denis, mais également du Val-de-Marne avec la connexion au pôle majeur de Val-de-Fontenay. Au cours de ces débats, les tracés envisagés le long du RER E comportaient systématiquement une gare Nogent-Le Perreux en correspondance avec le RER.

Dans un deuxième temps, le Nouveau Grand Paris a posé les principes d'un réseau optimisé à capacité adaptée, avec notamment la création d'une ligne 15 de rocade bouclée en proche couronne et à grande capacité, et le prolongement de lignes de métro lorsque cela est pertinent. Sur cette base, le choix d'une exploitation en prolongement de la ligne 11 pour la branche Rosny Bois Perrier/ Noisy Champs, et d'une exploitation au sein de la rocade pour le tronçon Saint-Denis-Pleyel/ Champigny Centre, a été acté.

#### Concernant les arbres au niveau de l'emprise déportée

Au niveau des emprises de la gare de Nogent-Le-Perreux, comme pour tout le tracé, la SGP s'engage à chercher à conserver les arbres existants dans la mesure du possible. Pour ceux qui ne pourraient être maintenus, suite aux discussions avec la commune, la SGP a pris un engagement de replantation de deux arbres pour un arbre abattu.

#### Concernant les places de stationnement inaccessibles temporairement au niveau de l'emprise déportée

La SGP propose au lecteur de se reporter à la réponse établie dans le présent document au niveau du thème 7 Circulation et Stationnement.

#### Concernant le devenir de l'emprise déportée

Par ailleurs, la SGP rappelle que des concertations avec les collectivités seront engagées afin de définir le devenir des emprises chantier non concernées par l'implantation de structure des ouvrages de service.

### Commentaires de la commission

*La commission estime qu'effectivement le bénéfice socio-économique n'a pas de sens au niveau d'une seule gare. Par ailleurs cela ne rentre pas directement dans les modifications proposées, seul le coût pourrait être éventuellement invoqué mais seulement si la suppression de la gare Nogent-Le Perreux était possible. Or on imagine mal la remplacer par un simple ouvrage annexe, ouvrage de service pour les secours pompier et la ventilation du tunnel.*

*La réponse sur les caractères en rocade et radial des 2 transports lui paraît convaincant de même que réaffirmer concernant le schéma global des lignes du Grand Paris Express qui a déjà été déclaré d'utilité publique après de nombreuses consultations du public.*

*La commission est convaincue que par sa position assez centrale du territoire communal du Perreux-sur-Marne cette gare va apporter une mobilité à de nombreux habitants. Elle note que peu de nogentais se sont exprimé contre cette gare.*

*La commission note, en outre, la volonté de la SGP de faire tout son possible pour conserver les arbres de l'emprise déportée. Cette dernière s'engage à remplacer tout arbre abattu par deux nouveaux arbres. Il*

*conviendra évidemment que ces nouveaux arbres soient d'un diamètre suffisant qui devrait être négocié avec la commune.*

### **Thème 20 Emprise OA 7403 P Germinal Champigny sur Marne**

Aucune observation n'a porté précisément sur cet ouvrage pendant l'enquête.

### **Thème 21 OE 74 E 05 J. B. Clément Champigny sur Marne**

Un observateur demande que soit présentée une option alternative avec la réalisation en souterrain des travaux de l'ouvrage d'entonnement 74E05 ;

En outre il aurait souhaité que soit évoquée dans le présent dossier la nature de la concertation menée sur le transfert du monument aux morts.

Il juge que l'étude d'impact est erronée voire incomplète sur plusieurs points (incidence des travaux sur les établissements scolaires proches, la crèche départementale, interférence avec un puits de géothermie)

L'analyse des nuisances chantier devrait être élargie à l'ensemble des riverains et pas seulement à la résidence Gabriel Péri.

#### Question de la commission :

*Il est demandé au maître d'ouvrage d'apporter des réponses à ces affirmations.*

#### Réponse du maître d'ouvrage :

##### Concernant la réalisation en souterrain de l'ouvrage d'entonnement

La réalisation des travaux de l'ouvrage d'entonnement 74E05 – Jean-Baptiste Clément, s'ils devaient être réalisés en souterrain, pourrait permettre la réduction des surfaces d'emprise chantier. En revanche, la technique de creusement en taupe, comme cela a déjà été évoquée dans une précédente réponse (Gare Fort d'Aubervilliers), aurait pour conséquence un allongement conséquent du temps des travaux et une augmentation de la gêne des riverains situés en périphérie de l'emprise chantier. Ces gênes seraient de nature acoustique, vibratoire, sanitaire, sociale avec une forte perturbation de la vie locale pendant plusieurs mois. Ainsi, la SGP n'a pas choisi de retenir cette solution et a préféré au contraire étendre l'emprise chantier pour réduire les gênes occasionnées aux riverains habitant en périphérie.

### Concernant le déplacement du monument aux morts

En accord avec la mairie de Champigny, le monument aux morts sera déplacé à compter de fin novembre 2022, en face de la mairie, pendant la réalisation des travaux du GPE. Il sera remis en place sur le rond-point Jean Baptiste Clément dans le cadre d'un plan de réaménagement urbain de la place.

### Concernant les nuisances générées sur les établissements recevant du public

Concernant les nuisances générées par le chantier, se référer au thème 6 dans lequel il est indiqué que l'ensemble des établissements recevant du public à proximité de nos chantiers font l'objet d'une attention particulière tant en termes de préservation de la sécurité que de maintien de leur fonctionnement. Des échanges seront organisés à l'initiative de la Ville, de la SGP ou des responsables d'établissement concernés. La SGP a d'ailleurs des contacts réguliers avec la groupe scolaire Langevin – Wallon à proximité du futur chantier de l'entonnement Jean-Baptiste Clément.

### Concernant le puits de géothermie

Le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique n°2 de la ligne 15 Est a été finalisé fin Juin / début juillet 2020 pour ensuite être imprimé. Il a par la suite été déposé en préfecture à partir de septembre 2020 pour être instruit.

A cette date, l'information sur le projet de puits de géothermie dans le secteur de Champigny n'était que très récente (fin juillet 2020). Le bureau d'étude en charge de l'actualisation de l'étude d'impact n'a pas eu le temps matériel d'intégrer à l'étude ces nouvelles données.

Cependant, dès que les plans d'implantation de ce réseau ont été connus, la SGP a engagé une évaluation des impacts générés par le projet de la ligne 15 Est (en surface ou en souterrain) sur le réseau de géothermie tel que présenté sur la carte ci-dessous :



**Projet de développement du réseau de géothermie à Champigny-sur-Marne (juillet 2020)**

À ce jour aucune interface n'est envisagée entre les deux projets. Le réseau de géothermie défini passe effectivement à proximité des emprises de l'ouvrage OE 74E05 - Jean-Baptiste Clément mais ne les intercepte pas. Ces données ont été jointes au dossier de consultation des entreprises et les groupements de conception – réalisation devront en tenir compte comme une contrainte tierce à intégrer à leur conception et à vigiler lors de la réalisation des travaux.

### Commentaires de la commission

*Concernant le mode de réalisation de l'ouvrage d'entonnement 74E05 – Jean-Baptiste Clément, la commission prend bonne note des arguments développés par la SGP qui lui paraissent de bon sens si l'on mesure la complexité qu'il y aurait à réaliser un ouvrage de cette dimension en souterrain.*

*Elle n'a pas de commentaires à faire sur les réponses de la SGP concernant le déplacement du monument aux morts de la Place Jean Baptiste Clément ni sur les nuisances générées aux établissements recevant du public pour lesquelles la société s'engage à être particulièrement vigilante.*

*Concernant le puits de géothermie, la commission a bien noté qu'aucune interface n'est envisagée entre les deux projets mais compte tenu de leur proximité les entreprises et les groupements de conception – réalisation seront tenues contractuellement à une grande vigilance.*

## **Thème 22 Sujets complémentaires**

Certains sujets non concernés directement par les secteurs de l'enquête publique ont été évoqués au cours des réunions ou par écrits :

### **- Gare de Bondy**

Plusieurs observateurs se plaignent qu'une décharge à ciel ouvert de 112000 tonnes de matériaux sera implantée en pleine zone pavillonnaire à proximité de la gare de Bondy.

Des habitants se sont exprimés au cours d'une réunion publique ou par écrit pour contester leur expropriation rue Etienne Dolet.

3 pétitions rassemblant pas moins de 950 inscrits ont également été jointes au registre de la mairie de Bondy.

Les observateurs estiment que des solutions moins impactantes seraient envisageables en utilisant des emprises situées par exemple sous le pont de l'autoroute A3 par tapis convoyeur ou sur le parking du stade Robert Gazzzi ou en reconstruisant le pont Jules Ferry, en évacuant les déchets par les voies SNCF...

Ils sont en outre préoccupés par la proximité d'une crèche.

### Question de la commission

*Ce dossier ne semble plus être d'actualité puisqu'il a fait l'objet de l'enquête précédente pour laquelle des décisions ont été arbitrées.*

*La société du Grand Paris est-elle prête néanmoins à revoir son projet pour amoindrir les impacts sur les propriétés privées. ?*

*Un dialogue, en tout cas, semble nécessaire.*



### **Réponse du maître d'ouvrage :**

Les travaux de la ligne 15 Est du GPE ont été déclarés d'utilité publique et urgents par arrêté interpréfectoral le 13 février 2017.

Une déclaration d'utilité publique modificative dont l'enquête publique s'est tenue du 19 octobre au 23 novembre 2017 a eu pour objet la présentation de certaines modifications du projet suite à l'avancement des études. Ces modifications concernaient principalement le changement d'implantation du centre d'exploitation à Rosny-sous-Bois, ainsi que l'extension de l'emprise chantier située au sud de la gare de Bondy (Cf. page 24 de la pièce A2 ou page 93 et 119 de la pièce G2 du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique modificative n°1). La décision de DUP modificative a été signée par les Préfets de Seine-Saint-Denis et du Val de Marne le 20 juin 2018. Dans son rapport, la commission d'enquête conclut que l'extension de l'emprise au sud de la gare de Bondy permet la réduction des impacts de l'évacuation des déblais du chantier de la gare sur le centre-ville de Bondy par le moyen d'une bande transporteuse au-dessus du faisceau ferroviaire. L'extension de l'emprise chantier a été jugée bénéfique dans son ensemble.

L'autorisation environnementale de la ligne 15 Est a été obtenue par arrêté interpréfectoral le 30 juillet 2019, autorisant la création et l'exploitation de la ligne suite à une enquête publique au printemps 2019. L'emprise déportée est mentionnée en tant que zone d'occupation temporaire aux pages 76/77 de la pièce B2 ou en page 98 de la pièce B3 du dossier de demande d'autorisation environnementale).

La procédure de DUP modificative en cours a également donné lieu à une enquête publique du 3 mai au 11 juin 2021, sans changement pour l'emprise déportée de la gare de Bondy depuis la précédente DUP modificative datant de 2018.

Les démarches d'acquisition foncière avec les propriétaires de l'emprise sud de la gare de Bondy ont été lancées par l'envoi d'un courrier de premier contact le 5 juin 2019. L'opérateur foncier a par ailleurs fait un porte-à-porte le 4 septembre 2019 afin de rencontrer les propriétaires.

Une enquête parcellaire a eu lieu du 2 au 20 décembre 2019 et concernait notamment le secteur de Bondy. Comme le prévoit la réglementation, les propriétaires ont été notifiés de l'ouverture de cette enquête sous pli recommandé avec accusé de réception. La commission d'enquête a émis un avis favorable concernant l'emprise sud de la gare de Bondy et recommandé que le dialogue soit noué avec les propriétaires.

Une réunion d'information a été organisée par la SGP avec les propriétaires de l'emprise sud le 14 janvier 2020. Cette réunion avait pour objectif de présenter l'opérateur foncier ainsi que les démarches d'acquisition foncière de la SGP.

Suite à cette réunion, l'opérateur foncier a pu reprendre contact avec la plupart des propriétaires fin 2020, la crise du Covid ayant fortement perturbé la démarche. Début 2021, des rendez-vous ont pu être pris avec certains propriétaires afin de visiter les biens préalablement à leur estimation.

Au cours de la réunion publique qui s'est tenue le 5 juin 2021 à Bobigny dans le cadre de la présente enquête publique préalable à la procédure de DUP modificative n°2, la Société du Grand Paris s'est engagée en séance à organiser une seconde réunion d'information qui aura lieu au cours de l'été 2021. La procédure d'acquisition foncière en cours ainsi que l'expertise menée par la SGP sur les différentes emprises proposées dans le cadre de l'enquête publique pourront ainsi être présentées.

### Commentaires de la commission

*Même si cette partie du dossier se situe en dehors de sa compétence, la commission prend acte du déroulement de la procédure qui a été conduite depuis 2017 et qui semble avoir respectée la réglementation. Elle relève que la commission d'enquête publique en charge du dossier fin 2017 avait jugé positivement l'extension de l'emprise du chantier dont il s'agit.*

*La présente commission pense que ce dossier a peut-être souffert d'un manque de dialogue mais elle ne se permettra pas d'en juger après avoir entendu les invectives développées lors de la réunion publique du 5 juin 2021.*

*Elle note la proposition faite par la SGP lors de cette réunion de réunir les personnes intéressées au cours de l'été.*

**- Interconnexion L15 sud et L15 est à Champigny**

Mme le maire de Noisy le Grand déplore l'abandon de l'interconnexion de ces lignes. Celle-ci doublerait pourtant la fréquence des trains vers Noisy le Grand et désengorgerait les lignes A et E du RER sans pour autant augmenter significativement les temps de parcours.

Question de la commission

*La SGP voudra bien s'exprimer sur le sujet évoqué.*

**Réponse du maître d'ouvrage :**

En 2019, les principes d'interconnexion et d'interopérabilité de la ligne 15 au niveau de Champigny-sur Marne ont fait l'objet d'une large concertation avec les différentes parties prenantes concernées par ces fonctionnalités. Les avantages et inconvénients des deux modes de raccordement des lignes 15 Est et 15 Sud ont été débattus de manière approfondie. À l'issue de cette concertation, le Conseil de Surveillance a acté par une décision en date du 25/06/2019 le maintien du principe d'interopérabilité qui autorise les deux modes d'exploitation de la ligne 15, en rocade et en spirale. Les ouvrages nécessaires à cette fonctionnalité étaient déjà décrits dans les projets présentés lors des enquêtes antérieures (déclaration d'utilité publique initiale et modificative n°1, demande d'autorisation environnementale) et n'ont pas subi de modifications pour la présente enquête.

Commentaires de la commission

*L'explication donnée sur le sujet semble très claire et il n'est pas de la compétence de la commission de remettre en cause les principes actés par le conseil de surveillance de la SGP le 25/06/2019.*

- **Questions plus ponctuelles :**

Un syndic s'inquiète de la pérennité de ses bâtiments sis 51 / 51 bis avenue Jean – Jaurès à Rosny-sous-Bois pendant les travaux. Il demande que des états des lieux exhaustifs soient réalisés et que les bâtiments restent sous surveillance.

D'autres personnes demandent si leurs parcelles sont concernées au 4 rue de La Pointe au Perreux sur Marne ou au 186 rue de Paris et 14 rue Alexandre Potier à Noisy le Sec ou encore au 23 rue de Changis à Rosny sous-bois.

Question de la commission

*La SGP voudra bien donner des éléments de réponse sur ces sujets.*

**Réponse du maître d'ouvrage :**

Concernant les immeubles de la copropriété au 51 / 51 bis avenue Jean – Jaurès à Rosny-sous-Bois

Les deux immeubles de cette copropriété ont fait l'objet d'une enquête de vulnérabilité du bâti nécessaire à la réalisation de l'infrastructure de transport du Grand Paris Express en 2017. Cette analyse a conclu sur une bonne conception des deux bâtiments, leur régularité d'ensemble et leur équilibre d'ensemble. Par ailleurs, aucun désordre n'a été constaté lors de cette enquête qui conclut à un bon état de conservation du bâtiment. La sensibilité du bâti aux déformations sur une échelle de 1 à 15 (1 étant peu sensible) a été estimée à 4/15 pour l'immeuble n°51 et 6/15 pour l'immeuble n°51 bis. En revanche, les bâtis s'avèrent sensibles aux vibrations et l'expert estime une très grande sensibilité vis-à-vis des gênes vibratoires et acoustiques.

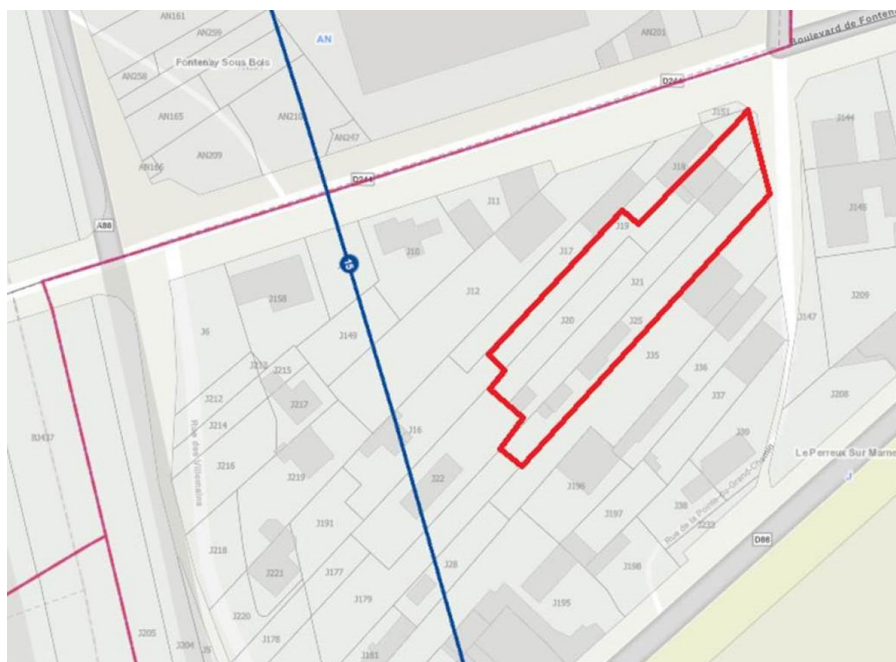
Cependant, compte-tenu de l'avancement continu du tunnelier, son passage n'occasionne qu'une gêne temporaire pour les riverains. Par ailleurs, bien que la construction des gares et ouvrages annexes soient prévus sur plusieurs mois, les travaux souterrains (liés au creusement du tunnel par le tunnelier) à l'origine des bruits solidiens seront, eux, de courte durée et n'entraîneront par conséquent qu'une gêne temporaire. Ainsi, la gêne vibratoire et acoustique causée par les travaux sera temporaire, le temps du passage du tunnelier. Toutefois, il sera mis

en œuvre un système de suivi de l'état des bâtiments au passage du tunnelier et l'agent de proximité de la SGP se tiendra à la disposition des riverains pour recueillir leurs demandes.

**Le tracé du tunnel n'est pas arrêté. C'est d'ailleurs pourquoi il est présenté une zone d'intervention potentielle dans le plan général des travaux. Il est donc indispensable de souligner que les évolutions de projet sont encore possibles.** En effet, dans le cadre de l'avancement des études, il pourrait être décidé des optimisations de tracé pouvant faire évoluer sa position. Ce n'est qu'à un stade ultérieur des études qu'il sera possible de statuer sur les emprises souterraines nécessaires et que les enquêtes parcellaires seront engagées.

#### Concernant le 4 rue de La Pointe au Perreux-sur-Marne

Tels que le projet et le tracé du tunnel sont actuellement envisagés, les parcelles indiquées ne seraient aujourd'hui pas concernées par les besoins d'emprises en tréfond. Elles sont toutefois dans le faisceau de la bande ZIP.



***Position actuelle du tunnel de la ligne 15 Est au droit du 4 rue de La Pointe au Perreux-sur-Marne***

#### Concernant le 186 rue de Paris à Noisy-le-Sec

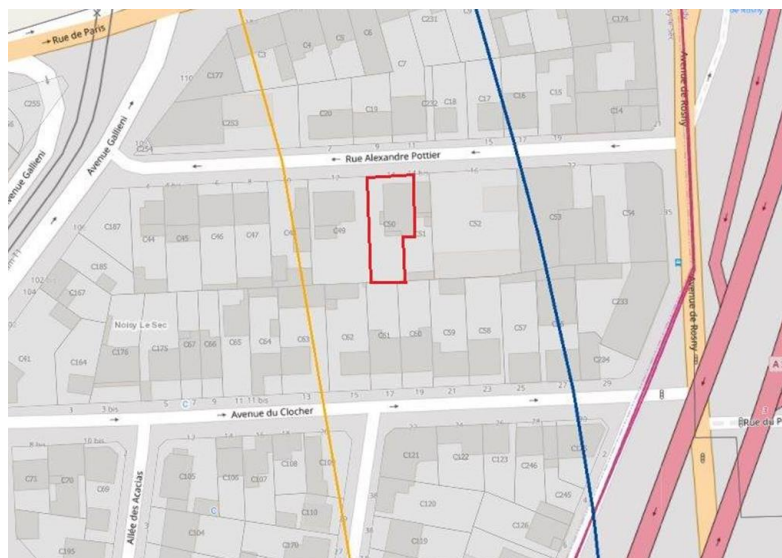
Tels que le projet et le tracé du tunnel sont actuellement envisagés, la parcelle indiquée ne serait aujourd'hui pas concernée par les besoins d'emprises en tréfond. Elle est toutefois dans le faisceau de la bande ZIP.



***Position actuelle du tunnel de la ligne 15 Est au droit du 186 rue de Paris à Noisy-le-Sec***

Concernant le 14 rue Alexandre Potier à Noisy-le-Sec

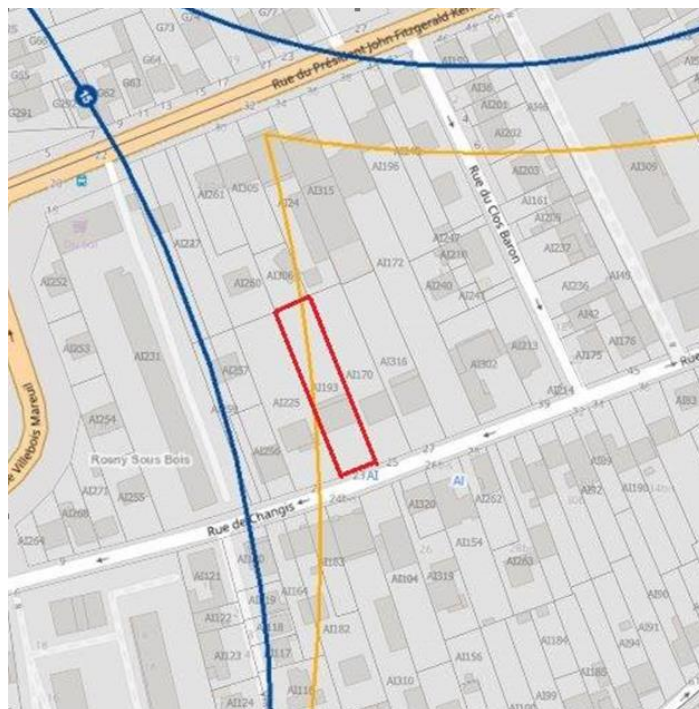
Tels que le projet et le tracé du tunnel sont actuellement envisagés, la parcelle indiquée ne serait aujourd'hui pas concernée par les besoins d'emprises en tréfond. Elle est toutefois dans le faisceau de la bande ZIP.



***Position actuelle du tunnel de la ligne 15 Est au droit du 14 rue Alexandre Potier à Noisy-le-Sec***

Concernant le 23 rue de Changis à Rosny-sous-Bois.

Tels que le projet et le tracé du tunnel sont actuellement envisagés, la parcelle indiquée ne serait aujourd'hui pas concernée par les besoins d'emprises en tréfond. Elle est toutefois dans le faisceau de la bande ZIP.



*Position actuelle du tunnel de la ligne 15 Est au droit du 23 rue de Changis à Rosny-sous-Bois*

Commentaires de la commission

*La commission prend acte des réponses apportées par la SGP sur tous les points particuliers évoqués dans ce thème.*

**- PLU du Perreux-sur-Marne**

Une association fait remarquer que le PLU du Perreux sur Marne pris en compte pour être mis en compatibilité est sa version qui a fait l'objet de la modification N°1 alors qu'une nouvelle modification N°2 a été approuvée par le conseil de territoire Paris Est Marne & Bois par délibération en date du 2 février 2021.

### Question de la commission

*Il semblerait que cette modification N°2 aurait déjà pris en compte la mise en compatibilité envisagée. La SGP voudra bien expliquer, s'il s'agit d'un chevauchement de procédures et la suite qui doit lui être donnée.*

### **Réponse du maître d'ouvrage :**

La SGP confirme qu'il s'agit d'un chevauchement de procédure menées en parallèle. Lorsque le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique n°2 a été déposé pour instruction auprès des services de l'État en septembre 2020, la modification n°1 du PLU du Perreux-sur-Marne était en vigueur.

Par ailleurs, la SGP a été destinataire du projet de modification n°2 du PLU du Perreux-sur-Marne. Elle a pu analyser son contenu et émettre un avis durant l'enquête publique concernant cette modification. Ainsi, les évolutions du PLU portées par la mise en compatibilité souhaitée par la SGP ont été intégrées dans le PLU modifié de la ville. Lors de la réunion d'examen conjoint des mises en compatibilité des PLU(i) envisagées dans le cadre du projet de la ligne 15 Est, il a été convenu que la mise en compatibilité du Perreux-sur-Marne serait maintenue dans le dossier d'enquête de la DUP modificative n°2 afin de permettre au public d'émettre d'éventuelles observations.

Le PLU modifié approuvé n'appelle pas de nouveaux besoins de mise en compatibilité avec la DUP modificative.

Du fait de l'absence de remarque sur cette mise en compatibilité, ou d'évolution de cette mise en compatibilité, la SGP envisage son retrait du dossier définitif. En effet, l'ensemble des évolutions du PLU portées par la mise en compatibilité figurant dans le PLU en vigueur, celle-ci est désormais sans objet.

### Commentaires de la commission

*La commission prend bonne note que la mise en compatibilité du PLU du Perreux sur Marne inscrite au présent dossier est devenue sans objet.*



## **Réponse du maître d'ouvrage aux observations formulées durant la réunion d'examen conjoint des mises en compatibilité des documents d'urbanisme :**

La SGP souhaite prendre en compte un certain nombre de remarques formulées par les villes et établissements publics territoriaux lors de la réunion d'examen conjoint des mises en compatibilité des documents d'urbanisme et prendre en compte les évolutions des documents d'urbanisme intervenues depuis le dépôt du dossier. En sus des évolutions de la mise en compatibilité du PLUi d'Est Ensemble évoquées dans le thème 5 – Environnement, les évolutions des mises en compatibilité après l'enquête publique sont les suivantes :

- **PLUi de Plaine Commune**

La mise en compatibilité a été mise à jour suite à la mise en compatibilité du PLUi avec la ZAC du Village Olympique et Paralympique approuvée par délibération du Conseil de Territoire le 13 octobre 2020, soit après le dépôt du dossier d'enquête publique.

A la demande de l'EPT, les emplacements réservés ERC015 et ERPC236 pour élargissement de voirie ne sont plus réduits sur l'emprise chantier de l'ouvrage 0A 6502 – Rue de la Maladrerie. Ils ne font plus l'objet d'une mise en compatibilité. L'ouvrage sera donc implanté en dehors des emprises de ces emplacements réservés.

Comme déjà indiqué dans le thème 9, la suppression des protections patrimoniales AUB 178 (3 rue Ferragus) et AUB 248 (14 rue de la Commune de Paris) à Aubervilliers ne portera que sur les bâtiments n'ayant pas de façade sur rue. La protection est donc conservée pour les bâtiments ayant une façade sur rue. Par ailleurs, les informations complémentaires sur les caractéristiques du bâti sont modifiées pour supprimer la mention de l'accès aux logements en fond de parcelle qui ne bénéficient plus de la protection patrimoniale.

L'obligation de replanter les arbres de grand développement abattus devra être mise en œuvre à l'échelle de la commune, alors que dans la version initiale de la mise en compatibilité elle devait être réalisée à l'échelle de l'EPT.

Il est précisé que la réalisation de places de stationnement sur l'espace public sera soumise à l'accord du gestionnaire.

La règle relative au recul des édicules et équipements techniques par rapport au nu général de la façade ne s'applique pas en secteur UMTa et en zone UA. Dans la mise en compatibilité soumise à l'enquête publique cette règle ne s'appliquait pas dans aucune zone.

Le règlement de la zone N n'est plus mis en compatibilité à la suite de la modification de l'emprise chantier sur proposition de Grand Paris Aménagement comme déjà mentionné dans le thème 10.

- PLU de Drancy

L'évolution des articles 7 du règlement des zone UC et UI permettant l'implantation de la gare de Drancy – Bobigny en limites séparatives ou en retrait d'un mètre minimum ne s'applique qu'en secteur UCd et en secteur UIa. Dans la version initiale de la mise en compatibilité soumise à l'enquête publique, la règle ainsi introduite s'appliquait dans l'ensemble des zones UC et UI.

- PLU de Rosny-sous-Bois

Les règles spécifiques au réseau de transport public du Grand Paris figurant dans le règlement de la zone N ne s'appliqueront pas dans l'ensemble de la zone N.

### Commentaires de la commission

*La commission d'enquête prend bonne note des ajustements apportés par la SGP à la suite de la réunion d'examen conjoint des documents d'urbanisme.*

*En sus des évolutions de la mise en compatibilité du PLUi d'Est Ensemble évoquées dans le thème 5 – Environnement, les évolutions des mises en compatibilité après l'enquête publique concernent :*

- *Le PLUi de Plaine Commune,*
- *Le PLU de Drancy,*
- *Le PLU de Rosny-sous-Bois.*

## CHAPITRE V EVALUATION DU PROJET SOUMIS A ENQUETE

Au Chapitre IV précédent, la commission a produit un procès-verbal de synthèse des observations recueillies au cours de l'enquête auquel elle a ajouté ses propres observations et a demandé au maître d'ouvrage d'apporter des réponses sur les thèmes essentiels qui avaient retenu plus particulièrement l'attention.

Pour chacun d'eux la commission a apporté ses commentaires d'évaluation.

Les commentaires qui vont suivre porteront de façon plus générale sur l'évaluation du projet.

Selon la « théorie du bilan », une opération ne peut être légalement déclarée d'utilité publique que si les atteintes à la propriété privée, le coût financier et éventuellement les inconvénients d'ordre social qu'elle comporte ne sont pas excessifs eu égard à l'intérêt qu'elle présente. Il convient donc d'examiner sans empiéter sur les prérogatives du juge administratif qui dit le droit : - Si l'opération présente concrètement un caractère d'intérêt public ; - Si l'expropriation envisagée est nécessaire pour atteindre les objectifs de l'opération ; - Si le bilan coûts-avantages penche en faveur de l'opération, à savoir : les atteintes à la propriété privée, le coût financier ; Mais aussi d'examiner les inconvénients d'ordre social et l'atteinte à d'autres intérêts publics (dont les raisons sociales, l'intérêt public de la santé publique et les intérêts de l'environnement), ainsi que la nécessité du choix des terrains, la compatibilité avec les documents d'urbanisme existants. A l'issue de l'examen de chacun de ces critères et de l'analyse bilancielle la commission pourra donner son appréciation finale sur l'utilité du projet soumis à l'enquête.

### ***5.1. L'opération présente-t-elle concrètement un caractère d'intérêt public ?***

Il convient de dire en premier lieu et cela a été rappelé à plusieurs reprises, que l'opération portant sur la réalisation de la ligne 15 Est du Grand Paris express a été déclarée d'utilité publique le 13 février 2017 et modifiée le 20 juin 2018 et qu'il n'y a pas lieu ici de remettre en cause ces précédentes décisions mais uniquement de porter un avis sur les modifications qui sont rappelées au paragraphe 2.2 ci-dessus.

S'agissant de l'agrandissement des **emprises des chantiers** qui motive l'essentiel des modifications demandées, la commission a étudié précisément le bien-fondé de ces nouvelles emprises. Pour ce faire, elle a souhaité profiter du retour d'expérience des nombreux chantiers en cours notamment sur la ligne 15 sud ;

Elle a donc demandé au maître d'ouvrage de lui faire visiter plusieurs de ces chantiers dans les moindres détails et plus spécialement l'ouvrage d'entonnement de Villiers, la Gare de Saint-Maur / Créteil ou la Gare de Créteil L'Echat.

A chaque fois la commission a pu se rendre compte des difficultés que subissaient les entreprises pour le déroulement des chantiers ou les perturbations abusives que subissaient les riverains compte tenu de leur proximité.

Plusieurs intervenants à l'enquête avaient pu émettre l'idée que les nouvelles emprises étaient surdimensionnées au regard des chantiers de la Ligne 15 sud. Cette visite a été de nature à nous démontrer le contraire.

La commission estime donc que pour l'intérêt du déroulement des chantiers et pour un meilleur confort des riverains **ces extensions sont totalement justifiées.**

Concernant plus spécialement le déplacement de **l'ouvrage annexe OA 6502P -Rue de la Maladrerie à Aubervilliers**, la grande majorité des observateurs sont très favorables à cette opération qui conduit à sauvegarder in fine un espace planté voire à créer un nouvel espace vert après réalisation des travaux de l'ouvrage annexe. La commission estime que ce **transfert recueille un intérêt public.**

Concernant le déplacement de l'ouvrage **OE 71E01 -Entonnement Rosny Bois-Perrier**, la question doit être examinée au travers de deux volets ; le premier s'agissant de la sauvegarde de l'école et l'éloignement des logements voisins. Le second de la démolition de 25 nouveaux bâtiments sur la rue Philibert Hoffmann et de la protection de la résidence pour personnes âgées autonomes Camille Barroy, qui sera examiné au paragraphe suivant portant plus particulièrement sur l'expropriation.

Concernant la nécessité de déplacer l'ouvrage d'entonnement tel qu'il était prévu dans le projet précédent, Il n'appartient pas à la commission qui n'en a pas la compétence de juger des éléments techniques qui ont fait l'objet d'accord avec le gestionnaire futur (IDFM) qui conduisent à revoir son dimensionnement ; dès lors le maître d'ouvrage explique que son positionnement dans le prolongement de la gare de Rosny-Bois-

Perrier et aux pieds des résidences denses en R+11 et R+8 « Le Grand Pré » et « André Messenger » serait particulièrement inapproprié, car, par expérience, dans des cas analogues vécus, les riverains sont fortement touchés par les nuisances, pouvant conduire à des relogements provisoires et parfois à des cas de violences physiques envers les chantiers ; des relogements de longue durée auraient sans doute été nécessaires.

Il semble donc à la commission que dans son principe **le déplacement envisagé est justifié** puisqu'il conduit notamment à épargner de la démolition une école et éloigner des nuisances un nombre important de riverains.

## ***5.2 L'expropriation envisagée est-elle nécessaire pour atteindre les objectifs de l'opération ?***

A l'échelle de l'opération d'ensemble, les acquisitions complémentaires à réaliser restent assez limitées même s'il faut bien admettre que chacune d'entre elle est souvent un cas humain difficile à vivre pour les personnes directement concernées. Outre quelques maisons d'habitation localisées plus ponctuellement dont certaines ont déjà fait l'objet de promesses de vente, les secteurs les plus impactés par l'expropriation sont d'une part les propriétés riveraines de la rue **Philibert Hoffmann à Rosny sous-Bois**, la **Résidence Gabriel Péri** à Champigny sur Marne et les bâtiments dits « Ilot Ferragus » à Aubervilliers. Il est indéniable que l'impact humain est considérable, mais il doit être mis en balance dans le premier cas de la démolition d'une école qui aurait nuit évidemment à la scolarité des élèves qui la fréquentent, même si une reconstruction aurait sans doute pu être envisagée. Par ailleurs l'éloignement des résidences « Le Grand Pré » et « André Messenger » est un atout important de cette solution.

Dans les deux autres cas, il s'agit d'éviter la proximité immédiate des chantiers de personnes qui ne pourraient supporter sur une longue période les perturbations dues aux engins. L'acquisition de ces biens paraît être la meilleure solution.

Compte tenu des objectifs poursuivis, l'opération justifie, pour la commission d'enquête, des atteintes à la propriété privée limitées qu'elle n'estime donc pas excessives compte tenu de l'importance de l'opération et de son intérêt public.

Il n'en reste pas moins que l'aspect humain devra être primordial dans le déroulement des procédures et les situations personnelles devront être pris en compte de façon impérative.

L'attention doit aussi être attirée sur la proximité du futur chantier de la résidence pour personnes âgées autonomes Camille Barroy. Sur ce point le maître d'ouvrage s'engage à prendre toutes les précautions nécessaires pour protéger au maximum les résidents, notamment en matière de bruit. Il lui en est donné acte.

### ***5.3. Les atteintes à la propriété privée***

Une fois encore il ne s'agit pas ici de juger de l'implantation de la ligne 15 Est dans son ensemble qui a été examinée de façon précise lors des précédentes enquêtes publiques. Dans le cas présent les choix du maître d'ouvrage sont très contraints et la commission estime qu'il a essayé de limiter autant que possible l'impact du projet en se contraignant encore parfois sur les emprises. La commission estime donc que les atteintes à la propriété privée ne sont pas excessives.

### ***5.4 Le cout financier du projet***

A l'échelle du programme le coût d'opération du métro express est évalué aujourd'hui à **35,802 milliards d'euros en valeur 2010, soit 38,604 milliards d'euros aux conditions économiques de 2015, le coût d'exploitation restant inchangé 460 M. € valeur 2010, 486 M. € valeur 2015.**

Au sein du programme, au stade de la DUP initiale, 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'élevait à **3,179 milliards d'euros HT** aux conditions économiques de janvier 2012.

Au stade du présent dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique modificative, l'estimation est de **5,791 Mds €** (voir pièce F) aux conditions économiques de 2012.

Sur l'ensemble du programme, la SGP met en évidence que les hypothèses socio-économiques prises en 2017 **étaient excessivement prudentes**, ce qui conduit à

retenir désormais comme hypothèse de référence celle qui correspondait précédemment à l'hypothèse haute.

La commission n'a pas les moyens d'engager une expertise exhaustive des éléments fournis par le maître d'ouvrage. Elle ne peut sur ce point que se référer à l'avis favorable émis par le SGPI et des recommandations qui y sont adjointes, notamment mieux présenter et de manière systématique les bilans quantifiés des aménagements autour des gares.

Une certaine prudence doit être réaffirmée quant aux provisions pour aléas et imprévus concernant l'estimation des travaux tant que les études de conception n'auront pas atteint un stade suffisant.

### ***5.5 Les inconvénients d'ordre social***

A la connaissance de la commission d'enquête et suite à l'examen du dossier et de toutes les contributions reçues il n'est pas apparu d'intérêt social majeur justifiant le refus d'utilité publique de cette opération.

Il convient bien sûr de rappeler ici l'attention qui doit être portée au traitement humain des personnes nouvellement expropriées. Le sujet est d'autant plus prégnant qu'il s'agit de personnes qui avaient estimé ne pas être impactées lors des précédentes enquêtes ;

### ***5.6 Les inconvénients d'ordre environnemental***

Les inconvénients liés au développement de la nouvelle ligne de métro L15 Est ont été examinés dans les enquêtes précédentes et il n'y a pas lieu d'y revenir ici.

Par contre il importe d'appeler l'attention sur les phases de déroulement des chantiers dans un tissu très contraint.

Plusieurs inconvénients doivent être pointés : la pollution, le bruit, la circulation des engins, la restriction des places de stationnement

S'agissant des polluants en phase chantier, ceux-ci pourront entraîner des nuisances olfactives, les moteurs à combustion des machines et engins rejettent des polluants tels que les oxydes d'azote, le monoxyde de carbone, les composés organiques

volatils et les poussières fines. Il conviendra de rechercher des solutions pour les atténuer.

La poussière devra être également contrôlée grâce à la mise en place notamment de dispositifs anti-poussières lors des phases de démolitions ; L'arrosage des sols lorsque le temps est sec, sera imposé aux entreprises pour limiter la poussière dans l'atmosphère tout comme la limitation de la vitesse des véhicules sur les chantiers S'agissant des risques acoustiques ils peuvent être importants sur les zones très bâties.

Les phases de bruit important devront être fortement contrôlées en évitant les périodes où les habitants peuvent prétendre à plus de tranquillité.


La circulation des camions devra être régulée dans le cadre de plans de circulation qui devraient être réfléchis en associant les habitants ;

Le sujet du stationnement risque d'être problématique compte tenu de la restriction du nombre de places sur le domaine public. Là encore des solutions doivent être anticipées avec la contribution des riverains.

Plusieurs espaces de verdure seront, au moins provisoirement, supprimés pendant les chantiers ; compte tenu du temps long de construction de la ligne il conviendrait que des espaces de repos ou de jeux pour les enfants soient aménagés.

Fait à Bobigny le 20/07/2021

**Marcel LINET** Président de la commission



**Jean CULDAUT** membre de la commission



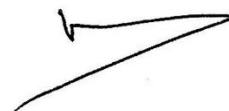
**Mariama LESCURE** membre de la commission

*M. Lescure*

**Michel GAUTHIER** membre de la commission

*M. Gauthier*

**Micheline BELFORT** membre de la commission





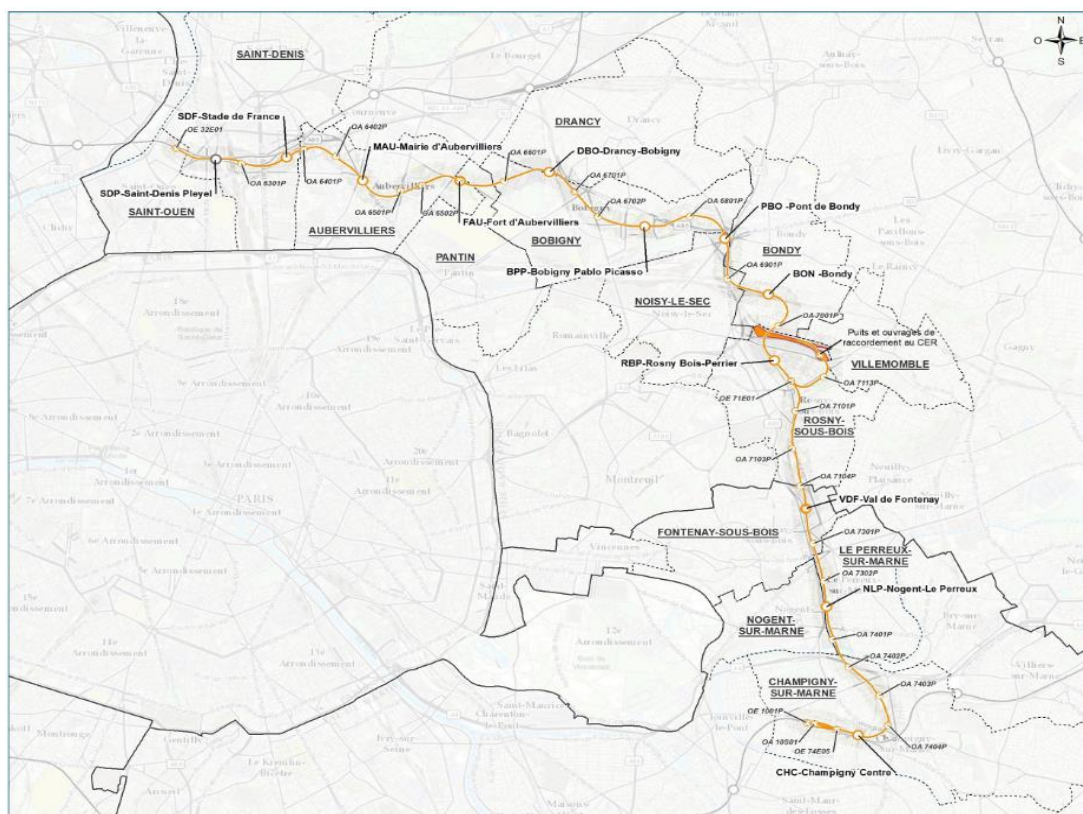
## ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE

- préalable à la déclaration d'utilité publique modificative 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 » et

- pour la mise en compatibilité des PLU de Rosny-sous-Bois, Drancy, du Perreux-sur-Marne et des PLUi des EPT Est Ensemble et Plaine Commune

### RAPPORT **Tome3/3**

**Enquête du 3 mai au 11 juin 2021 inclus**



**Maître d'ouvrage :** Société du Grand Paris (SGP)

**Commission d'enquête :**

Marcel LINET président, Jean CULDAUT, Mariama LESCURE, Michel GAUTHIER, Micheline BELFORT membres

Le présent rapport d'enquête est établi sous la forme de 3 Tomes correspondants au 3 parties suivantes en pagination continue.

**Tome 1/3 : Chapitres I, II, III**

Présentation de l'enquête, examen du dossier, déroulement de l'enquête,  
Pièces Annexes, Pièces jointes

**Tome 2/3 : Chapitres IV, V**

Examen des observations recueillies, réponse du maître d'ouvrage, commentaires de la commission ; Evaluation du projet,

**Tome 3/3 : Chapitres VI, VII**

Avis et conclusions de la commission sur la DUP et sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

## Sommaire général

Préambule.....	7
CHAPITRE I PRESENTATION DE L'ENQUETE PUBLIQUE .....	8
1.1 Objet de l'enquête publique .....	8
1.1.1. Présentation générale du projet de Ligne 15 Est.....	8
1.1.1.1 Les objectifs du projet de ligne 15 Est.....	8
1.1.1.2 Les principales caractéristiques du projet de ligne 15 Est .....	8
1.1.1.3 Cartographie du projet.....	10
1.1.1.4 Le maître d'ouvrage et les principaux acteurs du projet .....	12
1.1.2. La nécessité d'une nouvelle enquête publique.....	16
1.1.3. Une nouvelle Déclaration d'Utilité Publique .....	18
1.1.4. La mise en compatibilité des documents d'urbanisme.....	18
1.2 Cadre juridique .....	19
1.3. Désignation de la commission d'enquête.....	20
1.4. Modalités d'organisation de l'enquête publique .....	20
Chapitre II Examen du dossier d'enquête.....	23
2.1. Composition du dossier d'enquête .....	23
2.2. Modifications apportées au projet de la Ligne 15 Est déclaré d'utilité publique.....	27
2.2.1. Evolution des coûts et évaluation socio-économique du programme du projet de la ligne 15 Est.....	27
2.2.2. Nouvelle implantation de certains ouvrages .....	30
2.2.2.1. Rosny-sous-Bois : déplacement de l'ouvrage OE 71E01 - Entonnement Rosny Bois-Perrier ;.....	30
2.2.2.2. Aubervilliers.....	33
2.2.3. Modification de l'emprise chantier de certains ouvrages.....	37
2.2.3.1. Aubervilliers.....	37
2.2.3.2. Bobigny.....	40
2.2.3.3. Bondy.....	47
2.2.3.4. Champigny-sur-Marne.....	52
2.2.3.5. Drancy.....	56
2.2.3.6. Fontenay-sous-Bois (OA 7301P -Z.A. des Marais) ; .....	58
2.2.3.7. Nogent-sur-Marne.....	59
2.2.3.8. Noisy-le-Sec (gare de Pont de Bondy et OA 6901P -Avenue de Rosny).....	61

2.2.3.9. Rosny-sous-Bois.....	66
2.2.3.10. Saint-Denis (OA 6401P -Canal Saint-Denis Puits Agnès) .....	70
2.3. Etude d’impact .....	72
2.3.1. Etat initial de l’environnement. ....	73
2.3.2. Présentation du projet et des variantes. ....	77
2.3.3. Analyse des impacts et présentation des mesures associées .....	83
2.3.4. Résumé non technique (RNT) de l’étude d’impact.....	86
2.3.5. Avis de l’Autorité Environnementale .....	87
2.3.6. Réponse de la SGP à l’avis de l’AE .....	90
2.4. Mise en compatibilité des documents d’urbanisme .....	92
2.4.1. Mise en compatibilité du PLU de Rosny-sous-Bois .....	92
2.4.1.1. Modifications apportées aux différents éléments du PLU de Rosny-sous-Bois.....	93
2.4.1.2. Evaluation environnementale ; Incidence du projet sur le PLU de Rosny-sous-Bois. ....	100
2.4.1.3. Avis délibéré de la MRAe sur le projet de mise en compatibilité du PLU de Rosny-sous-Bois .....	101
2.4.1.4 réponse du maître d’ouvrage sur l’avis de l’AE.....	102
2.4.2. Mise en compatibilité du PLU de Le Perreux-sur- Marne .....	103
2.4.2.1 Modifications apportées aux différents éléments du PLU de Le Perreux-sur-Marne .....	104
2.4.2.2. Décision MRAe - examen au cas par cas du projet de PLU de Le Perreux sur Marne .....	107
2.4.3. Mise en compatibilité du PLU de Drancy .....	107
2.4.3.1 Modifications apportées aux différents éléments du PLU de Drancy.....	111
2.4.3.2. Décision MRAe -examen cas par cas du projet de PLU de Drancy.....	115
2.4.4. Mise en compatibilité du PLUI de Plaine-Commune .....	116
2.4.4.1. Modifications apportées aux différents éléments du PLUI de Plaine-Commune .....	116
2.4.4.2. Evaluation environnementale du PLUI de Plaine Commune.....	132
2.4.4.3. Avis délibéré de la MRAe sur le projet de mise en compatibilité de PLUI de Plaine-Commune et réponse de la SGP .....	133
2.4.5. Mise en compatibilité du PLUI d’Est Ensemble .....	141
2.4.5.2. Evaluation environnementale du PLUI d’Est Ensemble .....	163
2.4.5.3. Avis délibéré de la MRAe sur le projet de mise en compatibilité du PLUI d’Est Ensemble .....	165
2.5. Procès-verbal de la réunion d’examen conjoint .....	171
2.6 Avis des Personnes publiques associées (PPA) .....	188
2.6.1. Récapitulatif des avis reçus .....	190

Les avis communiqués sont les suivants : .....	190
2.6.2 Synthèse des avis reçus avec observations et réponses du maître d’ouvrage .....	191
2.6.3 Synthèse des avis reçus sans observations .....	216
CHAPITRE III DEROULEMENT DE L’ENQUETE .....	217
3.1. Publicité de l’enquête. ....	217
3.1.1. Les affichages légaux. ....	217
3.1.2. Les parutions dans les journaux .....	217
3.1.3. Les autres mesures de publicité et d’information.....	218
3.2. Consultation et informations .....	219
3.3. Echanges avec l’autorité organisatrice de l’enquête .....	219
3.4. Echanges et réunions avec le maître d’ouvrage. ....	220
3.5. Organisation pratique de l’enquête.....	221
3.5.1. Organisation des permanences .....	221
3.5.2. Comptes rendus des réunions publiques .....	222
3.6. Entretiens avec les Collectivités territoriales. ....	222
3.6.1 le maire de Bobigny .....	223
3.6.2 le maire de Rosny-sous-Bois.....	223
3.6.3 la maire d’Aubervilliers, .....	224
3.6.4 le maire de Bondy .....	224
3.6.5 le maire de Nogent sur Marne .....	224
3.6.6 le maire de Champigny sur Marne .....	224
3.6.7 IDF Mobilités .....	225
3.6.8 Le président du conseil départemental du Val de Marne.....	225
3.6.9 Le président du conseil départemental de la Seine-Saint-Denis .....	226
3.7. Réunions de la commission d’enquête .....	226
3.8. Recueil des registres.....	226
CHAPITRE IV PROCES-VERBAL DE SYNTHESE des observations formulées au cours de l’enquête, réponse du maître d’ouvrage et commentaires de la commission.....	255
CHAPITRE V EVALUATION DU PROJET SOUMIS A ENQUETE.....	347
5.1. L’opération présente-t-elle concrètement un caractère d’intérêt public .....	347
5.2 L’expropriation envisagée est-elle nécessaire pour atteindre les objectifs de l’opération ?.....	349
5.3. Les atteintes à la propriété privée.....	350
5.4 Le cout financier du projet .....	350
5.5 Les inconvénients d’ordre social.....	351
	357

<b>CHAPITRE VI AVIS ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION SUR LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE.....</b>	<b>355</b>
6.1 Objet de l'enquête publique .....	359
6.1.2 Les principales caractéristiques du projet de ligne 15 Est .....	359
6.1.3 Le maître d'ouvrage et les principaux acteurs du projet .....	361
6.2 La nécessité d'une nouvelle enquête publique.....	363
6.3. Une nouvelle Déclaration d'Utilité Publique .....	365
6.4 Avis de la commission d'enquête .....	365
6.4.1 sur le déroulement de l'enquête.....	365
A l'issue d'une enquête publique qui a duré 40 jours, il apparaît : .....	365
6.4.2 sur l'évaluation du projet.....	366
6.4.3 Sur la réalisation du projet lui-même .....	367
6.5 conclusions de la commission d'enquête .....	368
<b>CHAPITRE VII AVIS ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME.....</b>	<b>370</b>
7.1 Mise en compatibilité du PLU de Rosny-sous-Bois .....	371
7.2 Mise en compatibilité du PLU du Perreux-sur-Marne .....	375
7.3 . Mise en compatibilité du PLU de Drancy .....	380
7.4. Mise en compatibilité du PLUi de l'EPT Plaine-Commune .....	385
7.5. Mise en compatibilité du PLUi de l'EPT Est Ensemble .....	391

## **CHAPITRE VI AVIS ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION SUR LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE**

### ***6.1 Objet de l'enquête publique***

#### **Rappel sommaire des motifs d'organisation de la présente enquête**

La Ligne 15 Est constitue l'une des trois composantes du projet de la Ligne 15 du Grand Paris Express (GPE) avec les tronçons Sud [Pont de Sèvres -Noisy-Champs] et Ouest [Pont de Sèvres -Saint-Denis Pleyel]. La Ligne 15 forme une spirale à partir de Noisy-Champs et rejoint la Défense via Champigny Centre et Villejuif. Depuis la Défense, le tracé continue via Saint-Denis et Rosny-sous-Bois, jusqu'à Champigny Centre par la Ligne 15 Est.

Cette ligne, d'une longueur d'environ 23 km, dessert deux départements (Seine-Saint-Denis et Val-de-Marne) et douze communes : Saint-Denis, Aubervilliers, Pantin, Bobigny, Drancy, Noisy-le-Sec, Bondy, Rosny-sous-Bois, Fontenay-sous-Bois, Le Perreux-sur-Marne, Nogent-sur-Marne, Champigny-sur-Marne.

Les objectifs poursuivis par la réalisation de la Ligne 15 Est sont :

- désenclaver l'est francilien et d'apporter de nouvelles dessertes,
- améliorer le maillage du réseau francilien,
- accompagner le développement du territoire.

#### **6.1.2 Les principales caractéristiques du projet de ligne 15 Est**

La Ligne 15 Est est un projet de métro automatique souterrain en mode ferré constitué d'un tunnel bi-voies ainsi que d'ouvrages souterrains et en émergence (gares, entonnements, ouvrages annexes) et d'un centre d'exploitation et de maintenance en surface.

Le projet comprend douze gares, avec une partie souterraine et une partie en émergence, dont les deux gares d'extrémité déjà autorisées au titre du code de l'environnement et réalisées en grande partie dans le cadre des Lignes 16, 17 Sud et 14 Nord d'une part, et de la Ligne 15 Sud du Grand Paris Express d'autre part :

- À l'extrémité nord de la Ligne 15 Est, la gare Saint-Denis Pleyel sera une des gares de la ligne de rocade 15 et également le terminus des lignes 14, 16 et 17. Cette gare est réalisée dans le cadre du projet de tronçon Noisy-Champs –Saint-Denis Pleyel du Grand Paris Express (Lignes 16 et 17 Sud). Cependant des travaux de finalisation des aménagements intérieurs et des systèmes de la gare seront réalisés dans le cadre du projet de la Ligne 15 Est. Cette gare est exclue du périmètre de déclaration d'utilité publique de la Ligne 15 Est

- À l'extrémité sud, la gare Champigny Centre assure l'interopérabilité avec la Ligne 15 Sud. Cette gare est réalisée en grande partie dans le cadre du projet de tronçon Pont de Sèvres –Noisy-Champs du réseau de transport public du Grand Paris (Ligne rouge / Ligne 15 Sud). 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. Cette gare est incluse dans le périmètre de déclaration d'utilité publique de la Ligne 15 Est.

Le projet comprend un centre d'exploitation (site de maintenance des infrastructures (SMI) et site de maintenance et remisage des trains (SMR)), nécessaire au fonctionnement de la ligne, situé à Rosny-sous-Bois. Il est nommé centre d'exploitation de Rosny-sous-Bois (CER).

Outre les gares et le centre d'exploitation de Rosny-sous-Bois, le tracé de la Ligne 15 Est comprend 29 ouvrages de services :

- 4 ouvrages d'entonnement (dont le puits 32E01–Boulevard Finot, anciennement nommé OA 3300P, ayant fait l'objet d'une autorisation dans le cadre des Lignes 16, 17 Sud et 14 Nord, et le puits 1001P -Salengro ayant fait l'objet d'autorisations dans le cadre de la Ligne 15 Sud) ;
- 3 ouvrages successifs de raccordement au centre d'exploitation ;
- 22 ouvrages annexes assurant principalement des fonctions d'accès secours et/ou de ventilation ;

Ces ouvrages de service regroupent plusieurs fonctions : puits d'accès pompiers, puits de ventilation/désenfumage, puits d'épuisement des eaux.

Le projet intègre également les éléments de programme nécessaires à l'intermodalité de surface, les ouvrages de correspondance reliant les gares du Grand Paris Express



(GPE) créées au réseau lourd de transports existant (métro, RER, Transilien), ainsi que les impacts et mesures conservatoires sur les ouvrages et équipements existants.

### **6.1.3 Le maître d'ouvrage et les principaux acteurs du 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.

En application de ces dispositions, par une délibération du 11 février 2015, le conseil d'administration du STIF (dénommé aujourd'hui Ile-de-France Mobilités (IDFM)) a désigné la Société du Grand Paris maître d'ouvrage de la « Ligne 15 Est », projet qui correspond au tronçon du réseau complémentaire structurant intégré à la liaison de rocade de la ligne 15.

Une convention de maîtrise d'ouvrage a été conclue en date du 28 avril 2015 entre le IDFM 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 Ile-de-France Mobilités (IDFM).

**Ile-de-France Mobilités (anciennement Syndicat des Transports d'Ile-de-France -STIF)** est l'autorité organisatrice des transports en Ile-de-France. À ce titre, elle est chargée 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 ;
- attribution de l'exploitation du réseau francilien à des transporteurs (RATP, KEOLIS, SNCF, TRANSDEV, etc.) en fixant des objectifs (ponctualité, accessibilité, information, sécurité, propreté, etc.) ;
- évaluation et révision du plan de déplacements urbains d'Ile-de-France.

**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 réseau 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. Les exploitants des lignes de métro nouvelles créées dans le cadre du Grand Paris Express (c'est-à-dire les lignes 15, 16, 17 et 18, qui ne constituent pas des prolongements de lignes existantes) seront quant à eux choisis au terme d'une mise en concurrence organisée par IDFM.

**SNCF Réseau**, SA depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2020, regroupe depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2015 tous les services en charge des infrastructures ferroviaires. Unique propriétaire et gestionnaire du réseau, il réunit les compétences auparavant dispersées entre Réseau Ferré de France (RFF), SNCF Infra et la Direction de la Circulation Ferroviaire (DCF). Ses missions principales sont l'entretien, la modernisation et la commercialisation de l'accès au réseau ferré pour l'ensemble des entreprises de transport de voyageurs et de marchandises. Pour les projets du Grand Paris Express, SNCF Réseau assure la maîtrise d'ouvrage des ouvrages d'interconnexion avec les gares des lignes nouvelles et des ouvrages en passage souterrain sous les voies ferrées existantes. SNCF Réseau est également maître d'ouvrage du réaménagement de la plateforme ferroviaire Montgolfier à Rosny-sous-Bois, comprenant notamment le déplacement de la voie de grande ceinture 2bis, afin de libérer les emprises nécessaires à l'implantation du centre d'exploitation de Rosny-sous-Bois (CER) de la Ligne 15 Est, dont la Société du Grand Paris assure la maîtrise d'ouvrage.

**La Direction des Routes Ile-de-France (DIRIF)** est née le 1er janvier 2007 et a rejoint la Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement d'Ile-de-France (DRIEA-IF) au 1<sup>er</sup> juillet 2010. La DIRIF exploite, entretient, sécurise et aménage le réseau routier national non concédé francilien. Ses principales missions sont :

- d'assurer la construction et le contrôle de travaux de nouveaux projets routiers ;
- de gérer les voies rapides d'Ile-de-France.

La DIRIF a délégué à la Société du Grand Paris la maîtrise d'ouvrage du déplacement de la bretelle de l'A103 à Rosny-sous-Bois, afin de libérer les emprises nécessaires à l'implantation du centre d'exploitation de Rosny-sous-Bois et d'assurer son raccordement au tunnel de la Ligne 15 Est.

## ***6.2 La nécessité d'une nouvelle enquête publique.***

Le projet de la ligne 15 Est du Grand Paris Express a été déclaré d'utilité publique par l'arrêté interpréfectoral n°2017-0325 du 13 février 2017 et modifié par arrêté interpréfectoral n°2018-1438 du 20 juin 2018.

De 2017 à fin 2019, les études techniques du projet de la Ligne 15 Est ont été approfondies lors des phases de conception d'Avant-Projet. Ces études ont permis d'affiner et de préciser les dispositions constructives des aménagements présentés en enquête publique en 2016, puis en 2017. Le projet n'a pas fait l'objet de modifications impliquant une nouvelle concertation.

Les modifications présentées à la présente enquête publique portent :

- sur l'évolution des coûts et de l'évaluation socio-économique du programme et du projet de la ligne 15 Est;
- sur la nouvelle implantation de certains ouvrages :

Déplacement de l'ouvrage OE 71E01 -Entonnement Rosny Bois-Perrier et déplacement de l'ouvrage annexe OA 6502P -Rue de la Maladrerie à Aubervilliers.

Les nouvelles implantations de ces ouvrages impliquent également une modification des emprises des chantiers et une adaptation locale du tracé du tunnel du métro ;

-la modification de l'emprise chantier de certains ouvrages nécessitant parfois l'élargissement ponctuel de la zone d'intervention potentielle pour la réalisation des travaux de la Ligne 15 Est sur les communes de :

- Aubervilliers (OA 6401P –Canal Saint-Denis Puits Agnès, OA 6502P -Rue de la Maladrerie et gare de Fort d'Aubervilliers) ;
- Bobigny (OA 6801P -Rue Auguste Delaune, gare de Bobigny Pablo Picasso et gare de Pont de Bondy) ;
- Bondy (OA 7001P -ZI Marcel Dassault) ;
- Champigny-sur-Marne (OA 7403P -Rue Germinal et OE 74E05 -Entonnement Jean-Baptiste Clément) ;
- Drancy (gare de Drancy-Bobigny) ;
- Fontenay-sous-Bois (OA 7301P -Z.A. des Marais) ;
- Nogent-sur-Marne (emprise déportée de la gare de Nogent –Le Perreux) ;
- Noisy-le-Sec (gare de Pont de Bondy et OA 6901P -Avenue de Rosny) ;
- Rosny-sous-Bois (OE 71E01 -Entonnement Rosny Bois-Perrier) ;
- Saint-Denis (OA 6401P -Canal Saint-Denis Puits Agnès).

Par ailleurs, la Société du Grand Paris a décidé de recourir à des marchés de conception-réalisation pour les lignes 15 Est et 15 Ouest. Ces marchés de conception-réalisation sont passés en application de l'article L.2171-6 du code de la commande publique.

Du fait des nouvelles modifications apportées au projet de la Ligne 15 Est et de l'actualisation du coût du projet, une nouvelle enquête publique est donc requise et effectuée :

- au titre des articles L.123-1 à L.123-18 et R.123-1 à R.123-27 du code de l'environnement, s'agissant d'une opération susceptible d'affecter l'environnement ;
- au titre de l'article L.1 et de l'article R.112-4 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, s'agissant d'une opération nécessitant des acquisitions foncières par procédure d'expropriation si besoin ;
- au titre de l'article L.122-5 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et des articles L153-54 à L. 153-59, R. 153-13 et R. 153-14 du code de l'urbanisme,

s'agissant d'une opération nécessitant une mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

### **6.3. Une nouvelle Déclaration d'Utilité Publique**

A l'issue de la présente enquête publique, l'utilité publique pourra être prononcée le cas échéant, par arrêté conjoint des préfets de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne. Cet arrêté modifiera l'arrêté interpréfectoral n°2017-0325 du 13 février 2017 modifié par l'arrêté interpréfectoral n° 2018-1438 du 20 juin 2018 déclarant d'utilité publique et urgents les travaux nécessaires à 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» et emportera mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme de Rosny-sous-Bois, Le Perreux-sur-Marne et Drancy et des PLUi des EPT Est Ensemble et Plaine Commune.

Le projet sera déclaré d'utilité publique si l'intérêt général qu'il représente est supérieur à son coût financier, aux atteintes à la propriété privée qu'il entraîne, aux inconvénients d'ordre social ou à l'atteinte à d'autres intérêts publics qu'il engendre.

Il pourra comporter des prescriptions particulières à la charge de la Société du Grand Paris, destinées à éviter les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine, réduire les effets n'ayant pu être évités et, lorsque cela est possible, compenser les effets négatifs notables du projet qui n'ont pu être ni réduits ni évités.

### **6.4 Avis de la commission d'enquête**

#### **6.4.1 sur le déroulement de l'enquête**

A l'issue d'une enquête publique qui a duré 40 jours, il apparaît :

- que la publicité par affichage a été faite dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête,
- que Les publications dans les journaux ont été faites dans 3 journaux régionaux paraissant en Seine-Saint-Denis et dans le Val-de-Marne et 2 nationaux plus de 15 jours avant le début de l'enquête et répétées dans ces mêmes journaux régionaux dans les 8 jours après le début de l'enquête.

- que les dossiers relatifs à la déclaration d'utilité publique et de mise en compatibilité des documents d'urbanisme ont été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête dans les 16 lieux concernés (mairies et EPT) et à la préfecture de la Seine Saint-Denis, siège de l'enquête,
- que ces mêmes dossiers étaient consultables en ligne sur un site internet dédié,
- que les registres d'enquête étaient également mis à la disposition du public dans ces mêmes lieux,
- qu'un registre d'enquête dématérialisé était également ouvert 24 h /24 pendant toute la durée de l'enquête,
- que les membres de la commission ont tenu 30 permanences pour recevoir le public
- qu'il a été organisées par la commission 3 réunions publiques d'information dans les communes d'Aubervilliers, Champigny sur Marne et Bobigny
- que les termes de l'arrêté interpréfectoral ouvrant l'enquête ont été parfaitement respectés
- que les commissaires-enquêteurs n'ont a rapporter aucun incident notable

#### **6.4.2 sur l'évaluation du projet**

à laquelle la commission s'est livrée au chapitre V ci-avant,

- compte tenu des objectifs poursuivis par le maître d'ouvrage consistant à apporter des modifications au projet de ligne15 Est tel qu'il a été approuvé en 2017, pour prendre en compte d'une part une nouvelle évaluation financière de l'opération , d'autre part la nouvelle implantation de certains ouvrages et la modification de l'emprise de certains d'entre eux ou l'élargissement ponctuel de la zone d'intervention pour la réalisation des travaux , le projet proposé présente **un caractère d'intérêt public.**
- Il est constaté que la société du Grand Paris a privilégié la négociation à l'amiable pour acquérir les biens privés, mais il n'en reste pas moins que des expropriations s'avéreront probablement indispensables faute de trouver des accords avec les propriétaires.
- Il sera donc porté atteinte à la propriété privée dans des conditions **que la commission n'estime toutefois pas excessive.**

- A condition que la société prenne des précautions renforcées rappelées au chapitre V quant au déroulement des chantiers, **aucuns risques majeurs ne semblent menacés la santé publique.**
- Les risques d'atteintes à la faune et la flore sont également faible compte tenu de la situation du projet principalement en zone urbaine.
- Les espaces boisés ou végétalisés impactés par des bases chantiers ou des ouvrages feront autant que possible l'objet de mesures compensatoires en relation avec les collectivités locales.
- Le projet est compatible avec les objectifs et recommandations du SDRIF, mais il conviendra de rendre compatibles plusieurs PLU ou PLUI, ce qui fera l'objet du chapitre VII suivant.

De l'ensemble des critères qui prévalent en matière d'utilité publique de l'opération projetée la commission d'enquête considère que le bilan inconvénients / avantages montre que les avantages l'emportent sur les inconvénients, sous conditions d'engagements précis que devra prendre la Société du Grand Paris.

#### **6.4.3 Sur la réalisation du projet lui-même**

**S'agissant des choix à opérer**, la société du Grand Paris devra :

- Répondre dans toute la mesure du possible aux demandes précises formulées par les personnes publiques associées.
- Tenir compte des observations de IDF mobilités et qui en particulier, tout en donnant son accord sur la suppression de la voie Z dans l'entonnement de Rosny-Bois-Perrier demande le maintien des conditions d'exploitation à terme.
- Faire en sorte que les immeubles ayant une façade sur rue au 3 rue Ferragus et au 14 rue de la Commune de Paris soient conservés sans que pourtant soit remise en cause la nécessité de les acquérir et les vider de leurs habitants.
- Prendre en compte la proposition de Grand Paris Aménagement pour sauvegarder une surface complémentaire des jardins des vertus à Aubervilliers et rendre autant que possible les surfaces occupées après travaux. ; Une convention entre toutes les parties devra être mise en place pour assurer une existence durable à tous les jardins ouvriers situés autour du Fort d'Aubervilliers

ceci conformément aux préconisations du SDRIF, du PLUi de l'EPT Plaine Commune et dans le respect de la Charte de l'Environnement”

- Exiger des entreprises des plans de management et de réduction des nuisances liées aux chantiers.
- En matière de communication, maintenir la concertation et la communication de proximité avec les habitants, en mettant en place aussi souvent que possible un comité de riverains pour les associer à tous les stades de l'opération.
- 

### **6.5 conclusions de la commission d'enquête**

En conclusions la commission d'enquête à l'unanimité de ses membres donne **un avis favorable** à la déclaration d'utilité publique modificative 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 avec une réserve et quatre recommandations :

#### **RESERVE**

Même s'ils doivent être libérés de leurs occupants, les immeubles sur rue situés 3 rue Ferragus et 14 rue de la Commune de Paris à Aubervilliers devront être conservés.

**RECOMMANDATIONS** (Les recommandations correspondant à des préconisations vivement souhaitées, la commission d'enquête demande donc qu'elles soient prises en considération)

#### **Recommandation N°1**

La commission recommande qu'il soit mis en place, aussi souvent que possible, des comités de riverains qui seront associés au déroulement des opérations

#### **Recommandation N°2**



Elle suggère de demander un engagement formel des entreprises concernant la protection de l'environnement (bruit, pollution, circulation...)

### **Recommandation N°3**

La commission a pu constater l'effort fait par la SGP, au-delà de ses obligations légales pour traiter les nouveaux expropriés, leur indemnisation et leur relogement éventuel, notamment pour les personnes âgées naturellement très attachées à leur maison et à leur quartier : elle souhaite qu'il soit poursuivi le plus humainement possible.

### **Recommandation N°4**

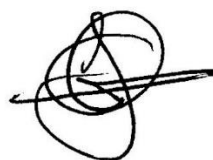
La commission encourage la SGP à minimiser autant que possible l'impact de la future gare Fort d'Aubervilliers sur les jardins. Elle émet le souhait qu'un accord soit trouvé entre tous les acteurs concernés pour s'assurer de la protection future de ces jardins au terme des travaux.

Fait à Bobigny le 20/07/2021

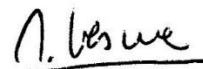
**Marcel LINET** Président de la commission



**Jean CULDAUT** membre de la commission



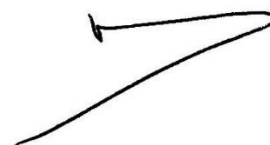
**Mariama LESCURE** membre de la commission



**Michel GAUTHIER** membre de la commission



**Micheline BELFORT** membre de la commission



## **CHAPITRE VII AVIS ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME**

La mise en compatibilité des documents d'urbanisme

Le projet soumis à l'enquête publique ne nécessite pas de mettre en compatibilité des schémas de cohérence territoriale (SCOT) ou le schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF). Les textes concernant les plans locaux d'urbanisme (PLU) qui s'appliquent en l'occurrence sont donc ceux du code de l'urbanisme, notamment :

- partie législative, les articles L.153-54 à L. 153-59 et L.104-1 à L.104-3
- partie règlementaire, les articles. 153-13 et R.153-14, R. 104-1, R. 104-2 R.104-8 et suivants.

Les PLU de Rosny-sous-Bois, Le Perreux-sur-Marne et Drancy, ainsi que les PLUI de Plaine-Commune et Est Ensemble seront mis en compatibilité avec la déclaration d'utilité publique. Un examen détaillé en a été fait au paragraphe 2.5.

## **7.1 Mise en compatibilité du PLU de Rosny-sous-Bois**

Il convient de rappeler ici que le PLU de Rosny-sous-Bois a déjà fait l'objet de mises en compatibilité à l'occasion de l'adoption de la DUP initiale et de la première DUP modificative.

Les modifications apportées au projet rappelées et analysées par la commission au paragraphe **2.4.1.** exigent une nouvelle mise en compatibilité qui porte sur :

L'évolution de l'OAP Trame Verte du fait de l'insertion de l'emprise chantier sur une partie du square protégé de la Résidence du Grand Prés ;

L'évolution du plan de zonage, du fait du déplacement de l'ouvrage d'entonnement OE 71<sup>E</sup>01 et de son emprise chantier, qui recouvre une partie du square protégé de la Résidence du Grand Prés ;

Auxquelles s'ajoutent :

1) une évolution du plan de zonage sur un emplacement réservé situé près de la gare Rosny Bois-Perrier et qui est recouvert par l'emprise chantier de la future gare de la ligne 15 Est;

2) la suppression sur le plan de zonage d'alignements d'arbres protégés, recouvert par l'emprise chantier de la gare et dont la conservation ne peut être garantie pendant les travaux.

- L'évolution du règlement général, notamment :

- l'article 1 de la zone N –Occupations et utilisations des sols interdits, afin d'exclure l'interdiction des ICPE aux constructions et aux installations du réseau de transport du Grand Paris Express ;

- l'article 9 –Emprise au sol pour les zones UB et N. Il s'agit de supprimer la limitation des emprises au sol maximale pour le projet sur certaines parcelles. En effet, la Société du Grand Paris n'acquerra que les parcelles nécessaires à l'implantation des différents ouvrages et ces derniers pourront occuper 100% de la parcelle.

- l'article 13 –Espaces libres et plantations et Espaces Boisés Classés pour les zones UA, UB et N. Les obligations de planter sur les espaces libres et les marges de retrait peuvent s'avérer contraignantes pour les mêmes raisons qu'évoquées précédemment : seules les emprises nécessaires à l'implantation de l'ouvrage sont acquises. Il n'est pas prévu d'espaces libres.

- L'évolution du règlement patrimonial, notamment l'article 9 de la zone UD – Emprise au sol.

Comme on l'a vu dans l'analyse pour rendre possible la réalisation du projet, les évolutions du PLU portent sur le rapport de présentation, la pièce graphique de l'OAP Trame Verte, la pièce graphique du règlement d'urbanisme (plan de zonage).

La commission d'enquête note qu'au cours de la réunion d'examen conjoint, pour répondre aux réserves exprimées par la Ville de Rosny sous-Bois, la SGP s'est engagée à préserver voire conserver au maximum les arbres pendant les travaux lorsque c'est techniquement possible, et remplacer les arbres abattus en concertation avec la commune.

La Ville de Rosny-sous-Bois a demandé la création d'un sous-secteur spécifique au sein du secteur Ne sur l'emprise de l'ouvrage 7113P - Stade Armand Girodit, de manière à circonscrire dans l'espace cette évolution du règlement.

La Société du Grand Paris prend note de cette observation qui pourra être prise en compte à l'issue de l'enquête publique. Toutefois, elle rappelle qu'elle n'a pas d'autres emprises chantier en zone N sur la commune et que seules les ICPE dédiées aux travaux de réalisation du réseau de transport du GPE sont visées par la règle introduite dans le PLU.

Dans sa réponse au procès-verbal d'enquête la SGP confirme que Les règles spécifiques au réseau de transport public du Grand Paris figurant dans le règlement de la zone N ne s'appliqueront pas dans l'ensemble de la zone N.

La commission n'a pas relevé de remarques du public qui tendraient à remettre en cause foncièrement la mise en compatibilité envisagée.

Elle a constaté que la SGP avait répondu avec précision aux remarques de la MRAe.

### **Conclusions de la Commission d'Enquête sur la mise en compatibilité du PLU de Rosny sous-Bois**

A l'issue d'une enquête publique d'une durée de 40 jours, et après : Une étude attentive et approfondie du dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de Rosny-sous-Bois suivie d'une réunion lors de la visite sur place avec les représentants de la SGP pour mieux appréhender les enjeux du projet.

Une visite détaillée sur le terrain pour mieux comprendre les objectifs visés par les modifications envisagées de la ligne 15 Est et visualiser concrètement la topographie des lieux dans leur environnement, nous rendre compte de la situation géographique de ces ouvrages et pouvoir ainsi mieux appréhender la réalité des problèmes qui pouvaient en ressortir.

Avoir tenu trente permanences et 3 réunions d'information et d'échange avec le public dans de bonnes conditions.

**Sur la forme et la procédure de l'enquête :**

Considérant que :

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

les publications légales dans les journaux ont été faites dans 3 journaux régionaux paraissant dans les départements de la Seine Saint Denis et du Val de Marne et 2 journaux nationaux plus de 15 jours avant le début de l'enquête et répétés dans ces mêmes journaux régionaux dans les 8 premiers jours de l'enquête,

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

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

les membres de la commission d'enquête ont tenu les permanences prévues pour recevoir le public dont 2 dans la commune de Rosny-sous-Bois

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

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

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

Sur le fond de l'enquête :

Considérant que :

les modifications apportées projet proposé présente un caractère d'intérêt public,

il est nécessaire de mentionner les conséquences des modifications prévues dans le PLU de la commune de Rosny-sous-Bois afin de le rendre compatible, la procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme a bien été respectée,

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

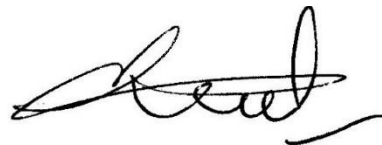
En conclusion la Commission d'Enquête à l'unanimité de ses membres donne un AVIS FAVORABLE à la modification du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Rosny-sous-Bois selon les modalités décrites dans le dossier mis à l'enquête publique, avec la recommandation suivante :

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

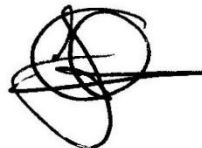
Les modifications du règlement de la zone N seront limitées au secteur Ne, de manière à circonscrire dans l'espace l'évolution du règlement, et le reste de la zone N ne sera pas impacté par cette mise en compatibilité. ».

Fait à Bobigny le 20/07/2021

**Marcel LINET** Président de la commission



**Jean CULDAUT** membre de la commission



**Mariama LESCURE** membre de la commission

*M. Lesure*

**Michel GAUTHIER** membre de la commission

*M. Gauthier*

**Micheline BELFORT** membre de la commission



## **7.2 Mise en compatibilité du PLU du Perreux-sur-Marne**

### **Rappel du dossier tel que soumis au public**

La commune du Perreux-sur-Marne dispose d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU). La version du PLU actuellement en vigueur a été approuvée par délibération du Conseil de territoire de l'EPT Paris Est Marne & Bois le 18 décembre 2017 (modification n°1).

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport du Grand Paris Express traverse le territoire du Perreux-sur-Marne sur une longueur de **2 kilomètres** qui est concerné à plusieurs titres par ce projet : par l'infrastructure de transport en tunnel, par l'emprise de la gare de Nogent – Le Perreux et par l'implantation de 2 ouvrages techniques annexes.

Le tracé est implanté sur 5 zones distinctes du PLU du Perreux-sur-Marne.

La mise en compatibilité proposée doit permettre d'adapter les dispositions en vigueur du PLU de la commune du Perreux-sur-Marne au contenu du projet de réseau de transport du Grand Paris Express.

Les modifications apportées au projet rappelées et analysées par la commission au paragraphe **2.4.2.** exigent une nouvelle mise en compatibilité .

Plus précisément, pour rendre possible la réalisation des constructions et installations nécessaires au réseau de transport du Grand Paris, dans le cadre de la ligne 15 Est et compte-tenu du contexte décrit ci- dessus, ces évolutions passeront à la fois par :

- Un complément au **rapport de présentation du PLU** afin d'y ajouter un exposé des motifs de la présente mise en compatibilité ;
- L'adaptation de la **pièce graphique** du règlement d'urbanisme (5 b. prescriptions graphiques) :

Réduction de l'emplacement réservé (ER) n° 40 dédié à l'élargissement de la voie à 8m afin de permettre la réalisation d'un ouvrage annexe OA7401P, rue Mathias ;

- Le complément apporté à la pièce écrite du **règlement d'urbanisme** afin d'y introduire en tant que de besoin dans les différentes zones traversées par le

projet, les compléments nécessaires pour autoriser le projet dans toutes ses composantes :

Zones UR, UM et UB pour autoriser les dépôts temporaires à l'air libre des terres excavées pendant la réalisation de travaux et modifier les règles de réalisation des places de stationnement des véhicules et des deux roues non motorisées pour la future gare de Nogent-Le Perreux

Les autres pièces n'appellent pas d'évolutions ; le projet de modification reste notamment compatible avec le PADD et il n'y a pas d'OAP modifiées.

• **Avis des PPA / avis de la DRIEA**

« La DRIEA informe qu'une modification de droit commun est en cours sur le PLU du Perreux-sur-Marne (enquête publique du 02/11 au 02/12).

Cette procédure prévoit notamment la création de deux secteurs classés « Zone Urbaine Mixte» (URc) et «Zone intermédiaire» (UMa) sur le quartier de gare, qui n'appellent pas de remarques particulières.

Cependant il convient de signaler que la modification inclut un complément de l'article 12.2.1 sur les normes de stationnements pour les véhicules motorisés (voitures) dans les constructions neuves : "au-delà de 8 places de stationnements, celles-ci devront obligatoirement être réalisées en souterrain.". Cette nouvelle règle pourrait impacter les coûts de construction sur le secteur de la gare identifié dans le futur plan de zonage en URc. En effet, le caractère contraint du sol (emprise gare enterrée et zone tampon du tunnel de l'infrastructure enterrée de la ligne 15) ne permet sur le futur secteur URc de produire en sous-sol un nombre important de parking (et donc un nombre de logements significatifs) alors que le secteur doit être un enjeu de densification majeur pour la commune. »

**Réponse de la SGP à l'avis de la DRIEA**

La DUP modificative ne porte que sur le projet de réseau de transport en commun de la ligne 15 Est et non sur les projets immobiliers à destination de logements et de commerces envisagés sur les emprises chantier de la gare Nogent-Le Perreux.



La disposition citée imposant la réalisation des places de stationnement en sous-sol au-delà de 8 places créées est compatible avec le programme de la gare, qui ne prévoit pas la création de plus de 8 places de stationnement.

Pour le projet immobilier, il est envisagé la réalisation d'un parking en rez-de-chaussée en secteur URc.

La SGP a émis un avis dans le cadre de l'enquête publique dans lequel elle demande qu'en secteur URc, dédié au projet du Grand Paris Express et aux projets immobiliers connexes, la réalisation des places de stationnement soit autorisée en rez-de-chaussée.

#### • **Eléments du PV de la réunion d'examen conjoint**

Cette réunion s'est tenue le 1<sup>er</sup> février 2021 et dans ce procès-verbal sont relatés les éléments suivants concernant la mise en compatibilité du PLU du Perreux-sur-Marne, principalement celle de **l'article 12 du règlement des zones UM et UR**

Sa mise en compatibilité a pour objet :

- de ne pas appliquer aux commerces situés au sein des gares du GPE les dispositions relatives au stationnement ;
- de ne pas appliquer aux constructions et installations du GPE les dispositions relatives au nombre minimal de places de stationnement pour les deux roues non motorisés.

La Société du Grand Paris rappelle que le nombre des places de stationnement sera défini à l'échelle des pôles multimodaux par les comités de pôle associant les acteurs locaux, conformément aux dispositions du PDUIF.

L'EPT Paris Est Marne & Bois s'interroge sur le fait que la mise en compatibilité comporte une formulation suffisamment précise pour qu'il n'y ait pas de risque quant à l'interprétation de cette règle par d'autres maîtres d'ouvrage, en particulier les commerces à proximité de la gare. La Société du Grand Paris confirme que la règle introduite dans le PLU prévoit qu'elle s'applique exclusivement aux commerces situés au sein des gares du réseau de transport du GPE.

L'EPT rappelle que le PLU du Perreux-sur-Marne a fait l'objet d'une modification qui doit être approuvée le 02/02/2021. Cette modification intègre les évolutions du PLU portées par la mise en compatibilité objet de la présente réunion d'examen conjoint. Cependant, il est décidé de maintenir la mise en compatibilité dans le dossier d'enquête publique de la DUP modificative.

• **Dans son avis n° MRAe IDF – 2020 5598 du 26 novembre 2020**, la Mission régionale d'autorité environnementale a estimé, en examen au cas par cas, que **cette mise en compatibilité du PLU du Perreux-sur-Marne n'était pas soumise à évaluation environnementale.**

### ***Enseignement tiré de l'enquête***

Une association a fait remarquer que le PLU du Perreux sur Marne pris en compte pour être mis en compatibilité est sa version qui a fait l'objet de la modification N°1 alors **qu'une nouvelle modification N°2 a été approuvée par le conseil de territoire Paris Est Marne & Bois par délibération en date du 2 février 2021.**

La commission, après vérification sur le site de la mairie du Perreux-sur-Marne, a retenu dans son PV de synthèse la pertinence de cette remarque à laquelle le maître d'ouvrage a répondu de la façon suivante :

### **Réponse du maître d'ouvrage :**

**La SGP confirme qu'il s'agit d'un chevauchement de procédure menées en parallèle.**

Lorsque le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique n°2 a été déposé pour instruction auprès des services de l'État en septembre 2020, la modification n°1 du PLU du Perreux-sur-Marne était en vigueur.

Par ailleurs, la SGP a été destinataire du projet de modification n°2 du PLU du Perreux-sur-Marne. Elle a pu analyser son contenu et émettre un avis durant l'enquête publique concernant cette modification. Ainsi, les évolutions du PLU portées par la mise en compatibilité souhaitée par la SGP ont été intégrées dans le PLU modifié de la ville. Lors de la réunion d'examen conjoint des mises en compatibilité des PLU(i)

envisagées dans le cadre du projet de la ligne 15 Est, il a été convenu que la mise en compatibilité du Perreux-sur-Marne serait maintenue dans le dossier d'enquête de la DUP modificative n°2 afin de permettre au public d'émettre d'éventuelles observations.

Le PLU modifié approuvé n'appelle pas de nouveaux besoins de mise en compatibilité avec la DUP modificative. Du fait de l'absence de remarque sur cette mise en compatibilité, ou d'évolution de cette mise en compatibilité, la SGP envisage son retrait du dossier définitif. En effet, l'ensemble des évolutions du PLU portées par la mise en compatibilité figurant dans le PLU en vigueur, celle-ci est désormais sans objet.

**Conclusions de la Commission d'Enquête sur la mise en compatibilité du PLU de Le Perreux-sur-Marne**

Outre tous ces éléments rapportés, la commission n'a pas relevé d'autres remarques du public qui tendraient à remettre en cause foncièrement cette mise en compatibilité déjà opérée.

Elle note la confirmation apportée par la SGP que la réalisation du projet sur le territoire du Perreux-sur-Marne est bien compatible et ne demande pas d'autres modifications réglementaires du PLU actuellement en vigueur sur la commune.

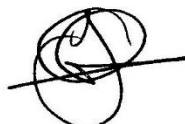
La commission prend donc bonne note que la mise en compatibilité du PLU du Perreux sur Marne inscrite au présent dossier est devenue sans objet.

Fait à Bobigny le 20/07/2021

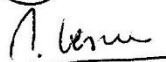
**Marcel LINET Président de la commission**



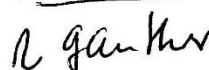
**Jean CULDAUT membre de la commission**



**Mariama LESCURE membre de la commission**

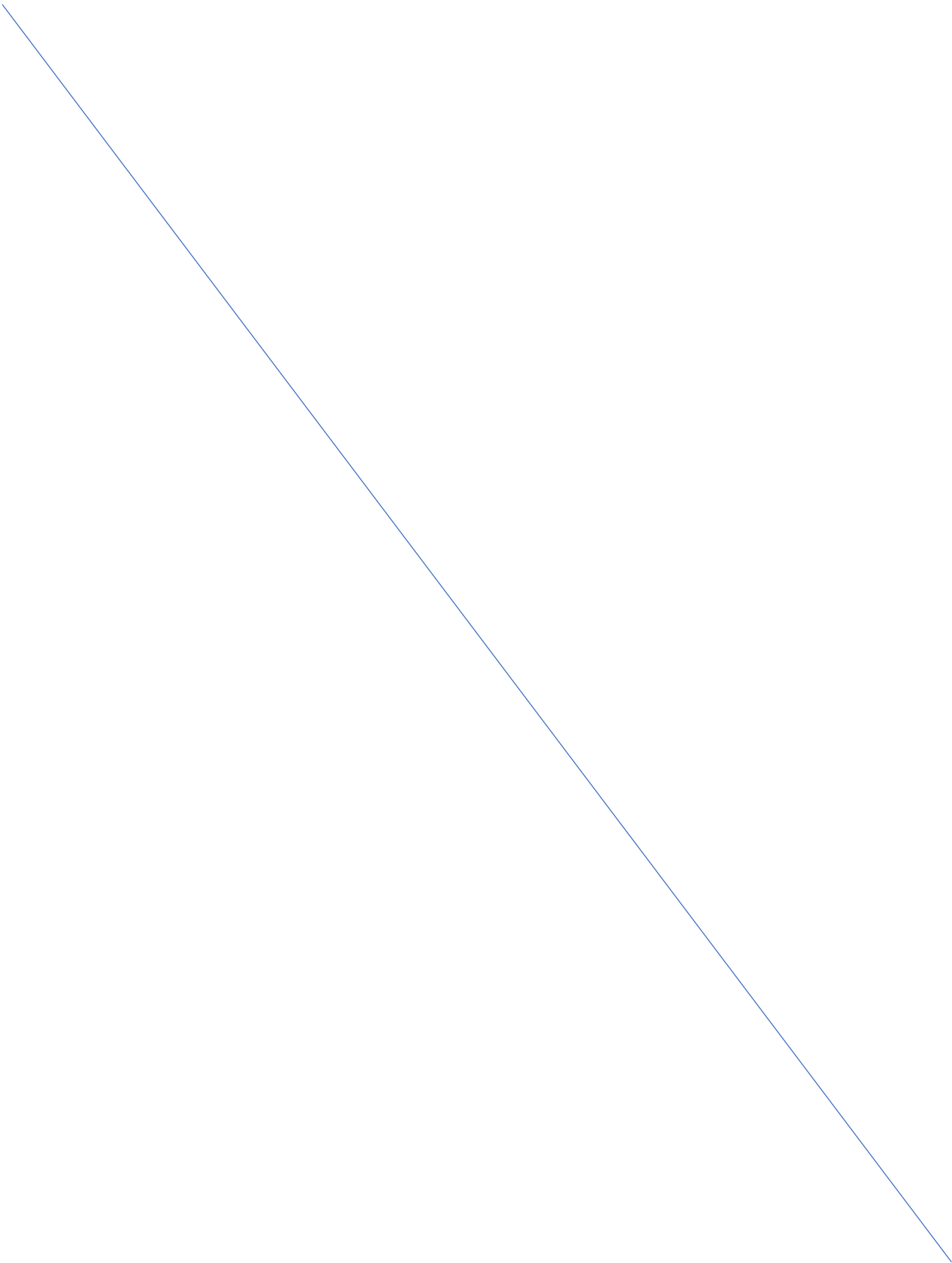


**Michel GAUTHIER membre de la commission**



**Micheline BELFORT membre de la commission**





### **7.3 . Mise en compatibilité du PLU de Drancy**

La commune de Drancy dispose d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU) dont la version actuelle a été approuvée le 9 avril 2018 par délibération du Conseil de territoire de l'établissement public territorial (EPT) Paris Terres d'Envol.

L'emprise de la ligne traverse les zones UI (secteurs UIa et UDe) et UB (secteurs UBb et UBa).

**Le plan de zonage fait apparaitre que la gare de Drancy-Bobigny s'insère au sein des secteurs UCd et UIa.**

Deux emplacements réservés sont présents sur le périmètre de la gare Drancy-Bobigny :

**-Emplacement réservé A** : équipement public ferroviaire (projet tangentielle Nord) au bénéfice de la SNCF Réseau pour environ 9000 m<sup>2</sup>. Le projet du Grand Paris Express (GPE) ne remet pas en cause cet emplacement réservé.

**-Emplacement réservé** 8 rue des Rupins à Drancy, destiné à accueillir la gare du GPE au bénéfice de la SGP, parcelle AU n°6 pour partie (600 m<sup>2</sup>)

**Modifications apportées aux différents éléments du PLU de Drancy. Portées par la DUP modificative n° 2**

**Les études techniques ont conduit sur le territoire de Drancy à modifier l'emprise chantier de la gare Drancy-Bobigny.**

Son emplacement définitif n'est pas modifié par rapport à la DUP de 2017. Il est cependant nécessaire de modifier la zone d'intervention potentielle afin d'intégrer la totalité de l'emprise chantier nécessaire à l'organisation des travaux telle qu'elle résulte des études actuelles.

**Evolutions du règlement induites par le projet.**

Il s'est avéré nécessaire d'assurer une parfaite compatibilité du règlement en apportant des évolutions à certains des zones Uc et UI qui sont concernées par la mise en compatibilité

**Zones UC et UI (article 4) Desserte des réseaux.**

Pour les raisons exposées ci-dessus il est proposé de préciser que la règle relative aux dispositifs de stockage des eaux pluviales ne s'applique pas aux constructions et installations du réseau de transport du Grand Paris.

Cette mise en compatibilité concerne les articles UC 4.3 et UI 4.3 portant sur les eaux pluviales.

**Zones UC et UI (article 7 secteur UCd et U1a) Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives.**

L'évolution des articles 7 du règlement des zones UC et UI permettant l'implantation de la gare de Drancy-Bobigny en limite séparative ou en retrait d'un mètre minimum ne s'applique qu'en secteur UCd et U1a.

Cette version de mise en compatibilité annule celle initiale de la mise en compatibilité soumise à enquête publique qui appliquait la règle sans l'ensemble des zones UC et UI.

Cette mise en compatibilité concerne les secteurs UCd et U1a des zones UC et UI

**Zone UC et UI (article 12) Stationnement.**

Les dispositions imposant la réalisation des places de stationnement en dehors des voies publiques ne s'appliquent pas aux constructions et installations du réseau de transport du Grand Paris, ainsi qu'aux commerces situés au sein des gares.

Les dispositions relatives au nombre minimal de places de stationnement pour les vélos ne s'appliquent pas aux constructions et installations du réseau de transport du Grand Paris ainsi qu'aux commerces situés au sein des gares en compatibilité avec le PDIF.

Cette mise en compatibilité concerne les articles UC 12.1, UC 12.7 et UI 12.1 UI 12.7

**Conclusions de la commission d'enquête sur la mise en compatibilité du PLU de la commune de Drancy.**

A l'issue de l'enquête publique d'une durée de 40 jours et après :

- Avoir fait une étude approfondie du dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Drancy et l'avoir transcrit dans le dossier d'enquête ;
- Avoir fait une visite sur le terrain pour mieux comprendre les enjeux visés par les modifications envisagées de la ligne 15 Est ;
- Avoir tenu 30 permanences et 3 réunions d'échanges avec le public dans de bonnes conditions ;

**Sur la forme et la procédure d'enquête :**

Considérant que :

- la publicité par affichage a été faite dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête,
- les publications légales dans les journaux ont été faites dans 3 journaux régionaux paraissant dans les départements de la Seine Saint Denis et du Val de Marne et 2 journaux nationaux plus de 15 jours avant le début de l'enquête et répétés dans ces mêmes journaux régionaux dans les 8 premiers jours de l'enquête,
- Les dossiers relatifs à la "mise en compatibilité des documents d'urbanisme" ont été mis à disposition du public pendant toute la durée de l'enquête dont ceux concernant la commune de Drancy.
- Les registres d'enquête ont également été mis à disposition du public pendant toute la durée de l'enquête dans les communes concernées dont Drancy
- Les membres de la commission ont tenu les permanences prévues pour recevoir le public dont 2 à Drancy.
- Les termes de l'arrêté préfectoral ayant porté sur l'organisation de l'enquête ont été respectés.
- Les commissaires enquêteurs n'ont à rapporter aucun incident notable qui aurait pu perturber le bon déroulement de l'enquête.
- Aucune observation concernant la mise en compatibilité du PLU de Drancy n'a été déposée sur les registres mis en place

**Sur le fond de l'enquête.**

Considérant :

- que les modifications apportées au projet proposé présentent un caractère d'intérêt public ;
- qu'il convient de mentionner les conséquences des modifications prévues dans le PLU de Drancy afin de le rendre compatible ;
- que la procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme a bien été respectée ;

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


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

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

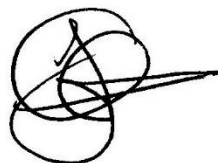
L'évolution des articles 7 du règlement des zones UC et UI permettant l'implantation de la gare de Drancy-Bobigny en limites séparatives ou en retrait d'un mètre minimum ne s'appliquera qu'en secteur UCd et UIa.

Fait à Bobigny le 20/07/2021

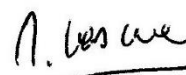
Marcel LINET Président de la commission



Jean CULDAUT membre de la commission



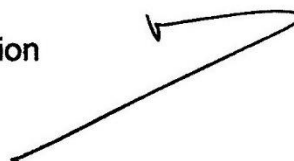
Mariama LESCURE membre de la commission



Michel GAUTHIER membre de la commission



Micheline BELFORT membre de la commission





#### **7.4. Mise en compatibilité du PLUi de l'EPT Plaine-Commune**

Les dispositions actuelles du PLUi de Plaine Commune, adopté par délibération du conseil de territoire le 25 février 2020, ne permettent pas la réalisation du projet de ligne 15 Est tel qu'il est défini aujourd'hui. Les dispositions doivent donc être adaptées pour permettre le nouveau projet.

Le PLUi de Plaine Commune est applicable, pour ce qui concerne le projet de la ligne 15 Est, sur les communes de Saint-Ouen, Saint-Denis et Aubervilliers.

Les principaux points, objets de mise en compatibilité, sont les suivants :

Certaines règles graphiques du plan de zonage doivent faire l'objet d'une mise en compatibilité :

**Périmètre du faisceau de DUP**

Ouvrage annexe OA6401P – Canal Saint-Denis Puits Agnès : l'emprise chantier de cet ouvrage a été étendue sur la commune de Saint-Denis, en zone UMD, vers de sud de l'emprise initiale (3789 m<sup>2</sup> supplémentaires). Une extension de l'emprise chantier en zone UVPc pour l'évacuation des déblais sur la commune d'Aubervilliers (1604 m<sup>2</sup>), le long du canal.

**Emplacements réservés**

Ouvrage annexe OA6402P – Rue du Chemin Vert : d'une superficie de 5333 m<sup>2</sup>, l'emplacement est destiné à un équipement au profit de Saint-Denis ; l'emplacement doit donc être mis en compatibilité afin que l'ouvrage annexe puisse être construit.

Ouvrage annexe 6502P – Rue de la Maladrerie : deux emplacements inscrits dans la liste des emplacements réservés, sont nécessaires pour l'emprise chantier de cet ouvrage.

**Règlement écrit**

La partie 3 du règlement est mise en compatibilité pour intégrer la suppression des fiches relatives au bâti protégé AUB 178 (immeuble du 3 rue Ferragus à Aubervilliers) ainsi que l'élément bâti AUB 248 (ensemble de petits immeubles situés rue de la Commune de Paris, également à Aubervilliers).

Au cours de la réunion d'examen conjoint, la SGP a présenté les différents points sur lesquels elle demandait une mise en compatibilité et, en réponse aux observations des Personnes Publiques Associées, la SGP a notamment précisé que :

La mise en compatibilité se limitera aux stricts besoins, dit la SGP, pour la construction de l'ouvrage annexe 6402P, car elle ne peut supprimer la totalité de l'emplacement réservé dans la mesure où le surplus est en dehors des emprises de l'ouvrage ;

La réduction des emplacements réservés nécessaires pour la construction du l'OA 6502P ; l'EPT Plaine Commune s'opposant à leur réduction, la SGP a indiqué qu'elle prenait note de cette demande qui pourrait être prise en compte à l'issue de l'enquête publique,

La suppression des fiches relatives aux immeubles bâtis protégés AUB 178 et 248 et donc la démolition de ces immeubles : la SGP a précisé que l'Architecte des Bâtiments de France avait émis un avis défavorable à cette démolition, comme le fait savoir la ville d'Aubervilliers soutenue par l'EPT. La SGP précise que ce volet de la mise en compatibilité ne peut être supprimé sans modification du projet présenté dans le dossier soumis à enquête publique. Cette question fera donc l'objet d'un examen après l'enquête. Dans son procès-verbal établi en réponse à la commission d'enquête, la SGP écrit que les bâtiments « *ayant une façade sur rue au 3 rue Ferragus et au 14 rue de la Commune de Paris continuent de bénéficier d'une protection patrimoniale au titre du PLUi et ne seront pas démolis pour les travaux de la ligne 15 Est, comme prévu dans le dossier soumis à enquête. La suppression de la protection patrimoniale du PLUi par la mise en compatibilité ne porte donc plus que sur les bâtiments n'ayant pas de façade sur rue, et le texte figurant sur la fiche patrimoniale du 14 rue de la Commune de Paris est adapté en conséquence* ».

En résumé dans ses réponses au procès – verbal d'enquête, la SGP reprend ces éléments et donne son accord pour que :

- les emplacements réservés ERC015 et ERPC236 pour élargissement de voirie ne sont plus réduits sur l'emprise chantier de l'ouvrage OA 6502 – Rue de la Maladrerie. Ils ne font plus l'objet d'une mise en compatibilité. L'ouvrage sera donc implanté en dehors des emprises de ces emplacements réservés.
- la suppression des protections patrimoniales AUB 178 (3 rue Ferragus) et AUB 248 (14 rue de la Commune de Paris) à Aubervilliers ne portera que sur les bâtiments n'ayant pas de façade sur rue. La protection est donc conservée pour les bâtiments

ayant une façade sur rue. Par ailleurs, les informations complémentaires sur les caractéristiques du bâti sont modifiées pour supprimer la mention de l'accès aux logements en fond de parcelle qui ne bénéficient plus de la protection patrimoniale.

- L'obligation de replanter les arbres de grand développement abattus devra être mise en œuvre à l'échelle de la commune, alors que dans la version initiale de la mise en compatibilité elle devait être réalisée à l'échelle de l'EPT.

- Il est précisé que la réalisation de places de stationnement sur l'espace public sera soumise à l'accord du gestionnaire.

- La règle relative au recul des édicules et équipements techniques par rapport au nu général de la façade ne s'applique pas en secteur UMTa et en zone UA. Dans la mise en compatibilité soumise à l'enquête publique cette règle ne s'appliquait pas dans aucune zone.

- Le règlement de la zone N n'est plus mis en compatibilité à la suite de la modification de l'emprise chantier sur proposition de Grand Paris Aménagement

Enfin, la commission constate que la SGP a répondu aux observations de la MRAe.

Conclusions de la Commission d'Enquête sur la mise en compatibilité du PLUi de Plaine Commune

A l'issue d'une enquête publique d'une durée de 40 jours, et après :

Une étude du dossier de mise en compatibilité du PLUi de Plaine Commune,

Avoir tenu trente permanences et 3 réunions d'information et d'échange avec le public dans de bonnes conditions.

Sur la forme et la procédure de l'enquête :

Considérant que :

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

Les publications dans les journaux ont été faites dans 3 journaux régionaux paraissant en Seine-Saint-Denis et dans le Val-de-Marne et 2 nationaux plus de 15 jours avant le début de l'enquête et répétées dans ces mêmes journaux régionaux dans les 8 jours après le début de l'enquête.

les dossiers relatifs à la “mise en compatibilité des documents d’urbanisme” ont été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l’enquête dans les mairies des communes concernées ainsi qu’aux sièges des 2 EPT concernés,  
les registres d’enquête ont été également mis à la disposition du public dans les mairies des communes concernées ainsi que dans les 2 EPT concernés pendant toute la durée de l’enquête dont celles concernées par le PLUi de Plaine Commune ,  
les membres de la commission d’enquête ont tenu les permanences prévues pour recevoir le public dont 2 à l’EPT Plaine Commune, ainsi que dans les communes de Saint-Denis, Saint-Ouen et Aubervilliers,  
les termes de l’arrêté préfectoral ayant organisé l’enquête, ont été respectés,  
les commissaires enquêteurs n’ont à rapporter aucun incident notable qui aurait pu perturber le bon déroulement cette enquête,  
aucune observation concernant la mise en compatibilité du PLUi de Plaine Commune n’a été déposée sur les registres mis en place dans les locaux de la commune,

Sur le fond de l’enquête :

Considérant que :

les modifications apportées au projet proposé présente un caractère d’intérêt public, il est nécessaire de mentionner les conséquences des modifications prévues dans le PLUi de Plaine Commune afin de le rendre compatible,  
la procédure de mise en compatibilité des documents d’urbanisme a bien été respectée,  
les documents consultables par le public étaient explicites, et que c’est donc en toute logique que les documents réglementaires d’urbanisme doivent prendre en compte le projet mis à l’enquête de Déclaration d’Utilité Publique, et être adaptés en conséquence,

En conclusion la Commission d’Enquête à l’unanimité de ses membres donne un **AVIS FAVORABLE** à la mise en compatibilité du Plan Local d’Urbanisme intercommunal (PLUi) de Plaine Commune selon les modalités décrites dans le dossier mis à l’enquête publique,

- sous une réserve et 4 recommandations

**RESERVE :**

Il sera acté dans le PLUI la conservation des immeubles ayant une façade sur rue du 3 rue Ferragus et du 14 rue de la Commune de Paris, à Aubervilliers.

**RECOMMANDATIONS** (Les recommandations correspondant à des préconisations vivement souhaitées, la commission d'enquête demande donc qu'elles soient prises en considération)

**Recommandation N°1**, les emplacements réservés ERC015 et ERPC236 pour élargissement de voirie ne sont plus réduits sur l'emprise chantier de l'ouvrage 0A 6502 – Rue de la Maladrerie. Ils ne font plus l'objet d'une mise en compatibilité,

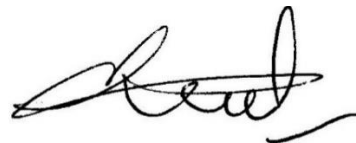
**Recommandation N°2** l'obligation de replanter les arbres de grand développement abattus devra être mise en œuvre à l'échelle de la commune,

**Recommandation N°3** La règle relative au recul des édicules et équipements techniques par rapport au nu général de la façade ne s'applique pas en secteur UMTa et en zone UA,

**Recommandation N°4** Le règlement de la zone N n'est plus mis en compatibilité à la suite de la modification de l'emprise chantier de la gare Fort d'Aubervilliers.

Fait à Bobigny le 20/07/2021

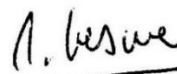
**Marcel LINET** Président de la commission



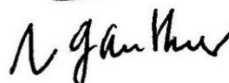
**Jean CULDAUT** membre de la commission



**Mariama LESCURE** membre de la commission

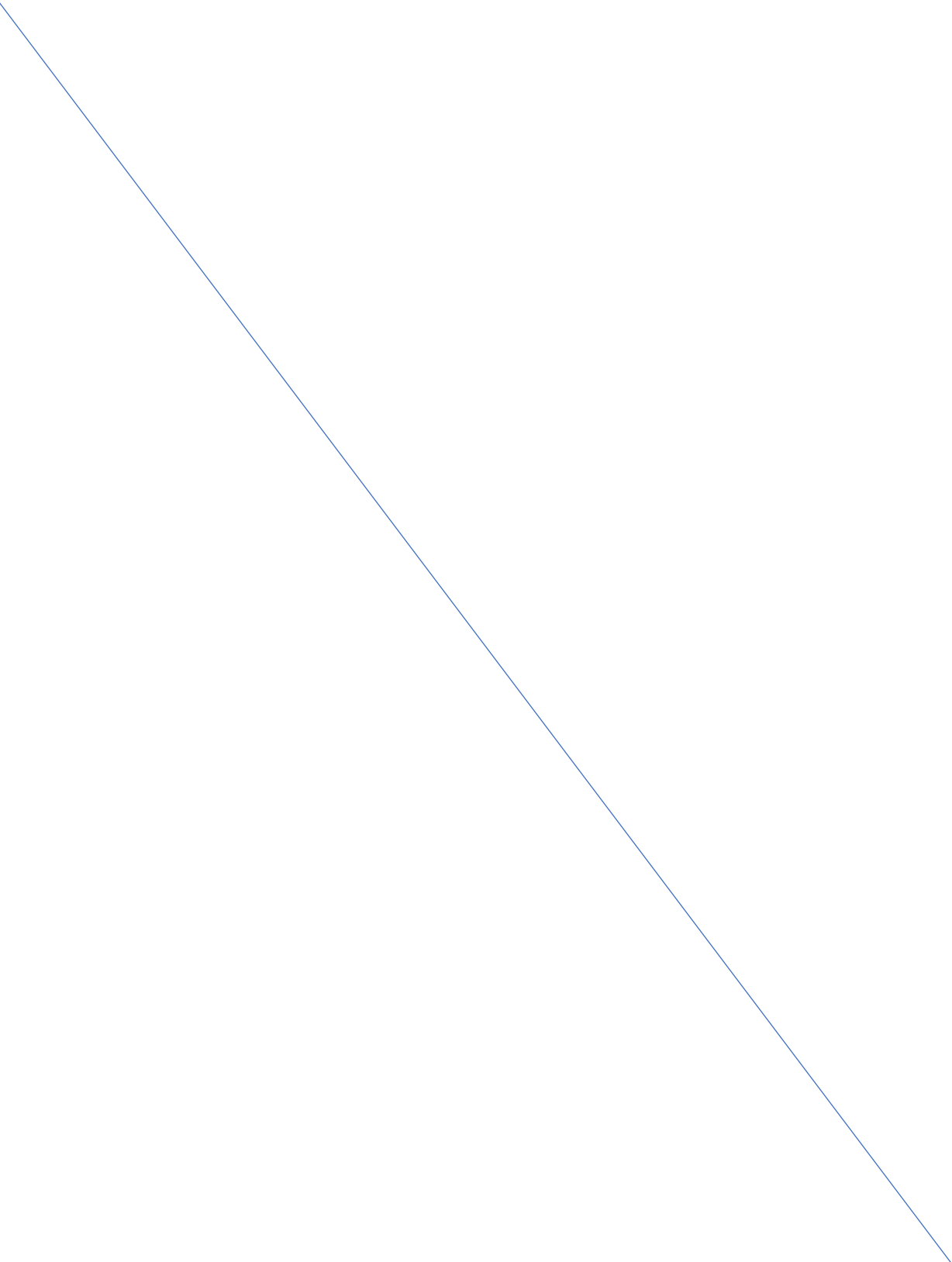


**Michel GAUTHIER** membre de la commission



**Micheline BELFORT** membre de la commission





## **7.5. Mise en compatibilité du PLUi de l'EPT Est - Ensemble**

Les modifications apportées au projet rappelées et analysées par la commission au paragraphe **2.4.5** exigent une nouvelle mise en compatibilité qui porte :

1) sur l'affinement des ouvrages annexes et des emprises de chantiers sur les points suivants :

### **Commune de Bobigny**

-Emprise déportée de la gare de Drancy-Bobigny ; site de la gare de Bobigny Pablo Picasso ; site de l'ouvrage annexe 6801P, rue A. Delaune.

### **Commune de Bobigny, Bondy, Noisy-le Sec**

-Site de la gare du Pont de Bondy.

**Commune de Noisy-le-Sec** : Site de l'ouvrage annexe 6901P avenue de Rosny.

**Commune de Bondy** : Site de l'ouvrage annexe 7001P ZI Marcel Dassault.

Les incidences du projet réévalué s'inscrivent dans les extraits de plan de zonage faisant apparaître les nouvelles emprises de chantier.

2) S'ajoutent à cette mise en compatibilité :

La modification du plan de zonage afin de prendre en compte la suppression de l'alignement d'arbres au droit de l'OA 6601P Campus des métiers inscrit dans un extrait du plan de zonage.

3) Le règlement écrit est modifié dans son chapitre 3 et mis en compatibilité, pour dans son point a, alinéa *"occupation et utilisation du sol interdites"* :

*"Les dépôts à l'air libre de toute nature sauf ceux nécessaires aux travaux de réalisation des constructions et installations du Réseau de transport du Grand Paris."*

De même à l'alinéa *"occupation et utilisations du sol soumis à des conditions particulières"* est ajouté le paragraphe suivant :

*"Les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) nécessaire à la réalisation du Réseau de transport du Grand Paris, quelles que soient le régime auxquelles elles sont soumises, à condition que toute mesure soit prise afin de prévenir des nuisances et dangers à l'égard de l'environnement."*

Comme on l'a vu lors de l'analyse du projet de modification du PLUi d'Est-Ensemble pour rendre possible la réalisation du projet, compte-tenu du contexte rappeler ci-dessus, ces évolutions passeront à la fois par :

- Le complément apporté au rapport de présentation pour y insérer un exposé des motifs des changements apportés ;
- Le complément apporté à la pièce écrite du règlement d'urbanisme afin d'y introduire, autant que de besoin, les compléments nécessaires pour autoriser le projet dans toutes ses composantes ;
- L'adaptation de l'ensemble des documents graphiques composant le règlement d'urbanisme (plans de zonage) concernés par cette mise en compatibilité.

Les autres pièces n'appellent pas d'évolutions.

Lors de la réunion conjointe avec la SGP relative à la MECDU d'EPT Est-Ensemble, L'EPT avait formulé des remarques concernant la suppression des Espaces Paysagers Protégés (EPP) l'un à Bobigny et l'autre à Bondy en demandant leur maintien. A cette occasion avaient été abordés également la possible suppression d'alignements d'arbres à Bobigny (sur le site Campus des métiers et le site Normandie-Niemen).

La SGP avait acté ces demandes en différant toutefois ses réponses à la fin de l'enquête publique.

En réponse aux remarques formulées dans le PV de synthèse la SGP a pu apporter les réponses suivantes :

- Concernant l'alignement d'arbres et l'Espace Paysager Protégé (EPP) au niveau de l'ouvrage 6701P Normandie-Niemen les emprises du chantier ont été adapté pour préserver l'alignement d'arbres dont la protection dans le PLUi ne fait donc plus l'objet d'une mise en compatibilité. La demande de préserver l'EPP sur les documents graphiques du PLUi a été prise en compte à l'issue de l'enquête publique. La mise en compatibilité a été modifiée en ce sens et le règlement sans supprimer la protection de cet espace sur le plan de zonage.
- Concernant l'Espace Paysager Protégé participant à la gestion de l'eau de pluie au niveau de la gare du Pont de Bondy, la demande de préserver cet EPP à l'issue de



l'enquête publique a été prise en compte sans supprimer la protection de cet espace sur le plan de zonage.

-Concernant l'alignement d'arbres de l'ouvrage 6601P campus des métiers comme indiqué plus haut cet alignement n'a pas pu être préservé mais les arbres abattus seront compensés.

La commission n'a pas relevé de remarques du public qui tendraient à remettre en cause foncièrement la mise en compatibilité envisagée.

### **Conclusions de la commission d'enquête sur la mise en compatibilité du PLU de l'EPT Est-Ensemble.**

A l'issue de l'enquête publique d'une durée de 40 jours et après :

- Avoir fait une étude approfondie du dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de l'EPT Est-Ensemble et l'avoir transcrit dans le dossier d'enquête ;
- Avoir fait une visite sur le terrain pour mieux comprendre les enjeux visés par les modifications envisagées de la ligne 15 Est ;
- Avoir tenu 30 permanences et 3 réunions d'échanges avec le public dans de bonnes conditions ;

#### **Sur la forme et la procédure d'enquête :**

Considérant que :

- La publicité par affichage a été faite dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête ;
- Les publications dans les journaux ont été faites dans 3 journaux régionaux paraissant en Seine-Saint-Denis et dans le Val-de-Marne et 2 nationaux plus de 15 jours avant le début de l'enquête et répétées dans ces mêmes journaux régionaux dans les 8 jours après le début de l'enquête.
- Les dossiers relatifs à la "mise en compatibilité des documents d'urbanisme" ont été mis à disposition du public pendant toute la durée de l'enquête dans toutes les communes concernées par l'enquête dont celles concernées de l'EPT est-Ensemble.

- Les registres d'enquête ont également été mis à disposition du public pendant toute la durée de l'enquête dans les communes concernées dont Bobigny, Bondy, Noisy-le-Sec.
- Les membres de la commission ont tenu les permanences prévues pour recevoir le public dont 2 à Bobigny, 2 à Bondy, 2 à Noisy-le-Sec et 2 au siège de l'EPT Est-Ensemble.
- Les termes de l'arrêté préfectoral ayant porté sur l'organisation de l'enquête ont été respectés.
- Les commissaires enquêteurs n'ont à rapporter aucun incident notable qui aurait pu perturber le bon déroulement de l'enquête.
- Aucune observation concernant la mise en compatibilité du PLUi d'Est-Ensemble n'a été déposée sur les registres mis en place

#### **Sur le fond de l'enquête.**

Considérant :

-que les modifications apportées au projet proposé présentent un caractère d'intérêt public ;

-qu'il convient de mentionner les conséquences des modifications prévues dans le PLUi d'est-Ensemble afin de le rendre compatible ;

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

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

En conclusion, la commission d'enquête à l'unanimité de ses membres donne un **AVIS FAVORABLE** à la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUi) d'Est-Ensemble selon les modalités décrites dans le dossier mis à l'enquête publique avec toutefois les 3 recommandations suivantes :

RECOMMANDATIONS (Les recommandations correspondant à des préconisations vivement souhaitées, la commission d'enquête demande donc qu'elles soient prises en considération)

**Recommandation N°1** : Concernant l'alignement d'arbres et l'Espace Paysager Protégé (EPP) au niveau de l'ouvrage 6701P Normandie-Niemen les emprises du chantier sont adaptées pour préserver l'alignement d'arbres dont la protection dans le PLUi ne fait donc plus l'objet d'une mise en compatibilité. La demande de préserver l'EPP sur les documents graphiques du PLUi est prise en compte

**Recommandation N°2** : Concernant l'Espace Paysager Protégé participant à la gestion de l'eau de pluie au niveau de la gare du Pont de Bondy, la demande de préserver cet EPP est prise en compte

La commission demande que soient retranscrits ces éléments sur les différents documents du PLUi concernant les Espaces Paysagers Protégés et alignement d'arbres situés à Bobigny et Bondy telles qu'ils ont été décidés à l'issue de l'enquête.

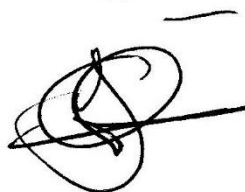
**Recommandations N°3** : Concernant l'alignement d'arbres de l'ouvrage 6601P Campus des métiers les arbres abattus seront compensés.

fait à Bobigny le 20/07/2021

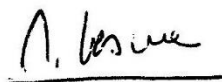
**Marcel LINET** Président de la commission



**Jean CULDAUT** membre de la commission



**Mariama LESCURE** membre de la commission



**Michel GAUTHIER** membre de la commission



**Micheline BELFORT** membre de la commission

